

# ARBEITSBERICHTE



Geographisches Institut, Humboldt-Universität zu Berlin



**Takashi Kasagami / Charles Vacher /  
Elmar Kulke / Lech Suwala (Hrsg.):**

**Japan – Bericht zur Hauptexkursion 2013  
Japan – Report of the Main Excursion 2013**

**Heft 183**

**Berlin 2014**

Sonnenaufgang am *Fuji san* am 31.08.2013 (sun rise at *Mt. Fuji* on 31.08.2013)  
Photo: ROMAN PARZONKA

**Arbeitsberichte**  
**Geographisches Institut**  
**Humboldt-Universität zu Berlin**  
**Heft 183**

**Takashi Kasagami / Charles Vacher /  
Elmar Kulke / Lech Suwala (Hrsg.):**

**Japan – Bericht zur Hauptexkursion 2013**  
**Japan – Report of the Main Excursion 2013**

with generous support from  
**日本古典研究会 (Nippon Koten Kenkyukai)**

**Berlin 2014**  
**ISSN 0947 - 0360**

**Geographisches Institut**  
**Humboldt-Universität zu Berlin**  
**Sitz: Rudower Chaussee 16**  
**Unter den Linden 6**  
**10099 Berlin**  
**(<http://www.geographie.hu-berlin.de>)**



## INHALTSVERZEICHNIS

		Seite
	Vorwort	015
	T. KASAGAMI / C. VACHER / E. KULKE / L. SUWALA	
	Exkursionsprogramm	021
20.08.	Einflussfaktoren und Merkmale der Stadtgeographie Tokios	027
	STEPHANIE SCHRAMM / CARLOTTA-ELENA SCHULZ	
21.08.	Zwischen Abschottung und Öffnung – steht die japanische Wirtschaft am Scheideweg?	043
	MARTIN SCHMALZ / MARC STEINKE	
22.08.	Die Stahlindustrie Japans: Vom Aufstieg zur Weltspitze und gegenwärtige Herausforderung	061
	WOLFDIETRICH PEIKER	
23.08.	Tokio – eine Global City ohne sozialräumliche Disparitäten?	073
	Ein Vergleich der Stadtbezirke Minato, Shinjuku und Taito	
	MARCO TELSCHOW / LINA WEGENER	
24.08.	Welche Folgen hat das veränderte Konsumverhalten von Agrarprodukten auf den Reisanbau und die Nutzungsmuster im ländlichen Raum Japans?	091
	JOHANNES WOCKENFUß	
	Worin liegen die Gründe der räumlichen Konzentration von Sake-Brauereien in der Präfektur Niigata und inwieweit sind diese miteinander vernetzt?	
	TOBIAS EINECKE	
25.08.	Welche stadtgeschichtlichen Strukturen haben Kanazawas Entwicklung zur Creative City vorangetrieben?	105
	ANNE DIEBLER / MAXIMILIAN HOOR	
26.08.	Wie beeinflusst die kulturelle Vergangenheit Kyotos das heutige Stadtbild?	119
	ANNE GUNIA / CHRISTINE SCHIERBAUM	
27.08.	Nachhaltige Entwicklungen in Japan – Chancen und Risiken an Beispielen aus der Wirtschaft, dem Bildungswesen und dem Energiesektor	137
	NORINA FLIETEL / KRISTINA REDECKER	
28.08.	Stadtentwicklung in Osaka und Kobe – Strategien, Verfahren und Instrumente im Rahmen des internationalen Städtewettbewerbs	153
	FRIEDERIKE BELLGARDT / HEIKE MARQUART	
29.08.	Das Verkehrssystem, die Automobilindustrie sowie die « bestgeplante Großstadt » Japans (Nagoya)	169
	JÜRGEN GOHLKE / ROMAN PARZONKA	
30.08.	Tourismus in Japan – Quantitative und qualitative Untersuchung von nationalem und internationalem Tourismus an zwei Beispielen	191
	MAX KÖHLER / SASKIA TEGETMEIER	
31.08.	Wie und anhand welcher Faktoren lässt sich der Agglomerationsraum Tokio gliedern?	205
	STEVE DANESCH / CHRISTIAN DÖRING	
Sonderbeitrag	Die japanische Land- und Immobilienspekulation der 1980er Jahre und ihre Auswirkungen auf die Stadtentwicklung Tokios?	223
	ROBERT KITZMANN	

## TABLE OF CONTENTS

		Page
	Preface T. KASAGAMI / C.VACHER / E. KULKE / L. SUWALA	015
	Excursion's programme	021
20.08.	Drivers and features of Tokyo's urban geography – a cross-district analysis of Marunouchi, Asakusa, Odaiba and Shinjuku STEPHANIE SCHRAMM / CARLOTTA-ELENA SCHULZ	027
21.08.	Between isolation and opening – the Japanese economy at a crossroads? MARTIN SCHMALZ / MARC STEINKE	043
22.08.	The Japanese steel industry: The rise to global leadership and current challenges WOLFDIETRICH PEIKER	061
23.08.	Tokyo – a Global City without socio-spatial disparities? A comparison of the urban districts of Minato, Shinjuku and Taito MARCO TELSCHOW / LINA WEGENER	073
24.08.	Changing consumers' behaviour with regard to agricultural products and the consequences on rice cultivation and utility pattern of Japanese rural areas JOHANNES WOCKENFUB Origins of the spatial agglomeration of and potential networks between Sake breweries in the Niigata Prefecture TOBIAS EINECKE	091
25.08.	Historical trajectories of Kanazawa and their impact on the present Creative City ANNE DIEBLER / MAXIMILIAN HOOR	105
26.08.	Kyoto's cultural past and its influences on the current city image ANNE GUNIA / CHRISTINE SCHIERBAUM	119
27.08.	Sustainable development in Japan – Opportunities and threats using the economy, the education system and the energy sector as examples NORINA FLIETEL / KRISTINA REDECKER	137
28.08.	City development in Osaka and Kobe – Strategies, procedures, and instruments with regard to the international competition between cities FRIEDERIKE BELLGARDT / HEIKE MARQUART	153
29.08.	The transportation system, the automotive industry and Nagoya as Japan's 'best designed' city? JÜRGEN GOHLKE / ROMAN PARZONKA	169
30.08.	Tourism in Japan – A quantitative and qualitative assessment of national and international travel habits MAX KÖHLER / SASKIA TEGETMEIER	191
31.08.	Classification attempts with regard the world's largest agglomeration of Tokyo STEVE DANESCH / CHRISTIAN DÖRING	205
Special Contribution	The Japanese land and property speculation bubble of the 1980s and its impact of Tokyo's city development ROBERT KITZMANN	223

20<sup>th</sup> August 2013

## **Drivers and features of Tokyo's urban geography – a cross-district analysis of Marunouchi, Asakusa, Odaiba and Shinjuku**

STEPHANIE SCHRAMM / CARLOTTA-ELENA SCHULZ

This chapter emphasises the drivers and features of Tokyo's urban geography from a city planning perspective. The unique characteristics of the current city's building structure are an amalgam of manifold random natural hazards, political decisions, economic cycles and limited space avail-abilities as illustrated by the different developments in the districts of Marunouchi, Asakusa, Odaiba and Shinjuku. Three distinct attributes, however, stood out and had the most significant impacts on today's urban landscape of Tokyo: first, the so-called *Desakota* (*desa*=village, *kota*=city) phenomenon implying a rapid expansion of the city along the rail network and a parallel thinning-out of the city centre as a residential area within the suburbanisation phase; second, the development of a multiple nuclei structure with sub-centres along railway junctions and a Central Business District with headquarters of (multi-) national corporations; third, coastal land reclamation projects of massive scale developed by public-private partnerships with mixed uses (*Minkatsu*-Law, private sector vitality) for economic revitalisation as well as the enhancement of residential areas and green spaces in proximity to the city centre after the out-migration of heavy industry facilities and cargo ports.

21<sup>st</sup> August 2013

## **Between isolation and opening – the Japanese economy at a crossroads?**

MARTIN SCHMALZ / MARC STEINKE

This chapter sketches the 'Japanese Way' of economic development towards an industrialized country based on the history of corporate governance. Shortly after the Meiji Restoration and the economic opening of Japan in the second half of the 19<sup>th</sup> century, a worldwide unique corporate system evolved. This system was predominantly earmarked by the formation of so-called corporate groups. These pre-war corporate groups were called *zaibatsu* (jap. 財閥), often originated from pre-modern merchant houses, and consisted of large family-controlled vertical monopolies in certain industrial sectors with associated banks and general trading companies (*sogo shosha* (jap. 総合商社)) on top of the organizational pyramids exerting control over major parts of financial operations and distribution of goods. Despite external attempts to dissolve these associations after the Second World War, the basic structures were reorganized under the denomination of *keigyō shudan* (jap. 企業集団) or *keiretsu* (jap. 系列), however, with an emphasis on horizontally diversified business groups controlled by financial institutions and corporate stakeholders rather than individuals or families after the liberalisation of national corporate laws. A visit at the *Mitsui & Co. Ltd.* demonstrated these structures. The conglomerates were responsible for the Japanese post-war economic miracle, created manifold organization, process and products innovation on a worldwide scale, but had also to cope with today's global economic challenges of lowering production depths, setting up suppliers networks and engaging with international competitors. A good example of a foreign competitor that entered the Japanese market was the visit of the French bank *BNP Paribas* where a different type of corporate governance was presented.

22<sup>nd</sup> August 2014

## **The Japanese steel industry: The rise to global leadership and current challenges**

WOLFDIETRICH PEIKER

This chapter predominantly analyses the development of the Japanese steel industry from the end of World War II to its current status. The unparalleled rise of this sector benefited from various advantages, ranging from governmental subsidies, protective customs, and increasing domestic demand to development and implementation of modern technologies. The construction of large integrated steel works allowed efficient economies of scale and increased the competitiveness of Japanese steel products in overseas markets. These circumstances changed when major import

countries as South Korea and China started expanding their own steel production at lower costs, while the domestic market in Japan stagnated. During our visit at the *Kimitsu Works* of *Nippon Steel and Sumitomo Metal Corporation*, the world's second largest steel producer, we examined the question how the Japanese heavy industry is responding to this altered environment. One strategy was the specialisation in high quality steel products that demand cutting-edge technologies; another was to exploit markets of emerging Southern Asian economies as India, Thailand or Malaysia by supplying parts to the growing automotive industry. Both approaches were spurred by the merger between former *Nippon Steel* and *Sumitomo Metal* in 2012 in order to increase the competitiveness of both steel producers via increasing economies of scale and scope.

23<sup>rd</sup> August 2013

### **Tokyo – a Global City without socio-spatial disparities? A comparison of the urban districts of Minato, Shinjuku and Taito**

MARCO TELSCHOW / LINA WEGENER

This chapter attempts to analyse inner urban socio-spatial disparities in Tokyo. In compliance with an in-depth research from LÜTZELER 2008, the three districts of Minato, Shinjuku and Taito were taken into consideration by means of a semi-standardised observation manual with regard to the quality and age of the build environment (types of houses, green spaces), social infrastructure (schools, cultural facilities), retail as well as leisure landscapes (shopping, gastronomy), and the general public (population on the streets, at stations, in shop) and in order to make the results comparable. Despite their relatively different backgrounds, histories, locations and functions of the quarters within the city, the conducted investigation confirmed the results of LÜTZELER'S results in most instances and could not outline any significant disparities (polarisation, segregation, slums) as known from other Global Cities in the western hemisphere (London, Paris, New York, or Los Angeles). The latter goes hand in hand with the relatively low share of foreign people, but also with effective residential policy measures.

24<sup>th</sup> August 2013

### **Changing consumers' behaviour with regard to agricultural products and the consequences on rice cultivation and utility pattern of Japanese rural areas**

JOHANNES WOCKENFUB

This chapter describes the basic utility patterns, developments and policies in Japan's primary sector (agriculture) and the surrounding rural areas in general and the impact of changing consumers' behaviour combined with more 'westernized' lifestyles of younger generations on this part of the economy in particular. Rural areas are, in principle, vulnerable territories and negatively impacted by the ageing of the society, an exodus of the population, and high unemployment rates. Another factor worth mentioning that has increasing effects on these peripheral areas in Japan are changing consumers' lifestyles. The average daily rice consumption, for example dropped almost by two thirds between 1960 and 1990. After decades of protectionism and promotion of so-called 'weekend farmers' as well as the liberalisation of agricultural markets with a lacking competitiveness and heavy dependence on imports, the Japanese Ministry of Agriculture currently pursues campaigns that accentuate traditional, home grown and organic food to overcome structural handicaps of scarce land resources and small parcels.

### **Origins of the spatial agglomeration of and potential networks between Sake breweries in the Niigata Prefecture**

TOBIAS EINECKE

This chapter discusses origins of the spatial agglomeration of Sake breweries in the Niigata Prefecture and possible networks between them. Although each prefecture in Japan has its own Sake breweries, the Niigata region stands out as the country's centre. The following reasons are responsible for this fact: climatic (precipitation, water availability) and agricultural (best rice quality

on the islands) favourable conditions combined with tacit personally-bound knowledge and a production process which is marked by weight losing initial materials making processing only possible in vicinity of rice fields. These factors led to an immense concentration, however, only few attributes could have been proven (e.g. mutual distribution of final products, training of junior staff) that would qualify this agglomeration as a cluster.

25<sup>th</sup> August 2013

### **Historical trajectories of Kanazawa and their impact on the present Creative City**

ANNE DIEBLER / MAXIMILIAN HOOR

This chapter outlines the historical trajectories of Kanazawa, which led towards a path to its current distinction as an ‘UNESCO Creative City of Crafts and Folk Arts’. The relatively isolated location of the city in medieval Japan mingled with favourable climatic and abundant organic (e.g. rice) and inorganic (e.g. gold) resources enabled the rise of one of the wealthiest dynasties. Excess production, a flourishing trade and permanent exchange with Kyoto and Edo (Tokyo) made a cultural blossoming possible. Fortunately, traditions could have been saved despite a proportionate loss of the city’s importance in the *Meiji-Era*. Today, the city is not only known nationwide for its processing techniques with regard to gold leaf production or silk dyeing (for kimonos) among other masterpieces of arts and craftsmanship, but also for its architectural (e.g. samurai-districts) and natural (e.g. *kenroku-en*, jap. 兼六園, six attributes garden) heritage. In order to preserve these foundations, the city administration tries to foster a specific ‘cultural mode of production’ including stakeholders from economic, social, and political sectors.

26<sup>th</sup> August 2013

### **Kyoto’s cultural past and its influences on the current city image**

ANNE GUNIA / CHRISTINE SCHIERBAUM

This chapter mirrors the exceptional cultural meaning of the city of Kyoto for Japan and the current urban planning efforts to preserve the city’s original character and image. Being the old imperial residence for almost a millennium and not having been destroyed in the course of the Second World War, Kyoto inherits a unique ensemble of architectural, cultural and artisanal remnants and masterpieces from Japanese history. Unsurprisingly, one-seventh of the nationwide cultural assets, 1.600 Buddhist temples, 400 Shinto shrines, over 60 museums, and over 200 national treasures can be found on site whereof even 17 belong to the *UNESCO world heritage* (e.g. *kinkaku-ji*, Golden Pavillion; the Imperial Palace, or the *kiyomizu-dera*, Temple of the Crystal Clear Water). In addition, entirely preserved traditional districts like the *Gion*-quarter are existent, but are threatened by high land prices and intentions to modernise the city with skyscrapers. Therefore, the city-planning department has to carefully balance interests and resolve disputes between cultural institutions and private investors (e.g. the disputed construction of Kyoto Central Station (jap. 京都駅, *Kyoto-eki*)) to stimulate both economic and cultural life.

27<sup>th</sup> August 2013

### **Sustainable development in Japan – Opportunities and threats using the economy, the education system and the energy sector as examples**

NORINA FLIETEL / KRISTINA REDECKER

This chapter accentuates sustainable development in Japan along with opportunities and threats using the economy, the education system and the energy sector as examples. Visits to the *OMRON* factory, and the *Ritsumeikan University* in Kusatsu where a bi-national workshop with Japanese students took place underline these endeavours. It must be mentioned, that the disastrous effects of the Fukushima incident raised the awareness and sensibilised the population for such issues in unprecedented ways. Therefore, different societal stakeholders introduced measures and long-term strategies that try to compensate external effects of their operations: e.g. extending *Corporate Social*

*Responsibility* of enterprises, forming a basic system of values like solidarity, honesty and humanity in schools and universities, or altering the energy policy towards a bigger share of renewable resources in the country. Whether these strategies, in particular with regard to the energy policy, are only wishful thinking or a permanent alignment is subject to considerable uncertainty due to a high government debt and dependency on imports.

28<sup>th</sup> August 2013

### **City development in Osaka and Kobe – Strategies, procedures, and instruments with regard to the international competition between cities**

FRIEDERIKE BELLGARDT / HEIKE MARQUART

This chapter highlights urban development strategies of Osaka and Kobe from an international competitiveness of cities perspective by illustrating the effects of the transition from an industrialized towards a service society on the spatial structure of both cities. As all agglomeration in Japan, also Osaka and Kobe suffer from high land prices and limited space availability. Therefore, creative urban development approaches are requested to adjust the urban structure to a knowledge intensive economy. Whereas Osaka transformed an old freight terminal into a futuristic 'knowledge quarter' in the very city centre, Kobe opened up new possibilities for human capital intensive activities by land reclamation projects. Visits to both the *Kita Umeda Yard Project* in Osaka, and the *Port Island* in Kobe and discussions with representatives on site allowed to understand and examine these strategies. In addition, both cities pursue high-tech cluster strategies in robotics, biomedicine and information technology to gain and retain locational advantage in the global competition.

29<sup>th</sup> August 2013

### **The transportation system, the automotive industry and Nagoya as Japans 'best designed' city?**

JÜRGEN GOHLKE / ROMAN PARZONKA

This chapter depicts the 'Automotive City' of Nagoya with digressions on Japan's transportation system and automotive industry. The transportation system is heavily influence by the country's topology and therefore contains singular features within the modal split. Although the road network is dominant in both passenger and freight traffic, almost one third of the traffic volume is processed by means of the rail system (passenger) and short sea shipping (freight). Moreover, Japan hosts some of the worldwide most important car manufacturers. A visit to the worlds' largest player in this market segment the *Toyota Motor Corporation* (in terms of sold cars and total revenue) clarified the circumstances. Japan's automotive industry has introduced manifold organisational, process and product innovations in the last 30 years, first and foremost the lean production system (*kanban*, jap. 看板) with different principles like self-reflection (*hansei*, jap. 反省) or continuous Improvement (*kaizen*, jap. 改善). This whole story was written despite numerous bottlenecks with regard to car driving in Japan: e.g. limited space availability, constraints on car ownership and restricted access in urban agglomerations. The latter, however, is not true for the city of Nagoya – where massive devastation of the Second World War opened up possibilities for a reorganisation and land readjustments in the inner city area. Today, the city's car-friendly road system is characterised by an up to five-lanes chessboard pattern.

30<sup>th</sup> August 2013

### **Tourism in Japan – A quantitative and qualitative assessment of national and international travel habits**

MAX KÖHLER / SASKIA TEGETMEIER

This chapter sheds light upon the evolution of the tourism industry (national & international travellers) in Japan. The country offers miscellaneous travel opportunities from winter sports in

Northern Hokkaido to seaside holidays in Southern Okinawa. Ever since the need of travelling, esp. to sacred sites or hot springs (*onsen*, jap.温泉) is deeply rooted in the Japanese society. Therefore, the national tourism industry has been a constant factor. Most Japanese undertake short trips due to limited ‘real holidays’ and are devoted to their homelands. For a long time, the capacity of international tourism to Japan has been severely underestimated, however, major events (*Winter Olympic Games* 1998 in Nagano, *Football World Championships* in 2002) in the recent past proved the contrary. A new stimulus for this type of tourism is expected from the *Summer Olympic Games* 2020 in Tokyo. Climbing the Fuji (jap. 富士山, *Fuji-san*) is an excellent instance where both types of tourism coalesce.

31<sup>st</sup> August 2013

### **Classification attempts with regard the world’s largest agglomeration of Tokyo**

STEVE DANESCH / CHRISTIAN DÖRING

This chapter deals with the urban-peripheral gradient of world’s largest agglomeration of Tokyo. The denotation of Tokyo / Tokyo- Yokohama as the world’s largest agglomeration is not an uncontroversial issue. The spirits will also be separated about latter fact in the future as well, however, there are certain measures to clarify this issue. Different classification attempts (historic, administrative, functional, transportation wise, socio-spatial) are present here. Taking the example of an administrative classification: a) the core city of Tokyo (jap. 東京市, *Tokyo-shi*) embraces 23 districts (jap. 区, *ku*) with an area of almost 600 km<sup>2</sup> and 9 million inhabitants; b) the new prefecture of Tokyo (jap. 東京都, *Tokyo-to*), also known as the *Tokyo Metropolitan Area* contains the above-mentioned 23 districts plus the Tama region in west totalling in 2200 km<sup>2</sup> and 13,2 million inhabitants; c) the Tokyo metropolitan agglomeration area extending the latter zone by surrounding prefectures (Chiba, Saitama, Kanagawa) with an area of 13500 km<sup>2</sup> and 34 million inhabitants, and d) the Tokyo capital region with further adjacent prefectures comprising 37000 km<sup>2</sup> and 41 million inhabitants.

Special Contribution

### **The Japanese land and property speculation bubble of the 1980s and its impact on Tokyo’s city development**

ROBERT KITZMANN

The chapter attempts to visualize a link between Japanese land and property speculation bubble of the 1980s and Tokyo’s urban geography. The composition of Tokyo’s urban landscape, particularly characterized by high density of business companies in the city’s CBD had its origin only recently. In contrast to other global cities like London or New York, the most persistent inner-city developments of the Japanese capital can be predominantly traced back to a period of land and real estate speculation in the latter half of the 1980s. Although land prices in Japan were constantly increasing since World War II, various developments led to a tremendous real estate bubble, which, in its course, got even more inflated than the recent appreciation of housing values in the United States. Besides a structural change in the domestic economy and an increasing integration into the global (finance) economy, Japan in general and Tokyo in particular implemented an urban development policy, which shifted responsibilities for development programs from public to private actors. It will be argued that first and foremost, the combination of these factors triggered a cascade effect that resulted in a vast speculation of inner-city land and real estate properties. This contagion stemmed from intense linkages between finance, real estate and other industries, and resulted in a speculation bubble that conversely fueled the appreciation of land and real estate. Subsequently, a vicious cycle of cheap loans, real estate investment and speculation as well as increasing company values was set in motion. The collapse of this cycle, initiated by increasing interest rates caused the worst economic downturns in Japan’s history. The urban structure, however, survived until today.



有り難うございます arigatō gozaimasu



The Architects



The „Japanese“ German



## Vorwort / Preface

The main excursion to Japan was born under an auspicious star. The editors met first at an international workshop in Berlin in February 2011 organized by our colleague and friend **Prof. Dr. Rolf Schlunze** (Ritsumeikan University, Kyoto) whom we also owe a great debt of gratitude for both bringing us together and organizing two wonderful days during our trip in Japan.

Since then an unrivalled friendship blossomed, followed by numerous visits back and forth. The resulting excursion in August / September 2013 with two PhD candidates and 22 students was a logical consequence and conducted with generous support by **Mr. Kyosuke Hashimoto**, the two editors **Mr. Takashi Kasagami** and **Mr. Charles Vacher** as well as **Ms. Nakaya** and their NPO **日本古典研究会** (Nippon Koten Kenkyukai).

The main objective of the field trip was to familiarize with the social, cultural, but first and foremost economic structures of Japan on different spatial scales in order to describe, to explain and, at best, to assess current developments and phenomena within the country.

Focal points of interest formed **urban geographies of the biggest agglomerations** like Tokyo-Yokohama, Kimitsu-Chiba, Osaka-Kyoto-Kobe and Nagoya-Toyota City, the **management geography of Japanese companies** and foreign companies in Japan (e.g. organization, governance, locational and internationalization patterns) and to a lesser extent rural areas and the physical geography of Japan. Besides conversations with city and prefectural administrators, visits to agricultural (e.g. Sake Brewery), industrial (e.g. Steel Processing Plant) and service corporations (e.g. Financial service provider, and sogo-shosha (General Trading Company) as well as multifaceted conglomerates completed our big picture.

The starting points and decisive impulses for this undertaking were two presentations made by the guest editors **Mr. Takashi Kasagami** and **Mr. Charles Vacher** from Tokyo in front of our students in late January 2012 and 2013 in Berlin. These excellent lectures and the resulting tremendous interest from the students' side were the ignition sparks that convinced us to conduct a main excursion to Japan.

Although, planning, preparation and follow up of the project took almost one and a half years, a scientifically inspired trip with curious students is always a spectacular adventure driven by new friendships that often qualify for access to a variety of internships, professions and occupations with regard to the participants. For those reasons alone, excursions are very valuable and should form an integral part of a geographer's and economist's education. These are precisely the characteristics that distinguish Geography and Human or Economic Geography from other subjects. In this regard, we like to thank once again our guest editors Mr. Takashi Kasagami and Mr. Charles Vacher and Prof. Dr. Rolf Schlunze as well as our longstanding travel partner **Ottmar Zeller** and his agency (**BIS Büro für international Studienreisen und Fachaustausch GmbH**) for their organizational efforts which facilitated a smooth functioning of the programme.

The excursion was prepared during a compact seminar in June 2013 in Berlin-Wannsee where the participants elaborated upon the economic, historical, political, social, cultural, and geographic principles of Japan. This event also promoted the formation of and strengthened the cohesiveness within the group. During the trip, each day working groups of two students had to attend appointments and events and enrich key issues with own contributions, notes, and observations. These original insights, images and footage combined with robust scientific knowledge formed the **groundwork for this report**. An exquisite gratitude should be addressed to all contact person, conversation partners, or representatives who were willing and able to share personal experiences, information, and stories about Japan – which cannot be found in scientific

books or travel guides – besides their official voice. These encounters helped us to understand Japan and its heritage a little better.

Therefore, we like to thank representatives of the following corporations or institutions for the valuable time and interesting presentations, comments and remarks: **Nippon Steel & Sumitomo Metal Corporation; BNP Paribas Securities (Japan) Limited; Osaka Steel Co. Ltd., Mitsui & Co. Ltd.; Omron Corporation, Embassy of the Federal Republic of Germany, Tokyo; Japan Railway Construction, Transport and Technology; Osaka City Government; Osaka Innovation Hub City Planning Bureau; Grand Front Osaka; Hyogo Prefectural Government, and Kobe City Office.**

Particular thanks go to our academic colleagues **Prof. Dr. Hiroshi Matsubara** (University of Tokyo), **Prof. Dr. Kentaro Azuma** (Ritsumeikan University, Kyoto), and **Ms. Natsuki Kamakura** (University of Tokyo) for their scientific input, their excellent presentations and their valuable recommendations.

Last but not least, we would like to thank our students for their intensive, careful and elaborate preparation, the presentations on site, their excellent behavior, their physical and mental performance as well as their commitment and interest for the relevant topics as evidenced by their excellent questions, all of which made the excursion an unforgettable experience. The same is true for the editors and excursion leaders **Mr. Takashi Kasagami, Mr. Charles Vacher, Prof. Dr. Elmar Kulke** and **Dr. Lech Suwala** – who will remember the excursion in most pleasant memories – due to having the opportunity to appoint leaders and senior personnel from Japanese (Mitsui & Co., Ltd.) and French company (BNP Paribas Securities (Japan) Limited), the informative visit to the Nippon Steel & Sumitomo Metal Corporation Kimitsu Works, remembered for the very high temperature experienced in the steelmill (around 50 °C), the bi-national workshop with students from Ritsumeikan University in Kyoto and the subsequent Japanese barbecue with self-brewed Australian beer, the meet & greet at the guest editors' art gallery, the final diner at La Brasserie, the exhausting ascent to the top of the Fuji-san (12,389 ft above sea level) and the incredible sun-rise and of course the daily résumés at the Old Imperial Bar with beer and Croque Monsieur.

At this point, several people should be mentioned who also contributed to the trip's success: Dipl. Geogr. **Robert Kitzmann** for his proficiency in Japanese language, Dipl. Geogr. **Wolfdietrich Peiker** for his exact geographic analysis of the Japanese night-time economy, as well as Ms. **Janina Dobrusskin** and Mr. **Marc Steinke** for their editorial design.

The information disclosed in this report documents insights of the respective participants that have been obtained during the preparation seminar and the main excursion – combined with personal on site experiences and research. The individual content, referenced literature and research questions investigated have been worked out by the authors independently and show their comprehension of the issue. All chapters underwent a careful review process by the editors. However, all statements made, reflect neither opinions nor attitudes of the editors, but are uniquely and exclusively subject to the responsibility of authors. For better reading purposes, we have exclusively used the masculine form of personal nouns. The latter shall in no circumstances imply a discrimination of the opposite sex. Women and men are equally addressed by the content.

Tokyo and Berlin, 28.08.14    Takashi Kasagami / Charles Vacher / Elmar Kulke / Lech Suwala



From left to right: Mr. Kyosuke Hashimoto, Prof. Dr. Elmar Kulke, Mr. Charles Vacher, Dr. Lech Suwala and Mr. Takashi Kasagami during the August 23, 2013 reception held at the Hashimoto Art Gallery





The Group during the August 23, 2013 reception held at the Hashimoto Art Gallery





## Excursion programme »Japan«

19.08-01.09.13

SS 2013 – Mr. Takashi Kasagami / Mr. Charles Vacher

Prof. Dr. Elmar Kulke / Dr. Lech Suwala

with generous support by Nippon Koten Kenkyukai

Monday, 19.08.13 (Tokyo)

Activities: Individual **Arrival and Check-in** (possible from 15.00h) at **Tokyo Central Youth Hostel in Tokyo**  
Accommodation in Tokyo

---

Tuesday, 20.08.13 (Tokyo)

Activities: **8.30 am:** **Hotel Lobby** – Welcome and short outline of the trip  
9.00 am-9.40 am: Ride to the Emperor's Palace in Tokyo  
**9.50 am-11.15 am:** **Visit of the Emperor's Palace**  
**11.30 am-5.30 pm:** **Urban Geography of Tokyo**  
(Stations: quarter Central Station, Taito/Asakusa, Obaida, Shinjuku)  
**6.30 pm:** Arrival at the Hotel

Students' input: **Topic Nr.1:** (Schramm/ Schulz)  
Urban Geography of Tokyo and Economic Geography of Japan

---

Wednesday, 21.08.13 (Tokyo)

Activities: **8.30 am:** **Meeting in the Lobby – Supervisors: Mr. Charles Vacher / Mr. Takashi Kasagami**  
**9:40 am:** **Mitsui & Co., Ltd. Head Office**  
2-1 Ohtemachi 1-chome  
Chiyoda-ku, 100-0004  
<http://www.mitsui.com/jp/en/index.html>  
10:00 am-12:00 am: Company presentation, Corporate Planning & Strategy Department  
12:00 pm-1:00 pm: Lunch at Mitsui & Co. LTD cafeteria  
1:00 pm: Proceed to BNP Paribas Securities (Japan) Limited  
GranTokyo North Tower, 42F  
1-9-1 Marunouchi, Chiyoda-ku, 100-6740  
[http://www.grantokyo-nt.com/e\\_index.html](http://www.grantokyo-nt.com/e_index.html)  
**1:00 pm-2:30 pm:** **BNP Paribas Securities (Japan) Limited**  
Presentation by Mr. Philippe Avril  
**2:30 pm-4:30 pm:** **Q&A session with Mr. Takashi Kasagami and Mr. Charles Vacher**

Students' input: **Topic Nr.2:** (Steinke / Schmalz)  
Between Kereitsu and MNE - Tokyo as a location for global service industries

---

Thursday, 22.08.13 (Tokyo, approx. 75 km)

Activities:     **10.30 am:**           **Meeting in der Lobby / Supervisors: Mr. Charles Vacher / Mr. Takashi Kasagami**  
                  **11.00 am:**           Take off w/ the bus  
                  11:30 am:           Leave Tokyo Central Station for Kimitsu via Aqualine by bus  
  
                  **1:10 pm:**           **Nippon Steel & Sumitomo Metal Corporation -**  
                                  Arrival at Kimitsu  
                  1:20 pm-2:30 pm:    Presentation in the Communication Hall  
                  **2:30 pm-4:30 pm:**    Tour of the Steelworks by bus  
                  4:30 pm:            Leave Kimitsu for Tokyo Station via Aqualine by bus  
                  6:00 pm:            Arrive at Tokyo Station

Students' input: **Topic Nr.3:** (Kitzmann / Peiker)  
The heavy industry sector in n Japan – w/ particular regard to the steel industry

---

Friday, 23.08.13 (Tokyo)

Activities:     **9.00 am:**            Take off from Hotel  
                  **10.00 am-11.30 am:**   **German Embassy Tokyo, Economic Attaché**  
                  **11.30 am-4.00 pm:**   **Group work social disparities in Tokyo** (a profile on the basis of 3 city quarters w/ observation and mapping)  
  
                  **4.15 pm-5.15 pm:**   **Economic Geography / Cluster of Japan**  
                                  (Prof. Matsubara, Ms. Kamakura; University Tokyo)  
                  **6.30 pm:**            **Reception at the Hashimoto Art Gallery** w/  
                                  Mr. Hashimoto, Mr. Vacher, Mr. Kasagami,  
                                  and Ms. Nakaya and friends

Students' input: **Topic Nr.4:** (Telschow/ Wegener)  
Social disparities in Tokyo

---

Saturday, 24.08.13 (Tokyo-Niigata, approx. 300 km)

Activities     **8.30 am:**            Take off from Hotel – div. spontaneous halts  
                  **12.30 pm:**            Arrival in Niigata  
                  **2.00 pm-3.00 pm:**    **Sake Cluster Niigata** (Visit of the Brewery Imayotsukasa)  
                  **4.30 pm-6.00 pm:**    **Analysis of the Group work from the previous day**

Students' input: **Topic Nr.5:** (Einecke/ Wockenfuß)  
Rice makes the world go round: aliments, cosmetics; utility patterns in rural areas

---

Sunday, 25.08.13 (Niigata-Kanazawa, approx. 270 km)

Activities:     **8.30 am:**            Take off from Hotel – div. spontaneous halts  
                  **1.00 pm:**            Arrival in Kanazawa

**1.15 pm-5.30 pm:** Culture and Creative City of Kanazawa (Utatsuyama Temple Area, Higashi Chaya District, Castle, kenroku-en Garden, Nagamachi-Viertel)

Students' input: **Topic Nr.6:** (Hoor, Dießler)  
National parc system, morphology and coasts; culture and creative industries in Kanazawa

---

Monday, 26.08.13 (**Kanazawa- Kyoto**, approx .260 km)

Activities: **7.45 am:** Take off  
**9.15 am-1.00 pm:** Ride to Kyoto  
**1.00 pm-6.45 pm:** **Urban geography of Kyoto** (1:50 pm- 3:00 pm: **Emperor's palace**, Golden Temple, Central Station- ggf. Kyoto-Tower-Hotel, To-ji, Geisha-quarte)  
optional: 6:45 pm-8.00 pm, Theater „Gion Corner“

Students' input: **Topic Nr.7:** (Schierbaum, Gunia)  
Kyoto – History of Japan

---

Tuesday, 27.08.13 (**Kyoto-Kusatsu-Biwako** approx. 50 km)

Activities: **8.45 am:** **Take off –Supervisor: Prof. Dr. R. Schlunze**  
**10.00 am-1.00 pm:** **OMRON-Factory (Kusatsu)**  
Plant tour w/ diskussion  
**1:30 pm-2:30 pm:** **Introduction of the Kusatsu-Biwako Campus (Ritsumeikan University)**  
Orientation (30 min.), Studying a RU (15 min.)  
**2:30 pm-4:30 pm:** **Meeting w/ Japanese Students of RU**  
2:30-3:15 Brainstorming session: Group discussion about Renewable Energy in Japan and Germany  
3:15-3:45 Presentations: Presentation of posters and group discussion results (JK Method)  
3:45-4:00 Synthesis: Concluding on similarities and differences – aiming for synergetic solutions to improve the global environment  
4:30 pm: Transfer with bus to Rio Pies  
**5:00 pm-7:00 pm:** **BBQ Party with campfire & Didgeridoo concert**

Students' input: **Topic Nr.8:** (Redecker/ Flietel)  
Organisation of production systemec (5S), (Alternative) energy concepts in Japan, Education in Japan

---

Wednesday, 28.08.13 (**Kyoto– Osaka – Kobe** approx.180 km)

Activities: **8.15 am:** **Take of Hotel –Supervisor: Prof. Dr. R. Schlunze**  
**9.15 am-12.30 pm:** **Kita Umeda Project**  
9:30 am: Meeting Grand Front Osaka North Building Car entrance  
9:40 am: Visit membership salon / introduction (project/7th floor)

10:00 am: 1. Active LAB /2. The SEKAIICHI-TEN Exhibition  
3. Other (Tenants)  
**1.00 pm-1.30 pm:** Castle (Osaka)  
**2.30 pm-4:00 pm:** **Kita Umeda Project**  
**KIMEC center building**  
Meeting with administrators from Kobe city government  
and Hyogo Prefectural Government

Students' input: **Topic Nr.9:** (Bellgardt/ Marquart)  
Fast Forward >> - Land evolution and reclamation in the face of natural (earthquakes) and cultural – creative destruction (innovative industries) in the agglomeration of Osaka-Kobe

---

Thursday, 29.08.13 (**Kyoto-Nara-Toyota-Nagoya**, approx. 250 km)

Activities: **7.30 am:** **Take off**  
**8.30 am-9.30 am:** **Ikaruga (Hōryū-ji)**  
**1:15 pm-4:00 pm:** **Toyota Plant Tour** (Start at Main Gate)  
1:30 pm-2:40 pm: Tour of Takaoka Plant in the Assembly shop  
3:10 pm-4:00 pm: Tour of the exhibition hall / Toyota Kaikan Museum

Students' input: **Topic Nr.10:** (Gohlke/Parzonka)  
Automobil industry, traffic, technical Infrastruktur Japans

---

Friday, 30.08.13 (Nagoya-Fujikawaguchiko-Fuji-San, approx. 400 km)

Activities: **9:00 am:** **Take off** (spontaneous halts)  
**3.00 pm:** **Arrival in Fujikawaguchiko**  
**4.00 pm-5.00 pm:** short visit of the **Kawaguchi Lake**  
9.00 pm: Ride w/ Bus to 5th Station – Mt. Fuji  
**10.00 pm-4.30 am:** **Climbing– Mt. Fuji**  
5.00 am: Sun rise  
**6.00 am-11.00 am:** **Downhill**

Students' input: **Topic Nr.11:** (Tegetmaier /Köhler)  
Religion, Tourism as well as geographic altitudinal belts and Volcanism - Fuji-san

---

Saturday, 31.08.13 (**Fuji-San-Tokyo**, approx. 125 km)

Activities: **10.10 am:** Take off from Hotel  
**ca. 11.00 am:** Stop at Mt. Fuji 5th Station (Meet the „Mountain Lions“)  
Ride to Tokyo – spontaneous halts  
**Evening:** Closing dinner – **La Brasserie, Imperial Hotel Tokyo**

Students' input: **Topic Nr.12:** (Danesch/ Döring)  
Urban-Rural-Disparities in the Agglomeration of Tokyo

---

Sunday, 01.09.13 (**Tokyo**)

Activities: Breakfast and ending of the excursion (further trip on own responsibility)

JAPAN

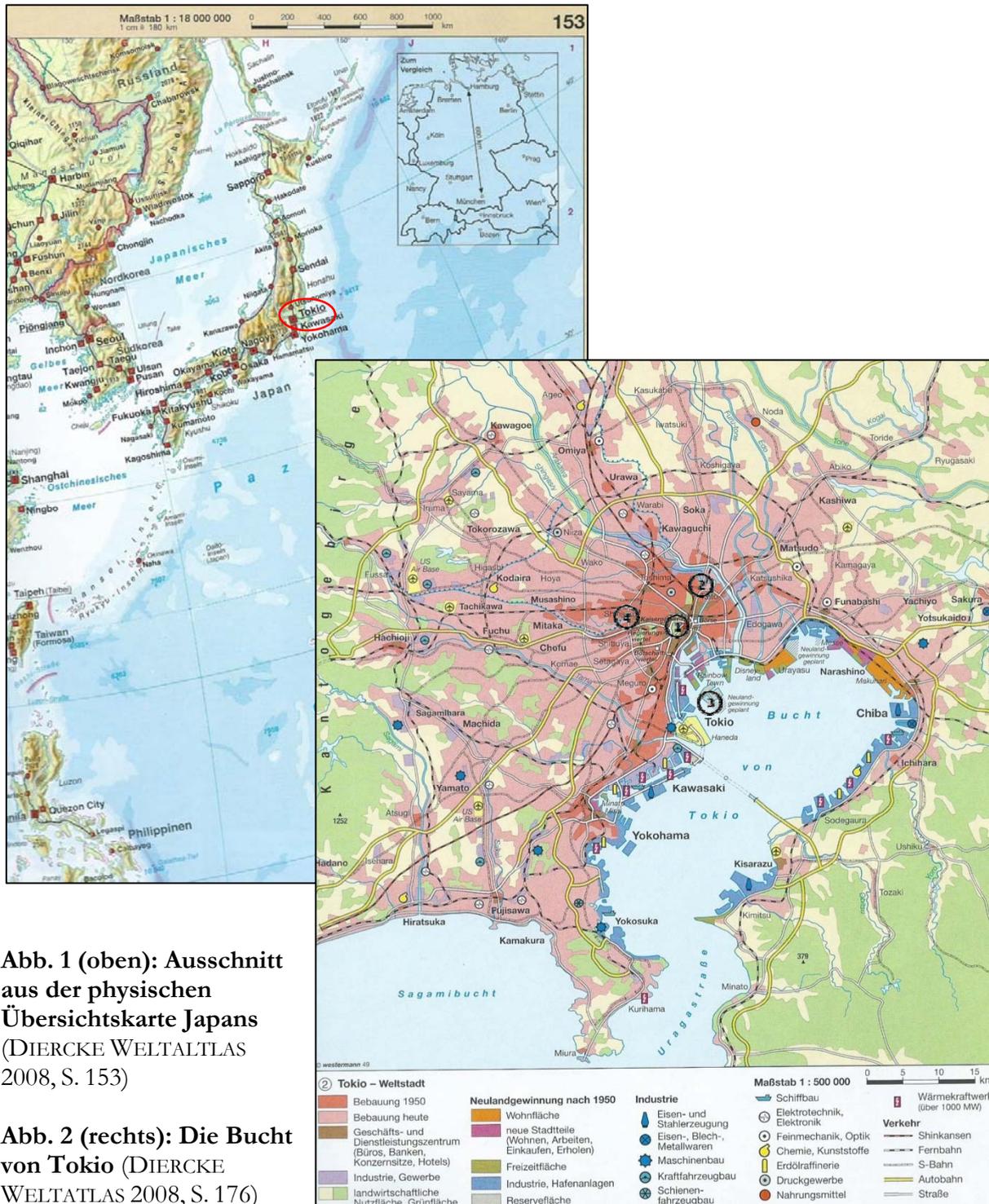




20. August 2013

## Einflussfaktoren und Merkmale der Stadtgeographie Tokios - eine Querschnittsbetrachtung der Stadtteile Marunouchi (1), Asakusa (2), Odaiba (3) und Shinjuku (4)

STEPHANIE SCHRAMM / CARLOTTA-ELENA SCHULZ  
シュラム, シュテファニー / シュルツ, カルロッタエレナ



Am 20. August 2013, dem ersten Tag der Hauptexkursion „Japan 2013“, stand die Stadtgeographie Tokios im Mittelpunkt. Anhand von vier Untersuchungsräumen (die Stadtteile Marunouchi, Asakusa, Odaiba und Shinjuku) sollten verschiedene Aspekte der Stadtentwicklung Tokios verdeutlicht und durch die Studierenden erkundet werden. Der Tag begann mit einer offiziellen Führung durch den Kaiserpalast und endete im 43. Stock des Tokyo Metropolitan Government Buildings in Shinjuku, dem Rathaus Tokios. Von dort aus konnten die Untersuchungsräume noch einmal überblickt und der Tag gemeinsam mit den Studierenden rekapituliert werden. Der Bericht dieses Exkursionstages stellt zunächst die zentralen Einflussfaktoren und Merkmale der Stadtgeographie Tokios heraus. Diese werden im Anschluss anhand der Untersuchungsräume Marunouchi, Asakusa, Odaiba und Shinjuku verdeutlicht und jeweils in Bezug gesetzt. Eine zusammenfassende Reflexion bildet die inhaltliche Abrundung dieses Berichts.

## **Hinführung: Die Stadtentwicklung Tokios**

Der Ballungsraum Tokio umfasst eine Fläche von über 13.000 km<sup>2</sup> und gilt derzeit mit 37 Millionen Einwohnern als der größte städtische Raum der Welt<sup>1</sup> (HOHN 2002, S. 228; STIFTUNG WELTBEVÖLKERUNG 2011). Täglich pendeln über drei Millionen Menschen in die Kernstadt. Die Bevölkerungsdichte in Tokio ist mehr als doppelt so hoch wie in New York, Paris oder London. Diese starke Ballung liegt vor allem am akuten Platzmangel, der die Stadtentwicklung allerorts in Japan maßgeblich beeinflusst. Lediglich 20% der Landesfläche kann besiedelt werden, den Rest machen Gebirge durch die steilen Hänge unbenutzbar. Als einer der wichtigsten Global Cities weltweit besitzt Tokio neben ihrer Hauptstadtfunktion und ihrem Symbolcharakter durch den Sitz des Kaisers, eine besondere funktionale Primacy, sowohl im nationalen wie auch im internationalen Städtesystem. In der Metropolregion sind beispielsweise 88% der Japan-Zentralen ausländischer Unternehmen angesiedelt, sowie 74% der ausländischen Banken, 60% der Hauptverwaltungen der größten japanischen Unternehmen und 41% der Studierenden. Wirtschaftlich ist Tokio heute mit den Metropolregionen Nagoya und Osaka zu einem Städteband zusammen gewachsen, das auch als Tokaido Megalopolis bezeichnet wird (HOHN 2002, S. 228ff.).

Die Anfänge Tokios gehen auf den Bau einer Burg im Fischersdorf Edo 1457 zurück. An wirtschaftlicher, kultureller und besonders politischer Bedeutung gewann die Stadt jedoch erst als 1868 die japanische Hauptstadt von Kyoto nach Edo verlagert und in Tokio („Hauptstadt des Ostens“) umbenannt wurde. Seitdem hat die Stadt sowohl durch politische als auch wirtschaftliche Umbrüche, sowie auf Grund von Naturkatastrophen immer wieder ihr Erscheinungsbild ändern müssen. Heute ist Tokio ein Flickenteppich aus geplanten, modernen Hochhauskomplexen und ungeplanten Arealen mit engstehenden, niedrigen Gebäuden (BÄHR UND JÜRGENS 2009, S. 206ff.). In diesem Bericht soll daher folgende Forschungsfrage im Vordergrund stehen:

### WELCHE EINFLUSSFAKTOREN HABEN ZUR UNTERSCHIEDLICHEN ENTWICKLUNG DER EINZELNEN STADTTEILE TOKIOS BEIGETRAGEN, UNTERSUCHT AN DEN BEISPIELEN MARUNOUCHI, ASAKUSA, ODAIBA UND SHINJUKU?

Um die Frage beantworten zu können, soll zunächst auf die Besonderheiten und Einflussfaktoren der Stadtentwicklung und Siedlungsstruktur Tokios eingegangen und verschiedene Merkmale herausgearbeitet werden, die dann als charakteristisch für Tokio betrachtet werden können.

---

<sup>1</sup> An dieser Stelle ist zu betonen, dass es unterschiedliche Definitionen des politischen und wirtschaftlichen Raums von Tokio gibt. Sowohl die Fläche wie auch die Einwohnerzahl Tokios variieren je nach Abgrenzung des städtischen Raums. Die administrative Fläche der Stadt Tokio beträgt beispielsweise 622 km<sup>2</sup> und ist damit kleiner als die Berlins, der Großraum Tokio ist ca. 8.500 km<sup>2</sup> groß, der gesamte Ballungsraum Tokios umfasst mehr als 13.000 km<sup>2</sup> und schließt 27 Städte ein (AMT FÜR STATISTIK BERLIN BRANDENBURG 2013; BUNDESMINISTERIUM FÜR BILDUNG UND FORSCHUNG 2010; TOKYO METROPOLITAN GOVERNMENT 2010).

Anschließend sollen diese dann an den Stadtteilen Marunouchi, Asakusa, Odaiba und Shinjuku, die an unserem Exkursionstag als Untersuchungsräume dienten (vgl. Abb. 2), veranschaulicht und später diskutiert werden.

### **Einflussfaktoren auf die Stadtentwicklung Tokios**

Die ursprüngliche Siedlungsstruktur Tokios geht auf die historische Grundstruktur einer japanischen Burgstadt zurück. Das Stadtgebiet war zunächst in drei Kerne gegliedert, die heute stark überformt aber immer noch sichtbar sind: die eigentliche Burg der damals herrschenden Shogune auf dem pleistozänen Plateau (Standort des heutigen Kaiserpalastes), die früheren Wohngebiete des Adels in unmittelbarer Nachbarschaft der Burg und die dicht bebauten Chonin-Viertel am Stadtrand, in denen die Händler- und Handwerksleute lebten. Um Platz für weitere Besiedlung zu gewinnen, wurde in der Bucht von Tokio Land aufgeschüttet, wo die ärmere Bevölkerung unter widrigen Bedingungen leben musste. Diese Stadtstrukturen sind zum Teil bis heute erhalten. Das Regierungsviertel und der Kaiserpalast bilden heute weiterhin das Stadtzentrum Tokios, welches somit nach wie vor politisch geprägt ist (BÄHR/JÜRGENS 2009, S. 206).

Im Jahr 1603 wurde Tokio zum Sitz der Shogunat-Regierung gewählt und gewann damit an politischer und wirtschaftlicher Bedeutung. In den darauf folgenden mehr als 200 Jahren der Abschottung Japans entwickelte sich die Stadt unabhängig von europäischen Einflüssen. Dies änderte sich erst mit der *Meiji*-Restauration im Jahr 1868 und der Öffnung Japans, die zu grundlegenden Modernisierungen von Stadt, Gesellschaft und Wirtschaft führten. Bei der planerischen und architektonischen Gestaltung Tokios dienten nun auch „westliche“ Vorbilder zur Orientierung und beeinflussten die Weiterentwicklung der städtischen Strukturen Tokios (BÄHR/JÜRGENS 2009, S. 206ff.).

Im 20. Jahrhundert wurden viele Flächen Tokios im Zuge von Bränden, Erdbeben und der Bombardierung während des Zweiten Weltkrieges stark zerstört, weshalb sich das Stadtbild Tokios ständig veränderte und bis heute schwer greifbar ist<sup>2</sup>. In Folge dessen wurden viele städtische Areale durch großflächige Bodenumlegungen neu geordnet, Brachflächen revitalisiert, Straßen verbreitert, Parks angelegt und Industrieareale an die Ränder verlegt (BÄHR/JÜRGENS 2009, S. 206ff.). Die zerstörten historischen Gebäude wurden entweder mit modernen Baumaterialien rekonstruiert und wieder aufgebaut oder durch moderne „westliche“ Bebauung ersetzt. Dadurch existieren in Tokio nur wenige Gebäude, die älter als 100 Jahre sind (GAEBE 2004, S. 286).

Infolge der Industrialisierung Anfang des 20. Jahrhunderts und dem lang anhaltenden wirtschaftlichen Wachstum dehnten sich die städtischen Ballungsgebiete Japans allgemein und insbesondere Tokio sehr stark aus. Nach dem Zweiten Weltkrieg setzte ein Suburbanisierungsprozess ein, der - anders als in Europa - vor allem durch den Ausbau schienengebundener Massenverkehrsmittel bedingt war. Die Metropolen wuchsen nun sektoral entlang der neu ausgebauten Eisenbahnlinien nach außen. Die Bodenpreise stiegen zu dieser Zeit sehr stark an und die Entfernung der Wohnung bzw. des Wohnhauses zum nächstgelegenen Bahnhof wurde zu einem wichtigen Lagevorteil (was bis heute gültig ist). Dabei markierte das Schienennetz zugleich die Leitlinien des städtischen Wachstums, der Bodenpreise sowie des Pendlerverkehrs. Diese Entwicklung verlief zunächst auf Grund mangelnder Planungsinstrumente willkürlich und

---

<sup>2</sup> Mit der Aussage Tokio hätte ein „schwer greifbares Stadtbild“ möchten wir den von uns gewonnenen Eindruck beschreiben, dass Tokio kein „markantes Gesicht“ hat, welches mit der Stadt assoziiert wird. Während man bei Paris sofort an den Eiffelturm, bei Berlin an das Brandenburger Tor, bei New York an die Skyline oder bei Sydney an die Oper denkt, fehlt Tokio solch ein Symbol. Touristeninformationen nennen häufig den Tokio Tower im Bezirk Minato als ein solches Wahrzeichen, doch der Bekanntheitsgrad erscheint uns als noch nicht vergleichbar zu sein (vgl. u.a. ZWECKERL 2013). Dies liegt unserer Meinung nach vorwiegend an der mehrkernigen Struktur Tokios und somit an den verschiedenen Zentren, die durch zahlreiche Wolkenkratzer, Schreine etc. das Stadtbild prägen. Dadurch fällt es uns persönlich schwer, an „ein“ assoziatives Bild von Tokio zu denken.

wird als *Desakota-Phänomen* bezeichnet (Desa-Dorf, Kota-Stadt). Dadurch verlor Tokio im Laufe der Suburbanisierungsphase und im Zuge der Tertiärisierungs- und Quartärisierungsphase der wirtschaftlichen Entwicklung immer mehr an innerstädtischer Bevölkerung und drohte sich im Kern zu einer reinen „Bürostadt“ zu entwickeln. Bis heute ist die dadurch bedingte Citybildung in Tokio ausgeprägter als in anderen Global Cities. Die Beschäftigungsdichte in der Kernstadt Tokios ist mehr als doppelt so hoch wie in London oder New York (BÄHR/JÜRGENS 2009, S. 207ff.).

Im Laufe der 1960er Jahre reagierte die Stadtplanung Tokios mit verschiedenen Stadtentwicklungsmaßnahmen auf das Desakota-Phänomen. Es wurden nun vermehrt Gebäude mit hohen Geschossflächenzahlen gebaut, um so entstandene Freiflächen umzunutzen, Verkehrsführungen neu zu ordnen und der Bevölkerung mehr öffentlichen Raum und damit mehr Lebensqualität bieten zu können. Zeitgleich gründete sich die erste Bürgerprotestbewegung zur Erhaltung städtischer Wohngebiete. Diese Initiative gilt als Ursprung zahlreicher Bürgerbeteiligungsprozesse für mehr städtebauliche Projekte (*machizukuri*) (VOGT 2001, S. 73). In dieser Phase konstituierte sich die mehrkernige Struktur Tokios, da sich neben den Hauptmehrerer innerstädtische Nebenzentren entwickelten, die sich alle um wichtige Bahnhöfe anordneten (Desakota-Phänomen)<sup>3</sup>. Um dem Bevölkerungsverlust in den Stadtkernen und damit einer Entleerung der Innenstädte entgegen zu wirken, wurden verschiedene Wohnbauprojekte verwirklicht, die sowohl von der Privatwirtschaft als auch von der öffentlichen Hand getragen wurden. Diese Tatsache beruhte auf dem *Minkatsu*-Gesetz zur „Förderung der Schaffung spezifischer Infrastruktur durch die Nutzung der Potenziale des Privatsektors“, welches die LDP-Regierung 1986 erließ (HOHN/HOHN 2000, S. 52).

Zudem wurden in den 1960er und 1970er Jahren in der Bucht Tokios im großen Stil Neulandflächen aufgespült und aufgeschüttet (*umetatechi*). Damit sollten Hafeneinrichtungen für den modernen Containerverkehr ausgebaut und wichtige Industriebetriebe der Eisen-, Stahl- und Petrochemieindustrie außerhalb der Stadt angesiedelt werden. Später wurden auch Klein- und Mittelbetriebe aus anderen Stadtteilen dorthin ausgelagert (vgl. Abb. 2). Die starke Dynamik an Neulandgewinnungen beruhte vor allem auf einer staatlich induzierten Industrieansiedlungspolitik und führte dazu, dass Tokio heute beinahe keine natürliche Küstenlinie mehr besitzt (HOHN/HOHN 2000, S. 48ff.).

Ausgelöst durch die Ölkrise 1973 begann sich in der Stadtentwicklung Tokios langsam ein ökologisches Bewusstsein zu entwickeln. Nun wurden einzelne Flächen in Parks und Grünzonen umgewandelt, die ersten künstlichen Strände aufgeschüttet und die Neulandflächen somit auch den Bürgerinnen und Bürgern zugänglich gemacht. Vorher wurde seitens der Stadtplanung aufgrund des akuten Platzmangels auf Grün- und Erholungsflächen bewusst verzichtet (HOHN/HOHN 2000, S. 49ff.).

In der zweiten Hälfte der 1980er Jahre fanden zahlreiche neue städtische Funktionen Einzug in die Neulandgebiete. Dieses war zum einen auf die explosionsartig gestiegenen Bodenpreise im Stadtgebiet Tokios zurückzuführen, die im Zuge der Spekulationen der „Bubble Economy“ ab 1985 und den stetigen Tertiärisierungs- und Quartärisierungsprozessen entstanden. Zum anderen lagen immer mehr Hafenflächen brach, da auf Grund der Deindustrialisierung die Nachfrage nach Industrie-flächen stark zurückging. Viele Neulandflächen wurden daraufhin umgewandelt, um sie tertiär- oder quartärwirtschaftlich nutzen zu können. Zudem wurden immer mehr

---

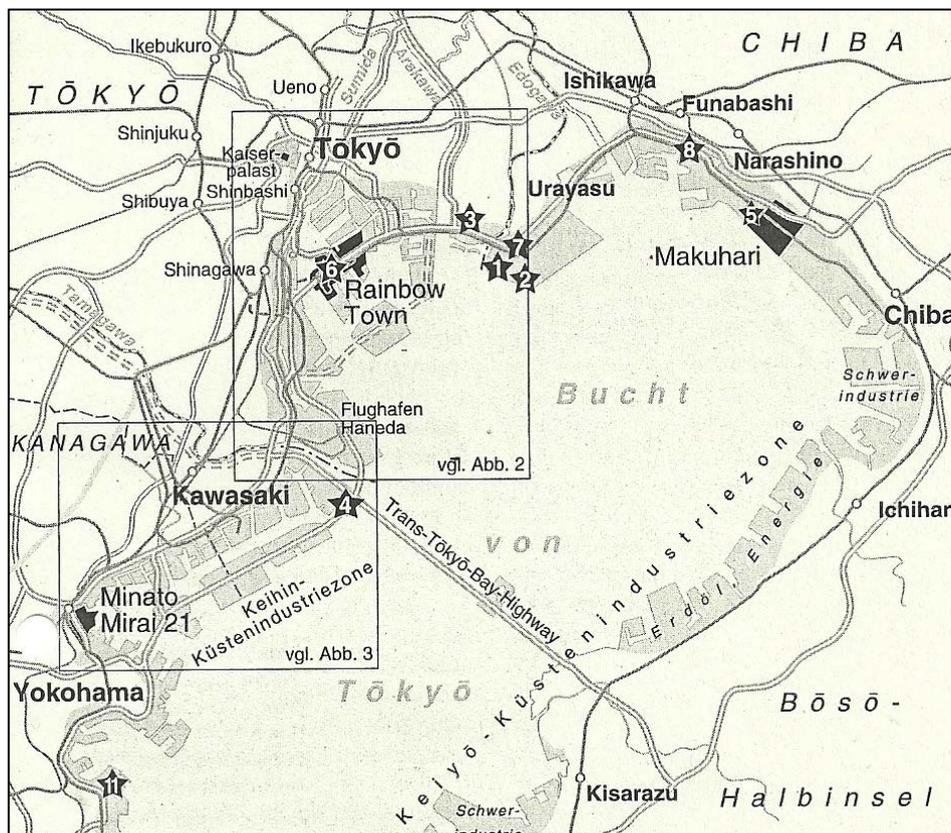
<sup>3</sup> Seit 1947 gliedert sich Tokio in 23 administrative Verwaltungsbezirke. Dessen ungeachtet lassen sich sieben Zentren Tokios benennen: **Tokyo**: die Gegend rund um den Hauptbahnhof. Hier befindet sich das politische und finanzielle Zentrum Japans; **Shinjuku**: größter Bahnhof der Welt, Stadtverwaltung und Stadtregierung. Das größte Geschäftszentrum der Stadt; **Ikebukuro**: stark am altern, lange Zeit galt dieses Zentrum als guter Ort für Restaurants, Unterhaltung, Vergnügen und Rotlichtviertel, inzwischen sind aber andere Viertel populärer; **Osaki**: Knotenpunkt des Verkehrssystems; **Odaiba**: das neu entstandene Viertel in der Bucht von Tokio, Vergnügungsviertel und Treffpunkt junger Leute; **Shinagawa**: das bedeutende neue wirtschaftliche Zentrum, das große Unternehmen angezogen hat; **Shibuya**: Zentrum im Südwesten Tokios, der Ort der jungen Leute, der Mode und des Nachtlebens, zusammen mit dem angrenzenden Harajuku (HOFFMANN/RUNO 2011, S. 168-172).

Wohnungen gebaut, um dem innerstädtischen Wohnbevölkerungsverlust entgegen zu wirken (HOHN/HOHN 2000, S. 49ff.).

Die Landaufschüttungen und der Ausbau der Waterfront wurden in Tokio dazu genutzt, das Stadtzentrum zu entlasten, welches durch enorme Flächenknappheit und extrem hohe Bodenpreisen gekennzeichnet war. Die Erneuerungs- und Restrukturierungsprozesse verfolgten demnach einen anderen Zweck als die Projekte der „Waterfront Redevelopment“ in den USA. In Tokio wurden punktuell Projekte entwickelt, um bewusste Anstöße für die wirtschaftliche Revitalisierung der jeweiligen umliegenden innerstädtischen Bereiche zu erzielen (HOHN/HOHN 2000, S. 49ff.).

Neben der Präfektur Tokio setzten auch die umliegenden Präfekturen Kanagawa und Chiba auf den Ausbau der Waterfront mittels Landaufschüttungen (vgl.

**Abb. 3).** Da es allerdings keine Absprachen zwischen den einzelnen Großprojekten entlang der Bucht von Tokio gab, entstanden grundlegende Probleme: Den Präfekturen fehlte ein integriertes und abgestimmtes Waterfront-Entwicklungskonzept, so dass es in Folge zu konkurrierenden Planungen kam. Davon betroffen waren besonders der Ausbau von Messe- und Kongresszentren, Bürohaus-Clustern und die Entwicklung von Themenparks entlang der Küste. Die Großprojekte *Makuhari* in Chiba, *Minato Mirai 21* in Yokohama und die von uns besuchte *Rainbow Town* in Tokio entwickelten eine regional-planerische und projektökonomische Konkurrenz, da sie die gleichen strategischen Ziele verfolgten: Alle drei Großprojekte hatten eine klare Ausrichtung auf wirtschaftliches Wachstum im tertiären und quartären Sektor sowie auf die Förderung der Wettbewerbsfähigkeit der jeweiligen Stadt zum Ziel. Zudem griffen alle drei Großprojekte auf eine vergleichbare Symbolarchitektur zurück. Darüber hinaus wurden sämtliche Projekte durch eine klassische „Top-Down-Politik“ realisiert, also ohne erwähnenswerte Bürgerbeteiligung. Außerdem wurden enorme Summen seitens der öffentlichen Hand zur Realisierung der Vorhaben beigesteuert. Durch den hohen Anteil privatwirtschaftlicher Aktivitäten rutschten alle drei Großprojekte mit dem Zusammenbruch der „Bubble Economy“ in finanzielle Schwierigkeiten, aus denen sie sich bis heute nicht vollständig erholt haben (HOHN/HOHN 2000, S. 52ff.).



**Abb. 3: Die Waterfront-Entwicklung in der Bucht von Tokio** (HOHN/HOHN 2000, S. 49)

Tokio ist derzeit eine der größten Städte der Welt und besitzt als Global City nicht nur national, sondern auch international eine überragende Position. Dies liegt neben den bereits er-wähnten Entwicklungen auch an dem zentralistischen Verwaltungssystem Japans und der zu-nehmenden Globalisierung. Hervorzuheben ist, dass die durch ihre Größe entstandenen Agglomerationsnachteile Tokios im Gegensatz zu den zahlreichen Agglomerationsvorteilen von geringerer Bedeutung sind und sogar ausgeglichen bzw. kompensiert werden können. Die hohe Konzentration politischer sowie wirtschaftlicher Macht, die gut ausgebaute Infrastruktur, der große Arbeitsmarkt sowie die zahlreichen Netzwerke zwischen Wirtschaft, Politik und Wissenschaft wiegen stärker als die Nachteile wie beispielsweise die hohen Bodenpreise, Mieten oder Lebenshaltungskosten (GAEBE 2004, S. 286).

Die folgende Liste fasst die wesentlichen Einflussfaktoren und Merkmale zusammen, welche die Stadtgeographie und die Stadtentwicklung Tokios prägen:

	<b>Einflussfaktor</b>	<b>Merkmal</b>
1.	geographische Lage an einer Bucht	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hafen- und Handelsfunktion</li> </ul>
2.	politische, wirtschaftliche und historische Umbrüche Japans, Ernennung zur Hauptstadt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Regierungssitz und Hauptstadtfunktion</li> <li>• wirtschaftliche Vormachtstellung</li> <li>• Global City Funktion</li> </ul>
3.	zunächst kaum „westliche“ Einflüsse auf die Stadtgründung und -entwicklung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• shintoistische Schreine und buddhistische Tempel</li> <li>• Stadtkern immer noch durch den Kaiserpalast und das Regierungsviertel geprägt</li> </ul>

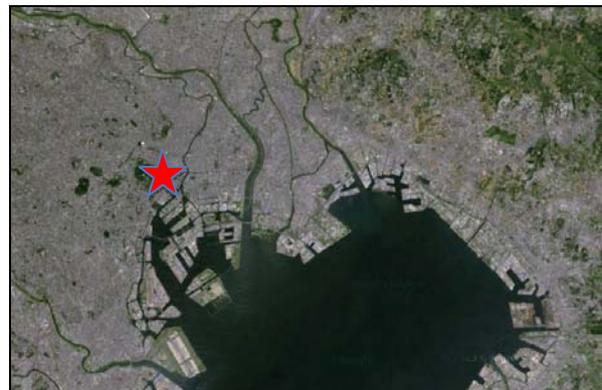
4.	zunächst relativ geringe Steuerung durch Planung und Politik	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nebeneinander von geplanten und ungeplanten Areale</li> </ul>
5.	<i>Minkatsu</i> -Gesetz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Public Private Partnerships</li> </ul>
6.	sehr dichtes öffentliches Verkehrsnetz	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zentrenbildung mit Funktionsspezialisierung entlang wichtiger Verkehrsknotenpunkte</li> <li>• <i>Desakota</i>-Phänomen</li> </ul>
7.	Platzmangel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landaufschüttungen zur Neulandgewinnung</li> <li>• Hochhäuser, kompaktes Stadtbild</li> <li>• Citybildung</li> <li>• wenig öffentliche Plätze und Grünflächen</li> <li>• hohe Nutzungs- und Funktionsdichte</li> <li>• hoher Stellenwert des ÖPNV</li> </ul>
8.	Umweltkatastrophen, Kriegszerstörungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kaum historisch erhaltene Gebäude</li> <li>• z.T. oberirdische Versorgungsleitungen</li> </ul>

**Tab. 1: Einflussfaktoren und Merkmale der Stadtentwicklung Tokios** (nach GAEBE 2004)

**Untersuchungsräume: Marunouchi, Asakusa, Odaiba und Shinjuku**

Anhand von vier Beispielen sollen die Stadtentwicklungen Tokios verdeutlicht und die Merkmale und Besonderheiten der einzelnen Untersuchungsräume aufgezeigt werden. Aus diesem Grund haben wir an unserem Exkursionstag den Stadtteil Marunouchi mit dem Kaiserpalast, den historisch geprägten Stadtteil Asakusa rund um den *Senso-ji* Schrein, die künstlich aufgeschüttete Insel Odaiba in der Bucht von Tokio und den Stadtteil Shinjuku besucht.

*Marunouchi*



**Abb. 4 (links):** Der Stadtteil Marunouchi mit dem Kaiserpalast im Zentrum und dem Hauptbahnhof Tokios im Osten des Stadtteils (GOOGLE MAPS 2013)

**Abb. 5 (rechts):** Die Lage Marunouchis im städtischen Kontext (GOOGLE MAPS 2013)

Der erste Untersuchungsraum unseres Exkursionstages führte uns zum Kaiserpalast, dem Herzen Tokios (vgl. Abb. 5) und der größten Grünfläche der Stadt (vgl. Abb. 4). Der Palast liegt im historischen Zentrum der Stadt und in unmittelbarer Nähe des Hauptbahnhofs von Tokio, eines Backsteinbaus aus dem Jahre 1914, der einen der wichtigsten Verkehrsknotenpunkte der Stadt beherbergt (vgl. Abb. 6). Das Gebiet zwischen dem Bahnhof und dem Kaiserpalast nennt sich *Galt Marunouchi* und bedeutet „Innerhalb der Anlage“<sup>4</sup>. Dies weist auf die ursprüngliche Gliederung Tokios als Burgstadt hin, in der das heutige Bahnhofsviertel zum inneren Burgareal gehörte. Das Gebiet war lange ein reiner Business-Distrikt mit zahlreichen renommierten Firmenniederlassungen wie der *Mitsui Company* (japanisches keiretsu) oder der *BNP Paribas* (französische Großbank), die wir auch während unserer Exkursion besucht haben. In den letzten Jahren entstanden hier allerdings vermehrt Einkaufspassagen, Galerien, Geschäfte und Restaurants, sodass die Business-Funktion verdrängt wurde (LIEW 2010, S. 159).

Der Kaiserpalast in Tokio ist seit der *Meiji*-Restauration Sitz des japanischen Kaisers und liegt auf dem ehemaligen Gelände der Burg Edo, die im Jahr 1873 bei einem schweren Feuer komplett abbrannte. An derselben Stelle wurde anschließend der kaiserliche Palast erbaut, der allerdings im Zweiten Weltkrieg zerstört und erst im Jahr 1968 im modernen Stil wieder aufgebaut wurde (vgl. Abb. 7). Der Palast ist bis heute von einem Wassergraben umgeben und besitzt einen Vorplatz, der bereits im Jahr 1636 errichtet wurde und den Bogenschützen als Sammelstelle diente (vgl. Abb. 8). Der Öffentlichkeit sind lediglich der *Kitanomaru* Park im Norden, die Östlichen Gärten und der Palastvorplatz zugänglich (KIKUYOU COURT CULTURE INSTITUTE 2012).

Südlich des Kaiserpalastes befindet sich das Regierungsviertel Kasumigaseki sowie das Nagatacho-Viertel, das neben dem Parlamentsgebäude auch den Obersten Gerichtshof, die Parlamentsbibliothek, das Staatsarchiv, zahlreiche Botschaften sowie weitere Verwaltungsgebäude größerer Unternehmen beherbergt (vgl. Abb. 9) (KASAGAMI UND VACHER 2013).

Der Stadtteil Marunouchi repräsentiert als Standort des Kaiserpalast und des Regierungsviertels die Hauptstadtfunktion Tokios. Die dortige Ansiedlung der führenden Unternehmen Japans weist zudem auf die wirtschaftliche Vormachtstellung Tokios hin. Ferner kann an diesem Stadtteil der zunächst mangelnde europäische Einfluss auf die Siedlungsstruktur Tokios deutlich gemacht werden. Der typische Aufbau einer Burgstadt ist an dieser Stelle noch klar erkennbar. So sind bis heute das Areal der Burg Edo, der Wassergraben sowie der Vorplatz der damaligen Burg zu erkennen, welche einst das Zentrum der Burgstadt bildeten. In direkter Umgebung lagen die Gebiete für den höheren Adel und somit für die gesellschaftliche Elite des Landes. Städtische Wohngebiete für „normale Leute“ gab und gibt es dort nicht. Heute befinden sich an der Stelle ehemaliger Adelshäuser bzw. des erweiterten Vorplatzes zum Bahnhof hin Niederlassungen der wichtigsten Unternehmen Japans sowie einzelne Einkaufspassagen und Restaurants (KASAGAMI/VACHER 2013).

Der Stadtteil hat demzufolge eine primär politische und wirtschaftliche Funktion und symbolisiert neben der wirtschaftlichen Dominanz auch die Global City Funktion Tokios. Dies liegt auch an der unmittelbaren Nähe des Hauptbahnhofs, der als zentraler Verkehrsknotenpunkt die infrastrukturelle notwendige Anbindung an das Schienennetz gewährleistet.

---

<sup>4</sup> Strenggenommen umfasst der Stadtteil Marunouchi lediglich das Gebiet zwischen dem Kaiserpalast und dem Bahnhof Tokio. Zur Vereinfachung haben wir jedoch den Kaiserpalast zu diesem Gebiet dazu gehörend betrachtet, weisen aber an dieser Stelle darauf hin, dass der Kaiserpalast ein eigener Stadtteil Tokios ist.



**Abb. 6 (links): Der Hauptbahnhof Tokio im Zentrum des Business-Distrikts von Marunouchi (SCHRAMM SCHULZ 2013)**



**Abb. 7 (rechts): Die Chowaden Eingangshalle des 1968 gebauten Kaiserpalastes (SCHRAMM/SCHULZ 2013)**



**Abb. 8 (links): Der in direkter Nachbarschaft des Business-Distrikts gelegene Kaiserpalast mit dem umgebenden Wassergraben (SCHRAMM/SCHULZ 2013)**

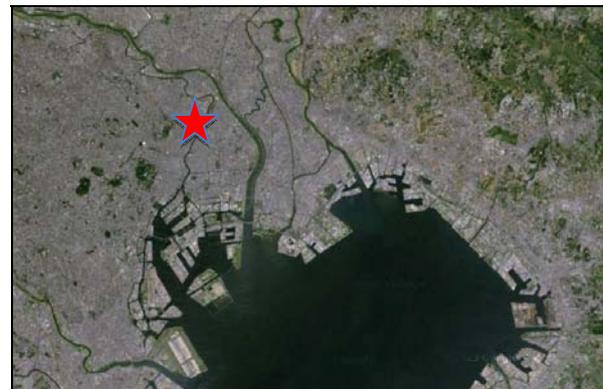


**Abb. 9 (rechts): Der Kaiserpalast mit dem angrenzenden Regierungsviertel (PARZONKA 2013)**

*Asakusa*



**Abb. 10 (links): Der Stadtteil Asakusa mit dem *Senso-ji* Tempel (GOOGLE MAPS 2013)**



**Abb. 11 (rechts): Die Lage Asakusas im städtischen Kontext (GOOGLE MAPS 2013)**

Der zweite Untersuchungsraum unseres Exkursionstages war der Stadtteil Asakusa, genauer die Umgebung rund um den *Senso-ji* Tempel (vgl. Abb. 10). Dieser Stadtteil besitzt im Vergleich zu

anderen Stadtteilen Tokios noch einen „alten Charme“, der besonders bei Touristen sehr beliebt ist. Asakusa war zunächst ein reines Vergnügungsviertel, das aufgrund der relativ schlechten infrastrukturellen Anbindung vom wirtschaftlichen Aufschwung Tokios nach dem Zweiten Weltkrieg weitgehend abgeschnitten wurde. Obwohl während des Zweiten Weltkrieges Teile Asakusas zerstört wurden, blieb der Charakter des Stadtteils überwiegend erhalten. Zunächst konzentrierten sich Instandsetzungsmaßnahmen nur auf die Tempelanlagen. Erst später wurden auch einzelne Straßen rund um den buddhistischen Tempel behutsam erneuert, weshalb in diesem Stadtteil auch viele Gebäude aus der unmittelbaren Nachkriegszeit zu finden sind (LIEW 2010, S. 168ff.).

Historisches und kulturelles Herz Asakusas ist der *Senso-ji* Tempel, der seinen Ursprung im Jahr 628 hat und jährlich mehr als drei Millionen Besucher anzieht. Der Tempelbezirk besteht aus zahlreichen Toren (*Kaminarimon*, *Hozomon*, *Nitenmon*), einer Geschäftszeile (*Nakamise*), der Haupthalle *Hondo*, dem Asakusa-Schrein sowie der fünfstöckigen Pagode (vgl. Abb. 12). Lediglich das Tor *Nitenmon* ist noch in seinem Originalzustand aus dem Jahr 1618 erhalten. Alle anderen Gebäude wurden im Zweiten Weltkrieg zerstört und erst in den 1960er Jahren wieder aufgebaut (LIEW 2010, S. 168ff.).

Der Stadtteil Asakusa zeigt, dass eine mangelnde oder schlechte Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr in Tokio u. a. dazu führt, dass ein Gebiet für Investoren weitestgehend uninteressant bleibt. Folglich gibt es in Asakusa kaum Bürogebäude. Stattdessen ist der Stadtteil durch Wohngebäude, Einkaufspassagen, Restaurants, Geschäften sowie durch seine Tempelanlagen geprägt. Der typische Aufbau des Tempelareals bildet zudem die alten Stadtstrukturen ab und zeigt ebenfalls die zunächst mangelnden europäischen Einflüsse auf die Stadtentwicklung. Die Tempelgebäude selbst sind jedoch Rekonstruktionen und wurden nicht aus den Originalmaterialien wiederaufgebaut. Stattdessen bestehen viele Anlagen der Tempel heute aus Stahlbeton. Dies verdeutlicht eine grundlegend andere Einstellung der Stadtplanungsbehörden im Umgang mit historischem Erbe als beispielsweise in Europa, wo Rekonstruktionen historischer Gebäude möglichst mit den Originalmaterialien wieder aufgebaut werden.

Das Gebiet rund um den *Senso-ji* Tempel verdeutlicht auch die geringe Steuerung der Stadtentwicklung Tokios durch die Planung und Politik. Es reihen sich Gebäude unterschiedlicher Höhe, Gestalt und Alters aneinander (vgl. Abb. 13). Städtebauliche Richtlinien scheinen kaum Bedeutung zu haben (vgl. Abb. 14). Die oberirdischen Stromleitungen, die das Stadtbild Asakusas prägen, weisen zudem auf die allgegenwärtige Gefahr der Naturkatastrophen in Tokio hin (vgl. Abb. 15). Sie sind nötig, um bei einem Erdbeben bzw. Brand schnell reagieren zu können (LIEW 2010, S. 168ff.).



