

HANS DIETER HUBER

DER SHINKANSEN.

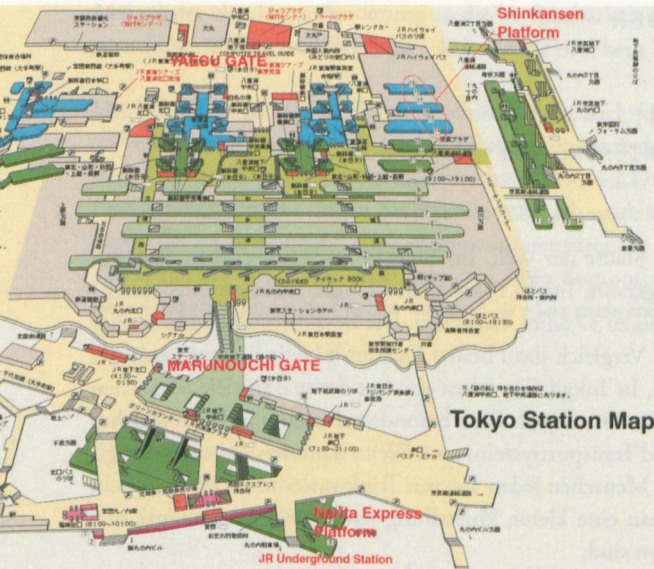
DIE PERFEKTE INSZENIERUNG DES VERTRAUENS

Tokyo ist eine der größten Städte der Welt. Im engeren Stadtgebiet leben etwa 8,8 Mio. Menschen, im Ballungsraum Tokyo-Yokohama, der praktisch ein riesiger Stadtverbund ist, bewegen sich bis zu 37 Mio. Menschen. Die Bevölkerungsdichte beträgt 5.415 Einwohner/km². Im Vergleich dazu besitzt Dortmund eine Einwohnerdichte von 2.098 Einwohner/km². In Tokyo City leben also fast dreimal so viele Menschen auf demselben Raum wie in Dortmund. Eine besondere Bedeutung kommt daher den gesamten Verkehrs- und Transportsystemen zu. Wenn man sich vergegenwärtigt, was es bedeutet, 34,7 Mio. Menschen jeden Tag mit Trinkwasser und Lebensmitteln zu versorgen, bekommt man eine kleine Vorstellung davon, welche Dimensionen hier tagtäglich zu bewältigen sind.

Tokyos Bahnsystem transportiert 11 Mio. Pendler täglich. Der Bahnhof Shinjuku ist das große Einfallstor in die Stadt. 3 Mio. Menschen kommen täglich mit Hilfe von verschiedenen Bahngesellschaften in Shinjuku Station an. Zum Vergleich: Die *Deutsche Bahn* transportiert in ganz Deutschland täglich etwa nur 4,5 Mio. Menschen. Die Yamanote-U-Bahn-Linie, die alle wichtigsten Zentren Tokyos in Form einer Ringbahn miteinander verbindet, transportiert täglich alleine 3,5 Mio. Fahrgäste. Damit kommt man auf etwa 175.000 Fahrgäste pro Stunde. Der Shinjuku-Bahnhof besitzt über 200 Ausgänge. Wenn man sich hier verläuft, muss man unter Umständen einen kilometerweiten Umweg zurücklegen.

Der Hauptbahnhof von Tokyo, die Tokyo Main Station, ist der Ausgangspunkt aller Shinkansen-Züge. Dort fahren täglich über 300 Schnellzüge mit bis zu 360.000 Fahrgästen ab. Während es in New York City *einen* Central Park, *ein* Stadtzentrum und *eine* Metrogesellschaft gibt, gibt es in Tokyo City etwa sieben verschiedene „Central Parks“, sechs Stadtzentren und fünf verschiedene Metrogesellschaften, die alle mit verschiedenen Ticketsystemen arbeiten. Die räumliche, zeitliche und soziale Komplexität des Tokyoter Verkehrssystems ist also außerordentlich groß.

Vertrauen ist ein Mechanismus zur Reduktion sozialer Komplexität. Es muss in der hoch verdichteten Metropole Tokyo ständig und an jeder Ecke inszeniert und gestaltet werden, um die Komplexität des sozialen Zusammenlebens auf ein geordnetes und gerade noch verarbeitbares Maß von Verstehen und Orientierung zu bringen. Deshalb ist es hoch interessant, zu sehen, wie der Shinkansen Vertrauen inszeniert, um die räumliche, zeitliche und soziale Komplexität einer Bahnfahrt durch die hoch



Tokyo Station Map

Abb.1
Tokyo Main Station Map.

