



Der südkoreanische TGV: KTX-Schnellzüge werden seit 20 Jahren eingesetzt (l.), zum Beispiel auf der Highspeedtrasse ab dem Bahnhof Seoul (M.); an Bord gibt es freies WLAN, statt eines Bistros aber nur Snack- und Getränkeautomaten

ZUG UM ZUG



Ein südkoreanischer Soldat im DMZ-Peace-Train (l.); über die heute geschlossene Freedom Bridge kamen einst freigelassene Soldaten aus Nordkorea in den Süden (M.); Wartende am Bahnsteig der Gyeongui-Linie in die Demilitarisierte Zone (r.)

Erst ein Kommentar von Sitznachbarin Jana offenbart, dass im KTX von Seoul nach Busan etwas fehlt. Bei einem Blick aus dem Fenster überkommt sie schlicht und ergreifend der Hunger. „Die Bäume auf den Hügeln dort sehen aus wie Brokkoli“, findet sie. Dicht, sattgrün und irgendwie lecker. Doch das kulinarische Bedürfnis kann sie nicht stillen, denn ein Bordbistro wie in einem deutschen Schnellzug gibt es nicht. Ein Snackautomat mit Müsliriegeln, Nüssen und Wasser pro Abteil muss reichen.

VON SVEN SCHNEIDER

Ein Wermutstropfen, schließlich bewirbt das Staatsunternehmen Korail seine Highspeedzüge als „First Class“ – doch ein wenig mehr Luxus dürfte es dann neben komfortablen Sitzen, freiem WLAN, sauberen Abteilen und einer reibungslosen Buchung doch noch geben. Aber der Geschwindigkeitsrausch auf der Gyeongju-Linie (Seoul-Daejeon-Dongdaegu-Busan) entschädigt. Die 47 Zugkilometer entfernte Hafenmetropole am Ostmeer wird in nur zwei-einviertel Stunden erreicht. In der Regel ohne Verspätung, die Zugfrequenzen sind intelligent getaktet.

Diese KTX-Strecke ist die erste, die vor fast genau 20 Jahren, am 16. Dezember 1999, eröffnet wurde. Ein neues Zeitalter der Mobilität brach für Südkorea an. Aus eher ökonomischen Gründen, wie unser Begleiter Byeong-cheol Gang sagt, der sich der Einfachheit halber nur Charlie nennt. „Effizienz und Schnelligkeit waren wichtig für die Wirtschaft“, so der Pensionär, der aufgrund seines Ingenieurstudiums in Württemberg hervorragendes Deutsch spricht.

Der KTX, ein Derivat des französischen TGV, war die Lösung. Mit diesem Hochgeschwindigkeitszug wurde ein Highspeedzugnetz geschaffen, das das ganze Land abdeckt und nicht nur koreanische Arbeiter und Manager rasant und exakt nach Fahrplan zum ihrem Ziel bringt.

Auch Nichtkoreaner wie wir profitieren, denn die Züge sind eine ideale und obendrein umweltschonende Fortbewe-

gungsart, das Land zu erkunden. Zumal die koreanische Staatsbahn Korail ein spezielles Reiseangebot offeriert: Mit dem Korail-Pass können ausschließlich Ausländer das gesamte 4087 Kilometer messende Streckennetz von Korail nutzen – und zwar nicht nur die KTX-Schnellzüge. Auch die langsameren Bahnen wie der ITX, Saemaeul, Mugunghwa, Nuriro sowie einige Touristenzüge stehen den Passinhabern frei. Dabei ist es egal, ob man die Züge an aufeinanderfolgenden Tagen nutzt oder je nach Ticketvariante zeitlich entzerrt, um sich so viel Aufenthalt wie möglich am jeweiligen Ziel zu gönnen.

Wer beispielsweise die Inlandsregionen Gangwon-do oder Gyeongsangbuk-do entdecken will, nimmt den O-Train und zockelt mit maximal 150 Kilometer pro Stunde durch die Gegend. Reizvoll ist auch der Küstenzug Seatrain, der auf einer nur 58 Kilometer langen Trasse von Gyeongju nach Samcheok direkt an der Ostküste entlangschnauft. Szenisch wird es auch mit dem V-Train, wobei das V für Valley steht. Die Züge rollen mit nur 30 Kilometer pro Stunde durch die Baekdudaegan-Schlucht, und Panoramaglasscheiben geben den Blick auf tiefe Täler und bewaldete Höhenzüge frei.