**Abb. 12 (links): Die fünfstöckige Pagode und das *Hozomon*-Tor des *Senso-ji* Tempels in Asakusa (SCHRAMM/SCHULZ 2013)**

**Abb. 13 (rechts): Das komplexe Straßenbild Asakusas (SCHRAMM/SCHULZ 2013)**



**Abb. 14 (links):** Das dichte Nebeneinander ungeplanter historischer und geplanter moderner Gebäude Asakusas (SCHRAMM/SCHULZ 2013)



**Abb. 15 (rechts):** Seitenstraße in Asakusa mit oberirdischen Stromleitungen (SCHRAMM/SCHULZ 2013)

### *Odaiba*



**Abb. 16 (links):** Die künstlich aufgeschüttete Insel Odaiba (GOOGLE MAPS 2013)



**Abb. 17 (rechts):** Die Lage Odaibas im städtischen Kontext (GOOGLE MAPS 2013)

Der dritte Untersuchungsraum des Tages ist die künstliche Insel Odaiba, die mit einer Fläche von 442 ha (vergleichbar mit der Fläche Berlin-Adlershof (WISTA)) eine der innerstädtischen Nebenzentren Tokios bildet (vgl. Abb. 16). Die Insel hat unter anderem die Aufgabe, den Büroflächen- und Wohnungsmarkt Tokios zu entlasten, Grün- und Erholungsflächen zu bieten und die Stadt durch zahlreiche Vergnügungsaktivitäten und futuristischer Architektur als Global City attraktiv zu machen (vgl. Abb. 19 und Abb. 20). Die *Yurikamome* Monorail, Tokios erstes vollständig automatisiertes Transportsystem, führt über die imposante Rainbow Bridge und verbindet Odaiba mit der restlichen Stadt (vgl. Abb. 21). Sie ist eine der größten Brücken Tokios und hat sich bereits zu einer eigenen Touristenattraktion entwickelt<sup>5</sup>. Zu den architektonischen Besonderheiten Odaibas zählt darüber hinaus das *Fuji-TV Building*, das Hauptgebäude des *Fuji-Fernsehsenders* (entworfen von Architekt *Kenzo*), sowie das Kongresszentrum *Tokio Big Sight*. Der *Odaiba Marine Park* ist Tokios einziger künstlich aufgeschütteter Strand und grenzt an die Decks des *Tokio Beach*, einem aus drei Teilen bestehenden baulichen Komplex mit Vergnügungspark,



Shoppingcenter und Spielewelt. Zudem gibt es auf Odaiba zahlreiche kulturelle Einrichtungen wie das Meeresmuseum und das Nationale Museum für Zukunftsforschung und Innovation (vgl. Abb. 18) (LIEW 2010, S. 195ff.).

**Abb. 18: Übersichtskarte Odaiba** (JAPAN GUIDEBOOK 2013)

Das Zentrum Odaibas ist hingegen das *Palette Town* (zunächst *Rainbow Town* genannt), ein Gebäudekomplex, welcher unter anderem ein Riesenrad, das Shopping Center *Venus Fort* und die Ausstellungshalle *Mega Web* umfasst (vgl. Abb. 22, Abb. 23 und Abb. 24). Die *Palette Town* befindet sich jedoch in finanziellen Schwierigkeiten, da ihr Leasing Vertrag Ende 2010 auslief und derzeit noch unklar ist, wie es mit dem Gebäudekomplex finanziell und strategisch weiter gehen soll (LIEW 2010, S. 195ff.). Die Betrachtung Odaibas ermöglicht eine Zusammenfassung der Ziele, welche die Stadtplanung Tokios mit der Neulandgewinnung an der Waterfront verfolgt:

<sup>5</sup> Die *Rainbow Bridge* wird in zahlreichen Souvenirläden ebenfalls als „das“ Wahrzeichen Tokios angepriesen.

- Abfangen des Nachfragedrucks auf innerstädtische Büroflächen durch neue Bürogebäude
- Realisierung der innerstädtischen Wohnfunktion durch den Bau großer Wohnkomplexe, um die Verdrängung von Wohneinheiten in den Zentrumsbereichen aufzuhalten
- Schaffung kommerzieller Freizeiteinrichtungen wie der *Palette Town*
- Schaffung kultureller Freizeiteinrichtungen wie dem Meeresmuseum oder dem National Museum für Zukunftsforschung und Innovation
- Ansiedlung zukunftssträchtiger Industriezweige und unternehmensorientierter Dienstleistungen
- Internationalisierung Tokios durch Messe- und Kongresszentren wie des *Tokio Big Sight*
- Imagebildung durch symbolträchtige Architektur wie der *Rainbow Bridge* oder dem *Fuji-TV Building*

Die künstlich aufgeschüttete Insel Odaiba verdeutlicht neben der Hafen- und Handelfunktion Tokios auch den Umgang der Stadtplanung mit Platzmangel. Die Strategie der Landaufschüttung geht bereits auf die Zeit der Burgstadt Edo zurück, in der die Chonin-Viertel, also die Wohngebiete der einfachen Leute, in der Bucht aufgeschüttet wurden. Laut offiziellen Bekundungen sollen Neulandgewinnungen in Japan in den kommenden Jahren größtenteils zurückgehen. Lediglich einzelne Müllaufschüttungen in den Buchten Japans sollen noch realisiert werden (HOHN/HOHN 2000, S. 51).

Anhand der *Palette Town*, die gemeinsam von öffentlicher Hand und Privatwirtschaft finanziert wurde, kann zudem verdeutlicht werden, welche große Bedeutung das *Minkatsu*-Gesetz auf die Stadtentwicklung in Tokio hat. Die finanziellen Schwierigkeiten des Gebäudekomplexes weisen auch auf die Risiken hin, welche die Stadtplanung durch die Abhängigkeit von privaten Investoren eingehen. Zudem steht das Großprojekt *Palette Town* sinnbildlich für ein grundlegendes Problem der Waterfront Entwicklung Tokios: Die mangelnde Absprache einzelner Großprojekte entlang der Bucht von Tokio und der dadurch selbst verursachten Konkurrenz.



**Abb. 19 (links): Wohnblöcke auf Odaiba** (SCHRAMM/SCHULZ 2013)



**Abb. 20 (rechts): Künstlich angelegte Grünzonen** (SCHRAMM/SCHULZ 2013)



Abb. 21 (links): Die *Rainbow Bridge* mit Blick auf Odaiba (SCHRAMM/SCHULZ 2013)

Abb. 22 (rechts): Das Riesenrad der *Palette Town* (SCHRAMM/SCHULZ 2013)



Abb. 23 (links): Shopping Center *Venus Fort* von Innen (SCHRAMM/SCHULZ 2013)

Abb. 24 (rechts): Die Ausstellungshalle *Mega Web* von *Toyota* (SCHRAMM/SCHULZ 2013)

### *Shinjuku*



Abb. 25 (links): Der Stadtteil Shinjuku mit dem Bahnhof im Osten (GOOGLE MAPS 2013)

Abb. 26 (rechts): Die Lage Shinjokus im städtischen Kontext (GOOGLE MAPS 2013)

Der vierte und letzte Untersuchungsraum dieses Exkursionstages führte uns in den westlichen Stadtteil Shinjuku und auf das *Tokio Metropolitan Government Building* (Rathaus) (vgl. Abb. 25). Obwohl in Shinjuku ungefähr 300.000 Menschen leben, passieren das Zentrum Shinjokus - den gleichnamigen Bahnhof - täglich drei (!) Millionen Menschen passieren. Dadurch gilt der Knotenpunkt als frequentiertester Bahnhof der Welt. Rund um den Bahnhof befinden sich zahlreiche kleine Geschäfte, Restaurants und Cafés (LIEW 2010, S. 181ff.).

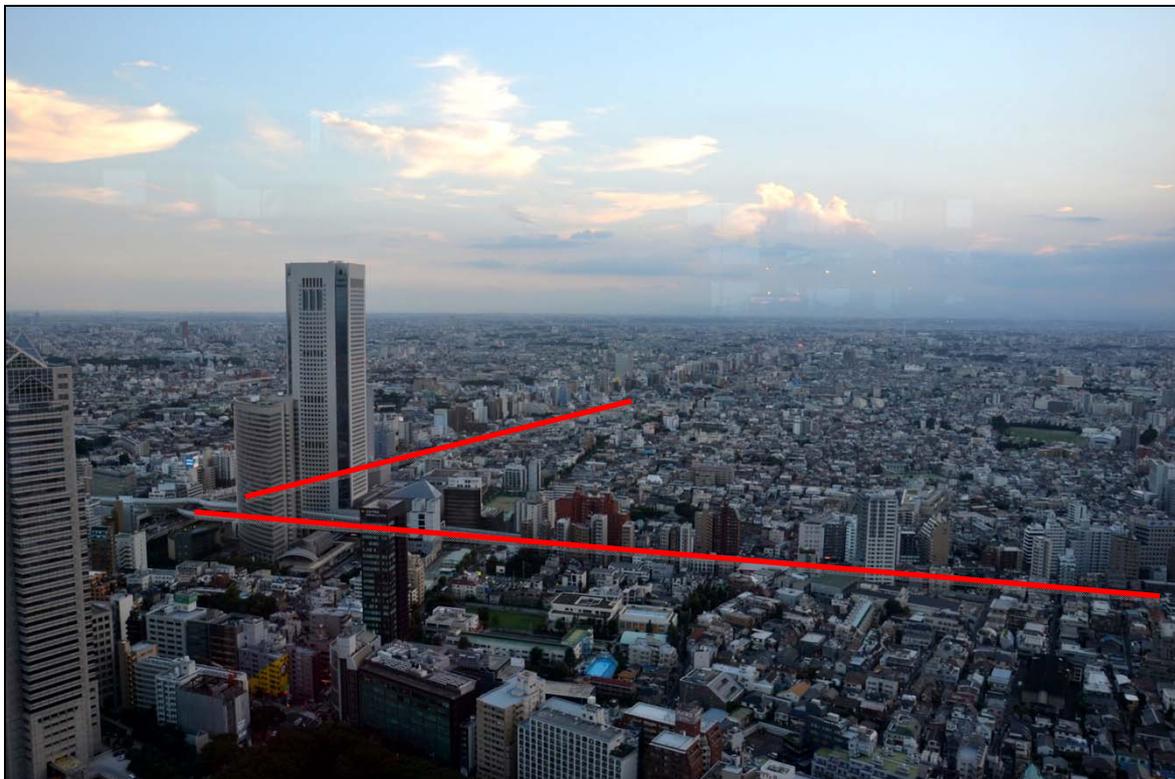
Der Bahnhof bildet nicht nur die infrastrukturell nötige Anbindung, sondern fungiert auch als eine räumliche, städtebauliche und soziale Barriere. Im Osten des Bahnhofs befindet sich Tokios größtes Rotlichtviertel, das Quartier Kabukicho, mit mehr als 3000 Bars und anderen Etablissements und einer für Tokio hohen Rate an Obdachlosigkeit (vgl. Abb. 27) (für nähere Informationen siehe Exkursionsbericht vom 23.08.2013). Ein ganz anderes Bild bietet das Gebiet westlich des Bahnhofs. Dort befinden sich die höchsten Bürotürme Tokios und die teuersten Hotels. Die Aussichtsplattform des *Tokio Metropolitan Government Buildings* bietet einen guten Überblick über das gesamte Stadtgebiet. Das Gebäude besteht aus Doppeltürmen und war mit einer Höhe von 243 Metern lange Zeit das höchste Gebäude Tokios (vgl. Abb. 28). Bei gutem Wetter kann sogar der Fuji von der Plattform aus entdeckt werden (LIEW 2010, S.181ff.). Dieses Glück war uns an diesem Tag leider nicht vergönnt.

Der Stadtteil Shinjuku zeigt somit den starken Gegensatz zwischen streng geplanten Arealen westlich des Bahnhofs und den ungeplanten Arealen östlich des Bahnhofs auf und verdeutlicht damit die zum Teil geringe Einflussnahme der Stadtplanung in Tokio. Gleichzeitig symbolisieren die zahlreichen hohen Bürogebäude die wirtschaftliche Macht Tokios und deren Global City Funktion. Der Bahnhof macht auch deutlich wie wichtig die Anbindung an den Bahnverkehr in Tokio ist. Von der Aussichtsplattform des *Metropolitan Government Buildings* wird zudem das Desakota-Phänomen deutlich. Aus der Vogelperspektive ist die linienförmige Entwicklung der Stadt entlang der Straßen und rund um die Bahnhöfe deutlich zu erkennen (vgl. Abb. 29).



**Abb. 27 (links):** Das Rotlichtviertel im Osten Shinjokus (SCHRAMM/SCHULZ 2013)

**Abb. 28 (rechts):** Die Zwillingstürme des Metropolitan Government Buildings (SCHRAMM/SCHULZ 2013)



**Abb. 29:** Die hohe Baudichte entlang der großen Verkehrsachsen Tokios verdeutlicht das Desakota-Phänomen (SCHRAMM/SCHULZ 2013)

## Fazit

Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass die Stadtentwicklung Tokios von verschiedenen Einflussfaktoren geprägt wird, die sich im Laufe der Zeit unterschiedlich entwickelt haben. Zunächst sind geographische Faktoren, wie die Lage an der Bucht und der akute Platzmangel entscheidend. Sie sind dafür verantwortlich, dass die Hafen- und Handelsfunktion in Tokio stark ausgeprägt ist. Der Platzmangel zwingt die Stadtplanung Tokios zu kostenintensiven Stadtentwicklungsmaßnahmen, wie Landaufschüttungen in der Bucht von Tokio (z.B. Odaiba) oder den Bau von Hochhäusern. Diese Maßnahmen erfordern einen beinahe gänzlichen Verzicht auf öffentliche (Grün-)Flächen, eine starke City-bildung, eine räumliche Fragmentierung und eine hohe Nutzungs- und Funktionsdichte, wie man es im Regierungsviertel in Marunouchi aber auch in Shinjuku erkennen kann. Umweltbedingte Faktoren wie Erdbeben und Brände sowie Zerstörungen durch den Zweiten Weltkrieg haben in Tokio außerdem dazu geführt, dass kaum noch alte Gebäude erhalten sind und stattdessen Rekonstruktionen die historischen Stadtteile wie Asakusa prägen.

Politische Umbrüche wie die Ernennung Tokios im Jahr 1603 zum Sitz der Shogunat-Regierung oder die Erlangung der Hauptstadtfunktion im Jahr 1868 im Zuge der *Meiji*-Restauration haben grundsätzliche Weichen für die Stadtentwicklung gestellt. Auch die zunächst abwesenden externen Einflüsse auf die Stadtentwicklung sind in Stadtteilen wie Asakusa mit dem *Senso-ji* Tempel und Marunouchi, das bis heute von den Grundzügen der alten Burgstadt geprägt ist, noch gut zu erkennen. Von der Vogelperspektive des Tokyo Metropolitan Government Buildings wird zudem das Desakota-Phänomen gut sichtbar. Es ist deutlich zu erkennen, dass die Stadt zunächst entlang der großen Verkehrsstraßen und -knotenpunkte wuchs und sich erst später dazwischen verdichtete. Dies ist einer der Hauptgründe warum Tokio durch eine mehr-kernige Struktur geprägt ist.

Des Weiteren ist das Stadtbild Tokios von einem Nebeneinander an streng geplanten Gebieten mit großen Straßen, wenigen öffentlichen Plätzen und ungeplanten Gebieten mit unterschiedlichen Gebäudetypen geprägt. Dieses Phänomen ist sowohl in wirtschaftlich eher unbedeutenden Gebieten wie Asakusa (der Tourismus einmal ausgenommen) als auch in wirtschaftlich bedeutenden Gebieten wie Shinjuku sichtbar. Dies liegt an der relativ geringen Steuerung durch die Planung und Politik in Tokio.

Es wird spannend zu beobachten sein, wie sich das Stadtbild Tokios im Laufe der nächsten Jahre weiter verändern wird und welche neuen Einflussfaktoren an Bedeutung gewinnen werden.

## Literaturverzeichnis

- AMT FÜR STATISTIK BERLIN-BRANDENBURG (2013): Zahlen und Fakten. Im Internet: <http://www.berlin.de/berlin-im-ueberblick/zahlenfakten/index.de.html> (letzter Zugriff: 08.11.2013).
- BÄHR, J./JÜRGENS, U. (2009): Stadtgeographie II. Braunschweig: Westermann.
- BUNDESMINISTERIUM FÜR BILDUNG UND FORSCHUNG (2010): Cluster Tokio / Kanto Region. Im Internet: <http://www.kooperation-international.de/clusterportal/clustertokio-kanto-region.html> (letzter Zugriff: 09.11.2013).
- DIERCKE WELTATLAS (2008): Japan und Tokio. Braunschweig: Westermann.
- GAEBE, W. (2004): Urbane Räume. Stuttgart: UTB Geographie.
- GOOGLE MAPS (2013): Tokio. Im Internet: <https://maps.google.de/maps?q=tokyo&ll=35.68937,139.691849&spn=0.076124,0.154324&client=safari&hnear=Tokio,+Japan&t=h&z=13> (letzter Zugriff: 09.11.2013).
- HOFFMANN, O./RYUNO, K. (2011): Japan. Bielefeld: Reise Know-How Verlag.

- HOHN, U. (2002): Ökonomischer und stadtstruktureller Wandel in der Global City Tokio. *Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie* 46 (3+4), S. 228-245.
- HOHN, U./HOHN, A. (2000): Stadtentwicklung an der Waterfront der Bucht von Tokyo – die japanische Variante. *Geographische Rundschau* 52 (6), S. 48-55.
- JAPAN GUIDEBOOK (2013): Odaiba Travel Guide. Im Internet: <http://www.japanguidebook.com/travel/odaiba-travel-guide-72.html> (letzter Zugriff: 25.09.2013).
- KASAGAMI, T./VACHER, C. (2013): Gespräch mit Herrn Kasagami und Herrn Vacher (BNP Paribas) vom 21.08.2013.
- KIKUYOU COURT CULTURE INSTITUTE (2012): *The Imperial Palace*. Tokyo: Kikuyou Court Culture Institute.
- LIEW, C. (2010): *Japan. Unterwegs in einem Land zwischen Tradition und Innovation*. Berlin: Trescher Verlag.
- STIFTUNG WELTBEVÖLKERUNG (2011): Die größten Städte der Welt. Im Internet: <http://www.weltbevoelkerung.de/informieren/unsere-themen/bevoelkerungsdynamik/mehr-zum-thema/urbanisierung/die-groessten-staedte-der-welt.html> (letzter Zugriff: 25.09.2013).
- TOKYO METROPOLITAN GOVERNMENT (2010): Tokyo's History, Geography and Population. Im Internet: <http://www.metro.tokyo.jp/ENGLISH/PROFILE/overview02.htm> (letzter Zugriff: 07.11.2013).
- VOGT, S. (2001): *Neue Wege der Stadtplanung in Japan. Partizipationsansätze auf der Mikroebene, dargestellt anhand ausgewählter machizukuri-Projekte in Tokyo*. München: Iudicium Verlag.
- ZWECKERL, U. (2013): Hauptstadt Tokyo. Im Internet: <http://www.asien.org/laender/japan/staedte/hauptstadt-tokyo/> (letzter Zugriff: 14.10.2013).

21. August 2013

## Zwischen Abschottung und Öffnung - steht die japanische Wirtschaft am Scheideweg?

MARTIN SCHMALZ / MARC STEINKE  
シュマルツ, マーティン / シュタインケ, マーク

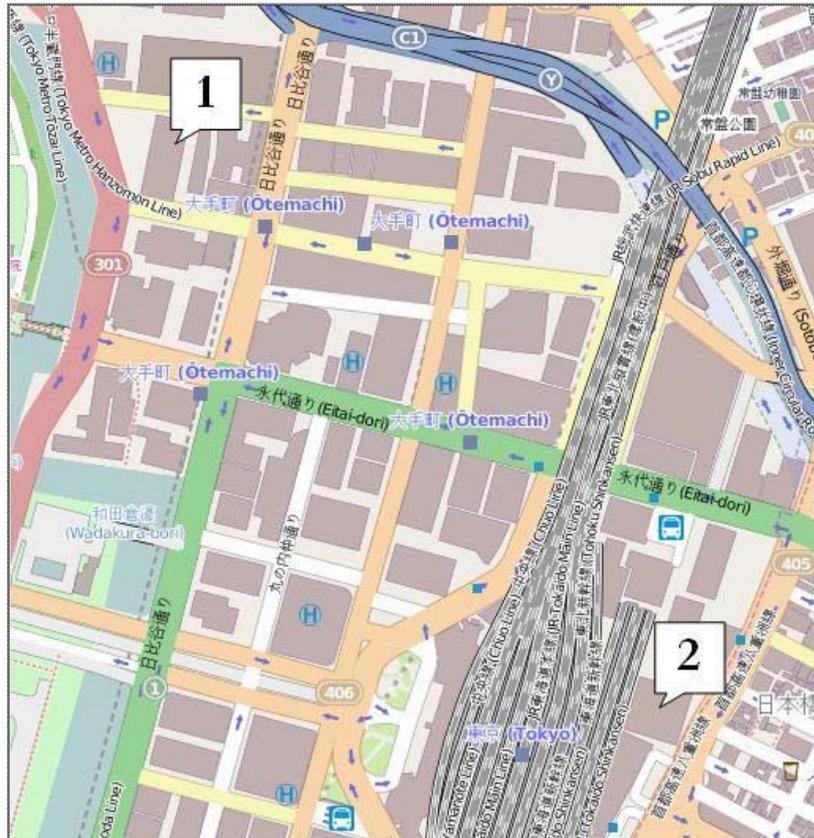


Abb. 1: Besuchspunkte in Chiyoda, östlich vom Kaiserpalast, rund um den Hauptbahnhof von Tokio (OPEN STREET MAP 2013, eigene Bearbeitung)

### Besuchspunkte:

1. *Mitsui & Co.*, Konzernzentrale: Gespräch mit Herrn *Shirai*
2. *BNP Paribas Securities* (Japan): Gespräche mit *Philippe Avril*, *Takashi Kasagami* und *Charles Vacher*

## Einleitung

Die japanische Wirtschaft steht trotz eines hohen Entwicklungsstandards in Zukunft vor großen Herausforderungen, die zu tiefgreifenden Veränderungen führen werden. Auf nationaler Ebene stehen dabei so wichtige Themen wie die massive Staatsverschuldung, der demografische Wandel und eine zunehmende Konkurrenz im asiatischen Raum zur Debatte. Zeitgleich befinden sich die internen Wirtschaftsstrukturen im Umbruch: Familiengeführte Großunternehmen, die *keiretsu*, sehen sich mit neuen Anforderungen konfrontiert. Dabei drängen nicht zuletzt internationale Investoren auf eine verstärkte Öffnung und Transparenz. Derweil verteidigt die Hauptstadt Tokio ihre Position als Global City und als eines der führenden weltweiten Wirtschaftszentren. Doch wie attraktiv ist der Standorte tatsächlich, vor allem für ausländische multinationale Unternehmen?

Der folgende Bericht geht neben einer umfassenden Betrachtung der wirtschaftlichen Entwicklung auf die Besonderheit der *keiretsu*, den Standort Tokio sowie auf die Bedeutung von *Corporate Governance* für die japanische Wirtschaft ein.

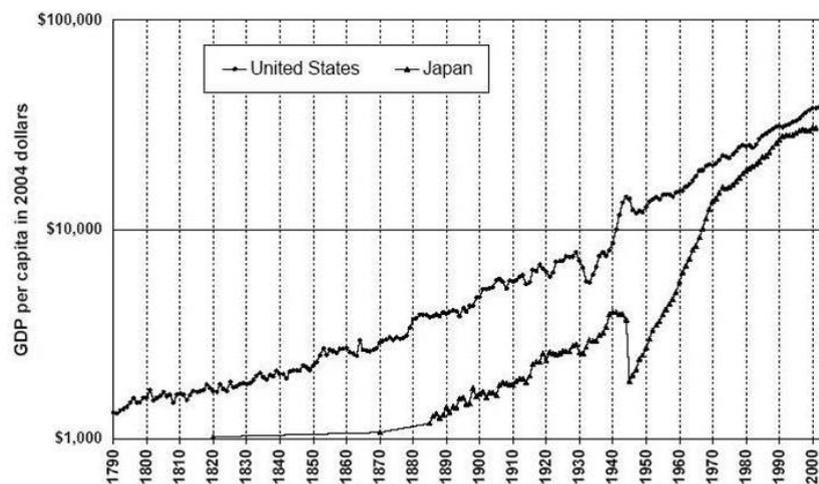
## Die Wirtschaftsentwicklung – Der „japanische Weg“ als Erfolgsmodell?

Die japanische Volkswirtschaft ist hinter den Vereinigten Staaten von Amerika und der Volksrepublik China in absoluten Zahlen gemessen die drittgrößte der Welt. Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) belief sich im Jahr 2012 auf ca. 5,96 Billionen US\$ und lag damit deutlich vor dem deutschen (3,43 Billionen US\$) (THE WORLD BANK GROUP 2013a). Im Hinblick auf das BIP pro Kopf belegt Japan weltweit gesehen mit 46.720 US\$ ebenso einen der vorderen Ränge (THE WORLD BANK GROUP 2013b). Das BIP verzeichnete in den letzten Jahren zudem stabile Wachstumsraten (z.B. 2012: 1,9 %) (THE WORLD BANK GROUP 2013c). Außerdem ist das Land der weltweit viertgrößte Exporteur von Waren und Dienstleistungen. Im Jahr 2012 belief sich das gesamte Exportvolumen Japans auf 798,6 Mrd. US\$ (im Vergleich dazu der Spitzenreiter Deutschland mit ca. 1 Billion) (WORLD TRADE ORGANIZATION 2013).

Gleichzeitig steht Japan für die weltweit zweithöchste relative Staatsverschuldung von 219,1% des BIPs im Jahr 2012, übertroffen nur von Zimbabwe (CIA 2013). Zudem liegt das Land hinsichtlich des Zuflusses ausländischer Direktinvestitionen weit abgeschlagenen hinter anderen hochentwickelten

Ländern. Im Jahr 2012 wurden ausländische Direktinvestitionen im Umfang von 2,5 Mrd.

US\$ registriert – ein verschwindend geringer Wert im Vergleich zum Spitzenreiter China (253,5 Mrd. US\$), aber auch Deutschland (27,2 Mrd. US\$) (THE WORLD BANK GROUP 2013d). Schließlich wurde die japanische Wirtschaft sowohl von der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise (BIP 2009: -5,5%) als auch von der Fukushima-Krise (BIP 2011: -0,6%) empfindlich getroffen (THE WORLD BANK GROUP 2013c).



**Abb. 2: Entwicklung des BIP Pro-Kopf-Einkommens zwischen 1790 bis 2000 in den USA und Japan** (MORIGUCHI/ SAEZ 2005, S. 714)

Die angeführten Zahlen verdeutlichen die aktuelle wirtschaftliche Situation in Japan: Auf der einen Seite gelang dem Inselstaat seit dem Zweiten Weltkrieg ein beispielloser wirtschaftlicher Aufstieg zu einer der wohlhabendsten Industrienationen (vgl. Abb. 2). Auf der anderen Seite leidet die Wirtschaft unter einer geringen inländischen Dynamik, einem Reformstau und unter einer massiven Staatsverschuldung, die den Handlungsspielraum des Staates einschränkt. Der folgende Abschnitt zeichnet zuerst die Wirtschaftsentwicklung seit dem Zweiten Weltkrieg nach und beleuchtet anschließend die wichtigsten ökonomischen Risiken und Herausforderungen.

#### *Die Nachkriegszeit und das Wirtschaftswunder*

Nach der Niederlage im Zweiten Weltkrieg war die wirtschaftliche Lage Japans in allen Bereichen verheerend. Besonders hart traf es die Wirtschaftszentren in Küstennähe, die strategische Kriegsziele darstellten und einen sehr hohen Zerstörungsgrad aufwiesen. Der Mangel an industriellen Basisgütern stellte dabei ein großes Problem dar, so ging allein die Stahlproduktion auf 30% des Vorkriegsniveaus zurück. Durch den Verlust erobeter Gebiete (Ostchina, Korea) schrumpfte zudem die Landesfläche beträchtlich, hinzu mussten mehrere Millionen Heimkehrer und Soldaten in die Gesellschaft integriert werden (KANAMORI/ KOSAI 1997, S. 6). Vor diesen großen Herausforderungen stand vor allem die US-amerikanische Besatzungsmacht als sie im Rahmen der offiziellen Kapitulation Japans die Besatzungsbehörde *SCAP* (*Supreme Commander for the Allied Powers*) einsetzte. Um die Wirtschaft möglichst schnell von Kriegs- auf Zivilwirtschaft umzustellen und zu Wachstumsprozessen zu führen, waren tiefgreifende Maßnahmen notwendig: Zunächst wurden vormals dominierende Großkonzerne, die *zaibatsu*, zerschlagen. Die USA sahen in ihnen eine Quelle für nationalistische Tendenzen. Ferner wurde eine umfassende Bodenreform durchgeführt. Hierbei wurden Großgrundbesitzer gezwungen weite Teile ihres Landes an die Regierung zu verkaufen, die dieses wiederum an besitzlose Bauern verpachtete. Eine weitere Maßnahme beinhaltete Reformen des Arbeitsmarkts. Neben dem Gewerkschaftsgesetz und einem Gesetz zur Beilegung von Arbeitskonflikten, welches Arbeitsniederlegungen gesetzlich erlaubte, wurde auch ein Arbeitsnormengesetz verabschiedet. Die kurzfristig wohl wichtigste Maßnahme war aber die Einführung der Vorzugsproduktion. Das 1947 eingeführte System hatte vor allem die Rohstoffförderung (primär Kohle) und die Stahlproduktion zum Ziel. Außerdem wurden Subventionen auf die wichtigsten Grundnahrungsmittel wie zum Beispiel Reis gewährt (KANAMORI/ KOSAI 1997, S. 6f.).

Die Vorzugsproduktion wurde notwendig, da die japanische Wirtschaft in den ersten Nachkriegsjahren mit heftigen Turbulenzen zu kämpfen hatte. Der Krieg wurde vor allem über die zusätzliche Emission von Staatsanleihen finanziert, zudem druckte die Zentralbank massiv Geld und erhöhte so die im Umlauf befindliche Geldmenge. Nach dem Krieg wurden außerdem umfangreiche Zahlungen an Militärangehörige fällig, die größtenteils ebenfalls über die genannten Maßnahmen finanziert wurden. Dadurch kam es erneut zu einem massiven Anstieg der sich im Umlauf befindlichen Geldmenge, die eine starke Inflation auslöste und vor allem Grundnahrungsmittel drastisch verteuerte. Daher wurden kurzfristig sämtliche Konten gesperrt, um einen Kapitalabfluss aufgrund der zunehmenden Unsicherheit seitens der Bevölkerung und der Wirtschaft zu verhindern. Als eine Folge dieser angespannten Lage wurde die *Reconstruction Finance Bank* gegründet, deren Auftrag es war zinsgünstige Kredite an die Industrie zu vergeben und somit Stabilität herzustellen (KANAMORI/ KOSAI 1997, S. 7).

Mit einem schrittweisen Rückzug der US-amerikanischen Besatzungsmacht und des Inkrafttretens des *Dodge-Plans* konnte die Inflation verringert und die Wirtschaft angekurbelt werden. Der Dodge-Plan beinhaltete neben einem Abbau von Subventionen auch die Einführung eines festen Wechselkurses zwischen dem japanischen Yen und dem US-amerikanischen Dollar. Dadurch wurde der Außenhandel massiv gefördert. Als historischer Sonderfall erwies sich zudem der Korea-Krieg von 1950 bis 1952. Die USA nutzten Japan als Militärbasis, wodurch die Nachfrage nach Industrie- und Kriegsgütern abermals stark stieg. Die

Stationierung großer Truppenkontingente trug außerdem zu einem beträchtlichen ökonomischen Wachstumsschub bei. Diese Entwicklung erlaubte es japanischen Unternehmen erstmalig im großen Umfang Investitionen vorzunehmen. Die Einlagen flossen vor allem in Bereiche der Schwerindustrie (Eisen- und Stahlerzeugung) sowie der produzierenden Industrie (chemische Produkte, Maschinenbau, Schiffbau) und bedeuteten gleichzeitig eine tiefgreifende technische Modernisierung. Unterstützt wurde dieser Prozess durch die Möglichkeit von steuerlichen Sonderabschreibungen bei Investitionen (KANAMORI/ KOSAI 1997, S. 8-9).

Zusätzlich erfolgten in den 1950er Jahren eine Reihe wirtschaftspolitischer Reformen: So wurde im Jahr 1951 der Friedensvertrag von San Francisco (der Japan die volle Souveränität zurückgab und damit offiziell die Besatzungszeit beendete) unterschrieben, ferner trat Japan 1953 dem Internationalen Währungsfonds und der Weltbank bei. 1955 wurde zudem das GATT-Abkommen (General Agreement on Tariffs and Trade) ratifiziert. Diese Schritte halfen bei der sukzessiven Integration Japans in die internationale Gemeinschaft. Die genannten Maßnahmen erwiesen sich als sehr effektiv, bereits im Jahr 1952 erreichte das Bruttoinlandsprodukt das Vorkriegsniveau. Diese Grundlage bildete die Voraussetzung für eine langanhaltende Phase hoher Wachstumsraten, die als *Japanisches Wirtschaftswunder* bezeichnet wird (KANAMORI/ KOSAI 1997, S. 11).

Getragen wurde der Aufschwung vor allem von den Großunternehmen, die bereits Anfang der 1950er Jahre massive Investitionen vorgenommen hatten und dadurch in großem Umfang *economies of scale* realisieren konnten. Neben der Herstellung basisindustrieller Güter erlebte vor allem die Konsumgüterindustrie einen Boom: Die Produktion von Autos, Haushaltsgeräten und Kameras stieg sprunghaft an. Der Absatz war dabei nicht nur exportorientiert: Dank kräftiger Lohnsteigerungen expandierte auch die Inlandsnachfrage und führte zu weiteren Investitionen. Diese Entwicklungen wurden durch Liberalisierungs- und Deregulierungsbestrebungen beflügelt, die unter anderem auf Druck der USA und europäischen Staaten mit dem Abbau von Handelshemmnissen einhergingen.

Der Aufschwung veränderte Japan systematisch: Die Bruttowertschöpfung des primären Sektors sank von 22,7% im Jahr 1955 auf 13,5% im Jahr 1961. Zugleich stieg der Anteil des sekundären Sektors im gleichen Zeitraum von 28,9% auf 37,1%. Da sich die neu entstandenen Arbeitsplätze des produzierenden und verarbeitenden Gewerbes überwiegend in den Städten befanden, war in den 1960er Jahren eine signifikante Land-Stadt-Migration innerhalb Japans zu beobachten. Diese Veränderung spiegelte sich auch in der Art der Beschäftigungsverhältnisse wieder: Waren Ende der 1950er Jahre erst 41,3% der japanischen Erwerbstätigen abhängig beschäftigt, so stieg der Anteil Anfang der 1960er Jahre bereits auf 61,4%. Ein zunehmender Arbeitskräftemangel hatte einen kräftigen Anstieg des Lohnniveaus zur Folge. Die steigenden Löhne lösten eine Konsumrevolution aus, in deren Verlauf Japan den Übergang zur Industrie- und Dienstleistungsgesellschaft vollzog. Durch diese Entwicklung konnte die japanische Volkswirtschaft bereits im Jahr 1968 die Bundesrepublik Deutschland (Westdeutschland) in Bezug auf das gesamtwirtschaftliche BIP überholen (KANAMORI/ KOSAI 1997, S. 14-16).

Das Wirtschaftswunder blieb allerdings nicht ohne negative Begleiterscheinungen: Vor allem im Bereich des Umweltschutzes bestanden große Defizite; dabei nahm die Umweltverschmutzung insbesondere in den Verdichtungsräumen besorgniserregende Ausmaße an. Ferner konnte der Ausbau der Sozial- und Versicherungssysteme nicht mit der dynamischen Wirtschaftsentwicklung schritthalten. Neben einer mangelnden finanziellen Absicherung wurde besonders das Fehlen von sozialen Infrastruktureinrichtungen beklagt (KANAMORI/ KOSAI 1997, S. 16).

### *Bubble Economy und Deflationskrise*

Die japanische Wirtschaft wurde in den 1970er Jahren empfindlich von den beiden Ölkrisen 1973 und 1978 getroffen. Durch eine große Abhängigkeit von Erdölimporten rutschte das Land erstmals in der Nachkriegszeit in eine Rezession. Die einsetzende Inflation trieb vor allem Preise für Basisgüter nach oben, wodurch der Staat mit Preisregulierungen eingreifen musste. Diese Ereignisse beendeten das japanische Wirtschaftswunder und führten zu geringeren Wachstumsraten. In dieser Zeit fand auch ein Strukturwandel statt. Der Dienstleistungssektor erfuhr durch die zunehmende Bedeutung der Kommunikations- und Informationstechnik starke Wachstumsimpulse, während in der Industrie aufgrund von Produktivitätszuwächsen durch Automatisierung und den damit einhergehenden schlankeren Arbeitsprozessen die Beschäftigung rückläufig war (KANAMORI/ KOSAI 1997, S. 21).

Dennoch gelang es der japanischen Wirtschaft bereits in den 1980er Jahren hohe Leistungsbilanzüberschüsse im Außenhandel aufzubauen. Diese Überschüsse wurden auf internationaler Ebene vor allem von den USA kritisiert, deren Außenhandelsbilanz von Importüberhängen gekennzeichnet war. Als Problemlösung wurde unter anderem eine Dollar-Abwertung gegenüber dem Yen, zwischen beiden Staaten vereinbart, die zu einer Vergünstigung amerikanischer Güter für japanische Unternehmen führte. Diese Entscheidung hatte negative Auswirkungen auf die japanische Wirtschaft, da sich die japanischen Exporte entsprechend verteuerten. Die japanische Zentralbank beschloss daraufhin eine drastische Senkung des Leitzinssatzes und betrieb generell eine lockere Geldpolitik um Investitionen zu stimulieren. Als Reaktion darauf stieg die inländische Konsumnachfrage stark an. Sie wirkte sich allerdings nicht nur auf Konsumgüter wie Fernseher und Autos aus, sondern beeinflusste auch den Boden- und Immobilienmarkt. Zunächst stiegen die Preise in den Metropolen – allen voran in Tokio. Durch große Mengen freien Kapitals, die sich im Umlauf befanden, stiegen auch die Aktienpreise signifikant an. Auf dem Immobilien- und Aktienmarkt entstand so Ende der 1980er Jahre eine massive Spekulationsblase, deren Preise nicht mehr den realen Werten entsprachen (KANAMORI/ KOSAI 1997, S. 26).

Die japanische Zentralbank sah sich angesichts sinkender Exporte durch Produktionsverlagerungen in kostengünstigere Produktionsstandorte im Ausland sowie steigender Arbeitslosenzahlen gezwungen die lockere Geldpolitik zu beenden; außerdem sollte ein weiterer Anstieg der Immobilien- und Aktienpreise verhindert werden. Die stark überhitzten Märkte kollabierten daraufhin: Die Aktienpreise sanken ab 1989, während die Immobilienpreise ab 1990 einbrachen. Durch das Platzen der Blase war die *Bubble Economy* der 1980er Jahre beendet. Die resultierende Vernichtung des Vermögens führte zu einem starken Rückgang der Inlandsnachfrage, während die Industrie durch Produktivitätsrückgänge an Konkurrenzfähigkeit verlor. Das Ende der Bubble Economy führte Japan Anfang der 1990er Jahre in eine Rezession mit weitreichenden Folgen: Sie läutete die verlorene Dekade ein – eine Phase des Niedrigwachstums, die zudem von einer umfassenden Deflation geprägt war. Hinzu kam die Asienkrise von 1997/1998 im südostasiatischen Raum, welche Japan zwar nicht direkt betraf, die aber eine mittelfristige Erholung durch Nachfrageeinbrüche aus diesen Märkten verhinderte. Zudem musste die japanische Regierung einige durch Fehlspekulationen an den Rand der Zahlungsunfähigkeit getriebene Banken mit staatlicher Unterstützung retten. Diese Rettungsprogramme hatten ein massives Anwachsen der Staatsverschuldung zur Folge (ITO ET AL. 2005, S. 1-4; KANAMORI/ KOSAI 1997, S. 27).

### *Aktuelle Entwicklungen*

Die später auch als *Deflationskrise* beschriebene Phase endete erst 2002, als Japan erstmalig wieder ein verstärktes Wirtschaftswachstum verzeichnen konnte. Mittels weiterer Deregulierungen im Finanzsektor sollte die Kreditvergabe angekurbelt und die Investitionsbereitschaft erhöht werden. Unterstützt wurde das zunehmende Wirtschaftswachstum auch durch die starke

Entwicklung Chinas, das als wichtiger Handelspartner an Bedeutung gewann. Schließlich erfuhr der Binnensektor durch Konjunkturprogramme seitens der Regierung eine Belebung. In der Folge stieg das Wachstum des BIPs von -0,2% im Jahr 1999 über 1,7% im Jahr 2003 bis auf 2,4% im Jahr 2004 an (THE WORLD BANK GROUP 2013c; ITO ET AL. 2005, S. 5).

Im Zuge der gegenwärtigen weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise erlebte auch Japan eine tiefgreifende Rezession. Nach -1,0% im Jahr 2008 schrumpfte die Wirtschaft im Jahr 2009 um -5,5% (gemessen am jährlichen BIP). Dabei hielten sich die Auswirkungen der *subprime-Krise*, die auf dem US-amerikanischen Immobilienmarkt ihren Ursprung nahm, zuerst in Grenzen. Japanische Banken hatten nur in einem geringen Umfang entsprechende Kredite abschreiben müssen. Als ein Argument wurden Erfahrungen während des Platzens der Bubble Economy genannt, die bereits umfangreiche Abschreibungen im Vorfeld zur Folge hatten und die Banken zur Vorsicht veranlasst hatten.

Starke Einbrüche erfolgten dagegen in dem sonst vergleichsweise stabilen Exportsektor. Dabei spürte insbesondere die Automobilbranche die einbrechende Nachfrage aus den USA. In der Folge wurde die Fahrzeugproduktion massiv zurückgefahren. Im Januar und Februar 2009 lag sie 30,9% bzw. 38,4% unter den Vorjahreswerten. Analysten schätzen den Anteil des einbrechenden Exportsektors an der gesamtwirtschaftlichen Rezession auf 75%. Dieser Einfluss ist deshalb so groß, weil der Aufschwung der 2000er Jahre primär von immensem Exportvolumina und einer stark positiven Außenhandelsbilanz getragen wurde. Im Jahr 2008, unmittelbar vor der Krise, belief sich der Anteil von Exporten im Verhältnis zum BIP auf 16%, ein sehr hoher Wert für Länder mit einem so großen Binnenmarkt wie Japan. Der Rückgang löste eine Reihe von Multiplikatoreffekten aus. Dabei kam es insbesondere bei Automobilzulieferern zu Entlassungen bzw. Gehaltskürzungen, die wiederum negative Effekte auf die Binnennachfrage hatten (KOJIMA 2009, S. 18-19).

Als Reaktion auf diese Krise wurden Stimmen laut, die eine räumliche Diversifizierung der Exportstruktur forderten. Neben einer geringeren Abhängigkeit von den USA ist hierbei vor allem eine stärkere Zuwendung zu regionalen Märkten im süd- und ostasiatischen Raum gemeint, allen voran die Wachstumsmärkte China und Indien. Viele Volkswirtschaften dieser Region sind vergleichsweise glimpflich durch die 2008er-Krise gekommen und verzeichnen seither wieder hohe Wachstumsraten hinsichtlich der Binnennachfrage; eine Entwicklung, die ebenso zu einer Erholung der japanischen Exportwirtschaft beitragen könnte (KOJIMA 2009, S. 18-19; THE WORLD BANK GROUP 2013c).

Als nationaler Sonderfall erwies sich die Atomkatastrophe von Fukushima, deren Auswirkungen hauptsächlich für den Wirtschaftsrückgang von -0,6% (gegenüber dem Vorjahr, gemessen am BIP) im Jahr 2011 verantwortlich waren (THE WORLD BANK GROUP 2013c). Der Ende 2012 zum Premierminister gewählte *Shinzo Abe* ging diese Herausforderungen mit der nach ihm benannten wirtschaftspolitischen Vorgehensweise (*Abenomics*) an: Diese Strategie umfasst neben einer sehr lockeren Geldpolitik (Zinssenkungen und Inflationsbestrebungen) ebenso große Konjunkturprogramme, hauptsächlich im Infrastrukturbereich. Die Wirtschaft zeigt inzwischen erste Anzeichen einer Konjunkturbelebung, wobei bis jetzt vor allem Aktienmärkte nach den Ankündigungen zulegen konnten. Der künstlich abgewertete Yen soll zudem den Exportsektor stärken; ferner werden Sonderwirtschaftszonen etabliert, deren Ziel eine weitere Deregulierung und Öffnung der Wirtschaft ist (GERMINS 2014).

Die „Abenomics“ ernten jedoch zunehmend Kritik: Ökonomen bewerten sie als nicht tiefgreifend genug und befürchten eine Verdrängung der realen Probleme. Als zentrales Risiko nennt der *Economist* (2013) die inflationäre Geldpolitik sowie die durch Konjunkturprogramme weiter ansteigende Staatsverschuldung. Die schrittweise Anhebung der Umsatzsteuer von 5% auf 8% zu 10% bis Oktober 2015 (im Vergleich 19% Regelumsatz-Steuersatz in Deutschland) wird

ebenfalls kritisch betrachtet, da sie die Binnennachfrage schwächen könnte. Zudem tritt ein Dualismus innerhalb der japanischen Wirtschaft deutlich hervor: Während exportorientierte Großunternehmen von dem schwachen Yen profitieren, sind kleine und mittelständische Betriebe tendenziell eher auf den Binnenmarkt angewiesen. Weitere Probleme werden in der zunehmenden Überalterung und dem voranschreitenden demografischen Wandel gesehen. Fehlende wirtschaftspolitische Reformen schränken zudem die Wettbewerbsfähigkeit ein. Obwohl die aktuellen Wirtschaftsindikatoren noch positive Werte aufweisen, richten Marktanalysten einen besorgten Blick auf April 2014; in diesem Monat wird die erwähnte Umsatzsteuer erstmals erhöht – mit ungewissen Folgen für die gesamte japanische Wirtschaft (THE ECONOMIST 2013).

## **Keiretsu - Geschichte und Zukunft der japanischen Familiengiganten**

### *Geschichtliche Entwicklung*

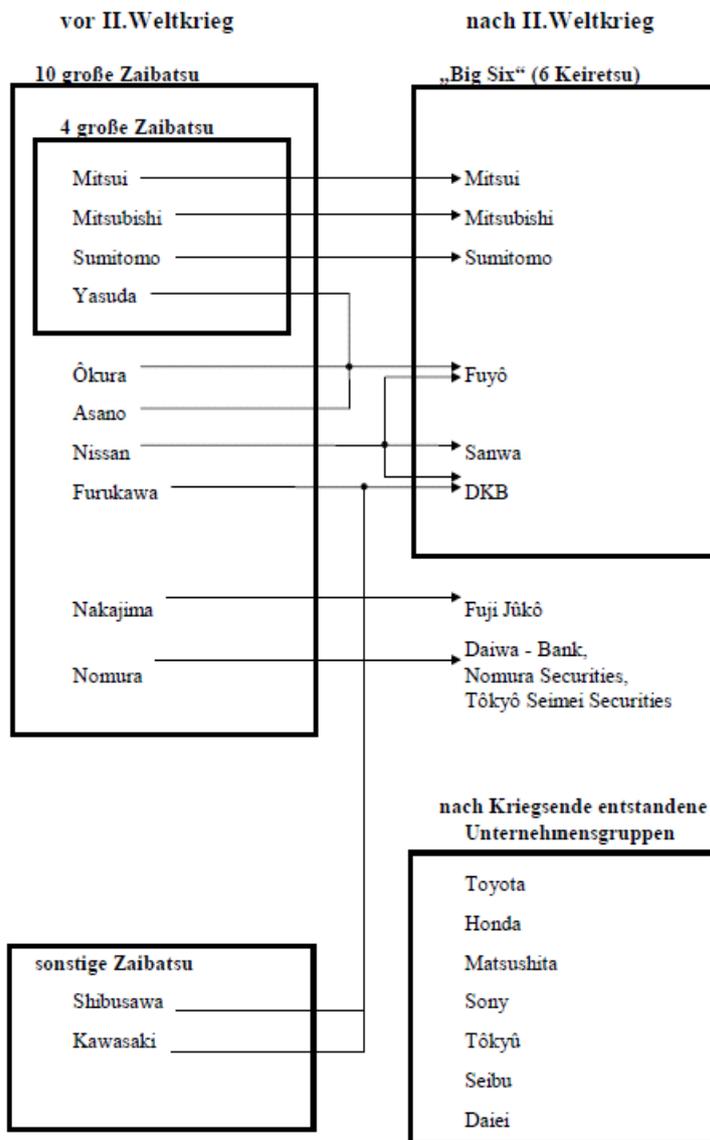
Japanische *keiretsu* nehmen eine bedeutende Rolle in der japanischen Wirtschaft ein und weisen eine lange Historie auf. Des Weiteren erfahren sie in der Literatur unterschiedliche Bedeutungen. Sie können sowohl für Markteintrittsbarrieren und Marktbeherrschung als auch für Sicherheit, Stabilität oder andere Begriffe stehen (MOERKE 1997, S. 1). Daher ist eine Begriffsklärung und historische Einordnung des Terminus erforderlich. Zunächst einmal ist zu konstatieren, dass in der englischen und deutschen Literatur der Begriff *keiretsu* für Unternehmensgruppe steht, während in der japanischen Literatur überwiegend der Begriff *keigyō shūdan* verwendet wird (MOERKE 1997, S. 1, Bemerkungen).

Um die heutige Stellung der *keiretsu* besser verstehen zu können, muss die historische Entwicklung betrachtet werden. *Keiretsu* können dabei als Nachfolger der alten, großen Familienkonglomerate vor dem 2. Weltkrieg, der *zaibatsu* verstanden werden (PASCHA 2010, S. 99). Im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert nahmen die *zaibatsu* eine herausragende Rolle bei der Industrialisierung Japans ein. Zu den vier großen *zaibatsu* jener Zeit werden die Unternehmen *Mitsui*, *Mitsubishi*, *Sumitomo* und *Yasuda* gezählt (vgl. Abb. 3). Sie sind entweder von den Verbündeten der *Meiji*-Oligarchen gegründet worden oder entwickelten sich aus vormodernen Kaufmannshäusern der *Tokugawa*-Zeit (MANZENREITER 2007, S. 103). Sie überstanden die Auswirkungen der Weltwirtschaftskrise von 1929 und der darauffolgenden großen Depression gut und zählen somit eher zu den Gewinnern Anfang der 1930er-Jahre. Weiterhin konnten sie ihren wirtschaftlichen Einfluss bis zum 2. Weltkrieg durch Übernahmen maroder Betriebe enorm ausbauen. Die *zaibatsu* waren durch Beteiligung in der Finanzwelt, im Außenhandel, im Bergbau, sowie in der Metall-, Chemie-, Textil- und Papierindustrie sehr gut aufgestellt. Ihr Einfluss war so groß, dass die vier großen Konglomerate gleichzeitig die sechs größten Banken Japans kontrollierten und somit eine ungeheure Finanzkraft besaßen. Es entwickelten sich Hausbanken als Hauptfinanzierungsquelle für Investitionen innerhalb der Unternehmensgruppen (WOMACK 1991, S. 203). Diese wurden zum weiteren Ausbau der industriellen Basis verwendet, die unter anderem für den Krieg notwendig war. Darüber hinaus konnten sich durch Subventionen des Staates auch neue *zaibatsu* wie *Nissō*, *Nichichitsu* oder *Nissan* am Markt etablieren (MANZENREITER 2007, S. 103). Nachdem u. A. die Amerikaner aus den Reihend er Alliierten den 2. Weltkrieg gewonnen hatten, besetzten sie Japan und zerschlugen durch ein Anti-Monopol-Gesetz die großen Familienkonglomerate; sie gründeten zunächst neue Firmen, die keine Mehrheitsrechte an anderen Unternehmen halten durften (MANZENREITER 2007, S. 105). Allerdings werte diese Gesetzgebung durch eine potenzielle, kommunistische Bedrohung aus Sicht der USA Ende der 1940er Jahre in zwei Schritten (1949 und 1953) wieder entschärft. Diese Maßnahmen ebneten den Weg für die *keiretsu* innerhalb des japanischen Industriegefüges (PASCHA 2010, S. 34).

*Die keiretsu und ihre Struktur*

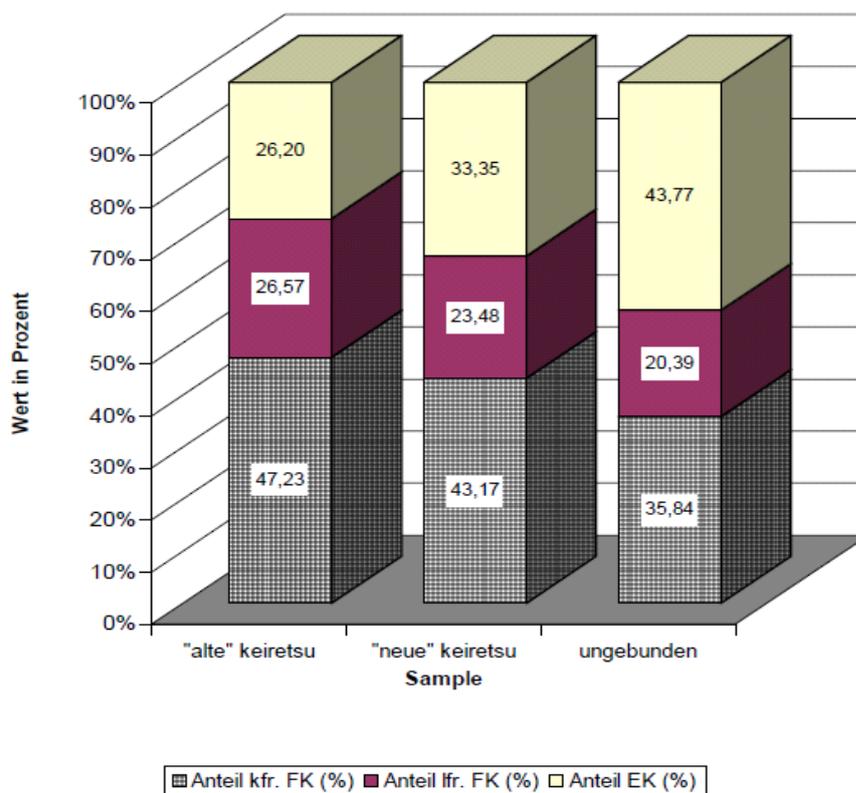
Im Wesentlichen unterscheiden sich *keiretsu* in zwei Punkten von den ehemaligen *zaibatsu*. Zum einen existiert an der Spitze der Unternehmensgruppe keine Finanzholding und zum anderen sind alle Unternehmen innerhalb der Gruppe rechtlich voneinander unabhängig (WOMACK 1991, S. 204). Des Weiteren ist festzuhalten, dass *keiretsu* in der Literatur unterschiedlichen Abgrenzungen unterliegen. So zeichnen sich *keiretsu* durch langfristige Interfirmenbeziehungen aus, die aber nicht durch explizite Verträge bis ins Detail geregelt sind und stellen somit eine besondere Form der Verbindung zwischen Unternehmen dar (PASCHA 2010, S. 99). Andere Autoren sehen in ihnen eine Art gegenseitiger Industriefinanzierung (WOMACK 1991) bzw. eine erweiterte strategische Allianz (MANZENREITTER 2007, S. 107).

Grundsätzlich werden *keiretsu* in horizontale und vertikale Zusammenschlüsse unterschieden. Zu den horizontalen werden in der Regel die sechs großen Unternehmensgruppen, auch „Big Six“ genannt, gezählt (vgl. Abb. 3). Sie entstanden vorrangig aus den alten *zaibatsu* (PASCHA 2010, S. 99). In Abb. 3 ist grob die Transformation der Unternehmen schemenhaft dargestellt. Oft werden die Big Six nochmals in zwei Gruppen gegliedert. Zum einen in die „alten“ drei, da früher gegründet, *Sumitomo* (1951), *Mitsui* (1954) und *Mitsubishi* (1954). Zum anderen in die „neuen“ drei, da später gegründet, *Fuyō* (1966), *Sanwa* (1967) und *DKB* (1978) (MOERKE 1997, S. 5). Einige Autoren erweitern den Kreis der sechs *keigyō shūdan* um zwei weitere Unternehmen, die *Industrial Bank of Japan* (IBJ) und die *Takâi*-Gruppe (ROSSMANN 2003, S. 8).



**Abb. 3: Verbindung von zaibatsu und keiretsu**  
(MOERKE 1997, S. 6)

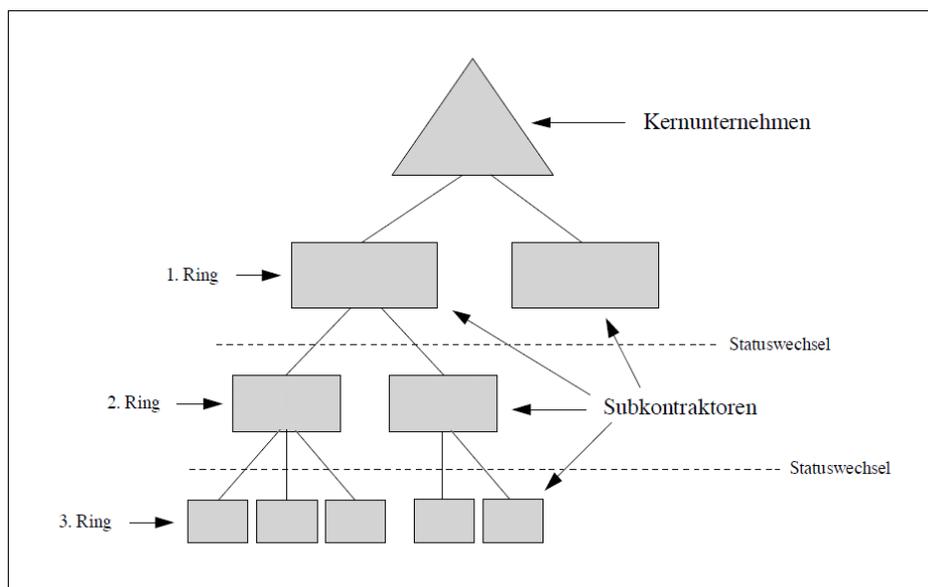
Die horizontalen *keiretsu* sind in der Regel ein Verbund von Unternehmen, welche branchenübergreifend agieren (vgl. auch Exkurs I). In ihrer Mitte befindet sich häufig eine große Hausbank und ein Generalhandelshaus (*sōgō shōsha*). Oft zählen auch Unternehmen aus der Immobilien- und Versicherungsindustrie oder benachbarte Industriezweigen zu den horizontalen *keiretsu* (PASCHA 2010, S. 99). Ein weiteres wichtiges Charakteristikum stellt das gruppenintern, gehaltene Aktienkapital dar. Diese Anteilsverschachtelung dient im Wesentlichen zum Schutz vor ausländischen Übernahmen. Allerdings übersteigt das gegenseitig gehaltene Kapital der Big Six im Durchschnitt nie die 20 Prozent-Marke (PASCHA 2010, S. 101). Diese Eigenschaft resultiert aus Begebenheiten der 1950er und 60er Jahre. In dieser Zeit finanzierten sich *keiretsu* über staatliche Kredite der Tokioter Banken, die von den Amerikanern garantiert wurden. Als es ab den 1960er Jahren zur Hochwachstumsphase kam, besaßen die Unternehmen ausschließlich ihr Anlagevermögen und ein hohes Maß an Fremdkapital. Eigenkapital war kaum vorhanden. Die Unternehmen hatten Bedenken, mit wachsender Profitabilität, für ausländische Firmen attraktiver zu werden. Die Lösung bestand darin, gegenseitig Aktienanteile zu tauschen, ohne dass Bargeld fließen musste. Aktien, die an der Tokioter Börse in den 1960er Jahren gehandelt wurden, waren eigentlich kaum etwas wert. So entstand im Laufe der Zeit ein ringförmig, verflochtenes Band aus Kapitalanteilen der Unternehmen untereinander. Dieses Schema wurde erst 1971 durch die Vereinigten Staaten und andere kapitalistische Länder erkannt, als die Kapitalmärkte in Japan liberalisiert wurden. Dabei war die Absicht Möglichkeiten für eine ausländische Mehrheitsbeteiligung an japanischen Unternehmen zu schaffen. Da aber keines der *keiretsu*-Unternehmen bereit war, seine Anteile zu verkaufen, wurden nur wenige unverflochtene Unternehmen durch ausländische Firmen übernommen (WOMACK 1991, S. 204).



**Abb. 4: Kapitalstruktur der *keiretsu* und der ungebundenen Unternehmen**  
(MOERKE 1997, S. 18)

Hausbanken nehmen eine Schlüsselrolle bei horizontalen *keiretsu* ein (vgl. Abb. 4). Abb. 4 veranschaulicht die unterschiedliche Kapitalausstattung der alten und neuen *keiretsu* gegenüber ungebundenen Unternehmen. Die angegebenen Werte wurden im Zeitraum von 1986 und 1995 erhoben und stellen die Mittelwerte der jeweiligen Kapitalbestandteile (kurzfristiges Fremdkapital,

langfristiges Fremdkapital, Eigenkapital) dar. Auffällig ist hierbei, dass die alten *keiretsu* – im Schnitt mit 26,20% am Gesamtkapital – eine wesentlich dünnere Eigenkapitaldecke, als die übrigen Gruppen aufweisen. Somit müssen sie eine bessere bzw. engere Verbindung zur Hausbank aufweisen, um sich Kredite kostengünstig sichern zu können. Da die ungebundenen Unternehmen eine wesentlich höhere Eigenkapitaldecke von 43,77% besitzen, liegt dieser Schluss sehr nahe (hier könnte jedoch auch die Größe und/oder die Diversität des Unternehmens eine Rolle spielen) (MOERKE 1997, S. 18). Zusätzlich zu finanziellen Verstrickungen sind die horizontalen *keiretsu* auch durch personelle Verflechtungen gekennzeichnet (PASCHA 2010, S. 99). So kommt es zur Entsendung von eigenen *Directors* (vergleichbar mit deutschen Vorständen) in das *Board of Directors* (vergleichbar mit deutschen Aufsichtsräten) anderer Unternehmen, die sich innerhalb der Gruppe befinden. Typisch sind auch die regelmäßigen Treffen der Unternehmenschefs in einem *Presidents' Council* (*shachōkaigi*). Dabei geht es vor allem um einen internen Informationsaustausch (MOERKE 1997, S. 1). Zur Abgrenzung der horizontalen *keiretsu* dient häufig die Zugehörigkeit der Mitglieder des *Presidents' Council*. Letztendlich ist die Beurteilung schwer, inwieweit durch interne Absprachen Präferenzen bei geschäftlichen Transaktionen entstehen. Die Gruppenzugehörigkeit dürfte für neue Markterschließungen oder Geschäftsfelder von Vorteil sein (PASCHA 2010, S. 101). Kann der wirtschaftliche Einfluss der horizontalen *keiretsu* in Zahlen ausgedrückt werden? Durchaus. In einer Studie wurde konstatiert, dass die 163 untersuchten Unternehmen, die zu den Big Six gehören, eine immense Bündelung wirtschaftlicher Macht darstellen. Obwohl sie lediglich 0,008% aller japanischen Unternehmen im Jahr 1995 repräsentierten, erwirtschafteten sie 16,23% des gesamten Umsatzes und 13,63% der gesamten Gewinne japanischer Unternehmen im gleichen Jahr. Zusätzlich hielten sie 13,54% des Gesamtkapitals und 17,24% des Grundkapitals aller Unternehmen Japans (MOERKE 1997, S. 1). Die vertikalen *keiretsu* stellen die zweite große Gruppe der *keiretsu* dar. Sie werden vorrangig in Produktions- und Distributions*keiretsu* untergliedert. Distributions*keiretsu* sind Netzwerke, die sich durch ein Zusammenspiel von Industrie, Einzel- und Großhandel (nachgelagerte Wertschöpfungsstufen) auszeichnen. Sie sind vor allem in der Elektronikindustrie vertreten. Oft wird in diesem Zusammenhang die *Hitachi Corporation* genannt; dabei wird die Distribution exklusiv über eine mehrstufige Handelskette direkt ab dem Werk abgewickelt. Konkurrierende Unternehmen oder Hersteller haben zu diesem System kaum bis gar keinen Zugang. In jüngster Zeit sind jedoch die Tendenzen zur Auflösung der Distributions*keiretsu* deutlich erkennbar. Gesetzesänderungen der Jahre 1991 und 1995 bewirkten eine Deregulierung des Handels und öffneten so bisher geschlossene Wertschöpfungs-systeme für andere Marktteilnehmer (MOERKE 1997, S. 2).



**Abb. 5: Zuliefererpyramide eines vertikalen *keiretsu* mit verschiedenen Ebenen (Ringen)** (PAFFMANN 1998, S. 453)

Neue Strategien großer Elektronikmärkte mit einer Niedrigpreispolitik („discounter“) verstärkten diesen Trend zusätzlich (PASCHA 2010, S. 99). Die Produktions*keiretsu* (vorgelagerte Wertschöpfungsstufen) sind überwiegend im produzierenden Gewerbe, vor allem in der Automobilindustrie, vertreten. Klassische Beispiele hierfür sind *Toyota* oder *Matsushita*. Produktions*keiretsu* sind durch ein pyramidenartiges Zuliefersystem (*shitauke*), mit einem an der Spitze stehendem Kernunternehmen (*oyagaisha*) charakterisiert, welches meistens die Endmontage übernimmt (MOERKE 1997, S. 2). Abb. 5 soll dies besser illustrieren.

Um die Stellung der Kernunternehmen besser einschätzen zu können, soll im Folgenden kurz auf die Zulieferer (*shitauke*), die hauptsächlich durch kleine und mittelständische Unternehmen (KMU) vertreten sind, näher eingegangen werden. Im Allgemeinen ist die Zusammenarbeit zwischen Kernunternehmen und Zulieferern langfristig angelegt. Die Zulieferer produzieren i.d.R. meistens nur für ein Unternehmen und sind somit sehr eng an dieses gebunden (PASCHA 2010, S. 96). Zwar ist das nicht ungewöhnlich, aber in Japan ist dieses Muster bzw. der Trend besonders weit verbreitet. Ein Beispiel aus der Automobilindustrie soll dies verdeutlichen. Vergleicht man die Anteile der Wertschöpfung von Zulieferern innerhalb des Produktionsprozesses in der Automobilindustrie zwischen Japan und Deutschland, zeigt sich, dass Japan mit 75% deutlich über dem deutschen Wert von 45% liegt (PAFFMANN 1998, S. 451). Allerdings können durch diese langfristigen Bindungen auch Probleme für die Zulieferer entstehen. Bei schlechter Marktlage kann das Kernunternehmen einen enormen Preisdruck auf die Zulieferer ausüben. Außerdem müssen sie häufig spezifische und teure Investitionen vornehmen, um für das Kernunternehmen attraktiv und produktiv zu bleiben. In der letzten Zeit wurde dieses System durch das ausländische Angebot immer weiter aufgeweicht; dies betrifft vor allem die Zulieferer des zweiten und dritten Rings, welche durch den globalen Preisdruck an Attraktivität verlieren. Der Prozess wird durch das Kernunternehmen selbst initiiert, indem es im Ausland Produktionskapazitäten aufbaut und dort nach Zulieferern sucht. Somit kommt es schrittweise zu einer Erosion der inländischen Zulieferpyramide (PASCHA 2010, S. 97). Dieser Trend kann durch den Anteil von KMU mit nur einer Abhängigkeitsbeziehung belegt werden. Während 1987 noch 80% der Zulieferer an ein Kernunternehmen gebunden waren, fiel der Anteil 1996 auf 48% (PASCHA 2010, S. 98).

## Ausblick

Die marktwirtschaftlichen und politischen Bedingungen der gegenwärtigen globalen Wirtschaft erfordern eine Effizienzsteigerung seitens der *keiretsu*, verbunden mit Restrukturierungsmaßnahmen und einer Konzentration auf Kernkompetenzen. Des Weiteren wäre eine gesteigerte Transparenz innerhalb des undurchsichtigen Geflechts der Beziehungen dieser Konglomerate für ausländische Aktionäre wünschenswert (vgl. Exkurs II). Dabei wird die Bedeutung inländischer Produktions- und Distributions*keiretsu* zwangsläufig abnehmen (PASCHA 2010, S. 102). Hierfür spricht unter anderem die abnehmende Bindung nationaler kleiner und mittelständischer Betriebe an Kernunternehmen. Nichtsdestotrotz ist davon auszugehen, dass die horizontalen *keiretsu* weiter bestehen. Dafür sind die vielfältigen Vorteile, die sich aus der Gruppenzugehörigkeit ergeben, zu groß. In diesem Zusammenhang sei noch einmal der Schutz vor feindlichen ausländischen Übernahmen und die verbesserte Kreditversorgung genannt.

### Exkurs I: Mitsui & Co., Ltd.

Die *Mitsui & Co.* stellt ein typisches horizontales *keiretsu* in Japan dar und soll im Folgenden einmal näher betrachtet werden. Das eigentliche Unternehmen wurde 1876 als Generalhandelshaus (*sōgō shōsha*) unter der Leitung von *Takashi Masuda* gegründet. Mitsui war wesentlich für den Aufbau der Textilindustrie in Japan verantwortlich. Mitsui importierte Wissen und Technologien aus dem Ausland und trieb somit den wirtschaftlichen Fortschritt voran. Der zweite große Schwerpunkt lag im Handel. Dabei baute das Unternehmen ein beachtliches

weltweites Netzwerk von Handelshäusern vor dem 2. Weltkrieg auf; unter anderem in Lateinamerika, im Mittleren Osten, in Afrika und Russland. Außerdem erweiterte das Konglomerat das inländische Netzwerk. Es wurden z.B. Investitionen in die Firmen *Toray Industries Inc.*, *Nippon Otis Elevator Company*, *Nippon Flour Mills Co., Ltd.* und *Taiheiyo Cement Cororation* getätigt. Damit konnte sich Mitsui im Bereich der Schwerindustrie etablieren. Als die *zaibatsu* zerschlagen wurden, wurde Mitsui & Co. Zunächst in mehr als 200 Unternehmen aufgeteilt. Anfang der 1950er Jahre formierte sich eine neue Unternehmensgruppe um Mitsui. Mit der 1959 integrierten Firma *Daiichi Bussan*, änderte sich der Name zur heutigen *Mitsui & Co., Ltd.* (MITSUI & CO. 2013, S. 2). In der Hochwachstumsphase Japans diversifizierte Mitsui sein Engagement in allen Bereichen der Schwerindustrie und begann in Rohstoffquellen auf der ganzen Erde zu investieren. Dieser Fakt liegt in der Rohstoffarmut Japans begründet. Seit den 1980er Jahren kamen weitere Tätigkeitsbereiche hinzu. So wurde das Dienstleistungsangebot um die Bereiche IT und Logistik erweitert (MITSUI & CO. 2013, S.3).



**Abb. 6 (rechts): Mitsui Building (Headquarter) in Chiyoda, Tokio** (SCHMALZ 2013)  
**Abb. 7 (links): „SMBC“ (Sumitomo Mitsui Bank Corporation) in Chiyoda, Tokio** (SCHMALZ 2013)

Heute ist Mitsui in sechs großen Bereichen tätig: der Metall-, Chemie- und Energieindustrie, dem Maschinenbau und Infrastruktur sowie „Lifestyle“ und Innovation. 2012 arbeiteten ca. 51000 Mitarbeiter (nur in den gruppeninternen Unternehmen) für das Unternehmen, welches ein ganz spezielles Arbeitsverhältnis zu seinen Angestellten pflegt. Dieses richtet sich nach dem japanischen Motto: *Yoi shigoto*, was übersetzt, „gute Qualität, gute Arbeit“, bedeutet (SHIRAI 2013). Um die starke Vernetzung von Mitsui mit anderen Unternehmen zu verdeutlichen, ist in Abb. 7 das „SMBC“-Gebäude in Chiyoda zu sehen. Es ist der gemeinsame Banksitz der beiden *keiretsu* Mitsui und Sumitomo. Auch die Hauptaktionäre der Mitsui & Co., Ltd. untermauern die Vernetzung der japanischen Unternehmen untereinander. So halten die *Nippon Life Insurance Company*, *The Master Trust Bank of Japan, Ltd.* und die *SMBC* große Aktienanteile an den Konglomeraten (MITSUI & CO. 2013, S. 105).

### **Tokio als Standort globaler Dienstleistungsunternehmen**

Tokio und Global Cities – diese beiden Begriffe gehören fast untrennbar zusammen. Schließlich titelte bereits Saskia Sassen 1991 ihr Grundlagenwerk: „The Global City: New York, London, Tokio“ und klassifizierte die japanische Hauptstadt somit als eine der führenden Städte weltweit (SASSEN 1991). An dieser Einschätzung hat sich seitdem wenig geändert: Die Unternehmensberatung *A.T. Kearney* sieht Tokio in der aktuellen Ausgabe ihres Rankings „2012

Global Cities Index“ weltweit auf den vierten Platz und zudem als die höchstplatzierte asiatische Metropole. Im Bereich *Business Activity* belegt Tokio sogar knapp vor New York den ersten Platz (A.T. KEARNEY 2012, S. 3).

Sassen definiert eine Global City gemäß einer großen Bandbreite an Kriterien. Die wichtigsten Aspekte sind erstens die verfügbare Mobilität von Produktionsfaktoren sowie eine vorhandene Agglomeration eben jener. Zweitens sind der freie Kapitalverkehr und der Zustand des Arbeitsmarktes, vor allem im Hinblick auf die Verfügbarkeit von hochqualifizierten Arbeitskräften, entscheidend. Eine Schlüsselrolle weist sie zudem ausländischen Direktinvestitionen zu. Anstelle von Investitionen in Industriebetriebe kommt es dabei immer häufiger zu Dienstleistungstransaktionen, die aufgrund von Standortmustern zuerst in den Städten mit den günstigsten Standortbedingungen auftreten. Zu diesen Standortbedingungen gehören vor allem infrastrukturelle Einrichtungen (u. a. Flughäfen, Autobahnen), aber auch Bildungs- und Regierungsinstitutionen. Um diese Dienstleistungstransaktionen zu ermöglichen, ist laut Sassen insbesondere eine rechtliche Gewährung der Handelsfreiheit im Dienstleistungssektor unerlässlich (SASSEN 1991, S. 23ff).

Während der Exkursion wurde mehr als deutlich, dass die japanische Hauptstadt sämtliche der genannten Kriterien erfüllt. Besonders deutlich wurde dies bei unserem Besuch im Hauptgeschäftszentrum Chiyoda, dem *Central Business District* (CBD) in Tokio östlich des Kaiserpalastes (Abb. 1 und 8). Auf der linken Seite der Abbildung ist die von uns besuchte Konzernzentrale des *keiretsu* Mitsui zu sehen. In unmittelbarer Nähe haben vor allem Unternehmen aus dem FIRE-Sektor (*Finance, Insurance und Real Estate*) sowie weitere hochrangige Dienstleistungen ihren Sitz (FUJITA 2003, S. 256).



**Abb. 8: Der CBD in Chiyoda, Tokyo**  
(STEINKE 2013)

Tokio verfügt durch seine Größe genau genommen über mehrere CBDs. Neben Chiyoda ist dabei vor allem *Shinjuku* im Westen der City zu nennen (Abb. 9). Tokios Aufstieg zur Global City begann bereits in den 1970er Jahren und ging seitdem mit einer Transformation einher; stellte der produzierende Sektor 1970 mit 30,3% aller Arbeitsplätze noch den wichtigsten Bereich der wirtschaftlichen Wertschöpfung dar, sank dieser Anteil 1980 auf 23,4% und 2000 auf 15,2% (ohne das Baugewerbe). Zur gleichen Zeit stieg der Anteil der Dienstleistungen von 57,4% auf 71,5% an der ökonomischen Gesamtleistung. Dieses Wachstum spiegelt sich unter anderem in dem Entstehen und der Expansion



**Abb. 9: Der CBD in Shinjuku, Tokyo**  
(STEINKE 2013)

der Geschäftszentren (CBDs) wider (FUJITA 2003, S. 257).

Unser Gespräch mit dem Japan-Vorstand der französischen Bank *BNP Paribas*, *Phillipe Avril* und den *Corporate Auditors Takashi Kasagami* und *Charles Vacher* zeigte, dass sich ausländische und vor allem große multinationale Unternehmen in Tokio niedergelassen haben. Einerseits, um in der Region präsent zu sein. Andererseits aber auch, um gezielt den japanischen Markt zu erschließen. Es wurde deutlich, dass gerade im Zuge einer fortschreitenden Globalisierung der japanische Markt für viele ausländische Dienstleistungsunternehmen an Bedeutung gewinnt. Allerdings ist ein Markteintritt in Japan ein kompliziertes Unterfangen – darauf weisen schon die vergleichsweise niedrigen ausländischen Direktinvestitionen hin (THE WORLD BANK GROUP 2013d). Unsere Gesprächspartner betonten, dass der Aufbau von Vertrauen im Rahmen von Geschäftsbeziehungen als Ausländer mit besonderen Schwierigkeiten verbunden ist. Es wurde aber auch deutlich, dass die rigide japanische Unternehmensphilosophie im Hinblick auf internationale Teilhabe in jüngerer Zeit unter Druck geraten ist (AVRIL/ KASAGAMI/ VACHER 2013).

## **Exkurs II: Corporate Governance - Japan auf dem Weg zu mehr Transparenz?**

Die folgenden Ausführungen zur Corporate Governance beziehen sich vor allem auf die unternehmensinternen Verwaltungs- und Organisations- sowie Macht- und Entscheidungsstrukturen multinationaler Unternehmen. Japanische Unternehmen werden kritisiert keine transparenten Unternehmens- und Entscheidungsstrukturen, im Vergleich zu westlichen multinationalen Unternehmen, zu haben. Hierbei werden insbesondere *keiretsu* mit ihren oftmals hunderten Tochtergesellschaften aus der westlichen Perspektive als schwer durchschaubare, undurchdringliche Konglomerate wahrgenommen, die ausländischen Akteuren in der Regel verschlossen bleiben. In diesem Zusammenhang wurde in der Vergangenheit häufig von *Japan Inc.* gesprochen. Dadurch sollte die Geschlossenheit der Großunternehmen verdeutlicht werden (NORDBERG 2010, S. 72ff).

Doch nicht nur diese Abschottung gilt als ein Problem der *keiretsu* in einer zunehmend globalisierten Wirtschaft. Vielmehr können intransparente Strukturen und Abläufe auch innerhalb der Unternehmen zu Fehlentscheidungen mit weitreichenden Folgen führen. Dieser Mangel an Transparenz resultiert in einem erhöhten Risiko und wird oft auf die Eigenheiten der japanischen Gesellschaft zurückgeführt, in der andere Kommunikationsstandards herrschen als im Westen (KENSY 2001, S. 116ff).