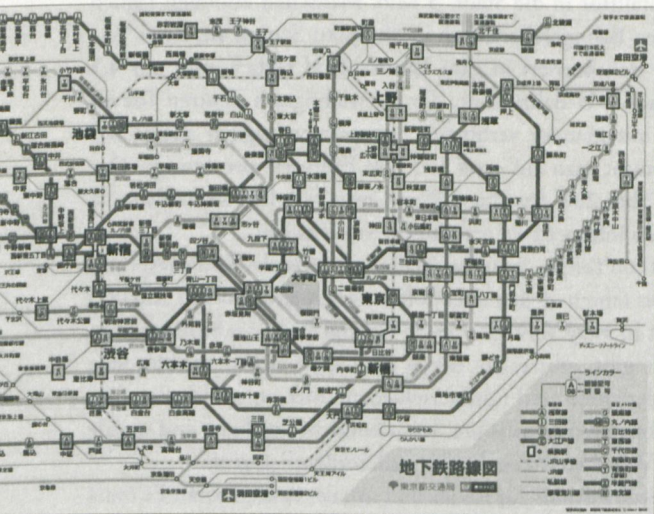
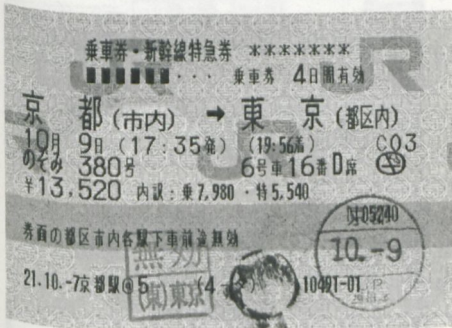


Abb.2
Tokyo Metro Fahrplan.

verdichteten metropolitanen Ballungsräume Japans zur höchsten Zufriedenheit der Passagiere zu gestalten.

Die Inszenierung beginnt bereits beim Ticket. Es ist mit einem elektronischen RFID-Chip ausgestattet, der den exakten Zugang zum richtigen Abschnitt

des Bahnhofs und zum richtigen Gleis regelt. Die Bahnhöfe enthalten zahlreiche elektronische Sperren, bei denen man das Ticket einführen muss. Die Sperren sind zwar im Prinzip ständig geöffnet, aber wehe, man versucht, ohne ein gültiges Ticket oder mit einem falschen Ticket durch eine solche Sperre zu laufen. Dann schließt sie blitzschnell innerhalb einer Zehntelsekunde. Es ertönt ein lauter, schriller Alarm und rote Warnlichter leuchten auf. Sofort kommt ein ausgesprochen freundlicher und höflicher uniformierter Bahnbeamter mit weißen Gaze-Handschuhen angelaufen.



のきっぷに関するお取扱い、券面表示事項のほか、J.Rの「旅客規則」等の関係約款及び法令などによります。

●このきっぷに関するお取扱い、券面表示事項のほか、J.Rの「旅客規則」等の関係約款及び法令などによります。

●指定列車に乗り遅れたときは、指定席の払戻しはできません。当日の列車自由席に限り乗車できます。

●指定席に乗り遅れたときは、指定席特急券などが必須です。また、券面に①(あ)②(あ)③(あ)などが表示されているきっぷは、有効期間・下車・変更・払戻し・乗り遅れ時などに特別な制約があります。詳しくは係員にお尋ね下さい。

●指定列車に乗り遅れたときは、指定席の払戻しはできません。当日の普通列車自由席に限り乗車できます。また、指定席に乗り遅れたときは、改めて指定席特急券などが必須です。

●また、券面に①(あ)②(あ)③(あ)が表示されているきっぷは、有効期間・下車・変更・払戻し・乗り遅れ時などに特別な制約があります。詳しくは係員にお尋ね下さい。

Abb.3 a+b Elektronisches Ticket für den Shinkansen (Foto: Hans Dieter Huber).