Auch die Demilitarisierte Zone (DMZ) nördlich von Seoul ist beliebtes Ausflugsziel, ebenfalls mit dem Korail-Pass erreichbar: Seit 2014 verbindet der DMZ-Peace-Train der Gyeongui-Linie von Mittwoch bis Sonntag die beiden Städte Seoul und Dorasan, Abfahrt in Seoul ist jeweils um 10.15 Uhr. Der Friedenszug ist ein wenig kitschig gestaltet mit seinen Blumenbildchen und aufgemalten händchenhaltenden Kindern, aber er führt bis 650 Meter an die DMZ heran. Ab hier bleibt nur ein Shuttlebus, um wirklich nah an die Grenze zu gelangen und Nordkoreas Machthaber Kim Jong-un ins Reich zu schauen.

Auch Charlie hat die DMZ schon oft besucht, erzählt er, als der Zug langsamer wird. Andere Orte wie Gyeongju, das nächste Ziel unserer Zugtour, werden dagegen bislang eher noch von wenigen Westlern angesteuert. Dabei verströmt die fast 2000 Jahre alte Hauch eines traditionellen Korea, das

Schnell, günstig, pünktlich: In Südkorea ist auf die Bahn noch Verlass. Per Zug lässt sich das ostasiatische Land stressfrei erkunden

Tipps und Informationen

Anreise Asiana Airlines fliegt täglich nonstop von Frankfurt nach Seoul (flyasiana.com), alternativ etwa mit Finnair via Helsinki (finnair.com).

Unterkunft Seoul: „Lotte Hotel“: Literarisch angehaucht dank dem aus Goethes „Werther“ entlehnten Namen, Übernachtung im Doppelzimmer ab rund 180 Euro (lottehotel.com); Gyeongju: Hanok-Gästehaus „Hwangnamgwan“: Geschlafen wird auf Matratzen, die Einrichtung ist spartanisch, aber traditionell, die Übernachtung im Doppelzimmer mit Frühstück kostet ab gut 50 Euro pro Person (hanokvilage.co.kr); Busan: „Haeundae Grand Hotel“: Nahe dem Ufer, sehr gut und komfortabel ausgestattet, die wichtigsten Attraktionen sind fußläufig erreichbar, Übernachtung im Doppelzimmer ab rund 175 Euro pro Person (haeundae-grandhotel.com).

Zug fahren Korail-Pass: Der Pass wird für wahlweise zwei bis fünf Tage angebo-

ten. Wie oft man in diesen Zeiträumen welchen Zug nimmt, ist freigestellt. Es gibt zwei Buchungsklassen: Consecutive Pass (für drei bis fünf aufeinanderfolgende Tage) und Flexible Pass (für zwei bis vier ausgewählte Tage.) Erwachsene zahlen zum Beispiel für einen Fünf-Tages-Consecutive-Pass umgerechnet 162 Euro, Kinder 81 Euro; wer zwei Tage auswählt, zahlt 93 Euro bzw. 47 Euro (letskorail.com).

Pauschalreisen Tischler-Reisen bietet eine siebentägige Privattour (ohne Guide) von Seoul über Gyeongju nach Busan, ab 952 Euro pro Person im Doppelzimmer ohne Flüge. Zutickets der einzelnen Verbindungen sind enthalten (tischlerreisen.de). Bei Ameropa kostet eine zehntägige geführte Linienzugreise mit Verpflegung, Transfers, Ausflügen und Besichtigungen ab 3990 Euro pro Person, Flüge ab 850 Euro zubuchbar (ameropa.de).

Auskunft visitkorea.com



Besucher in den Hochhausschluchten Seouls und Busans kaum noch vorfinden. Der Bahnhof wirkt nicht ganz so futuristisch wie der von Seoul. Hier verkünden keine hochmodernen 8K-Bildschirme die Abfahrtszeiten, sondern ältere, weniger superhochauflösende. Auch westliche und koreanische Bars und Fast-Food-Ketten fehlen. Ein Kiosk, ein Merchandise-Stand mit lächelnden Bären, das war's.