*Corporate Governance* ist ein Konzept, um diese Probleme zu lösen. Es stellt eine transparente und offene Unternehmensführung in den Mittelpunkt und findet auch in Japan eine zunehmende Verbreitung und Akzeptanz. Im Folgenden wird erklärt, was die Grundlagen japanischer Unternehmensführung sind und inwieweit *Corporate Governance* ein geeignetes Instrument ist, um mehr Transparenz in der japanischen Wirtschaft herzustellen (AVRIL/ KASAGAMI/ VACHER 2013).

Nordberg betont, dass die Grundlagen der Unternehmensführung in Japan maßgeblich von den familiären Ursprüngen der meisten Unternehmen bestimmt werden. Zudem sind asiatische Gesellschaften gegenüber Außenstehenden weniger offen als dies im Westen der Fall ist. Den unter anderem dadurch entstehenden *keiretsu* ist es so möglich komplexe interne Beziehungen, vor allem auch in finanzieller Hinsicht, aufzubauen. Da sie nur eingeschränkt auf Kapital außerhalb des Unternehmensverbundes angewiesen sind, kann nur eine stark eingeschränkte externe Kontrolle erfolgen. Diese Tatsache birgt sowohl Vorteile als auch Risiken. Durch die gesicherte Finanzierung agieren *keiretsu* oftmals mit Eigenkapitalquoten von lediglich 5 bis 10% und finanzieren ihre Aktivitäten zum großen Rest über unternehmenseigene Kredite. Diese Dominanz sicherte den Finanzpartnern der Unternehmen massiven internen Einfluss, aber auch Einfluss innerhalb anderer *keiretsu*, die oft gegenseitig in Aufsichtsräten verbunden sind. Dadurch

ergeben sich hohe Zutrittsbarrieren für außenstehende Investoren und ohne die notwendigen Informationen zu den Unternehmensstrukturen wird ein Investment zu einem erheblichen Risiko (NORDBERG 2010, S. 72).

Diese Abläufe und Strukturen wurde mit dem Platzen der Bubble Economy (Ende der 1980er Jahre) hinterfragt. Die maßlosen Spekulationen der Finanzhäuser – auch innerhlab von Unternehmensgruppen – führten zu Bedenken, ob die Unternehmensführung geändert werden sollte. In der Folge wurden neue Formen der Corporate Governance geschaffen, die unter anderem externe Berater bzw. *Audits* umfassen, die direkt an den Vorstand bzw. Aufsichtsrat berichten (AVRIL/ KASAGAMI/ VACHER 2013). Nordberg kommt dennoch zu der Einschätzung, dass die japanische Wirtschaft ausländischen Investoren „eher feindlich“ gegenüber eingestellt bleibt (NORDBERG 2010, S. 74).

Diese Einschätzung liefert auch eine Erklärung dafür, warum die zwei *Auditors*, die im Bereich Corporate Governance tätig sind und uns während der Exkursion unterstützt haben, nicht für ein japanisches Unternehmen tätig sind, sondern für die französische Bank *BNP Paribas*. *Charles Vacher* und *Takashi Kasagami* betonten im gemeinsamen Gespräch dann auch die abgeschotteten Unternehmensstrukturen in Japan, die Transparenz verhindern. Ein umfassendes *Audit*-System mit regelmäßigen Überprüfungen und Analysen sei in vielen westlichen Großunternehmen bereits etabliert, um schweren Fehlentscheidungen vorzubeugen und um das Risiko zu minimieren. Japanische Unternehmen tun sich ihrer Ansicht nach sehr schwer, externe Berater zu rekrutieren. Herr Vacher und Herr Kasagami verweisen darauf, dass ein Mentalitätswandel in dieser Frage bereits eingesetzt hat, der Prozess der Öffnung jedoch nicht kurzfristig umsetzbar ist und somit für Unternehmen wie Investoren zugleich erhöhte Risiken bestehen. Es bleibt abzuwarten, inwiefern sich ein verstärkter Druck auf internationaler Ebene auf den Umfang und die Geschwindigkeit einer Öffnung auswirken (AVRIL/ KASAGAMI/ VACHER 2013).

## Fazit und Ausblick

Steht die japanische Wirtschaft am Scheideweg? Diese Frage ist tendenziell eher mit Ja zu beantworten. Das Land erholt sich bislang überraschend gut von den Krisen der vergangenen Jahre, wofür *Shinzo Abe*s „Abenomics“ maßgeblich verantwortlich sein könnten. Unklar bleibt weiterhin von welcher Dauer und Nachhaltigkeit die momentanen Erfolge sind. Schafft es die lockere Geld- und Finanzpolitik spekulative Wachstumsblasen zu verhindern und stattdessen einen langanhaltenden Konjunkturzyklus anzustoßen?

Angesichts bislang eher zögerlich erfolgter struktureller Reformen bleibt dies fraglich. Ebenso fraglich bleibt die Abhängigkeit vom Exportsektor, welche Japan anfällig für globale Wirtschaftskrisen macht. Die exportorientierten *keiretsu* haben dies in der jüngsten Wirtschaftskrise bereits erleben dürfen. Auch hier stehen Restrukturierungsmaßnahmen bevor – doch folgen sie den Ratschlägen internationaler Analysten und schaffen eine schlankere Produktion sowie eine transparentere Unternehmensführung oder gehen die Entwicklungen in eine andere Richtung?

Trotz aller Veränderungen bleibt eins unangetastet: Die Metropolregion Tokio wird weiterhin ein dominierendes Wirtschaftszentrum bleiben. Abzuwarten ist hier, inwiefern sich die aufstrebende Konkurrenz von Städten im süd- und ostasiatischen Raum auswirken wird. Premierminister *Shinzo Abe* schwor sein Land in der Neujahrsansprache am 01. Januar 2014 bereits auf große Herausforderungen ein: „I believe that now we should deepen our national discussion further, with a view to introducing amendments that incorporate various changes in the times“ (SCMP 2014).

## Literaturverzeichnis

- A.T. KEARNEY (2012): 2012 Global City Index and Emerging Cities Outlook. Im Internet verfügbar: <http://www.atkearney.com/documents/10192/dfedfc4c-8a62-4162-90e5-2a3f14f0da3a> (letzter Zugriff: 10/11/2013).
- AVRIL, P./ KASAGAMI, T./ VACHER, C. (2013): Vortrag am 21.08.2013 bei BNP Paribas Securities (Chiyoda, Hauptvertretung von BNP Paribas in Japan)
- CIA (2013): The World Factbook: Public Debt. Im Internet verfügbar: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2186rank.html?countryname=Japan&countrycode=ja&regionCode=eas&rank=2#ja> (letzter Zugriff: 10/11/2013).
- ECONOMIST, THE (2013): Japan Economy: Challenges to Abenomics. The Economist (US), 14.05.2013, Im Internet verfügbar: [http://ic.galegroup.com.proxy2.library.illinois.edu/ic/bic1/MagazinesDetailsPge/MagazinesDetailsWindow?failOverType=&query=&prodId=&windowstate=normal&contentModules=&mode=view&displayGroupName=Magazines&dviSelectedPage=&limiter=&u=uiuc\\_uc&currPage=&disableHighlighting=&displayGroups=&sortBy=&source=&zid=&search\\_within\\_results=&p=BIC1&action=e&catId=&activityType=&scanId=&documentId=GALE%7CA344575154](http://ic.galegroup.com.proxy2.library.illinois.edu/ic/bic1/MagazinesDetailsPge/MagazinesDetailsWindow?failOverType=&query=&prodId=&windowstate=normal&contentModules=&mode=view&displayGroupName=Magazines&dviSelectedPage=&limiter=&u=uiuc_uc&currPage=&disableHighlighting=&displayGroups=&sortBy=&source=&zid=&search_within_results=&p=BIC1&action=e&catId=&activityType=&scanId=&documentId=GALE%7CA344575154) (letzter Zugriff: 10/11/2013).
- FLATH, D. (2011): Industrial concentration, price-cost margins, and innovation. In: Japan and the World Economy, Vol. 23 (2), S. 129-139.
- FUJITA, K. (2003): Neo-industrial Tokio: Urban Development and Globalisation in Japan's state-centered Developmental Capitalism. In: Urban Studies, Vol. 40 (2), S. 249-281.
- GERMIS, K. (2014): Japan: Abes Zauber verblasst. Frankfurter Allgemeine Zeitung, 03.01.2014. Im Internet verfügbar: <http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/japan-abes-zauber-verblasst-12735055.html> (letzter Zugriff: 11/02/2014).
- ITO, T. /PATRICK, H. /WEINSTEIN, D.E. (2005): Reviving Japan's Economy. The MIT Press, Cambridge.
- KANAMORI, H./KOSAI, Y. (1997): Japanische Wirtschaft. R. Oldenbourg Verlag, München.
- KENNY, R. (2001): Keiretsu economy – new economy? Palgrave, New York.
- KOJIMA, A. (2009): Japan's Economy and the Global Financial Crisis. In: Asia-Pacific Review, Vol. 16 (2), S. 15-25.
- MANZENREITER, W. (2007): Jenseits von Japan: Staat und Wirtschaft in der industriellen Modernisierung Ostasiens. In: LINHARDT, S./ WEIGELIN-SCHWIEDRZIK, S. (Hrsg.): Ostasien im 20. Jahrhundert. Geschichte und Gesellschaft. Wien, S. 98-114.
- MITSU & CO. (2013): Annual Report. Challenge & Innovation, Jahresbericht 2012 der Mitsui & Co., Ltd., Eigenpublikation, Tokio.
- MOERKE, A. (1997): Japanische Unternehmensgruppen – eine empirische Analyse, Discussion papers // WZB, No. FSIV 97-42. Berlin.
- MORIGUCHI, C./ SAEZ, E. (2005): The evolution of income concentration in Japan, 1885-2002. Working Paper, Berkeley University. Im Internet verfügbar: <http://emlab.berkeley.edu/users/saez/moriguchi-saez05japan.pdf> (letzter Zugriff: 10/11/2013).
- NORDBERG, D. (2010): Corporate Governance: Principles and Issues. Sage Publications, London.
- OPEN STREET MAP (2013): Kartenausschnitt Tokio. Im Internet: <http://www.openstreetmap.de> (letzter Zugriff: 10/11/2013).

- PAFFMANN, E. (1998): Ein Modell der vertikalen Keiretsu – Eine ökonomische Analyse der Wettbewerbsvorteile und Ranghierarchie für Subkontraktoren am Beispiel der Automobilindustrie. In: DBW 58 (1998) 4, S. 451-466. Berlin.
- PASCHA, W. (2010): Japan Wirtschaft – Gesellschaft – Politik, 2. aktualisierte Auflage, Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, GWV Fachverlag.
- ROSSMANN, U. (2003): Veränderungen in den japanischen Wertschöpfungsstrukturen, Wiesbaden: Deutscher Universitäts-Verlag, GWV Fachverlag.
- SASSEN, S. (1991): The Global City: New York, London, Tokio. Princeton University Press, Princeton.
- SCHMALZ, M. (2013): Fotos vom 20.08.2013.
- SCMP (2014): Prime Minister Shinzo Abe vows to build ‘a new Japan’, keep up defences. In: South China Morning Post, 01.01.2014. Im Internet verfügbar: <http://www.scmp.com/news/asia/article/1394679/quoting-chinese-scholar-abe-makes-pledge-new-japan?page=all> (letzter Zugriff: 11/02/2014).
- SHIRAI, T. (2013): Vortrag am 21.08.2013 bei der Mitsui & Co., Ltd. (Konzernzentrale Chiyoda, Tokio, Japan).
- STEINKE, M. (2013): Fotos vom 21.08.2013.
- WOMACK, J.P./ JONES, D./ ROOS, D. (1992): Die zweite Revolution in der Autoindustrie: Konsequenzen aus der weltweiten Studie aus dem Massachusetts Institute of Technology, Originalausgabe (1990): The Maschine That Changed the World, dt. Übersetzung von HOF, W./ STOTKO, E.C. (Hrsg.).
- WORLD BANK GROUP, THE (2013a): GDP (current US\$). Im Internet verfügbar: [http://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD/countries?order=wbapi\\_data\\_value\\_2012+wbapi\\_data\\_value+wbapi\\_data\\_value-last&sort=desc](http://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD/countries?order=wbapi_data_value_2012+wbapi_data_value+wbapi_data_value-last&sort=desc) (letzter Zugriff: 10/11/2013).
- WORLD BANK GROUP, THE (2013b): GDP per capita (current US\$). Im Internet verfügbar: [http://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?order=wbapi\\_data\\_value\\_2012+wbapi\\_data\\_value+wbapi\\_data\\_value-last&sort=desc](http://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.CD?order=wbapi_data_value_2012+wbapi_data_value+wbapi_data_value-last&sort=desc) (letzter Zugriff: 10/11/2013).
- WORLD BANK GROUP, THE (2013c): GDP growth (annual %). Im Internet verfügbar: <http://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG/countries> (letzter Zugriff: 10/11/2013).
- WORLD BANK GROUP, THE (2013d): Foreign direct investment, net inflows. Im Internet verfügbar: [http://data.worldbank.org/indicator/BX.KLT.DINV.CD.WD/countries?order=wbapi\\_data\\_value\\_2012+wbapi\\_data\\_value+wbapi\\_data\\_value-last&sort=desc](http://data.worldbank.org/indicator/BX.KLT.DINV.CD.WD/countries?order=wbapi_data_value_2012+wbapi_data_value+wbapi_data_value-last&sort=desc) (letzter Zugriff: 10/11/2013).
- WORLD TRADE ORGANIZATION (2013): Trade Profiles: Japan. Im Internet verfügbar: <http://stat.wto.org/CountryProfile/WSDBCountryPFView.aspx?Language=E&Country=JP> (letzter Zugriff: 10/11/2013).



22. August 2013

## Die Stahlindustrie Japans: Vom Aufstieg zur Weltspitze und gegenwärtige Herausforderungen

WOLFDIETRICH PEIKER / パイケル, ウォルフディートリヒ

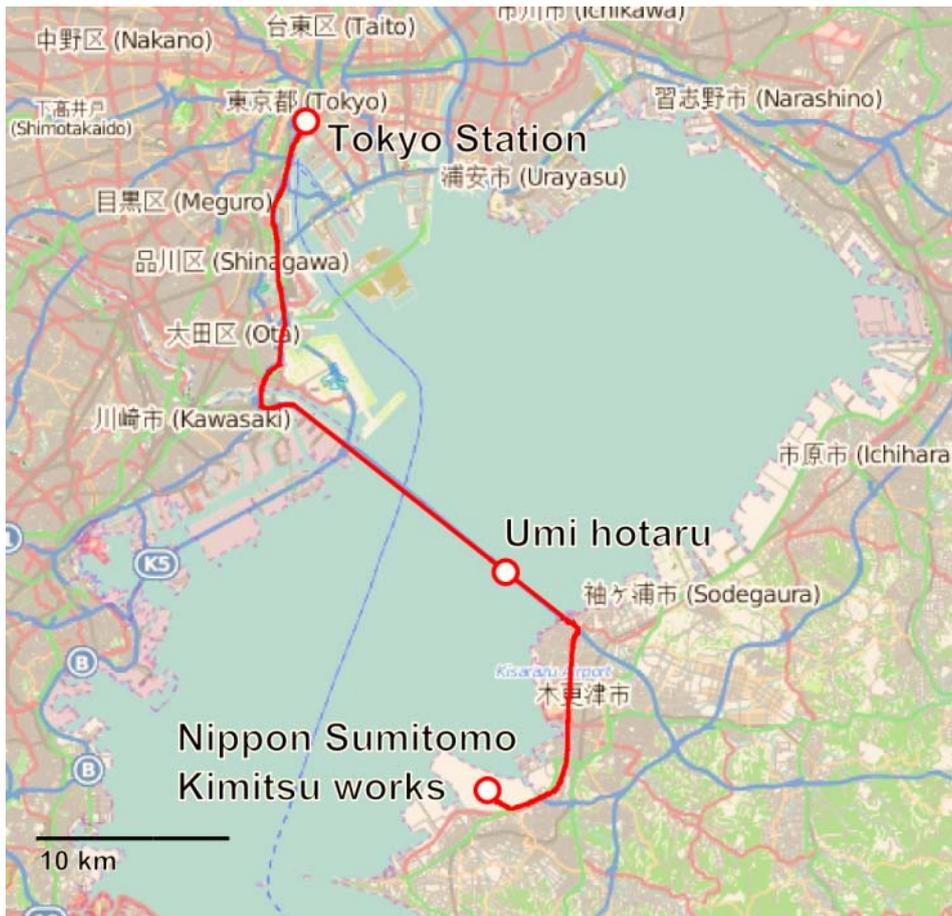


Abb. 1: Übersichtskarte der Tokioter Bucht (OPENSTREETMAP 2014, eigene Bearbeitung)

### Besuchspunkte:

- *Tokyo Station*: Beschaffen der Tagesverpflegung in Form landestypischer *bentō*-Lunchboxen
- *Kimitsu*-Werk der *Nippon Steel & Sumitomo Metal Corporation*
- *Umi-hotaru*: künstliche Insel in der Tokioter Bucht, gelegen auf der *Tokyo-wan-Aqua-Line* (Kombination aus Brücke und Tunnel für Straßenverkehr)

Nachdem wir am vorigen Tag einen Einblick in den Sektor wissensintensiver Unternehmensdienstleister und deren internationale Tätigkeit erhalten haben, wendeten wir uns am 22.8.2013 dem sekundären Sektor zu, indem wir das Stahlwerk *Kimitsu* der *Nippon Steel & Sumitomo Metal Corporation* (im Weiteren als Nippo Sumitamo bezeichnet) im Südosten der Tokioter Bucht besichtigten (Abb. 1). Was die naturräumlichen Voraussetzungen dieser Schwerindustrie angeht, kann Japan fast keine einheimischen Rohstoffvorkommen an Kohle und Eisenerz aufweisen (KASAGAMI/VACHER 2013). Dennoch entwickelte sich das Land zum zeitweise größten Stahlproduzenten der Welt (siehe Tab. 1), bevor es sich seit den 1990er Jahren zunehmender Konkurrenz vor allem durch chinesische Produzenten ausgesetzt sieht (INTERNATIONAL IRON AND STEEL INSTITUTE 1980-2013). Dieser Bericht geht den Fragen nach, wie sich die japanische Stahlindustrie zunächst so stark entwickeln konnte und mit welchen neuen Herausforderungen sich die japanische Stahlindustrie seit den 1970er Jahren und gegenwärtig auseinandersetzen muss. Als Beispiel für neue Strategien japanischer Stahlproduzenten sollen die Erkenntnisse dienen, welche bei der Besichtigung des Kimitsu-Werkes gewonnen werden konnten.

Jahr	1970	1985	1995	2012
Rang 1	USA 119,31	UdSSR 154,67	Japan 101,64	China 716,54
Rang 2	UdSSR 115,89	Japan 105,28	China 95,36	Japan 107,23
Rang 3	Japan 93,32	USA 80,07	USA 95,19	USA 88,70

**Tab. 1: Rangliste der drei größten Rohstahlproduzenten der Welt (Angaben in Mio. t)**  
(eigene Darstellung nach INTERNATIONAL IRON AND STEEL INSTITUTE 1980-2013)

### Entwicklung der japanischen Stahlindustrie 1945-1974

Zum Ende des Zweiten Weltkrieges waren zwischen 14% (Walzstahlproduktion) und 25% (Roheisenproduktion) der japanischen Stahlindustrie zerstört. Zusätzlich wurden in der Folge weitere Teile der Schwerindustrie demontiert und als Reparationsleistungen an während des Krieges durch Japan besetzte Länder (v.a. China und die Philippinen) ausgeführt. Das Ziel war es die japanische Stahlproduktion auf das Niveau von 1927 zu reduzieren (SCHEPPACH 1972, S. 11ff.). Der nun wieder fehlende Zugang zu den ehemaligen Rohstoffquellen (v.a. in der Mandschurei, heute im Nordosten Chinas) führte dazu, dass 70% der Hochöfen 1946 ihre Produktion einstellen mussten (OHASHI 2005, S. 301). Mit Abzeichnen eines Ost-West-Konfliktes (v. a. zwischen der Sowjetunion und den USA) begannen die Vereinigten Staaten, ein wirtschaftlich starkes Japan als wünschenswert anzusehen, wobei ein besonderer Fokus auf der Stahlproduktion als Grundindustrie lag. Dementsprechend änderte die US-Militäradministration unter *Douglas MacArthur* ihren wirtschaftspolitischen Kurs, beendete 1948 sämtliche Demontagen (SCHEPPACH 1972, S. 16f.) und ließ Preissubventionen für Roheisen und Stahlerzeugnisse in Höhe von 50-70% der Erzeugerpreise zu (SCHAFMEISTER 1993, S. 111). Die resultierende Zunahme der japanischen Walzstahlproduktion von 327.000 (1946) auf 3,6 Mio. t im Jahr 1950 (SCHEPPACH 1972, S. 15) stellte nur den Auftakt einer bemerkenswerten Entwicklung dar, bei der Japan binnen dreier Jahrzehnte zum zweitgrößten Stahlproduzenten der Welt aufstieg (siehe Tab. 1). Dabei erhöhte sich der Anteil Japans an der weltweiten Stahlproduktion von 1% (1946) auf 17% (1973) (OHASHI 2005, S. 299). Die Faktoren, welche zu diesem Wachstum führten, sollen im Folgenden zusammengefasst werden.

*Protektionismus durch Zölle:* Um den Binnenmarkt zu schützen, erhob die japanische Regierung im Rahmen einer Importsubstitutionspolitik Schutzzölle von 15% auf den Import von Stahlprodukten ausländischer Produzenten, welche in den 1950er Jahren noch kostengünstiger als japanische Produkte waren (OHASHI 2005, S. 302). Gleichzeitig befreite die Regierung

Walzanlagen und andere Maschinen von Importzöllen, um die Einfuhr moderner Technologien zu ermöglichen (SCHEPPACH 1972, S. 39).

*Staatliche Pläne und Koordination:* Das *Ministry of International Trade and Industry* (MITI) ging davon aus, dass ein gewisses Maß an staatlicher Planung für die Entwicklung der Schwerindustrie förderlich sein könnte. Im Rahmen dreier Rationalisierungspläne der 1950er und 60er Jahre, die Produktionsmengen und Erzeugungskosten vorgaben, handelte es sich um so genannte „programmierte Prognosen“. Diese Vorgaben, die – anders als in sozialistischen Planwirtschaften – nicht verbindlich waren, sollten der Industrie lediglich als Orientierung und Anreiz dienen. Alle Pläne wurden jeweils vor ihrem Ablauf erfüllt (SCHEPPACH 1972, S. 33ff.). Eine steuernde Funktion seitens des MITI ergab sich dadurch, dass es Investitionen initiierte, koordinierte und ausländische Kredite genehmigen musste. Während der 1960er Jahre übernahm die *Japan Iron and Steel Federation* diese Aufgabe. Der Verband setzte sich aus Vertretern einzelner Unternehmen zusammen (SCHAFMEISTER 1993, S. 124).

*Subventionen/Kredite:* Da die allgemeinen Subventionen für japanische Stahlerzeugnisse und Roheisen zur Inflation führten und Anreize zur Rationalisierung unterbanden, wurden sie ab 1951 vollständig abgeschafft (SCHEPPACH 1972, S. 26f.). Allerdings subventionierte die japanische Regierung zwischen 1953 bis 1965 weiterhin diejenigen Stahlprodukte mit 3-4,5% des Erzeugerpreises, welche für den Export bestimmt waren (OHASHI 2005, S. 299). Dabei vergab die staatliche Bank für Wiederaufbau notwendige Kredite an Unternehmen zunächst selbstständig, erst ab Mitte der 1950er Jahre konnten sie mit Zunahme der Wachstumsraten sowohl die Weltbank als auch private Investoren wie US-amerikanische Banken dafür gewinnen (SCHEPPACH 1972, S. 39ff.).

*Steigerung der Nachfrage:* Durch den Koreakrieg Anfang der 1950er Jahre erhielt die japanische Stahlindustrie einen ersten wichtigen Impuls, da mit 210.000 t Stahl insgesamt ein Viertel der gesamten exportierten Menge an US-amerikanische Rüstungsbetriebe ging. Ferner stieg zwischen 1966-73 die Binnennachfrage nach Stahlprodukten um durchschnittlich 15% jährlich an, was neben der wachsenden Bau- und Fahrzeugindustrie vor allem am Boom des japanischen Schiffbausektors lag, der 1966 stolze 47% der Weltproduktion ausmachte (SCHEPPACH 1972, S. 30ff.; SCHAFMEISTER 1993, S. 130ff.).

*Wettbewerb und Kooperation:* Entlang den Maßstäben des US-Kartellgesetzes wurden japanische Stahlkonzerne wie der halbstaatliche Marktführer *Nittetsu* nach dem Krieg zunächst zerschlagen, um die Branche zu privatisieren und Grundlagen für marktwirtschaftlichen Wettbewerb zu schaffen, der Anreize für Rationalisierungen bieten sollte (SCHEPPACH 1972, S. 10). Nichtsdestotrotz kam es durch zwei kurzzeitige Rezessionen in den 1950er Jahren zu einem Konzentrationsprozess, bei dem kleinere Unternehmen untergingen und 70% der Stahlproduktion auf die so genannten *big six* entfiel (OHASHI 2005, S. 303). Diese neu entstandenen Stahlriesen begannen, Investitionen und Produktion untereinander zu koordinieren, wobei sie zeitweise sogar ein Preiskartell bildeten (SCHAFMEISTER 1993, S. 125).

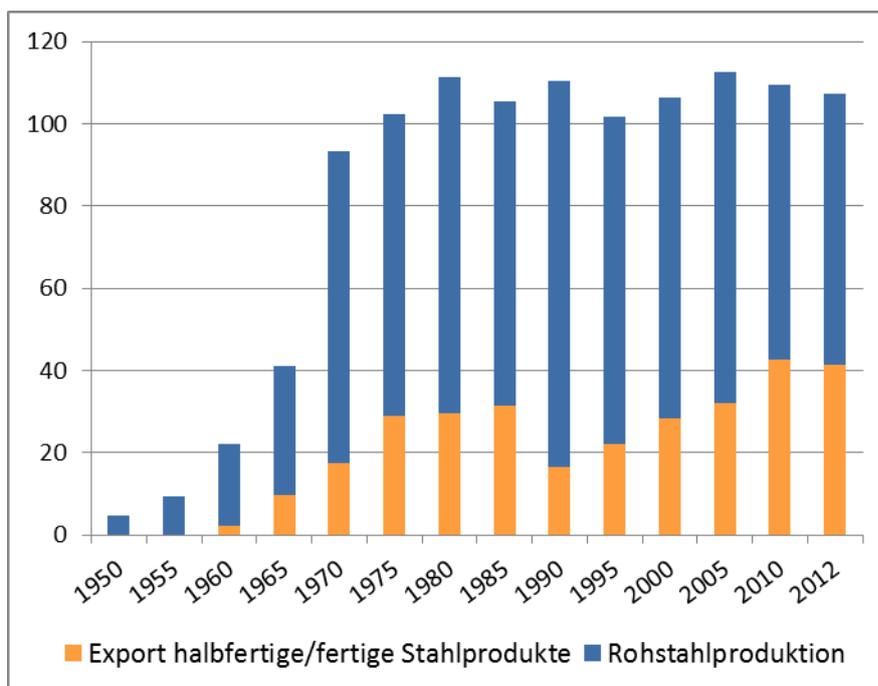
*Erschließung überseeischer Rohstoffvorkommen:* Ein großes Problem der japanischen Schwerindustrie war der Mangel an eigener Kohle- und Eisenerzvorkommen, welcher durch den Boykott chinesischer Kohlelieferanten 1951 zusätzlich verschärft wurde. In den 1950er Jahren begannen japanische Unternehmen, überseeische Rohstoffvorkommen in Indien, Malaysia und den Philippinen zu erschließen. Damit wurde immerhin knapp ein Drittel des Erzbedarfs gedeckt (SCHEPPACH 1972, S. 24ff.). Zur Transportkostenminimierung bei Rohstoffimporten wurden neue Stahlwerke an den Küsten erbaut und erhielten so direkten Zugang zu effizienteren Seetransportwegen, während die Stahlwerke „traditioneller“ Produzenten wie Deutschland und

Großbritannien damals häufig an Kohlelagerstätten im Landesinneren (z. Bsp. das Ruhrgebiet) lagen (SCHAFMEISTER 1993, S. 131f.).

*Übernahme moderner Technologien:* Die Tatsache, dass ein großer Teil der Stahlproduktion nach dem zweiten Weltkrieg zerstört beziehungsweise demontiert war, bot beim Wiederaufbau den Vorteil damals modernste Technologien einzusetzen. So kaufte die japanische Stahlindustrie Lizenzen ausländischer Maschinenbauer zum Bau von Walzanlagen und für das Sauerstoffblasverfahren (*Linz-Donawitz-Konverter*) z. Bsp. von Alpine. Dieses Verfahren ermöglichte eine acht- bis neunfach leistungsstärkere Konvertierung von Roheisen zu Stahl, als die damals noch weit verbreiteten *Siemens-Martin-Öfen*. 1966 machte dieser Oxygenstahl bereits 63% der japanischen Produktion aus, ein Anteil der damals im internationalen Vergleich führend war (SCHEPPACH 1972, S. 37ff./55; SCHAFMEISTER 1993, S. 121ff.).

*Innovationen:* Über diese Verfahren hinaus entwickelte die japanische Forschung – finanziert vom MITI – eigene Prozessinnovationen, mit denen die japanische Produktion zumindest eine zeitlang der Konkurrenz in den USA technologisch überlegen war. Im Jahre 1962 begann die japanische Schwerindustrie sogar Innovationen über Lizenzvergabe zu exportieren. Zu diesen Technologien gehörten die Rückgewinnungstechnik für nicht verbranntes Sauerstoffkonvertergas sowie das Sinter- und Pelletierungsverfahren für die Erzaufbereitung, welche der Anteil an notwendigem Koks in den Hochöfen reduzierten (SCHEPPACH 1972, S. 41/57f.).

*Integrierte Werke:* Die Wertschöpfungskette in der Stahlindustrie, die auch als metallurgischer Zyklus bezeichnet wird, erstreckt sich von der Roheisenproduktion in Hochöfen über den Konvertierungsprozess des Rohstahls bis hin zur Herstellung von Endprodukten für die weiterverarbeitende Industrie in Warm- und Kaltwalzwerken. Sind all diese Produktionsschritte in räumlicher Nähe zueinander angesiedelt, lassen sich Energie- und Transportkosten einsparen. Bereits in den 1950er Jahren begannen japanische Unternehmen, die sich bisher nur auf Teile des metallurgischen Zyklus konzentrierten, ihre Standorte um weitere Wertschöpfungsschritte hin zu voll integrierten Werken auszubauen (SCHAFMEISTER 1993, 121f.).



**Abb. 2: Entwicklung der japanischen Rohstahlproduktion und des Exports von Stahlprodukten 1950-2012 (Angaben in Mio. t)**  
(eigene Darstellung nach INTERNATIONAL IRON AND STEEL INSTITUTE 1980-2013; SCHAFMEISTER 1993, S. 323)

*Economies of Scale:* Trotz niedrigerer Arbeitskosten war japanischer Stahl 1956 noch immer um 8% teurer als vergleichbare Produkte aus den USA, was vor allem an der eher geringen Größe japanischer Werke lag. Um diesem Umstand zu begegnen, entwickelte das MITI in den 1960er Jahren Pläne für Investitionen zum Bau neuer, großer Stahlwerke, die häufig in wirtschaftlich weniger entwickelten Regionen lagen, um die interregionalen Disparitäten auszugleichen und um Größenvorteile zu erzielen. Als Standorte für diese Stahlwerke wurden an Küsten insgesamt knapp 10 Mio. m<sup>2</sup> Neuland gewonnen. Die Stahlproduzenten besaßen dadurch meist mehrere Betriebe unterschiedlicher Kapazitäten, die relativ flexibel auf Schwankungen der Nachfrage reagieren konnten (SCHEPPACH 1972, S. 51 f.; SCHAFMEISTER 1993, S. 117ff.).

*Qualitätszirkel:* Zusätzlich übernahmen japanische Stahlproduzenten das so genannte Qualitätszirkelmodell, welches ursprünglich in den USA entwickelt wurde, aber erst in der japanischen Unternehmenskultur seine volle Wirkung entfalten konnte. Dabei analysieren freiwillige Mitarbeiter aller Hierarchieebenen Fehlerquellen bei der Produktion. Anfang der 1980er Jahre wiesen japanische Stahlproduzenten so nur ein Fünftel der Fehlerquoten von US-Unternehmen aus (SCHAFMEISTER 1993, S. 127ff.).

*Niedrige Lohnkosten:* Neben effizienter Produktionstechnologien und Skaleneffekte ist es auch auf die damals niedrigen Lohnkosten zurückzuführen, dass 1966 die Produktionskosten für eine Tonne Rohstahl ein Drittel unter dem Preis für amerikanische Produkte lagen (SCHAFMEISTER 1993, S. 129).

Diese Faktoren können das immense Wachstum der Stahlproduktion in den 1960er Jahren und die zunehmenden Exporte erklären (siehe Abb. 2). Japanische Stahlprodukte konnten sich so auf dem Weltmarkt durchsetzen, so dass der Anteil japanischer Exporte am globalen Stahlexport von unter 5% (1955) auf 9% (1965) anstieg bis Japan 1969 schließlich zum größten Stahlexporteur der Welt avancierte (OHASHI 2005, S. 299ff.). Dabei importierten vor allem die USA seit Beginn der 1960er Jahre zunehmend japanischen Stahl, der 1968 mit 6,92 Mio. t über die Hälfte aller Exporte dieses Erzeugnisses an die Vereinigten Staaten ausmachte (OHTSU/IMANARI 2002, S. 58). Dort war die Produktivität mit 7-14 Arbeiterstunden pro Tonne Stahl geringer als die ungefähr 5-10 Arbeiterstunden japanischer Produzenten (LIEBERMAN/JOHNSON 1999, S. 8). Nachdem die USA anfangs den Wiederaufbau der japanischen Schwerindustrie im Rahmen des Marshallplans sogar finanziell unterstützten, waren sie nun selber von japanischer Konkurrenz betroffen.

## **Reaktionen auf die Wirtschaftskrise der 1970er Jahre**

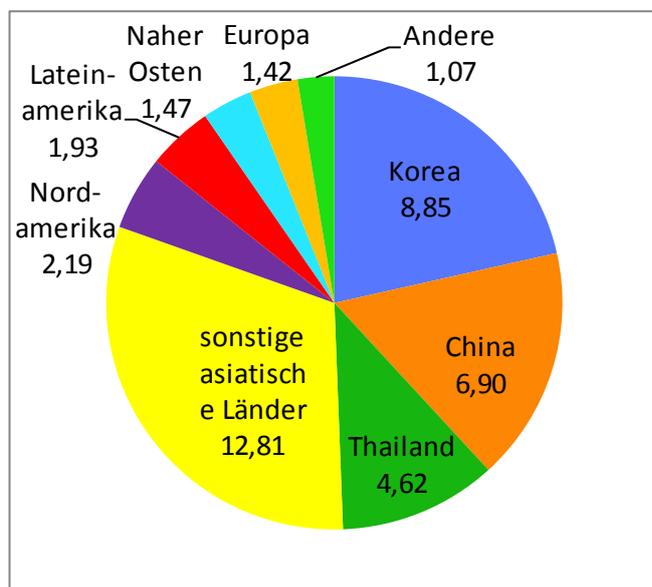
Seit den 1970er Jahren änderten sich die günstigen Rahmenbedingungen der japanischen Stahlindustrie zunehmend. So musste Japan 1967 im Rahmen der *Kennedy*-Runde des GATT seine Importzölle auf 12% senken (OHASHI 2005, S. 302). In der Wirtschaftskrise 1974 sank der weltweite Stahlverbrauch um 13%, während gleichzeitig die Substitution von Stählen durch Kunststoffe in bestimmten Anwendungsbereichen einsetzte. Des Weiteren begannen sowohl die USA als auch die EG ihre einheimische Stahlproduktion vor ausländischen Importen zu protektionieren. Zusätzlich verteuerten sich zu dieser Zeit Rohstoffe wie Rohöl und Kohle und auch die Lohnkosten stiegen infolge eines höheren Wohlstandniveaus in Japan. Die Konsequenz waren teilweise Überkapazitäten japanischer Stahlwerke (SCHAFMEISTER 1993, S. 134ff.).

Als Reaktion auf diese Rahmenbedingungen unterstützte das MITI die Übernahme kleinerer Produzenten durch größere Unternehmen, wobei die Zahl der stahlproduzierenden Unternehmen von 70 auf 30 sank. Mit der branchenweiten Einführung von Prozessinnovationen wie Lichtbogenöfen bei der Herstellung von Spezialstahl, Organisationsinnovationen wie EDV-Systemen und Verfahren zur Einsparung von Rohöl sollten die Produktionskosten weiter gesenkt werden. Hierfür wurden Lohnkürzungen und ebenso Arbeitsplatzabbau vorgenommen; die

Automatisierung veränderte den Bedarf hin zu höherqualifizierten Arbeitskräften. Schließlich setzte die Schwerindustrie insbesondere auf eine „stahlnahe Diversifizierungspolitik“, bei der mittels Produktinnovationen höherwertige Produkte wie Edelstähle entwickelt oder verbessert wurden. Gleichzeitig nahmen Unternehmen standardisierte Produkte wie Grobbleche aus den Produktionsprogrammen. Angesichts höherer Handelshemmnisse der USA und der EG wurden nun asiatische Schwellenländer mit steigendem Stahlbedarf (z. Bsp. Südkorea und China) als Exportmärkte interessant; bereits 1985 umfassten diese Destinationen knapp zwei Drittel der japanischen Stahlausfuhren (SCHAFMEISTER 1993, S. 137ff.). Mit Hilfe von Rationalisierungsmaßnahmen, Entwicklung neuer Produkte und der Hinwendung zu neuen Wachstumsmärkten erreichte die japanische Stahlindustrie 1980 mit 111,4 Mio. t Rohstahl einen vorläufigen Höhepunkt, während sich die Exporte Mitte der 1970er bis 1980er Jahre bei ungefähr 30 Mio. t jährlich stabilisierten (siehe Abb. 2).

### Herausforderungen durch die Konkurrenz neuer Produzenten

Während der Bubble Economy zwischen 1986 und 1990 stieg der inländische Stahlbedarf von 71 auf 99 Mio. t pro Jahr, allerdings halbierte sich der Export gleichzeitig auf 16 Mio. t (siehe Abb. 2). Dies lag neben einem aufgewerteten Yen in Folge des *Plaza*-Abkommens auch an der neuen Konkurrenz asiatischer Produzenten aus Südkorea und - seit den 1990er Jahren - China, die ihren Stahlbedarf nun selbst deckten (TAN 1994, S. 138). Gleichzeitig ist das Wachstum der chinesischen Schwerindustrie teilweise auf Kooperationen mit Japan zurückzuführen, nachdem im Rahmen eines bilateralen *Long Term Trade Agreement* 1978 beschlossen wurde, dass China Japan mit Ressourcen beliefert und Japan im Gegenzug Hightech-Güter und Technologien nach China exportiert. So exportierte Japan Maschinen und Know-How für die chinesische Stahlproduktion, beispielsweise unterstützte *Nippon Steel* ab 1978 den Aufbau des Stahlwerkes in Baoshan mit der Lieferung von Komponenten wie Hochöfen und entwickelte das Gesamtdesign des Werkes in Anlehnung an sein Werk in Kimitsu (FRANCK 1988, S. 50f.). Aus diesem Werk ging der inzwischen viertgrößte Stahlproduzent weltweit, die *Baosteel Group* mit Sitz in Shanghai hervor (INTERNATIONAL IRON AND STEEL INSTITUTE 2013). China und Südkorea orientierten sich beim Aufbau ihrer Stahlindustrie zunehmend an der japanische Strategie integrierter Werke mit direktem Sezugang, wobei aufgrund niedrigerer Lohnkosten die Erzeugungspreise unter denen Japans lagen (SCHAFMEISTER 1993, S. 144f.). Gegenwärtig ist die Konkurrenz durch ausländische Stahlprodukte auf dem japanischen Binnenmarkt als gering einzuschätzen, da deren Importe 2012 lediglich 5,7 Mio. t (im Gegensatz zu 40 Mio. t an Exporten) ausmachten (INTERNATIONAL IRON AND STEEL INSTITUTE 2013, S. 56).



Um angesichts dieser Konkurrenz weiterhin exportieren zu können, konzentrierte sich die japanische Stahlindustrie nun vor allem auf die Produktion von Spezialstählen, während die Erzeugung von Massenstählen auf landesweit vier Standorte beschränkt wurde (SCHAFMEISTER 1993, S. 144f.). Es lässt sich erkennen, dass mit insgesamt 15,75 Mio. t (siehe Abb. 3) und 38% immer noch ein beträchtlicher Teil japanischer Stahlexporte – trotz eigener vor Ort Produktion – auf China und

**Abb. 3: Importländer japanischer Stahlprodukte 2011 (Angaben in Mio. t)**  
(eigene Darstellung nach NS&SMC 2012)

Südkorea entfällt, was sich vermutlich zu einem großen Teil auf diese Spezialstähle zurückführen lässt. In letzter Zeit rückten insbesondere die Märkte von ASEAN-Staaten wie Thailand, Malaysia und Indonesien in den Fokus japanischer Stahlimporte; in diesen Schwellenländern werden schlicht mehr Stahlprodukte benötigt, als produziert werden kann (SATO 2009, S. 16). Seit 2005 produziert China mehr Rohstahl als seine Volkswirtschaft nachfragt, so dass günstigerer chinesischer Stahl auch auf diesen Märkten zur Konkurrenz für japanische Produzenten wurde (SATO 2009, S. 15). Gleichzeitig steigt in diesen aufstrebenden Ländern infolge der industriellen Entwicklung (insbesondere der Automobil- und Elektronikindustrie) die Nachfrage nach Spezialstählen, einem Marktsegment, in dem japanische Produkte zur Zeit gegenüber chinesischen und koreanischen Spezialstählen als technologisch überlegen angesehen werden (THE JAPAN TIMES, 2013). Dadurch steigerte sich der Gesamtexport auf 41,5 Mio. t (2012), wobei 2011 17,43 Mio. t oder über 40% aller japanischen Exporte auf ASEAN-Staaten sowie Indien entfielen. Ehemals wichtige Zielmärkte wie die USA sind heutzutage kaum noch bedeutend (siehe Abb. 3). Zwischen 2007 und 2013 sank die Binnennachfrage nach Stahlprodukten von 80 auf 60 Mio. t, in nächster Zeit wird von Seiten der Industrie eine weitere Stagnation des Binnenmarktes erwartet, weshalb überseeische Märkte gegenwärtig die einzige Wachstumschance für die japanische Schwerindustrie sind (NS&SMC 2013, S. 12). In Hinblick auf Rohstoffimporte rückte Japan von seinen ehemaligen Quellländern wie Indien und Südostasien hin zu Australien, wovon es zwei Drittel seiner Einfuhren bezieht (NS&SMC 2012). Die Abhängigkeit von ausländischen Rohstoffen mit seinen volatilen Weltmarktpreisen bleibt ein zentrales Problem für die japanische Schwerindustrie (KASAGAMI/VACHER 2013).

### **Das Kimitsu-Werk**

Stellvertretend für die japanische Stahlindustrie wurde das Kimitsu-Werk der *Nippon Steel & Sumitomo Metal Corporation* am Südostufer der Bucht von Tokyo besichtigt. Dieses Werk wurde 1965 eröffnet und liegt auf einem 11 km<sup>2</sup> großen Areal, welches durch Neulandgewinnung entstanden ist und mit Hilfe seiner Hafenanlagen einen direkten Zugang zu Seetransportwegen für Rohstoffe und Endprodukte besitzt (siehe Abb. 4). Mit einer Kokerei, drei Sinteranlagen, drei Hochöfen (siehe Abb. 5), zwei Stahlwerken sowie mehreren Warm- und Kaltwalzstraßen umfasst das Kimitsu-Werk sämtliche Wertschöpfungsschritte eines metallurgischen Zyklus. Mittels dieser Eigenschaften lässt es sich als ein typisches Beispiel für die neu gebauten Stahlwerke aus den 1960er Jahren ansehen, welche durch Integration sämtlicher Produktionsschritte effizienter produzieren können. Dabei ist es möglich, Roheisen, Rohstahl sowie Brammen und Stränge bei hohen Temperaturen direkt zur Weiterverarbeitung zu transportieren; hierbei müssen diese Komponenten nicht oder nur relativ wenig erhitzt werden (siehe Abb. 6 u. 7). Als Endprodukte werden in Kimitsu neben Stahlträgern und anderen Großformen auch Drahtrollen, Stahlplatten (bspw. für den Schiffbau), Rohre und vor allem Stahlblech-Rollen (Coils) unterschiedlicher Beschichtungen hergestellt, welche mit 57% 2011 den größten Teil der Produktion ausmachten und beispielsweise im Fahrzeugbau Verwendung finden (NS&SMC 2012, S. 2ff.).

Betrachtet man die Entwicklung der Rohstahlproduktion des Kimitsu-Werkes, so lässt sich ein vorläufiger Höhepunkt mit über 9 Mio. t Jahresproduktion im Jahr 1973 feststellen, die erst wieder annähernd Anfang der 1990er Jahre erreicht wurde. Dies lag daran, dass das Werk als Reaktion auf die Stahlkrise 1975 einen von drei Hochöfen stilllegte und erst seit 1988 wieder mit einer Kapazität von drei Öfen Roheisen herstellt. Die Zahl der Angestellten erreichte 1977 mit 7.741 ihr Maximum und sank bis 2004 fast kontinuierlich, bevor sie bis 2012 mit 3.510 Mitarbeitern wieder leicht anstieg. Angesichts der Gesamtproduktion, welche mit zeitweise über 10 Mio. t Rohstahl Mitte der 2000er Jahre das Produktionsmaximum der 1970er Jahre überstieg (NS&SMC 2012), lässt sich dies auf umfangreiche Rationalisierungs- und Automatisierungsprozesse zurückführen. Kimitsu ist das zweitgrößte von insgesamt 16 Werken von Nippon



**Abb. 4: Luftaufnahme des Kimitsu-Werkes**  
(PEIKER 2013)



**Abb. 5: Hochofen des Kimitsu-Werkes**  
(PEIKER 2013)



**Abb. 6: Vom Hochofen werden Roheisen und Schlacke zur Weiterverarbeitung transportiert** (PEIKER 2013)



**Abb. 7: Ein *Torpedo* aus der *Yawata*-Ära zum Transport von Roheisen**  
(PEIKER 2013)

Sumitomo in Japan, von denen 8 mittels Hochöfen den ersten Produktionsschritt der Roheisenerzeugung selbst durchführen können (NS&SMC 2013, 68).

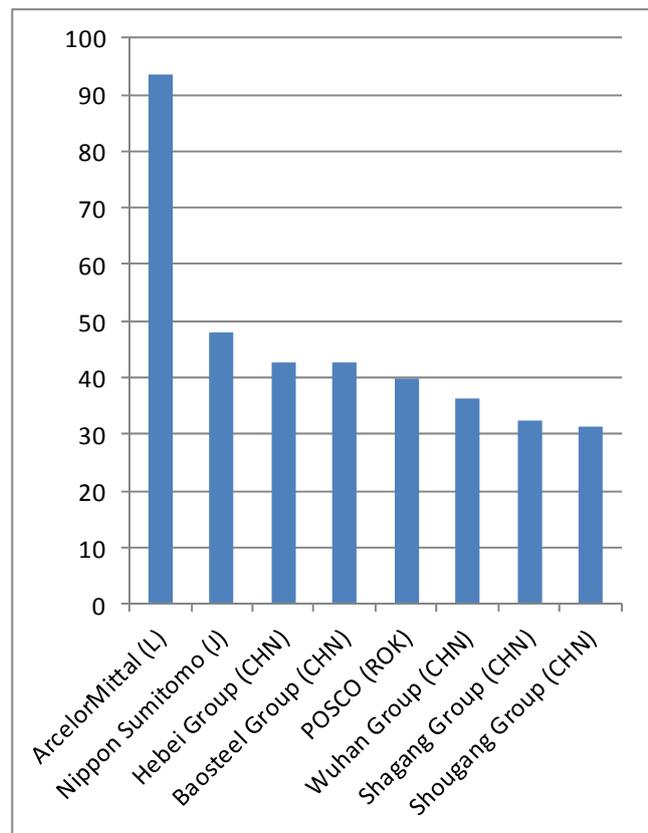
Betrachtet man die Entwicklung der Rohstahlproduktion des Kimitsu-Werkes, so lässt sich ein vorläufiger Höhepunkt mit über 9 Mio. t im Jahr 1973 feststellen, der erst wieder Anfang der 1990er Jahre erreicht wurde. Letzteres lag daran, dass das Werk als Reaktion auf die Stahlkrise von 1975 einen von drei Hochöfen stilllegte und ihn erst 1988 wieder in Betrieb nahm. Die Zahl der Angestellten erreichte 1977 mit 7.741 ihr Maximum und sank bis 2004 fast kontinuierlich, bevor sie bis 2012 mit 3.510 Mitarbeitern wieder leicht anstieg. Gleichzeitig ließen sich Rekordwerte in Hinblick auf die Gesamtproduktion, welche zeitweise mit über 10 Mio. t Rohstahl Mitte der 2000er Jahre das Produktionsmaximum der 1970er Jahre überstieg (NS&SMC 2012), durch umfangreiche Rationalisierungs- und Automatisierungsprozesse realisieren. Kimitsu ist das zweitgrößte von insgesamt 16 Werken von Nippon Sumitomo in Japan, von denen 8 mittels Hochöfen den ersten Produktionsschritt der Roheisenerzeugung selbst durchführen können (NS&SMC 2013, S. 68).

## Strategien von Nippon Sumitomo

Während der Konzentrationsphase der japanischen Stahlindustrie fusionierten 1970 die Produzenten *Yawata* (siehe Abb. 7) und *Fuji* zu *Nippon Steel*, dem damals größten Stahlproduzenten der Welt (SCHAFMEISTER 1993, S. 132). Beide Unternehmen gingen aus der kartellrechtlichen Zerschlagung der ehemaligen *Japan Iron & Steel Company* 1950 hervor und gehörten zu den *big six* der 1960er Jahre. 2012 fusionierte *Nippon Steel* mit der *Sumitomo Metal Industries Ltd.* (NS&SMC 2013, 70), wodurch mit 47,9 Mio. t Jahresproduktion der zweitgrößte Stahlproduzent der Welt entstand (siehe Abb. 8). Neben *Nippon Sumitomo* und dem Weltmarktführer *Arcelor Mittal* finden sich auf den ersten acht Rangplätzen fünf chinesische Unternehmen sowie die südkoreanische POSCO. Diese Rangliste spiegelt die Dominanz Chinas als weltweit größter Stahlproduzent wieder.

Bei Sumitomo Metal handelt es sich um einen Teilbetrieb eines horizontalen *keiretsu*, welcher neben dieser Sparte auch Unternehmen aus den Sektoren Chemie, Maschinenbau und Handel umfasst. Das Agglomerat umfasst mit der *Sumitomo Trust and Banking* eine Hausbank, welche – wie auch bei anderen *keiretsus* – der Unternehmensgruppe Kredite zu günstigen Konditionen ermöglicht; ferner existiert mit der *Sumitomo Shoji* eine Handelsgesellschaft (*sōgō shōsha*), welche die erzeugten Produkte der Industrieunternehmen weltweit vertreibt. Der Fusionspartner Nippon Steel hingegen war nicht Teil eines solchen horizontalen Unternehmensgeflechtes gewesen (ELI 1994, S. 268ff.).

**Abb. 8: Weltgrößte stahlproduzierende Unternehmen 2012 (Angaben in Mio. t)**  
(eigene Darstellung nach WORLD STEEL ASSOCIATION 2013)



Daher lassen sich durch die Fusion Nippon Steel mit Sumitomo Metal vermutlich industrielle Synergieeffekte erzielen, die über die Summe der Produktionskapazitäten beider Stahlproduzenten hinausgehen. Zusätzlich kann Nippon Steel als Teil von Sumitomo Metal nun privilegierten Zugang zu den Dienstleistungen des Sumitomo-*keiretsus* erhalten.

Aus der Fusion ergibt sich die Möglichkeit, angesichts eines stagnierenden Binnenmarktes bei gleichzeitiger Konkurrenz von Stahlproduzenten aus China durch Skaleneffekte seine Wettbewerbsfähigkeit zu steigern. Dabei sollen die Reorganisation der Produktion und die Zusammenlegung der Führungs- sowie der Forschungs- und Entwicklungsabteilungen zu jährlichen Einsparungen in Höhe von mindestens 200 Mrd. Yen (ca. 1,4 Mrd. Euro) führen (NS&SMC 2013, S. 4). Grundsätzlich soll die Phase der Harmonisierung beider Unternehmen im Sommer 2013 abgeschlossen sein. Vor der Fusion unterschieden sich die Produktpaletten beider Unternehmen teilweise: während ein Schwerpunkt von Sumitomo Metal die Herstellung von Rohren für Pipelines war, konzentrierte sich Nippon Steel auf Stahlbleche für die

Automobilproduktion (REPRÄSENTANTEN von NS&SMC 2013). Durch Diversifizierung der Produktpalette ist nun theoretisch eine geringere Krisenanfälligkeit bei Nachfrageschwankungen für verschiedene Stahlprodukte zu erwarten (KASAGAMI/VACHER 2013).

Um die Rohstoffkosten zu senken, liegt ein wichtiger Fokus der Forschungsabteilung auf Technologien, welche es erlauben, Erze und Kohle geringerer Qualität für die Stahlproduktion verwenden zu können (NS&SMC 2013, S. 33). Zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit sollen auch Energiekosten durch eigene Stromerzeugung minimiert werden. Nach eigenen Angaben produziert Nippon Sumitomo 85% der benötigten Energie in werkseigenen Kraftwerken, die vor allem aus anfallenden Koks- und Hochofengasen Strom generieren. Daneben gehören Technologien zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes zu den Merkmalen, mit denen sich Nippon Sumitomo in seiner Öffentlichkeitsarbeit als nachhaltiges Unternehmen präsentiert (NS&SMC 2013, S. 38ff.). Besondere Beachtung verdient dabei eine Technologie, mit der Kunststoffabfälle in Koksöfen recycelt werden. Diese Technologie wurde von Nippon Steel entwickelt und 2000 in den Werken Kimitsu und Nagoya weltweit zum ersten Mal eingesetzt. Koksöfen dienen generell dazu, Kohle in sauerstofffreier Atmosphäre so stark zu erhitzen, dass leichtflüchtige Bestandteile wie Schwefel und diverse andere Gase abgeleitet werden können, während kohlenstoffreiches Koks verbleibt. Interessanterweise lassen sich in der Hitze dieser Koksöfen auch Kunststoffabfälle in ihre chemischen Bestandteile zerlegen, wobei Teer und Leichtöl (40%) als Rohstoffe für chemische Produkte, Koksofengase (40%) zur Energieerzeugung und Koks (20%) entstehen. Letzteres wird - wie Koks auf Kohlenbasis - zur Reduktion von Eisenerzen in Hochöfen eingesetzt. So kann der größte Teil der Plastikabfälle von Nippon Steel industriell genutzt beziehungsweise an die chemische Industrie verkauft werden. Allerdings ist die Kapazität dieses Verfahrens begrenzt, da der Massenanteil von Kunststoffen in einem Kokssofen nicht über 1% liegen sollte, um die Qualität des Kokses auf diese Weise nicht zu beeinträchtigen. Würden sämtliche Koksöfen Japans dieses Recyclingverfahren einführen, ließen sich ungefähr 6% der jährlich in Japan anfallenden Plastikabfälle verwerten (KATO ET AL. 2006, S. 75ff.).

Im Einklang mit der allgemeinen japanischen Strategie setzt auch Nippon Sumitomo seit den 1980er Jahren auf spezielle Stahlprodukte. Der Automobilssektor wird bspw. mit innovativen kollisionsfesten und ultraleichten Stählen bedient, die zur Einsparung von Sprit beitragen sollen. Einen weiteren internationalen Wachstumsmarkt stellen die von Nippon Sumitomo produzierten nahtlosen Rohre für Öl- und Gaspipelines dar, welche auch den zunehmend ungünstigen Bedingungen von Förderstätten in Polargebieten und der Tiefsee standhalten (NS&SMC 2013, S. 20ff.). Die Anteile bei Patenten und bei Ausgaben für Forschung und Entwicklung sei dabei höher als bei Konkurrenten in der Spezialstahlproduktion, zu denen vor allem sonstige japanische und deutsche Unternehmen sowie die südkoreanische POSCO zählen würden (REPRÄSENTANTEN VON NS&SMC 2013).

Die Fusion von Nippon und Sumitomo diene laut Aussage des ehemaligen Präsidenten von Nippon Steel unter anderem auch dazu, Finanz- und Managementkapazitäten für die Expansion ins Ausland zusammenzulegen. Dadurch sollten vor allem Exportschwierigkeiten vor dem Hintergrund des damals noch stärkeren Yen umgangen werden (SOBLE/WHIPP 2011). Interessant sind dabei insbesondere Wachstumsmärkte in südasiatischen Ländern wie Thailand und Indien, in denen Nippon Sumitomo Produktionsniederlassungen errichtete; hier werden hauptsächlich Stahlprodukte für den Automobilssektor in diesen Ländern hergestellt. Da mehrere japanische Fahrzeughersteller in diesen Volkswirtschaften auch eigene Fabriken betreiben, ist zu vermuten, dass Nippon Sumitomo bereits bestehenden Kunden auf neue Märkte gefolgt ist. Neben räumlicher Nähe zu weiterverarbeitenden Industrien ergibt sich durch eigene Niederlassungen auch die Möglichkeit, mit Abnehmern gemeinsam neue Stahlprodukte zu entwickeln, die speziell auf deren Bedürfnisse zugeschnitten sind (NS&SMC 2013, S. 20f.). In den ausländischen Niederlassungen findet vor allem die Endfertigung von Stahlprodukten statt, welche sich durch das Formen, Walzen und Beschichten des Rohstahls auszeichnet

(REPRÄSENTANTEN VON NS&SMC 2013). Im Oktober 2013 begann Nippon Sumitomo mit der Produktion von Spezialstählen in Thailand, gefolgt von einem Werk in Vietnam im November. Ferner sollen einzelne Fertigungsstrecken 2015 ebenso in China errichtet werden (THE JAPAN TIMES, 2013). Das Unternehmen hat die Absicht, binnen fünf bis zehn Jahren einen globalen Output von jährlich 60-70 Mio. t Stahl zu erreichen, wobei der Zuwachs aufgrund des stagnierenden Binnenmarktes insbesondere durch ausländische Produktionsniederlassungen erfolgen soll (NS&SMC 2013, S. 6).

## **Ausblick**

Eine Gesamtbetrachtung dieser Strategien lässt den Schluss zu, dass es zumindest großen und innovativen Unternehmen wie Nippon Sumitomo – oder auch JFE – gelingen könnte, in den nächsten Jahren ihre Positionen auf dem japanischen Binnenmarkt zu halten und in Südasien neue Wachstumsmärkte zu erschließen. Anders hingegen wird sich die Situation für kleinere Stahlproduzenten darstellen, die weniger von Skaleneffekten oder Forschungsinvestitionen profitieren können. Vermutlich ist auf dem stagnierenden japanischen Markt mit einem weiteren Konzentrationsprozess zu Gunsten größerer Stahlproduzenten zu rechnen. Gelänge es chinesischen Produzenten zukünftig, durch Qualitätssteigerungen in das Marktsegment hochwertiger Spezialstähle zu dringen, würden japanischen Unternehmen aufgrund höherer Produktionskosten auch in diesem Segment mit neuer Konkurrenz konfrontiert werden. Folglich sind fortwährende Innovationen bei der Organisation sowie Prozessen und Produktion unumgänglich.

## **Literaturverzeichnis**

- ELI, M. (1994): Die Bedeutung wirtschaftlicher Verbundgruppen: Netzwerkstruktur und Keiretsu-Effekt. In: Mayer, H. J./Pohl, M. (Hrsg.): Länderbericht Japan. Bundeszentrale für politische Bildung, Bonn, S. 265-277.
- FRANCK, P. (1988): Learning from Japan: Plant Imports and Technology Transfer in the Chinese Iron and Steel Industry. In: Journal of the Japanese and International Economies, Vol. 2, S. 42-62.
- INTERNATIONAL IRON AND STEEL INSTITUTE (1980-2013): Steel Statistical Yearbook 1980-2013. Brüssel.
- KASAGAMI, T./VACHER, C. (2013): Gespräche mit Takashi Kasagami und Charles Vacher am 22.08.2013
- KATO, K./FUKUNDA, K./ KONDOH, H./NOMURA, S./UEMATSU, H. (2006): Development of Waste Plastics Recycling Process Using Coke Oven. In: Nippon Steel Technical Report, No. 94, S. 75-79. Im Internet: <http://www.nssmc.com/en/tech/report/nsc/pdf/n9413.pdf>. (letzter Zugriff: 31/01/2014).
- LIEBERMAN, M. B./JOHNSON, D. R. (1999): Comparative productivity of Japanese and U.S. steel producers, 1958-1993. In: Japan and the World Economy, Vol. 11, S. 1-27.
- NS&SMC (NIPPON STEEL & SUMITOMO METAL CORPORATION) (2012): Kimitsu Works. Tokyo.
- NS&SMC (NIPPON STEEL & SUMITOMO METAL CORPORATION) (2013): Annual Report 2013. Tokyo.
- OHASHI, H. (2005): Learning by doing, export subsidies, and industry growth: Japanese steel in the 1950s and 1960s. In: Journal of International Economics, Vol. 66, S. 297– 323.

- OHTSU, M./IMANARI, T. (2002): Inside Japanese Business. A Narrative History, 1960-2000. East Gate, New York City.
- OPEN STREET MAP (2014): Tokioter Bucht. Im Internet: <http://www.openstreetmap.de>. (letzter Zugriff: 27/11/2013).
- REPRÄSENTANTEN VON NS&SMC (NIPPON STEEL & SUMITOMO METAL CORPORATION) (2013): Vortrag / Gespräch mit mehreren Repräsentanten am Standort Kimitsu vom 22.8.2013.
- SATO, H. (2009): The Iron and Steel Industry in Asia: Development and Restructuring. In: Institute of Developing Economies, Discussion Paper No. 210. Im Internet: <http://ir.ide.go.jp/dspace/bitstream/2344/855/1/210.pdf>. (letzter Zugriff: 01/2014).
- SCHAFMEISTER, H. (1993): Unternehmenspolitik in der Stahlindustrie: ein Vergleich zwischen den Vereinigten Staaten von Amerika, Japan und der Bundesrepublik Deutschland. Lang, Frankfurt am Main.
- SCHEPPACH, W. (1972): Die japanische Stahlindustrie. Institut für Asienkunde, Hamburg.
- SOBLE, J./WHIPP, L. (2011): Nippon and Sumitomo in steel tie-up. In: Financial Times, Internetausgabe vom 3.2.2011. Im Internet: <http://www.ft.com/intl/cms/s/0/953851a6-2f6a-11e0-834f-00144feabdc0.html#axzz2s0GePrxr>. (letzter Zugriff: 27/01/2014).
- TAN, H. W. (1994): Troubled industries in the United States and Japan. St. Martin's Press, New York.
- THE JAPAN TIMES (2013): Steel-makers target high-end market in Asia. In: The Japan Times, Internetausgabe vom 2.12.2013. Im Internet: <http://www.japantimes.co.jp/news/2013/12/02/business/steel-makers-target-high-end-market-in-asia/#.UtRlFdLuJrl>. (letzter Zugriff: 23/01/2014).
- WORLD STEEL ASSOCIATION (2013): Top steel-producing companies 2012. Im Internet: <http://www.worldsteel.org/statistics/top-producers.html>. (letzter Zugriff: 12/01/2014).

23. August 2013

## Tokio – eine Global City ohne sozialräumliche Disparitäten? Ein Vergleich der Stadtbezirke Minato, Shinjuku und Taito

MARCO TELSCHOW / LINA WEGENER  
テルシヨウ, マルコ / ウェゲナ, リナ



Abb. 1: Die Metropolregion Tokio mit Darstellung der Besuchspunkte des 5. Exkursionstags (ATLAS DER WELT 2013)

### Besuchspunkte:

- Gruppenarbeit zu sozialer Ungleichheit in Tokio (Minato, Shinjuku und Taito)
- Exkurs: Besuch der Wirtschaftsabteilung der Deutschen Botschaft in Tokio (Vortrag von DR. GÖRGENS)
- Exkurs: Besuch der University of Tokyo (Vortrag von PROF. DR. MATSUBARA)



Abb. 2: Japan (DIERCKE WELTATLAS 2008, S. 169)

Am fünften Tag der Exkursion, dem 23.08.2013, wurden weitere Aspekte der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung Japans und speziell des Stadtraums von Tokio betrachtet. Hierfür diente der Besuch der Wirtschaftsabteilung der Deutschen Botschaft in Tokio, bei dem die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Deutschland und Japan erläutert und diskutiert wurden (vgl. Exkurs I). Um einen detaillierteren Einblick in die wirtschaftliche Entwicklung und die akademische Betrachtung der Wirtschaft in Japan zu erhalten, fand am Nachmittag dieses Tages ein Vortrag an der Universität in Tokio statt (vgl. Exkurs II). Hierbei wurde auch auf ein sehr aktuelles Thema der Wirtschaftsgeographie eingegangen, der Clusterbildung und deren Einfluss auf die wirtschaftliche Entwicklung. Neben dieser spielt aber auch die sozialräumliche Entwicklung eines Landes eine immens wichtige Rolle, auf die im weiteren Verlauf dieser Arbeit näher eingegangen werden soll.

Des Weiteren ermöglichte der Tag allen Exkursionsteilnehmern eine Methode der empirischen Sozialforschung anzuwenden. Hierbei wurde mit Hilfe eines teilstandardisierten Beobachtungsleitfadens die sozialräumliche Situation in drei Bezirken von Tokio untersucht. Die Ergebnisse dieser Untersuchung sollen in diesem Bericht dargestellt und ausgewertet werden, um einen Überblick über sozialräumliche Polarisierungsprozesse in Tokio zu erhalten. Schließlich wird der Bericht mit einem Ausblick über zukünftige Prognosen zu sozialräumlichen Disparitäten in Japan eine inhaltliche Abrundung finden.

## **Soziale Ungleichheiten in Tokio**

In der internationalen Stadtforschung wird bereits seit einigen Jahren von einer erneuten Verschärfung sozialer Gegensätze und sozialräumlicher Segregation in Metropolen gesprochen. Dies gilt insbesondere seit dem Buch von SASKIA SASSEN mit dem Titel „The Global City: New York, London, Tokyo“ (SASSEN 1991). Hierbei beschreibt sie die sogenannten Global Cities als bedeutende Schaltzentralen einer global agierenden Wirtschaft, die allerdings auch soziale Ungleichheiten verschärfen.

Die in diesem Werk beschriebene Polarisierungsthese hat einerseits viel Anklang gefunden, andererseits aber auch fundamentale Kritik ausgelöst. So wird ihre weltweite Gültigkeit stark hinterfragt. Dies gilt nicht nur für die Metropolen Europas, wo eine überwiegend soziale Marktwirtschaft das Auftreten extremer sozialer Gegensätze verhindern müsste, sondern auch für die Metropolen Japans. Folglich wird insbesondere für Japan die These des sogenannten „developmental state“ (SASSEN 2001, S. 2537) angeführt. Dabei werden dem Staat im Rahmen eines kapitalistischen Systems zahlreiche Interventionsmöglichkeiten (Regulierung, Planung) zugestanden, die soziale, wirtschaftliche oder regionale Disparitäten entschärfen sollen. In diesem Zusammenhang wird Japan auch häufig als ein Land bezeichnet, in dem weitgehend konfliktfreie Stadtgesellschaften vorherrschen (JOHNSON 1999).

Sozialräumliche Segregation in Metropolen ist besonders gut für westliche Industrieländer dokumentiert. Dieser soziale und ökonomische Wandel vollzieht sich in diesen Nationen seit mehr als zwei Jahrzehnten und geht besonders in den Großstädten mit einer deutlichen Verschärfung der sozialen Ungleichheit innerhalb der Bevölkerung einher. Hierbei sind es vor allem die Prozesse der Deindustrialisierung und der Tertiärisierung der städtischen Wirtschaft, die zu wachsenden Einkommensunterschieden und einer steigenden Arbeitslosigkeit und Armut führen. Weitere Faktoren sind Veränderungen der Familien- und Haushaltsstrukturen sowie die Zunahme von Bevölkerungsgruppen mit Migrationshintergrund. Diese Entwicklungen zeigen starke Tendenzen der sozialen Spaltung auf, die sich in Städten insbesondere räumlich manifestieren. Deutlich wird diese Polarisierung vor allem durch eine ungleiche Verteilung der Wohnstandorte sozialer Gruppen (FARWICK 2007, S.111).

Tokio, die japanische Hauptstadt, ist in diesen Diskurs um sozialräumliche Disparitäten bislang nur am Rande betrachtet worden. In einigen Publikationen zu diesem Thema wird Tokio entweder mit sozial stark polarisierten Metropolen wie New York, Paris oder London weitgehend gleichgesetzt, oder es wird behauptet, dass Tokio eine von gesellschaftlichen Disparitäten

weitgehend unberührte Stadt ist. Als Gründe hierfür werden der homogene Charakter der japanischen Gesellschaft und eine auf den sozialen und regionalen Ausgleich bedachte Politik angeführt (LÜTZELER 2008, S. 73ff.).

Vor dem Hintergrund dieser sehr unterschiedlichen Standpunkte soll die Entwicklung und das gegenwärtige Ausmaß der sozialen und sozialräumlichen Differenzierung in Tokio untersucht werden. Besondere Beachtung erhalten dabei die bauliche Anordnung der Quartiere, die soziale Infrastruktur, die Einzelhandelslandschaft sowie sozialräumliche Erscheinungen, wie z.B. die räumliche Konzentration von Erwerbslosen. Der Analyse liegt die folgende Hauptfrage zugrunde: Tokio – eine Global City ohne sozialräumliche Disparitäten?

Nach der Veröffentlichung der Arbeit von SASKIA SASSEN sind keine weiteren, sich auf empirische Analysen stützenden Monographien in einer westlichen Sprache erschienen, die gegebenenfalls vorhandene oder sich entwickelnde Segregationsprozesse in Tokio untersucht haben. Aus diesem Grund stellte die Habilitationsschrift von RALPH LÜTZELER einen nennenswerten Beitrag zu dieser Thematik dar. Dabei wird bereits seit den späten 1990er Jahren über soziale Ungleichheit in Japan, unter dem Schlagwort „Kluft-Gesellschaft“ (*kakusa shakai*), intensiv diskutiert (LÜTZELER 2008, S. 79). RALPH LÜTZELER geht in seiner Habilitationsschrift auf soziale Disparitäten in drei Stadtbezirken ein, die er als Fallbeispiele betrachtet. Diese sind Minato, Shinjuku und Taito. Die Entwicklung und das gegenwärtige Ausmaß der sozialen und sozialräumlichen Differenzierung in Tokio soll mit Hilfe dieses Berichts erneut betrachtet und somit aktualisiert werden, um einen weiteren Beitrag zu dieser Diskussion leisten zu können.

### Beschreibung der Fallbeispiele

Dieser Abschnitt konzentriert sich auf die schon erwähnten drei Stadtbezirke Tokios, die bereits von RALPH LÜTZELER untersucht wurden. Zum Grundverständnis der jeweiligen Gegebenheiten in Minato, Shinjuku und Taito werden diese Bezirke im Folgenden detaillierter beschrieben. Die japanische Hauptstadt besitzt insgesamt 23 Stadtbezirke, welche teilweise sehr unterschiedliche Strukturen aufweisen. Demnach sind auch die drei ausgewählten Fallbeispiele bezogen auf Lage, Größe und Einwohnerstruktur heterogen. Die Bevölkerungsentwicklung der Untersuchungsgebiete wird in der Abb. 3 graphisch dargestellt. Während die Gesamtbevölkerung von Tokio in den letzten 60 Jahren um knapp zwei Millionen Einwohner angewachsen ist, sind die Einwohnerzahlen von Minato, Shinjuku und Taito zurückgegangen. Den stärksten Bevölkerungsrückgang verzeichnete dabei der Bezirk Taito. Die Gründe hierfür sind

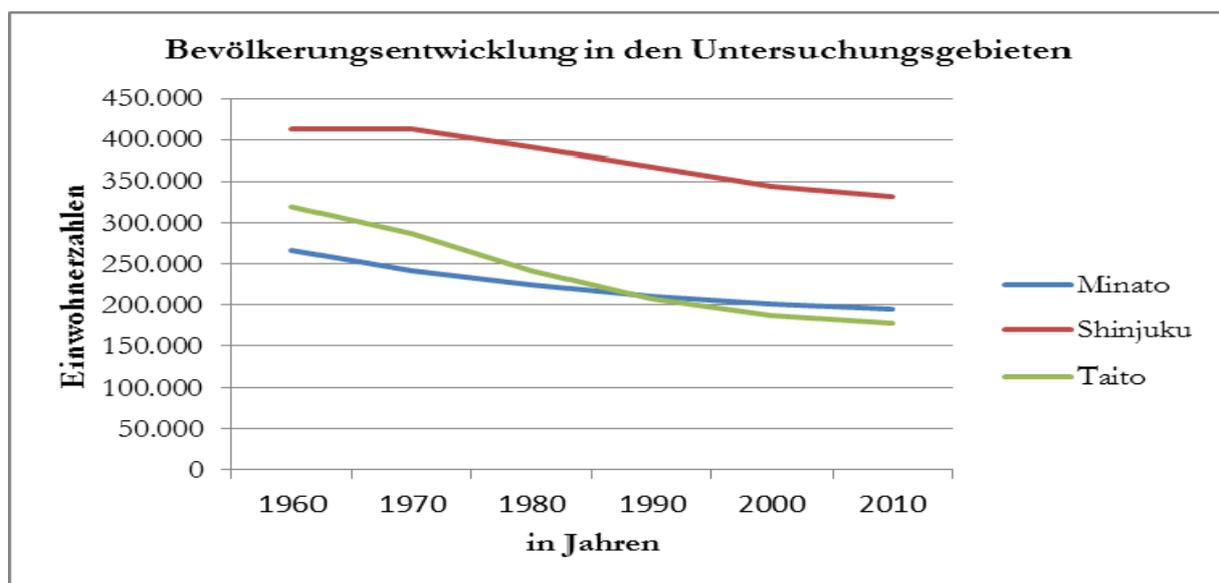
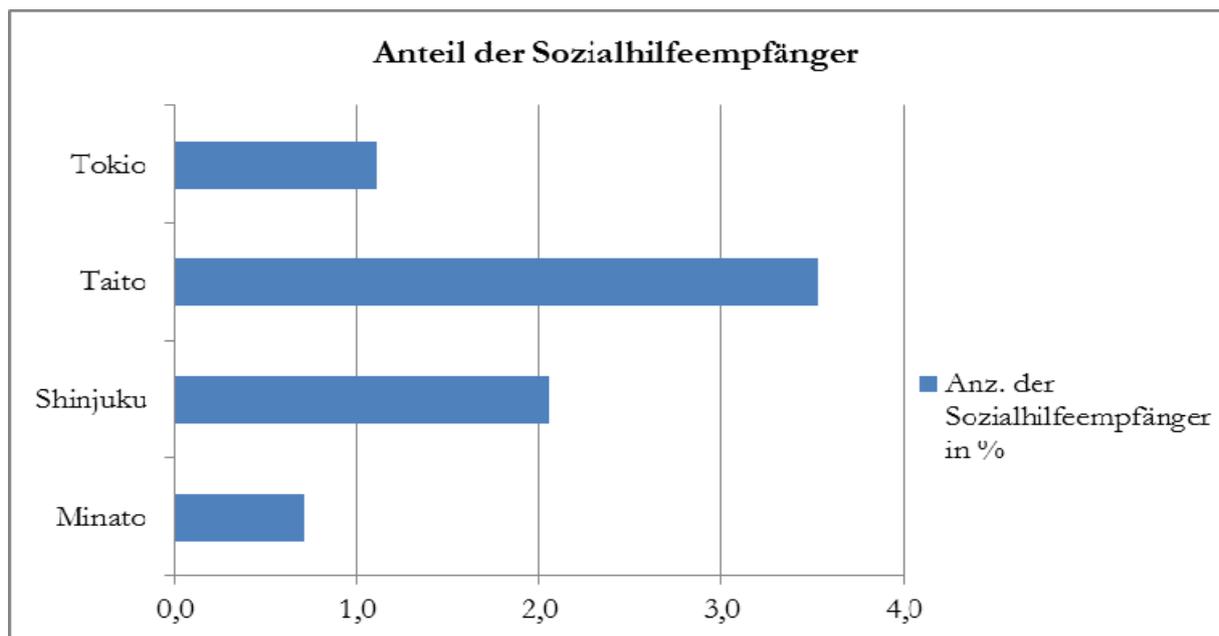


Abb. 3: Bevölkerungsentwicklung der Untersuchungsgebiete (MINISTRY OF INTERNAL AFFAIRS AND COMMUNICATIONS. BUREAU OF GENERAL AFFAIRS, TMG, 2011)

vielschichtig. Der urbane Bevölkerungsrückgang bis zum Ende der 1960er Jahre war sehr stark mit einer selektiven Abwanderung von Familien mit Kindern in den ländlichen Raum verbunden. Obendrein spielten andere Faktoren, wie beispielsweise die allgemein verringerte Kinderzahl, eine entscheidende Rolle (LÜTZELER 2008).

Zudem variiert die Anzahl der Personen, die auf finanzielle Hilfen vom Staat angewiesen sind in den drei Untersuchungsgebieten. In der Abb. 4 wird der prozentuale Anteil der Sozialhilfeempfänger in Tokio und den drei Untersuchungsgebieten dargestellt. Anhand dieser Graphik wird deutlich, dass die Bezirke Taito und Shinjuku im Vergleich zu Tokio einen überdurchschnittlich hohen Anteil an Sozialhilfeempfängern aufweisen. Diesbezüglich hat der Bezirk Minato eine geringere Quote (BUREAU OF SOCIAL WELFARE AND PUBLIC HEALTH, TMG, 2011).



**Abb. 4: Anteil der Sozialhilfeempfänger in den Untersuchungsgebieten 2010**  
(BUREAU OF SOCIAL WELFARE AND PUBLIC HEALTH, TMG, 2011)

#### *Minato*

Schon zur *Edo-Zeit* (1603 bis 1868) gehörte das heutige Areal des Stadtbezirks Minato (dt. Hafen) überwiegend zum engeren Stadtgebiet von Edo (dem heutigen Tokio). An der Stelle wo der Fluss Furukawa (vgl. Abb. 7), welcher den Bezirk von Ost nach West durchquert, in die Bucht von Edo mündet, lag früher das Gelände des *Zōjō*-Tempels. Dieses Gebiet ist bis heute zum *Shiba*-Park umgestaltet worden und beherbergt unter anderem eines der Wahrzeichen Tokios – den „Tokyo Tower“ (vgl. Abb. 5 und 6) (LÜTZELER 2008, S. 288).