Mit den RFID-Chipkarten können die Passagiere nur durch die richtigen elektronischen Sperren gehen. Es ist in der Regel nicht möglich, ohne ein solches Ticket überhaupt den Bahnsteig zu betreten. Das heißt, dass es auf den Gleisen erstens keine Passagiere ohne Ticket gibt und man zweitens auch nicht mit einem falschen Ticket auf der falschen Bahnlinie fahren kann. Man muss den Programmierungen der Sperren und der RFID-Chipkarten also vollkommen vertrauen, denn sonst



Abb.4
Elektronische Sperren in
Tokyo Main Station
(Foto: Hans Dieter Huber).

kommt man gar nicht auf das Gleis. Bei Europäern in Japan ist es sehr beliebt, zwar auf dem richtigen Bahnsteig zu stehen, aber in die falsche Richtung zu fahren. Denn die U-Bahnen verkehren in Japan im Linksverkehr. So schreibt Cees Noteboom in *Geflüster auf Seide gemalt*: „... es müsste einen speziellen Ablauf geben für das Warten auf falschen Bahnsteigen, das Umsteigen in einen Zug, der zwar denselben Namen trägt wie der gesuchte, aber in die entgegengesetzte Richtung fährt ...“¹



Abb.5 Edelstahlgitter und Putzkolonne am Shinkansen-Bahnsteig, Tokyo Main Station (Foto: Hans Dieter Huber).



Abb.6 LED-Display zur Anzeige von Zug, Abfahrtszeit und Waggon (Foto: Hans Dieter Huber).

Wenn man endlich durch die verschiedenen elektronischen Sperren auf das Gleis gelangt ist, ist man als Europäer darüber erstaunt, dass der Gleiskörper mit einem Edelstahlgitter abgesichert ist. Lediglich an wenigen, äußerst schmalen Abschnitten befindet sich kein Gitter. Japan hat mit 30.000 Selbstmorden im Jahr eine der höchsten Selbstmordraten der Welt. Zur Verhinderung von Fahrgastunfällen sind an wichtigen Stationen verschiedene Formen von Barrieren errichtet worden, die einen absichtlichen oder unabsichtlichen Sturz in den Gleiskörper verhindern sollen. Die meisten Barrieren sind halb hoch bis zur Brustmitte. Manche besitzen auch ein

¹ Cees Noteboom: *Geflüster auf Seide gemalt*. Reisen in Asien. Frankfurt am Main 2008, S.281.

mechanisches Tor, das in den Boden versenkt wird, sobald der Zug eingefahren und zum Stehen gekommen ist. Andere Modelle wiederum schließen mit einer durchsichtigen, über 3 Meter hohen Trennwand den Bahnsteigsbereich vollständig vom Gleisbereich ab. Nach Einfahrt des Zuges öffnen sich seitliche Schiebetüren wie bei einem Aufzug. Zusätzlich gibt es stereometrische Kameras auf den Bahnsteigen, die mit Hilfe von hochentwickelter *Motion-tracking*-Software Personen erfassen, die sich auf dem Gleiskörper bewegen, und automatisch die Züge zum Halten bringen.

Von der Decke hängen LED-Displays, die im Sekundenwechsel den nächsten einfahrenden Shinkansen-Zug anzeigen, seine Nummer und die Abfahrtszeit, sowie Informationen über den Waggon und die Sitzplatznummern enthalten, der hier millimetergenau zum Stehen kommen wird. Auf dem Boden ist durch eine graue, L-förmige Pflasterung angezeigt, wie man sich bei Einfahrt des Zuges aufstellen soll. Jeder Fahrgast weiß also vorher schon ganz genau, wo er sich auf welche Weise aufzustellen hat. Dies sorgt für ein reibungsloses und blitzschnelles Ein- und Aussteigen. 30 Sekunden, bevor der Zug mit voll aufgeblendeten Scheinwerfern in den Bahnhof einfährt, ertönt 10 Sekunden lang ein lautes, hohes und schrilles elektronisches Warnsignal, das die Fahrgäste auch auf akustische Weise auf die bevorstehende Einfahrt des Zuges vorbereiten soll. Der Shinkansen hält millimetergenau an den vorberechneten Zugängen. In Tokyo Station, der Endhaltestelle, warten zusätzlich vor jedem Eingang zwei rosa gekleidete Putzmäuse und ein hellblau gekleideter Putzmäuserich, die in Windeseile die Waggon betreten, sie vom Müll reinigen, die Sitzflächen mit einem Lappen abputzen und mit sportlich geübtem Schwung die Zweier- und Dreiersitzreihen um 180° in die neue Fahrtrichtung wenden. Innerhalb von 3 Minuten sind alle 16 Waggon gesäubert und die Sitzreihen in die neue Fahrtrichtung gedreht. Dann können die Passagiere einsteigen und Sekunden später schießt der Zug bereits mit über 100 Stundenkilometern aus dem Bahnhof.



Abb.7

Die Putzkolonne wendet die Sitzreihen
(Foto: Hans Dieter Huber).