Auch die Attraktionen sind nicht fußläufig oder mit U-Bahnen erreichbar wie in den Metropolen, ein alter Niederflerbus oder Taxis müssen reichen, um zu den Relikten des Silla-Königreiches zu gelangen. Einige davon haben selbst die Koreaner erst vor wenigen Jahrzehnten wiederentdeckt. So wurden die bis zu 30 Meter hohen Hügelkuppen, die sich überall in der Ebene von Gyeongju in den Himmel recken, lange für ganz normale Erdwälle gehalten. Doch es waren Gräber der Könige von einst, in denen Archäologen sagenhafte Schätze und Sarkophage fanden. Heute kann dieses Weltkulturerbe besichtigt werden – ganz ohne modernen Popanz wie Audioguides oder flimmernde Videoschautafeln. Hier reißt man sich noch in lange Schlangen von Koreanern ein, flanirt ein wenig zwischen den Grabhügeln hin und her und kann sich in Ruhe die nächsten Ziele überlegen.

Vielleicht der seit 1995 ebenfalls in der Unesco-Liste eingetragene buddhistische Bulgksa-Tempelkomplex, der gleich mehrere koreanische Nationalschätze beherbergt. Oder die in den Granitstein gehauene benachbarte Seokguram-Grotte direkt neben dem Tempel, in dem nicht nur Buddha, sondern auch zahlreiche Naturgeister hausen. Wer sich nicht alles auf einmal zumuten will, der legt einfach einen Zwischenstopp in einem der zahlreichen traditionellen Hanok-Gasthäuser ein, um nach einer Nacht auf dem Boden – Betten gibt es nicht, nur Matratzen – die weiteren Reisepläne zu überdenken.

Wir haben uns bereits entschieden: für Busan, eine weitere Metropole Ostasiens, für eine Mischung aus qualmen Woks und Wolkenkratzen, die gar nicht so weit entfernt ist. Der KTX benötigt für die knapp 80 Kilometer Luftlinie

zwischen Gyeongju und Busan gerade mal eine halbe Stunde – schneller geht's nicht. Am Bahnhof von Busan ist wieder Hightech angesagt. Das 16 Jahre alte KTX-Terminal wirkt ähnlich wie sein Pendant in Seoul mit seinen Glasfassaden und eingebettet in ein geometrisches Stahlgerüst eher wie ein internationaler Airport als wie ein Zugbahnhof. Hier flimmern wieder die 8K-Bildschirme, warten Coffeeshops und Mini-Malls auf Kunden, die in aller Eile ihren Geschäften nachgehen. Nach der Gyeongju-Erfahrung kommen wir aus dem Staunen nicht mehr raus, und Charlie muss uns an die Hand nehmen, damit wir wegen unserer erhobenen Köpfe nicht mit hastigen Koreanern kollidieren.

Als zweitgrößter Wirtschaftsstandort des Landes kennt Busan Hektik nur zu gut – ein Eindruck, den auch der Jagalchi-Fischmarkt im hafennahen Viertel Jung-gu verströmt. Zigtausende Besucher wuseln durch die Gänge mit den mehr als 2000 Händlern, um Fische und Meeresfrüchte einzukaufen, von denen die wenigsten Westler überhaupt wussten, dass sie existieren.

Der Abschluss einer facettenreichen Zugtour durch Südkorea naht, und wie schön wäre es, nicht zurückzufliegen, sondern mit der Bahn nach Deutschland zurückzureisen. Theoretisch wäre das möglich, denn es gibt ja eine Schienenverbindung. Die ist allerdings an der innerkoreanischen Grenze blockiert. Immerhin prüfen Nord- und Südkoreaner seit einiger Zeit zusammen, ob sich das Zugnetz der beiden koreanischen Staaten technisch und logistisch nicht doch irgendwann verbinden lässt.

Wenn es so weit ist, könnte man tatsächlich mit der Bahn von Busan über Seoul und Pjöngjang nach China fahren und von dort über die Mongolei, Russland, Weißrussland und Polen schließlich bis Berlin. Ein paar Wochen müsste man für diese Route allerdings einplanen.

Die Teilnahme an der Reise wurde unterstützt vom Koreanischen Fremdenverkehrsamt, von Asiana Airlines und Tischler-Reisen. Unsere Standards der Transparenz und journalistischen Unabhängigkeit finden Sie unter www.axelspringer.de/unabhaengigkeit



Der Bulgksa-Tempelkomplex (l.) – im Bild ein Pavillon – beherbergt Nationalschätze; die Hafenstadt Busan (M.) ist per KTX ab Seoul in gut zwei Stunden erreichbar; unter den Erdwällen von Gyeongju liegen Könige des einstigen Silla-Reiches begraben (r.)