Abb. 5 und 6: Blick vom *World Trade Center Building* in Minato auf den *Tokyo Tower* und den *Shiba-Park* (TELSCHOW 2013)

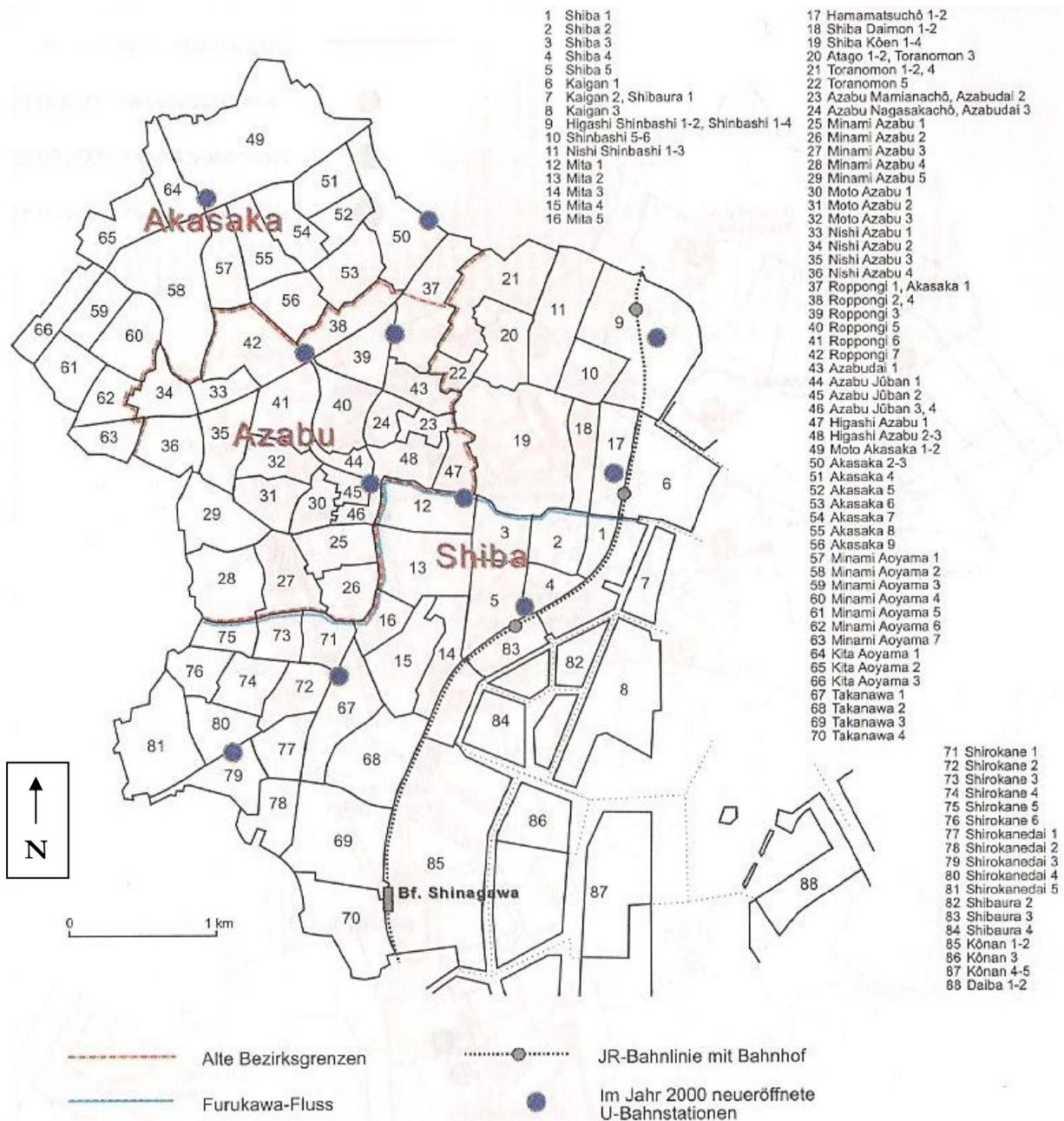


Abb. 7: Stadtbezirk Minato: Administrative Gliederung und wichtige Verkehrsinfrastruktur (LÜTZELER 2008, S. 403)

Während der *Meji*-Zeit (1868 bis 1912) lag an der Flussmündung des Furukawa auch eines der berüchtigtsten Armenviertel (*Shin'ami-chō*) der japanischen Hauptstadt. Dieser Teil des späteren Bezirks Minato stellte demzufolge keine bevorzugte Wohngegend dar. Der Bezirk Minato resultierte 1947 aus der Vereinigung der damaligen Stadtbezirke Akasaka, Azabu und Shiba, die zuvor wiederum im Rahmen der Neugliederung Tokios in Bezirke (*ku*) im Jahr 1878 entstanden. Des Weiteren vergrößerte sich das Gebiet seit der Meji-Zeit erheblich durch Landaufschüttungen. Folglich stellt die gesamte Fläche östlich der Japan-Railways (JR)-Bahnstrecke vom Distrikt *Kaigan 1* (administrative Einheit Nr. 6) an südwärts Aufschüttungsland dar (vgl. Abb. 7). Genutzt wurde dieses Areal zunächst als Industriezone und Lagerfläche, seit einigen Jahrzehnten aber ebenso als Standort des öffentlichen Wohnungsbaus. Mitte der 1990er Jahre wurde zudem die Ansiedlung des Distrikts *Daiba* (administrative Einheit Nr. 88) realisiert (vgl. Abb. 7). Der Nordteil des alten Bezirks Shiba bildet heute den südlichen Abschluss der um den Tokioter Hauptbahnhof gelegenen City von Tokio. Der Süden des ursprünglichen Bezirks Shiba konnte sich aufgrund seiner Nähe zu der nach Westjapan führenden *Tōkaidō*-Straße schon seit der Meji-Zeit als gehobenes Wohnviertel etablieren (LÜTZELER 2008, S. 289).

Ende des 19. Jahrhunderts siedelten sich diverse ausländische Botschaften in diesem Bezirk an. Darüber hinaus begünstigte die Nähe des Regierungsareals noch vor dem Zweiten Weltkrieg die Entstehung eines Unterhaltungsviertels im nördlichen und heutigen Akasaka 2 und 3 (administrative Einheit Nr. 50) (vgl. Abb. 7). Die erhöhte Lage der Terrassenflächen begünstigte hier die Ansiedlung zwei der wichtigsten privaten Fernsehanstalten Japans (*Terebi Asahi* und *TBS*), da bereits durch den Bau niedriger Sendemasten die Programme gut im Stadtgebiet empfangen werden konnten. Das erhöhte Wachstum Tokios und die gestiegenen Anforderungen an die Empfangsqualität waren zudem die Hauptursachen für den Bau eines Fernsehturms im Jahre 1958 – des „Tokyo-Towers“ an diesem Standort; Die Existenz der Fernsehanstalten sowie das vielfältige Unterhaltungs- und auch Konsumangebot führte dazu, dass unter anderem Schauspieler beziehungsweise Medienpersönlichkeiten ihren Wohnsitz nach Akasaka oder Azabu verlagerten, wodurch das Gebiet seinen Status als exklusive Wohngegend festigen konnte (LÜTZELER 2008, S. 288ff.).

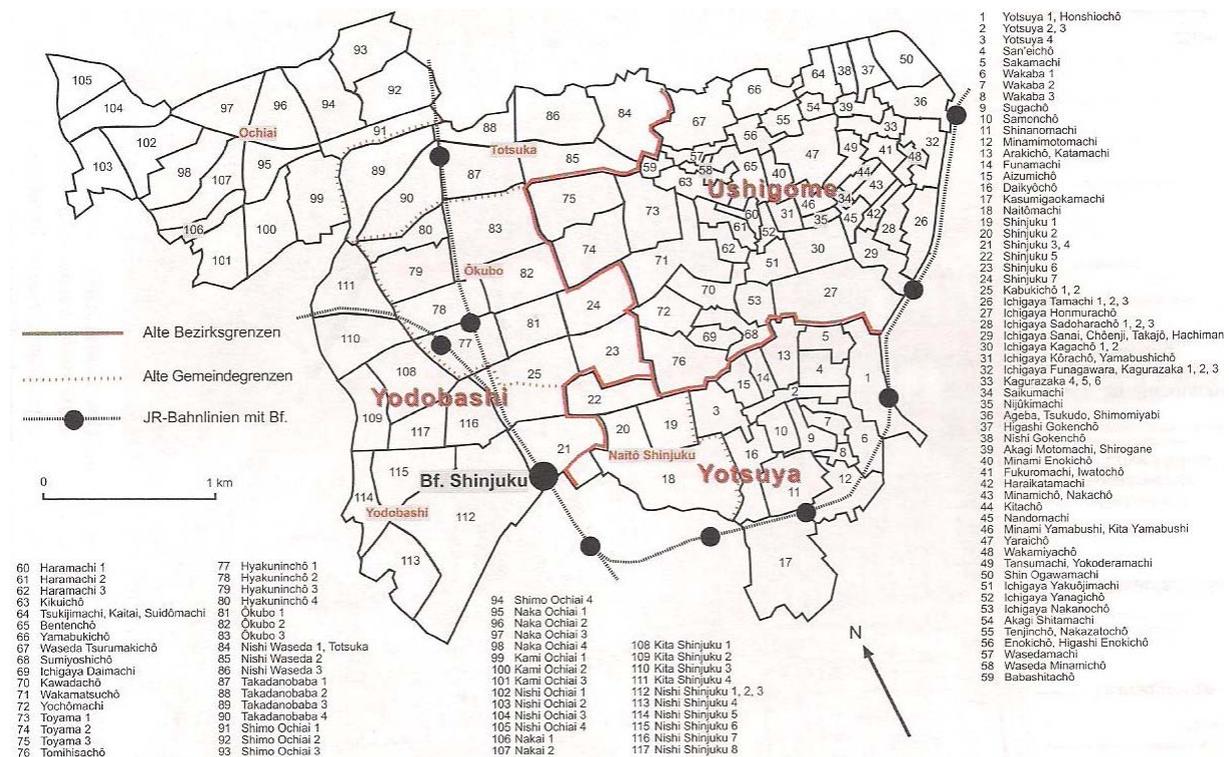
Seit dem Ende des 20. Jahrhunderts wird Minato auch verstärkt in Bezug auf Prozesse der Gentrifizierung in Verbindung gebracht. Die zentralen und profitablen Grundstücke auf dem Wohnungsmarkt Tokios waren und sind gefragt, sodass diverse Großwohnprojekte (insbesondere Eigentumswohnungen) in den letzten Jahren realisiert worden sind. Ergänzt wurden diese vor allem durch den Bau exklusiver Büro- und Hotelgebäude. Somit wurde der Bezirk auch sozial aufgewertet, da der Anteil von Beschäftigten im höheren Dienstleistungssektor anstieg (LÜTZELER 2008, S. 299f., S. 314 ff.).

### *Shinjuku*

Der Stadtbezirk Shinjuku entstand im Jahr 1947 durch Zusammenlegung der drei älteren Bezirke Yotsuya, Ushigome und Yodobashi (vgl. Abb. 8). Da sich in der Meji-Zeit das Regierungsviertel südlich und nicht westlich des Kaiserpalastes etablierte, konnten sich die im Westen liegenden Territorien von Yotsuya und Ushigome nur teilweise zu bevorzugten Wohngebieten entwickeln. Speziell Yotsuya war von zahlreichen Händler- und Handwerkerfamilien besiedelt und wies einen für den Westen von Tokio erstaunlich hohen Anteil armer Bevölkerungsgruppen auf. Der frühere Bezirk Yodobashi zog nach dem Zweiten Weltkrieg eher jüngere und alleinstehende Personen und damit ein ebenfalls nicht gerade wohlhabendes Wohnklientel an (LÜTZELER 2008, S. 320).

Die funktionale Entwicklung des Bezirks ist seit der späten Meji-Zeit untrennbar mit dem Aufstieg der Viertel um den Bahnhof Shinjuku zum größten kommerziellen und administrativen Zentrum von Tokio außerhalb des östlich des Kaiserpalastes gelegenen traditionellen City-

Bereichs verbunden. Der Bahnhof Shinjuku wurde 1885 eröffnet und war zuerst insbesondere für den Güterverkehr bedeutend. Im frühen 20. Jahrhundert machten diverse Verkehrsgesellschaften Shinjuku zu einem Knotenpunkt des Eisenbahnverkehrs. So wurde durch die *Keiō*-Bahngesellschaft im Jahre 1915 beispielsweise die erste private Vorortbahn mit Endhaltepunkt in Shinjuku in Betrieb genommen. Als Folge des Großen *Kantō*-Erdbebens von 1923 wurden die geologisch stabileren und demgemäß weitgehend unzerstört gebliebenen Terrassenflächen im Westen Tokios endgültig zu beliebten Wohnvororten. Hierdurch stieg auch das Fahrgastaufkommen des Bahnhofs Shinjuku beträchtlich an, sodass sich ein wichtiges kommerzielles Oberzentrum (Shinjuku 3 (administrative Einheit Nr. 21); vgl. Abb. 8) entwickeln konnte. Dieses war räumlich im Wesentlichen auf das unmittelbare Gebiet östlich des Bahnhofs beschränkt (LÜTZELER 2008, S. 321).



**Abb. 8: Stadtbezirk Shinjuku: Administrative Gliederung und wichtige Verkehrsinfrastruktur (LÜTZELER 2008, S. 405)**

Nach dem Zweiten Weltkrieg entstand in Shinjuku nordöstlich des Bahnhofs ein weiteres Quartier (administrative Einheit Nr. 25), welches zu einem Vergnügungsviertel (vgl. Abb. 9 und 10) konzipiert wurde. In diesem sollte ein Theater namens „Kabuki“ gebaut werden, welches jedoch nie realisiert wurde. Was aber blieb, war der Quartiersname *Kabukichō*, welcher sich aus dem nicht errichteten Theater ableitet. Das ursprüngliche Konzept einer gehobenen Unterhaltung ist mit der Zeit allerdings immer mehr verloren gegangen, sodass dieses Viertel seit den 1980er Jahren vor allem durch Kinos, Restaurants, Karaoke-Bars und Nachbars beziehungsweise Strip-Lokalen (unter Einschluss der in Japan verbotenen Prostitution) geprägt ist (LÜTZELER 2008, S. 321f.).



Abb. 9 und 10: Blick nach Kabukichō und das dortige Nachtleben (TELSCHOW 2013)

Ein weiterer Ausbau des Zentrums Shinjuku vollzog sich seit dem Beginn der 1970er Jahre im Areal westlich des Bahnhofs. Die Planungen nahmen jedoch schon mit dem Beschluss des Entwicklungsplans für die Hauptstadtregion von 1958 Gestalt an. Zur Entlastung der City wurden damals drei Bahnhofsbereiche in Tokio als Entwicklungsgebiete und neue Nebenzentren festgelegt, wozu auch die Westseite des Bahnhofs Shinjuku (*Nishi Shinjuku* 1, 2, 3 und 6 (administrative Einheit Nr. 112 und 115); vgl. Abb. 8) zählte. Zwischen 1971 und 1991 entstand hier ein Cluster aus zwölf Bürohochhäusern (vgl. Abb. 11 und 12), worunter sich das 243 Meter hohe Präfektur-Rathaus befindet. Mit dem Umzug des Rathauses aus dem Bezirk Chiyoda nach Shinjuku und der weiteren Zunahme an Einpendlern verband sich zu Beginn der 1990er Jahre die Erwartung, dass sich Shinjuku von einem Nebenzentrum zum „neuen Zentrum“ Tokios entwickeln werde. 90 % aller 2003 in Tokio neugeschaffenen Büroflächen entfielen jedoch auf die drei zentralen Stadtbezirke Chiyoda, Chūō und Minato. Somit dürfte Shinjuku auch in naher Zukunft nicht über seine Funktion als ein kommerzielles und administratives Zentrum der japanischen Hauptstadt hinauswachsen (LÜTZELER 2008, S. 322f.).



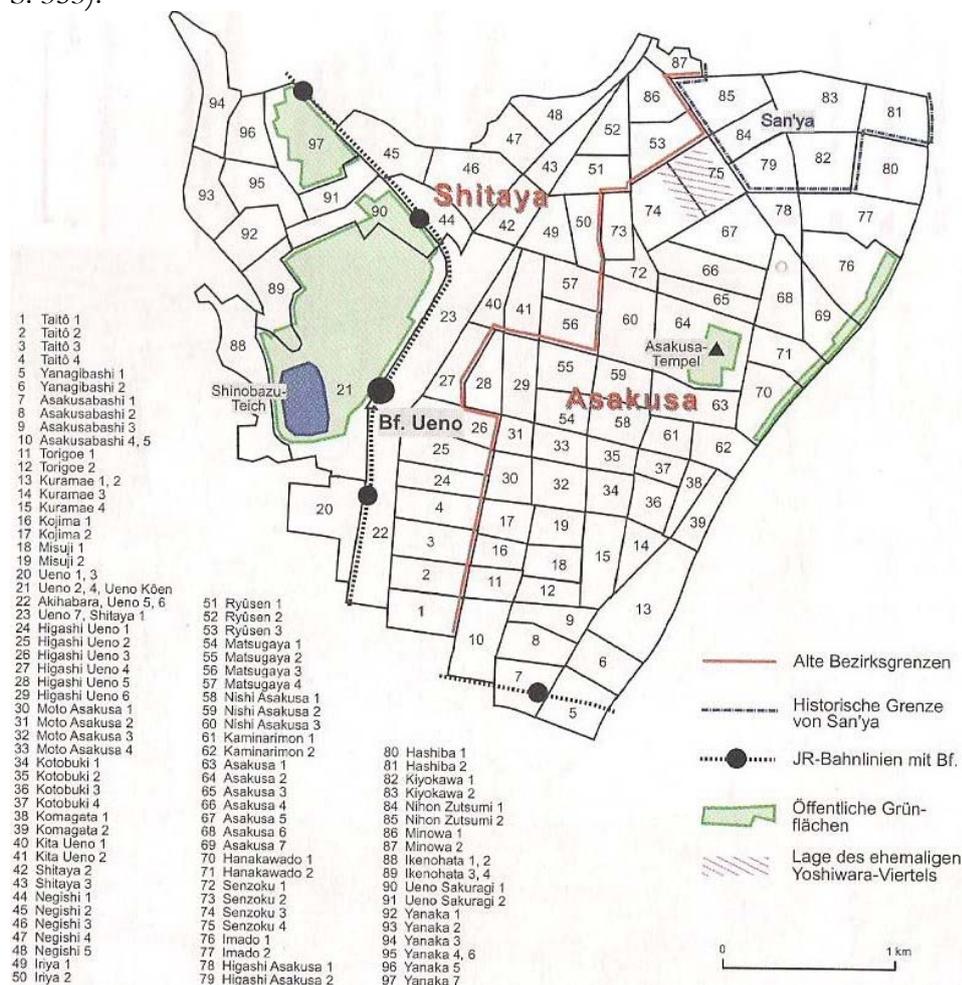
Abb. 11 und 12: Die Skyline bzw. Wolkenkratzer von Shinjuku (TELSCHOW 2013)

### *Taito*

Taito befindet sich östlich des Zentrums von Tokio und ist der 23. Bezirk der japanischen Hauptstadt. Zu Taito zählt das gesamte Gebiet zwischen Ueno und Sumida-gawa. Dabei handelt es sich um eine Region mit hoher historischer Bedeutung. Der Stadtteil ist 10,1 km<sup>2</sup> groß, hat 153.000 Einwohner und entstand wie Minato und Shinjuku im Jahr 1947. Dabei handelte es sich

um einen Zusammenschluss der beiden Bezirke Shitaya und Asakusa. In Taito befinden sich einige Sehenswürdigkeiten mit großer kultureller und historischer Bedeutung. Dazu zählen die Tempelanlagen des *Sensō-ji* in Asakusa, der große *Ueno-Park* und der *Shinobazu-Teich* (vgl. Abb. 13). Auch die gesamte Region um den Bahnhof Ueno gehört zum kulturellen Erbe der japanischen Hauptstadt (LÜTZELER 2008, S. 350).

Einen enormen Einfluss auf die Entwicklung des Stadtgebiets des heutigen Taitos hatte die Lage der nach Osten nach Edo führenden Überlandstraße mit einem westlichen Zweig zum heutigen Bahnhof Ueno. Dieser Verbindung ist sowohl die heutige Präsenz von zahlreichen Tempeln im Bezirk als auch die Entwicklung hin zu einem Pilger- und Unterhaltungszentrum zu verdanken. Während des *Kantō-Erdbebens* im Jahr 1923 wurde das gesamte Gebiet weitgehend zerstört. Trotzdem behielt es in den darauffolgenden Jahren den Status als Unterhaltungszentrum Tokios. Dies wurde zunächst durch den Bau der ersten Untergrundbahn Asiens in diesem Gebiet unterstützt, änderte sich allerdings nach der Fertigstellung des letzten Ringbahnabschnitts im Jahr 1924. Hierdurch wurde Taito, gegenüber dem Gebiet um den Bahnhof Ueno und anderen Zentren der Stadt, in eine Randlage gedrängt. Hinzu kam eine ausgeprägte Marginalisierung des Gebiets nach dem Zweiten Weltkrieg, weil es im Gegensatz zu den als westlich geltenden Subzentren wie Shibuya und Shinjuku als traditionell und überholt galt. Auch in den darauf folgenden Jahrzehnten konnte sich das Gebiet nicht wieder als Nebenzentrum etablieren. Einen kurzen wirtschaftlichen Aufschwung erfuhr der Bezirk zur Zeit der sogenannten „bubble economy“ zwischen 1985 und 1991, als der Bahnhof Ueno kurzfristig zum Endhaltepunkt der nach Norden führenden Expresszüge bestimmt wurde, wodurch der Umsatz der im Bezirk liegenden Geschäfte und Kaufhäuser um etwa zehn Prozent anstieg. Allgemein fußte die wirtschaftliche Basis Taitos auf zahlreichen, teilweise spezialisierten Einzelhandelsgeschäften, welche häufig mit industriellen Rohprodukten oder Fertigprodukten handelten (LÜTZELER 2008, S. 353).



**Abb. 13: Stadtbezirk Taito: Administrative und historische Gliederung sowie wichtige Infrastrukturf lächen** (LÜTZELER 2008, S. 408)

Seit 2000 steigt die Beliebtheit und Attraktivität des Bezirks als Wohnraum, insbesondere bei jungen Erwachsenen. Als Gründe hierfür werden die relative Nähe zum Zentrum von Tokio genannt und die verhältnismäßig niedrigen Preise für Eigentumswohnungen. Der größte Teil Taitos weist eine Mischung aus Wohn- und Gewerbefunktionen auf. Die sozialgeographische Struktur des Bezirks ist in Teilen mit den Durchschnittswerten von Tokio zu vergleichen. Nur einige Gebiete fallen bei näherer Betrachtung auf. Zu diesen zählt unter anderen der Nordosten des Bezirks. Dabei handelt es sich um ein besonders problematisches Stadtgebiet. Neben einer hohen Erwerbslosigkeit ist der Anteil der Bevölkerung über 65 Jahren in diesem Teil des Bezirkes besonders hoch. Dieser beträgt teilweise über 40% an der Gesamtbevölkerung. Auch die lokale Bausubstanz kann als veraltet eingestuft werden. Während der Süden des Bezirks durch Wohnhochhäuser für Familien des Mittelstands charakterisiert wird, ist besonders der Nordosten durch eine sehr dichte und auffällige Bebauung geprägt. Seit den 1960er Jahren wird der heutige Stadtbezirk Taito oft mit dem Phänomen der Tagelöhner in Verbindung gebracht (LÜTZELER 2008, S. 353ff.). Eben dieses sozialräumliche Phänomen ist es, welches SASKIA SASSEN in ihrem Werk „The Global City“ aufgreift und als Beweis für eine zunehmende soziale Polarisierung der japanischen Bevölkerung und für eine drastische Verschärfung der Ungleichheiten bei den Arbeitsverhältnissen anführt (SASSEN 2001, S. 302f.).

Zusätzlich kommt eine weitere sozialräumliche Erscheinung in Taito zum Vorschein. So wurden im Jahr 2002 etwa 1.500 Personen gezählt, die im Freien übernachten mussten, was damals mehr als ein Viertel der Obdachlosen Tokios ausmachte. Neben der schwierigen wirtschaftlichen Situation Taitos werden unter anderem die Alterung der Tagelöhner sowie der Wegfall preiswerten Wohnraums für das Ausmaß der Obdachlosigkeit in diesem Stadtbezirk verantwortlich gemacht (LÜTZELER 2008, S. 358ff.).

Diese kurze Beschreibung verdeutlicht die durchaus zwiespältige Entwicklung des 23. Stadtbezirks der japanischen Hauptstadt. Zum einen wird er als sozialer Brennpunkt mit einer stark ausgeprägten Obdachlosigkeit und Tagelöhnern in Verbindung gebracht, zum anderen stellt er in den letzten Jahren eine beliebte Anlaufstelle für junge Familien dar.

### **Methodische Vorgehensweise**

Bei einer sogenannten Beobachtung handelt es sich um eine der zentralen Datenerhebungsmethoden der empirischen Sozialforschung, mit deren Hilfe räumliche Merkmale sowie sozialräumliche Prozesse betrachtet werden können (LAATZ 1993, S. 169). Im Vorfeld der Exkursion wurde ein Beobachtungsleitfaden entwickelt, der die sozialräumliche Situation in den drei Stadtbezirken aufgreifen und darstellen sollte. Dabei handelt es sich um einen Leitfaden, welcher die bauliche Substanz, die Art der Bebauung, die Gewerbe- und Einzelhandelsstruktur und das -niveau erfassen soll. Hinzu kamen Einschätzungen zum durchschnittlichen Alter der Bevölkerung und zu sozialen Phänomenen wie beispielsweise dem Grad der Obdachlosigkeit. Schließlich hatten die Beobachtenden stets die Möglichkeit, weitere Auffälligkeiten zu vermerken. Der Leitfaden war also sowohl mit standardisierten als auch offenen Fragen versehen.

Die teilstandardisierte Beobachtung stellt eine sinnvolle Methode dar, um einen Überblick über sozialräumliche Phänomene zu erhalten und ein Gebiet besser kennenzulernen. Mit Hilfe des Beobachtungsleitfadens konnten sich die Studierenden dem jeweiligen Gebiet unter Berücksichtigung einer wissenschaftlichen Fragestellung nähern. Die Erstellung des Leitfadens unsererseits stellte allerdings eine gewisse Herausforderung dar, weil Studien, welche sich mit sozialräumlichen Prozessen wie Segregation, Gentrifizierung oder Polarisierung beschäftigen, bisher hauptsächlich in Nordamerika oder Europa durchgeführt wurden.

Die drei Fallbeispiele Minato, Shinjuku und Taito wurden gewählt, da sich bereits RALPH LÜTZELER im Jahre 2008 mit diesen Gebieten intensiv auseinandergesetzt hat. Somit konnte auf

einige Informationen zu den Gebieten zurückgegriffen werden und seine damaligen Ergebnisse überprüft werden. Die Exkursionsteilnehmer wurden nach einer kurzen Einführung in die Grundthematik in drei identisch große Gruppen à acht Personen eingeteilt und in die jeweiligen Stadtbezirke entsandt. Innerhalb der Bezirksgruppen hat wiederum eine Aufteilung in Zweierteams stattgefunden, um möglichst einen großen Teil des Gebiets beobachten zu können und ein intensives beziehungsweise effizientes Vorgehen zu ermöglichen.

## **Auswertung der Beobachtungsergebnisse**

### *Minato*

Im Stadtbezirk Minato beobachteten die jeweiligen Gruppen stets die für Tokio so charakteristische hohe bauliche Dichte (vgl. Abb. 14 und 15). Dabei war die Art der Bebauung mit modernen Hochhäusern, Plattenbauten, Altbauten und Neubauten vielfältig und deren bauliche Substanz augenscheinlich von hoher Qualität. Punktuell wurden sogar hochgesicherte Wohnhäuser gesichtet, welche einer typischen Gated Community gleichkamen. Des Weiteren waren nur wenige Brachflächen ersichtlich, dagegen jedoch eine Vielzahl an Baustellen. Zum einen wurden teilweise einzelne Baulücken durch Neubauprojekte geschlossen, zum anderen wurden ebenso Sanierungsmaßnahmen beobachtet. Dies deutet auf die von LÜTZELER thematisierten Gentrifizierungsprozesse in Minato hin.



**Abb. 14 und 15: Aussicht auf Minato und deren bauliche Dichte (TELSCHOW 2013)**

Vielfältig war auch die soziale Infrastruktur. So wurden diverse Schulen, Universitätsgebäude, Bibliotheken und ebenso kulturelle Einrichtungen wie Museen, Galerien oder Theater gesichtet. Der Einzelhandel- und Gastronomiesektor wurde fast ausschließlich als sehr heterogen beschrieben. Große Marken oder Filialisten gehörten genauso zum örtlichen Straßenbild wie kleine private Shops, welche sich häufig auf Nischenprodukte spezialisierten. Des Weiteren gab es neben kleinen Garküchen, Restaurants, Kneipen oder Bars auch vereinzelt Fast-Food-Ketten. Tendenziell wurde Minato aber als Wohnbezirk deklariert und weniger als Shopping- und gar Amüsierviertel. Außerordentlich war zudem die Tatsache, dass wenig Banken oder Versicherungen erblickt wurden. Die gefühlte Altersstruktur wies keine Auffälligkeit auf, so dass alle Bevölkerungsgruppen beobachtet werden konnten. Zudem konnte keine offensichtliche Obdachlosigkeit in den Quartieren Minatos festgestellt werden. Die vielen Baustellen beziehungsweise Bauarbeiter lassen außerdem darauf schließen, dass Minato ein dynamischer Stadtbezirk ist und sich möglicherweise in einem Wandel (wie etwa einer Gentrifizierung) befindet.

### *Shinjuku*

Die untersuchten Gebiete im Bezirk Shinjuku erwiesen sich allgemein als sehr heterogen und extrem dicht bebaut (fast ausschließlich Hochhäuser). Die Qualität des Gebäudebestands bzw.

die bauliche Substanz wurde von den Beobachtungsgruppen dabei fast ausschließlich als hoch eingeschätzt. Auffällig war darüber hinaus eine tendenziell geringe Wohnfunktion. Das in der Bezirksbeschreibung erwähnte kommerzielle Zentrum östlich des Bahnhofs (Shinjuku 3 und 4; vgl. Abb. 8) ist vor allem durch eine ausgeprägte Einzelhandels- und Bankenstruktur gekennzeichnet. Der Einzelhandel preist hier vor allem das Modesegment an, wobei von Luxusgeschäften (z.B. Kaufhauskette *Isetan* oder *Gucci-Filiale*) bis zu Textil-Discountern alles in unmittelbarer Nachbarschaft vertreten ist (vgl. Abb. 16 und 17). Auf der westlichen Bahnhofseite von Shinjuku, die vor allem durch Bürohochhäuser geprägt ist, haben sich einzelne größere Kaufhäuser niedergelassen. Wahrnehmbar war des Weiteren die verhältnismäßig junge Altersstruktur der Menschen vor Ort. Unter diesen waren unter anderem Mütter mit ihren Kindern oder auch zahlreiche als sehr modebewusst einzustufende Teenager.



**Abb. 16 und 17: Das Kaufhaus *Isetan* und eine *Gucci-Filiale* (TELSCHOW 2013)**

Ebenso mannigfaltig wie der Einzelhandel zeigte sich der Gastronomiesektor, welcher speziell rund um das Vergnügungsviertel *Kabukichō* ansässig ist und eine enorme Dichte an Restaurants und Bars aufweist, die zudem alle erdenklichen Preiskategorien bedienen. In diesem Areal befanden sich außerdem Kinos, Theater, Tanzlokale und die für Japan so typischen *Pachinko*-Hallen.

Außergewöhnlich auffallend war die zu beobachtende Obdachlosigkeit (vor allem in Bahnhofsnähe), welche für Japan und ebenso Tokio untypisch ist (vgl. Abb. 18 und 19). Passend dazu befand sich in unmittelbarer Nähe ein Sozialamt. Ferner wurde ebenfalls eine Ausschilderung zu einem öffentlichen Gesundheitszentrum gesichtet.



**Abb. 18 und 19: Obdachlosigkeit in der Nähe des Bahnhofs Shinjuku (SCHRAMM 2013)**

Die wenigen Wohnhäuser waren unauffällig und mussten geradezu gesucht werden. So wurden angrenzend an das Vergnügungsviertel *Kabukichō* wenige einfache ein- bis zweistöckige Wohnblöcke entdeckt, in denen im Erdgeschoss häufig gastronomische Lokalitäten integriert waren (vgl. Abb. 20 und 21).



Abb. 20 und 21: Wohnbebauung in Nachbarschaft zu *Kabukichō* (TELSCHOW 2013)

### *Taito*

Bei der Auswertung der Beobachtungsleitfäden wird das Bild, welches bereits im vorigen Kapitel über Taito gezeichnet wurde, weiterhin verstärkt. Die Abbildungen 22 bis 26 sollen den Eindruck zusätzlich visualisieren. So haben die verschiedenen Gruppen im Stadtbezirk partiell Unterschiede bezüglich Bausubstanz, gastronomischer Einrichtungen oder der Einzelhandels- und Bevölkerungsstruktur beobachten können. Alle Beobachtungsgruppen konnten hierbei einen deutlichen Unterschied zu den zentrumsnahen Gebieten von Tokio feststellen. Beobachtet wurde eine stark veraltete Bausubstanz. Anders als in den zentrumsnahen Bezirken wirkten einige Gebäude sehr baufällig und entsprachen nicht dem heutigen Standard. Dabei konnten Hochhäuser (teilweise Plattenbauten), aber auch kleine einzelnstehende Wohnhäuser beobachtet werden (vgl. Abb. 22 und 23).



Abb. 22 und 23: Eine exemplarische Haupt- und Nebenstraße in Taito (WEGENER 2013)

In diesem Viertel kann aber nur teilweise von einer sehr dichten Bebauung gesprochen werden. Auffällig war die Funktionsmischung im Gebiet. Folglich existiert in Taito Gewerbe und Wohnen zumeist nebeneinander. So wurden beispielsweise kleinere Müllverarbeitungsfabriken oder Reparaturwerkstätten beobachtet (vgl. Abb. 24). Auffällig war zudem, dass häufig Garagen oder andere Verschlüsse als Gewerberäume dienten (vgl. Abb. 25). Mieter dieser Garagen waren in den meisten Fällen handwerkliche Betriebe wie etwa Tischlereien und Autoreparaturwerkstätten.



**Abb. 24 und 25: Müllfabrik und Garagengewerbe in Taito (WEGENER 2013)**

Neben kleineren preiswerten Restaurants und Imbissen sowie Textilgeschäften konnten auch unternehmensorientierte Dienstleistungen, wie Versicherungen und Banken beobachtet werden. Die Abb. 26 zeigt eine exemplarische Tempelanlage, von denen im Stadtbezirk noch immer einige bestehen. Grünanlagen oder Erholungsflächen wurden dahingegen nicht ausgemacht.



**Abb. 26: Tempelanlage in Taito (WEGENER 2013)**

Es wurden ferner auch sozialräumliche Phänomene beobachtet. So wurde des Öfteren von den Gruppen angemerkt, dass Personen in der Öffentlichkeit Alkohol konsumierten und sich ohne ersichtlichen Grund in der Einkaufsstraße von Taito aufhielten. Dabei handelt es sich um eine Beobachtung, die im Vergleich zu anderen Stadtgebieten von Tokio als außergewöhnlich erscheint. Auch augenscheinlich obdachlose Personen wurden wahrgenommen. Dabei könnte es sich um einen Indikator dafür handeln, dass eine soziale Polarisierung in Tokio existiert, die ihren Ausdruck in Taito findet. Es wurden allerdings auch Kinder in Begleitung ihrer Eltern gesichtet, was für die Beliebtheit Taitos als Wohnort junger Familien spricht. Es handelt sich also keinesfalls um ein soziales Ghetto, welches ausschließlich von Tagelöhnern, erwerbslosen Personen oder Obdachlosen bewohnt wird. Trotzdem soll die Existenz dieser sozialen Schieflagen an dieser Stelle nicht verschwiegen werden.

## Fazit

Das eigenständige Arbeiten der beobachtenden Gruppen in den jeweiligen Arealen der Stadtbezirke lieferten interessante, aber aufgrund der starken zeitlichen Einschränkung selbstverständlich keine repräsentativen Ergebnisse. Dies war auch nicht das erklärte Ziel, sondern viel mehr der grobe Abgleich zu den Analyseergebnissen von LÜTZELER, deren Untersuchungen bis zum Jahr 2000 andauerten. Zudem gab es den Exkursionsteilnehmern die Chance, auch während der Exkursion empirisch und in Kleingruppen zu arbeiten und nebenbei weitere Gegenden Tokios kennenzulernen. Die mündlichen Zusammenfassungen der Bezirksgruppen erfolgten aufgrund der vielen Programmpunkte erst am Abend des Folgetages im Hotel der Stadt Niigata. Spätestens hier bestätigte sich, dass alle Teilnehmer aufschlussreiche Ergebnisse präsentieren konnten und demnach die wenige Zeit in den einzelnen Quartieren Tokios effizient genutzt haben.

Legt man die Schlussfolgerungen von LÜTZELER zugrunde und vergleicht diese mit den Ergebnissen der Beobachtungsleitfäden der jeweiligen Exkursionsgruppen, so lassen sich diverse inhaltliche Berührungspunkte ausmachen. Demnach sind zwar sozialräumliche Disparitäten in den einzelnen Distrikten der Stadtbezirke existent, beäugt „man allerdings den Stadtraum von Tokio als Ganzes, so lässt sich jedenfalls auf der Bezirksebene die These einer verstärkten sozialräumlichen Spaltung nicht aufrechterhalten“ (LÜTZELER 2008, S. 285). Dies spiegelt sich auch im Durchschnittseinkommen der in Tokio lebenden Menschen wider, welches sich in den 23 Stadtbezirken ähnelt. Zudem befinden sich laut LÜTZELER die wenigen Disparitäten außerhalb des Bewusstseins der meisten Einwohner. Die sozialen Polarisierungsprozesse erreichen also bei weitem nicht die Ausmaße vieler westlicher Metropolen (wie beispielsweise New York oder London). Die Gründe hierfür sind komplex und liegen unter anderem im verstärkten Einfluss der japanischen Regionalpolitik und Raumplanung. Diese steuert mit gezielten Regulierungsmaßnahmen gegen solche Entwicklungsgänge und versucht gleichwertige Lebensbedingungen zu schaffen. So wird oftmals eine ungehemmte Entfaltung rein ökonomischer Interessen unterbunden. Ein Beispiel hierfür sind wohnungsbaupolitische Maßnahmen, die extreme Formen sozialer Segregation verhindern. Demzufolge wird nur der Verkauf kleinräumiger Grundstücke forciert. Des Weiteren weisen fast alle Metropolen anderer Nationen einen deutlich höheren Anteil an Minderheiten und Immigranten auf. Darüber hinaus sind die Einwohner anderer Staatsangehörigkeit (meistens aus China und Südkorea) in Japan fast ausschließlich hoch qualifiziert und entsprechend ökonomisch abgesichert (Ausnahmen stellen hierbei die im „Unterhaltungsgewerbe“ tätigen, vorwiegend weiblichen Zuzügler dar) (LÜTZELER 2008, S. 388ff.).

RALPH LÜTZELER prognostiziert für die Zukunft dennoch eine hohe Wahrscheinlichkeit für eine Verstärkung residentieller Segregation in Tokio, sodass seine Studie womöglich „weniger der Beginn einer neuen Entwicklung, sondern vor allem den Endpunkt eines alten sozialräumlichen Zustandes beschrieben“ hat (LÜTZELER 2008, S. 398). Die zukünftigen Entwicklungen in Japan und speziell in Tokio scheinen also völlig offen. So ist aufgrund demographischer Trends ein stärkerer Zuzug ausländischer Arbeitskräfte zu vermuten, welche auch einfache Arbeiten im „Niedriglohnsektor“ ausüben könnten. Die momentan noch rigide Gesetzeslage für die Einbürgerung von Ausländern beziehungsweise Asylbewerbern verhindert aber augenblicklich solche Szenarien. Dem ungeachtet könnte die ethnische und soziale Segregation in Zukunft zunehmen und zu einer erhöhten sozialen Ungleichheit in der Global City Tokio führen. In den von den Exkursionsteilnehmern durchgeführten Beobachtungen sind Anzeichen einer solchen Entwicklung schon zu erahnen gewesen. Folglich wurden Hinweise einer verstärkten Armutsegregation beziehungsweise Obdachlosigkeit beobachtet (wie etwa im Bahnhofsbereich von Shinjuku oder in den Einkaufspassagen von Taito), welche in dieser Form möglicherweise vor einigen Jahrzehnten noch als undenkbar galten. Es konnte außerdem festgestellt werden, dass Tendenzen einer wachsenden Gentrifizierung in Minato vorhanden sind. Dies offenbaren nicht nur statistische Daten, wie beispielsweise die geringe Sozialhilfeempfängerquote (vgl. Abb. 4),

sondern auch die beobachtete bauliche Aufwertung und die vorhandene Bevölkerungsstruktur. Dementsprechend konnte in Minato keine Obdachlosigkeit oder andere Formen von Armut erkannt werden. Trotz allem gibt es im Vergleich zu Städten wie New York, London oder Paris in Tokio gegenwärtig keine extreme globalisierungsbedingte Ausprägung prekärer Arbeitsverhältnisse à la SASSEN und ebenso keine großen, räumlich zusammenhängenden Wohnquartiere unterer Einkommensgruppen. Der relativ ungehemmte Neoliberalismus, der sich auch in einer stärkeren Ausdifferenzierung von Einkommensunterschieden ausdrückt, ist in Japan im Allgemeinen und in Tokio im Besonderen weitaus geringer ausgeprägt (LÜTZELER 2008, S. 388ff.).

### **Exkurs I: Deutsche Botschaft in Tokio**

Neben der empirischen Untersuchung sozialer Ungleichheiten in drei ausgewählten Stadtteilen von Tokio bildete der Besuch der Deutschen Botschaft (vgl. Abb. 27) einen weiteren Tagesordnungspunkt. Hier war es DR. LUTZ GÖRGENS, der Leiter der Wirtschaftsabteilung, der den Exkursionsteilnehmern einen interessanten Einblick in die Arbeitsweise der Deutschen Botschaft in Tokio und die deutsch-japanischen Wirtschaftsbeziehung gab.

In seinem Vortrag konzentrierte sich DR. GÖRGENS stark auf die neue Wirtschaftspolitik Japans, die unter dem Begriff „Abenomics“ eingeführt wurde. Die neue Wirtschaftspolitik setzt sich aus den folgenden drei Hauptsäulen zusammen: expansive Geldpolitik, aggressive Haushaltspolitik und ausgeweitete Strukturreformen. Der Wechsel in der Wirtschaftspolitik Japans rührte aus der hohen finanziellen Verschuldung des Landes. Die japanische Wirtschaftssituation unterscheidet sich zwar stark von denen anderer verschuldeter Länder, weil Japan fast ausschließlich inländische Schulden aufweist, trotzdem muss die japanische Regierung die Deflation des Yens überwinden (GÖRGENS 2013).

Neben der neuen Wirtschaftspolitik des Landes wurden auch die bilateralen Wirtschaftsbeziehungen zwischen Deutschland und Japan beleuchtet. So zählt Japan zu einem der größten Exporteure weltweit. Der bilaterale Außenhandel zu Deutschland verhält sich hierbei allerdings nicht ausgeglichen. In den letzten Jahren hat Japan Waren und Dienstleistungen in etwa doppelt so hohem Wert nach Deutschland exportiert, wie Deutschland nach Japan. Noch dramatischer stellt sich die Exportsituation zum Rest Europas dar. Die Rahmenbedingungen für Investitionen aus der EU haben sich allerdings in den letzten Jahren stark verbessert. So haben heute auch mittelständige europäische und deutsche Unternehmen die Möglichkeit, Waren und Dienstleistungen nach Japan zu exportieren (GÖRGENS 2013).



**Abb. 27: Deutsche Botschaft** (PARZONKA 2013)

Ein sehr aktuelles Thema bildet das Freihandelsabkommen zwischen Japan und der EU. Ein Freihandelsabkommen soll den gegenseitigen Handel vereinfachen und fördern. Konsumenten wird mit Hilfe eines Freihandelsabkommen der Zugang zu preiswerten Produkten ermöglicht und Unternehmen wird ein größerer Markt für die jeweiligen Produkte geöffnet. Besonders nicht-tarifäre Handelshemmnisse müssen beseitigt werden, um beiden Seiten einen fairen Zugang zu ihren Märkten zu verschaffen. Diesbezüglich hat Japan bereits Verhandlungen mit der Europäischen Union aufgenommen. Ein Freihandelsabkommen hätte laut DR. GÖRGENS für beide Wirtschaftsräume einen Produktionsschub zur Folge. Auch der volkswirtschaftliche Nutzen kann als durchaus positiv bewertet werden. Das mögliche Freihandelsabkommen hat allerdings starke innenpolitische Konflikte in Japan ausgelöst. Eine speziell hierfür gegründete Kommission soll 2014 erste Ergebnisse vorlegen (GÖRGENS 2013).

## **Exkurs II: Besuch der University of Tokyo**

Um einen besseren Überblick über die japanische Wirtschafts- und Standortpolitik zu erhalten, wurde die gesamte Exkursionsgruppe nachmittags in die University of Tokyo eingeladen. Hier wurde von PROF. DR. HIROSHI MATSUBARA, Professor im Institut für Humangeographie, eine Präsentation zum Thema Wirtschaftsgeographie und Clusterpolitik in Japan gehalten. Insgesamt bestand die Präsentation aus drei Kernelementen. Im ersten Teil der Präsentation verdeutlichte PROF. DR. MATSUBARA die Entwicklung der japanischen Wirtschaftsgeographie. Im zweiten Teil wurde die japanische Clusterpolitik mit sämtlichen institutionellen Hindernissen vorgestellt. Der weitaus umfangreichste dritte Teil stellte gleichzeitig den Abschluss dieses Besuchs dar. Hierbei handelte es sich um die geographische Agglomeration der sogenannten „creative industries“ in Tokio. Es wurde deutlich, dass Tokio ein Cluster für eine Vielzahl von Branchen der sogenannten „creative industries“ darstellt und das auch diese je nach Ausrichtung räumlich stark konzentriert sind (MATSUBARA 2013).

Der Besuch der University of Tokyo ermöglichte es den Exkursionsteilnehmern ebenso einen Einblick ins universitäre Leben der japanischen Hauptstadt zu erhalten.

## **Literaturverzeichnis**

ATLAS DER WELT (2013): Karte von Tokyo. Im Internet: [http://www.welt-atlas.de/daten/bank/karten/karte-6-64.gif&imgrefurl=http://www.weltatlas.de/karte\\_von\\_tokio\\_6-64&h=948&w=751&sz=226&tbid=zG9o97qR1H3LdM:&tbnh=102&tbnw=81&zoom=1&usg=\\_\\_g9sT6erO8WdTyFBPXUY3uQsIog=&docid=pePhdySYab4AM&sa=X&ei=FOhoUs6tM6qr0gWL\\_4G4Ag&ved=0CDQQ9QEwAQ&dur=20](http://www.welt-atlas.de/daten/bank/karten/karte-6-64.gif&imgrefurl=http://www.weltatlas.de/karte_von_tokio_6-64&h=948&w=751&sz=226&tbid=zG9o97qR1H3LdM:&tbnh=102&tbnw=81&zoom=1&usg=__g9sT6erO8WdTyFBPXUY3uQsIog=&docid=pePhdySYab4AM&sa=X&ei=FOhoUs6tM6qr0gWL_4G4Ag&ved=0CDQQ9QEwAQ&dur=20) (letzter Zugriff: 24.10.2013).

BUREAU OF SOCIAL WELFARE AND PUBLIC HEALTH, TMG (2011): Tokyo Statistical Yearbook. Housholds assisted by District. Im Internet: <http://www.toukei.metro.tokyo.jp/tnenkan/2008/tn08qyte0520b.htm> (letzter Zugriff: 10.11.2013).

DIERCKE WELTATLAS (2008): Japan. Braunschweig.

FARWICK, A. (2007): Soziale Segregation in den Städten – Von der gespaltenen Gesellschaft zur gespaltenen Stadt. In: BAUM, D. (Hrsg.) (2007): Die Stadt in der sozialen Arbeit. Wiesbaden, S.111-122.

GÖRGENS, L. (2013): Vortrag von Herrn Dr. Görgens (Deutsche Botschaft in Tokio) vom 23.08.2013.

JOHNSON, C. (1999): The Development State: Odyssey of a Concept. Cornell.

LAATZ, W. (1993): Empirische Methoden. Ein Lehrbuch für Sozialwissenschaft. Frankfurt am Main.

- LÜTZELER, R. (2008): Ungleichheit in der Global City Tokio. Aktuelle sozialräumliche Entwicklungen im Spannungsfeld von Globalisierung und lokalen Sonderbedingungen. München.
- MATSUBARA, H. (2013): Vortrag von Herrn Prof. Dr. Matsubara (University of Tokyo) vom 23.08.2013.
- MINISTRY OF INTERNAL AFFAIRS AND COMMUNICATIONS. BUREAU OF GENERAL AFFAIRS, TMG (2011): Tokyo Statistical Yearbook. Population by District. Im Internet: <http://www.toukei.metro.tokyo.jp/tnenkan/2008/tn08qyte0520b.htm> (letzter Zugriff: 10.11.2013).
- SASSEN, S. (1991): The Global City: New York, London, Tokyo, New Jersey.

24. August 2013

**Welche Folgen hat das veränderte Konsumverhalten von Agrarprodukten auf den Reisanbau und die Nutzungsmuster im ländlichen Raum Japans?**

JOHANNES WOCKENFUß / ウォッケンフス, ヨハネス

**Worin liegen die Gründe der räumlichen Konzentration von Sake-Brauereien in der Präfektur Niigata und inwieweit sind diese miteinander vernetzt?**

TOBIAS EINECKE / アイネッケ, トビアス

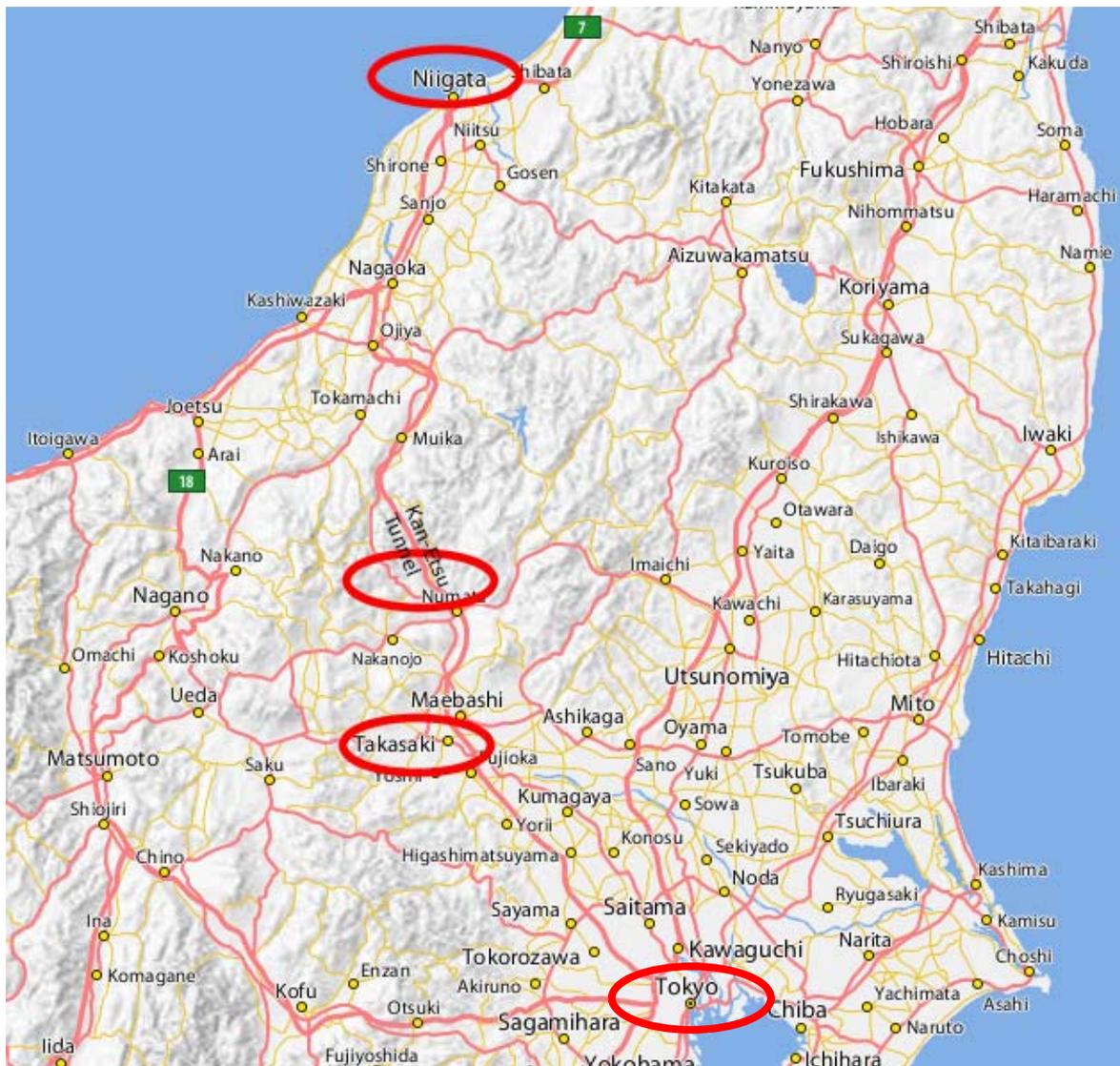


Abb. 1: Übersicht des Gebiets und der Besuchspunkte (LANDKARTENINDEX 2013)

**Start:** Tokio  
**Ziel:** Nagaoka

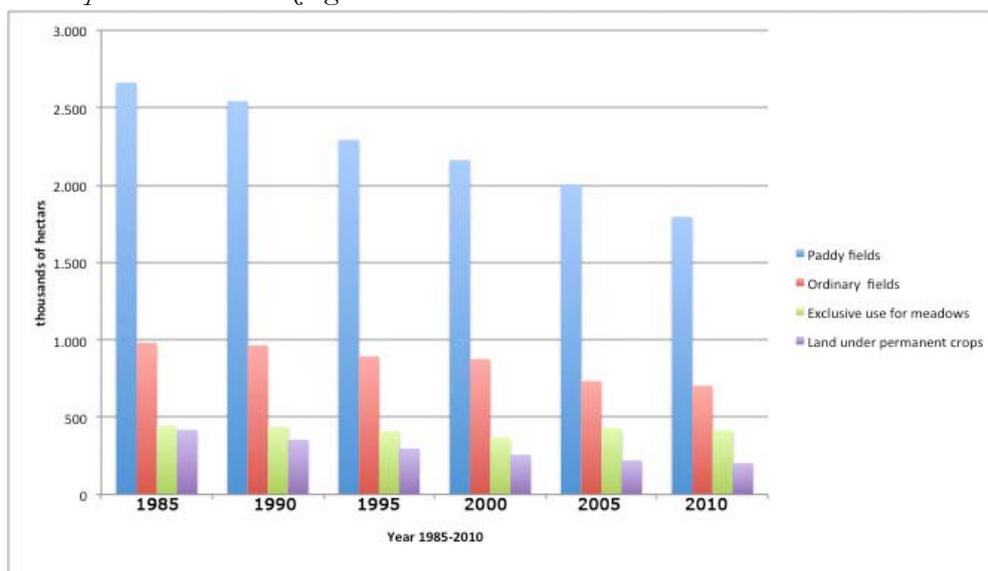
- Besuchspunkte:**
- Takasaki
  - Kan-Etsu Tunnel
  - Niigata

Der fünfte Exkursionstag bestand aus einer Fahrt von Tokio nach Niigata mit Zwischenstopps in Takasaki und vor dem *Kan-Etsu* Tunnel, um den ländlichen Raum näher zu erkunden. In Niigata wurde zudem eine Sake-Brauerei besichtigt. Dieser Bericht setzt sich im ersten Teil mit den Auswirkungen des veränderten Konsumverhaltens von Agrarprodukten auf die Nutzungsmuster im ländlichen Raum auseinander und geht dabei insbesondere auf die Rolle des Reisanbaus ein. Im zweiten Teil wird der Frage nachgegangen, warum es in der Präfektur Niigata zu einer räumlichen Konzentration von Sake-Brauereien kommt und inwieweit diese miteinander vernetzt sind; er wird von einem Exkurs (vgl. Exkurs I) zum Verfahren der Sakeproduktion abgerundet.

## Landwirtschaft in Japan

Die Landwirtschaft Japans unterscheidet sich in vielerlei Hinsicht von der Landwirtschaft Deutschlands. Sowohl die bewirtschaftete Fläche als auch die Anbauprodukte sind durch die naturräumlichen Besonderheiten Japans geprägt. Landwirtschaftliche Anbauflächen in Japan machen mit 12,6% des Landes einen erheblich geringeren Anteil aus als in Deutschland mit 47% der Landesfläche (BMELV 2010, S.8; MINISTRY OF LAND, INFRASTRUCTURE, TRANSPORT AND TOURISM (MLITT) 2013, S.1). Diese Tatsache ist durch die topographischen Gegebenheiten Japans bedingt. Weiterhin ist die Durchschnittsgröße eines Betriebes mit 1,6 ha relativ klein (DOLLES 2003, S.1) – deutsche Betriebe weisen eine Durchschnittsgröße von 56 ha auf (HÄGER 2013, S.24). Der Anteil, der in der Landwirtschaft tätigen Personen, ist mit 6% jedoch höher als der Anteil der Beschäftigten in Deutschland mit vergleichsweise niedrigen 2% der Erwerbsfähigen (OYAMA 2001, S.1). Gründe dafür sind zum einen der hohe Anteil von Teilzeitbeschäftigten in der Landwirtschaft in Deutschland (findet keinen Eingang die Beschäftigten-Statistik) sowie zum anderen ein hoher Anteil von „Wochenendbauern“ in Japan (findet Eingang in die Beschäftigten-Statistik), welche diese Statistik beeinflussen, jedoch keinen wesentlichen Anteil an der Gesamtproduktion des Landes haben. Auch in der Altersstruktur der Betriebsinhaber unterscheiden sich beide Länder signifikant: Stellt mit 38% die Kohorte der 44-54 jährigen die stärkste Gruppe in Deutschland dar, so machen die über 65 jährigen in Japan mit 48% der größten Anteil aus (OYAMA 2001, S.1; BMELV 2012, S.64). Dieser Umstand hat unter anderem zur Folge, dass die Suche eines Nachfolgers für landwirtschaftliche Betriebe sich zunehmende als schwierig gestaltet, da die jüngeren Bevölkerungsschichten als potenzielle Kandidaten zunehmend in die Städte wandern (vgl. OYAMA 2001).

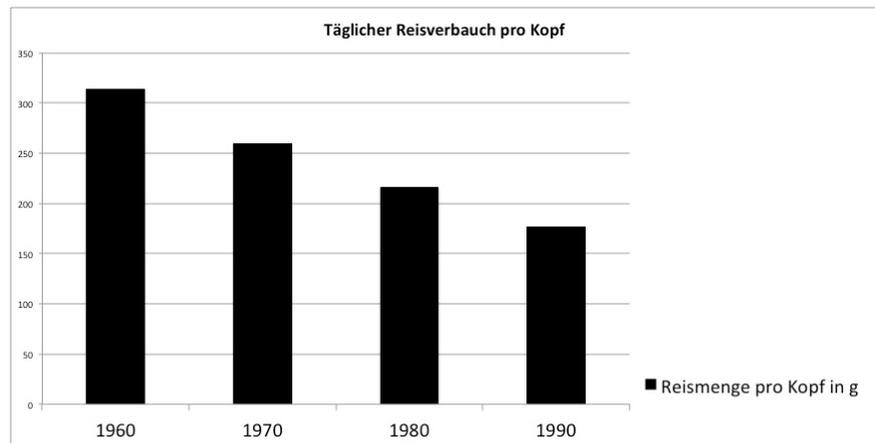
### *Anbauprodukte und Nutzungsarten*



**Abb. 2: Landwirtschaftliche Nutzungsarten Japan 1985-2010**  
(EIGENER ENTWURF NACH MLITT 2013)

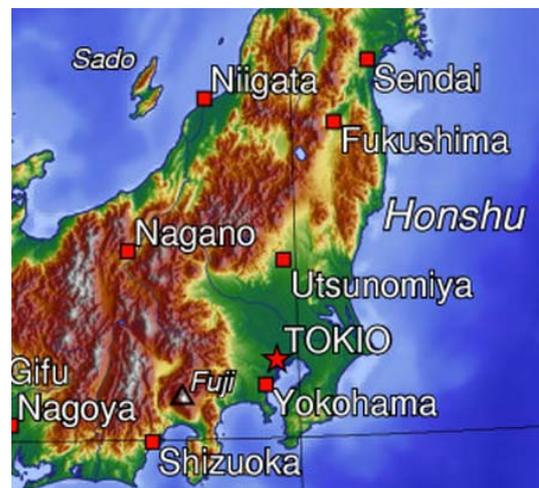
Das japanische Grundnahrungsmittel ist nach wie vor der Reis, wodurch die Landwirtschaft maßgeblich durch den Reisanbau geprägt ist und Reisfelder den größten Teil der landwirtschaftlichen Nutzfläche einnehmen („paddy fields“). Den zweitgrößten Teil machen sogenannte „ordinary fields“ aus – ein Sammelbegriff für Getreideanbau im weitesten Sinne (außer Reis). Etwas mehr als die Hälfte der Fläche der „ordinary fields“ werden durch Dauergrünland belegt, gefolgt von Dauerkulturen wie Obst- und Gartenbau (vgl. Abb. 2).

Abbildung 2 verdeutlicht den Rückgang an landwirtschaftlichen Flächen in Japan. Wurde 1985 noch auf 2,6 Mio. ha Reis angebaut, ist bis zum Jahr 2010 ein Rückgang um 900.000 ha auf 1,7 Mio. ha zu verzeichnen. Ähnliches ist beim Getreideanbau und bei Dauerkulturen zu beobachten, jedoch sind die Rückgänge hier nicht so drastisch. Einzig Nutzflächen für Dauergrünland wurden erhalten und sind mit etwa 450.000 ha unverändert geblieben (vgl. Abb. 2). Ein Grund für den Rückgang des Reisanbaus ist neben „staatlichen Anstrengungen die (...) Anbaufläche zu reduzieren“ das veränderte Konsumverhalten der Japaner, welches durch „schiefer unersättliche Neugier der japanischen Konsumenten auf fremde Küche und neue Rezepte“ geprägt wird (DOLLES 2003, S.1). Außen die Japaner in den frühen 1980er Jahren noch durchschnittlich drei Reis-Mahlzeiten am Tag, so werden diese heute zunehmend durch westliche Nahrungsmittel wie beispielsweise Brot, Käse und Fleisch ersetzt (DOLLES 2003, S.1). Resultierend sank der Reisverbrauch pro Kopf innerhalb von 30 Jahren zwischen 1960 und 1990 um etwas mehr als ein Drittel (Abb. 3). Ein weiterer Faktor für den Rückgang des Reiskonsums ist die Zunahme der Ausgaben für auswärtiges, schnelles Essen. So geben mittlerweile japanische Haushalte ca. 18% ihres Kapitals für Mahlzeiten außerhalb der heimischen Küche aus (DOLLES 2003, S.1).



**Abb. 3: Täglicher Reisverbrauch pro Kopf in Japan (1960-1990)**  
(eigener Entwurf nach DOLLES 2003, S.1)

Die am intensivsten bewirtschafteten Gebiete stellen die wenig besiedelte Insel Hokkaido im Norden Japans und die Region Tohoku im Großraum Tokio dar (MLITT 2013, S.1). Der Region Tohoku kann hierbei eine besondere Stellung zugewiesen werden, da sich dort, ähnlich wie im *Truck-Belt* der USA, viele Garten-, Obst- und Gemüseanbaubetriebe finden. Dabei ist der große Absatzmarkt von Tokio mit guten Verdienstmöglichkeiten für die Landwirte nur wenige Straßenkilometer entfernt (vgl. KULKE 2013). Insbesondere das bergige Inland (vgl. Abb. 4) außerhalb des Agglomerationsraums Tokio ist ein Gunstfaktor für den Gemüseanbau: Vor allem in den höher gelegenen Ebenen wird Gemüseanbau betrieben und es kann teilweise ohne Gewächshäuser gearbeitet werden, was den hervorragenden



**Abb. 4: Der Gemüseanbau macht sich die Reliefenergie der Umgebung des Großraums Tokio zu Nutze**  
(BLOOD 2005).

mikroklimatischen Bedingungen geschuldet ist (vgl. KULKE 2013).

#### *Importabhängigkeit des Agrarmarktes*

Der Agrarsektor Japans wurde bis in die 1990er Jahre von einem starken Protektionismus geprägt, welcher inländische Preise für Agrarprodukte auf dem Binnenmarkt auf ein Vielfaches des Weltmarktpreises ansteigen ließ (vgl. DOLLES 2003). Starke Subventionen der Landwirtschaft ermöglichten das Auftreten von sogenannten „Wochenendbauern“, welche keine maßgebliche wirtschaftliche Leistung erzielten, jedoch durch staatlich garantierte, hohe Preise ihren Lebensunterhalt sichern konnten. Die Zielvorstellungen der Regierung die Gehälter im primären Sektor mit denen in den übrigen Wirtschaftsbereichen gleichzusetzen und die Versorgungssicherheit des Landes im Agrarbereich mit Hilfe von Protektionismus zu gewährleisten, kollidierten zunehmend mit den außenpolitischen Geschehnissen und Forderungen (OYAMA 2001).

Am Ende der Uruguay-Runde 1986-1993 stand als Ergebnis die Liberalisierung des japanischen Agrarsektors an. Die Abschaffung von tarifären und nicht-tarifären Handelshemmnissen sowie eine schrittweise Öffnung des Reismarktes sollten Japan an die Weltwirtschaft angliedern. Die Vergrößerung von vielen Betrieben mit dem Ziel die internationale Wettbewerbsfähigkeit zu erreichen, bedeutete das Wegfallen der Existenzgrundlage vieler Kleinbauern, da diese durch niedrigere Preise vom inländischen Markt gedrängt wurden. Ein konkurrenzfähiger und stabiler Agrarmarkt entstand im Zuge dessen trotzdem nicht. Stattdessen machte die japanische Agrarwirtschaft eine Transformation vom Hyperprotektionismus zur Importabhängigkeit. Nach Schätzungen der OECD ist Japan das importabhängigste Land der Welt und weist den niedrigsten Selbstversorgungsgrad mit Lebensmitteln auf: Baute Japan im Jahr 1979 noch 79% der konsumierten Lebensmittel selbst an, waren es im Jahr 1998 nur noch 41%, was einem Rückgang um etwa die Hälfte entspricht (OYAMA 2001, S.1; DOLLES 2003, S.1 ff.).

#### **Struktur des ländlichen Raums**

Die Struktur des ländlichen Raums wird auf den Inseln im Wesentlichen durch das bergige Inland geprägt, welches flächenmäßig den größten Teil der Landesfläche ausmacht. Allerdings können Hangflächen, die sich durch eine starke Neigung auszeichnen (siehe Bericht: Morphologie und Küsten vom 25.08.13), in den meisten Fällen landwirtschaftlich nicht bestellt werden und dienen nur vereinzelt touristisch-en (Wintersportgebiete) oder energiepolitischen Zwecken (Pumpspeicherkraftwerke).

Der ländliche Raum unterscheidet sich optisch von dem, was in Deutschland unter dem Begriff verstanden wird. So befinden sich landwirtschaftliche Nutzflächen zumeist in den Tälern und Schwemmfächern entlang der Küste. Hier besteht allerdings auf Grund der topographischen Gegebenheiten eine starke Konkurrenz mit den vermehrt auftretenden Industrieansiedlungen (KULKE 2013).



**Abb. 5: Intensive Nutzung des knappen Platzes in den Ebenen (EINECKE 2013)**

Dieses Nebeneinander von Industrie und Landwirtschaft wird durch hochwertige Verkehrsachsen (Shinkansen, Autobahnen) ergänzt, welche zumeist an den Küsten entlang führen, um sowohl die großen Agglomerationsräume zu verbinden als auch den ländlichen Raum in Wirtschaftskreisläufe zu integrieren. Der deutsche Besucher gewinnt stellenweise den Eindruck, es handle sich um Vororte von Großstädten mit einer partiell landwirtschaftlichen Nutzung. Dabei wird der ländliche Raum Japans schlichtweg intensiver genutzt als der in Deutschland. Begünstigt wird diese Tatsache durch die Raumknappheit und die relativ dichte (im Vergleich zum ruralen Raum Deutschlands) Bebauung der wenigen Ebenen (siehe Abb. 5 und Abb. 6). Auffällig ist, dass sich außerhalb der stark diversifizierten Wirtschaftsstrukturen in den großen Agglomerationsräumen von Tokio, Kyoto und Osaka/ Kobe in den ländlichen Gebieten und kleineren Städten wesentlich weniger diversifizierte Systeme feststellen lassen (KULKE 2013). Die ökonomische Erwerbsgrundlage ist in diesen Regionen von Landwirtschaft und der Verarbeitung lokaler Ressourcen geprägt. So erfolgt die Reisverarbeitung in unmittelbarer Nähe der Felder, um Transportkosten zu minimieren (KULKE 2013).



**Abb. 6: Nebeneinander von Industrie und Landwirtschaft im ländlichen Raum** (WOCKENFUß 2013)

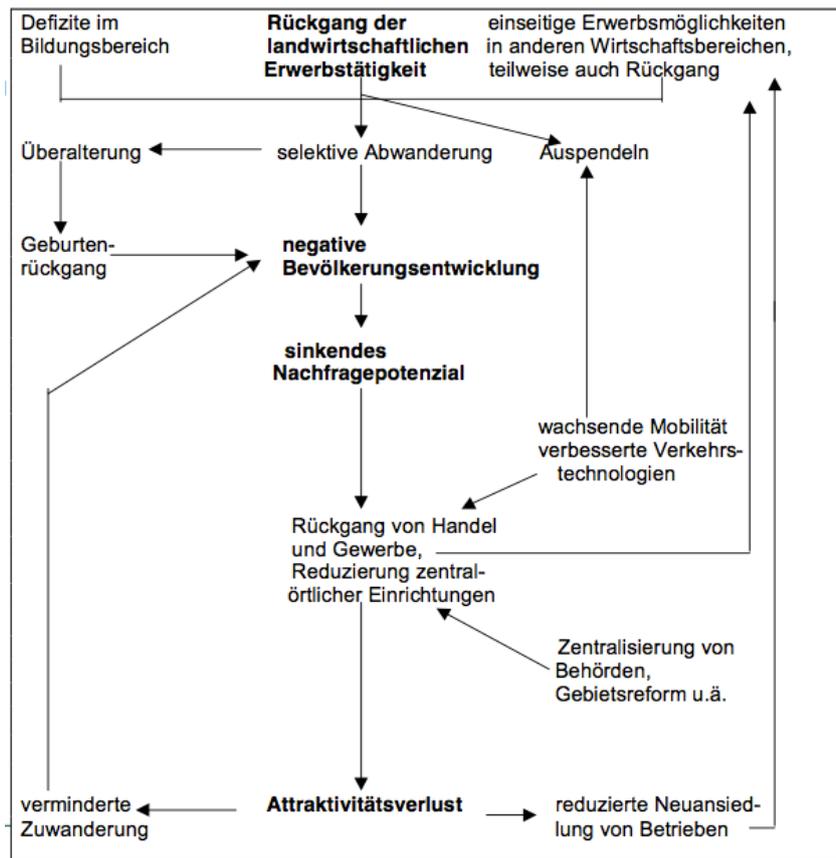
### **Entwicklung des ländlichen Raums**

Die typischen Betriebsgrößen der landwirtschaftlichen Betriebe von 1,6 ha hatten ihren Ursprung in den 1920er und 1930er Jahren. Zu dieser Zeit wurde die Pachtabhängigkeit der Kleinbauern beendet und kleine Felder privatisiert. So entstanden ca. 2 Mio. ha Eigentumsland, welches von den Landwirten zu günstigen Konditionen erworben werden konnte (DOLLES 2003, S.3).

In der heutigen Zeit ist die geringe Betriebsgröße eines der weitreichendsten Probleme der Landwirtschaft. Lediglich den größeren Betrieben auf Hokkaido – mit einer durchschnittlichen Betriebsgröße von 25 ha – gelingt es, eine Rolle im nationalen und internationalen Wettbewerb zu spielen (MLITT 2013, S.1). Der Großteil der kleinen Betriebe weist eine viel zu geringe Bewirtschaftungsfläche auf, um auf die ständig veränderten Gewohnheiten der Verbraucher und dynamischen Marktbedingungen zu reagieren, vielmehr werden die wenigen Anbauprodukte an Nachbarn oder lokale Abnehmer verkauft. Weiterhin erfordert die geringe Betriebsgröße eine hochtechnologisierte Landwirtschaft mit einem hohen Output auf engstem Raum (Intensivierung). Für viele Kleinbauern ist der Anbau von Reis durch das ständige Umpflanzen weiterhin sehr human-kapitalintensiv – vermehrt kommt es jedoch auch zum Einsatz von Reispflanzmaschinen, intensivem Gebrauch von Pflanzenschutz- und Düngemitteln sowie zum Anbau von Monokulturen in Gewächs- und Zuchthäusern (OYAMA 2001).

#### *Probleme des ländlichen Raums*

Sowohl Hindernisse bei der Entwicklung des ländlichen Raums als auch die vorherrschenden Strukturprobleme in Japan lassen deutliche Parallelen zu der Situation in Deutschland erkennen. Hauptursache ist der Rückgang der landwirtschaftlichen Erwerbstätigkeit (Abb. 7), welche im Falle Japans zum großen Teil auf veränderte Konsummuster der Bevölkerung zurückzuführen ist; durch sinkende Nachfrage nach Reis und heimischen Produkten sowie steigender Nachfrage nach importierten Lebensmitteln sinkt die Beschäftigungsanzahl im primären Sektor.



**Abb. 7: Probleme des ländlichen Raumes** (HÄGER 2013)

Die Folgen dieser Entwicklung schlagen sich in vielen sozialen und ökonomischen Bereichen nieder (siehe Abb. 7): Die negative Bevölkerungsentwicklung in peripheren Räumen führt – bedingt durch Urbanisierung und Geburtenrückgang – zu einem sinkenden Nachfragepotential. Daraus resultiert ein Rückgang von Handel und Gewerbe was wiederum einen Attraktivitätsverlust und eine reduzierte Neuansiedlung von Betrieben mit sich bringt. Die Bereitschaft junger Leute den landwirtschaftlichen Betrieb vorhergegangener Generationen zu übernehmen ist in Japan so gering, dass Senioren bis ins hohe Alter ihre Felder bestellen und Flächen zunehmend brach liegen. (OYAMA 2001).

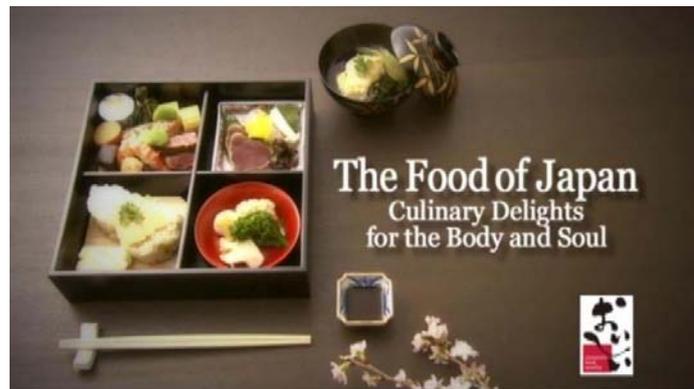
#### *Entwicklungsprogramme für den ländlichen Raum*

Das jüngste Konzept zum Entgegenwirken der oben beschriebenen Entwicklung ist das 1999 verabschiedete „Rahmengesetz über Ernährung, Landwirtschaft und ländliche Gebiete“ (OYAMA 2001, S. 1). Die Grundidee dieses Gesetzes ist es, dass der Wert der Landwirtschaft nicht allein über den Markt bestimmt werden kann. Allerdings wurde vermieden ein Garantiepreissystem einzuführen wie es vor der Liberalisierung des Agrarmarktes in Japan bestand. Stattdessen wurden Direktzahlungen an die Landwirte vergeben sowie umfassende Neuregelungen für den ländlichen Raum beschlossen. Dabei sollte vor allem eine engere Zusammenarbeit zwischen Landwirtschaft und Verbrauchern im Vordergrund stehen und die Verbraucher bei ihrem Konsum sensibilisiert werden (OYAMA 2001).

Die Umsetzung dieser engen Zusammenarbeit wird insbesondere im folgenden Vorgehen gut sichtbar; es werde eine Software seitens des japanischen Landwirtschaftsministeriums entwickelt, welche einen Speiseplan für Verbraucher unter Gesichtspunkten einer gesunden Ernährung erstellt; darin rücken Aspekte der nationalen Selbstversorgung und der saisonalen Verfügbarkeit in den Vordergrund. Ergänzt wird das Programm durch Hinweise auf Produkte, die in der umliegenden Region verfügbar sind oder angebaut werden (OYAMA 2001). Das Ministerium für Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Fischerei bemüht sich bspw. durch umfassende

Imagekampagnen und medienwirksame Auftritte die Verbraucher zum Konsum von japanischen Produkten und traditionell japanischer Küche zu bewegen (MAFF 2013) (siehe Abb. 8).

Eine weitere und weitverbreitete Initiative ist die des *Seikatsu Club Consumers' Co-operative Union (SCCCU)* („seikatsu“=jp. „Leben“) (Abb. 9). Gegründet im Jahr 1965, verfügt die Vereinigung mittlerweile über ca. 300.000 Mitglieder, von denen 99,9% Frauen sind (POIRIER 2010, S.1). Im Wesentlichen stellt der Zusammenschluss eine genossenschaftliche Vereinigung von Verbrauchern und Haushalten dar, welche zusammen Nahrungsmittel bestellen. Dabei ist es besonders wichtig, dass die Produkte keine gentechnisch veränderten Organismen beinhalten und demzufolge meist Nahrungsmittel aus organisch-biologischem Anbau sind. Das Sortiment, welches die *SCCCU* anbietet, besteht aus etwa 3000 Produkten von denen der Großteil Grundnahrungsmittel wie Reis, Gemüse, Hühnerfleisch und Soja-Sauce darstellen (OYAMA 2001, S.2).