Japanische Züge kennen keine Verspätung. Eine Verspätung von 30 Sekunden wird von vielen Japanern bereits als ärgerlich empfunden. Statt im Stundentakt wie beim ICE fahren die Shinkansen-Züge von 5 Uhr morgens bis 1 Uhr nachts im 4-Minuten-Abstand. Dies bedingt eine besonders hohe Präzision in der gesamten Abwicklung der Zugfolge und der Sicherheitssysteme, die man in der gesamten Inszenierungsshow nicht sehen kann. Sie stellt die verdeckte Außenseite der Inszenierung, die ob-szöne Materialität des Kontrollzentrums, dar. Erst ein Blick hinter die Bühne enthüllt die komplexe Ablaufplanung und die Sicherheitslogistik von Japan Rail. Die Züge der Tokyoter Metro werden mit Digital ATC (Automatic Train Control) gesteuert, was kürzere Abstände und sanftere Bremsvorgänge ermöglicht. Hinzu kommen besondere Sicherheitsmaßnahmen gegen ein mögliches Entgleisen bei einem Erdbeben. Denn Tokyo liegt exakt an der Schnittstelle zwischen der asiatischen, der pazifischen und der australischen Festlandsplatte. Die Wahrscheinlichkeit für ein schweres Erdbeben der Stärke des Kanzai-Bebens in Kobe von 1995 liegt in den nächsten 30 Jahren bei 70%. Das heißt, dass das schwere Erdbeben mit vermutlich Tausenden von Toten mit Sicherheit kommen wird. Nur weiß man leider nicht, wann dies der Fall sein wird. Pro Tag finden in der Region etwa 300 kleine Beben statt. *JR Central*, der Betreiber der Shinkansen-Züge, hat neben der Auswertung der seismographischen Daten des Nationalen Erdbebenforschungsinstitutes in Tsukuba ein eigenes Seismographen-Vorwarnsystem entlang der Strecken installiert. Es reagiert vor allem auf die kleineren Primärwellen, die einem Hauptbeben in einer niedrigeren Frequenz etwa eine Minute vorausgehen, und stoppt die Züge durch Abschalten der Energiezufuhr.

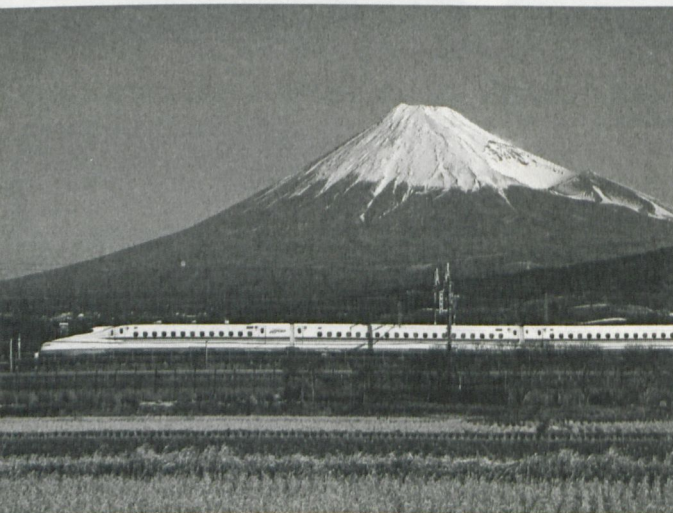


Abb.8
Der Shinkansen vor dem
Fujijama.

Der Shinkansen stellt ein nationales Symbol Japans dar. Er wird deshalb gezielt zur Inszenierung und Selbstdarstellung Japans benutzt. Berühmt und bekannt ist das Bild, auf dem der Shinkansen am Fujijama, dem Heiligen Berg Japans, vorbeifährt.

Als erster Hochgeschwindigkeitszug der Welt, der 1964 pünktlich zur Eröffnung der Olympischen Spiele in Tokyo in Betrieb genommen wurde, hatte er bisher noch keinen Unfall mit Personenschaden. Er verkehrt auf eigenen kreuzungs- und weichenfreien Normalspurgleisen, auf denen kein anderer Zugtyp verkehren kann. Auch dies trägt erheblich zur Sicherheit und zum Vertrauen in die Züge bei. Es gibt drei Typen von Shinkansenzügen, den *Hikari* = Licht, den *Kodama* = Echo und den *Nozomi* = Hoffnung oder Wunsch, den schnellsten Zug. Die neueste Nozomi-Baureihe, der N 700, ist mit einer besonderen aerodynamischen Schnauze versehen, die den Druckausgleich beim Einfahren in Tunnel bei hoher Geschwindigkeit für den Fahrgast angenehmer machen soll. Der Zug ist außerdem mit einer neu entwickelten Neigetechnik ausgestattet, die eine höhere Fahrgeschwindigkeit in Kurven ermöglicht. Der Nozomi benötigt für die 515 km lange Strecke von Tokyo nach Osaka lediglich 2 Std. und 20 Minuten. Im Vergleich dazu braucht die *Deutsche Bahn* für dieselbe Strecke von Dortmund nach Freiburg im Breisgau mindestens 4,5 Stunden und man muss ein- bis zweimal umsteigen. Ob man den Anschlusszug bekommt, ist ebenfalls oft fraglich.