**Abb. 8: Werbeplakat für die traditionelle Küche Japans** (MAFF 2013)

Andere Initiativen beziehen sich auf die gemeinsame Nutzung von Reis-Terrassen. So zahlen Stadtbewohner einen gewissen Betrag als Miete/Pacht, um gemeinsam mit den Landwirten eine Reis-Terrasse zu bestellen und den geernteten Reis zu konsumieren. Dahinter steht das Konzept, dass die Bevölkerung wieder einen Bezug zu der von ihr konsumierten Nahrung bekommen und Erfahrungen in der Herstellung von Lebensmitteln sammeln soll (OYAMA 2001). Dieses Konzept ist in Deutschland unter dem Namen der *Gemüseboxe* oder *Abokiste* in ähnlichem Maße vertreten (VGL. BIO-BERLIN-BRANDENBURG 2013).



**Abb. 9: Logo der SCCC** (SEIKATSUCLUB 2013)

## Fazit

Die Übernahme von westlichen Lebensstilen und Essgewohnheiten führte in Japan in den letzten Jahren zu einer geringeren Nachfrage nach heimischen Lebensmitteln, insbesondere nach Reis. Durch diese Tatsache sank sowohl das Angebot von Reis auf dem heimischen Markt als auch die kumulierte Fläche der Anbaugelände. Weiterhin steht der ländliche Raum vor den Herausforderungen des demographischen Wandels; viele Landwirte stehen kurz vor dem Ruhestand und haben durch vermehrte Abwanderung junger Leute Probleme bei der Nachfolge für ihre Betriebe. Die japanische Regierung versucht mit Imagekampagnen die Bevölkerung für eine regionale und gesunde Ernährung zu begeistern, um so die heimische Landwirtschaft zu stimulieren. Schließlich sind die Auswirkungen der Kehrtwende vom Hyperprotektionismus der Landwirtschaft hin zur Importabhängigkeit immer noch deutlich zu spüren.

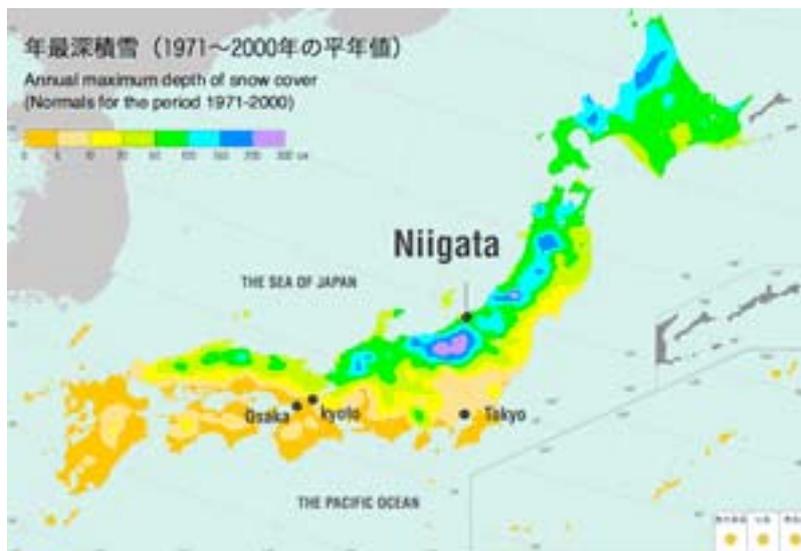
## Vom Reiskorn zum Reiswein – Gründe für eine räumliche Konzentration von Sake-Brauereien in der Präfektur Niigata

Fast jede Region Japans besitzt ihre eigenen Brautraditionen und ihre eigenen Brauereien, insgesamt gibt es ca. 1800 davon (ROST-AOKI 2013). Dennoch befindet sich in der vergleichsweise schwach besiedelten Präfektur Niigata ein Zentrum der Sake-Produktion. Da die

Region sich selbst auch als Zentrum der Sake-Produktion und des Reisanbaus bzw. der Weiterverarbeitung versteht, drängte sich die Frage auf, warum es dort zu einer räumlichen Konzentration kam und inwieweit die Brauereien dabei untereinander vernetzt vorgehen, worüber u.a. die Besichtigung einer Brauerei weitere Auskünfte gab.

Die für die Sake-Produktion unabdingbaren Größen sind Reis und Wasser (mehr dazu im Exkurs I „Sake-Produktion“). Hierbei kommen der Region im Hinblick auf die quantitative Verfügbarkeit beider Zutaten ebenso die klimatischen Begebenheiten zugute. Zwischen 1971 und 2000 waren selbst die geringen Wintertemperaturen und der hohe Schneefall vorteilhaft (Abb. 10), da die eigentliche Sake-Produktion erntebedingt in den Wintermonaten stattfand und die Gärungsprozesse so natürlich gekühlt werden konnten (vgl. ROST-AOKI 2013; TANREI 2013). Der wichtigste Vorteil liegt allerdings in der hohen Wasserverfügbarkeit vor Ort, welcher sich aus den enormen Niederschlagsmengen in der Region ergibt. Allein in der Stadt Niigata beträgt der Niederschlag bspw. 1778 mm/Jahr (MÜHR 2007), er ist also im Vergleich zu Berlin dreimal so hoch. Gleiches gilt ebenso, wie in Abb. 10 anhand der Schneebedeckung zu sehen, für die gesamte Präfektur. Letzteres ist durch die Lage der Region an der niederschlagsreichen Nordküste Japans begründet, die infolge der orographischen Hebung feuchte Luftmassen des japanischen Meeres zum Abregnen bzw. Abschneien zwingt.

Dem Niederschlag kommt für den Sake dabei gleich doppelte Bedeutung zu; erstens ist die Wasserversorgung der Reisfelder, auf denen der Grundstock des Sake angebaut wird, dauerhaft gesichert. Der Reisanbau in Japan erfordert ein ausgeklügeltes Bewässerungssystem, welches zudem durch die Nassreisanbaumethode sehr wasserintensiv ist, sodass mit den hohen Niederschlägen ein natürlicher Gunstfaktor vorliegt (KULKE 2013).



**Abb. 10: Jährliche Höchstwerte der Schneedecke in Japan, 1971-2000 (orange: 0cm, violett: 180cm) (TANREI 2013)**

Diese Tatsache führt zweitens in Kombination mit dem günstigen Mikroklima (für den bodennah wachsenden Reis) und den hervorragenden Böden dazu, dass der Reisanbau hier besonders gut möglich ist und als dominierender Charakter der Landschaft in Erscheinung tritt. So konnte sich Niigata zum Zentrum des Reisanbaus entwickeln (vgl. KULKE 2013; TANREI 2013).

Ferner hat der Niederschlag eine besondere Bedeutung für die Versorgung der Sake-Produktion mit Brauwasser, da für ein Fass dieses Erzeugnisses etwa 2800 Liter Wasser

benötigt werden (TSUKASA 2013). Obschon die Brauereien mehrheitlich an den Flüssen liegen und sich aus ihnen versorgen, ist dies heutzutage, zumindest bei der von uns besuchten Brauerei, wegen der Wasserbelastung nicht mehr der Fall. Da auch die Nutzung des städtischen Leitungswassers nicht den Qualitätserfordernissen genügt, wird mittlerweile auf Quellwasser aus den Bergen zurückgegriffen, das in großen Tanks angefahren wird (TSUKASA 2013).

Dieser Umstand leitet zu weiteren Gründen über, die für eine fortbestehende Konzentration in Zeiten sinkenden Sake-Konsums und aufkommender Konkurrenzprodukte sprechen. Schließlich liegt der Fokus der Brauereien Niigatas in der Etablierung eines Qualitätsprodukts (vgl. TANREI 2013). So kommen neben den quantitativen Vorzügen (Reis- und Wasserversorgung) die

qualitativen Faktoren dieses ländlichen Gebietes hinzu. Die Güte des Wassers (z.B. in Bezug auf Wasserhärte oder Nährstoffgehalt) ist entscheidend für die Ausprägung des Sake-Geschmacks. Mit der relativen Nähe zu den Bergquellen ist den Brauereien ein Vorteil gegenüber Standorten in Industrieagglomerationen eigen. Darüber hinaus wirken sich ebenso leicht zu unterschätzende Faktoren wie die Luftreinheit auf den Brauprozess aus. So ist die Geschmacksentwicklung des Sakes während der Fermentationsphase stets durch potentiellen Schimmelpilzbefall gefährdet (TANREI 2013). Diesem Umstand wirken das Klima Nüगतas und der enorme Schneefall, welcher zusätzlich luftreinigend ist entgegen (vgl. TANREI 2013). Neben diesen guten Voraussetzungen sind für hohe Qualität des Sake verantwortlich, deren Preis bis zu drei mal höher liegt als der des Essreis (TSUKASA 2013).

Das Gros der Brauereien Nüगतas bilden kleine und mittelständische Unternehmen (TSUKASA 2013). Die Besichtigung eines solchen – nach eigener Aussage typischen, wenn auch kleineren – Betriebes fand bei der Firma „Imayo Tsukasa“ statt. Die Sake-Brauerei wurde 1907 vom Urgroßvater des heutigen Braumeisters (siehe Abb. 11) gegründet und wird seitdem als Familienbetrieb mit einem Umsatz von etwa einer Million Euro im Jahr weitergeführt (TSUKASA 2013). Die neun Festangestellten und zwei Hilfskräfte (für die Hochsaison im Dezember) arbeiten dabei allesamt hauptamtlich in der Brauereiproduktion und übernehmen Verkaufstätigkeiten oder administrative Arbeiten lediglich in Nebenfunktion, sodass die Brauerei den Kleinstbetrieben zuzuordnen ist (TSUKASA 2013).



**Abb. 11: Braukessel nebst Besitzer der „Imayo Tsukasa“ Brauerei (WOCKENFUß 2013)**

Diese kleinen und mittleren Brauereien der Präfektur Nüगतa haben sich 1997 zu einer Kooperative zusammengeschlossen (TANREI 2013). Obwohl darin 94 Sake-Brauereien organisiert sind, ist die Verflechtung untereinander eher schwach ausgeprägt (TSUKASA 2013). So gibt es bspw. weder einen gemeinschaftlich geregelten Rohstoffeinkauf, noch eine gemeinschaftliche Vermarktung der Produkte oder Zusammenarbeit in der Entwicklung neuer Sorten etc. In die Zuständigkeit der Kooperative fällt lediglich das Betreiben einer Schule, um die Ausbildung des Brauereinachwuchses zu bündeln und sicherzustellen (TSUKASA 2013).

Darüber hinaus wird durch den Zusammenschluss versucht, den produzierten Sake als eine Art „regionales Produkt“ und als Markenname zu etablieren; hierfür ist eine strikte Differenzierung gegenüber anderen Sakearten (z.B. koreanischen) vorzunehmen (TANREI 2013). Hierfür wurde ein Qualitätssiegel (siehe Abb. 12) durch die Vereinigung entworfen, welches auf die Besonderheit des Produktes hinweisen soll. Der Herkunftsbezeichnung „Niigata Sake“ darf sich hiernach nur derjenige bedienen, der neben der erfolgreich bestandenen Qualitätskontrolle auch weitere Auflagen erfüllt; dazu gehört dass der Reis und das Wasser für den Sake aus der Präfektur stammen und innerhalb dieser mit einem bestimmten Qualitätsverfahren (Polierungsgrad der Reiskörner von mindestens 40%) gebraut wurden (vgl. TANREI 2013).

So stammt auch der in der „Imayo Tsukasa“ Brauerei verwendete Reis aus der Präfektur Niigata und wird über langfristige Verträge mit Bauern in einer Größenordnung von jährlich etwa 30 Tonnen bezogen (TSUKASA 2013). Dabei ergeben 500 Gramm des vor Ort polierten Reises am Ende einen Liter Sake. Die so etwa 30.000 produzierten Flaschen (je 1,8 Liter), werden dabei lediglich im Fabrikverkauf und übers Internet innerhalb der Präfektur vertrieben (TSUKASA 2013).



**Abb. 12: Kennzeichnung für echten Sake aus Niigata** (TANREI 2013)

## Fazit

Zusammenfassend lässt sich mit Blick auf die Konzentration der Brauindustrie feststellen, dass die Ausprägung einer räumlichen Ansammlung in der Verkettung von klimatischen und landwirtschaftlichen Gunstfaktoren zum Reisanbau begründet ist. Dies zwang die Bewohner frühzeitig, die Anbaupraktiken und Weiterverarbeitungsmechanismen an den zu kultivierenden Produkten auszurichten. Ein entscheidender Faktor für die Konzentration der Betriebe ist das hohe Gewichtsverlustpotential der Ausgangsstoffe bei der Sakeproduktion zu nennen, das eine Weiterverarbeitung vor Ort erforderte. Anzeichen für eine typische Clusterbildung mit gegenseitigen Synergie- oder Konkurrenzeffekten etc. wurden allerdings nicht gefunden. Das Wirkungsgefüge der Brauereien untereinander wird lediglich über eine Kooperative abgegolten, welche nur die Zusammenarbeit im Bereich der Nachwuchsbildung und Bewerbung der Sakemärke bündelt. Schließlich soll der Zuwachs des Absatzes auch nicht durch eine Clusterstruktur (aus Kooperation und Wettbewerb) erreicht werden, sondern vielmehr durch einen fortwährenden und traditionellen Brauprozess, der ein naturbelassenes und originär regional verankertes Qualitätsprodukt verspricht.

### Exkurs I: Sake-Produktion

Sake ist ein aus Reis hergestelltes, klares, respektive milchig-weißes Getränk mit einem Alkoholanteil von ungefähr 14 bis 17 Prozent (ROST-AOKI 2013). Auch wenn die Spirituose in Deutschland bisweilen eher belächelt wird, so herrscht in Japan eine absolut konträre Einstellung dazu. Sake ist hier einerseits DAS wohlgelittene alkoholische Nationalgetränk und besitzt andererseits als „Getränk der Götter“ (ROST-AOKI 2013) auch noch spirituelle Zuschreibungen, die sich besonders in kultischen Bräuchen und Riten des Shintoismus niederschlagen.

Obwohl genauere Zeitangaben für die Anfänge der Sake-Produktion im Dunkeln liegen, ist das Getränk seit über zwei Jahrtausenden in Japan bekannt; es ist davon auszugehen, dass das Brauverfahren erst nach der aus China im 3. Jahrhundert v. Chr. importierten Technik des

Nassreisanbaus entwickelt wurde (SCHIEWEK 1897, S. 4). In seiner Frühform wurde Sake mithilfe menschlichen Speichels durch Kauen hergestellt, wobei die Enzyme des Speichels Reisstärke in Fruchtzucker umwandeln; dieser bot so nach ein paar Tagen der Gärung ein leicht alkoholisches Getränk und wurde als *kuchikami no sake* – im Mund gekauter Sake bezeichnet. Die heute übliche Braumethode, bei der die Aufgabe des Speichels von einem Schimmelpilz übernommen wird, wurde ab dem 3. Jahrhundert n. Chr. ebenfalls aus China importiert (ROST-AOKI 2013).

Ursprünglich war Sake ein Getränk der Eliten und durfte nur am Kaiserhofe gebraut werden. Nach und nach wurde dieses Monopol im 12. und 13. Jahrhundert gelockert und mehrheitlich – ähnlich den klösterlichen Kellereien Europas im Mittelalter – auf den Klerus übertragen, was eine Verfeinerung der Brauereimethodik mit sich brachte. Allerdings bewirkte erst die *Meji*-Restauration durch die großteilige Vergabe von Braukonzessionen das Entstehen der heutigen Brauereikultur; diese geschah zu Lasten einer Teilung der Sake-Produzenten in große nationale Marken und kleine Brauereien. Letztere produzieren bis heute den so genannten *Jizake* – den lokalen Sake (vgl. ROST-AOKI 2013).

Ob Massen- oder Nischenproduktion, die Grundzutaten des Sake sind Wasser, Reis und Hefe und damit ähnlich denen des Bieres (Wasser, Malz/Hopfen und Hefe). Die weit verbreitete Kurzbeschreibung von Sake als „Reiswein“ ist somit im Hinblick auf die Herstellung irreführend und wahrscheinlich eher vom vergleichbaren Alkoholgehalt und/oder den Geschmacksvariationen abgeleitet. Im Gegensatz zu den Weintrauben besitzt der Reis (ebenso wie seine Getreidevetter beim Bierbrauen) keinen Fruchtzucker, so dass dieser erst im Rahmen der Fermentation entstehen muss (SCHIEWEK 1897, S. 5).

Der für die Sake-Herstellung vorwiegend verwendete Reis, wird *Sakamai* genannt und unterscheidet sich vom herkömmlichen Esreis dahingehend, dass ihm einerseits mehr Stärke eigen ist und sich diese andererseits im Kern des Reiskornes konzentriert, während sich die Fette, Proteine, Aminosäuren neben weiteren Inhaltsstoffen in den Außenschichten befinden (FUKUE 2013). Aus diesem Grunde wird der Reis im ersten Arbeitsschritt zum Sake hin poliert, um die störenden Stoffe zugunsten des Stärkekerns zu minimieren bzw. zu entfernen. So können – je nach Qualität des Sake – bis zu 70% der ursprünglichen Reiskonsistenz geschliffen werden (vgl. Abb. 14). Das Abfallprodukt, welches trotz alledem teilweise noch stärkehaltig ist, wird als sogenanntes Reismehl ähnlich unserer Kartoffelstärke in der Lebensmittelindustrie etc. verwendet (TSUKASA 2013).

Dem Polieren folgt das Waschen und Einweichen der Körner, um sie zu säubern und mit Wasser anzureichern. Die Reiskörner leiten dadurch Wärme besser und erhalten eine bessere Textur für das darauf folgende Dämpfen bei ca. 60°C (ROST-AOKI 2013; TSUKASA 2013). Jenes wiederum geschieht, um die Hülle bei gleich bleibend weichem Kern zu verfestigen und damit die Schimmelpilzung zu unterstützen (SCHIEWEK 1897, S. 4; ROST-AOKI 2013).

Im nächsten Arbeitsschritt erfolgt eine Trennung. Ein Teil des Reiskorns (etwa 20-30%) wird mit *Aspergillus Oryzae*, dem bereits erwähnten Schimmelpilz, beimpft, um die Fermentation vorzubereiten (ROST-AOKI 2013). Die Enzyme des Pilzes spalten die Stärke zu Zuckermolekülen auf, welche die Grundlage für die alkoholische Gärung bilden. Das so entstandene Produkt nennt man *Koji*. Durch die Vermehrung des Schimmelpilzes entsteht Wärme, welche genau reguliert werden muss, da die Temperatur sowohl direkten Einfluss auf die weitere Vermehrung des Pilzes als auch indirekten Einfluss auf Geschmack und Gelingen des Sake hat. Nach ca. 40-60 Stunden ist dieser Vorgang abgeschlossen (TSUKASA 2013).

Nun gilt es eine Starter-Kultur anzulegen, bei der die mit den Pilzen behandelten Anteile zusammen mit Wasser, Hefe, Milchsäure sowie etwas Reis vermischt werden und die eigentliche Gärung beginnen zu lassen. Dafür wird im Folgenden die Hauptmaische angelegt, indem über vier Tage hinweg der Startermaische Wasser, *Koji*-Reis und gedämpfter Reis zugefügt wird. Das Hauptaugenmerk liegt hierbei auf der ausgewogenen Beimischung der einzelnen Stoffe und erfordert die gesamte Aufmerksamkeit und Erfahrung des Braumeisters (TSUKASA 2013).

Sofern dieser Arbeitsschritt gelingt, findet die Fermentation bei durchschnittlich 13°C – niemals über 20°C – statt und der Gärprozess benötigt zwischen 20 und 25 Tagen (TSUKASA 2013). Dabei findet eine doppelte chemische Zersetzung statt, zunächst die Aufspaltung der Stärke in Glukose durch den Pilz und anschließend die Transformation von Glukose in Alkohol durch die Hefekulturen.



**Abb. 13: Ansicht der Lagertanks zur Nachreife**  
(WOCKENFUSS 2013)

Der so entstandene Sud wird schließlich gepresst bzw. gefiltert (unterlässt man dies, so erhält man ein dem Federweißen ähnliches Getränk), pasteurisiert und der nun klare Sake in große Tanks gefüllt, in denen er zwischen sechs Monaten und einem Jahr nachreift (siehe Abb. 13).

Durch die Nachreife in den Tanks färbt der Sake nach und rundet seinen Geschmack ab, sodass er als fertig angesehen und in Flasche abgefüllt werden kann (TSUKASA 2013). Der Sortenvielfalt sind grundsätzlich beim Sake keine Grenzen gesetzt; bei den kleinen Brauereien Niigatas liegt sie im Durchschnitt bei etwa fünf Sorten pro Betrieb (TSUKASA 2013). Erstaunlich ist der Alkoholgehalt einzelner Sorten von über 20 Prozent, denn bei diesen Bedingungen vermögen Hefebakterien nicht zu leben.

Dieser wird durch Zusatz von aus Sake destilliertem Alkohol erreicht. Dieser Vorgang hat aber nur hintergründig (lediglich bei einzelnen Sorten) mit der Erhöhung des Alkoholanteils zu tun. Vielmehr steht die bewusste Geschmacksverbesserung im Vordergrund. Durch den Alkohol können weitere Geschmacksstoffe des verwendeten Reises gelöst, was insgesamt zu der hohen Variation an Geschmacksnuancen führt. Resultierend lässt sich feststellen, dass nicht der Alkoholwert die Qualität bestimmt, sondern die Reissorte und der Polierungsgrad der Reiskörner (vgl. FUKUE 2013).



**Abb. 14: Grundlage der Qualität: die verschiedenen Polierungsgrade des Reises** (EINECKE 2013)

## Literaturverzeichnis

- BIO-BERLIN-BRANDENBURG (2013): Bio-Abokisten. Verschiedene Adressen. Im Internet: [http://www.bio-berlin-brandenburg.de/nc/bioadressen/?tx\\_bioekfonline\\_pi1%5Bcategory%5D=abokisten](http://www.bio-berlin-brandenburg.de/nc/bioadressen/?tx_bioekfonline_pi1%5Bcategory%5D=abokisten) (letzter Zugriff: 04.10.13).
- BLOOD, C. (2005): Topographische Karte Japans. Im Internet: [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Japan\\_topo.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Japan_topo.jpg) (letzter Zugriff: 06.10.13).
- BMELV (BUNDESMINISTERIUM FÜR LANDWIRTSCHAFT, ERNÄHRUNG UND VERBRAUCHERSCHUTZ) (2010): Die deutsche Landwirtschaft. Leistungen in Daten und Fakten.
- BMELV (BUNDESMINISTERIUM FÜR LANDWIRTSCHAFT, ERNÄHRUNG UND VERBRAUCHERSCHUTZ) (2012): Statistisches Jahrbuch über Ernährung, Landwirtschaft und Forsten 2012.
- DOLLES, H. (2003): Der japanische Reis – „Handelsware“ oder „Kulturgut“?. In: Japan Markt (Juli), S.1-3.
- FUKUE, M. (2013): Japan Feinkost. Im Internet: <http://www.japan-feinkost.de/de/shop/getraenke/sakeguide.php> (letzter Zugriff: 09.11.13).
- HÄGER, A. (2013): Vorlesung „Agrarpolitik“ im SS 2013. Kapitel 2.2: Strukturen von Landwirtschaft und Gartenbau. S.24.
- KULKE, E. (2013): Vortrag von Prof. Elmar Kulke (Geographisches Institut HU-Berlin) vom 24.08.2013.
- LANDKARTENINDEX (2013): Landkarten und Stadtplanindex. Im Internet: <http://www.landkartenindex.de/> (letzter Zugriff: 06.10.13).
- MAFF (MINISTRY OF AGRICULTURE, FORESTRY AND FISHERIES) (2013): Japan food report. Im Internet: <http://www.maff.go.jp/e/export/report/food/index.html> (letzter Zugriff: 06.10.13).
- MLITT (MINISTRY OF LAND, INFRASTRUCTURE, TRANSPORT AND TOURISM) (2013): Agriculture, Forestry and Fisheries. Area of Cultivated Land by Type. In: Statistical Yearbook 2013. S.1.
- MÜHR, B. (2007): Klimadiagramm Niigatas. Im Internet: <http://www.klimadiagramme.de/Asien/niigata.html> (letzter Zugriff: 07.11.13).
- OYAMA, Y. (2001): LEADER Magazine nr.25, Winter 2000/2001. 4 Stimmen aus dem Ausland: Landwirtschaft und ländliche Entwicklung in Japan. Im Internet: <http://ec.europa.eu/agriculture/rur/leader2/rural-de/biblio/model/art03d.htm> (letzter Zugriff: 04.10.13).
- PIORIER, Y. (2010): Linking the Global and the Local: Seikatsu's Vision. Im Internet: <http://www.geo.coop/node/322> (letzter Zugriff: 04.10.13).
- ROST-AOKI, S. (2013): Sake Kontor. Im Internet: [http://www.sake-kontor.de/inc\\_sakeherstellung\\_sakeherstellung.htm](http://www.sake-kontor.de/inc_sakeherstellung_sakeherstellung.htm) (letzter Zugriff: 09.11.13).
- SCHIEWEK, O. (1897): Über Saké, das Nationalgetränk der Japaner, und die bei seiner Bereitung wirksamen Pilze. Breslau. Digitalisiertes PDF im Internet unter: <http://digital.ub.uni-duesseldorf.de/ulbdsp/periodical/titleinfo/3657532> (letzter Zugriff: 09.11.13).
- SEIKATSUCLUB (2013): Internetauftritt der Seikatsu Club Consumers' Co-operative Union. Im Internet: <http://seikatsuclub.jp/> (letzter Zugriff: 06.10.13).
- TANREI (2013): Niigata Tanrei Association. Im Internet: [http://niigata-sake.or.jp/en/niigata\\_tanrei/index.html](http://niigata-sake.or.jp/en/niigata_tanrei/index.html) (letzter Zugriff: 09.11.13).
- TSUKASA (2013): Führung und Gespräch mit Herrn Tsukasa (Imayo Tsukasa Brauerei) vom 24.08.2013.



25. August 2013

## Welche stadthistorischen Strukturen haben Kanazawas Entwicklung zur Creative City vorangetrieben?

ANNE DIEBLER / MAXIMILIAN HOOR  
ディースラ-, アンネ / ホーア, マクシミリアン

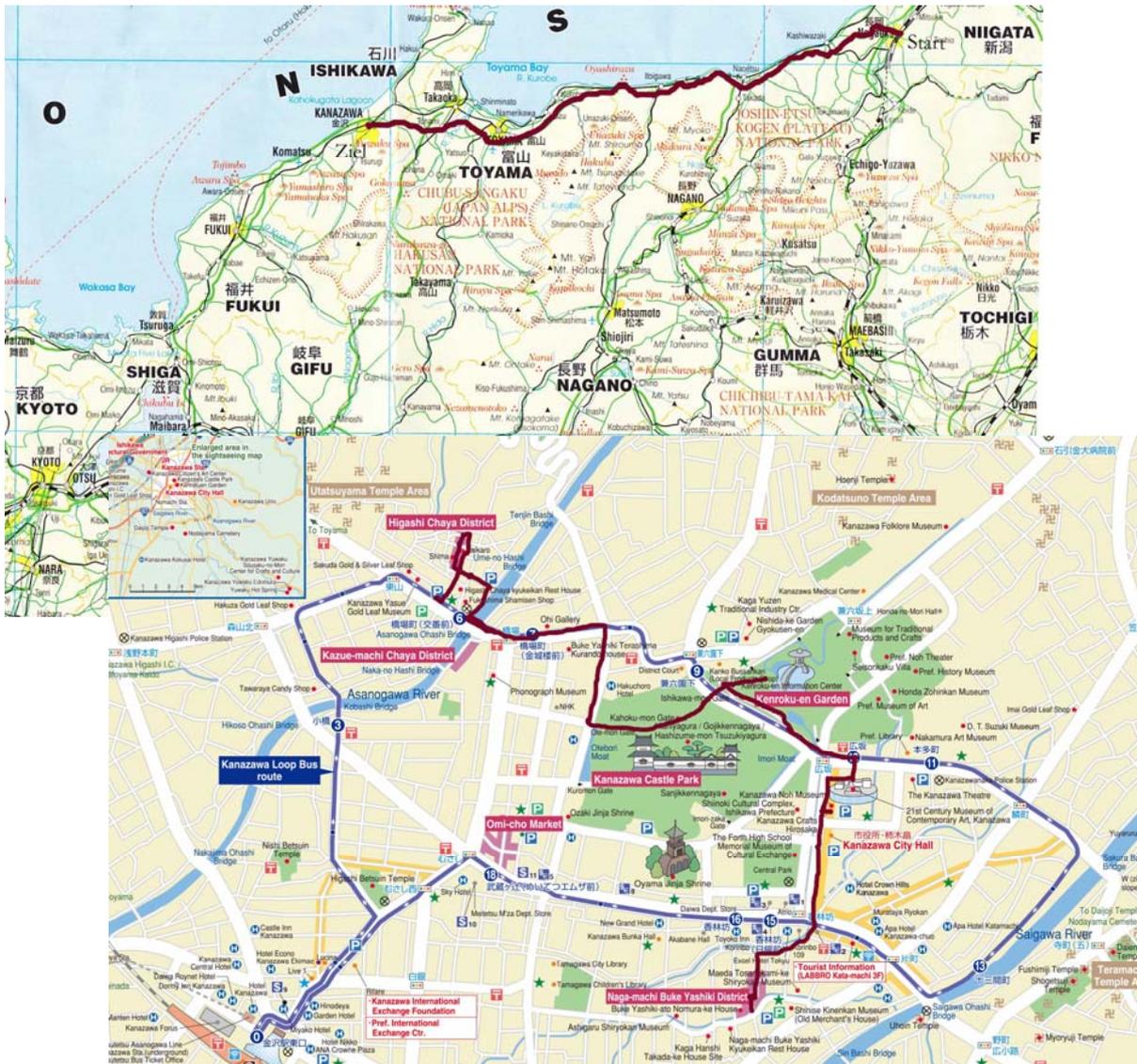


Abb. 1: Übersicht – Tagesabschnitt zwischen Nagaoka – Kanazawa (verändert nach JAPAN NATIONAL TOURISM ORGANIZATION 2010)

Abb. 2: Übersicht – Innenstadt Kanazawa und Route des Stadtrundgangs (verändert nach KANAZAWA CITY TOURISM ASSOCIATION 2008c)

### Besuchspunkte:

- Küste der Präfektur Niigata
- Kanazawa

Am 6. Tag der Exkursion in Japan wurde die Fahrt von Niigata entlang der Küstenlinie Richtung der Stadt Kanazawa fortgesetzt. Hierbei erfolgte ein Stopp zwischen den Orten Joetsu und Toyama, um die naturräumlichen Gegebenheiten der Küstenlandschaft näher zu erkunden. Auf die Frage, welche Wechselwirkungen sich zwischen diesen und den wirtschaftlichen bzw. siedlungsbaulichen Merkmalen ergeben, soll im Exkurs I (am Ende dieser Arbeit) eingegangen werden (vgl. Abb. 1).

Hauptaugenmerk dieses Exkursionsberichtes liegt auf der Frage warum sich Kanazawa als „Creative City“ auszeichnet und welche Umstände diese Entwicklungen begünstigt haben (vgl. Abb. 2).

“Now, through an economic analysis of Kanazawa City, when trying to clarify the background of its endogenous development, what I feel is poignant is that it is very related with its traditional culture and economy.”

Mr. Tadashi Shimizu, Kanazawa Association of Corporate Executives

Mit der fortschreitenden Globalisierung verstärkt sich der Druck auf Städte und Gemeinden im internationalen Wettbewerb. Besonders den Wachstums- und Trendbranchen der Kultur- und Kreativwirtschaft wird weltweite Aufmerksamkeit geschenkt. Die Ökonomisierung von Wissen, Kultur und Kreativität ist hierbei zum zentralen Prinzip geworden, um in einer global operierenden Wirtschaft bestehen zu können. Während in vielen europäischen Staaten seit einigen Jahren regionale oder kommunale Kultur- und Kreativwirtschaftsberichte publiziert werden, scheint der Trend in Japan noch nicht so weit fortgeschritten zu sein.

Infolge der Ereignisse vom 11.3.2011 (Fukushima) und der dadurch begründeten Einbrüchen innerhalb der tourismus- und exportorientierten Industrie wuchs der Bedarf eines Neuanfangs und Imagewandels. In Anlehnung an die erfolgreiche „Cool Britannia“ Kampagne der britischen Labour Partei Mitte der Neunziger Jahre erhofft sich die japanischen Regierung mit Hilfe der „Cool Japan“ Kampagne eine Imagepflege und Aufwertung der Außenwahrnehmung des Landes durch kreativ- und kulturwirtschaftliche Aktivitäten (PROKARIER 2012).

Diese Branchen spielen in Japan seit längerem eine nicht zu unterschätzende Rolle, was insbesondere in der spezifischen kulturellen Vergangenheit und der Stärke in technologisierten Wirtschaftsbranchen wie der Software- und Games Industrie begründet ist. Kanazawa nimmt innerhalb der Kreativwirtschaft Japans dabei eine Sonderposition ein und hebt sich durch ein hohes kulturelles Erbe und eine Kreativstruktur hervor, welche sich auf die Produktion und Reproduktion der eigenen kulturellen Identität spezialisiert hat. Die Kreativwirtschaft Japans im Allgemeinen und Kanazawa im Speziellen soll im Folgenden beleuchtet werden. Zum Verständnis ist es hierbei unerlässlich sowohl die Stadthistorie Kanazawas anzureißen als auch ihre aktuelle urbane Ausstattung näher zu betrachten.

## **Die Stadt Kanazawa**

Kanazawa ist Verwaltungssitz der Präfektur Ishikawa auf Honshu, der Hauptinsel Japans. Eingebettet zwischen den Japanischen Alpen und dem Japanischen Meer liegt sie etwa 150 km nördlich von Nagoya. Sowohl die Berge Utatsuyama, Kodatsuno und Teramachi als auch die beiden Flüsse Asano und Sai prägen die städtischen Randgebiete, letztere fließen nahezu parallel durch die Stadt und bildeten damals wie heute eine wichtige Grundlage für die handwerklichen Produkte Kanazawas. Mit einer Einwohnerzahl von mehr als 462.500 (Stand 2011) ist sie die größte Stadt der Region Hokuriku und gilt, auch aufgrund ihrer Funktion als Seehafen, als Zentrum für Wirtschaft, Handel und Kultur (CITY OF KANAZAWA 2011a, S.16).

Der Name der Stadt Kanazawa, welcher in etwa „Sumpf aus Gold“ bedeutet, hat seinen Ursprung in der Legende von dem Bauer *Imohori Togoro*, welcher Goldstaub in einem nahe gelegenen Sumpf aufbereitet haben soll. Ferner spielt der Name auf die klimatologischen Gegebenheiten an. Aufgrund der exponierten Lage nordwestlich der Japanischen Alpen und dem damit einhergehenden Steigungsregen verfügt die Region ganzjährig über sehr hohe Niederschläge (KANAZAWA CITY TOURISM ASSOCIATION 2008a).

Die Anfänge von Kanazawa liegen ca. 500 Jahre zurück, als Anhänger der buddhistischen Ikko-Sekte eine religiös autonome Regierung mit dem *Kanazawa Gobou Tempel* als ihrem Zentrum begründeten (SASAKI 2003, S.3 ff.). Das Gebiet des Tempels wurde ca. 100 Jahre später Sitz der *Maeda* Familie, als diese 1583 die Region einnahm und eine erste Burg errichten ließ. Kanazawa prosperierte seitdem als Burgstadt. Zu dieser Zeit galt die Herrschersfamilie als die zweitstärkste *daimyo* (lokale Herrscher im feudalen Japan) nach dem *Tokugawa*-Shogunat. Aufgrund ihrer finanziellen Stärke, die durch sehr ertragsreiche Reisernten erworben wurde, förderte die Maeda Familie den Aufbau verschiedenster traditioneller Künste und sonstiger Aktivitäten wie Handwerk, Theater und Gastronomie (KANAZAWA CITY TOURISM ASSOCIATION 2008a). Dadurch entwickelte sich Kanazawa während der Edo-Periode vom 17. Jahrhundert bis Ende des 19. Jahrhunderts unter dieser Herrschaft zu einem bedeutenden Zentrum für Politik, Wirtschaft und Kultur. Zusätzlich wurde ein reger Austausch mit Tokio und Kyoto vor allem in der Wissenschaft, im Bereich der Künste und im Handwerk gefördert. So wurden einige Handwerkstechniken wie das Seidenfärben und die Lackwarenproduktion von Künstlern und Handwerkern aus Kyoto und Tokio importiert. In der Folge entstand schon früh eine kulturelle Blüte, welche sich beispielsweise im Noh-Theater oder den Teezeremonien begründete. Etwa drei Jahrzehnte hielt die Herrschaft dieser Familie an und noch heute lassen sich deren bauliche Einflüsse im historischen Stadtbild entdecken (SASAKI 2003, S.3 ff.).

Während der Modernisierung zur Zeit der Meiji-Periode fiel Kanazawa hinter Tokio, Osaka sowie Nagoya mit ihren industriellen Entwicklungen zurück. So begann eine der führenden Städte Japans zu einer wirtschaftlich unbedeutenden Stadt zu stagnieren (KANAZAWA CITY TOURISM ASSOCIATION 2008a). Um dieser Entwicklung entgegen zu wirken, begann die Stadt sich verstärkt neuen Industriezweigen zuzuwenden. Die Förderung der Künste und des Handwerks während der Edo-Zeit legte hierbei den Grundstein für die Industrialisierung Anfang des 20. Jahrhunderts. Als Leitbranche fungierte vor allem die Textilindustrie, welche einerseits Textilprodukte, vor allem die sogenannte „habutae“-Seide vertrieb und andererseits durch ihre Produktion von Textilverarbeitungsmaschinen von hoher Bedeutung war. Im Zuge der gegenwärtigen Globalisierung und der gleichzeitigen Auslagerung der Textilproduktion in arbeitskostengünstigere Länder, verlor die Textilindustrie Kanazawas allerdings immer mehr an Bedeutung. Seit den 1980er Jahren versuchte die lokale Stadtverwaltung immer wieder durch eine gezielte, kleinteilige Förderung von Kultur, Handwerk und Künsten den Strukturwandel zu meistern (SASAKI 2003, S.3 ff.).

### *Burg von Kanazawa*

Kanazawa ist eine Stadt der Tradition und Kultur, die durch die hier lebende Maeda Familie begründet wurde. Im 16. Jahrhundert gehörte sie zu einer der reichsten Regionen Japans. Aufgrund dieser Entwicklungen wuchs Kanazawa zu einem mächtigen politischen und militärischen Rivalen an, so dass Arbeiten bzgl. der eigenen Verteidigung notwendig wurden. Einige noch erhaltene Gebäude bezeugen dies, vor allem die Burg steht stellvertretend für die Aufrüstung. Die Burg liegt im heutigen Zentrum der Stadt. Mit der Niederlassung der Maeda Familie in Kanazawa um 1583 erfolgte erstmalig der Bau eines Herrschaftssitzes für den mächtigen Clan, welchen die Herrscher bis zum Ende der Edo-Zeit innehatten. Beim Bau der Burg spielten militärische Überlegungen stets eine Rolle, da die Maeda Familie autonom von der Zentralregierung in Edo (damaliger Name für Tokio) bleiben wollte. So bestehen zum Beispiel die glänzenden Ziegel des original erhaltenen Tores *Ishikawa-mon* aus Blei. Hiermit wurde nicht

nur der Schutz gegen Feuer erreicht, sondern im Notfall konnte aus diesem Material Munition gegossen werden (ISHIKAWA PREFECTURE JAPAN 2003b).

Doch nicht nur dieses Merkmal macht die Burg besonders. Auch die große Vielfalt der Steinwalle sind kein zweites Mal in Japan anzutreffen. Hierfür gibt es zwei Gründe. Zum einen wurden die Mauern oftmals umgebaut und neu errichtet, denn nur die besten und neusten Techniken konnten eine gute Verteidigung gewährleisten. So ist bei einer Schutzmauer nicht nur die Höhe entscheidend. Die Baumeister lernten, dass auch Position und Ausrichtung der Wälle von Bedeutung war und schufen sie sowohl nach den aus China stammenden philosophischen Prinzipien als auch nach den fünf Elementen der Natur. Zum anderen fanden beim Bau zwei unterschiedliche Gesteinsarten des *Tomuro*-Berges Verwendung. Aufgrund der Kombination von roten und blauen Steinen ergibt sich ein einzigartiges Design (ISHIKAWA PREFECTURE JAPAN 2003a).



**Abb. 3: Tomuro Gestein**  
(ISHIKAWA PREFECTURE JAPAN 2003a)

Im Laufe der Geschichte wurde die Burg mehrmals durch verschiedenste Feuer zerstört und mit dem letzten Großbrand im Jahr 1881 blieb nur das *Ishikawa-mon* Tor bestehen, welches heute neben dem Lagerschuppen der einzig original erhaltene Gebäudeteil aus dem Jahr 1788 ist. Diese Tatsache verhalf beiden Bauwerken dazu gegenwärtig als besondere und wichtige Kulturgüter Japans ausgezeichnet zu werden.

Nach der Meiji-Periode gab es verschiedenste Zwischennutzer der Burg, unter anderem die japanische Armee oder die Universität von Kanazawa, welche das Gelände nach dem 2. Weltkrieg erwarb. Mit dem Auszug der Universität im Jahr 1990 musste eine neue Lösung für die Nachnutzung gefunden werden. Aufgrund des besonderen Merkmals als Kulturgut für die in der Region Ishikawa lebende Bevölkerung entschied sich die Stadtplanung das Gelände für die Öffentlichkeit zugänglich zu machen und die Rekonstruktion der alten Burggebaude durchzuführen. Die Gebäude wurden in Gänze gemäß dem Originalzustand der 1850er Jahre unter Verwendung von traditionellem Material und Techniken rekonstruiert. Somit wurde nicht nur ein wertvolles Kulturgut für nachfolgende Generation bewahrt, sondern auch die Zentrumsgegend der Stadt neugestaltet und touristisch aktiviert (ISHIKAWA PREFECTURE JAPAN 2003b).



**Abb. 4 und 5: Das rekonstruierte Kahokumon Tor** (DIEBLER 2013)

### *Kenroku-en Garten*

Der *Kenroku-en* Garten befindet sich ebenfalls neben dem Schloss auf einem Hügel gelegen im Zentrum der Stadt (vgl. Abb. 6). Angelegt als Wandelgarten der Maeda-Familie Mitte des 16. Jahrhunderts wurde er über Generationen zur Perfektion weiterentwickelt und Ende des 19. Jahrhunderts der Öffentlichkeit zugänglich gemacht, so dass die ganze Stadtbevölkerung die Schönheit eines der „Drei berühmten Gärten Japans“ genießen kann. Zusammen mit dem *Kairaku-en* in Mito und dem *Koraku-en* in Okoyama erfüllen alle drei Anlagen die Anforderungen an einen perfekten Landschaftsgarten gemäß den Chroniken über die berühmten chinesischen *Luoyang-Gärten* des Dichters *Li Gefei* (ISHIKAWA PREFECTURE JAPAN 2003c).

Kenroku-en bedeutet so viel wie „Garten der gleichzeitigen sechs Attribute“ und soll, wie der Name besagt, sechs Prinzipien erfüllen. Zum einen handelt es sich hierbei um *kōdai*, die Weitläufigkeit, und *yūsui*, die Abgeschiedenheit. Diese beiden Attribute vereint der Garten auf natürlichem Wege, wobei sowohl offenes Gelände mit viel Licht als auch ein Übermaß an kleinen Winkeln und Ecken zu entdecken sind. Kunstfertigkeit, *jinryoku*, und Althergebrachtes, *sōko*, lassen sich im extremen Ausmaß im Kenroku-en finden. Obwohl Bäume und Steine wie natürlich gewachsen und vorkommend aussehen, sind sie bewusst platziert worden. Teiche, Brunnen und Wasserfälle spiegeln das fünfte Prinzip *suisen*, also das fließende Wasser, wieder.

Schließlich darf ebenso wenig die Qualität des weiten Blickes, *chobo*, bei perfekten Landschaftsgärten in Japan fehlen. Dieser wird durch das Panorama der Stadt und der Japanischen Alpen im Hintergrund ermöglicht.

In Folge dieser Besonderheiten wurde der Garten im Jahr 1985 zu einer „besonders schönen landschaftlichen Ansicht Japans“ (*tokubetsu meisshō*) ernannt. Seitdem gehört er in Japan zu den nationalen Sehenswürdigkeiten (ISHIKAWA PREFECTURE JAPAN 2003c).



**Abb. 6: Kenroku-en Garten** (DIEBLER 2013)

### *Naga-machi Viertel*

Nicht nur die Burg ist ein historischer Zeuge der Entwicklungen in Kanazawa. Auch im Samuraiviertel *Naga-machi Buke Yashiki* westlich des Schlosses lässt sich die Atmosphäre der 350jährigen Geschichte nachempfinden, da die Straßenstruktur und die Häuser der Samurai seither keine Veränderung erfuhren (CITY OF KANAZAWA 2011a, S.5).

Während der Edo-Periode hat sich dieses Stadtviertel ausgehend vom Schlosspark entlang der Wasserkanäle entwickelt. Die Kanäle erfüllen zahlreiche Funktionen und dienen sowohl der Trinkwasserversorgung und der Verteidigung, als auch zur Feuerabwehr und zum Transport. Als Kanazawa während der Edo-Zeit ein mächtiges Zentrum war, nahm das Samurai-Viertel etwa 60 Prozent der Stadtfläche ein. Der Reichtum der Samurai verdeutlicht sich vor allem an ihren Häusern und Gärten. Das *Nomura-Ke-Haus* (vgl. Abb. 7) wird oftmals als Kronjuwel von Naga-machi beschrieben und soll über einen sehr schönen und bedeutenden Garten und eine wertvolle Ausstellung verfügen. Die einzelnen Häuser der Samurai sind jeweils durch lange Lehm-Mauern und Reihentore begrenzt. Außerdem umringen Kanäle oftmals die ziegelgedeckten Häuser, welche nur über kleine Brücken zugänglich sind (vgl. Abb. 8) (CITY OF KANAZAWA 2012b, S.3).



Abb. 7 (links): *Nomura-Ke-Haus* (DIEBLER 2013)

Abb. 8 (rechts): Überweg zu einem (Samurai) Haus (DIEBLER 2013)

### *Higashi-Chaya Viertel*

Im Gegensatz zur Burg und zum Samurai-Viertel wurden Geisha-Viertel während einer friedvollen Zeit erbaut. An den damaligen Rändern der Stadt entstanden ab 1661 ungeplante Viertel, deren Struktur bis heute aus einem unübersichtlichen Straßengeflecht besteht, welches sich im Laufe der Zeit kaum einer Veränderung unterzog (vgl. Abb. 9&10). Um die Kontrolle und Regulation über die Prostitution zu erlangen, wurden diese Gebiete im Jahr 1820 offiziell zu Geisha-Vierteln ernannt und ihnen damit Legalität eingeräumt. Dieser Status blieb bis in das Jahr 1954 bestehen, bis die Prostitution gesetzlich verboten wurde.



Abb. 9 und 10: Gassen im *Higashi-Chaya* Viertel (DIEBLER 2013)

Insgesamt beherbergt Kanazawa bis zum heutigen Tage drei Viertel dieser Art. Das Bekannteste und Größte ist hierbei das *Higashi-Chaya*, welches nordöstlich des Stadtkerns liegt. *Chaya* ist dabei ein traditioneller Ort, an dem Geishas seit der Edo-Zeit vor allem Kaufmänner und Handwerker mit Tänzern und dem Spielen von traditionellen japanischen Musikinstrumenten unterhalten. Auch wenn ein Großteil des Viertels heute nicht mehr dem Originalzustand entspricht, wurde die klassische Architektur weitestgehend wiederaufgebaut und die Atmosphäre der Vergangenheit beibehalten. So lässt sich gegenwärtig in den engen Gassen immer noch ein ausgereiftes und spezialisiertes kulturelles Dienstleistungsangebot finden. Die traditionellen Teezeremonien, welche von Geishas und ihren Schülerinnen (*Meiko*) wohlhabenden Gästen angeboten werden, sind nach wie vor sehr beliebt und eine touristische Attraktion (CITY OF KANAZAWA 2012b, S.3).

## Bedeutung der Kreativwirtschaft in Japan

Insgesamt beschäftigte die Kreativwirtschaft in Japan im Jahr 2006 insgesamt knapp 2,2 Millionen Personen in etwa 250.000 Betrieben. Das entspricht einem gesamtwirtschaftlichen Anteil von jeweils etwa 4 % (YOSHIMOTO 2009, S.3). Im Vergleich dazu waren in Deutschland im Jahr 2008 knapp eine Million Beschäftigte in knapp 240.000 Betrieben angestellt, was einem Anteil an der Gesamtwirtschaft von 3,3 % bei den Beschäftigten und 7,4 % bei den Unternehmen entspricht (BMW I 2009, S.4 ff.). Da in Japan zwei von fünf Beschäftigten innerhalb der Kreativwirtschaft in Computer-Software-Unternehmen arbeiten, lässt sich hieraus die recht große durchschnittliche Betriebsgröße erklären. Im Gegensatz dazu ist der Teilmarkt mit dem Namen „crafts, art, antiques and traditional cultures“ mit 62.000 Betrieben, was 25 % aller Betriebe in der Kreativwirtschaft entspricht, jedoch nur knapp 9 % der Beschäftigten umfasst, recht kleinteilig organisiert (YOSHIMOTO 2009, S.3). Diesem Teilmarkt sind die meisten der kultur- und kreativwirtschaftlichen Unternehmen Kanazawas zugehörig. Zurückzuführen ist dies auf die weite Verbreitung eines traditionell kulturellen Lebensstils, welcher beispielsweise in Kanazawa oder Kyoto mit Teezeremonien oder dem *Ikebana*, der japanischen Art des Blumenarrangements, seine Ausprägung findet.



**Abb. 11 (links): Kazue-machi Chaya Viertel im Frühling** (KANAZAWA CITY TOURISM ASSOCIATION 2008b)

**Abb. 12 (mitte): Utatsuyama Tempelanlage** (KANAZAWA CITY TOURISM ASSOCIATION 2008b)

**Abb. 13 (rechts): Higashi Chaya Viertel im Winter** (KANAZAWA CITY TOURISM ASSOCIATION 2008b)

### *Kreativwirtschaft in Kanazawa*

Kanazawa trägt den Titel der „UNESCO Creative City of Crafts and Folk Arts“. Im Jahr 2008 wurde Kanazawa in das Creative Cities Netzwerk der UNSECO aufgenommen. Ziel dieser Auszeichnung ist es, die weltweite kulturelle Vielfalt auszuzeichnen und das „kreative Potenzial für die wirtschaftliche Entwicklung nutzbar zu machen“ (DEUTSCHE UNESCO-KOMMISSION E.V. 2013). Das Label besteht seit dem Jahr 2004. Bislang wurden bis Ende des Jahres 2012 insgesamt 34 Städte in das Netzwerk aufgenommen. Dabei gibt es Auszeichnungen in sieben verschiedenen Bereichen: Film, Musik, Design, Gastronomie, Medienkunst, Handwerk und Literatur. In Japan tragen neben Kanazawa die Städte Kobe und Nagoya den Titel einer UNESCO Creative City, beide im Bereich Design (CITY OF KANAZAWA 2012b, S.5 ff.).

Wie der UNESCO Titel verrät, ist die Kreativwirtschaft Kanazawas vor allem von den traditionellen Künsten und dem Handwerk geprägt. In diesen beiden Segmenten sind insgesamt etwa 3.000 Beschäftigte in etwa 900 Betrieben angestellt. Somit lassen sich gesamtwirtschaftlich betrachtet etwa 20 % aller Betriebe Kanazawas und knapp 6 % aller Beschäftigte diesen Teilmärkten zuordnen. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass die Kunst- und Handwerksbranchen sehr kleinteilig organisiert sind. Im Durchschnitt sind drei Personen in einem Betrieb beschäftigt. Größere Unternehmen scheinen weitestgehend zu fehlen (SASAKI 2003, S.7).

In der Literatur wird Kanazawas Kulturwirtschaft als recht innovativ beschrieben. Die kleinteilige Betriebsstruktur und diese gewisse Innovationskraft ergeben ein hohes Potenzial im Bereich hochspezialisierter Nischenprodukte für den regionalen und nationalen Markt (SASAKI 2012). Bedeutsam sind vor allem Produktion und Vertrieb von folgenden kunsthandwerklichen Produkten: Blattgold, Lackwaren, Seide und Keramikware (vgl. Abb. 14&15). Des Weiteren sind beispielsweise noch buddhistische Altäre, Seidenstickereien oder auch Köder fürs Fliegenfischen relevante lokale Produkte. Aufgrund der Vielzahl an lokalen Kunsthandwerksprodukten wird im Folgenden nur auf die anfangs erwähnten vier Erzeugnisse näher eingegangen.



**Abb. 14 (links): Produkte aus Blattgold** (KANAZAWA CITY TOURISM ASSOCIATION 2008b)

**Abb. 15 (rechts): Seidenfärberei im Asano-Fluss** (KANAZAWA CITY TOURISM ASSOCIATION 2008b)

Besonders bei der Blattgoldproduktion hält Kanazawa eine Ausnahmestellung in Japan inne. 99 % des japanischen Blattgoldes stammt aus der Region, bei Blattsilber und Blattmessing sind es sogar ganze 100 %. Kanazawa wurde bereits Ende des 19. Jahrhunderts während der Meiji-Periode aufgrund exzellenter Verarbeitungstechniken und einer sehr hohen Wasserqualität für seine Blattgoldprodukte berühmt. Bei der Produktion werden größere Klumpen Feingold auf die Größe einer Tatami-Matte gepresst. Das Blattgold erlangt dadurch seine endgültige Stärke von etwa 0,0001 mm, wird meist in 11 cm breite Quadrate geschnitten und für die Verzierung von Häuserwänden, Mauern oder Gemälden verwendet. Kleinere Stücke werden für Lackwaren und Keramikprodukte benutzt. Die feinsten Partikel hingegen dienen der Veredelung von Süßigkeiten, Kosmetik oder Tees (CITY OF KANAZAWA 2012b, S.10).

Für die Blattgoldproduktion ist das hochqualitative und stetig verfügbare Wasser Kanazawas ein wichtiger Standortfaktor. Ähnliches gilt bei der Seidenproduktion und -färberei für Kimonos. Vor über 500 Jahren wurde die Kunst der Kimonoproduktion von einem Maler aus Kyoto

importiert. Auch wenn der Unterschied zwischen der *Yuzen*, also der Seidenprodukte aus Kyoto und Kanazawa nicht hundertprozentig trennscharf ist, zeichnet sich der *Kaga Yuzen* aus Kanazawa durch realistischere Naturbilder aus (vgl. Abb. 16), während der *Kyoto-Yuzen* eine etwas abstraktere und symbolischere Linie verfolgt. Besonders die kräftigen Farben der *Kaga Gosai*: indigo-blau, dunkelrot, gelb, grassgrün und violett sind häufig verwendete Farben in der Kimonoproduktion. Sowohl die realitätsnahen Naturmotive als auch die Farbpalette der *Kaga Gosai* finden sich auch in anderen aus Kanazawa stammenden Kunsthandwerksprodukten wie den Seidenstickereien, Lackwaren oder Töpferprodukten. Aufgrund des traditionellen und kulturell versierten Lebensstils, der in Kanazawa gepflegt und gefördert wird, werden Kimonos von einem Teil der Bevölkerung fernab von besonderen Anlässen auch im Alltag getragen (CITY OF KANAZAWA 2012a, S.6).



**Abb. 16 (links): *Kaga Yuzen* – gefärbte Seide mit typischen Formen und Farben** (CITY OF KANAZAWA 2012b, S.9)

**Abb. 17 (rechts): Charakteristische Schale der *Obi-Keramik*** (CITY OF KANAZAWA 2012b, S.10)

Die Lackwaren aus Kanazawa sind in der Regel Einzelstücke, die aus haltbarem, hartem Holz, wie der Zelkove oder der Japanischen Kastanie, gefertigt werden. Glattpoliert werden sie meist schwarz gefärbt und mit Gold und verschiedenen Farben verziert (CITY OF KANAZAWA 2012a, S.18).

Ein lokales Produkt, welches für die kulturelle Tradition der Teezeremonien sehr bedeutsam ist, ist die *Obi-Keramik* (vgl. Abb. 17). Diese wird in Handarbeit und ohne Hilfe eines Töpferstuhls gefertigt. Charakteristisch sind vor allem recht einfache Designs, raue Oberflächen, unregelmäßige Formen und glänzende, caramelfarbende Töne (CITY OF KANAZAWA 2012a, S.29).

Die hier beschriebenen Handwerksprodukte sowie eine Reihe weiterer Erzeugnisse wurden an verschiedenen Standorten der Stadtführung betrachtet. Kleinere Läden und Handwerksbetriebe stellen in bestimmten Vierteln ihre Waren aus. Besonders die ehemaligen Tee- bzw. Geisha-Viertel, Gebiete rund um den *Kenroku-en* Garten und um das ehemalige Samurai-Viertel *Nagamachi Buke Yashiki* verzeichnen eine auffällige Konzentration von kleinen Handwerksbetrieben, Werkstätten und Museen. Des Weiteren können einige seltene, hochwertige Produkte im Atelier ‚Kanazawa Craft Hirosaka‘ unweit vom Museum für moderne Kunst betrachtet und erstanden werden.

### *Kreative Cluster, Kreatives Milieu und Kreative Klasse in Kanazawa?*

In Zusammenhang mit der Diskussion um Kreativ- und Kulturwirtschaft spielen die Begriffe des Clusters, des kreativen Milieus und der kreativen Klasse eine bedeutende Rolle. Inwieweit es sich in Kanazawa um ein ausgeprägtes Cluster von kreativwirtschaftlichen Aktivitäten handelt, konnte weder durch Literaturstudien, noch durch die Begehung vor Ort eindeutig geklärt werden. Eine gewisse Ausprägung eines kreativen Milieus lässt sich jedoch vermuten. Ein kreatives Milieu wird in der Literatur oftmals als Ursache und Bedingung für die Entfaltung von Kreativität innerhalb von Städten genannt. Kurz gesagt handelt es sich dabei um ein formelles und/oder informelles Netzwerk mit Wechselbeziehungen zwischen verschiedenen städtischen und regionalen Akteuren, das in eine bestimmte soziokulturelle Umwelt eingebettet ist (LANGE 2007, S.99 ff.). Der britische Stadtforscher Charles Landry erläutert unterschiedliche Aspekte eines kreativen Milieus folgendermaßen:

„A creative milieu is a place – either a cluster of buildings, a part of a city, a city as a whole or a region – that contains the necessary preconditions in terms of 'hard' and 'soft' infrastructure to generate a flow of ideas and inventions. Such a milieu is a physical setting where a critical mass of entrepreneurs, intellectuals, social activists, artists, administrators, power brokers or students can operate in an open- minded, cosmopolitan context and where face to face interaction create new ideas, artefacts, products, services and institutions and as a consequence contributes to economic success“ (LANDRY 2008, S.133).

Frei nach Landry kann gesagt werden, dass Kanazawa augenscheinlich über eine solche spezifische urbane Ausstattung verfügt. Angefangen mit der attraktiven Lage Kanazawas, dem historischen und baulichen Erbe der Stadt, sowie den unseren Beobachtungen nach auffallend vielen jungen, hip-angezogenen Leuten (ggf. einer kreativen Klasse) lassen sich bestimmte Merkmale aufzählen, die diese Vermutung unterstreichen. Die hohe Anzahl an Universitäten, kunstbezogenen Bildungseinrichtungen und Messen wie die *Kanazawa University*, das *Kanazawa College of Art*, das *Kanazawa Institute of Traditional Crafts*, der *Utatsuyama Craft Workshop* sowie das *21st Century Museum of Contemporary Art* (vgl. Abb. 18) und beispielsweise die *Kanazawa World Craft Triennale* können als zusätzliche Indizien herangezogen werden. Des Weiteren kommen eine für japanische Großstädte ungewöhnlich hohe Dichte an öffentlichen Parks, Grün- und Erholungsflächen, die teils großzügige Bebauung sowie hochrangige kulturelle Angebote hinzu. In Rezeption an *Richard Floridas* „Jobs follow people“ (FLORIDA 2005, S.158) scheint Kanazawa über eine städtische Ausstattung zu verfügen, welche auch für eine global umworbene kreative Klasse interessant sein könnte.

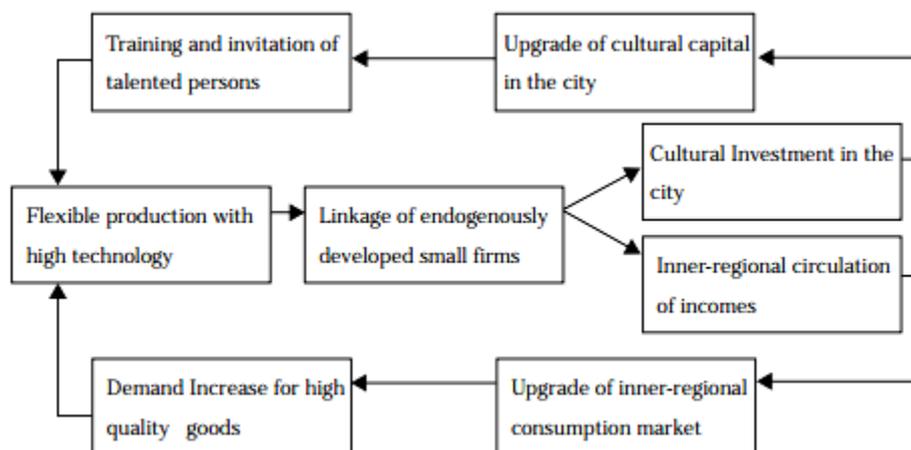


**Abb. 18: Das 21st Century Museum of Contemporary Art**  
(KANAZAWA CITY TOURISM ASSOCIATION 2008b)

Dieses Potenzials bewusst, versucht sich die Stadt weitestgehend als Creative City darzustellen und international zu positionieren. Um dies zu erreichen wurden spezielle Stabstellen eingerichtet, die sich um die Förderung der Kreativwirtschaft und deren weitere branchenübergreifende Vernetzung kümmern soll. Als offizielle Ziele werden folgende drei Punkte angestrebt (CITY OF KANAZAWA 2011b, S.2 ff.).

1. Eine Vernetzung der lokalen Kultur mit dem öffentlichen und privaten Sektor
2. Die Förderung einer neuen kreativen und talentierten Folgegeneration
3. Die Gewinnung internationaler Aufmerksamkeit durch Zusammenarbeit im Creative City Netzwerk der UNESCO

*Masayuki Sasaki*, Wirtschaftsprofessor an der Universität von Kanazawa, nennt das Modell (vgl. Abb. 19), welches Kanazawa zur Wirtschaftsstrukturierung anstrebt, einen “cultural mode of production utilizing cultural capital” (SASAKI 2012, S.4).



**Abb. 19: cultural mode of production** (SASAKI 2012, S.4)

Mit Hilfe dieses Modells soll das städtische qualitativ hochwertige kulturelle Kapital ökonomisches Wachstum generieren und neue Industriezweige initiieren. Sasaki stützt sich dabei auf Untersuchungen von *Andy Pratt*, Professor am *King's College* in London, der unter anderem die Wichtigkeit eines horizontalen Netzwerkes zwischen den kreativwirtschaftlichen Akteuren aus Familien-, Kleinst- und Kleinunternehmen einer Stadt als entscheidende Bedingung für den wirtschaftlichen Erfolg attestiert. Der Austausch von implizierten Wissen, dem sogenannten „tacit knowledge“, durch Vertrauen und persönlichen Kontakten ist hierbei eines der wichtigsten Kriterien (PRATT 2004). Ergänzend führt Sasaki die Analysen von *Jane Jacobs* über Bologna aus dem Jahr 1984 an. Bologna, eine Stadt die von einem flexiblen Netzwerk aus innovativen Klein- und Kleinstunternehmen profitiert, soll hierbei als Wegweiser für Kanazawa dienen (SASAKI 2012, S.3). Aufgrund dieser Überlegungen beschreibt er die idealtypische „Creative City“, welche Kanazawa als Vorbild dienen soll, als:

„a city that cultivates new trends in arts & culture and promotes innovative and creative industries through the energetic creative activities of artists, creators and ordinary citizens, contains many diverse “creative milieus” and “innovative milieus”, and has a regional, grass-roots capability to find solutions to social exclusion problems such as homeless people“ (SASAKI 2012, S.3).

## Schlussbetrachtung

Kanazawa kann als eine Stadt betrachtet werden, welche aufgrund ihrer historischen Entwicklungen und kulturellen Traditionen eine starke, aufs Kunsthandwerk fixierte Kreativwirtschaft herausgebildet hat. Aufgrund der starken Spezialisierung auf diese traditionellen Handwerksprodukte werden größtenteils Nischenprodukte in lokalen, regionalen und teils nationalen Märkten vertrieben. Trotz dieser starken Konzentration von kleinteiligen, der Kreativwirtschaft zuzuordnenden Unternehmen, ist es gemäß einem europäischen und nordamerikanischen Verständnis schwierig Kanazawa als typische Creative City zu bezeichnen. Der spezialisierten Branchenstruktur, bei der viele zukunftssträchtige Zweige wie die Designbranche oder die Software- und Games Industrie fast komplett ausbleiben, fehlen zudem große, global agierende Unternehmen. Dennoch scheinen sich die städtischen Akteure auf eine umfangreiche Vermarktung und internationale Vernetzung ihrer kreativen Unternehmen und Produkte geeinigt zu haben. So lange Kanazawa als Creative City in den Köpfen ihrer Akteure besteht und der Ruf in die Welt hinausgetragen wird, kann Kanazawa mit gutem Gewissen auch als solche bezeichnet werden. Inwieweit sich hierdurch die wirtschaftliche und städtische Struktur zukünftig verändert, bleibt mit Spannung abzuwarten.

### **Exkurs I: Küstenlandschaft der Präfektur Niigata sowie ihre wirtschaftlichen und siedlungsbaulichen Merkmale**

In diesem Exkurs sollen die Wechselwirkungen zwischen den naturräumlichen Gegebenheiten der Küstenlandschaft sowie ihren wirtschaftlichen und siedlungsbaulichen Merkmalen anhand des Beispiels der Präfektur von Niigata dargestellt werden. Die Präfektur Niigata befindet sich im Westen der Hauptinsel Honshu nordwestlich des Großraum Tokios und verfügt insgesamt über 300 Kilometer Küstenlinie. Der von uns besuchte Abschnitt beginnt westlich von Nagaoka und führt über die Präfekturgrenzen hinaus nach Toyama.

Geomorphologische Charakteristika der japanischen Küste sind ständige Wechsel zwischen Steilküsten und Buchten sowie Schwemmfächerflächen, die eine einzigartige Naturlandschaft entstehen lassen (OGUCHI 2001, S.10). Zurückzuführen ist dies auf die dort stattfindende hohe Reliefenergie. Das heißt, die Sedimentgesteine befinden sich fortwährend in dem Prozess der Verfestigung und Hebung und das relative weiche Gestein ist einer ständigen Verwitterungs- und Abtragungsgefahr seitens des Ozeans ausgesetzt. Dies erklärt den starken Küstenschutz, erkennbar unter anderem an den Betonmauern und Tetrapoden, welche die Nutzungsfläche vor einem hohen Abtrag schützen sollen (vgl. Abb. 20).



**Abb. 20: Tetrapoden entlang der Küste (DIEBLER 2013)**

Die Wirtschafts- und Siedlungsstruktur musste sich dementsprechend an den Naturraum anpassen. Es entwickelte sich kein flächenhaftes System der zentralen Orte, sondern eine linienhafte Anordnung der Siedlungen entstand. Die Verkehrswege verlaufen folglich parallel zur Küste. Straßen und Eisenbahntrassen fügen sich so in diese linienhafte Infrastruktur ein (vgl. Abb. 1). Da die Gebirgshänge zu steil für eine Bebauung sind, hat sich in diesen Bereichen als einzige ökonomische Aktivität die forstwirtschaftliche Nutzung ausbreiten können. Nur in den Buchten und an flachen Küsten konnten sich kleinere Siedlungen bzw. Städte entwickeln, welche mit speziell angepassten wirtschaftlichen Aktivitäten auffallen. So stellen die ökonomische Basis der Region neben der traditionellen Fischerei und straßenorientiertem

Gewerbe Tankstellen oder Schnellimbisse dar. Daneben dienen kleinere Gärten mit intensiven Gemüseanbau und kleinen Reisterrassen sowohl zur Selbstversorgung als auch zum Nebenverdienst. Außerdem wird zum Teil kleinräumiger Binnentourismus im Sommer oder am Wochenende, besonders in den landschaftlich attraktiven Sandstrandbuchten betrieben.

In diesen kleinen Buchten sind ursprüngliche Dörfer vorzufinden. Die Gebäudestruktur der älteren Siedlungen lässt sich an ihren baulichen Eigenschaften erkennen. Vor allem traditionelle zweigeschossige Holzhäuser mit glänzenden Ziegeldächern sind zahlreich vorzufinden. Die kaum vorhandenen Expansionsmöglichkeiten und die geringe Anzahl an Arbeitsplätzen stellen in den ländlichen Bereichen große Probleme dar. Der Wegzug von potentiellen Arbeitskräften ist ein allgegenwärtiges Phänomen, welches sich zu demographischen Problemen ausgeweitet hat.

Auch Küstenstädte besetzen eine ökonomische Grundlage, die zahlreiche Merkmale dörflicher Siedlungen widerspiegelt. Hier zählt ebenso die Küstenfischerei zu den Haupteinnahmequellen der Bevölkerung. In diesen Orten finden sich Lager- und Auktionshallen für die Kühlung und direkte Distribution der Fische. Des Weiteren lassen sich neben der Fischerei auch einige Fabriken der Petrochemie entdecken. Eine Besonderheit konnte bei der Fahrt entlang der Küste festgestellt werden: Erstaunlicherweise erinnert die städtebauliche Siedlungsstruktur an US-amerikanische Straßenzüge. Dazu gehören unter anderem breite Straßen, Shopping Malls, Werbetafeln oder Tankstellen. Ebenso ist auffallend wenig öffentlicher Nahverkehr vorhanden. Stattdessen existiert eine hohe Anzahl an Parkplätzen und Individualverkehr mit PKWs. Die japanische Bevölkerung lebt hier im Großen und Ganzen weniger flächensparend als in den Metropolen üblich.

## Literaturverzeichnis

BUNDESMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT UND TECHNOLOGIE (BMWi)

(2009): Gesamtwirtschaftliche Perspektiven der Kultur- und Kreativwirtschaft in Deutschland. Forschungsberichte, München.

CITY OF KANAZAWA (2011a): Digging Deeper Into Kanazawa. Kanazawa, 19 S.

CITY OF KANAZAWA (2011b): Kanazawa Creative City Steering Program. Policy Planning and Coordination Section, City Policy Planning Department, Kanazawa.

CITY OF KANAZAWA (2012a): Kanazawa Traditional Arts & Crafts. Kanazawa Craft Promotion Association, Kanazawa.

CITY OF KANAZAWA (2012b): Kanazawa a brilliant castle town. Historic City promotion Office, Kanazawa.

DEUTSCHE UNESCO KOMMISSION E.V. (2013): Kultur- und Kreativwirtschaft. Im Internet: <http://www.unesco.de/kreativwirtschaft.html> (letzter Zugriff: 07.11.2013).

FLORIDA, R. (2005): Cities and the Creative Class. Routledge, New York.

ISHIKAWA PREFECTURE JAPAN (2003a): Stonewalls at Kanazawa Castle Park. Im Internet: [http://www.pref.ishikawa.jp/siro-niwa/kanazawajou/e/kanazawa\\_castle/ishigaki.html](http://www.pref.ishikawa.jp/siro-niwa/kanazawajou/e/kanazawa_castle/ishigaki.html) (letzter Zugriff: 06.11.2013).

ISHIKAWA PREFECTURE JAPAN (2003b): Outline of Building Kanazawa Castle Park. Im Internet: [http://www.pref.ishikawa.jp/siro-niwa/kanazawajou/e/kanazawa\\_castle/outline.html](http://www.pref.ishikawa.jp/siro-niwa/kanazawajou/e/kanazawa_castle/outline.html) (letzter Zugriff: 06.11.2013).

ISHIKAWA PREFECTURE JAPAN (2003c): 6 Features of Kenroku-en. Im Internet: <http://www.pref.ishikawa.jp/siro-niwa/kenrokuen/e/6place.html> (letzter Zugriff: 07.11.2013).

- JAPAN NATIONAL TOURISM ORGANIZATION (2010): Tourist Map of Japan. Tokyo.
- KANAZAWA CITY TOURISM ASSOCIATION (2008a): History and Culture. Im Internet:  
<http://www.kanazawa-tourism.com/eng/info/info2.php> (letzter Zugriff: 08.11.2013).
- KANAZAWA CITY TOURISM ASSOCIATION (2008b): Photo Gallery. Im Internet:  
[http://www.kanazawa-tourism.com/eng/photo/photo1\\_1.php](http://www.kanazawa-tourism.com/eng/photo/photo1_1.php) (letzter Zugriff: 09.11.2013).
- KANAZAWA CITY TOURISM ASSOCIATION (2008c): Kanazawa Map. Im Internet:  
<http://www.kanazawa-tourism.com/eng/data/data2.php> (letzter Zugriff: 09.11.2013).
- LANDRY, C. (2008): The Creative City: A Toolkit for Urban Innovators. Earthscan, London.
- LANGE, B. (2007). Die Räume der Kreativszene: Culturepreneurs und ihre Orte in Berlin. transcript Verlag, Bielefeld.
- OGUCHI, T. (2001): Fluvial geomorphology and paleohydrology in Japan. Tokyo, 19 S.
- POKARIER, C. (2012): Rebranding Japan post 11.3.11 via the cultural industries?. Waseda University.
- PRATT, A.C. (2004): Creative Clusters: Towards the governance of the creative industries production system?. Media International Australia (112), 50-66.
- SASAKI, M. (2003): Kanazawa: A Creative and Sustainable City.
- SASAKI, M. (2012): Cultural Cluster, Cultural Capital and Cultural Cityspace – The Cultural Economy of Japanese Creative Cities. Osaka City University.
- YOSHIMOTO, M. (2009): Creative Industry Trends – The Creative Industry Profiles of Japan's Ordinance Designated Cities. NLI Research.

26. August 2013

## Wie beeinflusst die kulturelle Vergangenheit Kyotos das heutige Stadtbild?

ANNE GUNIA / CHRISTINE SCHIERBAUM  
グニア, アンネ / シアバウム, クリスティーネ

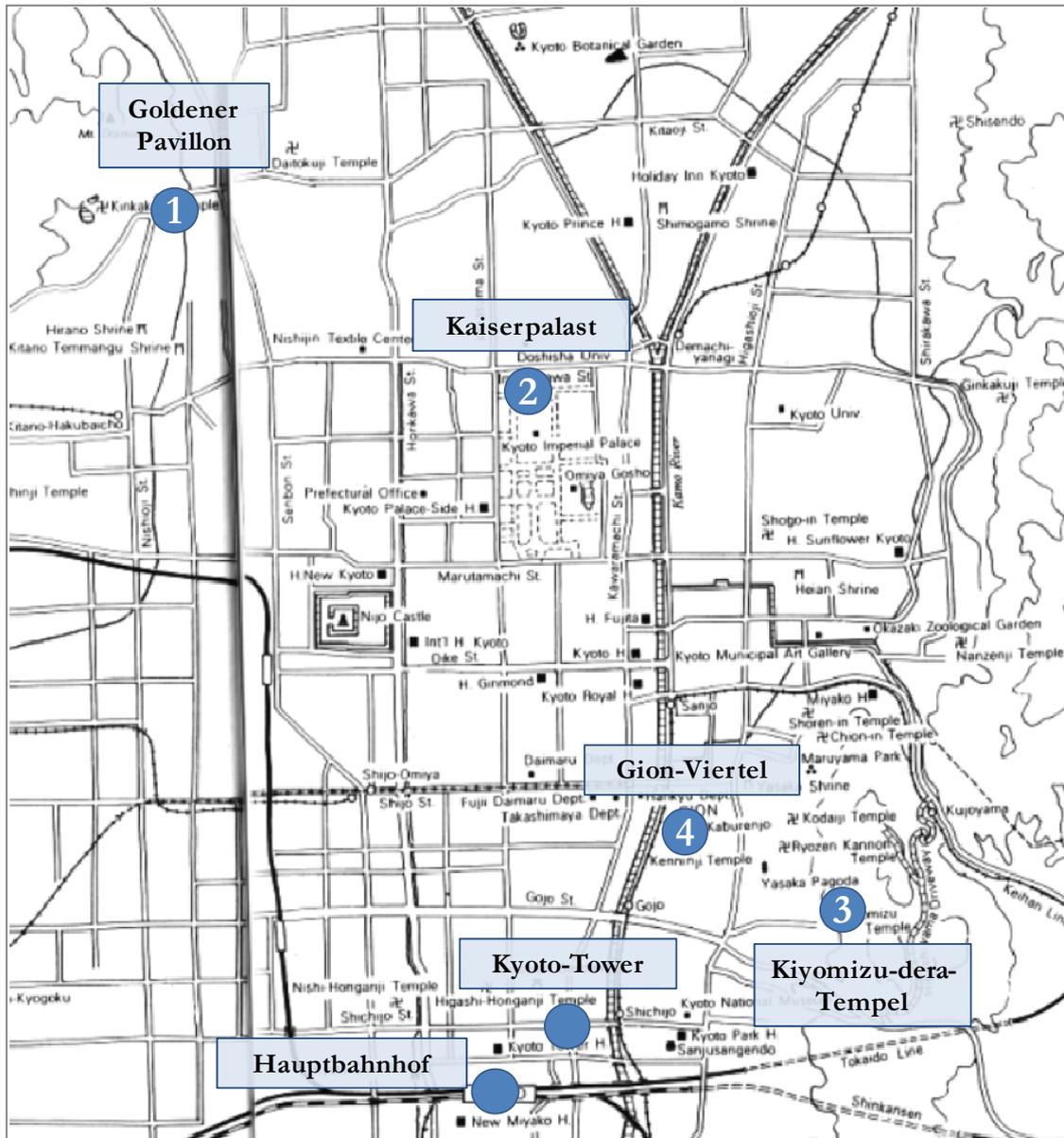


Abb. 1: Besichtigungspunkte in Kyoto (verändert nach TRAVEL GUIDE 1978)

### Besuchspunkte:

1. Goldener Pavillon (*Kinkaku-ji*-Tempel)
2. Kaiserpalast (*Imperial Palace* Kyoto)
3. *Kiyomizu-dera*-Tempel
4. Gion-Viertel (Geisha-Viertel mit dem *Yasake*-Schrein)

Optional: *Gion Corner* (Theatervorstellung), Hauptbahnhof Kyoto und Kyoto Tower

## Tagesablauf (vgl. Abb. 1)

Am 7. Tag der Japanexkursion (26. August 2013) war die Überfahrt von der *Creative-City* Kanazawa in die 260 km entfernte, ehemalige Kaiserstadt Kyoto geplant. Der Tag wurde nach dem Titel: „Kyoto - Geschichte Japans und Stadtentwicklung“ gestaltet. Neben der Besichtigung einer Auswahl kultureller Besonderheiten standen sowohl die Stadtgeschichte von der Gründung 794 bis zur Versetzung des Kaisersitzes im Jahr 1868 als auch die Vergegenwärtigung der heutigen Stadtstruktur und deren Entwicklung im Mittelpunkt des Programms.

Mittags gegen 12:30 Uhr wurde Kyoto erreicht. Nach einem kurzen Inputreferat zu den wichtigsten Zahlen und Fakten sowie zu der über 1.000-jährigen Geschichte der Stadt wurde der *Kinkaku-ji-Tempel* als erste kulturelle Stätte des Tages besucht. Diese ist ebenfalls unter dem Namen *Goldener Pavillon* bekannt und gilt als eine der beliebtesten Touristenattraktionen der Stadt (1).

Einem kurzen Aufenthalt folgte eine Weiterreise zum Kaiserpalast (*Kyoto Imperial Palace*) (2), in dem um 14:00 Uhr eine vorreservierte, englischsprachige Führung stattfand, der sich über 100 Personen anschlossen.

Nach der einstündigen Besichtigung wurde der *Kiyomizu-dera-Tempel* (3) an den Berghängen im Südosten der Stadt gezeigt. Dieser besticht mit einem weiten Ausblick über Kyoto und der höchsten dreistöckigen Pagode des Landes. Vor dieser Kulisse wurde ein Vortrag über Geomantie im Hinblick auf die Lage der Stadt, zur Stadtentwicklung mit seiner chinesisch geprägten Stadtstruktur und zur Stadtplanung gehalten. Im Anschluss konnten die Studierenden das Tempelareal besichtigen.

Anschließend folgte ein gemeinsamer Spaziergang durch alte, sehr gepflegte und touristisch erschlossene Straßen (*dori*) und Gassen (*roji*) mit traditionellen, zweigeschossigen Holzhäusern in denen hochwertige einheimische Produkte wie Süßigkeiten, Souvenirs oder Handwerkserzeugnisse etc. verkauft wurden. Ziel war dann der *Yasake-Schrein*, das Zentrum des bekanntesten Geisha-Viertels Kyotos (4) (*Gion-Viertel*). Gion erstreckt sich zwischen der *Sanjo-dori* im Norden und der *Gojo-dori* im Süden entlang des Kamo-Flusses. Es ist bekannt für seine traditionellen Teehäuser sowie viele Kunst- und Kulturveranstaltungen und erlangte seine Berühmtheit während der Hochphase der Geishas im 18. und 19. Jahrhundert.

Mit dem Yasake-Schrein als Ausgangs- und Orientierungspunkt hatten die Studierenden wieder die Möglichkeit, sich das Viertel selbstständig anzuschauen, auf dem Handout empfohlenen Wegen und Gassen zu folgen oder sich bekannte Tempel, Teehäuser und Theater anzuschauen. Zur Option stand am Abend ein Besuch im berühmten Theater *Gion-Corner*, der von vielen interessierten Studierenden wahrgenommen und als sehr gut bewertet wurde. In kurzer Zusammenfassung wurden sieben verschiedene traditionelle japanische Künste dargestellt. Darunter waren eine klassische Tee-Zeremonie, die Kunst des *Ikebana*s (Blumenstecken) sowie traditionelle Tanz-, Theater- und Puppenspielvorführungen.

Als weitere Möglichkeiten der Abendgestaltung wurde auf einen Besuch des Hauptbahnhofes mit seiner modernen Architektur und des Kyoto-Towers hingewiesen.

## **Einführung: Die Kulturhauptstadt Kyoto**

Die ehemalige Kaiserstadt Kyoto gilt heute als die kulturell bedeutendste Stadt Japans. Derzeit leben dort ca. 1,47 Millionen Menschen (vgl. KYOTO CITY WEB 2013). Hinzu kommen etwa 50 Millionen Touristen (In- und Ausland) pro Jahr, die Kyoto zur meistbesuchten Stadt der Welt machen (vgl. FFAB 2012, S.5). In den über 1.200 Jahren seit ihrer Gründung unterlag die Stadt einem stetigen Wandel, überdauerte Zerstörungen, Machtwechsel und den Verlust des Regierungssitzes. Insbesondere während Kyotos Funktion als Kaiserstadt und -sitz entfalteten sich über Jahrhunderte infolge eines entsprechenden wirtschaftlichen Wohlstandes traditionelle Künste und Bräuche. Diese verleihen der Stadt auch heute, fast 150 Jahre nach dem Wegzug des Kaisers, ihren Reiz. Der traditionelle Charme ist auf verschiedenen Ebenen präsent: in der größtenteils erhaltenen klassischen Architektur, in der Existenz der ursprünglichen Stadtstruktur und in unterschiedlichen Kulturangeboten. Die Stadt unterstützt dieses Image als „Kulturhauptstadt“ und weist ihm sowohl in der Stadtplanung als auch in der Politik einen besonderen Stellenwert zu (vgl. MARTIN & MARTIN 2010, S. 6).

Diese besonderen historischen Entwicklungen lassen einen interessanten Zusammenhang zwischen Stadtstruktur und kultureller Blüte vermuten.

*Wie beeinflusst die kulturelle Vergangenheit Kyotos das heutige Stadtbild?*

Um diese Frage beantworten zu können wird im Folgenden zunächst auf Grundlage theoretischer, literaturbasierter und vor Ort erfahrener Kenntnisse, die historische Entwicklung der Stadt beschrieben. Weiterhin wird sowohl eine Auswahl an architektonisch-kulturellen Besonderheiten als auch traditionellen, künstlerischen und handwerklichen Praktiken vorgestellt. Ferner hat Kyoto in den letzten 50 Jahren starke Veränderungen in der Stadtentwicklung durchlebt. Diese Umstrukturierungen und Planungen werden im letzten Abschnitt erläutert, bevor nach einer kurzen Zusammenfassung versucht wird die Fragestellung des Berichtes zu beantworten.

## **Die historische Entwicklung Kyotos: Von der Stadtgründung 794 bis 1945**

Kyoto ist mit über 1.200 Jahren eine der ältesten Städte Japans. Der ursprüngliche Name lautet *Heian-kyo*, was frei übersetzt „Hauptstadt des Friedens“ bedeutet (vgl. KYOTO CITY WEB 2013). Im Jahre 794 kam der damalige Kaiser *Kammu* von Nara nach Kyoto. Er war auf der Suche nach einem neuen Sitz für seine Residenz. Von dem Talbecken 50 km nördlich der damaligen Kaiserstadt Nara war der Kaiser nicht nur aus ästhetischen Gründen angetan. Es erfüllte auch sämtliche Richtlinien der Geomantie, einer aus China stammenden Lehre, die auf ein energetisches Gleichgewicht zwischen Mensch und Natur abzielt. Ist dieses gegeben, so soll sich Friede entfalten. Das chinesische Denken hatte bereits seit dem 6. Jahrhundert einen starken Einfluss auf Japan, so dass auch die geomantische Weltvorstellung von großer Wichtigkeit war. Eine gedeihende Stadt sollte demnach auf drei Seiten von Bergen umgeben sein, im Osten einen südwärts fließenden Fluss und im Norden einen hohen Berg zum Schutz vor bösen Geistern besitzen. Dieser Vorstellung nach ist der Norden die Himmelsrichtung des Bösen, weshalb Gebäude grundsätzlich nach Süden ausgerichtet wurden. Alle drei physischen Bedingungen waren in diesem Talbecken durchaus vorhanden, zumindest nachdem der *Kamo*-Fluss nach Osten umgeleitet wurde. Kaiser *Kammu* wählte also diesen Ort, um *Heian-kyo* zu gründen (vgl. MARUTSCHKE 2012, S. 17ff.). Kyoto wurde streng geometrisch nach Süden ausgerichtet und im Schachbrettmuster angelegt. Modell dafür war die damalige chinesische Hauptstadt Chang'an (das heutige Xian). Die rechtwinkligen Strukturen harmonisierten nicht nur mit den mythologischen Vorstellungen, sondern dienten damals wie heute auch als Orientierungshilfe. So wurden die Eingänge aller Tempel sowie der des Kaiserpalastes nach Süden ausgerichtet, um eine Abwendung von der „bösen“ nördlichen Himmelsrichtung zu erreichen. Die große Hauptachse



**Abb. 2: Die Reinigung beim Schutzdrachen des *Kiyomizu-dera*-Tempels** (SCHIERBAUM 2013)

Tempels (siehe Abb.). *Kiyomizu* bedeutet „klares Wasser“, der Tempel selbst wurde bereits vor der Stadtgründung im Jahr 778 erbaut, was die glücksverheißende Symbolik noch verstärkt (vgl. MARTIN & MARTIN 2010, S. 17). Im Süden bewacht der Feuervogel die Kaiserstadt. Dieser steht für den Sommer. Er breitet seine Schwingen zwischen den Armen des *Kamo*- und *Katsura*-Flusses aus, welche im Süden zusammenfließen. Dies wird als Symbol der Machtkonzentration gewertet. Im Westen dreht der weiße Tiger seine Runden. Er ist ein Ausdruck für Wind und den Herbst. Seine Pranken liegen auf den Quellflüssen des *Katsura*-Flusses. Schließlich existiert eine schwarze Schildkröte im Norden; sie symbolisiert die Erde und den Winter. Manchmal wird hier auch eine Schlange als Symbol verwendet. Diese wird als „schwarzer Krieger des Nordens“ bezeichnet (vgl. MARUTSCHKE 2012, S. 17ff.).

Mit dem Umzug des Kaisers begann eine 300-jährige Epoche des Wachstums sowie eine kulturelle und künstlerische Blütezeit. Im 12. Jahrhundert übernahm der Schwertadel, die sogenannten „Shogune“, die Macht. Der Kaiser war nur noch repräsentativ tätig (vgl. MARUTSCHKE 2012, S. 65, 82; TARANCZEWSKI 2012, S. 130ff.). In dieser Epoche führten die zunehmende Bevölkerungsdichte und die mangelnde Hygiene jedoch zu verschlechterten Lebensumständen. Um die Götter milde zu stimmen, wurden zahlreiche Rituale und Feiern eingeführt, welche bis heute zelebriert werden (vgl. HUBER 2010).

Im 15. Jahrhundert herrschte, ausgelöst durch einen Erbfolgestreit, der *Onin*-Bürgerkrieg (1467-1477), welcher drastische Zerstörungen der Stadt nach sich zog und eine Epoche ohne zentrale Staatsgewalt mit sich brachte. Nach einem verheerenden Großbrand im Jahre 1571, dem über 13.000 Gebäude und eine Vielzahl von Menschen zum Opfer fielen, schien Kyoto endgültig vernichtet. Diese Zeit des Umbruchs und der Zerstörung ist einer der Hauptgründe dafür, dass die ältesten gegenwärtig erhaltenen Gebäude überwiegend aus dem 17. Jahrhundert stammen (vgl. MARUTSCHKE 2012, S. 105ff.).

Eine umfassende Wende brachte das Jahr 1590; das sich im Bürgerkrieg befindende Japan wurde vereinigt. Der Feldherr *Toyomoto Hideyoshi* wurde von allen Kriegsparteien als Sieger anerkannt. Er ordnete die Hauptstadt neu, wobei er sich auf ursprüngliche Strukturen besann. Die daraus resultierende positive Aufbruchsstimmung trieb den Wiederaufbau voran. Der Kaiserpalast und viele Tempel wurden rekonstruiert, wobei eine Konzentration in bestimmten Vierteln fokussiert wurde. Die Stadt wurde im Großen und Ganzen modernisiert (vgl. MARTIN & MARTIN 2010, S. 9; MARUTSCHKE 2012, S. 111f.). Kurz darauf, im Jahr 1603, verlegte der damals amtierende Shogun *Tokugawa Ieyasu* den Regierungssitz nach Edo, dem heutigen Tokio. Trotz der Verlagerung des politischen Zentrums (de facto herrschten in dieser Zeit die Shogun und nicht die Kaiser) verweilte der Kaiser noch 265 weitere Jahre in Kyoto. Auch das Shogunat (Teile der

der Stadt verlief vom Kaiserpalast im Norden in Richtung der Tore der Stadt im Süden, sodass der Kaiser ankommenden Besuchern stets entgegblickte. Dies sollte nach mythischen Vorstellungen Dauer und Stabilität verheißen (vgl. ebd. 2012, S. 18). Um die Macht und letztgenannte Attribute zu sichern – so die Vorstellung – wurde die Stadt in jeder Himmelsrichtung von einem Fabelwesen bewacht. Im Osten wachte ein blaugrüner Drache. Er ist Repräsentant für den Beginn und den Frühling, Beschützer des *Kamo*-Flusses und stillt seinen Durst nachts am Wasserfall des *Kiyomizu-dera*-

Verwaltung) verblieb in der alten Hauptstadt, um die Kontrolle über die Einrichtungen und Bürger zu wahren. Es war eine Zeit des Friedens und der Lebenslust. Das Bürgertum konnte sich entfalten, Wohlstand sowie neu erworbenes Selbstbewusstsein brachten eine kulturelle Blüte mit berühmten Künstlern und Kunstformen hervor. Zu ihnen gehören beispielsweise die *Ukiyo-e*-Farbholzschnitte und das bekannte *Kabuki*-Theater (vgl. MARUTSCHKE 2012, S. 121).

Auf Druck der amerikanischen Regierung kam es 1868 zur Öffnung Japans gegenüber den westlichen Mächten. Es folgten der Rücktritt des Shoguns und die Wiedereinsetzung des Kaisers als Herrscher, dessen Amtssitz nun ebenfalls nach Tokio verlegt wurde. Der neu eingesetzte Kaiser ordnete eine umfassende Modernisierung des gesamten Landes nach westlichem Vorbild an. So wurde Kyoto ab 1890 an das elektrische Stromnetz angebunden; dank unterirdischen Kanälen eine Trinkwasserversorgung errichtet. Kurz darauf wurden die erste elektrische Eisenbahn (1895) in Betrieb genommen und die erste Kläranlage (1912) gebaut (vgl. MARUTSCHKE 2012, S. 142f.).

Im zweiten Weltkrieg wurde Kyoto als eine der wenigen japanischen Städte nicht zerstört. Dies verdankte die Stadt dem Umstand, dass ein hoher US-Offizier um ihre kulturelle Bedeutung wusste und sich dafür einsetzte, Kyoto bei der Bombardierung zu verschonen. Somit ist Kyoto die einzige Metropole, deren Bebauung größtenteils älter ist als aus dem vergangenen Jahrhundert. Trotz häufiger Zerstörungen durch zahllose Brände, Blitzeinschläge, Erdbeben und den Kriege gilt sie heute als die besterhaltene Stadt Japans (vgl. BIERSTEDT 1991, S. 2).

### **Die kulturelle Bedeutung der Stadt**

Neben dem immer noch existierenden Kaiserpalast und vielen traditionellen Wohnhäusern zeugen auch über 1.600 buddhistische Tempel sowie rund 400 Shinto-Schreine von der kulturellen Vergangenheit der Stadt. 17 dieser Kulturstätten wurden 1994 von der UNESCO zum Weltkulturerbe erklärt und erlangten den gemeinsamen Titel „*UNESCO-Weltkulturerbe Historisches Kyoto*“. 13 Tempel, drei Schreine und die Burg *Nijo* gehören zu diesen auserwählten Stätten. Darunter befanden sich auch der Goldene Pavillon und der *Kiyomizu-dera*-Tempel (vgl. JNTO 2012). Weiterhin gibt es in Kyoto 206 Nationalheiligtümer. Das entspricht einem Anteil von knapp einem Fünftel der Nationalheiligtümer des gesamten Landes. Außerdem hat die Stadt über 1.836 wichtige Kulturgüter, die anteilig 14,4% und damit ein Siebtel aller nationalen Kulturgüter Japans ausmachen (vgl. FFAB 2012, S. 4). Mit seiner Anzahl an Museen stand Kyoto mit 61 schon 2001 an der „kulturellen Spitze“ des Landes, mit weitem Abstand gefolgt von Yokohama mit 37 Museen und Nagoya mit 31. Leider sind seit 2001 hierzu keine aktuelleren statistischen Daten mehr veröffentlicht worden (vgl. KYOTO CITY WEB 2004).

Kyoto ist also nicht nur wegen seiner langen Geschichte, sondern auch auf Grund der erhaltenen historischen Artefakte, seiner Gebäude sowie seiner Bedeutung als Geburtsstätte vielfältiger traditioneller Riten von großer Bedeutung für die japanische Kultur. Die vor Ort besichtigten Gebäude werden im Folgenden kurz vorgestellt.

#### *Eine Auswahl architektonisch-kultureller Besonderheiten Kyotos*

Das erste von uns besichtigte Bauwerk gilt als das schönste Japans – der *Kinkaku-ji* (Goldener Pavillon), auch bekannt als *Rokuon-ji* (Abb. 3). Erbaut wurde der Tempel im Jahr 1397 als Alterssitz für den Shogun *Ashikaga Yoshimitsu* (1358-1408). Dieser war ein großer Förderer der Künste, der Wissenschaft und der Kultur. Zu seiner Zeit war das öffentliche Ansehen von höchster Bedeutung, sodass er sich nach seiner Abdankung den Pavillon als Landsitz errichten ließ, da die friedlichen sowie wirtschaftlich stabilen Gegebenheiten letzteres zuließen. Nach seinem Tod ließ sein Sohn das Bauwerk gemäß dem letzten Willen seines Vaters zu einem Zen-Tempel umgestalten. Der Name des Tempels, *Rokuon-ji*, wurde vom Namen des Vaters in der



**Abb. 3: Kinkaku-ji, der Goldene Pavillon** (GUNIA 2013)

Nachwelt abgeleitet, der *Rokuon-in-den* lautete. Eine Legende besagt, dass 1950 ein junger Klosterschüler das Bauwerk in Brand steckte, weil er dessen Schönheit nicht mehr ertragen konnte (vgl. JNTO 2013a). 1955 wurde der Tempel originalgetreu wieder aufgebaut. Zusammen mit dem davor liegenden Teich wurde der Tempel 1994 zum UNESCO-Weltkulturerbe erklärt und gehört heute zu den meistbesuchten Sehenswürdigkeiten von Kyoto und in Japan. Der Pfahlbau genügt einem sehr hohen architektonischen Anspruch, da in ihm drei unterschiedliche japanische Baustile kombiniert wurden. Das unterste Stockwerk, welches die privaten Wohnräume *Yoshimitsus* beherbergte, wurde im klassisch-eleganten Stil der *Heian-Zeit* gehalten. Das erste Obergeschoss war an die *Kamakura*-zeitliche Bauweise der Samurai-Häuser angelehnt und diente als Unterkunft für die Gäste des Shoguns. Das oberste Stockwerk war im Stil chinesischer Zen-Tempel errichtet worden und wurde für religiöse Zwecke genutzt. Die beiden oberen Stockwerke sind außen mit Blattgold<sup>6</sup> überzogen. Die Dächer haben einen leichten Schwung und der Bau wurde von einem ebenfalls vergoldeten Phönix gekrönt. Das Gebäude spiegelt sich in

dem vor ihm liegenden Teich und begeistert so Besucher durch die als typisch japanisch empfundene Ästhetik, Baukunst und Harmonie (siehe Abb.) (vgl. MARTIN & MARTIN 2010, S. 231f.; MARUTSCHKE 2012, S. 340ff.).

Nach der Kinkaku-ji-Besichtigung folgte eine geführte Tour durch den Kaiserpalast. Er wurde zeitgleich mit der Gründung Kyotos im Jahr 794 gebaut. Die gesamte Stadt wurde auf den Palast als Zentrum ausgerichtet und er diente mehrere Jahrhunderte lang als Kaiserresidenz und Regierungssitz Japans, bis der Kaiser 1868 Kyoto schließlich Richtung Edo (Tokio) verließ. Der Palast wurde in den über 1.200 Jahren seines Bestehens häufig durch zufällige oder gelegte Brände, Blitzeinschläge und Erdbeben zerstört als auch immer wieder neu aufgebaut. So steht er heute nicht mehr auf dem ursprünglichen Grundstück, sondern etwa zwei Kilometer westlich davon (vgl. KARAN 1997, S. 14). Der Palast ist von einem 65 ha umfassenden Parkgelände umgeben, auf dem zu Kaiserzeiten 200 Anwesen von Adligen standen. Heute umfasst das von einer hohen Mauer begrenzte Gelände 18 Gebäude, die ebenso wie das einstige Ensemble streng an der Nord-Süd-Achse ausgerichtet sind. Die Residenz verfügt über vier Zugänge mit jeweils einem Tor je Himmelsrichtung. Das Tor im Süden war dem Kaiser vorbehalten, wohingegen dessen Konkubinen und die Hofdamen das nördliche Tor verwendeten. Staatsminister, die Kaiserin und die Kaiserin-Witwe nutzen den östlichen Zugang. Schließlich war das Tor im Westen für kaiserliche Prinzen und sonstige Adlige vorgesehen. Die eineinhalbstündige Besichtigungstour führte über das Gelände und an den einzelnen Gebäuden



**Abb. 4: Der Eingang zum Kaiserpalast mit Blick auf den *Shishinden*** (Haupthalle) (SCHIERBAUM 2013)

<sup>6</sup> Diese Goldlegierung des Goldenen Pavillons ist übrigens damals in Kanazawa hergestellt worden. Diese war am Vortag besichtigt worden (siehe Exkursionstag 25.08.2013).

vorbei. Der *Shishinden* gilt als das bedeutungsvollste Gebäude des Areals (siehe Abb.). Es wurde für wichtige Zeremonien wie bspw. die Thronbesteigung genutzt. Der den Palast umgebende Garten *Gosho* ist mit etwa 50.000 Bäumen die „grüne Lunge“ Kyotos. Er ist seit 1947 für die Öffentlichkeit zugänglich und rund um die Uhr geöffnet (vgl. MARTIN & MARTIN 2010, S. 155ff.; MARUTSCHKE 2012, S. 332ff.; KIKUYOU COURT CULTURE INSTITUTE 2013).



**Abb. 5: Kiyomizu-dera-Tempel** (GUNIA 2013)

Eine weitere architektonische Sehenswürdigkeit der Stadt ist der *Kiyomizu-dera*-Tempel (siehe Abb. 5). Dieser befindet sich an den Hängen des Otawa-Berges im Osten Kyotos. Seit 1994 gehört er ebenfalls zum UNESCO-Weltkulturerbe und zählt zu den beliebtesten Tempeln Kyotos. Wie schon erwähnt, wurde er bereits 778, also vor der Stadtgründung erbaut. Wie die meisten historischen Gebäude brannte auch dieser Tempel mehrere Male ab und wurde danach wieder aufgebaut. Der Großteil dieser Stätten stammt allerdings aus der frühen Edo-Periode (1631-1633) und ist somit deutlich älter als die sonstige Bebauung der Stadt. Der Wasserfall innerhalb des Kiyomizu-dera-Tempels (übersetzt „Tempel des klaren Wassers“) entspringt einer natürlichen Quelle im Inneren des Berges. Hier stillt der Legende nach der blaugrüne Schutzdrache seit der Stadtgründung seinen Durst (vgl. Abb. 2). Um den Tempel herum befinden sich 15 Hallen und Pagoden, darunter gleich rechts neben dem Eingangstor die mit einer Höhe von 31 Metern größte dreistöckige Pagode des Landes. Die zum Tempel hinaufführende Straße wird auch „Teapot Lane“ genannt, da sie beidseitig von kleinen Läden gesäumt ist, die neben zahlreichen Souvenirs das berühmte *Kiyomizu-yaki*-Porzellan verkaufen (siehe Abb. 6) (vgl. TRAVEL GUIDE 1978, S. 42). Der Tempel befindet sich an einer Bergflanke und gewährt dadurch eine beeindruckende Aussicht über die gesamte Stadt. Verschiedenste Legenden und Sprichworte ranken sich um den Tempel: Es gibt beispielsweise die Redewendung „Sich einmal von der Terrasse des Kiyomizu zu springen wagen“, was mit dem deutschen Ausdruck „Den Mutigen gehört die Welt“ vergleichbar ist (vgl. LIEW 2010, S. 338). Tatsächlich sprangen zwischen 1694 und 1864 234 Menschen von der Tempelterrasse, die Mehrheit überlebte erstaunlicherweise dank der Vegetation unterhalb des Tempels. Östlich der Haupthalle befinden sich zwei Felsen. Dem Glauben nach wird derjenige, der es schafft mit geschlossenen Augen von einem zum anderen zu gelangen, die große Liebe finden. Ein weiterer Reiz des Tempels liegt in der ihn umgebenden Natur, die je nach Jahreszeit durch blühende Kirschbäume oder herbstlich-goldene Blätter beeindruckt (vgl. OFFICIAL SITE KIYOMIZU-DERA 2011).



**Abb. 6: Teapot-Lane** (SCHIERBAUM 2013)

#### *Eine Auswahl künstlerischer Besonderheiten Kyotos*

Neben architektonischen Relikten zeichnet sich Kyotos kulturelle Vergangenheit auch durch unterschiedliche künstlerische Besonderheiten aus. Um diese genauer zu betrachten, wurde nach Besichtigung des Kiyomizu-dera-Tempels das etwa 15 Minuten Fußweg entfernte *Gion*-Viertel aufgesucht (vgl. Abb. 1, Stationen 3 und 4). Dieses wird auch als Geisha-Viertel bezeichnet und liegt östlich des Kamo-Flusses zwischen den beiden Hauptgeschäftsstraßen *Sanjo-dori* und *Shijo-dori*. Seit dem späten 15. Jahrhundert gilt es als das Vergnügungsviertel Kyotos (vgl. MARTIN &

MARTIN 2010, S. 64). Neben den dort immer noch lebenden und arbeitenden *Geishas* (in Kyoto *Geikos* genannt) und *Maikos* (Geishas in der Ausbildung), zeichnet sich das Viertel durch seine künstlerischen und handwerklichen Besonderheiten sowie durch seine zahlreichen Teehäuser aus. Grundsätzlich lässt sich sagen, dass viele Vorurteile und Missverständnisse zum Stand und zur Funktion der Geishas kursieren. Im eigentlichen Sinne waren und sind sie ehrbare Künstlerinnen der Unterhaltung; sie singen, tanzen, führen Konversationen und spielen Instrumente. Die Ausbildung beinhaltet hartes Training. Sie sind keinesfalls mit „besseren Prostituierten“ gleichzustellen. Nach gesellschaftlichen Umbrüchen im 16. Jahrhundert entstanden die ersten Geisha-Häuser (*Ochija*) während der Edo-Ära in Gion. Diese Entwicklung verlief parallel zum Aufkommen einer neuen Schicht an Kaufleuten und Händlern, die zwar einen gesellschaftlich niedrigen Stand hatten, jedoch ökonomisch erfolgreich agierten und über ein gutes Einkommen verfügten. Allein dadurch wurde ihnen der Zugang zum Unterhaltungs- und Vergnügungsviertel erlaubt. Damit verhalfen sie dem Viertel zum Aufstieg; zahlreicher Restaurants, Teehäuser, Puppenspieltheater und Unterhaltungsensembles durch Geishas konnten eröffnet werden (vgl. ebd., S. 68f.). Auch heute noch sind elegante Damen in Kimonos mit extravaganten Hochsteckfrisuren auf den Gassen Gions zu beobachten, oftmals sind dies allerdings nur verkleidete Touristinnen (siehe Abb. 7) (vgl. MARUTSCHKE 2012, S. 207).



**Abb. 7: „Geisha-Jagd“: Eine in ein Teehaus (*Ichi-Riki-Ochaya*) hinein-eilende Geisha** (SCHIERBAUM 2013)



**Abb. 8: Der *Yasake*-Schrein in Gion** (SCHIERBAUM 2013)

Eine berühmte Sehenswürdigkeit im Gion-Viertel ist der *Yasake*-Schrein (siehe Abb. 8). Die Geschichte des mitten in Gion situierten *Shinto*-Schreines geht bis vor die Stadtgründung zurück: Bereits im Jahr 656 wurde er zu Ehren *Susanoo-no-mikotos*, des Gottes des Meeres und der Stürme in der japanischen Mythologie, errichtet. Auch das bis heute zelebrierte „Gion-Fest“ fand hier seinen Ursprung. Im Jahre 869, als die Bürger Kyotos unter einer Epidemie litten, sollten die Götter im *Yasake*-Schrein besänftigt werden. Dafür wurde ein Umzug mit 66 sechs Meter hohen Hellebarden (zeitgenössische Stoßwaffen als Symbole für damalige Provinzen) veranstaltet. Seit 970 fand dieser Umzug jährlich statt und gilt inzwischen als das berühmteste Fest des Landes. Beginnend am 1. Juli eines jeden Jahres ist der gesamte Monat von Zeremonien geprägt; die Straßen sind mit Kunstblumen dekoriert und es ertönt Gion-Festmusik. Den Höhepunkt bildet die große Parade am 17. Juli (vgl. MARTIN & MARTIN 2010, S. 64f.; YASAKA SHRINE KYOTO JAPAN 2013). Wenige Gehminuten vom Schrein entfernt liegt die *Ichi-Riki-Ochija*, das berühmteste Teehaus Kyotos, welches bereits 1864 nach dem großen Brand errichtet worden war. Es ist eines der ersten Geisha-Teehäuser der Stadt und wird heute noch als Ort exklusiver Abendunterhaltung für wohlhabende Persönlichkeiten genutzt (vgl. MARTIN & MARTIN 2010, S. 71). Traditionelle Teehäuser sind zweistöckig und weisen einen hölzernen Architekturstil mit ausladenden rost-roten Wänden und Gittern auf. Des Weiteren sind Bambusplatten charakteristisch, mit denen Hunde und andere ungebetene Gäste auf Distanz gehalten werden

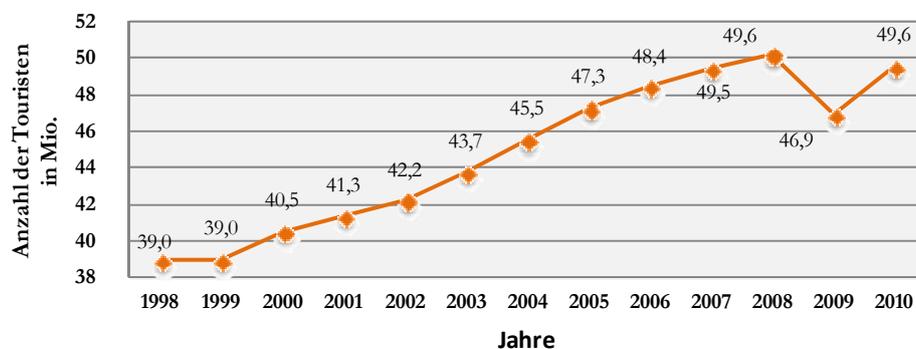
(siehe Abb. 7). Die meisten Teehäuser wurden nach dem großen Feuer im Jahr 1864 erbaut. Die Anzahl ist seit Mitte des 20. Jahrhunderts jedoch deutlich zurückgegangen. Gegenwärtig gibt es nur noch 119 dieser für Kyoto typischen Gebäude (vgl. ebd., S. 70f.).

Als abschließenden Tagespunkt stand die Option offen, eine Vorführung traditioneller Künste im Gion-Corner, einem bekannten Veranstaltungshaus im Gion-Viertel zu besuchen. Dort wurden sieben verschiedene, klassische Kunst- und Unterhaltungsformen präsentiert: eine Teezeremonie, das japanische Harfe-Spiel (*koto*), ein Tanz im Kyoto-Stil (*kyo-mai*), ein Komödienspiel (*kyogen*), Hofmusik (*gagaku*), Blumensteckkunst (*ikebana*) und ein japanisches Puppenspiel (*bunraku*) (vgl. ZAIDAN 2013).

Die historische und kulturelle Bedeutung der Stadt wird heute neben der großen Anzahl religiöser und kultureller Heiligtümern wie traditionellen Tänzen, Verkleidungen sowie Bräuchen ebenso durch den sehr hohen Zustrom von Touristen besonders deutlich. Die Stadt Kyoto erlangt damit nicht mehr nur eine geistige und spirituelle Bedeutung, sondern gilt durch dieses kulturelle Kapital als Tourismusmagnet, welcher sich als bedeutsamer Wirtschaftszweig entwickelt hat.

### Die „drei Säulen“ der Stadt

Die zahlreichen noch immer sehr gut erhaltenen, kulturellen Güter in Kyoto wie die besichtigten Schreine, Tempel und Palastanlagen, aber auch die noch immer praktizierten Tänze und Theaterstücke üben eine sehr starke Anziehungskraft sowohl auf inländische als auch auf ausländische Touristen aus. Kyoto gilt als *die* Kulturhauptstadt des Landes und ist mit jährlich 50 Millionen Gästen die touristisch meistbesuchte Stadt der Welt. Im Jahr 2010 waren es 49,6 Mio. Besucher (siehe Abb. 9). Der Besuchereinbruch im Jahr 2009 wird dabei sowohl auf die globale Finanzkrise als auch auf die weltweite Ausbreitung des Schweinegrippenvirus H1N1 zurückgeführt (vgl. FFAB 2012, S. 4f.).



**Abb. 9: Entwicklung der Touristenzahl in Kyoto, 1998-2010**  
(verändert nach BFF 2008, S. 6; FFAB 2012, S. 5)

Der Zuwachs an in- und vor allem ausländischen Touristen kann als das Ergebnis einer durchdachten Tourismusstrategie der Stadt gesehen werden. Neben einem ausgeprägten lokalen Marketing werden ebenso Informationskampagnen für das Ausland entwickelt und verbreitet. Ziel war und ist die Entwicklung einer Tourismusindustrie, die dem 21. Jahrhundert gerecht wird. Dafür baute die Stadt ein Netzwerk auf, welches Anwohner, Gewerbetreibende, Universitäten und alle kulturellen Einrichtungen eng miteinander verknüpft. Außerdem werden Kooperationen zwischen Regierung, Wissenschaft und Industrie gefördert (vgl. PPG KYOTO CITY 2001, S. 17).

Auf Grund der großen Vulnerabilität des Tourismussektors durch weltweite Krisen, Epidemien und die insbesondere für Japan häufigen Naturkatastrophen (Erdbeben, Tsunami) ist es für eine Stadt wie Kyoto wichtig, weitere Standbeine zu haben, um global wettbewerbsfähig zu sein.

Daher haben sich neben dem Tourismus das Bildungswesen und die Industrie stark verfestigt. Kyoto ist eine Universitätsstadt mit rund 125.000 Studenten. Derzeit gibt es 37 Universitäten und Hochschulen vor Ort. Außerdem gibt es in Kyoto eine Konzentration von weltweit führenden Produktionsunternehmen, u. a. *Nintendo*, ein Unternehmen für interaktive Unterhaltungstechnik, welches mit einer 124-jährigen Firmengeschichte aufwartet; das Technologieunternehmen *Kyocera* (u. a. Entwickler von Solartechnik) sowie das Unternehmen *Bobm* (Hersteller elektrischer Bauelemente) (vgl. FFAB 2012, S. 4, 6; NINTENDO OF EUROPE GMBH 2013). Auf Grund der topographischen Lage der Stadt in einem Becken sind deren Expansionsflächen stark begrenzt und nur nach Süden hin offen, wo sich die Hauptsitze der Industrie- und Technologieunternehmen niedergelassen haben (vgl. CALLIES 1997, S. 150). Zusammenfassend kann gesagt werden, dass das Ansehen der Stadt, welches u. a. mittels Imagekampagnen öffentlich gefördert wird, auf drei Säulen fußt:

1. Die Geschichte, Kultur und Tradition von Kyoto.
2. Der hohe Bildungsstandard durch zahlreiche, renommierte Hochschulen und Universitäten.
3. Die technologischen Ressourcen durch traditionelle und weltweit konkurrenzfähige Forschungseinrichtungen und High-Tech-Industrien (vgl. BRUMANN 2008, S. 104; FFAB 2012, S. 4).

### Neuere Stadtentwicklung in Kyoto

Kyoto war 1074 Jahre Kaisersitz des Landes, bevor dieser im 19. Jahrhundert nach Edo (Tokio) verlegt wurde. Diese historische Tatsache und die Förderung der Kunst und Kultur am Kaiserhof zunächst von „oben“, später durch das Bürgertum von „unten“ haben zwar bis heute ihre Spuren in der Stadt hinterlassen, allerdings sind die Maßnahmen auf Grund der modernen Stadtentwicklung und neueren Bauvorhaben häufig nicht auf den ersten Blick zu erkennen (vgl. MARTIN & MARTIN 2010, S. 15, 102). Die Stadt steht mit seinen knapp 1,5 Mio. Einwohnern, seiner modernen Architektur, Infrastruktur und seinen florierenden Industrien anderen modernen Großstädten in nichts nach (vgl. KYOTO CITY WEB 2013). Kyoto gilt heutzutage in Japan mehr als jede andere als Stadt der Gegensätze: Kultur und Tradition auf der einen Seite, moderne und chaotische Großstadt auf der anderen Seite. Fest steht, dass sie in den letzten 50 Jahren sehr starke städtebauliche Veränderungen durchlebt hat. Nach der Verlegung des Kaisersitzes im Jahr 1868 hatte die Stadt durch den Verlust des politischen und wirtschaftlichen Einflusses eine zunehmende Marginalisierung erfahren (vgl. CALLIES 1997, S. 150). Allerdings hatte sie schnell ihre Nische als Pilger- und Tourismusdestination (historische Gebäude, religiöse Stätten, kulturelle Zeremonien) finden und einnehmen können (vgl. BRUMANN 2008, S. 104). Als eine der wenigen japanischen Großstädte ist Kyoto vom Zweiten Weltkrieg fast vollständig verschont worden. Während die bauliche Substanz vieler Gebäude aus dem 19. Jahrhundert stammt, ist die Struktur der Gebäude häufig noch deutlich älter, da sie nach Bränden oftmals nach dem gleichen Muster wieder errichtet worden war. Aus diesem Grund gilt Kyoto heute als besterhaltene Stadt des Landes und hat noch immer viele Bauwerke und Straßenzüge, die denen des 17. und 18. Jahrhunderts detailgetreu nachempfunden wurden (vgl. BRUMANN 2001, S. 153; HUBER 2010; MARUTSCHKE 2012, S. 190f.).

Bereits 1922 haben in Kyoto die ersten modernen stadtplanerischen Maßnahmen begonnen, welche eine Erhaltung der ursprünglichen Baustruktur zum Ziel hatten. Im Folgejahr ist die Stadt dabei in Zonen aufgeteilt worden, die besonderen Schutzrichtlinien unterlagen. 1950 wurde dann ein Gesetz verabschiedet, welches anstrebte, Kyoto zur „*international city of culture and tourism*“ (CALLIES 1997, S. 150) zu machen. Seitdem wurde das außergewöhnlich starke kulturelle, historische und künstlerische Kapital der Stadt sowie die Entwicklung zu einer Tourismusdestination gefördert (vgl. ebd., S. 150). Zu den ersten städtebaulichen Veränderungen – die im Gegensatz zur ursprünglichen Bauweise standen – kam es in der Stadt erst in den

1960er-Jahren. Zuvor hatte Kyoto weitestgehend aus ein- bis zweistöckigen, traditionellen Holzhäusern bestanden. Inzwischen sind zunehmend hohe und unkonventionelle Neubauten erlaubt, die in der jüngeren Vergangenheit zu großen Auseinandersetzungen mit Befürwortern des traditionell-japanischen Baustils geführt haben. Ende der 1960er- bzw. Anfang der 1970er-Jahre wurde das Stadtzentrum, das vorrangig aus Wohnbebauung sowie klein- und mittelständischen Betrieben bestand, von der Stadtverwaltung großflächig als Geschäftsbezirk (*shōgyō chiku*) ausgeschrieben. Die Gebäudehöhe in der Innenstadt wurde in diesem Zusammenhang auf 31 Meter festgesetzt. Entlang der Hauptstraßen durften sogar Höhen von 45 Metern erreicht werden. Solche Höhen waren legal, da die Geschossflächenzahl<sup>7</sup> (GFZ) als die nun bestimmende Steuerungsgröße etabliert worden war (vgl. BRUMANN 2001, S. 180).

In den 1970er-Jahren wurden sowohl Sanierungsmaßnahmen und Flächenrevitalisierungen in der Innenstadt durchgeführt als auch die Verbesserung öffentlicher Plätze, die Überdachung von Geschäftsstraßen oder die Errichtung von Prestigeobjekten vorgenommen. Dazu gehörten auch der Bau des Metrosystems (1981) und des *Kyoto Tower* (1964). Letzterer wird auf Grund der Form und Farbwahl auch als „Leuchtturm“, „Kerze“ oder „Rakete“ bezeichnet (siehe Abb. 12). Wegen der Gebäudehöhe von 131 Metern, die die Aussicht auf die malerischen Hügel verdeckte sowie des modernen Äußeren, das nicht in das historische Kyoto passe – so die Meinung der Traditionalisten – stand dieses Bauwerk, welches wiederum Anziehungspunkt für zahlreiche Touristen ist, besonders im Fokus der Kritik (vgl. BRUMANN 2008, S. 104f.).

Der Bauboom von Wohn- und Bürogebäuden fand in der Immobilienspekulationsphase bis zum Anfang der 1990er-Jahre seinen Höhepunkt. Grundstückspreise waren exorbitant angestiegen, da der Boden gegenüber Immobilien weniger vulnerabel für Naturkatastrophen und zudem auf Grund der Topographie von Kyoto sehr begrenzt war. Die Nachfrage überstieg fortwährend das Angebot an Grundstücken (vgl. BRUMANN 2001, S. 180). Das Platzen der Immobilienblase hatte stark sinkende Grundstückspreise und damit zusammenhängende staatliche Konjunkturprogramme zur Förderung der Bauindustrie zur Folge (vgl. ebd., S. 154).

Neben städtischen Großprojekten sorgte zusätzlich die Errichtung zahlreicher sogenannter *manshons* (Apartmenthäuser) im zweistöckigen Geschossbereich für Streitigkeiten und Proteste unter den Akteuren in der Innenstadt. Diese immer wieder aufflammenden Konflikte werden als Stadtlandschaftsdispute (*keikan ronsō*) bezeichnet und sind nirgendwo in Japan stärker ausgeprägt als in Kyoto. Das ist u. a. auf das schützenswerte, architektonische Gut, die großen, polarisierenden Prestigeprojekte und die sich zur Wehr setzenden Bürger und Initiativen



Abb. 10: *machiya*-Restaurant (SCHIERBAUM 2013)

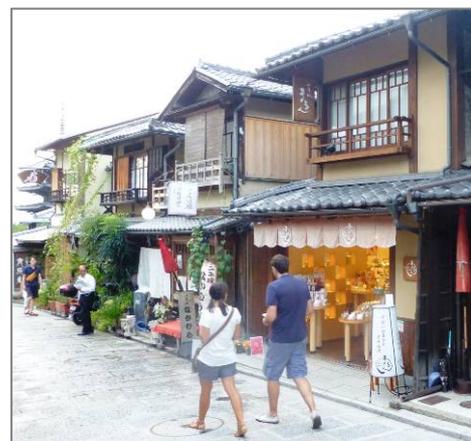


Abb. 11: *machiya*-Souvenirladen (SCHIERBAUM 2013)

7 Geschossflächenzahl (GFZ) = Quotient aus Gesamtfläche aller Geschosse und Grundstücksfläche  
130

zurückzuführen. Allerdings beschränken sich die Proteste nicht nur auf den Neubau von Prestigeobjekten oder von Apartmenthäusern, sondern richten sich insbesondere gegen den damit verbundenen Abriss der für Kyoto sinnbildlichen *machiyas* (traditionelle Stadthäuser) (vgl. BRUMANN 2001, S. 155). Die herkömmliche *machiya* galt noch in den 1980er-Jahren als veraltet und brandgefährdet und wurde deshalb oftmals bedenkenlos abgerissen. Erst in den 1990er-Jahren kam zu einer Neubewertung der traditionellen Stadthäuser; die Folge war eine Entkernung und Neunutzung als Restaurants, Cafés, Souvenirläden, Galerien oder Büros, die mit der klassischen gewerblichen Inwertsetzung nichts mehr gemein hatte (siehe Abb. 10 und 11). Diese Gebäude stehen seitdem symbolisch für die Urbanität und Traditionalität von Kyoto. Damit erlangt die so klassische Bauart eine Wertsteigerung und ein zunehmendes Instandsetzungs- und Vermarktungsinteresse auf Seiten der Immobilienbranche (vgl. ebd., S. 164ff.).

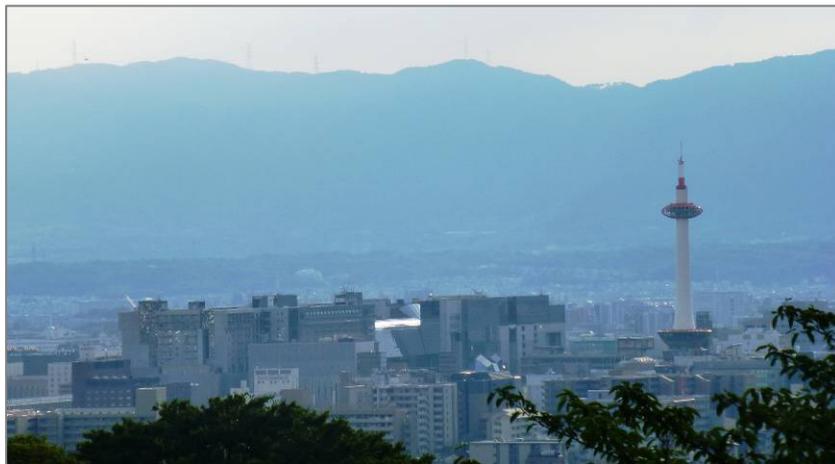
Der Gewinnmaximierungsgedanke der zum Teil landesweit agierenden Projektentwickler von modernen Hochhäusern steht allerdings meist über den moralischen Appellen der Befürworter des traditionellen Kyotos. So hat es für den Bau von Wohnhochhäusern und Prestigeobjekten seit den 1960er-Jahren nur lose Bau- und Höhenbegrenzungen und selten Konsequenzen bei Bauregelüberschreitungen gegeben (vgl. BRUMANN 2001, S. 163; BRUMANN 2008, S. 105). Um ausufernden stadtplanerischen Entwicklungen entgegenzuwirken, wird sowohl von den Bürgern als auch von der Stadtplanung großer Wert auf den Schutz von Sichtachsen, „[...] *den Sonnenlichteinfall und die gewachsenen nachbarschaftlichen Strukturen* [...]“ (BRUMANN 2008, S. 105) gelegt. Bereits in den 1970er-Jahren wurden trotz der zunehmenden Neubaumaßnahmen besonders imposante traditionelle Einzelgebäude oder ganze Straßenzüge zu Kulturschätzen (*bunkazai*) erklärt und unter Denkmalschutz gestellt (vgl. BRUMANN 2001, S. 164). Seit 1923 gibt es ausgeschriebene Schutzzonen, die 1996 erweitert wurden. Jede Schutzzone sieht dabei konkrete Beschränkungen in Bezug auf die Höhe, Form, Farbe, Material, Grund- und Wohnfläche etc. des Gebäudes vor. Gleichzeitig werden die Bauvorschriften in der historischen Innenstadt entweder sehr großzügig bemessen oder durch kostengünstige Alternativen de facto unterwandert (vgl. ebd., S. 180).

Von besonderer Bedeutung sind die für Kyoto typischen im Westen, Norden und Osten gelegenen Hügelketten, deren Anblick es zu schützen gilt. Daher finden Baureglementierungen insbesondere im Zusammenhang mit Gebäudehöhen statt (vgl. BRUMANN 2001, S. 154). Dementsprechend heftig und langandauernd waren 1997 Auseinandersetzungen zwischen Bürgern und Investoren bei dem Neubau des fast 60 Meter hohen postmodernen Bahnhofskomplexes und der Erneuerung des *Kyoto Hotels Okura*, welches sich im Sockel des Kyoto Towers befindet (siehe Abb. 12). Dafür wurde die zuvor definierte maximale Gebäudehöhe bei Neubauten von 45 Metern durch die Stadtverwaltung außer Kraft gesetzt (vgl. BRUMANN 2001, S. 154; BRUMANN 2008, S. 104).

Allerdings war der von Protesten begleitete Neubau des hochmodernen Bahnhofes insofern unumgänglich, da das alte Bahnhofsgebäude durch das Hinzukommen des Metrosystems und der Shinkansen-Linien zu klein wurde. Der Neubau bildete leicht versetzt zum alten Bahnhof eine langgezogene, riegelförmige Abgrenzung zwischen dem historischen Stadtkern im Norden und einem Industriearial im Süden. Gleichzeitig entstand eine Nord-Süd-Achse entlang der *Karasumadori* (wichtige Verbindungsstraße) zum nördlich gelegenen Kaiserpalast. Das futuristische Bahnhofsgebäude beherbergt das 15-stöckige *Isetan*-Kaufhaus, Einkaufspassagen, Restaurants, Theater und Hotels. Jährlich finden über 150 verschiedene Musik- und Theateraufführungen innerhalb dieses Areals statt. Der Architekt *Hara Hiroshi* polarisierte durch seine Atrium-Architektur. Er versuchte, symbolisch die moderne Architektur mit traditionellen Elementen zu verbinden. So orientiert sich beispielsweise der Grundriss des Bahnhofes an der schachbrettartigen Struktur der Stadt; die blanke Außenfassade des Gebäudes lehnt sich an die

streng geometrischen Außenfronten der traditionellen machiya an. Das luftige, helle Atrium erinnert an einen symbolischen Bambuswald (siehe Abb. 13).

Während die Bewunderer dieser Architektur das Gebäude als moderne Vorzeigekunst feiern, verurteilen die Kritiker das monströse Bauwerk. An der heutigen Stelle des Bahnhofes hat zur Zeit der Stadtgründung ein ebenfalls mächtiges Zugangstor gestanden. Damit übernimmt der heutige Bahnhof die gleiche Funktion, wie damals das Tor: Den zeitgemäßen Eingang zur Stadt. Mittlerweile gilt dieser Knotenpunkt auf Grund seiner vielseitigen Funktionen und Architektur ebenfalls als eine viel besuchte Sehenswürdigkeit; er stellt einen starken Kontrast zwischen der modernen Stadt des 21. Jahrhunderts und der Tradition durch die Nähe zu unzähligen Schreinen und Tempeln dar (vgl. MARUTSCHKE 2012; S. 11ff.).



**Abb. 12: Die umstrittenen Großbauprojekte: Der moderne Hauptbahnhof (links) und der Kyoto Tower (rechts)**  
(SCHIERBAUM 2013)



**Abb. 13: Blick in das Bahnhofsgebäude**  
(STEINKE 2013)

In den 1990er-Jahren kam es zu einer Verschärfung der städtebaulichen Vorschriften. Diese hatten sich jedoch hauptsächlich auf die Randbereiche der Stadt mit berühmten Sehenswürdigkeiten, Tempeln und Schreinen und weniger auf das Stadtzentrum bezogen, wo die größte Bautätigkeit vor sich ging (vgl. BRUMANN 2008, S. 106). Zudem muss betont werden, dass die Stadt ebenfalls von den Verkäufen und Baumaßnahmen der innerstädtischen manshons profitierte, da sich die Grundsteuern an den Immobilienpreisen orientieren und direkt in die Kassen der Stadt flossen. Hinzu kommt, dass diese Einnahmen deutlich höher sind, wenn keine Regelungen für die Investoren vorhanden waren (vgl. ebd., S. 108f.).

Zahlreiche Beispiele zeigen, dass die Stadtplanung und -verwaltung oftmals eher wie ein zahnloser Papiertiger wirkt, wenn es darum geht die historische Stadt zu erhalten, da deren Regelungen von privaten Grundstücksbesitzern immer wieder umgangen werden können und diese Abweichungen sogar akzeptiert werden. Eigentums- und Besitzansprüche haben in Japan einen höheren Stellenwert als beispielsweise in europäischen Ländern, in denen Verstöße gegen die Bauordnung nicht so einfach toleriert werden. Ferner sind der Stadtplanung vielfach auch „die Hände gebunden“, da das unkonventionelle Vorgehen von großen Bauunternehmen meist im Einklang mit den Bauvorschriften steht und somit legal ist (vgl. BRUMANN 2008, S. 106). Schließlich entspricht die allgemeine Haltung häufig der Auffassung, dass die „[...] Rechtslage und -praxis [...] durch ein weitverbreitetes Bauchgefühl getragen [wird], dass die alleinige Verfügungsgewalt des Eigentümers die natürliche Ordnung der Dinge [sei].“ (BRUMANN 2008, S. 106).

Im September 2007 sind erstmalig konkrete Änderungen in der neuen Bauverordnung durch die Stadtverwaltung umgesetzt worden, die zur konsequenten Erhaltung des Stadtbildes beitragen

sollen. Zum einen sind die bestehenden Schutzzonen vor allem in der Nähe von berühmten historischen Bauwerken, traditionellen Stadtteilen, wie dem zuvor beschriebenen Gion-Viertel, entlang der Flüsse sowie der gesamten historischen Stadtfläche als *bikan chiku* („Ästhetik-Gebiet“) ausgeschrieben und erweitert worden. Zum anderen werden Bauvorschriften strenger, viel detaillierter und lokal angepasster formuliert. Im Vergleich zu Tokio wird diese strengere Reglementierung anhand von rigiden Vorschriften beim Anbringen von Werbetafeln auf Gebäudedächern oder dem absoluten Verbot von blinkender Neonreklame an Außenfassaden deutlich (siehe Abb. 15). Hinzu kommt die Erhaltung von Sichtachsen. Der freie Blick auf 38 festgelegte Punkte in der und um die Stadt darf nicht durch Neubauten eingeschränkt werden. Dazu gehören neben UNESCO-Weltkulturerbe-Stätten die fünf Berghänge, wo Mitte August die Abschiedsfeuer in Form von Schriftzeichen und Symbolen im Rahmen des „Obon-Festes“ entzündet werden (vgl. BRUMANN 2008, S. 109f.). Der vermutlich weitreichendste Schritt im Hinblick auf die Verschärfung der Bauordnung ist allerdings die Herabsetzung der zulässigen Gebäudehöchstgrenzen. Entlang der Hauptstraßen darf nun eine Gebäudehöhe von 31 Metern nicht mehr überschritten werden, lediglich 15 Meter entlang der Nebenstraßen sind erlaubt. Obwohl keine errichteten Gebäude rückwirkend verkleinert werden können, ist die Lebenszeit japanischer Neubauten mit etwa 30 Jahren vergleichsweise gering und die Möglichkeiten für einen Austausch stehen frei. In der Regel wird statt der Durchführung von Reparaturen häufig ein Neubau bevorzugt, der dann entsprechend niedriger ausfallen muss. Resultierend kann davon ausgegangen werden, dass so in wenigen Jahrzehnten die neuen Bauvorschriften durchgesetzt werden könnten und sich das Stadtbild hinsichtlich der Anzahl, der Form- und der Farbgebung der Häuser sowie der Gebäudehöhe zugunsten ursprünglicher Werte ändern wird (vgl. BRUMANN 2008, S. 110f.).

Neben den baulichen Richtlinien zum Schutz des Kulturerbes werden kulturelle Veranstaltungen wie Palastbesichtigungen, Theater- und Restaurantbesuche zusätzlich gefördert, vermarktet und untereinander besser vernetzt. Diese touristischen Förderaktivitäten umfassen ferner Reiseführer mit besonderen Wanderwegen in und um Kyoto und andere Serviceleistungen (z. B. die Akzeptanz ausländischer Währung, die Beschäftigung englischsprachiger Mitarbeiter, Überseevershiffung etc.). Diese Maßnahmen vereinfachen den Besuch von Touristen und bringen der Stadt Einnahmen (vgl. KYOTO HANDICRAFT CENTER 2007; JNTO 2013a).



**Abb. 14: Ergebnis einer nicht konsequenten Stadtplanung: Traditionelle *machiya* neben modernen *manshons*** (SCHIERBAUM 2013)



**Abb. 15: Die verkehrsbelebte *Shijo-dori* mit traditionellen Bauelementen** (DANESCH 2013)

Rückblickend war die Stadtplanung von Kyoto seit den 1960er-Jahren nicht immer gradlinig. Einerseits sollte das architektonische und kulturelle Erbe der Kaiserzeit erhalten bleiben. Andererseits entstanden gleichzeitig, insbesondere in der Innenstadt, zahlreiche als unästhetisch empfundene Neubauten und Parkplätze. Dafür wurden wiederum historische Bauten durch neue ersetzt. Das Ergebnis dieser chaotischen Stadtplanung wird heute speziell durch konträre Strukturen (modernen Wohnhochhäuser neben flachen, traditionellen Holzhäusern) deutlich. Gleichzeitig werden traditionelle Einzelelemente bis hin zu Gebäudekomplexen in die moderne Architektur eingebunden (vgl. BRUMANN 2008, S. 105, siehe Abb. 14). Offensichtlich wird diese Verbindung beispielsweise an den geschwungenen, grünen Fußgängerüberdachungen der vielbesetzten *Shijo-dori* im Gion-Viertel mit ihren dekorativen japanischen Laternen (siehe Abb. 15).

## Fazit

Auf Grund der mehr als 1.000-jährigen Geschichte als Kaisersitz mit der Entwicklung und Förderung künstlerischer und kultureller Traditionen sowie Heiligtümer ist eingangs die Frage aufgeworfen worden, inwiefern die kulturelle Vergangenheit das heutige Stadtbild Kyotos beeinflusst hat. Vorweg kann grundsätzlich gesagt werden, dass die kulturelle Vergangenheit einen durchaus starken Einfluss auf das Erscheinungsbild der heutigen Stadt besitzt.

Die kulturelle Bedeutung der Stadt hat ihre Ursprünge in den Jahrzehnten zwischen 794 und 1603, als Kyoto das politische Zentrum des Landes war. In diesem Zeitraum entstanden die prächtigen, vielerorts noch vorhandenen und geschützten Tempelanlagen, Schreine und Gärten sowie die vom Adel geförderten höfischen Künste wie die Teezeremonie, die *Ikebana*-Kunst, die Geisha-Unterhaltung, die *Koto*-Musik, die Hofmusik (*gagaku*) sowie das *Nō*-Theater.

Mit der Abwanderung der politischen Macht nach Edo (Tokio) haben sich auch der bis dato konservativen höfischen Kultur durch Einflüsse aus dem Bürgertum neue Kunst- und Kulturrichtungen erschlossen. Aus diesem bürgerlichen Lager entstanden u. a. das *Kabuki*-Theater und die *Ukiyo-e* (Farbholzschnitte). Nach einem kurzzeitigen Bedeutungsverlust der Stadt, hatte sich Kyoto umgehend wieder einen Namen als Kulturhauptstadt des Landes gemacht. Die kulturelle Vergangenheit ist bis heute in unterschiedlichen Ausprägungen im Stadtbild erkennbar. Diese können auf drei unterschiedlichen Ebenen wahrgenommen werden:

### 1. Die begehbare Ebene

Kyoto liegt noch immer die alte Stadtstruktur von 794 zu Grunde. Ursprünglich bildete der Kaiserpalast das Zentrum der Stadt, doch auf Grund der physischen Gegebenheit konnte sie sich nur nach Süden hin entwickeln, so dass diese Zentrumsposition nicht mehr gegeben ist. Dadurch hat die Bedeutung des Kaiserpalastes und des umliegenden Geländes eine Veränderung erfahren. Heute dient der Palast als Tourismusmagnet und der umliegende Park als eine der wenigen großen Erholungsflächen der Stadt. Der Hauptbahnhof mit seinen umliegenden Geschäftsstraßen, die sich allerdings auch über die Viertel verstreut finden, bilden die neuen wirtschaftlichen Zentren. Der schachbrettartige Grundriss ist trotz der stadtplanerischen Veränderungen des letzten Jahrhunderts immer noch unverändert. Die rechtwinklig angelegten Straßen, Gassen und Kanäle lassen sich weiterhin als Orientierungshilfe nutzen.

### 2. Die sichtbare Ebene

Auf Grund der Mischung aus moderner und klassisch-japanischer Architektur kann die Stadt auf die Besucher auf den ersten Blick durchaus chaotisch und widersprüchlich wirken. Zwischen neuzeitlichen Bauten lassen sich in der ganzen Stadt traditionelle Gebäude finden. Dazu zählen über 2.000 Tempel und Schreine, wovon 17 gar zum UNESCO-Weltkulturerbe gehören. Darüber hinaus prägen zahlreiche traditionelle Wohn-, Gewerbe- und Teehäuser das Stadtbild.

Obwohl die traditionellen machiyas oftmals in den letzten 50 Jahren im Zuge von Neubauvorhaben abgerissen wurden, sind sie in einzelne Straßen noch immer zu finden. Diese Gebiete haben insbesondere in den 1990er-Jahren eine Renaissance erlebt und werden seitdem von den Bewohnern und der Stadtverwaltung besonders geschützt. Um Sichtachsen, traditionelle Bauwerke und alte Stadtteile zu sichern, sind „Ästhetik-Gebiete“ benannt und Schutzzonen erweitert worden. Einige Stadtteile wie das bekannte Geisha-Viertel Gion werden durch Tourismuskampagnen, Medien und Reiseführern derart vermarktet, dass sie zunehmend großen Freiluftmuseen gleichen. Die Architektur und Erscheinung der traditionellen Gebäude und engen Gassen versprühen insbesondere auf Personen, die nicht darin bzw. damit aufgewachsen sind, einen ganz eigenen Charme. Auch auf kleinräumiger Ebene tauchen vielerorts traditionelle Elemente wie z. B. Straßenlaternen oder Häuserfassaden auf, die entweder tatsächlich alt oder nur nachgeahmt sind und in neue Bauwerke oder Straßenzüge eingefügt wurden.

### *3. Die erlebbare Ebene*

Neben den genannten baulichen Elementen können zahlreiche „erlebbare“ Künste wie u. a. Theater- und Puppenspiele, Tänze, Geisha-Unterhaltung, Kunsthandwerk sowie landesweit bekannte Feste und Umzüge genannt werden. Des Weiteren bietet Kyoto eine sehr hohe Zahl an Museen. Hierbei zeigt sich, dass die Stadt die traditionelle Kunst- und Kulturszene stark fördert und ihr einen sehr hohen Stellenwert zuweist.

Die Bedeutung, die die bewahrte Kultur noch immer bzw. wieder für die Stadt hat, spiegelt sich sowohl in der hohen Anzahl erhaltener und gepflegter Heiligtümer, als auch der Tourismusstrategien seitens der Stadtpolitik wider. Beide tragen dazu bei, dass 2010 fast 50 Millionen Menschen aus dem In- und Ausland die Stadt besuchten. Nach der Palastverlegung im 18. Jahrhundert ist die Kunst und Kultur Kyotos „Steckenpferd“, welches es zu schützen gilt. Nach stadtplanerisch un stetigen Entwicklungen im Bereich der Büro- und Wohnbebauung sowie bei prestigeträchtigen Großprojekten zwischen den 1960er und 1990er Jahren, hat die Stadtverwaltung den Wert der kulturellen Vergangenheit wiedererkannt. Zwischenzeitlich wirkten die städtischen Bemühungen, traditionelle Gebäude zu bewahren, jedoch eher halbherzig und wurden zusätzlich durch Gesetze konterkariert.

Seit 2007 schützt die Stadtverwaltung ihre kulturellen Ressourcen durch Baurichtlinien wieder deutlich strenger als zuvor. Sie werden als wirtschaftliches Potenzial wahrgenommen. Außerdem werden Sehenswürdigkeiten, Veranstaltungen und interaktive Angebote für Touristen durch zusätzliche Serviceleistungen stärker vermarktet und vernetzt. Das Image als „Kulturhauptstadt“ des Landes sorgt für ein weltweites Interesse an Kyoto. Die Vergangenheit ist nicht nur in Bauwerken und traditionell ausgeübten oder für Touristen aufbereiteten Kulturprogrammen allgegenwärtig, sondern wird ebenso durch den Erhalt der ursprünglichen Stadtstruktur sichtbar.

### **Ausblick**

Um die Bedeutung Kyotos als „Kulturhauptstadt des Landes“ auch zukünftig beizubehalten und zu stärken, bedarf es weiterhin eines guten Stadtmarketings. Dieses Vorgehen sollte darauf ausgelegt sein, kulturelle Sehenswürdigkeiten und vor allem erhaltene Stadtviertel nicht bedingungslos einem Massentourismus zu unterwerfen. Sanfte Tourismusstrategien sind notwendig, um die als traditionell-japanisch empfundene Authentizität, welche von Besuchern so begehrt wird. Das Spannungsverhältnis zwischen hohen, aber vor allem steigenden Touristenankünften und der Bewahrung traditioneller Stadtteile als lebenswerte Wohnorte stellen bei der Weiterentwicklung Kyotos zu einer modernen Großstadt einen stadtplanerischen Drahtseilakt dar. Infolge der konsequenten Baurichtlinien von 2007 ist zu erwarten, dass sich das Stadtbild in den nächsten 30 Jahren zugunsten einer geringeren Gebäudehöhe in den Straßen, des Rückganges von Leuchtreklamen und des Schutzes bedeutender Sichtachsen deutlich verbessern

wird. Ferner liegt die Vermutung nahe, dass die Boden- und Wohnungsmarktpreise im Zusammenhang mit der geringer werdenden Wohnungszahl durch die Verringerung der Gebäudehöhen in der Innenstadt deutlich ansteigen werden. Gleichzeitig kann mit einer Zunahme der Besucherzahlen durch entsprechende Imagekampagnen oder infolge eines verstärkten nationalen und internationalen Austausches im Bildungs- und Industriebereich gerechnet werden. Kyoto gilt als eine besondere Stadt in Japan, die in vielen Bereichen sowohl gegenwärtig als auch zukünftig sehr stark von ihrer kulturellen Vergangenheit beeinflusst werden wird.

## Literaturverzeichnis

- BIERSTEDT, K. D. (1991): Kyoto: Wiege der Geschichte und Kultur Japans. Zeitschriftenartikel. Im Internet: <http://www2.math.uni-paderborn.de/fileadmin/Mathematik/People/kbierstedt/02-Artikel/Kyoto.pdf> (letzter Zugriff: 28/10/2013).
- BRUMANN, C. (2001): Machiya vs. manshon: Notizen vom Kyotoer Häuserkampf. In: Japanstudien. Jahrbuch des Deutschen Instituts für Japanstudien 13, S. 153-192. Im Internet: [http://www.dijTokio.org/doc/dij-jb\\_13-brumann.pdf](http://www.dijTokio.org/doc/dij-jb_13-brumann.pdf) (letzter Zugriff: 22/10/2013).
- BRUMANN, C. (2008): Weite Himmel über der Kaiserstadt: Die Kehrtwende in Kyotos Stadtplanung. In: Deutsches Institut für Japanstudien, S. 103-128. Im Internet: [www.dijTokio.org/doc/JS20\\_Brumann.pdf](http://www.dijTokio.org/doc/JS20_Brumann.pdf) (letzter Zugriff: 13/10/2013).
- BFF (BUDGET SECTION, FINANCE DIVISION, FINANCE BUREAU) (2008): City of Kyoto. Investor Presentation. October 2008. Kyoto. Im Internet: [http://www.chihousai.or.jp/english/07/pdf/58\\_KyotoCity.pdf](http://www.chihousai.or.jp/english/07/pdf/58_KyotoCity.pdf) (letzter Zugriff: 13/10/2013).
- CALLIES, D. L. (1997): The City in Japan. In: KARAN, P. P. / STAPLETON, K. E. (Hrsg.): The Japanese City. Lexington: The University Press of Kentucky, S. 135-155.
- FFAB (FINANCE SECTION, FINANCE DIVISION, ADMINISTRATIVE AND BUDGETARY BUREAU) (2012): Materials for Kyoto City IR Briefing. Kyoto. Mai 2012. Im Internet: [http://www.chihousai.or.jp/english/07/pdf/2012\\_08\\_kyoto.pdf](http://www.chihousai.or.jp/english/07/pdf/2012_08_kyoto.pdf) (letzter Zugriff: 08/10/2013).
- HUBER, N. (2010): Kyoto, die alte Kaiserstadt. Köln. Im Internet: <http://www.embjapan.de/artikel/kyoto-die-alte-kaiserstadt> (letzter Zugriff: 10/10/2013).
- JNTO (JAPANISCHE FREMDENVERKEHRSZENTRALE) (2012): Welterbe. UNESCO-Welterbestätten. Frankfurt am Main. Im Internet: <http://www.jnto.de/in-japan/weltkulturerbe.html> (letzter Zugriff: 10/10/2013).
- JNTO (JAPANISCHE FREMDENVERKEHRSZENTRALE) (2013a): Historic Monuments of Ancient Kyoto. Kyoto, Uji and Otsu Cities. Frankfurt am Main. Im Internet: [http://www.jnto.go.jp/eng/indepth/scenic/worldheritage/c\\_7\\_kyoto.html](http://www.jnto.go.jp/eng/indepth/scenic/worldheritage/c_7_kyoto.html) (letzter Zugriff: 31/10/2013).
- JNTO (JAPANISCHE FREMDENVERKEHRSZENTRALE) (2013b): Kyoto. Frankfurt am Main. Im Internet: <http://www.jnto.go.jp/eng/location/regional/kyoto/> (letzter Zugriff: 31/10/2013).
- KARAN, P. P. (1997): The City in Japan. In: KARAN, P. P. / STAPLETON, K. E. (Hrsg.): The Japanese City. Lexington: The University Press of Kentucky, S. 12-39.
- KIKUYOU COURT CULTURE INSTITUTE (2013): Kyoto Imperial Palace. Informationsbroschüre.
- KYOTO CITY WEB (2004): City Data. Culture. Kyoto. Im Internet: <http://www.city.kyoto.jp/koho/eng/databox/citydata/culture.html> (letzter Zugriff: 10/10/2013).

- KYOTO CITY WEB (2013): City of Kyoto. Kyoto. Im Internet: <http://www.city.kyoto.jp/koho/eng/index.html> (letzter Zugriff: 28/10/2013).
- KYOTO HANDICRAFT CENTER (2007): Best Duty-free Shop in Kyoto. Im Internet: <http://www.kyotohandicraftcenter.com/index.html> (letzter Zugriff: 31/10/2013).
- LIEW, C. (2010): Japan. Unterwegs in einem Land zwischen Tradition und Innovation. Berlin: Trescher-Verlag.
- MARTIN, J. H. & MARTIN, P. G. (2010): Kyoto. 29 walks in Japan's ancient capital. Tokio. North Clarendon: Tuttle Pub.
- MARUTSCHKE, M. (2012): Mein Kyōto – Koordinaten einer Stadt. Halle: Projekte-Verlag Cornelius.
- NINTENDO OF EUROPE GMBH (2013): Unternehmensgeschichte. Im Internet: <http://www.nintendo.de/Unternehmen/Unternehmensgeschichte/Nintendo-Geschichte-625945.html> (letzter Zugriff: 13/10/2013).
- OFFICIAL SITE KIYOMIZU-DERA (2011): Kiyomizu-dera. Im Internet: <http://www.kiyomizudera.or.jp/lang/01.html> (letzter Zugriff: 31/10/2013).
- PPG KYOTO CITY (POLICY PLANNING SECTION, POLICY PROMOTION OFFICE, GENERAL PLANNING BUREAU KYOTO CITY) (2001): Outline of the Master Plan of Kyoto City. Life of peace, City of prosperity, Built on mutual trust Kyoto, in the 21st century. 2001-2010. January 2001 (Heisei 13). Kyoto. Im Internet: <http://www.city.kyoto.jp/koho/eng/plan/img/english.pdf> (letzter Zugriff: 10/10/2013).
- TARANCZEWSKI, D. (2012): Der früher Feudalismus. In: KREINER, J. (Hrsg.): Geschichte Japan. Stuttgart: Philipp reclam jun., S. 94-148.
- TRAVEL GUIDE (1978): Kyoto Nara Osaka Kobe. 4. Aufl. o.O. Japan travel Bureau inc.
- YASAKA SHRINE KYOTO JAPAN (2013): Yasaka-Shrine Kyoto Japan. Kyoto. Im Internet: <http://www.yasaka-jinja.or.jp/en/gion.html> (letzter Zugriff: 28/10/2013).
- ZAIDAN, O. (2013): Gion Corner. Kyoto. Im Internet: <http://www.kyoto-gioncorner.com/global/en.html> (letzter Zugriff: 31/10/2013).

27. August 2013

**Nachhaltige Entwicklungen in Japan – Chancen und Risiken  
an Beispielen aus der Wirtschaft, dem Bildungswesen und dem Energiesektor**

NORINA FLIETEL / KRISTINA REDECKER  
フリーテル, ノリーナ / レデッカー, クリスティーナ



Abb. 1: Besuchspunkte des Tages (WESTERMANN 2013)

**Besuchspunkte:**

1. Kyoto
2. OMRON-Factory (Kusatsu)
3. Kusatsu-Biwako Campus, *Ritsumeikan* Universität

Unsere Reise führte uns am 27.08.2013 zu recht unterschiedlichen Stationen. Wir besuchten zuerst die Firma OMRON und trafen danach mit Studierenden der Ritsumeikan Universität zu einem Workshop zum Thema „Renewable Energies in Japan“ zusammen. Um diese recht unterschiedlichen Tagespunkte thematisch zusammenzubringen, wird der folgende Bericht sie unter der thematischen Klammer der nachhaltigen Entwicklung<sup>8</sup> in Japan betrachten und die Frage beantworten, welche Formen sich während des Tages beobachten ließen, sowie welche im weiteren Verständnis hierzu gehörenden Aspekte thematisch berührt wurden.

Um diese Frage zu erläutern, wird im folgenden Bericht zuerst eine kurze Vorstellung des Unternehmens OMRON vorgenommen. Im Anschluss werden einige Grundlagen zum Konzept der *Corporate Social Responsibility* dargelegt und es wird beschrieben, auf welche Art die Firma OMRON diese Strategie umsetzt. Im zweiten Teil wird die Ritsumeikan Universität thematisiert. Zuerst wird ein kurzer Überblick über das japanische Bildungssystem im Allgemeinen gegeben und die Ritsumeikan Universität im Besonderen vorgestellt. Schließlich wird ein Workshop mit japanischen Studenten dieser Universität an diesem Tag zum Thema erneuerbare Energien beschrieben und seine Ergebnisse aufbereitet. Bereits in der gemeinsamen Vorbereitung des Workshops mit den japanischen Studierenden zeigte sich, dass ihr Interesse an alternativen Energiekonzepten maßgeblich durch Japans Erfahrungen nach der Dreifachkatastrophe von Fukushima entstanden ist und beeinflusst wurde. Daher beinhaltet der dritte Teil eine Illustration dieses Ereignisses und wird schwerpunktmäßig versuchen die Auswirkungen der Katastrophe auf die japanischen Gesellschaft und Wirtschaft greifbar zu machen.

## Geschichte und Kurzportrait von OMRON

Die Firma OMRON wurde 1930 durch *Kazuma Tateisi* in Kyoto gegründet (OMRON 2013a). Der Name OMRON (vgl. Abb. 2) geht zurück auf das Wort *Omuro*, was der Name eines alten japanischen Tempels war, der heute nicht mehr existent ist. Das Unternehmen, welches in den ersten Jahren seines Bestehens Hosenbügler herstellte, war zunächst nicht sehr erfolgreich, allerdings erkannte der Gründer die Wichtigkeit einiger grundsätzlicher Organisationsprinzipien wie der Entwicklung von Absatzwegen, der Unterzeichnung von Vertragsabschlüssen und der Produktvermarktung (OMRON 2013a). Im Mai 1933 gründete *Tateisi* die *Electric Manufacturing Company* in Osaka, denn es bestand eine erhöhte Nachfrage nach schnelleren Schaltuhren für das Röntgen. Der Umzug zum heutigen Hauptsitz des Unternehmens in Kyoto erfolgte nach dem zweiten Weltkrieg infolge der starken Zerstörung der alten Anlagen. Zu Beginn hatte das

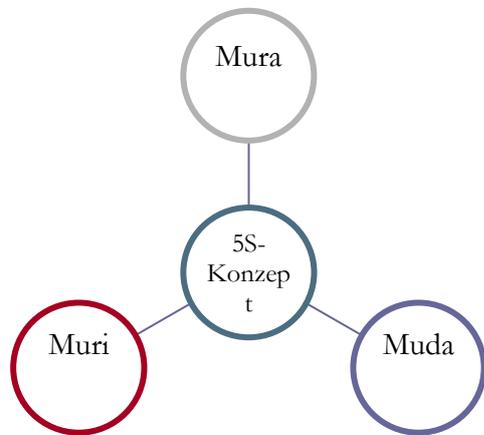


**Abb. 2: Besprechungsraum der Firma OMRON mit Flaggen** (Flietel 2013)

Unternehmen nur drei Angestellte; im Laufe der Zeit entwickelte sie sich dann fortwährend zur *OMRON Corporation*. Heute beschäftigt das Unternehmen mehr als 37.000 Arbeitnehmer, ist in 36 Ländern tätig und darüber hinaus Weltmarktführer bei Sensor- und Kontrollelementen (OMRON 2013c). Dabei hat das multinationale Unternehmen im Rahmen seines Aufstiegs zahlreiche revolutionäre Entwicklungen auf den Markt gebracht. Beispiele hierfür sind Induktivgeber und berührungslose Grenztaster (1960), die automatische Ampelschaltung (1964), der Fahrkartenschalter und ein

<sup>8</sup> Nachhaltige Entwicklung wird hier im Sinne der *Brundtland-Kommission* verstanden und somit soll auf die ökonomische, soziale und ökologische Dimensionen der Entwicklung Bezug genommen werden.

automatisches System zur Krebserkennung in Zellen. Hauptgeschäftsfelder sind die Automatisierungsbranche in Form von durch Photovoltaikinvertern und Robotertechnik, die Herstellung elektronischer Bauelemente wie beispielsweise Relais, Schalter und Sensoren sowie das Gesundheitswesen. Im Geschäftsbereich Gesundheitswesen werden innovative medizinische Technologien entwickelt.



**Abb. 3: 5S-Konzept** (eigene Darstellung, nach OMRON 2013e, S. 2)

Weiterhin besitzt OMRON eine Vorreiterrolle bei der Anwendung des 5S-Konzeptes. Das 5S-Konzept zielt darauf ab, *Muri* (Unvernunft), *Mura* (Unregelmäßigkeit) und *Muda* (Abfall) einzudämmen, um die Effizienz während des Produktprozesses zu erhöhen (vgl. Abb. 3). Es besteht aus der konsequenten Anwendung folgender fünf Tätigkeiten: *Seiri* (Aufräumen), *Seiton* (Sortieren), *Seiso* (Säubern), *Seiketsu* (Standardisieren) und *Shitsuke* (Disziplinieren). Durch diese Tätigkeiten soll der Arbeitsablauf nachhaltig effektiver gestaltet werden, um letztlich die Qualität und Produktivität zu erhöhen (OMRON 2013e, S. 2).