Abb.9
Der Auftritt des Schaffners
(Foto: Hans Dieter Huber).



Abb.10
Bento und Sushi –
sorgfältig für die Zugfahrt
verpackt
(Foto: Hans Dieter Huber).

Auch der Auftritt des Schaffners verdient Beachtung und stellt eine Meisterleistung der Inszenierung von Vertrauen dar. Kurz nach Abfahrt in Tokyo betritt er den Waggon durch die Schiebetüre, bleibt stehen, die Türe schließt sich hinter ihm, er nimmt die Mütze ab, verbeugt sich tief und hält eine laute und deutliche Ansprache von etwa einer Minute Länge an die gesamten Insassen des Wagens. Dann verbeugt er sich wieder und tritt, rückwärts gehend, durch die Türe ab und verschwindet. Sie schließt sich. Nach einigen Minuten betritt er wieder durch dieselbe Türe den Waggon, verbeugt sich erneut, hält eine kurze Ansage und geht dann durch die Reihen, um die Fahrkarten zu kontrollieren.

Man kann auch nicht Shinkansen fahren, ohne sich etwas zum Essen mitgenommen zu haben. Die Japaner sind bekanntermaßen hervorragende Verpackungskünstler. Der Reiseproviant gehört zur Inszenierung des Vertrauens dazu, da Essen im Shinkansen die Nerven beruhigt und die Seele glättet. Der Verkauf, die Verpackung und der Verzehr eines Bentokästchens oder eines Sushi-Brettchens stellen eine hochästhetische Inszenierung innerhalb des Dispositives der Shinkansen-Gesamtinszenierungsstrategie dar.

Zusammenfassend lässt sich Folgendes festhalten und verallgemeinern. Der Fahrgast des Shinkansen bewegt sich stets auf der Innenseite der Vertrauensinszenierung. Er ist das Ziel, der Spielball und das gelenkte Element der Inszenierung von *JR Central*. Es gibt aber auch Grenzen. Sie sind immer Zwei-Seiten-Formen, die eine Innen- und eine Außenseite besitzen. Eine Grenze kann daher, von der Innenseite betrachtet, vollständig anders aussehen als von ihrer Außenseite her gesehen. Die Grenzen der Inszenierung sind für den Shinkansen-Reisenden nur sehr schwer beobachtbar. In Form der Kameras, der Displays, der uniformierten Bahnbeamten, der Sperren und Türen, die sich öffnen und schließen, oder auch nicht, in den Formen der gelben

Relieffleiten am Boden, wird das Dispositiv der Inszenierung sichtbar. Sie haben aber auch eine andere Seite, die in der Inszenierung zum Verschwinden gebracht wird. Es ist die Außenseite, die Rückseite der Kontrollzentren, der Geheimgänge, der Kabelschächte, der Transportbänder, der Mannschaftsräume, der Mitarbeiterzugänge, der nächtlichen Zugwartungen und Achsenprüfungen, der Server-, Rechner- und Softwaretechnologie, die unsichtbar hinter dem Rücken des Reisenden seine Bewegungen steuert, kontrolliert und die nächsten Schritte in seine Zukunft antizipiert.

Die Außenseite der Inszenierung des Vertrauens ist obszön. Im Sinne des lateinischen *obscenam*, des außerhalb der Bühne Gelegenen, wird nur auf der Außenseite das mediale Dispositiv sichtbar, welches die Inszenierung des Vertrauens erzeugt, kaschiert, steuert und kontrolliert. Nur in der Störung und im Ausfall des Dispositivs wird die Künstlichkeit der Vertrauenskonstruktion sichtbar. Im Zusammenbruch, in der Fehlfunktion und im Chaos zeigt sich das inszenierende Dispositiv selbst und gewinnt seine räumliche, zeitliche und soziale Maximalkomplexität wieder zurück.