### Corporate Social Responsibility

Unter dem Begriff *Corporate Social Responsibility* (CSR) werden Konzepte verstanden mit Hilfe derer Unternehmen durch die Integration sozialer und ökologischer Belange in ihre Unternehmenstätigkeit Verantwortung gegenüber Beteiligten und/oder Dritten erfüllen (TANIMOTO/SUZUKI 2005, S.3). Obwohl das Konzept schon lange existiert, hat es erst in den letzten Jahren vermehrt an Aufmerksamkeit gewonnen. Als Grund hierfür wird unter Anderem der Wandel der gesellschaftlichen Rahmenbedingungen durch die zunehmende Globalisierung angeführt (u.a. DUBIELZIG/SCHALTEGGER 2005).

TANIMOTO/SUZUKI zufolge hat das Wachstum von multinationalen Unternehmen das Auftreten von sozialen Konflikten, gerade in sich entwickelnden Ländern, beflügelt. Ebenso haben die zunehmende öffentliche Thematisierung und Auseinandersetzung mit schwerwiegenden Umweltproblematiken wie des Klimawandels dafür gesorgt, dass insbesondere nachhaltige Entwicklung mehr Beachtung erfährt. Vor diesem Hintergrund ist die schnell voranschreitende Entwicklung der Massenmedien und anderer Informationstechnologien zentral, die dafür sorgt, dass die Öffentlichkeit und gerade zivilgesellschaftliche Akteure einfacher Informationen über Verletzungen von Umwelt- und Sozialstandards seitens der Unternehmen erlangen, diese verbreiten und somit wirtschaftlichen Betrieben hohen Reputationsverlust zufügen können. Es lässt sich weiterhin beobachten, dass im Wettbewerb um besonders qualifizierte Arbeitskräfte oder um Investoren vermehrt auf CSR-Konzepte gesetzt wird. Ihre verstärkte Bedeutung kann auch als Reaktion auf den Wandel der traditionellen Beziehung zwischen Politik, Gesellschaft und Wirtschaft verstanden werden. Seitens der Unternehmen wird gegenwärtig mehr gesellschaftliches Engagement erwartet, während die Einflussmöglichkeiten der öffentlichen Hand durch Deregulierung und Privatisierung zurückgehen (TANIMOTO/SUZUKI 2005, S. 3; CAMPBELL 2006, S. 931 ff.). Diese Tendenzen gehen auch mit dem Wandel von Staatlichkeit und Verwaltung einher, der auch als Wechsel von *Government* zu *Governance* beschrieben wird. Insgesamt lässt sich feststellen, dass die grundsätzlichen Ausrichtungen von CSR-Konzepten in enger Beziehung zu den Entwicklungstendenzen der Gesellschaften stehen, in denen sie gestaltet werden.

Es gibt keine einheitliche Definition von CSR oder welche genauen Aspekte in CSR Konzepten gehören. Konzepte können daher sehr unterschiedliche Formen annehmen (TANIMOTO/SUZUKI 2005, S. 16, DUBIELZIG/SCHALTEGGER 2005). Ähnlich ist allen Verständnissen, dass CSR meist

als soziale oder gesellschaftliche Verantwortung eines Unternehmens verstanden wird (DUBIELZIG/SCHALTEGGER 2005). Die Verantwortung gilt unternehmensintern den MitarbeiterInnen und dem Management, unternehmensextern unter anderem Nicht-Regierungs-Organisationen, Behörden, AnwohnerInnen, Shareholder usw. Allgemein formuliert sind dies alle Gruppen, die einen Anspruch an ein Unternehmen geltend machen: so genannte Anspruchsgruppen oder Stakeholder. CSR kann sowohl als Anspruch als auch als Ansatz verstanden werden, den Anspruch zu erfüllen (DUBIELZIG/SCHALTEGGER 2005).

Es gibt eine Vielzahl möglicher Modelle von CSR; griffig scheint jedoch das von SCHWARTZ/CARROLL (2003) entwickelte Konzept, CSR entlang von drei Dimensionen unternehmerischer Verantwortung zu betrachten: ökonomisch, legal und ethisch. Zentrale Themen der CSR können die Rechte von Mitarbeitern, Menschenrechte im Allgemeinen, das Verhalten am Standort, Geschäftsverhalten oder Umweltschutz sein (ebd.). Auffallend ist, wie sich das Konzept von Corporate Social Responsibility (CSR) in den letzten Jahren gewandelt hat und zunehmend mehr Umweltbelange an Bedeutung gewonnen haben. Vor diesem Hintergrund lässt sich beobachten, dass CSR und Nachhaltige Entwicklung heute oftmals Themenüberschneidungen aufweisen (LOEW ET AL. 2004).

Zentral für die Einschätzung von CSR-Konzepten ist, dass ihre Umsetzung nicht notwendigerweise dem Ziel der Maximierung von Gewinnen für Shareholder entgegengesetzt ist (ORLITZKY ET AL. 2003; TANIMOTO/SUZUKI 2005, S. 7). Für Kritiker ergeben sich an dieser Stelle allerdings auch negative Aspekte von CSR-Konzepten. Sie hinterfragen zielstrebig die wahre Motivation von CSR-Kampagnen. Als zentrale Kritikpunkte werden häufig Fragen nach den wesentlichen Interessen der Unternehmen gestellt und darin ihr primäres Interesse an der Verbesserung ihrer Außenwahrnehmung, der Vorbeugung teurer gesetzlicher Regulation oder sogar Tendenzen des Greenwashings vermutet (vgl. BÖLL-STIFTUNG 2008). Diese Vermutungen erhalten einen Nährboden solange eine allgemein anerkannte Operationalisierung von CSR noch nicht gewährleistet ist. Es fehlen umfassende Ansätze<sup>9</sup>, die ein systematisches Monitoring und eine vergleichbare Evaluation der gesellschaftlich relevanten Unternehmensleistung erlauben (SCHWARTZ/CARROLL 2003, LOEW ET AL. 2004).

Für unsere Erfahrungen in Japan ist es wichtig sich in Erinnerung zu rufen, dass CSR-Konzepte weltweit nicht uniform sind, sondern in Abhängigkeit zum jeweiligen regionalen Kontext mit seiner Geschichte, Normen etc. stehen. TANIMOTO/SUZUKI stellen fest, dass japanische Unternehmen trotz ihres weltweiten Einflusses weiterhin häufig nationale oder regionale Charakteristika aufweisen (2005, S. 4). Diese Eigenheiten sind insbesondere in den Bereichen „kulturelle Mechanismen, wie Philosophie und Leitprinzipien“ (LEWIN ET AL. 1995) ausgeprägt. Den Autoren zufolge verfolgen japanische Firmen spezifische Moralvorstellungen, die den Fokus auf einer klar umrissenen Gemeinschaft von Mitgliedern legen, welche Minoritäten, Ausländer und andere Personen an den Rändern der japanischen Gesellschaft ausgrenzt. Als mögliche Gründe werden die Unterscheidung des sozialen Zusammenhalts in der Gruppe bzw. außerhalb der Gruppe gesehen. Das durch den Konfuzianismus geprägte Pflichtbewusstsein jenen gegenüber mit denen man eine spezifische Beziehung hat und der starke Wert von Loyalität führt oftmals zu dieser Exklusion. Die Autoren sehen derartige kulturalistische Faktoren für die Formung solcher Systeme zwar als relevant an, mahnen aber an, weitere Faktoren (strukturelle, etc.) nicht zu vernachlässigen (TANIMOTO/SUZUKI 2005, S. 6).

Hinsichtlich der Beziehung zwischen Unternehmen und ihren Angestellten hörten wir auf der Exkursion wiederholt, dass diese in der Regel ein Leben lang hält. In der Vergangenheit rief ein Unternehmenswechsel vielfach Misstrauen hervor und war in der Gesellschaft nicht gern gesehen, da dies traditionell eine gestörte Beziehung implizierte (KASAGAMI/VACHER, MITSUI MANAGEMENT 2013). Diese feste Bindung und die damit verbundene Verpflichtung ist in den letzten Jahren unter anderem durch Wirtschaftskrisen in einem Wandel begriffen. Dennoch sind

---

<sup>9</sup> Als erste globale Schritte in diese Richtung wird z.B. der UN *Global Compact* diskutiert.

die meisten Firmen noch sehr zurückhaltend bei der Entlassung von Mitarbeitern, da sie die öffentliche Aufmerksamkeit und kritische Stimmen fürchten (CAMPBELL 2006, S. 932.). Allerdings ist es mittlerweile zunehmend normal, dass junge Arbeitnehmer zu Beginn ihrer beruflichen Laufbahn bei mehreren Unternehmen arbeiten. Des Weiteren wurde auf der Exkursion deutlich, dass es den von uns besuchten Unternehmen sehr wichtig ist, sich als dem Wohle der Gesellschaft dienend zu präsentieren (NIPPON SUMITOMO 2013; OMRON 2013).

### Die *Corporate Social Responsibility*-Strategie von OMRON

OMRONs CSR-Konzept gliedert sich thematisch in die Bereiche Business, Gesellschaft und Umwelt, die auf den Aspekten *Corporate Governance/Internal Controls* beruhen (vgl. Abb. 4). Der Bereich Business ist im Modell übergeordnet. Interessanterweise sind die drei gewählten Bereiche nahezu identisch zu den drei Säulen der Nachhaltigkeit: Ökonomie, Ökologie und Soziales (LOEW ET AL. 2004, S. 10).



**Abb. 4: Vorstellung der Corporate Governance bei OMRON** (OMRON 2013)

Vor diesem Hintergrund ist es nicht überraschend, dass uns vor der Werkführung die Vermittlung dieser Firmenphilosophie als wichtiges Element bei der Ausbildung von chinesischen Fachkräften für OMRONs Produktionsstätten in China vorgestellt wurde. Diese Ausbildung wird zum einen als eine Zusatzqualifikation für Mitarbeiter verstanden, dient zum anderen aber auch dazu die Bindung der chinesischen Mitarbeiter an das Unternehmen zu erhöhen und somit letztlich auch Unternehmensgeheimnisse zu bewahren (REPRÄSENTANTEN VON OMRON 2013). Die Prinzipien OMRONs haben für das Management eine derartig hohe Relevanz, dass unter dem Motto „Sharing the OMRON Principles throughout the world“ eigens dafür Besuche in außerjapanische Produktionsstätten unternommen werden (OMRON 2013f).

Hinsichtlich der sozialen Aspekte von OMRONs CSR-Konzept ließ sich feststellen, dass der wichtigste Bezugspunkt für das Wirken eines Unternehmens das Wohl der Gesellschaft sein sollte. Wer festlegt, was das Wohl der Gesellschaft ist, wird unseren Erkenntnissen nach nicht ausgehandelt, sondern vom Unternehmen interpretiert. Als ein Beispiel hierfür wurde uns die Zusammenarbeit mit der NGO ‚Tayo no ie‘ vorgestellt, wodurch 250 körperlich beeinträchtigte Menschen unter dem Motto „No one is so disabled as to be unable to work at all“ (OMRON 2013f) im Unternehmen eine Anstellung gefunden haben (REPRÄSENTANTEN VON OMRON 2013).

Mit Blick auf den Umweltbereich in OMRONs CSR-Konzept wurden uns bei der Werkführung hauptsächlich Maßnahmen zur Ressourcenschonung vorgestellt; dabei u. a. das Konzept der *Environment Model Factory* erklärt. Mit ihm wird versucht, durch Visualisierung des

Stromverbrauchs Mitarbeiter zur Diagnose und zu Lösungsvorschlägen beim Energie sparen zu bewegen (REPRÄSENTANTEN VON OMRON 2013). Auf OMRONs Internetpräsenz wird deutlich, dass dieses Vorgehen mittlerweile als Teil der Umweltstrategie "Green OMRON 2020" präsentiert wird. Die beiden Kernziele dieser Strategie für das Geschäftsjahr 2020 sind:

1. die Verbesserung der Kohlenstoffproduktivität<sup>10</sup> um 30% im Vergleich zum weltweiten Durchschnittswert des Bezugsjahres 2010
2. die Zurverfügungstellung von CO<sub>2</sub>-armen Produkten und Dienstleistungen für die Gesellschaft (OMRON 2013d).

Die Strategie führt neben Maßnahmen zur Ressourceneinsparung, CO<sub>2</sub> Reduktion in der Logistik, Umweltbildung und -kommunikation ebenso Umweltmanagement-Ansätze an (OMRON 2013g).

In der Analyse wurde deutlich, dass bei dem Großteil der vorgestellten Maßnahmen wie bspw. dem Ressourcenschutz die Interessen des Unternehmens als deckungsgleich mit denen der Umwelt dargestellt werden. So wird explizit darauf hingewiesen, wenn ein Beitrag zum Umweltschutz geleistet wird bspw. Produkte entwickelt werden, die einen geringeren Stromverbrauch als vergleichbare Geräte aufweisen. Es fiel auch auf, dass OMRONS-CSR Strategie vieles beinhaltet, was ein Unternehmen auch ohne CSR-Strategie haben müsste, wie bspw. Qualitätskontrolle oder Verpflichtungen zu bestehenden Umweltauflagen. Der Großteil der Maßnahmen ist so angelegt, dass sie letztlich für das Unternehmen kostenneutral sind (OMRON 2013h). In Summe bleibt der Eindruck, dass CSR-Konzepte zwar zum einen Möglichkeitenfenster zum Erreichen des Ziels eines nachhaltigen Wirtschaftens darstellen, zeitgleich aber auch immer als Kommunikationsstrategie eines jeweiligen Unternehmens gelesen werden müssen.

## Das japanische Bildungssystem

Bildung hat in der japanischen Gesellschaft einen sehr hohen Stellenwert (OKAMOTO 2001, S. 7), denn Bildung soll nicht nur das reine Wissen vermehren, sondern auch zu *Kokoro* führen (OKAMOTO 2001, S. 9). *Kokoro* bedeutet, dass Bildung den Charakter in einer wünschenswerten Art prägt, das Wertesystem formt und zudem das Sozialwesen fördert. Die rechtliche Grundlage der Bildung bildet das Grundgesetz der Chancengleichheit, welches jede Ungleichbehandlung im Hinblick auf Bildungschancen als Diskriminierung bewertet (OKAMOTO 2001, S. 12). Außerdem stellt *Kaizen* ein weiteres wichtiges Element dar. Es bezeichnet eine kontinuierliche Verbesserung der Bildungsmöglichkeiten, die sehr wichtig für das japanische Bildungssystem ist, da es dadurch zu einer Effizienzsteigerung kommen kann (GOODMANN 2002, S. 12). Ferner sind Koedukation und säkulare Erziehung Grundlagen des Bildungssystems. Diese Prinzipien sehen einen gemeinsamen Unterricht für Mädchen und Jungen vor und stehen für die Toleranz von Religionen obwohl sie im Schulunterricht nicht ausgeübt werden (INTERNATIONALE GESELLSCHAFT FÜR BILDUNGSINFORMATION E.V. 1997, S. 40f.).

Die Pflichtschulbildung setzt sich aus sechs Jahren Grundschule und drei Jahren in der Mittelschule zusammen (Abb. 5). Japanische Schüler besuchen die Grundschule (*Elementary School*) ab April, wenn sie ihr sechstes Lebensjahr vollendet haben. Des Weiteren ist anzumerken, dass Grundschullehrer eine große Verantwortung für ihre Schüler tragen und oft auch für außerschulisches Verhalten Sorge tragen (OKAMOTO 2001, S. 20). Nach der Mittelschule (*Lower Secondary School*) besteht die Möglichkeit für weitere drei Jahre eine Oberschule zu besuchen. Oberschulen (*Upper Secondary Schools*) verfolgen unterschiedliche Ausbildungswege. Einige sind allgemeinbildend, andere berufsbildend. Auch eine Kombination dieser Arten wird von einigen Schulen angeboten. Das Eintrittsalter in eine Oberschule liegt bei 15 Jahren und der

---

<sup>10</sup> Kohlenstoffproduktivität= Globale Verkaufszahlen/ CO2 Emissionen von globalen Produktionsstätten

Anteil der Jugendlichen, die eine Oberschule besuchen beträgt etwa 98% (ebd.). Dies zeigt die Wichtigkeit der Bildung in Japan, da nur ein sehr kleiner Teil der Gesamtheit nach der Schulpflicht die Schule verlässt. Danach können für die Dauer von zwei Jahren *Junior-Colleges*

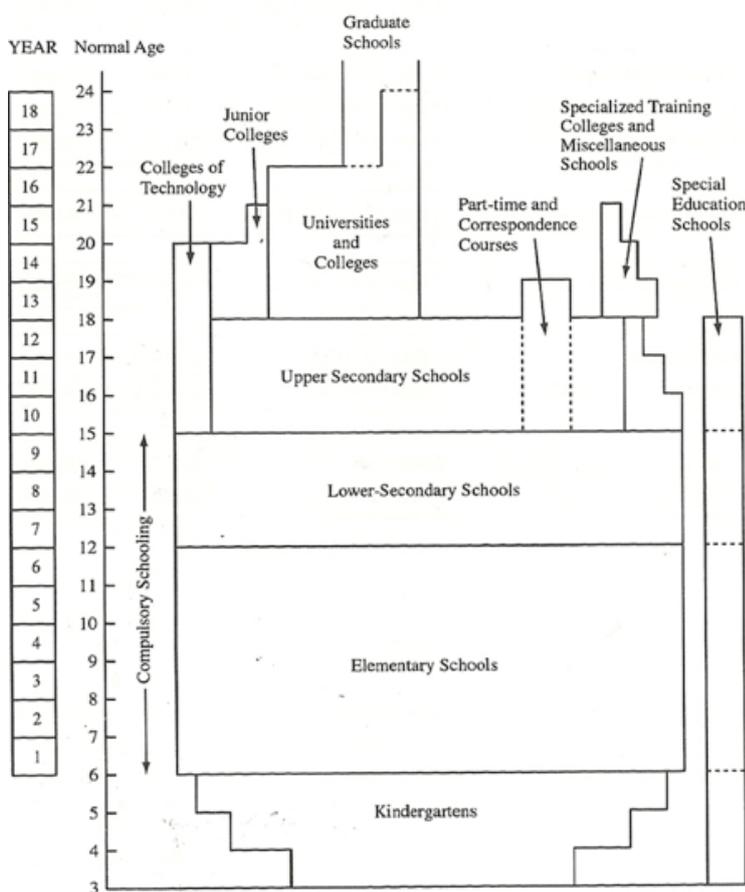


Abb. 5: Das japanische Schulsystem (OKAMOTO 2001)

besucht werden. Diese werden hauptsächlich von Frauen in Anspruch genommen (INTERNATIONALE GESELLSCHAFT FÜR BILDUNGSINFORMATION E.V. 1997, S. 77). *Miscellaneous Schools*, die mit den deutschen Berufshochschulen vergleichbar sind, bieten Ausbildungen zu verschiedenen Themen wie Handwerk, Kochen oder Frisieren an. An einer Fachhochschule oder Universität kann in vier Jahren der erste universitäre Abschluss erworben werden. Die Aufnahmetests für renommierte Universitäten seien allerdings so schwer, dass oft ein Jahr lang nur dafür gelernt werden muss, erzählte eine Studentin der *Ritsumeikan-Universität* aus Kyoto. Nach dem Grund- oder Bachelorstudium an den Universitäten ist es möglich eine der vielen *Graduate Schools* zu besuchen, in denen ein Magisterabschluss oder Dokortitel erworben werden kann.

Vor der Schulbildung besteht die Möglichkeit Vorschuleinrichtungen zu besuchen. Dieses Angebot wird von vielen japanischen Eltern in Anspruch genommen, da die Meinung vertreten wird, dass die Bildung möglichst früh begonnen werden sollte. Weiterhin gibt es noch zahlreiche Angebote zur Sozialbildung, auf diese soll hier aber nicht näher eingegangen werden. Die Fragestellung, ob in japanischen Schulen auch Themen wie Nachhaltigkeit, Umweltbildung und alternative Energiekonzepte behandelt werden, konnte nicht eindeutig geklärt werden.

### Die *Ritsumeikan University*

Die *Ritsumeikan University* ist eine private Universität im Verflechtungsraum Osaka-Kyoto-Kobe mit Campi in den japanischen Städten Kyoto, Shiga, Hokkaido und Oita (RITSUMEIKAN UNIVERSITY 2013d). Die Universität ist Bestandteil des Bildungsverbundes *Ritsumeikan Academy*. Dem Verbund gehören zwei Universitäten, die *Ritsumeikan University* und die asiatisch-



Abb. 6: Kusatsu-Biwako Campus der *Ritsumeikan University* (FLIETEL 2013)

pazifische Ritsumeikan Universität neben vier Oberschulen, vier Mittelschulen und einer Grundschule an (ebd.). Insgesamt studieren innerhalb dieses Verbundes 49.000 Studenten. Die eigentliche Universität geht auf eine private Hochschule zurück, welche von Prinz *Saionji* im Jahre 1869 gegründet wurde (RITSUMEIKAN UNIVERSITY 2013b). Dieser moderne und internationale Staatsmann legte die Gründungsideale des Liberalismus und der Internationalität, der akademische Freiheit und der Lebhaftigkeit fest. Die Ideale werden bis heute gepflegt und die Universität sieht sich als eine Institution, in der eine multikulturelle Gemeinschaft existieren darf. Im Mai 2013 studierten 1355 internationale Studenten an der Hochschule, wovon mehr als 70% aus China und Korea kamen (RITSUMEIKAN UNIVERSITY 2013c). Im Vergleich zu Europa oder den USA eine äußerst niedrige Internationalisierungsrate.



**Abb. 7: das japanische Wort „ritsumei“**  
(RITSUMEIKAN UNIVERSITY 2013)

Der Bildungsverbund steht für Individualität und internationales Bewusstsein, denn es sollen gerechte und ethisch korrekte handelnde Weltbürger erzogen werden, so die Satzung. Dies spiegelt sich auch in dem Namen des Verbundes wieder. *Ritsumeikan* beschreibt in der japanischen Sprache einen Ort, an dem das Schicksal eines Menschen durch die Kultivierung seines Wesens geprägt wird (RITSUMEIKAN UNIVERSITY 2013b).

### Workshop „Erneuerbare Energien in Japan und Deutschland“



**Abb. 8: Posterpräsentation der Ritsumeikan-Studenten** (FLIETEL 2013)

Nachdem wir einen kurzen Eindruck über den *Kusatsu-Biwako* Campus (Shiga) der Ritsumeikan Universität sowie ihre Austauschprogramme mit ausländischen Universitäten gewonnen hatten, traf unsere Reisegruppe mit Bachelor-Studierenden der Universität zu einem Arbeitstreffen zusammen. Wir waren der Einladung zum Austausch über erneuerbare Energieformen sowie die jeweiligen nationalen Energiesysteme gefolgt und hatten in Zusammenarbeit mit Studierenden und Herrn Professor Rolf D. *Schlunze*<sup>11</sup> einen gemeinsamen

Workshop vorbereitet. Hierfür fanden sich drei Gruppen aus Ritsumeikan- und Humboldt-Studierenden zum Austausch über verschiedenen Unterthemen zu Energieformen und Energiesystemen zusammen. Dabei fand erstens ein Austausch über Japans Energiepolitik vor und nach der Katastrophe von Fukushima statt, zweitens ein Austausch über die grundsätzliche gesellschaftliche Einstellung gegenüber der Kernenergie und drittens ein Austausch über eine mögliche Liberalisierung des Energiesektors. Zuerst stellte die japanische Seite vorbereitete Poster vor, danach gaben die Studierenden der Humboldt-Universität mit Hilfe von zur Verfügung gestellten Fact-Sheets einen Überblick über die Situation in Deutschland. Abschließend tauschten sich beide Seiten über Parallelen und Differenzen sowie ihre persönlichen Wahrnehmungen im Hinblick auf die Entwicklung der nationalen Energiesysteme

<sup>11</sup> Rolf D. Schlunze ist Professor für *Intercultural Management* am *Department of International Business Administration* an der *Ritsumeikan University*. Er arbeitet mit wirtschaftsgeographischer Perspektive an Fragen des Managements.

aus. In der folgenden Darstellung wurde bewusst auf ein Redigieren der Aussagen verzichtet, um die subjektiven Einschätzungen der Diskutierenden nicht zu verfälschen.

#### *Austausch über „Japan’s energy policy before and after the disaster“*

In den Gesprächen wurde deutlich, dass Kernenergie vor der Katastrophe einen zentralen Anteil von ca. einem Drittel der japanischen Energieversorgung ausmachte und 54 Atomkraftwerke am Netz gewesen waren. Der ‚Energy Basic Plan‘ habe zudem einen intensiven Ausbau dieser Art der Energiegewinnung vorgesehen. Nach der Katastrophe von Fukushima, so die Studenten, hätten die Premierminister *Kan* und *Noda* Entscheidungen getroffen, um die Erneuerbaren Energien auszubauen und ab 2030 sogar restlos auf Atomenergie zu verzichten. Unter dem gegenwärtigen Premierminister *Abe* seien diese Entscheidungen teils revidiert worden bzw. auf zehn Jahre gestreckt um sich für eine „geeignete“ Energieversorgung in Ruhe entscheiden zu können; ferner sei die Weiternutzung der Kraftwerke oder der Export von Kernkrafttechnologien wieder angedacht worden.

Auch der Import fossiler Energieträger wurde im Zuge der Abschaltung der Kernkraftwerke thematisiert. Er wurde als Versuch interpretiert, das Risiko weiterer Kernkraftkatastrophen zu verringern. Gleichzeitig wurde aber festgestellt, dass dadurch die Preise für die Endverbraucher steigen würden. Seit der Katastrophe von Fukushima sei jedoch das Interesse und letztlich der Markt für erneuerbare Energien merklich angestiegen. Solarenergie spiele hierbei eine zentrale Rolle.

In den Diskussionen wurden Parallelen bezogen auf gesellschaftliche Reaktionen seitens Japans und Deutschlands nach der Katastrophe von mehreren Studierenden wahrgenommen. In beiden Ländern habe die Katastrophe umgehend zu einer starken Neubewertung der Kernkraft geführt, in beiden Ländern gäbe es politischen Rückhalt für die Energiewende<sup>12</sup>, in beiden Fällen wurden Probleme beim Transport und beim Speichern alternativer Energien gesehen. Es wurde eingeworfen, dass die Energiewende sehr teuer und der japanischer Staat zeitgleich bereits hoch verschuldet sei. Es wurde argumentiert, dass daher eine Balance von Innovationen und Subventionen gefunden werden müsse, damit die Kosten für den japanischen Staat überschaubar blieben. In diesem Zusammenhang wurde auch erwähnt, dass in Japan zwar viele Patentanmeldungen bezüglich erneuerbarer Energien getätigt würden, die Produktion aber hauptsächlich im Ausland stattfinden würde.

#### *Austausch über „Citizen and renewable energy“*

Der Sektor der erneuerbaren Energien in Japan wachse seit der Katastrophe stärker als zuvor. Problematisch sei jedoch, dass große Unternehmen den Markt dominieren. Einen wesentlichen Unterschied zwischen Japan und Deutschland stellten beide Seiten hinsichtlich der gesellschaftlichen Einstellung zur Kernenergie fest. Während es in Deutschland schon lange öffentliche Debatten über den Ausstieg aus der Kernkraft und bereits seit den 1960er-Jahren eine Protestbewegung gegen diese Form der Energiegewinnung gibt, sei in Japan das Misstrauen gegen Atomenergie erst durch Fukushima in großen Teilen der Bevölkerung angekommen. Es habe einzelne Proteste gegeben; diese Anti-Atom-Bewegung sei jedoch noch sehr jung, ihre Langfristigkeit müsse sich erst zeigen; Einige der japanischen Studierenden sahen es insbesondere als sehr problematisch an, dass erneuerbare Energie nicht konstant produziert werden könne. Sie fragten sich daher, ob diese Energiequellen eine sichere Stromversorgung darstellen würden.<sup>13</sup> Zudem äußerten manche japanische Studierende die aus Sicht der deutschen Studierenden unbegründete Sorge, dass das natürliche Potential in Japan für erneuerbare Energie nicht ausreiche. In den Diskussionen gab es schließlich Stimmen, die die Vermutung aussprachen, dass auf dem Markt die Monopole der Stromanbieter vor allem den Ausbau und Innovationen im

---

<sup>12</sup> Hierbei wurde deutlich, dass das Verständnis des Begriffes „Energiewende“ zwischen den verschiedenen Studierenden nicht deckungsgleich war.

<sup>13</sup> Ob Informationen über Speichermedien oder ergänzende Energiemixe bekannt waren, ließ sich im Nachhinein nicht feststellen.

Bereich der erneuerbare Energien blockieren, da sie Verluste hinsichtlich getätigter Investitionen befürchten und ihre Monopolstellung behalten wollen.

#### *Austausch über „Electricity Liberalization“*

Nach der Katastrophe habe das weltweite Interesse an Japans Energiesystem zugenommen. Es wurde besprochen, dass das System der japanischen Energieversorger durch regionale Monopole geprägt ist und festgestellt, dass im Unterschied zu Deutschland keine Trennung von Stromproduktion, Distribution und Transmission vorherrsche. Durch diese fehlende Liberalisierung sei es für kleine Unternehmen schwer Strom in das Energienetz einzuspeisen. Den japanischen Studierenden zufolge müsse daher der Wettbewerb zwischen den einzelnen Anbietern ermöglicht werden und freie Anbieterwahl das zu erreichende Ziel sein. Die deutsche Situation wurde neugierig zur Kenntnis genommen und festgestellt, dass eine Marktliberalisierung ohne Zerschlagung großer Konzerne nur mäßigen Erfolg verspricht. Es folgte ein Gespräch über potentielle Interessenskonflikte zwischen Bevölkerung, Wirtschaft und Politik vor dem Hintergrund des japanischen Energiesystems. Dieser Austausch beschäftigte sich auch mit der Nutzung von Kernenergie und die japanischen Studierenden berichteten, dass Menschen im ländlichen Raum Ausgleichszahlungen erhielten, wenn sie den Bau von Kernkraftwerken akzeptieren.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass wir durch den Workshop einen guten Überblick zu den Entwicklungsprozessen innerhalb des japanischen Energiewesens gewinnen konnten. Sowohl das Interesse der Studierenden der Ritsumeikan-Universität an einem derartigen Workshop als auch der Verlauf der Gespräche verdeutlichte uns die stark gestiegene Auseinandersetzung mit alternativen Energiequellen und mit dem japanischen Energiesystem. Die Gespräche offenbarten auch, wie genau der deutsche Weg der Energiewende im Ausland beobachtet wird. Ein Hauptmotiv hierfür ist sicherlich in der Dreifachkatastrophe von Fukushima und ihren Auswirkungen auf die japanische Gesellschaft und Wirtschaft zu sehen.

### **Die Dreifachkatastrophe von Fukushima**

Die Dreifachkatastrophe von Fukushima entstand aus einer Kette von mehreren aneinandergereihten Ereignissen. Die Abfolge begann mit einem Erdbeben der Stärke neun (Richterskala), dessen Epizentrum circa 130 km vor der nordöstlichen Küste der japanischen Hauptinsel Honshu lag. Das Erdbeben erzeugte eine Tsunami-Flutwelle, die vermutlich bis zu einer Höhe von 40 Meter hinaufzog und Wasserfluten bis zu 10km ins Landesinnere brachte. Das Erdbeben und der Tsunami förderten erhebliche Zerstörungen an Japans Küstenregionen und waren für über 15.000 Todesopfer verantwortlich (HAMADA/OGINO 2012, S. 1). Eine Stunde nach dem Beben zerstörte eine 14 Meter hohe Flutwelle die Tsunami-Wehr-Mauern, die nur bis zu einer Höhe von 5,7 Metern reichten. Dabei kam es innerhalb des Kernkraftwerkes *Fukushima Dai-Ichi* (Distrikt von Futaba, Präfektur Fukushima) zu Schäden, die in letzter Konsequenz eine Kernschmelze verursachten und verstärkt durch Wasserstoffexplosionen zur Freisetzung von radioaktiven Nukliden führten (HASEGAWA 2013).

Durch den atomaren Unfall wurde ebenso das Umland verstrahlt. So sind sämtliche Gebiete um das ehemalige Kernkraftwerk in einem Umkreis von 20 km evakuiert worden (IOP 2011, S. 170). Diese Gebiete sind bis heute nicht bewohnbar und wurden zur Verbotzone erklärt (vgl. Abb. 9). Neben der Kontaminierung von Landflächen wirkte sich die Katastrophe auch auf das Meer aus. Beim Versuch der Kernschmelze Herr zu werden, setzte der Betreiber, die *Tokyo Electric Power Company* (TEPCO) darauf große Mengen Meerwasser zur Kühlung in die Anlagen zu pumpen (IOP 2011, S. 169). Dadurch gelangten und gelangen bis zum heutigen Zeitpunkt große Mengen nuklear verseuchtes Wasser in das Meer. Resultierend wurde das Ökosystem Meer mit seinen Fischereiprodukten, die für die japanische Ernährung und somit Wirtschaft zentral sind, nachhaltig gestört (MAKINO 2011, S. 2ff.).

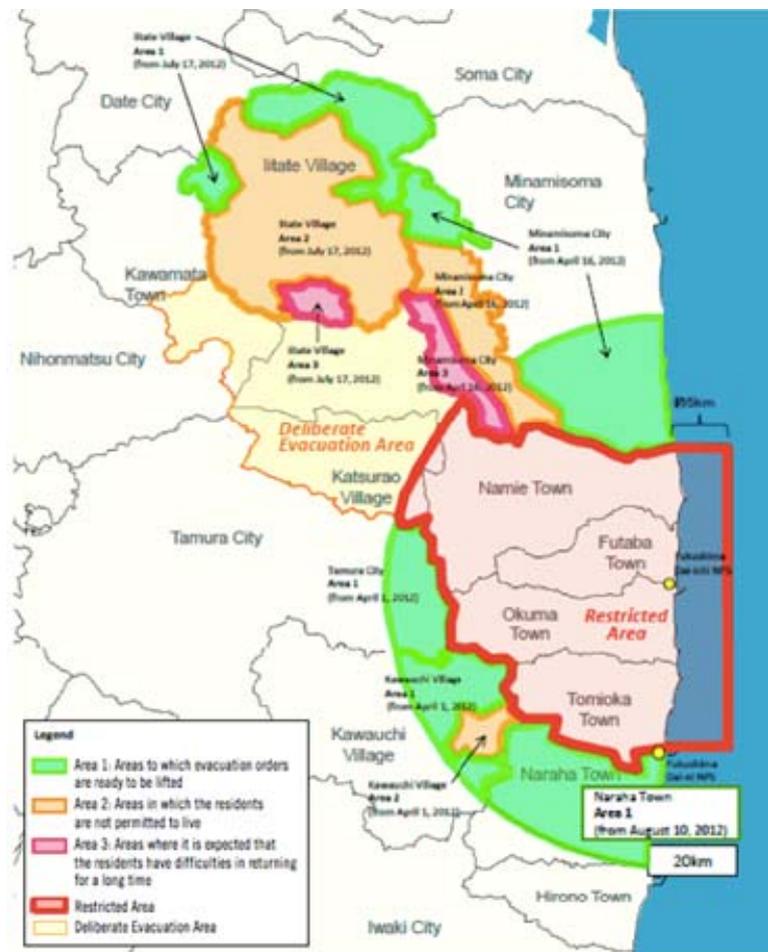
## Auswirkungen der atomaren Katastrophe auf die japanische Gesellschaft und Wirtschaft

Die Auswirkungen des unter dem Namen Fukushima-Katastrophe bekannten Ereignisses, lassen sich in unmittelbare und langfristige Folgen differenzieren.

### *Unmittelbare Folgen*

Die Verseuchung und der Verlust von Wohn- und Lebensmittelanbauflächen ist für Japan eine schwerwiegende Hypothek. Rings um die Reaktoren wurde ursprünglich eine 20 km Zone evakuiert. Aufgrund der Flächenknappheit und hoher Bodenpreise, ist der Druck groß das Sperrgebiete zu klein zu bemessen. Es ist strittig, ob die Größe der heutigen Verbotszone angemessen ist (Abb. 9). So gibt es viele in und außerhalb Japans statt findende Diskussionen darüber, ob die nach dem Vorfall erhöhten Toleranzwerte für Strahlungsexposition gerechtfertigt sind. Diese wirken sich auch darauf aus, ob umliegende Gebiete tatsächlich als bewohnbar gelten können (vgl. HASEGAWA 2013, S. 31ff.).

Der Wohnraumverlust äußert sich derart, dass ein Jahr nach der Katastrophe (im März 2012) 160.000 Menschen in der Fukushima Präfektur evakuiert waren oder das Gebiet verlassen hatten. Dies ist ein Anteil von 47% aller bei der Katastrophe betroffenen Menschen. Hinzu kamen Schätzungen zufolge ca. 50.000 Menschen, die sich gezwungen sahen fortzuziehen, auch wenn sie nicht unmittelbar im offiziellen Evakuierungsgebiet lebten (HASEGAWA 2013, S. 22ff.). Um die Tragweite dieser Entscheidungen seitens der Betroffenen einordnen zu können, müssen ebenso die resultierenden beträchtlichen finanziellen Verluste berücksichtigt werden, die aufgrund der immensen Grundstückswerte vor Ort entstanden sind. So gibt es von TEPCO ein Programm zur finanziellen Kompensation, dessen Angemessenheit hier jedoch nicht beurteilt werden kann.



**Abb. 9: Evakuierungsgebiete rund um Fukushima im August 2012** (HASEGAWA 2013, S. 32)

Die Frage der Rückkehr ist auch eine politische Frage; sowohl der Staat als auch die Kommunen befürworten die Rückkehr grundsätzlich, allerdings möchte keine der Seiten die Verantwortung für die Rückkehrer übernehmen. Zeitgleich bringen viele ehemalige Anwohner den Informationen und fragwürdigen Dekontaminationsmaßnahmen Misstrauen entgegen (ebd.). Große Teile der verseuchten Gebiete sind sehr wichtig für die Fischerei und die Lebensmittelproduktion gewesen (HAYASHI 2012, S. 198). Nach der Katastrophe wurden Agrarprodukte und Fisch auf dem Markt gefunden, die stark verstrahlt waren. Sowohl die lokale Fischerei als auch Landwirtschaft leiden bis heute unter dem dadurch entstandenen

Vertrauensverlust (AUSWÄRTIGES AMT 2013). Erschwerend kommt hinzu, dass der Großteil der japanischen Bevölkerung von den offiziellen Untersuchungen zu Strahlungsbelastungen von Lebensmitteln abhängig ist.

### *Langfristige Folgen*

Als Reaktion auf die Katastrophe hatte Japan zunächst alle seine Atommeiler abgestellt und versucht sich energetisch über den Import von Kohle und Öl zu versorgen. Dies stellt einen hohen Kostenfaktor für das Land dar, welches zurzeit sowieso eine der höchsten Staatverschuldungen unter den industrialisierten Ländern besitzt (BRENDER ET AL. 2012). Mit Verweis auf die resultierenden hohen Kosten dieser Importe sowie das hohe Handelsbilanzdefizit bei der parallel hohen Staatsverschuldung, wurden von Seiten der japanischen Regierung im Juli 2012 wieder erste Atomkraftmeiler hochgefahren (THE ECONOMIST 2012; KINGSTON 2013). Hierbei ist jedoch strittig, ob neben der stark gestiegenen Importmenge, ebenso Preisanstiege für die Rohstoffe und die Yen-Entwertung wichtige Faktoren für die Kostenexplosion sind (WALL STREET JOURNAL 2013). Trotz der verschiedenen Interpretationsmöglichkeiten verdeutlicht Japans Fall, dass die Ausrichtung der Energieversorgung von Ländern sehr langfristige Investitionen beinhalten. Japan hat vor der Katastrophe seinen Energiebedarf zu 20% bis 30% aus der Kernenergie gedeckt. Es gibt daher sehr einflussreiche Interessensgruppen, die ihre hohen Investitionen in Kapital, Maschinen und Know-How im Bereich Kernenergie in Gefahr sehen (THE ECONOMIST 2012). Des Weiteren betrachten sich viele Kommunen, in denen sich Kraftwerke befinden als wirtschaftlich von diesen Unternehmen als Arbeitgeber und Steuerzahler abhängig (HASEGAWA 2013).

Eine weitere wichtige langfristige Folge der Katastrophe ist, dass das vorherige große Vertrauen der Bevölkerung in Kernenergie per se sowie in die Verlässlichkeit der Aussagen von staatlichen Stellen stark gesunken ist (POORTINGA ET AL. 2013, S. 1204). Ein entscheidender Aspekt für das Verständnis der Auswirkungen ist, dass die Katastrophe durch sehr fragwürdige Kommunikation seitens des Betreibers *Tokyo Electric Power Company* (TEPCO) und staatlicher Akteure begleitet wird und wurde. Informationen über Gefährdungen wurden nur sehr zurückhaltend veröffentlicht, Ausmaße der Katastrophe wurden und werden erst sehr spät eingestanden. Die Ankündigung, dass erste Atommeiler wieder angeschaltet werden, sorgte daher für große Protestkundgebungen, welche ansonsten in Japan recht selten vorkommen (THE ECONOMIST 2012). Hinsichtlich des Kampfes gegen den Klimawandel hat Japan sich daher aktuell mit Verweis auf die Katastrophe aus seinen ehemals getroffenen Verpflichtungen im Rahmen des Kyoto-Protokolls zurückgezogen (NEW YORK TIMES 2013).

des Weiteren ist unklar, auf welche Art und Weise sich die Rückkehr der Evakuierten zu bewerkstelligen sein wird. Es zeichnet sich aktuell ab, dass es hauptsächlich die alten Menschen sind, die sich eine Rückkehr wünschen, während nur wenige der unter 50-Jährigen daran Interesse haben. Die zentralen Gründe hierfür sind fehlende Arbeitsplätze und die Angst vor den Auswirkungen der Strahlung auf Kinder (HASEGAWA 2013, S. 34).

### **Fazit**

Nach Abschluss unseres Tages haben wir festgestellt, dass wir unter der Perspektive einer nachhaltigen Entwicklung viele spannende Fakten und Prozesse beobachten konnten.

Am Beispiel der *OMRON Corporation* konnten wir Eindrücke gewinnen, auf welche Art ein japanischer Konzern auf den weltweiten Diskurs um nachhaltige Entwicklung mit seinem CSR-Konzept reagiert und über die Einbindung dieser Firmenphilosophie auch seine regionalen Traditionen einbindet. Unerwartet war es, dass auch die von uns beobachtete Umsetzung des 5-S Ansatzes zur Erhöhung der Qualität und Produktivität seinen Platz im CSR-Konzept fand.

Der gemeinsame Workshop zu regenerativen Energien an der Ritsumeikan Universität vermittelte uns, an welchem Scheideweg Japan nach der Katastrophe von Fukushima hinsichtlich der Neuausrichtung seines Energiesektors steht. Unser Treffen mit den Studierenden ließ

Rückschlüsse auf den besonderen Charakter des japanischen Bildungssystems zu und verdeutlichte uns das sehr hohe Interesse an Fragen der Entwicklung zur zukünftigen Energieversorgung Japans und der deutschen Bestrebung im Hinblick auf die Energiewende. Wie Japan nach der Fukushima-Katastrophe mit den extremen und vielfältigen Auswirkungen auf die Gesellschaft und Wirtschaft daher in Zeiten hoher Staatsverschuldung zu Recht kommt, bleibt spannend zu beobachten. Ob diese Entwicklungen darüber hinaus im Sinne der *Brundtland*-Kommission nachhaltig gestaltet werden können, bleibt eine noch spannendere Frage.

## Literaturverzeichnis

- AUSWÄRTIGES AMT (2013): Länderinfo Japan. Im Internet: [http://www.auswaertiges-amt.de/sid\\_9798A6053A339D2F7CEF122C54731300/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/Japan/Wirtschaft\\_node.html#doc366198bodyText2](http://www.auswaertiges-amt.de/sid_9798A6053A339D2F7CEF122C54731300/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/Japan/Wirtschaft_node.html#doc366198bodyText2) (letzter Zugriff: 03/12/2013).
- BÖLL-STIFTUNG (2008): Freiwilligkeit und ihre Grenzen. Im Internet: <http://www.boell.de/de/navigation/struktur-2456.html> (letzter Zugriff: 03/12/2013).
- BRENDER, A., PISANI, F. & GAGNA, E. (2012): The sovereign debt crisis. Placing a curb on growth. Centre for European Policy Studies, Brussels.
- DUBIELZIG, F./SCHALTEGGER, S. (2005): Corporate Social Responsibility. In: ALTHAUS, M.; GEFFKEN, M. & RAWE, S. (Hrsg.): Handlexikon Public Affairs, 2005, Münster: Lit Verlag. S. 240-243.
- GOODMANN, H. (2002): The Why, What and How of Educational Reform in Japan. In: GOODMAN, R./PHILLIPS, D. (Hrsg.): Can the Japanese change their education system? Oxford (=Oxford Studies in comparative education.), S. 7-30.
- HAMADA, N./ OGINO, H. (2012): Food safety regulations: what we learned from the Fukushima nuclear accident. In: J Environ Radioact, Vol. 111, S. 83-99.
- HASEGAWA, R. (2013). Disaster Evacuation from Japan's 2011 Tsunami Disaster and the Fukushima Nuclear Accident. Studies No.05/13, IDDRI. (Institut du développement durable et des relations internationales).
- HAYASHI, T. (2012): Japan's Post-Disaster Economic Reconstruction: From Kobe to Tohoku. In: Asian Economic Journal, Vol. 26, No. 3, S. 189-210.
- INTERNATIONALE GESELLSCHAFT FÜR BILDUNGSINFORMATION E.V. (1997): Das Bildungswesen In Japan. (Japan verstehen, Bd.77).
- IOP (2011): Editorial. And now, Fukushima. In: Journal of Radiological Protection 31, S. 167-176.
- KASAGAMI, T./VACHER, C. (2013): Gespräche mit Takashi Kasagami und Charles Vacher vom 21.08.2013.
- KINGSTON, J. (2013): Abe's Nuclear Energy Policy and Japan's Future, The Asia-Pacific Journal, Vol. 11, Issue 34, No. 1, August 19, 2013.
- LEWIN, A. Y./ SAKANO, T./ STEPHENS, C. U./ VICTOR, B. (1995): Corporate citizenship in Japan: Survey results from Japanese firms. In: Journal of Business Ethics, Vol. 14, S. 83-101.
- LOEW, T.; ANKELE, K.; BRAUN, S. & J. CLAUSEN (2004): Bedeutung der CSR-Diskussion für Nachhaltigkeit und die Anforderungen an Unternehmen. Kurzfassung. Institut für ökologische Wirtschaftsforschung und Future e.V.
- LONG, C. (2013): Vorträge des Department Managers, HR Development, OMRON Factory am 27.08.13.

- MAKINO, M. (2011): Fisheries Management in Japan: Its institutional features and case studies. In: Fish & Fisheries Series, Vol. 34. Springer.
- MITSUI MANAGEMENT (2013): Vortrag des Mitsui-Managements am 21.08.13.
- NEW YORK TIMES (2011): Japan Held Nuclear Data, Leaving Evacuees in Peril. Im Internet: [http://www.nytimes.com/2011/08/09/world/asia/09japan.html?pagewanted=3&\\_r=2](http://www.nytimes.com/2011/08/09/world/asia/09japan.html?pagewanted=3&_r=2) (letzter Zugriff: 01/12/2013).
- NEW YORK TIMES (2013): Japan Backs Off From Emissions Targets, Citing Fukushima Disaster. Im Internet: [http://www.nytimes.com/2013/11/16/world/asia/japan-shelves-plan-to-slash-emissions-citing-fukushima.html?\\_r=0](http://www.nytimes.com/2013/11/16/world/asia/japan-shelves-plan-to-slash-emissions-citing-fukushima.html?_r=0) (letzter Zugriff: 01/12/2013).
- NIPPON SUMITOMO (2013): CSR. Im Internet: [www.nssmc.com/en/csr/index.html](http://www.nssmc.com/en/csr/index.html) (letzter Zugriff: 01/12/2013).
- OKAMOTO, K. (2001): Education of the rising sun 21. An introduction to Education in Japan.
- OMRON (2013a): Kazuma Tateisi: The Story of OMRON's Founder. Ninety Years of Driving Innovation. Im Internet: <http://www.omron.com/about/corporate/history/founder/> (letzter Zugriff 21/11/2013).
- OMRON (2013b): History. Im Internet: <http://www.omron.com/about/corporate/history/chronicle/> (letzter Zugriff 21/11/2013).
- OMRON (2013c): Corporate Data. Im Internet: <http://www.omron.com/about/corporate/outline/> (letzter Zugriff 21/11/2013).
- OMRON (2013d): Green Omron. Im Internet: [www.omron.com/about/csr/enviro/eco\\_vision/green\\_omron2020/](http://www.omron.com/about/csr/enviro/eco_vision/green_omron2020/) (letzter Zugriff: 01/12/2013).
- OMRON (2013e): "5S Activity" at Kusatsu Factory. Präsentation des OMRON-Managements vom 27.8.13.
- OMRON (2013f): The Omron Principles. Im Internet: [www.omron.com/about/csr/omron\\_csr/idea/](http://www.omron.com/about/csr/omron_csr/idea/) (letzter Zugriff: 01/12/2013).
- OMRON (2013g): Environment. Im Internet: <http://www.omron.com/about/csr/enviro/> (letzter Zugriff: 01/12/2013).
- OMRON (2013h): CSR Policy. Im Internet: [http://www.omron.com/about/csr/omron\\_csr/activity/activ\\_policy/](http://www.omron.com/about/csr/omron_csr/activity/activ_policy/) (letzter Zugriff: 01/12/2013).
- ORLITZKY, M./ SCHMIDT, F./ RYNES, S. (2003): Corporate Social and Financial Performance: A Meta-Analysis. In: Organization Studies, Vol. 24 (3), S. 403-441.
- POORTINGA, W./AOYAGI, M./PIDGEON, N. (2013): Public perceptions of climate change and energy futures before and after the Fukushima accident. A comparison between Britain and Japan. In: Energy Policy, Vol. 62, November 2013, S. 1204-1211.
- REPRÄSENTANTEN VON OMRON (2013): Vorträge während des Werksbesuches bei OMRON am 27.08.2013.
- RITSUMEIKAN UNIVERSITY (2013a): Ritsumeikan Academy. Im Internet: [http://www.ritsumei.ac.jp/eng/html/about/abo\\_00.html/](http://www.ritsumei.ac.jp/eng/html/about/abo_00.html/) (letzter Zugriff 21/11/2013).
- RITSUMEIKAN UNIVERSITY (2013b): Ritsumeikan History. The founding spirit and educational philosophy of Ritsumeikan. Im Internet: [http://www.ritsumei.ac.jp/eng/html/about/abo\\_03.html/](http://www.ritsumei.ac.jp/eng/html/about/abo_03.html/) (letzter Zugriff 21/11/2013).
- RITSUMEIKAN UNIVERSITY (2013c): RU International Students by Country. Im Internet: [http://www.ritsumei.ac.jp/eng/html/about/abo\\_07\\_country.html/](http://www.ritsumei.ac.jp/eng/html/about/abo_07_country.html/) (letzter Zugriff 21/11/2013).

- SCHWARTZ, M./ CARROLL, A. (2003): Corporate Social Responsibility: A Three-Domain Approach. In: Business Ethics Quarterly, Vol. 13/2003, S. 503-530.
- TANIMOTO, K./SUZUKI, K. (2005): Corporate Social Responsibility in Japan: Analysing the participating companies in the Global Reporting Initiative. EIJ Working Paper Series 208, The European Institute of Japanese Studies.
- THE ECONOMIST (2012): Japans anti-nuclear protests. The Heat Rises. Vom 21.07.2012. Im Internet: <http://www.economist.com/node/21559364> (letzter Zugriff: 01/12/2013).
- WALL STREET JOURNAL (2013): Japan posts Record Trade Deficit. Vom 21.07.2013. Im Internet: <http://online.wsj.com/news/articles/SB10001424127887324564704578625140571066934>. (letzter Zugriff: 01/12/2013).
- WESTERMANN (2013): Diercke Globus Online. Im Internet: [http://www.diercke.de/webglobus\\_download.xtp](http://www.diercke.de/webglobus_download.xtp) (letzter Zugriff 03/12/2013).



28. August 2013

## Stadtentwicklung in Osaka und Kobe – Strategien, Verfahren und Instrumente im Rahmen des internationalen Städtewettbewerbs

FRIEDERIKE BELLGARDT / HEIKE MARQUART  
ベルガート, フリ-デリケ / マクアート, ハイケ



Abb. 1: Übersichtskarten der Besuchspunkte am 28. August 2013 (eigene Darstellung nach KAWAHARADA 2010 und ESBER 2012)

### Besuchspunkte:

- Osaka Kita Umeda Yard Redevelopment Project/ Grand Front Osaka
- Burg von Osaka
- Kobe Port Island/ KIMEC Center Building/ Hyogo Prefectural Government
- Kobe IKEA Standort Port Island

Am 28. August 2013 wurde die Exkursion von Kyoto aus Richtung Osaka und Kobe fortgesetzt. Im Fokus der Untersuchung standen dabei aktuelle Stadtumbauprojekte, die den Umgang mit Flächenknappheit und explodierenden Bodenpreisen dokumentieren. Im Folgenden soll der Frage nachgegangen werden, welche Strategien und Maßnahmen im Zuge dessen ergriffen wurden, um auch zukünftig im internationalen Städtewettbewerb bestehen zu können. Der Bericht stellt anhand strategischer Leitprojekte wie dem *Kita Umeda Yard* am Hauptbahnhof von Osaka sowie den Landgewinnungsmaßnahmen auf Kobe Port Island, die aktuelle Situation dar und gibt einen Einblick in die Konsequenzen des stadtstrukturellen Wandels.

## **Stadtstruktureller Wandel in Osaka**

Die beiden Städte Osaka und Kobe bilden gemeinsam mit dem unumstrittenen Kulturzentrum der Region, Kyoto, ein Ballungsgebiet in der Kansai-Region, das insgesamt mehr als 20 Millionen Einwohner zählt. Die Stadtentwicklungspolitik Osakas zielt sowohl national als auch international auf die Stärkung der Kansai-Region ab, um langfristig aus dem Schatten des Kanto-Gebietes rund um Tokio zu treten, das von der nationalen Regierung deutlich stärker unterstützt wird (HOHN 2013, S. 28). Osaka, seit jeher traditionelles Handelszentrum mit bedeutender Rolle für die japanische Wirtschaft, hat es sich zum Ziel gesetzt, eine führende Position auf dem Gebiet „green innovation“ einzunehmen. Dieser Grundsatz ist tief in der strategischen Planung der Stadt verwurzelt und soll den Ausbau der Vorreiterposition in den Industriebereichen Umwelttechnik, innovative Energien, Robotik und Biomedizin unterstützen. Damit soll Osaka in der polyzentrischen Metropolregion das ökonomische Zentrum werden und gleichzeitig Gateway-Funktionen für die gesamte Region übernehmen (vgl. DUPUIS 2010, S. 2).

### *Umstrukturierung*

Der Wandel des Stadtbildes von Osaka setzte bereits Anfang der 1980er Jahre ein, als durch Deregulierungen im Planungsrecht und Anreizmechanismen für den Privatsektor eine Hochwachstumsphase profitträchtiger Stadtentwicklungsprojekte ausgelöst wurde. Dabei wurden sowohl durch die öffentliche Hand als auch durch private Investitionen zum einen zahlreiche Infrastrukturleitprojekte realisiert, zum anderen auch ein Großteil der innerstädtischen Güter- und Rangierbahnhöfe stillgelegt, die enorme Flächenpotentiale mit sich brachten. Diese Möglichkeiten für den Stadtbau in zentralen Lagen wurden oftmals dafür genutzt, Eisenbahnareale in hochmoderne Handels- und Dienstleistungszentren umzuwandeln (vgl. HOHN 2013, S. 30).

Im Rahmen dieser Entwicklungen haben auch die Diskussionen über Umnutzungspotentiale des Osaka-Bahnhofterminals begonnen. Mit der Schließung und Verlegung des ehemaligen JNR (*Japan National Rail*)-Containerbahnhofs 1982 konnte in den darauffolgenden Jahren bereits mit dem Aufbau eines multifunktionalen Handels- und Dienstleistungszentrums westlich des Hauptbahnhofes begonnen werden. Das Projekt in Nishi-Umeda (siehe Abb. 5) galt damals als Experimentierfeld im Hinblick auf die anstehende Umnutzung des 22 ha großen Güterbahnhofgeländes Kita Umeda an der Nordseite des Hauptbahnhofes. Es war gleichzeitig die erste Stadtumbaumaßnahme auf dem Gelände eines stillgelegten Containerbahnhofs und bekam entsprechend landesweite Aufmerksamkeit (vgl. HOHN 2000, S. 319f.).

### *Bodenumlegungsmaßnahmen*

Um die Flächen im Innenstadtbereich zunächst für die Restrukturierung und Aufwertung bereitstellen zu können, wurden bis heute über die Hälfte des Stadtgebietes in Osaka Gegenstand von Bodenumlegungsmaßnahmen. Das Verfahren geht wie folgt von statten: Zunächst werden alle Einzelgrundstücke des Gebietes in einen Umlegungspool eingebracht und um den sogenannten *genbu*-Anteil reduziert. Dabei handelt es sich um den Flächenanteil, der sowohl für den Ausbau der infrastrukturellen Erschließung und die Bildung von Reserveflächen zur Projektfinanzierung notwendig ist, als auch für öffentliche Infrastruktureinrichtungen wie Straßen

und Parks bereitgestellt wird. Deshalb erhalten ursprüngliche Flächeneigentümer zwar verkleinerte, aber gleichwertige Tauschgrundstücke mit höherem Nutzungspotential (vgl. EBD., S. 228f.) Bereits Anfang der 1960er Jahre begann man Gebiete mit extrem schmalen Gassen und kleinteiligen Grundstücken, die zumeist mit vorkriegszeitlichen ein- oder zweigeschossigen Reihenhäusern in einfacher Holzbauweise bebaut waren, in diesem Verfahren umzustrukturieren. Da im Falle eines Erdbebens Zerstörungsquoten von bis zu 50 % in diesen Vierteln verzeichnet wurden, kam es im Zuge der Restrukturierung zu einer geordneten Entwicklung katastrophengeschützter Baublocks (vgl. EBD., S. 253f.).

#### *Reurbansierung und Rezentralisierung*

Mit dem Zusammenbruch der Bubble Economy Anfang der 1990er Jahre sind sowohl die Bodenpreise als auch die Nachfrage nach Büroflächen drastisch gesunken. Resultierend gerieten viele Bauprojekte in eine Krise und die Realisierung verzögerte sich stark. Gleichzeitig konnte durch die Verschuldung der öffentlichen Haushalte keine adäquate Stadtentwicklung vorangetrieben werden (DUPUIS 2010).

Erst zehn Jahre später wurden im Rahmen einer Reform Sonderzonen ausgewiesen, die im Rahmen der Reformpolitik 2002 festgelegt wurden, hat man infolgedessen insbesondere Stadträume hervorgehoben, die für Investitionen aus dem Privatsektor profitabel waren und die durch eine entsprechende Restrukturierung zur Verbesserung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit beitragen konnten. Als weiteren Anreiz gewährte die öffentliche Planung Investoren einen Bonus an Geschossfläche, wenn sie sich verpflichteten öffentliche Freiflächen zu schaffen. Diese Freiflächen werden auch sogenannte *Privately Owned Public Spaces* (POPS) genannt und sollen bspw. kulturelle Einrichtungen in die Planung integrieren. Dabei werden Gebäudehöhen nicht mehr absolut begrenzt, sondern ergeben sich über das Verhältnis Gebäudegrundfläche zu Grundstücksfläche (GRZ) und der Geschossflächenzahl (GFZ) (vgl. HOHN 2000). Aktuell strebt Japan eine erneute Fokussierung dieser Sonderzonen auf wenige zentrale Standorte in den wichtigsten Metropolen des Landes an, die eng mit der 2010 angekündigten nationalen Wachstums- und Internationalisierungsstrategie verknüpft ist. Dabei wurden in sieben Städten des Landes sogenannte „spezifizierte UR-Zonen“ ausgewiesen. In Osaka zählen dazu das Umfeld des Hauptbahnhofs und der „Cosmosquare“ sowie drei Neulandinseln an der Waterfront, die zu einer internationalen Business-Zone entwickelt wurden. 2012 ist eine weitere UR-Zone hinzugekommen, die auch das Gebiet um den Osaka Business Park (OBP) einschließt (Abb. 3) (HOHN 2013, S. 30f.).



**Abb. 2 (links):** Burg von Osaka (BELLGARDT 2013)

**Abb. 3 (rechts):** Blick auf den Osaka Business Park (OBP) (BELLGARDT 2013)

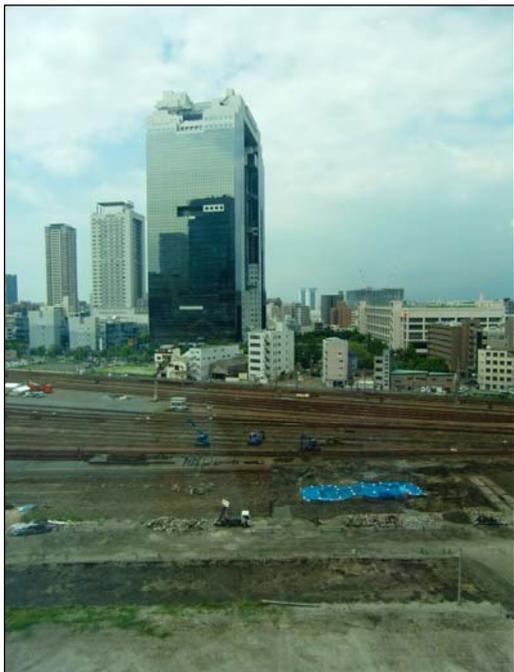
Der Osaka Business Park ist heute überwiegend ein Bürozentrum und wurde im Rahmen des Konzeptes zum „Aufbau von Nebenzentren zur Entlastung des Stadtzentrumsbereichs“ Ende der 1960er Jahre umstrukturiert. Durch die unmittelbare Nähe zu wichtigen Pendlerbahnhöfen der Osaka-Ringbahn/Vorortbahnen sowie der imagedränglichen Lage nördlich der Burganlage (vgl. Exkurs I, Abb. 2) war das Areal, auf dem sich bis dahin alte Fabriken und Lagerhallen befanden, prädestiniert für den Aufbau eines Nebenzentrums. Im Rahmen der Revitalisierung und „Flurbereinigung“ waren sogenannte Superblocks entstanden, die eine Mindestgröße von 1,2 ha und eine Maximalgröße von 5,1 ha aufwiesen. Bis Anfang der 1990er Jahre wurden auf dem Gelände unter anderem das *Twin21 Building* mit dem *Panasonic Tower* und *MID Tower*, das Matsushita's *International Market Place Building* (IMP) sowie eine Konzerthalle errichtet (vgl. Abb. 3) (vgl. HOHN 2000, S. 238f.).

### Exkurs I: Burg Osaka (vgl. Abb. 2)

Die Burg von Osaka zählt zu den berühmtesten Burgen des Landes und spielte bei der Vereinigung Japans im 16. Jahrhundert eine wichtige Rolle. Das gesamte Areal hat eine Fläche von einem Quadratkilometer und ist von einem Burggraben umgeben. Früher befanden sich hier auch die Wohnhäuser der Samurai. Nach ihrer Fertigstellung im Jahr 1583 galt die Festung als uneinnehmbar, wurde jedoch bereits 1615 eingenommen und zerstört. Nachdem sie fünf Jahre später wieder aufgebaut wurde, brannte 1665 der Hauptturm komplett nieder und wurde erst 200 Jahre später teilweise wieder errichtet. Um die Burg herum hat sich in den darauffolgenden Jahrhunderten die ganze Stadt entwickelt.

Die Festung hat achte Etagen: drei unterirdische sowie fünf von außen sichtbare Stockwerke. Bei der Restaurierung 1843 wurde die ursprünglich aus Holz bestehende Burg durch modernere Materialien substituiert. Erst 1948 ist sie vollständig (wieder-)aufgebaut worden, nachdem Kriege während der *Meiji*-Restauration und Bombenangriffe im Zweiten Weltkrieg erneut Teile der Burg zerstört hatten. Mit der letzten Sanierung von 1994-1997 wurde auch ein Aufzug integriert. Des Weiteren befindet sich im Inneren ein Museum und eine Aussichtsplattform in der obersten Etage, von der aus man unter anderem einen hervorragenden Blick auf den Osaka Business Park hat (OSAKA CASTLE 2007).

### Fallbeispiel: Kita Umeda Yard in Osaka



Der Kita Umeda Yard, im Folgenden *Umekita* (vgl. Abb. 4) genannt, befindet sich nördlich des Hauptbahnhofs von Osaka, dessen Umgebung in der Vergangenheit bereits mehrfach Gegenstand großer Stadtumbauprojekte wurde (vgl. Abb. 5).

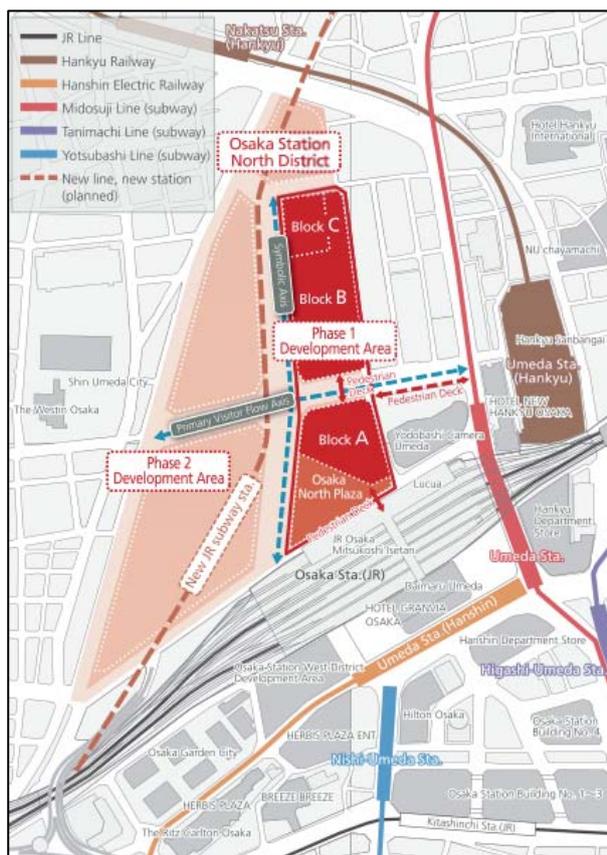
Bereits 1989 wurde ein Gesamtentwicklungskonzept für das Bahnhofsumfeld von der Landesplanungsbehörde sowie dem Verkehrs- und Bauministerium erstellt, das die Schaffung eines Stadtzentrumsbereiches mit hoher städtebaulicher und architektonischer Symbolwirkung forderte, um hochrangige Funktionen aus den Bereichen Finanzwesen, Handel, Kultur, Kunst und Mode anzuziehen (vgl. HOHN 2000, S. 319).

Gegenwärtig ist das erklärte Ziel einen Repräsentationsraum zu gestalten, der die metropolitanen Funktionen bündelt und sowohl städtebaulich als auch funktional zur Stärkung der angestrebten „Global City Kansai“ beiträgt.

Abb. 4: Gleisanlagen in Umekita (BELLGARDT 2013)

Der Bahnhof ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt, den täglich rund 2,5 Millionen Menschen passieren. Im Bahnhofsumfeld befinden sich inmitten des Handels- und Geschäftsbezirks Kita-Ku eine Vielzahl von Hotels und Bürogebäuden sowie die größten Einkaufszentren der Stadt, wie das *Diamor Osaka* mit den Kaufhäusern von *Daimaru* und *Hanshin* (INVEST OSAKA 2013, S. 14).

Umekita ist aufgrund seiner außerordentlich hochwertigen zentrumsnahen Lage und der Größe des Gebietes (24 ha) das strategische Leitprojekt für die derzeitige Stadtentwicklungspolitik der *Urban Renaissance*. Nachdem das Gebiet 2008 als UR-Sonderdistrikt ausgewiesen wurde, konnte im März 2010 mit dem Bau begonnen werden. Zwischen 2020 und 2025 soll das gesamte Projekt fertiggestellt werden. Insgesamt wird das Investitionsvolumen auf umgerechnet rund 14,3 Milliarden Euro geschätzt (vgl. DUPUIS 2010; HOHN 2013). Mit der feierlichen Eröffnung der *Grand Front Osaka* am 26. April 2013 konnte die erste Bauphase bereits erfolgreich abgeschlossen werden. Dabei handelt es sich um einen Gebäudekomplex, der sich in unterschiedliche Baublöcke und Entwicklungsgebiete gliedert, die jeweils spezifische Nutzungen und Funktionen vorsehen (siehe Abb. 5). Im Rahmen der Konzeption für das Gebiet wurde seitens der öffentlichen Planung wiederum ein GFZ-Bonus erteilt. Während im Flächennutzungsplan eine GFZ zwischen 6 und 8 vorgesehen war, beträgt die neu ausgehandelte GFZ für den Baublock A nun 16 und für die Baublöcke B und C 11,5. Damit handelt es sich um den höchstausgehandelten Bonus, der bis dato seitens der Planung in Osaka erteilt wurde. Entsprechend müssen öffentliche Flächen bereitgestellt werden (vgl. HOHN 2013, S. 32).



**Abb. 5: Stadtumbaupläne im Umfeld des Hauptbahnhofs Osaka** (INVEST OSAKA 2013)

In Block A sind Konferenzräume und Büros für international tätige Unternehmen der Kreativwirtschaft eingerichtet worden. Durch offene Bereiche wie eine Sky Lobby im obersten Stockwerk wurden Aufenthaltsräume geschaffen, die die Kommunikation und den Austausch der ansässigen Unternehmen fördern sollen.

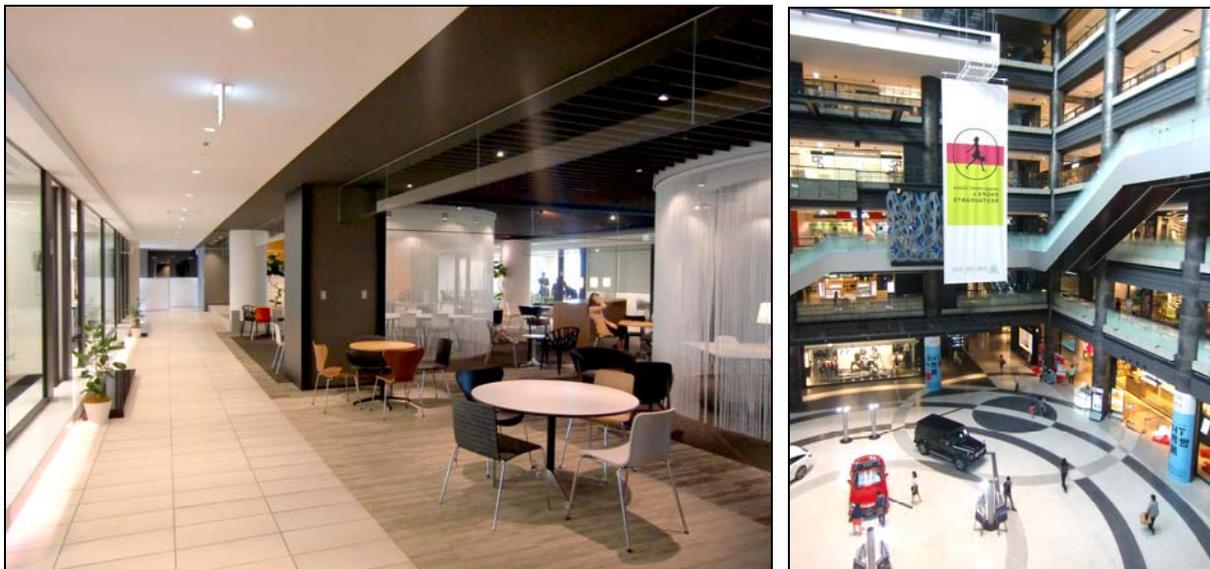
Im Block B befindet sich neben einer Vielzahl von Geschäften und Restaurants sowie dem Luxushotel *InterContinental* auch das Herzstück des Gebäudekomplexes, die *Knowledge Capital Zone*. Dabei handelt es sich um eine Vernetzungsplattform mit einem Schwerpunkt auf den Bereichen Informationstechnik und Robotik, die durch die Kooperation aus Politik, Wirtschaft und Wissenschaft entstanden ist. Auf einer Fläche von insgesamt 88.000 m<sup>2</sup> soll zudem ein *Innovation Hub* ins Leben gerufen werden, der Osaka im internationalen Wettbewerb stärkt. Dementsprechend gibt es Bemühungen, Humankapital aus der ganzen Welt anzuwerben. Dafür werden internationale Konferenzen und Workshops veranstaltet, die auch Unternehmensneugründungen fördern sollen.

Strategisch wird die Schaffung eines *Super Producer Networks* angestrebt, das durch den Austausch von Wissen und anschließenden Kooperationen neue Innovationen generiert, die dann wiederum weltweit exportiert werden können. Das Hauptaugenmerk liegt darauf, mit der Knowledge

Capital Zone (KC) einen Fixpunkt für Neuerungen zu schaffen. Folglich gilt der Slogan: „We meet at KC, it starts at KC“ (KC COMMUNICATOR 2013). Gleichzeitig soll die Knowledge Capital Zone nicht nur als Produktions- und Innovationsstandort (Abb. 7), sondern gleichzeitig auch als Marke dienen.

Unterschiedliche Einrichtungen wie beispielsweise der *Knowledge Salon* (Abb. 6), werden als Treffpunkte bzw. sogenannte „Third Places“ bereitgestellt. Hier können Mitglieder (und bis zu zehn weitere Gäste), die sich zuvor auf einen Platz beworben haben und einen jährlichen Beitrag von 100 US-Dollar zahlen, Projekträume nutzen und an verschiedenen Workshops sowie Veranstaltungen teilnehmen, welche über ein Online Magazin bekannt gegeben werden. Zur internen Kommunikation der inzwischen 1.100 Mitglieder gibt es des Weiteren eine Art lokales soziales Netzwerk. Die Kapazität des Salons ist für 2.000 Mitglieder ausgelegt. Mitglieder können selbst das Netzwerk vergrößern indem sie weitere Mitglieder anwerben. Interaktionen gibt es auch mit dem angrenzenden *Collaboration Office* Bereich, der 24 Stunden geöffnet ist. Hier wird die Möglichkeit geboten, Büroräume für unterschiedliche Zeiträume (mind. 3 Monate) zu mieten. Ein 20 m<sup>2</sup> großes Büro kostet 300.000 Yen im Monat (umgerechnet rd. 2.300 Euro). Kostengünstiger sind einzelne Arbeitsplätze in einem „Desk Renting Space“. Finanziert wird diese Form des Netzwerkmanagements von insgesamt zwölf Unternehmen, die jedoch nicht namentlich bekannt gegeben werden. Auch über die Höhe des Investitionsvolumens gab es seitens des Managements keine Aussagen (REPRÄSENTANTEN DER KNOWLEDGE CAPITAL ZONE 2013).

Für die Besucher der *Knowledge Capital Zone* ist *The Future Showroom* bzw. *The Lab* interessant, ein Bereich, wo neueste Technologien und Innovationen in erlebnisorientierten Ausstellungsräumen präsentiert werden und so für jedermann zugänglich sind. Dahinter steht eine intelligente Marketingstrategie, die den Endverbraucher am Produktionsprozess teilhaben lässt (z. B. mittels Interaktion) und so schon vorab auf kommende Produkte und Bedürfnisse aufmerksam macht. Auch multinationale Unternehmen wie *Coca-Cola*, *Asics* und *Mercedes Benz* nutzen die Chance, ihre Errungenschaften auf den Verkaufsflächen in den unteren Etagen vorzuführen (vgl. EBD.).



**Abb. 6 (links): Bereich des Knowledge Salons** (BELLGARDT 2013)

**Abb. 7 (rechts): Eingangsbereich der Knowledge Capital Zone** (BELLGARDT 2013)

Ergänzend zu den beiden Gebäudekomplexen A und B, die ausschließlich Handels- und Dienstleistungszentren sind, gibt es einen dritten Bereich, Block C, der für den Bau hochpreisiger Eigentumswohnungen (*Condominiums*) vorgesehen ist. Sowohl diese als auch die ebenfalls darin

enthaltenen Freizeit- und Kulturangebote sind jeweils auf das Klientel der Träger der Wissensökonomie ausgerichtet (vgl. HOHN 2013, S. 32).

Interessant aus europäischer Sicht ist, dass die sogenannten öffentlichen Plätze sich in privater Hand befinden. Diese Flächen werden meist öffentlichkeitswirksam in Szene gesetzt. So gibt es einen direkten Zugang vom Bahnhofsgelände beispielweise zur „Umekita Plaza“ (auch „Osaka North Plaza“ genannt, siehe Abb. 5). Eine künstlich angelegte Wasserlandschaft mit entsprechender Begrünung soll Passanten zum Verweilen einladen und gleichzeitig das Bild der „City of Water“ Osaka stärken. Des Weiteren gibt es diverse Dachgärten wie den „South Building Terrace Garden“ auf dem Dach des Baublocks A und den „North Building Terrace Garden“ auf dem Dach des Baublocks B, die das Aufenthaltsklima erhöhen sollen.

Insgesamt geht es „um die Gestaltung eines anregenden, auch ökologische Belange berücksichtigenden Raumes, der als *Open Innovation Village* der Wirtschaftsentwicklung Osakas und der Kansai-Region neue Impulse verleihen soll.“ (HOHN 2013, S. 232).

In der zweiten Phase der Umstrukturierung soll ein 17 ha großes Gebiet westlich der *Grand Front Osaka* entwickelt werden, das sich dem Thema Umweltbewusstsein widmet und somit den politisch angestrebten Umweltzielen entspricht. In der *Phase 2 Development Area* (Abb. 5) sollen sich zukünftig Existenzgründer und Unternehmer aus dem Bereich Umwelttechnik und Energiewirtschaft ansiedeln (vgl. DUPUIS 2010, S. 3).

Im Rahmen der Wachstumsstrategie, die im März 2011 beschlossen wurde, sollen zusätzlich zwei künstlich aufgeschüttete Inseln (Sakishima und Yumeshima) zu Produktionsstandorten der Umwelttechnik und Energiewirtschaft („Green Technology Island“) ausgebaut werden. Durch Projekte dieser Art versucht man auf ökologische Probleme in Folge der zunehmenden Verdichtung im Innenstadtbereich aufmerksam zu machen. Ungeachtet dessen bleibt die Frage offen, wie katastrophensicher diese Projekte im Falle eines Erdbebens sind (vgl. HOHN 2013, S. 34f.).

Insgesamt bleibt es abzuwarten, inwiefern das Projekt *Umekita* erfolgversprechend ist. Bedenken gibt es aufgrund vergangener Umstrukturierungen, wo aus ursprünglich geplanten technologiebasierten Distrikten ausschließlich kommerzielle und hochpreisige Einkaufs- und Vergnügungsviertel entstanden sind. Dementsprechend besteht die Gefahr, dass die bereits bestehenden Shoppingareale im Umfeld des Bahnhofs erweitert werden und die Einzigartigkeit des Projektes, die *Knowledge Capital Zone*, sich zu einem weiteren Einkaufs- und Vergnügungszentrum entwickelt. Zudem ist die fehlende Integration urbaner Wohnformen innerhalb oder zumindest in den Randbereichen des Projektgebietes auffällig. Folglich müsste auch das große Defizit an Grünflächen und Parks stärker in die Planungen integriert werden, um gerade für potentielle Bewohner ein entsprechendes Wohnumfeld zu schaffen. Projekte, die bereits Anfang der 1980er Jahre im Bahnhofsumfeld realisiert wurden wie beispielsweise am Südausgang des Hauptbahnhofs, weisen die gleichen Defizite auf. Während eine Vielzahl von Büros, Hotels und Kaufhäusern errichtet wurde, schloss man eine Wohnbebauung von Anfang an bei den Planungen aus. Die Flächen standen ausschließlich in Form von Geschäfts- und Büroflächen zum Verkauf (vgl. HOHN 2000, S. 199 ff.).

Durch diese Zentralisierung hochrangiger Funktionen wird auch zukünftig die Nachfrage nach bezahlbarem Wohnraum in innerstädtischen Lagen nicht bedient werden können. Dennoch zeichnet sich neben der funktionalen Zentralisierung auch eine Zunahme der Wohnbevölkerung ab, was auf eine Diversifizierung des Zentrums hindeutet, der in der Vergangenheit eher durch steigende Bodenpreise und durch einen starken Bevölkerungsrückgang geprägt war. Der aktuelle Bauboom birgt jedoch die Gefahr, erneut eine lokale Immobilienblase auszulösen. Darüber hinaus ist sowohl die Gestaltung der öffentlichen Räume als auch die Wohnbebauung auf die Zielgruppe der „neuen Urbaniten“ ausgerichtet, wodurch Segregationsprozesse verstärkt werden. Es zeichnet sich ab, dass bei der Stadtentwicklung ökonomische Werte weit über soziale und ökologische Belange gestellt werden. Die geringen finanziellen Ressourcen der Stadt Osaka

lassen den Planungsabteilungen jedoch wenig Spielraum, um diesen Entwicklungen entgegenzuwirken (vgl. HOHN 2013, S. 34f.).

### Fallbeispiel Kobe Port Island

Mit 1,5 Millionen Einwohnern ist Kobe die sechst größte Stadt Japans; sie hat eine Fläche von 553 km<sup>2</sup> (in etwa das Doppelte von Dortmund) und erstreckt sich 20 km entlang der Küste. Das Zentrum befindet sich mitten in der nur vier Kilometer breiten und steil bis zum Meer abfallenden Region zwischen dem Rokko-Gebirge im Norden und der Bucht von Osaka im Süden. Auch wenn dieses Gebiet nur zehn Prozent von ganz Kobe ausmacht, konzentrieren sich hier ein Großteil der Bevölkerung, der Industrien und Unternehmen (NEW URBAN PROJECT HEAD OFFICE 2010). Grund hierfür ist der 1868 eröffnete Hafen von Kobe, der die Stadt zu einem internationalen Handelszentrum machte und in den 1960er Jahren als der größte Seeumschlagsplatz Japans galt. Dies führte zu einem enormen Anstieg des Außenhandels und zu starkem wirtschaftlichen Wachstum in Kobe, sodass sich Industrien und Unternehmen um den Hafen ansiedelten. Mit wachsender wirtschaftlicher Bedeutung und dem damit einhergehenden Wettbewerb mit anderen japanischen Städten wurde das Problem der Flächenknappheit in diesem Gebiet zu einem zentralen Problem der Stadtplanung. Große Landgewinnungsmaßnahmen waren im Rahmen des *New Urban Improvement Projects* notwendig, um den Innenstadtbereich in Richtung Meer zu erweitern; so eröffneten damit neue Flächen zur Ansiedelung von Unternehmen, Industrien, Hafenanlagen und Wohnflächen (PORT AND URBAN PROJECTS BUREAU 2013).



**Abb. 8: Kobe und die Lage von Kobe Port Island** (NEW URBAN PROJECTS HEAD OFFICE 2010; WIKIMEDIA, eigene Bearbeitung)

Wie aus Abb. 8 ersichtlich ist, wird der gesamte Küstenbereich von Kobe durch aufgeschüttetes Land charakterisiert (dunkel schraffierte Flächen). Hervorzuheben ist hier die Entstehung der Kobe Port Island (blau umrahmt in Abb. 8), einer 8,33 km<sup>2</sup> großen Insel vor Kobe, die neben Hafen- und Wohnanlagen sowie einem modernen Industriegebiet auch einen Bereich für internationale Großprojekte umfasst. Im Hinblick auf die Städtehierarchie der Kansai-Region bietet Kobe Port Island als Standort viele Möglichkeiten, hat jedoch anders als das Projekt *Umekita* in Osaka mit Problemen zu kämpfen, die besonders während des großen *Hanshin*-Erdbebens von 1995 deutlich wurden (HORWICH 2000). Im Folgenden wird anhand des Beispiels Kobe Port Island der stadtstrukturelle Wandel einer ursprünglich industriell geprägten Hafenstadt zu einer innovativen und technologieorientierten Metropole dargestellt. Im Gegensatz zu den

Umstrukturierungsprojekten in Osaka stehen hier Landgewinnungsmaßnahmen im Fokus der Untersuchung, die neuen Raum für Wohnen, Unternehmensansiedlungen und Industrie schaffen, um so dem Problem der Flächenknappheit entgegenzuwirken.

#### *Der Hafen von Kobe*

Die Bucht von Osaka ist wirtschaftlich von großer Bedeutung für die Stadt Kobe. Schon im 19. Jahrhundert, während der *Meiji*-Ära, galt die Stadt dank ihres Hafens als wichtiges Handelszentrum für den internationalen Handel (insbesondere mit China). Durch den direkten Zugang zum Pazifik ist der Hafen gut an die internationalen Schifffahrtswege angebunden und wird dabei kaum von den Gezeiten beeinflusst. Die überdurchschnittlich hohen natürlichen Wassertiefen von bis zu 15 Metern ermöglichen es auch großen Tankern und Containerschiffen den Seehafen anzulaufen. Da es keine angrenzenden Flussmündungen gibt, sind die Wassertiefen weder von Sedimentablagerungen bedroht noch müssen sie ausgebaggert werden, sodass die Bucht ein idealer Standort für einen Containerhafen ist (KOBÉ PORT TERMINAL CORPORATION 2012). Während des 20. Jahrhunderts und vor allem in den Phasen des wirtschaftlichen Wachstums des Landes in den 1960er und 1970er Jahren galt Kobe als der bedeutendste Hafen Japans und wichtigster Umladehafen im Ostpazifik. Im Jahr 1994 belegte der Hafen von Kobe sogar Platz sechs im Hinblick auf den Containerumschlag weltweit. Besonders wichtig war Kobe für den Seehandel zwischen Japan, den USA bzw. Kanada, China und Korea. Dabei sind fast 70 % des Frachtvolumens in Kobe umgeschlagen worden (vgl. CHANG 2000, S. 56). Mit der zunehmenden Bedeutung des Hafens siedelte sich vor allem die Schwerindustrie an. Neben der Stahlproduktion oder dem Schiffsbau gab es auch Industrien (Schuhe und Spirituosen), die Waren insbesondere für den internationalen Handel herstellten (vgl. EARTHQUAKES AND MEGACITIES INITIATIVE 2006).

Aufgrund der großflächigen Zerstörungen der Hafenanlagen während des Hanshin-Erdbebens 1995 (CHANG 2000) musste Kobe seine Position als wichtigster Umschlaghafen jedoch an andere große Hafenstädte Japans abgeben (HORWICH 2000). In den darauffolgenden Jahren verlor die Hafenindustrie zunehmend an Bedeutung und Kobe entwickelte sich fortwährend zu einer post-industriellen Stadt. In diesem Zeitraum widmete sich die Stadtplanung der Transformation alter Hafenanlagen und begann mit der Neulandgewinnung (vgl. HOHN 2000, S. 97).

#### *Flächenmangel und Neulandgewinnung*

Im Zuge der wachsenden Bevölkerungskonzentration in den Ballungsgebieten der Küstenregionen sind Flächenknappheit und die damit stetig steigenden Bodenpreise zu einem zentralen Problem der Stadtentwicklung geworden. Um diesen Flächenmangel zu begegnen, wurden in ganz Japan sogenannte *Umetate-chi* (Aufschüttungsgebiete in Küstennähe) errichtet. 1984 hatte Japan bereits rund 800 km<sup>2</sup> an Landflächen vor den Küsten aufgeschüttet. Mitte des 20. Jahrhunderts waren davon ca. drei Viertel als Hafenanlagen mit den dazugehörigen Industrien ausgewiesen (vgl. FLÜCHTER 1984, S. 125ff.). Zu den klassischen Vorteilen gehört dabei die infrastrukturelle Anbindung durch die Lage am Wasser mit Zugang zu den wichtigsten Hauptverkehrsachsen. Hinzu kommt, dass sich die Industrien gleichzeitig meist in großer Entfernung zu den Wohngebieten der Städte befinden; schließlich sind Erweiterungsflächen möglich (STEINER 2008).

#### *Die Entstehung von Kobe Port Island*

Die künstlich aufgeschüttete Insel Port Island wurde im Zuge der wachsenden wirtschaftlichen Bedeutung Kobes und dem damit verbundenen Bevölkerungswachstum geschaffen. Mit dem ersten Bebauungsplan Mitte der 1960er Jahre wurde zunächst das *Mountains to the sea* Projekt beschlossen, was weltweit zu großem Ansehen führte (YAMASAKI 1992).

In der ersten Konstruktionsphase zwischen 1966 und 1982 wurde der größte Teil der Insel im Norden mit einer Fläche von 4,43 km<sup>2</sup> aufgeschüttet. Zum einen wurden Wohn- und Freizeitflächen für insgesamt rund 20.000 Menschen geschaffen, zum anderen konnten Areale für

neue Industrie- und Unternehmensansiedlungen bereitgestellt und die Hafenanlagen erweitert sowie modernisiert werden. In der zweiten Konstruktionsphase zwischen 1986 und 1990 wurde zusätzlich der 3,90 km<sup>2</sup> große südliche Teil der Insel fertiggestellt, dessen Bebauung bis heute noch nicht abgeschlossen ist (NEW URBAN PROJECTS HEAD OFFICE 2010).

Im Rahmen des *Mountains to the sea* Projektes wurden für die Aufschüttung des nördlichen Teils der Insel bis zu 80 Mio. m<sup>3</sup> Masse seitens des Rokko-Gebirges abgetragen, für den südlichen Teil der Insel nochmals 92 Mio. m<sup>3</sup>. Um die Hauptverkehrsachse Kobes (Ost-West entlang der Küstenlinie) dabei nicht zu unterbrechen, wurde ein insgesamt 14,6 km langes, 240 m/min schnelles unterirdisches Förderband konstruiert, das 9.000 t Material pro Stunde transportieren konnte. Insgesamt wurden über das sich von 1964 bis 2005 in Betrieb befindliche System 320 Mio. m<sup>3</sup> Material zur Küste transportiert.

Während der ersten Konstruktionsphase in den 1960er Jahren wurde sogar das Flussbett des Sumiyoshi Flusses erweitert, um eine für Lastwagen konstruierte Straße zum Zweck des Transports zu bauen. Von der Flussmündung aus wurde das Material dann mithilfe speziell angefertigter Lastkähne zu dem zukünftigen Standort der Insel gebracht und dort in die Tiefe entladen (NEW URBAN PROJECTS HEAD OFFICE 2010). Die hauptsächlich aus grobkörnigem Granit und Sand bestehenden Aufschüttungen reichen bis zu 18 m in die Tiefe und liegen auf einer weichen Sedimentschicht aus Sand und Ton aus dem Holozän auf (YOSHIDA 2000, S. 2).



**Abb. 9: Landgewinnung an der Küste und in den Bergen von Kobe**  
(PORT AND URBAN PROJECTS BUREAU 2013)

Um das Absinken der Insel zu verhindern, ist der gesamte Bereich in einen Betonring eingefasst. Unerschlossene Flächen werden vor der Bebauung entwässert, damit sie sich im späteren Verlauf verhärtend und es nicht zu Absenkungen kommen kann (SUGIYAMA 2013). Die Stabilisierung der Gebäude wird durch Verankerungen im Boden mithilfe von gefüllten Stahlrohren erreicht, die mehrere Meter in den aufgeschütteten Untergrund hineinreichen und somit die Einsturzgefahr bei einem Erdbeben verringern (HAUSLER/SITAR 2001).

Im Zuge des *New Urban Improvement Projects*, welchem die Flächenaufschüttung und -umnutzung Kobes zugrunde liegt, wurden die freigewordenen Flächen im Rokko-Gebirge zur Schaffung multifunktionaler Wohngebiete genutzt; neben diesen qualitativ hochwertigen Wohngebieten wurde ebenso die Ansiedlung von Hochtechnologie- und Industrieparks im Rahmen eines sogenannten *Kobe Academic Town* vorgenommen (YAMASAKI 1992). Insgesamt wurden ca. 28 km<sup>2</sup> an Flächen innerhalb des Rokko-Gebirges durch die Abtragung nutzbar gemacht und knapp 200.000 Einwohner angesiedelt (NEW URBAN PROJECTS HEAD OFFICE 2010).

### *Das große Hanshin-Erdbeben von 1995*

Japans geographische Lage an der Bruchzone von vier tektonischen Platten und die damit einhergehenden Erdbeben erschweren die Planung einer künstlichen Insel wie die der Kobe Port Island enorm. Besonders verheerend war das große Hanshin-Erdbeben vom 17. Januar 1995, welches mit einer Stärke von 7,2 auf der Richterskala eines der stärksten Erdbeben Japans in den vergangenen 50 Jahren war und immense Zerstörungen in der Stadt Kobe hervorrief. Dabei wurden 30 % aller Gebäude zerstört oder stark beschädigt (vgl. KOLLER ET AL. 1995, S. 258).

Auf Port Island führte das Erdbeben zu großflächigen Zerstörungen der Hafenanlagen (CHANG 2000) und einer weiträumigen Verflüssigung des Bodens, was insbesondere für aufgeschüttete Inseln verheerende Folgen haben kann (TANAKA 1997; YOSHIDA 2000). Durch das Beben verändert sich zunächst der Porenwasserdruck; letzteres führt dazu, dass Wasser durch die Sedimentschichten am Boden dringt und die darüber liegenden, aufgeschütteten Massen nach oben gedrückt werden (TANAKA 1997). Resultierend waren große Flächen von Port Island nach dem Erdbeben von einer nassen Sandschicht bedeckt und viele Gebäude eingestürzt. Ferner kollabierte die infrastrukturelle Anbindung, da der Boden keine Stabilität hatte und keinen Fixpunkt bieten konnte. Schließlich kam es zu einem horizontalen Versatz der Oberfläche (YOSHIDA 2000, S. 1). Wie die erheblichen Konsequenzen des Hanshin-Erdbebens verdeutlicht haben, bringt die Neulandaufschüttung nicht nur Vorteile, sondern auch viele Schwierigkeiten und Gefahren mit sich, die in die Planungen miteinbezogen werden müssen.

### *Kobe Port Island – ein Standort für Unternehmen, Industrie und Wohnen*

„Toward 2025, we will realize a city of collaborative creation, where residents are valued as ‚treasures‘ and work together to create new prosperity.“ – Fifth Kobe City Master Plan (PLANNING AND COORDINATION BUREAU, KOBE CITY 2011)

Diese Präambel des fünften Bebauungsplans von Kobe verdeutlicht gleichzeitig die Grundsätze der Stadtplanung. Dabei sollen nicht nur die Bewohner und der Wohlstand im Mittelpunkt, sondern ebenso die Zusammenarbeit und gemeinschaftliche Gestaltung stehen. Bereits heute stellt sich Kobe gerne als eine internationale, aufgeschlossene und kreative Stadt, was vor allem auf den Hafen zurückzuführen ist. So wurden bspw. am Rande von Port Island große Schiffsanlegeplätze und Containerstellplätze errichtet. Von diesen Hafenanlagen aus (Abb. 10) werden unter anderem Gebrauchtwagen im Roll-on Roll-off Verfahren verschifft (Abb. 11) (NEW URBAN PROJECT HEAD OFFICE 2010).



**Abb. 10 (links): Blick auf die Hafenanlagen** (BELLGARDT 2013)

**Abb. 11 (rechts): Verschiffung von Gebrauchtwagen** (GOHLKE 2013)

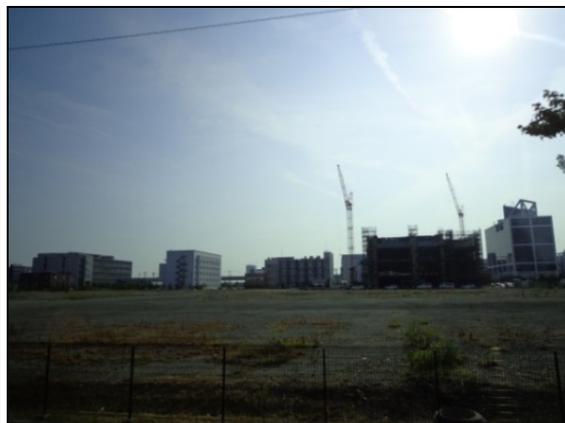
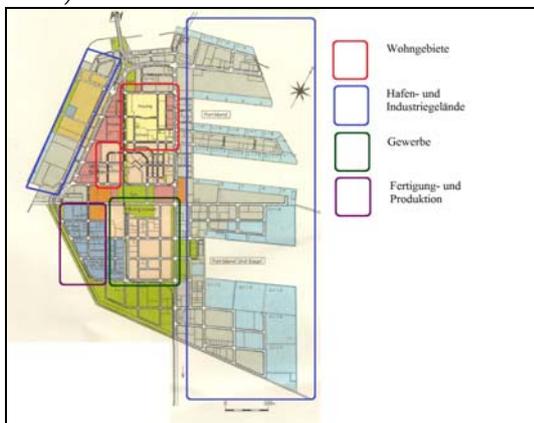


**Abb. 12: Blick von Port Island Richtung Süden mit dem Kobe Airport im Hintergrund; Freiflächen und der *Port Liner* im Vordergrund** (STEINKE 2013)

Eine klare Funktionsteilung ermöglicht es, dass die im Zentrum der Insel befindlichen Wohngebiete nicht durch die Hafenindustrie beeinträchtigt werden. Es besteht eine mittels Infrastrukturanbindung eines Tunnels, einer Brücke sowie mittels dem 1981 eröffneten *Port Liner* zum Festland. Diese 10,8 km lange vollautomatische und führerlose Bahn verbindet Port Island mit dem Festland im Norden und mit dem 2006 eröffneten Kansai International Airport im Süden (PORT AND URBAN PROJECTS BUREAU 2013). Neben Wohngebieten befinden sich auch eine Schule, diverse Freizeiteinrichtungen und viele Grünflächen auf Port Island, die die Lebensqualität der Insel nahe der dicht besiedelten Innenstadt auf dem Festland erhöhen sollen. Obwohl die Fläche von Port

Island vergleichsweise gering ist, findet eine durchgehende und strikte Funktionstrennung statt (Abb. 13). Diese Struktur führt neben den zentral gelegenen Wohngebieten zu einer Clusterbildung von Unternehmen und Forschungseinrichtungen, die eng mit den auf Port Island angesiedelten Universitäten zusammenarbeiten. Räumliche Nähe soll nationale und internationale Kooperationen begünstigen (SUGIYAMA 2013).

Im Rahmen des *New Urban Improvement Projects* gibt es zudem Pläne, die alten Containerstellplätze am westlichen Teil der Insel zu einem Universitätscampus umzuwandeln. Des Weiteren sollen Kongresszentren, Ausstellungshallen, Hotels und internationale Konferenzen den Standort Port Island auch für internationale Unternehmen attraktiv machen. Diese Strategie wurde insbesondere durch die Eröffnung des *Kansai* Flughafens im Jahr 2006 unterstützt (PORT AND URBAN PROJECTS BUREAU 2013). Zukunftsträchtig sind auch bereits bestehende Cluster und Netzwerke wie bspw. das *Biomedical Innovation Cluster*. Vor fünf Jahren waren etwa 250 Unternehmen auf Port Island angesiedelt (KOBE BIOMEDICAL INNOVATION CLUSTER 2008). Geplant ist nach Angaben des Stadtplanungsamtes jedoch das Doppelte. Deutlich wird dies anhand der Freiflächen (vgl. Abb. 14), die sich vor allem im südlichen, neueren Teil der Insel befinden und in Abbildung 13 grün markiert sind. Aufgrund der hohen Bodenpreise und der damit zu erwartenden Renten, werden Freiflächen bewusst für die Ansiedlung von passenden Unternehmen freigehalten. Port Island hat also noch großes Entwicklungspotential (SUGIYAMA 2013).



**Abb. 13 (links): Funktionstrennung auf Port Island**

(NEW URBAN PROJECT HEAD OFFICE 2010)

**Abb. 14 (rechts): Bauland auf Port Island** (MARQUART 2013)

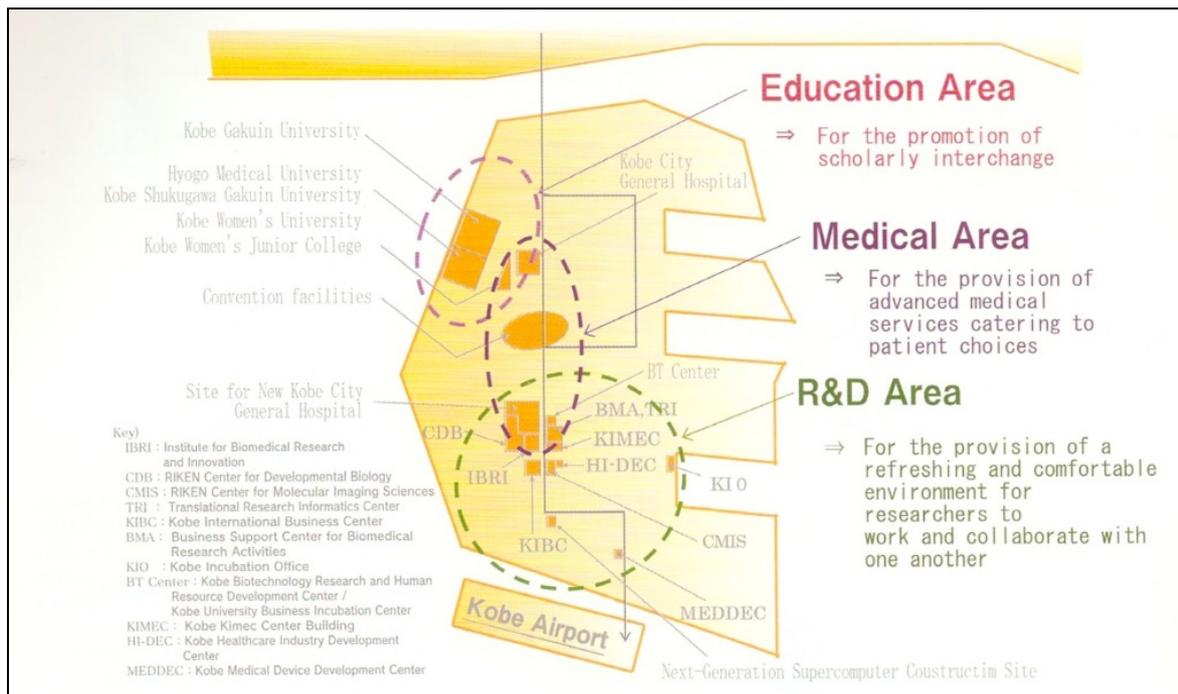
### *Kobe Biomedical Innovation Cluster*

Nicht nur die Maßnahme der Neulandgewinnung, die Kobe vor allem durch das *Mountains to the sea* Projekt internationale Anerkennung brachte, sondern auch die stadtplanerische Entwicklung der neu gewonnenen Landfläche zeichnet Port Island als attraktiven Standort für internationale Unternehmen aus. Dieses Vorgehen entwickelte die so dringend benötigten Freiflächen in unmittelbarer Nähe zum dicht bebauten Zentrum auf dem Festland. Die Verbindung von Port Island zum Zentrum Kobes dauert mit dem *Port Liner* lediglich 12 Minuten (KOBE BIOMEDICAL INNOVATION CLUSTER 2008). Aufgrund des neu gewonnenen Landes können die Flächen, anders als in der bereits bestehenden Stadtstruktur Kobes, vollkommen neu bebaut werden und bieten dadurch großes Potential für die Ansiedelung von Großprojekten. Das größte Projekt Port Islands ist das *Kobe Biomedical Innovation Cluster*, welches Teil des 1998 vorgestellten *Kobe Medical Industry Development Projects* war. Hier können Industrie, akademische Einrichtungen und staatliche Institutionen ideal im Bereich Forschung und Entwicklung zusammenarbeiten. Forschungsschwerpunkt ist die Medizintechnik (KOBE BIOMEDICAL INNOVATION CLUSTER 2011). Verschiedene Forschungseinrichtungen, wie zum Beispiel das „Institute of Biomedical Research & Innovation“ haben sich innerhalb des Clusters niedergelassen. Dadurch sind insgesamt 4.000 Arbeitsplätze im Bereich Forschung und Entwicklung auf der Insel entstanden (SUGIYAMA 2013).



**Abb. 15: Blick auf das Kobe City Medical Center (BELLGARDT 2013)**

Im fünften Bebauungsplan der Stadt (gültig bis zum Jahr 2025) ist das Ziel verankert, das Biomedizinische Cluster weiter auszubauen und zu den führenden Clustern Asiens in der Branche zu entwickeln (PLANNING AND COORDINATION BUREAU, KOBE CITY 2011). Die insgesamt 14 Einrichtungen des Clusters sind hauptsächlich an der *Iryo Center Station* konzentriert, welche in unmittelbarer Nähe zum *Kobe City Medical Center General Hospital* gelegen ist. Forschungsschwerpunkte sind hier unter anderem die Auswirkungen von Medikamenten auf den Körper oder die Regeneration des menschlichen Körpers nach Verletzungen (KOBE BIOMEDICAL INNOVATION CLUSTER 2011; SUGIYAMA 2013). Die Nähe dieser Forschungseinrichtungen zum Krankenhaus dient dem Versuch Theorie und Praxis miteinander zu verbinden und Nachwuchskräfte zu sichern (unter anderem der *Hyogo Medical Universität* und der *Kobe Gakuen Universität*). Obwohl die universitären Einrichtungen, die Forschungs- und Entwicklungsinstitutionen sowie der Bereich des Krankenhauses funktional voneinander getrennt sind, bestehen zwischen ihnen mannigfaltige Interaktionen (Abb. 16). Die *Pro-Cluster Kobe Initiative* unterstützt diese Vernetzung und fördert sowohl die Zusammenarbeit mit nationalen als auch internationalen Unternehmen und Verbänden, wie dem „Medicon Valley“ in Europa (KOBE BIOMEDICAL INNOVATION CLUSTER 2011). Neben medizinischen Einrichtungen werden auch innovative Projekte wie das des *Next Generation Supercomputer* („K computer“) unterstützt. Im November 2011 galt der 110 Milliarden Yen (ca. 785 Mio. Euro) teure Computer als das schnellste Rechensystem der Welt und dient unter anderem der Entwicklung neuartiger medizinischer Technologien. Das Projekt wurde vom *RIKEN Advanced Institute for Computational Science* mit Unterstützung der Regierung Japans realisiert. Aufgrund der enormen Leistungsfähigkeit gilt der Computer als Prestigeobjekt der Stadt Kobe und wird zukünftig wohl weiter das Zugpferd für weitere Projekte auf Port Island sein (KOBE BIOMEDICAL INNOVATION CLUSTER 2013).



**Abb. 16: Räumliche Struktur der Vernetzungsmöglichkeiten im Biomedical Innovation Cluster (KOBE BIOMEDICAL INNOVATION CLUSTER 2011)**

## Fazit

Abschließend kann festgestellt werden, dass sowohl Osaka als auch Kobe durch eine multifunktionale Umnutzung und Neustrukturierung ehemaliger Industrieflächen neue Standortbedingungen geschaffen haben, die sie im internationalen Wettbewerb mit anderen Städten konkurrenzfähig machen werden. Insbesondere die räumliche Konzentration von Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten wirkt sich dabei positiv auf die Wettbewerbsfähigkeit aus. Eine Vorreiterrolle übernehmen beide Städte beispielsweise in den Bereichen der Robotik, Biomedizin und Informationstechnik. Die zunehmende Vernetzung der Cluster auf internationaler Ebene zeichnet sich bereits heute ab und soll auch zukünftig gesichert werden.

Während sich in Osaka enorme Flächenpotentiale durch die Stilllegung ehemaliger Güter- und Rangierbahnhöfe ergeben haben, wird in Kobe auf die Flächenknappheit primär mit Landgewinnungsmaßnahmen reagiert. An beiden Beispielen wird deutlich, dass diese Großprojekte auch Risiken mit sich bringen. Kapitalintensive Vorhaben wie das *Umekita* Projekt in Osaka mit der *Knowledge Capital Zone* als neues Prestigeobjekt der Stadt müssen ihren Erwartungen noch gerecht werden. Aufgrund der finanziellen Abhängigkeit der öffentlichen Haushalte ist man dabei auf private Investoren angewiesen, was dazu führt, dass die profitträchtigen Großprojekte in den Zentrumslagen wenig an grundlegende Bedürfnisse der Bürger (öffentliche Plätze, Grünanlagen) angepasst werden. Es kommt zu einer Verschärfung der sozialen Disparitäten. Anders als in Deutschland sind die Planungen hier deutlich flexibler. Vom Grundsatz her gut gemeinte Anreizsysteme (z. B. GFZ-Bonus) oder Vergünstigungen erzeugen durch eine großzügige Auslegung ein Ungleichgewicht in Bezug auf soziale, ökologische und ökonomische Belange. Eine objektive Bewertung der öffentlichen Akzeptanz dieser Projekte konnte trotz eingehender Recherche nicht vorgenommen werden. Die Berichterstattung der lokalen Zeitungen zeichnet ein ausschließlich positives Bild der Vorhaben.

In Kobe hingegen spielen vor allem naturräumliche Gegebenheiten eine entscheidende Rolle. Durch das häufige Auftreten von Erdbeben sind die künstlich angelegten Inseln stark gefährdet. Die Landgewinnungsmaßnahmen sind durchaus eine Alternative um dem Problem der Flächenknappheit entgegenzuwirken und um die Stadt gleichzeitig im internationalen

Wettbewerb konkurrenzfähig zu machen. Allerdings jedoch sind die langfristigen Risiken dieser Maßnahmen nicht absehbar.

### Literaturverzeichnis

- CHANG, S. E. (2000): Disasters and transport systems: loss, recovery and competition at the Port of Kobe after the 1995 earthquake. In: *Journal of Transport Geography* 8 (1), S. 53–65.
- CITY OF KOBE (2012): Economy and Industry. Hrsg: New Corporate Development Headquarters, Kobe Enterprise Promotion Bureau. Im Internet: <http://www.city.kobe.lg.jp/business/attract/invest-kobe/e/profile/keizai/index.html> (letzter Zugriff: 08/11/2013).
- DUPUIS, P. (2010): The new Osaka is taking shape. *Osaka Renaissance News* (49). S. 1-7. Im Internet: <http://www.investosaka.jp/en/ornews/pdf/049.pdf> (letzter Zugriff: 21/10/2013).
- EARTHQUAKES AND MEGACITIES INITIATIVE (2006): Kobe, Japan. Disaster Risk Management City Profile. Im Internet: <http://emi.pdc.org/cities/CP-Kobe-April-06.pdf> (letzter Zugriff: 07/11/2013).
- ESBER, E. (2012): Life At Sea - Onboard MV Eastern Galaxy. Blog, November 2012. Im Internet: <http://jibraelangel2blog.blogspot.de/2012/11/the-days-of-our-seafarers-life-onboard.html> (letzter Zugriff: 19/10/2013).
- FLÜCHTER, W. (1984): Japan: Moderner Hafen-, Industrie- und Infrastrukturausbau durch Neulandgewinnung an der Küste. Eine geographisch-politische Analyse des Struktur- und Landschaftswandels, der Umwelt- und Raumordnungsprobleme und der Prozeßregler. In: *Erdkunde*, Heft 38, S. 123-136.
- HAUSLER, E.; SITAR, N. (2001): Performance of Soil Improvement Techniques in Earthquakes. Residential Areas on Port Island and Rokko Island. 4<sup>th</sup> International Conf. on Recent Advances in Geotech. Earthquake Eng. and Soil Dynamics, San Diego, US. 2001.
- HEALEY, P. (2009): Developing Neighbourhood Management Capacity in Kobe, Japan: Interactions between civil society and formal planning institutions. Im Internet: <http://www.unhabitat.org/downloads/docs/GRHS2009CaseStudyChapter04Kobe.pdf> (letzter Zugriff: 08/11/2013).
- HOHN, U. (2000): Stadtplanung in Japan. Geschichte, Recht, Praxis, Theorie. Dortmund: Vertriebs für Bau- und Planungsliteratur, 2000.
- HOHN, U. (2013): Strategischer Stadtumbau in Osaka im Zeichen der Urban Renaissance-Politik. In: *Geographische Rundschau*. März 2013. Heft 3. S. 28-35.
- HORWICH, G. (2000): Economic Lessons of the Kobe Earthquake. In: *Economic Development and Cultural Change* 48 (3), S. 521-542.
- INVEST OSAKA (2013): Economic Profile of Osaka. 2012-2013. Im Internet: [http://www.investosaka.jp/en/pdf/pamphlet\\_12-13\\_en.pdf](http://www.investosaka.jp/en/pdf/pamphlet_12-13_en.pdf) (letzter Zugriff: 21/10/2013).
- KAWAHARADA, D. (2010): On the Road in Kansai. Blog, aktualisiert im Juli 2010. Im Internet: [http://apdl.kcc.hawaii.edu/roads/2004\\_spring/\\_road\\_kansai.html](http://apdl.kcc.hawaii.edu/roads/2004_spring/_road_kansai.html) (letzter Zugriff: 19/10/2013).
- KC COMMUNICATOR (2013): Führung durch die Knowledge Capital Zone in Osaka und Gespräch mit dem Communicator vom 28.08.2013.

- KOBE BIOMEDICAL INNOVATION CLUSTER (2008): Area Information. Port Island - The Central Place of Kobe Life Science Cluster. Online verfügbar unter <http://www.kobe-lsc.jp/eng/access/access3.html> (letzter Zugriff: 08/11/2013).
- KOBE BIOMEDICAL INNOVATION CLUSTER (2011): Kobe Biomedical Innovation Cluster. 7. Auflage. Kobe, Japan.
- KOBE BIOMEDICAL INNOVATION CLUSTER (2013): Business Expansion on Kobe Port Island. Im Internet: [http://www.kobe-lsc.jp/eng/list/listing\\_companies\\_e.pdf](http://www.kobe-lsc.jp/eng/list/listing_companies_e.pdf) (letzter Zugriff: 08/11/2013).
- KOBE PORT TERMINAL COOPERATION (2012): Port of Kobe. Im Internet: [http://www.kptc.co.jp/index\\_e.html](http://www.kptc.co.jp/index_e.html) (letzter Zugriff: 08/11/2013).
- KOLLER, M.; STUDER, J. A.; WENK, T. (1995): Das Grosse Hanshin-Erdbeben vom 17. Januar 1995. Schweizer Ingenieur und Architekt (11). Im Internet: <http://e-collection.library.ethz.ch/eserv/eth:2547/eth-2547-01.pdf> (letzter Zugriff: 09/11/2013).
- NEW URBAN PROJECTS HEAD OFFICE (2010): Outline of the New Urban Projects. Nr. 149-3. Hg. v. Kobe City Port and Urban Projects Bureau. Kobe, Japan.
- OSAKA CASTLE (2007): Osaka Castle. The symbol of Osaka. Im Internet: <http://www.osakacastle.net/english/history/index.html> (letzter Zugriff: 20/10/2013).
- PLANNING AND COORDINATION BUREAU, KOBE CITY (2011): Overview of the Fifth Kobe City Master Plan. Im Internet: <http://www.city.kobe.lg.jp/information/project/masterplan/img/kobe2025-english.pdf> (letzter Zugriff: 08/11/2013).
- PORT AND URBAN PROJECTS BUREAU (2013): Overview of New Urban Improvement Projects in Kobe. Kobe, Japan.
- REPRÄSENTANTEN DER KNOWLEDGE CAPITAL ZONE (2013): Vorstellung des Grand Front Osaka am 28. August 2013.
- STEINER, A. (2008): Japan - ein Land mit Raumproblemen - Erprobung ausgewählter Methoden zur Förderung der Kartenkompetenz. Im Internet: [http://books.google.de/books?id=W\\_cSfeqyCVQC](http://books.google.de/books?id=W_cSfeqyCVQC) (letzter Zugriff: 08/11/2013).
- SUGIYAMA, N. (2013): Vortrag des Stadtplanungsamt in Kobe mit dem Deputy Director des International Affairs Bureau, 28.08.2013. Kobe, Japan.
- TANAKA, Y. (1997): The Behaviour of a Man Made Island During the Great Hanshin Earthquake, Japan. In: *Natural Hazards* 16 (2/3), S. 267–285.
- YAMASAKI, T. (1992): Japan: Kobe and Niigata. In: Asian Urban Information Center of Kobe (Hrsg.): Population Dynamics and Port City Development. Comparative Analysis of Ten Asian Port Cities. Im Internet: <http://www.auick.org/database/ids/ids01/ids01-index.htm> (letzter Zugriff: 08/11/2013)
- YOSHIDA, N. (2000): Liquefaction of Improved Ground In Port Island and its Effect on Vertical Array Record. In: 12th World Conference on Earthquake Engineering, Auckland, New Zealand, Sunday 30 January - Friday 4 February 2000.

29. August 2013

## Das Verkehrssystem, die Automobilindustrie sowie die „bestgeplante Großstadt“ Japans (Nagoya)

JÜRGEN GOHLKE / ROMAN PARZONKA  
ゴールケ, ユールゲン / パルゾンカ, ローマン



Abb. 1: Übersicht der Besuchspunkte (NATIONAL GEOGRAPHIC 2013)

### Besuchspunkte:

1. Nara: *Tôdai-ji*
2. Toyota City: *Toyota* Produktionswerk (*Takaoka Plant*)
3. Toyota City: *Toyota Kaikan* Museum
4. Nagoya

Der 10. Tag unserer Exkursion beinhaltete ein sehr vielfältiges Programm: Nach der Abfahrt aus Kyōto erfolgte der erste Zwischenhalt in der für Japan kulturhistorisch unschätzbar bedeutsamen, etwa 450 km südwestlich von Tokio gelegenen Stadt Nara (ehemals Heijō-kyō). Sie zeichnet sich durch eine Vielzahl während der Nara-Zeit<sup>14</sup> (710 bis 784) errichteter Paläste, Schreine und Tempel aus, die seit 1998 als Ensemble (*Historic Monuments of Ancient Nara*) mit dem UNESCO-Weltkulturerbetitel ausgezeichnet sind; so auch die von uns besichtigte Tempelanlage *Tōdai-ji*, welche mit dem weltweit größten, rein aus Holz erbautem Gebäude sowie der darin befindlichen, weltgrößten aus Bronze geschmiedeten Buddha-Statue aufwartet. Allerdings sind jene durchaus imponierenden Eindrücke ebenso wie der spätere Besuch des *Toyota Kaikan*-Museums kein Gegenstand dieser Abhandlung. Nach Fortsetzung unserer Fahrt in die Metropolregion Nagoya erfolgte ein zweiter Halt in Toyota City, wo ein Produktionswerk der *Toyota Motor Corporation* besucht wurde. Anschließend konnten die Historie und Zukunftsvisionen dieses Global Players der Automobilindustrie im Toyota Kaikan Museum besichtigt werden. Auf dem Weg zum Tagesendziel, Nagoya, wurden den Studierenden Informationen zu besonderen planerischen Belangen, der Bedeutsamkeit des Hafens, der Industrieentwicklung sowie des Verkehrs der Stadt referiert.

In diesem Zusammenhang hat der vorliegende Bericht zum Ziel, zunächst allgemeine verkehrsgeographische Kenntnisse zu Japan zu vermitteln und die Grundzüge der japanischen Automobilindustrie zu skizzieren. Dabei helfen sowohl Quellen aus der Primär- und Sekundärliteratur als auch originäre Erkenntnisse von vor Ort. Leitende Fragestellungen für die folgenden Hauptkapitel sind:

1. Welche (speziellen) Charakteristika weist das japanische Verkehrssystem auf?
2. Wie organisiert Toyota seinen Produktionsprozess?
3. Warum kann Nagoya als Unikum in der japanischen Städtelandschaft aufgefasst werden?

## Verkehrsgeographische Merkmale Japans

### *Allgemeiner Überblick*

Die Verkehrs- und Siedlungsentwicklungen eines Raumsystems stehen in einem sich wechselseitig bedingenden Verhältnis: „Verkehr ist zugleich das Produkt und der Ausgangspunkt räumlicher Organisation und Entwicklung“ (HESSE & NEIBERGER 2010, S. 233). Das verkehrsräumliche System Japans ist im hohen Maße von den die physisch-geographischen Gegebenheiten des Landes abhängig. Über 70 % der Landesfläche wird von Gebirgen eingenommen, sie verfügt demnach über eine hohe Reliefenergie und ist daher nur in begrenztem Maße zur siedlungs- und verkehrstechnischen Nutzung geeignet. Sämtliche Verkehrsinfrastrukturen in Japan orientieren sich deshalb sehr linienhaft entlang von Ballungsräumen (bspw. Tokaido-Megalopolis, ITO ET AL. 1980), Küstenregionen und Gebirgstalungen.

Die Hauptlast der Verkehrsleistungen entfällt sowohl im Personen- als auch im Wirtschaftsverkehr auf das 1.269.000 km umfassende und damit weltweit fünft längste Straßennetz, welches insbesondere mit Blick auf die geringe Landesfläche hervorzuheben ist (SBJ

---

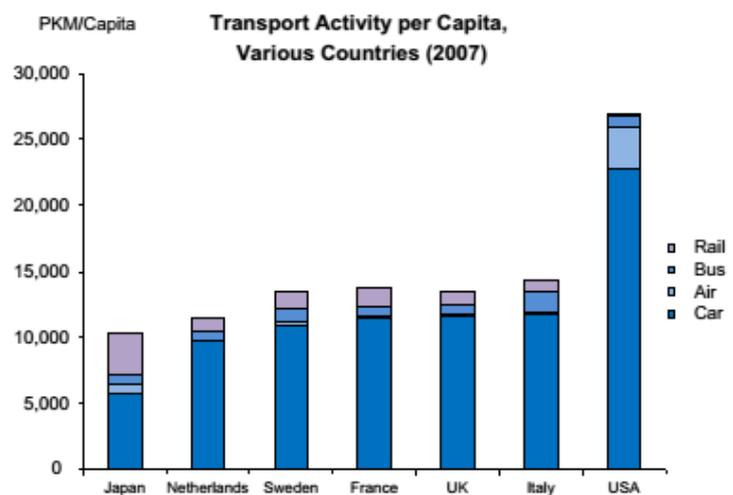
<sup>14</sup> Nara bildete den ersten permanenten Regierungssitz Japans und damit das politische, kulturelle als auch wirtschaftliche Zentrum des Landes jener Zeit (SORENSEN 2002, S. 13; UNESCO WHC 2013), bevor sich der Sitz des Kaisers nach einer zehnjährigen Zwischenperiode in Nagaoka ab 794 für die folgenden 1.000 Jahre nach Kyōto (Heian-kyō) verlagerte (BIRRELL 1916, S. 407; SCHWIND 1978, S. 300; SORENSEN 2002, S. 13; UNESCO WHC 2013). Diese in Nara begonnene Tradition eines über mehrere Jahrzehnte geltenden Kaiser-Sitzes ist insofern besonders, als dass uns zuvor auf der Exkursion wiederholt der in der schintoistischen Religion verankerte Glaube an die kultische Unreinheit einer Herrscherstätte durch den Tod des Kaisers begegnete, woraus eine Vielzahl von Verlagerungen der Herrschaftssitze der Kaiser resultierte. Dieses Brauchtum wurde jedoch durch die zunehmende Bedeutung des Buddhismus zurückgedrängt (weshalb die Nara-Zeit auch als das „Goldene Zeitalter des Buddhismus“ in Japan gilt) (BIRRELL 1916, S. 407 f.).

2013a, S. 388; STATISTA 2013). Anschlüsse an die ranghöchste Kategorie<sup>15</sup> des japanischen Straßennetzes, den *national expressways*, sind von 95 % aller Siedlungsgebiete innerhalb einer Autostunde zu erreichen (MLIT 2013, S. 7). Während die Autobahnen ebenso wie das überörtliche Bahnnetz sehr linienhaft orientiert sind, besteht auf regionaler Ebene ein feinmaschiges Netz an Landstraßen und Straßen in Städten sowie ländlichen Siedlungen.

Die Schienenverkehrsinfrastruktur erfuhr als ein Träger der radikalen Modernisierungsprozesse nach der *Meiji*-Restauration (1862) eine rasche Expansion. Bereits im Jahr 1872 wurde die erste – damals noch von britischen Ingenieuren errichtete – Eisenbahnstrecke zwischen Tokio und Yokohama eröffnet (EB 2013a; RODRIGUE 2013a). Ab diesem Zeitpunkt wartete Japan wiederholt mit verkehrlichen Innovationen auf, die die Vernetzung der Hauptinsel Honshū mit den Nebeninseln Hokkaidō, Kyūshū und Shikoku ermöglichten. Im Zuge der Eröffnung des Eisenbahntunnels zwischen Hokkaidō und Honshū sowie der Brücken-Viadukt-Kombination zur Verbindung von Honshū und Shikoku im Jahr 1988 wurden erstmals alle vier Hauptinseln Japans mit Landtransportmittelsystemen miteinander verbunden (EB 2013b).

### Personenverkehr

In Japan wurde im Jahr 2009 eine Personenverkehrsleistung<sup>16</sup> von insgesamt 1.371 Mrd. Personenkilometern (pkm) erbracht. Dieser Wert übersteigt zwar jenen der Bundesrepublik Deutschland des gleichen Jahres um 19,1 Mrd. pkm (BMVBS 2012, S. 219). Setzt man diese Kennzahl allerdings in eine Pro-Kopf-Relation, so liegt die pro Person erbrachte Verkehrsleistung Japans (im Jahre 2007) deutlich niedriger als jene von Staaten, die einen ähnlich hohen Entwicklungsstand aufweisen (vgl. Abb. 2; BRD: ca. 13.887 pkm/Kopf). Ebenso verhält es sich mit den pro Maßeinheit der ökonomischen



**Abb. 2: Effizienz der Verkehrssysteme verschiedener Nationen 2007**

(LIPSCY & SCHIPPER 2013, S. 254)

Leistungsfähigkeit (Bruttoinlandsprodukt, BIP) aufzuwenden pkm/Kopf (LIPSCY & SCHIPPER 2013, S. 250). Damit ergibt sich ein Hinweis auf eine nicht a priori und generell geltende Kopplung einer ausgeprägten ökonomischen Leistungsfähigkeit mit einer hohen Verkehrsleistung. Als Erklärung hierfür können wiederum die siedlungsgeographischen Gegebenheiten Japans dienen: Das Land ist sehr dicht besiedelt und die ökonomisch wichtigen Agglomerationsräume (Tokio/Yokohama, Nagoya und Kyōto/Ōsaka/Kobe) liegen in relativer räumlicher Nähe zueinander. Trotz einer dank Informations- und Kommunikationstechnologien hochgradig vernetzten Dienstleistungsgesellschaft wie Japan sind Face-to-Face-Kontakte (bspw. Geschäftsreisen) unentbehrlich. Allerdings können diese persönlichen Treffen im kleinen, schmalen Inselstaat Japan durch verhältnismäßig geringe Distanzüberwindungen im interurbanen Verkehr verwirklicht werden.

Konventionell mit Verbrennungsmotor angetriebene Verkehrsmittel des motorisierten Individualverkehrs (MIV) stellen und stellen aufgrund ihres Ressourcenverbrauchs sowie den durch sie verursachten, negativen Umweltwirkungen (Lärm, Luftschadstoffe, klimawirksame

<sup>15</sup> Ähnlich wie in Deutschland existiert in Japan eine hierarchische Gliederung des Straßensystems in *national expressways*, *general national highways*, *prefectural roads*, sowie *shi* (cities), *machi* (towns) und *mura* (villages) *roads* (SBJ 2013b).

<sup>16</sup> Produkt aus der Anzahl aller Personenwege (Personenverkehrsaufkommen) und der Summe der dabei zurückgelegten Entfernungen

Abgase, Flächenverbrauch) wiederholt das Ziel von politischen Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung dieser Externalitäten dar. Unter der Prämisse der Verwirklichung eines energieeffizienten, ressourcenschonenden und umweltverträglichen Verkehrssystems visiert sie fortwährend eine Senkung des MIV – speziell im Personenverkehr – an. Jene Politik scheint in Kombination mit weiteren Faktoren zu einer relativ geringeren Bedeutung des Pkw in der japanischen Alltagsmobilität, bspw. im Vergleich zur BRD, beigetragen zu haben. Obwohl dieses Medium mit 712 Mrd. pkm ca. 52 % der Verkehrsleistung im Personenverkehr erbringt (SBJ 2013a, S. 390), liegt jener Wert ebenfalls empfindlich geringer unter dem in Deutschland, wo der Anteil des Pkw an der Personenverkehrsleistung 79 % beträgt (INFAS & DLR 2010, S. 26; BMVBS 2012, S. 219). Ebenso verhält es sich mit dem Pkw-Bestand. Der Bedeutungsgewinn des motorisierten Individualverkehrs bzw. die Zunahme der Pkw-Verfügbarkeit waren auf den Inseln eng an die ab den 1970er Jahren aufstrebende japanische Automobilindustrie gekoppelt. Trotz eines stetigen Anstiegs dieser Industrien liegt der Pkw-Bestand mit derzeitig ca. 457 Pkw/1.000 Einwohner<sup>17</sup> gleichfalls deutlich unter dem Deutschlands (553 Pkw/1.000 EW; BMVBS 2013, S. 18). Bedingt wird die vergleichsweise niedrige Bedeutung und Eignung des PKW als effiziente durch ein Bündel von Faktoren: Die Kehrseite des komplexen und weit verzweigten Straßennetzes bilden relativ lange Reisezeiten bzw. das niedrige Durchschnittstempo auf den Autobahnen (59 km/h; Deutschland: 90 km/h) (MLIT 2013, S. 9). Eindrucksvoll wird dieser Umstand durch den höheren Energieverbrauch pro mit dem Pkw erbrachten pkm bestätigt. Obwohl der Kraftstoffverbrauch japanischer Fahrzeuge durchschnittlich 15 % unter jenem der USA liegt, führen die insbesondere in den hochverdichteten Agglomerationsräumen erschöpften Straßenkapazitäten zu niedrigen Geschwindigkeiten und Staus, sodass pro zurückgelegtem Pkw-Kilometer viel Zeit aufgewendet werden muss und entsprechend der Energiebedarf (Treibstoffeinheit/Distanzeinheit) steigt (LIPSCY & SCHIPPER 2013, S. 251). Darüber hinaus wurde im Jahr 1952 das *Japanese Revenue Pooling System* eingeführt (THE WORLD BANK 2013B, S. 1). Damit wird eine Art Maut- und Transfersystem bezeichnet dessen Einnahmen gegenwärtig auf über zwei Drittel der Autobahnen erhoben werden und ca. 30-40 % der Kosten des Neubaus und der Instandhaltung der Autobahnen decken (LIPSCY & SCHIPPER 2013, S. 249; MLIT 2013, S. 11 f.). Verantwortlich für den Betrieb der Autobahnen sowie das Einziehen der im internationalen Vergleich sehr hohen Mautgebühren an Mautbrücken mittels elektronischer Geräte (ETC - *electronic toll collector*) ist das Unternehmen *Nippon Expressway Companies* (NEXCO) (JIANGQUAN & ANDO 2007, S. 151).

Wer im intraurbanen Verkehr der hochverdichteten Agglomerationsräume Japans trotz der Kapazitätsengpässe, der Raumnot und bestehender, leistungsfähiger und öffentlicher Nahverkehrsnetze dennoch nicht auf einen eigenen Pkw verzichten kann, der muss aufgrund der Bindung des Pkw-Besitzes an einen Parkplatznachweis (*Shakoshomei*) monatlich umgerechnet über 200 Euro allein als Fixkosten aufwenden. Hinzu kommen die Pkw-inhärenten Unterhaltskosten (Versicherung, Reparatur, Treibstoff etc.) und bei Autobahnnutzung häufig eine Mautgebühr. Ein regelrechter Hype hat sich um die sogenannten *Kei-Cars* (*Keijidosha*) gebildet. Besitzer dieser Kleinstwagen müssen in Tokio keinen eigenen Parkplatz nachweisen, zahlen zudem geringere Steuern, Versicherungsbeiträge und Mautgebühren als Besitzer von Pkw größerer Klassen; darüber hinaus erfreuen sich diese Fortbewegungsmittel auch im ländlichen Raum einer großen Beliebtheit als Zweitwagen (LIPSCY & SCHIPPER 2013, S. 251 f.; SCHWARZER 2013). Allerdings hat der Gesetzgeber die Maße dieser Kleinstwagenklasse geregelt (höchstens 3,40 Meter lang, 1,48 Meter breit und zwei Meter hoch) sowie den maximalen Hubraum des Motors auf maximal 660 Kubikzentimetern begrenzt (LIPSCY & SCHIPPER 2013, S. 249).

Im Gegensatz zu diesen limitierenden Auflagen bei der Nutzung privater PKWs blickt Japan auf eine lange Tradition leistungsfähiger Bahnsysteme im Nah- und Fernverkehr zurück und gilt als ein weltweites Vorreiterland im Bereich des Schienenverkehrs (WHITE 1985, S. 46; LIPSCY & SCHIPPER 2013; RODRIGUE 2013b). Der schienengebundene Verkehr erbringt insgesamt eine

---

<sup>17</sup> Fahrzeugbestand Japans (siehe SBJ 2013a, S. 391; Passenger cars|Bevölkerungszahl Japans (siehe SBJ 2011, S.1).

jährliche Transportleistung von 394 Mrd. pkm (SBJ 2013a, S. 390), sein Anteil an der gesamten Personenverkehrsleistung des Landes liegt demnach bei fast 29 %. Das Bahnsystem wird seit der Privatisierung der *Japan National Railways* (JNR) im Jahr 1987 zu großen Anteilen von sechs der sieben rechtlich unabhängigen Nachfolgesellschaften betrieben (OBERMAUER 2001; SCHWEDE 1996). Das landesweite Terrain ist regional aufgliedert, wobei in jedem der sechs voneinander abgegrenzten Territorien eine Betreibergesellschaft für die Leistungserbringung im Schienenpersonenverkehr verantwortlich ist (in Städten gestaltet sich die Situation mithin etwas komplizierter) (LILL 2013). Diese Bahngesellschaften sind dabei jeweils sowohl in Besitz der Züge als auch der Infrastruktur. Zusätzlich existiert eine siebte aus der Privatisierung der JNR hervorgegangene Bahngesellschaft (*Nihon Kamotsu Tetsudō* (JR Kamotsu)), welche für den nationalen Gütertransport zuständig ist und dafür Nutzungsentgelte an die regionalen Bahngesellschaften zahlt. Eine Kooperation zwischen den sechs Betreibergesellschaften des Schienenpersonenverkehrs besteht im Hinblick auf Preise und Richtlinien, die sie in der eigens konstituierten *JR Group* vereinbaren. Des Weiteren sind vier jener sieben JNR-Nachfolger für den Betrieb der Hochgeschwindigkeitszüge *Shinkansen* verantwortlich. Mit der Eröffnung des ersten 515 km langen Streckenabschnitts für dieses Medium zwischen Tokio und Ōsaka („New Tōkaidō Line“; die Bezeichnung entstand in Anlehnung an eine bereits zu mittelalterlichen Zeiten bestehende Handelsroute an der Ostküste Japans (ITO ET AL. 1980) im Jahr 1964 begann unmittelbar vor den Olympischen Spielen in Tokio eine neue Ära im Schienenpersonenverkehr nicht nur in Japan, sondern weltweit. Japan läutete hiermit das Zeitalter des schienenseitigen Hochgeschwindigkeitsverkehrs ein und dominiert dieses Segment weltweit bis heute (vgl. RODRIGUE 2013b; RODRIGUE & SLACK 2013). Das neue Streckennetz für den bis zu 320 km/h schnellen Shinkansen (Beiname: *Bullet Train*) ist netztechnisch strikt vom Altnetz der Regional- und Güterzüge getrennt, es wurde als eigenständiges System kontinuierlich ausgebaut und beträgt gegenwärtig mehr als 2.300 km (vgl. Abb. 3). Der Shinkansen ist international für seine herausragende Pünktlichkeit, Zuverlässigkeit und Sicherheit bei gleichzeitig niedriger Störanfälligkeit bekannt (PETROVITSCH 2002; EVANS 2010). Dieser schienengebundene Hochgeschwindigkeitsverkehr stellt in Japan eine überaus konkurrenzfähige Alternative zum inländischen Luftverkehr, auf den etwa 5,4 % der Personenverkehrsleistung (mit leicht abnehmender Tendenz) entfallen (SBJ 2013a, S. 390; Deutschland: ca. 4,9 % (BMVBS 2012, S. 219). Doch nicht nur im Fernverkehr spielt der Shinkansen seine Stärken aus; täglich wird ebenso eine verhältnismäßig hohe Anzahl regionaler Berufs- und Studentenspendler befördert, die aufgrund der hohen Immobilienpreise in den Ballungszentren periphere oder suburbane Wohngebiete mit Shinkansen-Anschluss als Wohnorte bevorzugen. Allein von den geschätzten 37,2 Mio. Menschen der Metropolregion Tokio leben ca. drei Viertel in suburbanen Gebieten (UN-HABITAT 2013, S. 47). Die Ausstattung dieser Wohngebiete mit Haltestellen sowie die Anpassung an die morgendlichen und abendlichen Pendlerspitzen haben sowohl zur Einführung



**Abb. 3: Ausbaustufen und Status des Shinkansen-Streckennetzes im März 2011 (MLIT 2011)**

Abb. 3: Ausbaustufen und Status des Shinkansen-Streckennetzes im März 2011 (MLIT 2011)

speziell darauf ausgelegter Fahrpläne mit sehr hohen Taktfrequenzen beigetragen als auch den Einsatz von doppelstöckigen Geschosszügen („Max“) z. B. bei der Betreibergesellschaft *JR East* befördert (RODRIGUE 2013b).

Als effizienteste Variante der Raumüberwindung sind die öffentlichen Nahverkehrssysteme in den großen Ballungszentren Japans anzusehen. Die Städte Tokio, Ōsaka, Kyōto, Nagoya, Yokohama und Sapporo weisen sehr dicht ausgebaute U-Bahnnetze auf, welche die Hauptlast der täglichen Personenverkehrsleistungen bewältigen. Der Metropolenraum Tokio, der ca. ein Drittel der japanischen Bevölkerung beherbergt, verfügt seit 1927 über ein Metro-System, das gegenwärtig 305 km lang ist, 290 Stationen umfasst, täglich von 8,5 Mio. Fahrgästen frequentiert wird und damit das Weltgrößte seiner Art darstellt (UN-HABITAT 2013, S. 15 ff.; S. 46). Folglich werden etwa 80 % aller mit motorisierten Verkehrsmitteln zurückgelegten Wege in Tokio mit dem öffentlichen Nahverkehrssystem bewältigt (MCKINSEY & COMPANY 2010, S. 89).

### *Wirtschaftsverkehr*

Der Wirtschaftsverkehr (engl.: *commercial transport*) umfasst definitionsgemäß mehrere Segmente: den Personenwirtschaftsverkehr, den Dienst- und Geschäftsverkehr sowie den Güterverkehr (engl.: *freight transport*) (LENZ 2012, S. 62). Der „Güterverkehr“ als zwischenbetriebliche Beförderung von Gütern (Rohstoffe, Halb- und Fertigwaren) sowie als Versorgungstransport für Endverbraucher über den Handel als Mittler bzw. direkt zum Endverbraucher ist Gegenstand folgender Betrachtungen. In Japan dominiert ebenso wie in der gesamten EU und in Deutschland die Abwicklung des Güterverkehrs über die Straße. Auf ihr werden in Japan fast 64 % der 522 Mrd. Tonnenkilometer (tkm (SBJ 2013b) Güterverkehrsleistung – definiert als Produkt aus der jährlich transportierten Menge (Tonne) und der Entfernung (Kilometer) – erbracht. In Deutschland lag dieser Wert im Jahr 2008 bei rund 670 Mrd. tkm, wovon der Lkw in Deutschland einen Anteil von 69,2 % bestritt (DLR & SHELL 2010, S. 13). Im Gegensatz zum Personenverkehr spielt die Bahn bei Gütertransporten in Japan mit 4 % (hinter dem küstennahen Güterverkehr per Schiff [Kurzstreckenseeverkehr]: nahezu 32 %) nur eine marginale Rolle. Ihre systemimmanenten Vorteile (Zusammenstellung langer Züge, Planbarkeit und Pünktlichkeit von Direktzügen) kommen nur beim Transport bahnaffiner Massengüter zur Entfaltung, die sehr preissensibel sind, aber keine hohen Anforderungen an die zeitlichen Beförderungsleistungen stellen. Die hohe funktionale Spezialisierung und räumliche Arbeitsteilung der Produktionsprozesse verlangt in Japan jedoch nach termingenauen, fristgerechten Lieferungen von oftmals kleinteiligen, aber teilweise sehr hochwertigen, nicht schüttbaren Stückgütern (Güterstruktureffekt). Jene Güter werden vorrangig mit LKW transportiert, da diese aufgrund ihrer Flexibilität und des in Japan sehr feinmaschigen Straßennetzes häufig auch die peripher gelegenen Siedlungen und Produktionsstandorte erreichen können. Zudem ist die Schieneninfrastruktur aufgrund des ausgeprägten Personenverkehrs hochgradig ausgelastet. Die in vielen Nationen auch aus Umwelterwägungen angestrebte Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene ist in Japan kaum realisierbar, da weder genügend Gleise noch ausreichend zeitliche Puffer zwischen den dicht getakteten Regionalzügen bestehen (LIPSCY & SCHIPPER 2013, S. 256). Das Hafensystem Japans wird im Abschnitt zu Nagoya (riebene Entwicklung des Hafens.

*Physische Lagebedingungen, Hafengebiet und Industrie*) charakterisiert.

### *Zwischenfazit*

Das verkehrsräumliche System Japans ist ebenso wie die Siedlungsstruktur in hohem Maße durch die physisch-geographischen Bedingungen determiniert. Obwohl die Hauptlast des Personen- und Wirtschaftsverkehrs auch in Japan über das umfangreiche Straßensystem abgewickelt wird, darf diese weltweit gültige Beobachtung nicht über landesspezifische Eigenheiten im Verkehrssystem hinwegtäuschen, dazu gehören im Personenverkehr ausgeprägte Modal-Split-Anteile der Bahn infolge eines nur bedingt attraktiven sowie energieintensiven Pkw-Verkehrs

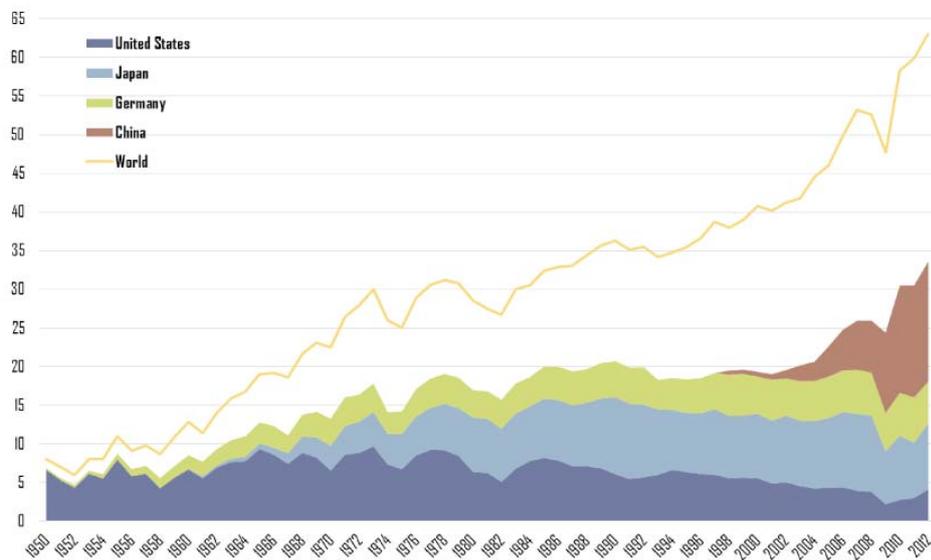
sowie infolge topographischer Hindernisse ungewöhnlich hohe Anteile der küstennahen Schifffahrt in dem ansonsten durch den LKW beherrschten Güterverkehrsmarkt.

## Grundzüge der japanischen Automobilindustrie

Unter den Top Drei der Global Player innerhalb der Automobilindustrie finden sich seit Jahren jeweils ein Vertreter aus den USA (*General Motors*), Deutschland (*Volkswagen*) und Japan (*Toyota*). Dies ist ebenso ein Hinweis auf die weltweit führenden Nationen in dieser Branche (vgl. Abb. 4). Ferner haben einige der größten Automobilkonzerne (OEM: *Original Equipment Manufacturer*) wie *Daihatsu*, *Honda*, *Mazda*, *Mitsubishi*, *Nissan*, *Suzuki* und *Toyota* ihren Ursprung in Japan (RENNHAK ET AL. 2013, S. 22).

Japanische Hersteller sind international als Innovationstreiber und Entwickler von Zukunftstechnologien bekannt, bspw. auf dem Gebiet ressourcenschonender Antriebstechniken und haben sich mit Hybrid-, Plug-In-Hybrid-, Elektro-, Brennstoffzellen einen Namen gemacht. Im Jahr 1997 gelang Toyota als erstem OEM die Serienproduktion einer elektrischen Antriebsmaschine im Hochvoltbereich mit der das Modell *Toyota Prius* ausgestattet wurde (SCHMITT ET AL. 2013, S. 178). *Mitsubishi*'s Modell *i-MiEV* gilt als das erste in Großserie hergestellte Elektrofahrzeug seit dem zweiten Weltkrieg. *Nissan* reiht sich mit dem Modell *Leaf* ebenfalls in die Liste von reinen Elektrofahrzeugen, die in Japan seriengefertigt werden, ein. Als Ursachen solcher Innovationen sind mehrere Faktoren zu berücksichtigen.

In Japan leben ca. 80 % der Menschen in einem verstärktem Umfeld (HEINEBERG 2006b, S. 307): Hier erhalten geräusch- und emissionsarme Fahrzeuge auf der Nachfrageseite eine besondere Aufmerksamkeit. Mit Berufung auf statische Veröffentlichungen der jeweils national zuständigen Behörden halten RENNHAK ET AL. (2013, S. 22) fest, dass im Jahre 2010 ca. 447.000 Hybridfahrzeuge verkauft wurden. Dies entspricht einem Anteil von 12,3 % am gesamten Pkw-



**Abb. 4: Automobilproduktion (in Mio.) in ausgewählten Ländern von 1950 bis 2012**  
(RODRIGUE 2013c)

Absatzmarkt. Im Vergleich dazu wurden in Deutschland im gleichen Zeitraum lediglich 10.661 Hybridfahrzeuge zugelassen. Weitere Ursachen für den Wandel sind die seitens der Regierung verabschiedeten Restriktionen (bspw. Abgasemissionsregeln), die zu den Strengsten der Welt gehören. Des Weiteren ist Japans das erste Land, in dem das *Top Runner*-Modell (u. a. in der Automobilindustrie) im Jahr 1998 umgesetzt wurde (BMU 2011; LIPSCY & SCHIPPER 2013, S. 253). Es handelt sich um einen produktbezogenen, umweltpolitischen Ansatz, „[...] der auf die Durchdringung des Marktes mit der umweltverträglichsten bzw. ressourcen- und/oder energieeffizientesten Technologie innerhalb einer bestimmten Produktgruppe abzielt“ (BMU

2011, S. 1). Dabei wird ein als vorbildlich angesehenes Produkt am Markt zum Standard erhoben. Da dieser Standard innerhalb eines definierten Zeitraums von allen Erzeugnissen der Produktgruppe erreicht werden sollte, ist von einer Beschleunigung des gesamten technischen Fortschritts und der Verbreitung besonders umweltfreundlicher Produkte auszugehen.

Japan verfolgt bis zum Jahre 2020 das ehrgeizige Ziel 30 bis 50 % der zugelassenen Fahrzeuge als *Next-Generation-Vehicle* (charakterisiert durch die oben genannten Antriebsstränge) abzusetzen (RENNHAK ET AL. 2013, S. 23). Japans Hersteller werden somit zur kontinuierlichen Technologieentwicklung angeregt. Doch nicht nur die Fahrzeugproduktion ist ein Ausdruck der ständigen Fortentwicklung. Japans Automobilhersteller haben auch durch eine Reihe von Innovationen in der Organisation der Produktion neue Maßstäbe gesetzt und so in der Vergangenheit eine internationale Vorreiterrolle innerhalb der Automobilindustrie eingenommen. Letzteres wird im nächsten Abschnitt am Beispiel von Toyota beschrieben. Die Automobilindustrie Japans verfügt zudem über eine ausgeprägte Zulieferindustrie. Unternehmen wie *Sanyo/Panasonic* oder *Toshiba* gelten speziell in der Batterietechnologie als weltweite Vorreiter (RENNHAK ET AL. 2013, S. 22). Gleichzeitig hat sich in diesem Zusammenhang ebenso die Verwundbarkeit des Systems der japanischen Automobilindustrie gezeigt. Die Breite von Wertschöpfungsnetzwerken ist bei japanischen Herstellern oft gering, da sie das *Single Sourcing* bei der Beschaffung ihrer Zulieferkomponenten favorisieren. Das bedeutet, dass sie auf lediglich einen Lieferanten pro Teil oder Baugruppe setzen. Die dazugehörige räumliche Zulieferstruktur ist häufig regional organisiert. Vorteilhaft ist, dass sich hierdurch zwar Mengenrabatte aushandeln und auf Dauer angelegte Partnerschaften realisieren lassen (HEISERICH ET AL. 2011, S. 166; BATHELT & GLÜCKLER 2012, S. 414). Allerdings birgt diese Abhängigkeit auch Risiken: Als z. B. in Folge eines Erdbebens im Jahr 2007 bei der *Riken Corp.*, einem Hersteller von Kolbenringen, für eine Woche die Fertigung brachlag, standen bereits nach wenigen Stunden die Bänder von Toyota still, da sie ihre Kolbenringe exklusiv von diesem Unternehmen bezogen (WERNER 2013, S. 161).

Die weltweite Automobilindustrie ist durch eine hohe Konkurrenzsituation und entsprechenden Marktberaumungseffekten geprägt. Die OEMs sind in ein globales Umfeld eingespannt. Hersteller, Zulieferer und Dienstleister müssen sich ständig auf Veränderungen seitens international und national variierender Reglementierungen und Richtlinien sowie sich wandelnde Kundenanforderungen einstellen (WALLEN TOWITZ ET AL. 2009). Von ehemals 52 selbstständigen Herstellern von Automobilen im Jahr 1964 reduzierte sich die Anzahl – ohne Berücksichtigung neu aufkommender Unternehmen in ehemals planwirtschaftlich orientierten Ländern wie China – auf 19 Anbieter Ende der 1990er Jahre (SCHMIDT & HARTMANN 2013, S. 389). Die Konsolidierungsprozesse zwangen und zwingen die OEMs zu Reaktionen und Gegenmaßnahmen: Um weiterhin die hohen Kosten für Forschung und Entwicklung verbrauchsarmer, konventioneller und/oder alternativer Antriebe bewältigen zu können, finden häufig horizontale Kooperationen in Form von Joint Ventures oder Strategischer Allianzen zwischen den Automobilproduzenten Anwendung. Dadurch können im Verbund Skaleneffekte realisiert und der Kapitalbedarf für den einzelnen OEM gesenkt werden (KASPERK & DRAUZ 2013, S. 123). Auch japanische OEMs sind in vielfältiger Weise Kooperationen mit fremden Herstellern eingegangen: PSA (*Peugeot Société Anonyme* bzw. *Peugeot* und *Citroën*) entwickelt gemeinsam mit *Mitsubishi* Elektroantriebe, *Renault* und *Nissan* sind ebenfalls Partner in einem französisch-japanischen Verbund (SCHMIDT & HARTMANN 2013). Darüber hinaus kooperieren auch einige deutsche Hersteller mit japanischen OEMs. *BMW* und *Toyota* beschlossen im Jahr 2012 bspw. einen Kooperationsvertrag zur gemeinsamen Forschung an der Lithium-Ionen-Batterietechnologie (TOYOTA MOTOR CORPORATION 2012). Der letztgenannte OEM hat während der 1970er Jahre eine Reihe innovativer Maßnahmen zur effizienten Gestaltung des Produktionsprozesses eingeführt, die heute sowohl in der akademischen als auch populärwissenschaftlichen Literatur unter der Begrifflichkeit *Lean Production* (bzw. speziell: *Toyota Production System* [TPS]) firmieren und weltweit nicht nur von Unternehmen der Automobilbranche nachempfunden wurden.

## Die Organisation des Produktionsprozesses bei Toyota

Zweiter Programmpunkt an diesem Exkursionstag war eine Führung durch das *Takaoka*-Produktionswerk der *Toyota Motor Corporation* in Toyota City, Aichi. Für die Reisegruppe lag das Interesse vor allem am Toyota-Produktionsprinzip, welches an dieser Stelle basierend auf Erkenntnissen aus der Literatur und aus unseren Besuchseindrücken beschrieben wird.

Nach einem kurzen Empfang seitens unserer Tourguides erhielten wir einen kompakten Aufriss zur Unternehmensgeschichte von Toyota. Der heutige Automobilbauer ist im August 1937 aus der *Toyoda Spinning & Weaving Co.* hervorgegangen, die bereits 1918 von *Sakichi Toyoda* gegründet wurde (TOYOTA MOTOR CORPORATION 2013). Wie sich aus dem Namen bereits ableiten lässt, war die Firma einst in der Textilverarbeitung aktiv. Dabei hat ihr Gründer mit der Erfindung eines automatisch operierenden Webstuhls nicht nur entscheidend zur Qualitätssteigerung bei Textilerzeugnissen beigetragen, sondern durch die Integration einer Vorrichtung zur automatischen Erkennung und Behebung von Produktionsfehlern den Grundstein für die Entwicklung des Toyota-Produktionssystems gelegt. Dieses System basiert auf zwei Säulen. Eine wird durch den japanischen Begriff *jidoka* beschrieben. Darunter ist das automatische Entdecken und Beheben von Produktionsfehlern zu verstehen, das mit dem etwas sperrig anmutenden Begriff der autonomen Automation zu übersetzen ist (OHNO 1993). Die Umsetzung dieser Leitidee erfolgt dabei sowohl auf technologischer als auch auf personeller Ebene. Im Fertigungsprozess von Toyota-Fahrzeugen sind Vorrichtungen verbaut, die über sensorische Identifikationsmechanismen die Qualität des im Arbeitsschritt entstandenen Teils überprüfen sollen (jap.: *poka-yoke*). Solch eine Technik kommt bevorzugt während technologieintensiver Produktionsschritte eines Fahrzeugs wie bspw. dem Pressvorgang der Karosserie, der Schweißung der Rohpressung sowie des Tauchgangs in Lackfarbe zur Anwendung.

Gleichzeitig sind die Montagemitarbeiter am Fließband angehalten, die Fertigungslinie bei etwaigen Produktionsfehlern anzuhalten, um so das fehlerhafte Teil vor dessen Weiterverarbeitung aus dem Fertigungsprozess zu ziehen. Dadurch sollen unnötige Reparaturleistungen bei der Endinspektion bzw. Reklamationsansprüche durch Abnehmer vermieden werden (OHNO 1993). Auf Griffhöhe ist eine Reißlinie über dem Fertigungsband angebracht, durch deren Betätigung der Schichtleiter bestellt wird (siehe Abb. 5). Gemeinschaftlich soll an der Behebung des Problems gearbeitet werden; auf diese Weise wird deutlich, dass Teamarbeit bei Toyota integraler Bestandteil sowohl des Entwicklungsprozesses (DAFT ET AL. 2010) als auch des Fertigungsverlaufs ist (DOHSE ET AL. 1984; WOMACK ET AL. 1990; OHNO 1993). Die vom Fertigungsstopp betroffene Belegschaft kann sich in der Werkshalle auf einer *andon* (Anzeigetafel), die in ampelartiger Farbkodierung die betreffende Arbeitsstation gelb oder rot markiert, über die Problemlage informieren.



## Abb. 5: Modellierung des Montagebands im Toyota-Produktionsprozess

(PARZONKA 2013)

Die zweite Säule des Toyota-Produktionssystems wird durch ein Organisationsprinzip beschrieben, welches dafür verantwortlich ist, dass das richtige Arbeitsteil zum rechten Zeitpunkt in der benötigten Menge am konkreten Arbeitsplatz bereit steht (OHNO 1993). Der große Vorteil, den das Unternehmen durch die Umsetzung dieses Fließverfahrens realisieren kann, liegt in der beinahe vollständigen Auflösung von Lagerbeständen begründet; ein Kostenvorteil, der dem damals verantwortlichen Produktionsleiter *Taiichi Ohno* bei Werksbesuchen amerikanischer Hersteller und vor dem Hintergrund der Flächenknappheit in Japan bewusst wurde (OHNO 1993). Zu diesem Zweck erdachte er das *kanban*-System, darunter sind Informationstafeln zu verstehen sind, die dem jeweils vorgelagerten Arbeitsschritt die Art und Menge der benötigten Teile mitteilen; so entnimmt der nachfolgende Arbeitsschritt nur die Menge an Material, die tatsächlich für die Fertigung gebraucht wird. Der Informationsfluss funktioniert heutzutage über Strichcodierungen und elektronische Weitergabe, die den Papierausdruck ersetzt haben (OHNO 1993).

Um die Lagerbestandsauflösung umsetzen zu können, darf das *kanban*-System jedoch nicht nur firmenintern begrenzt sein, sondern muss sich vielmehr auf die gesamte Zuliefererkette ausweiten. Koordinationsschwierigkeiten stellen dabei ein ernstzunehmendes Problem dar. Toyota gelang es vormals interne Zuliefervorgänge an quasi-unabhängige Zulieferunternehmen auszulagern, an denen Toyota einen Eigenkapitalanteil besitzt (WOMACK ET. AL. 1992; NEUMANN 1996). Ein Zulieferer-*kanban* ist folglich durch den Namen des Zulieferers, die Lieferdestination und eine Beschreibung des benötigten Teils charakterisiert. Wie uns die Besichtigungsleiterin informierte, werden 90 % der für die Montage benötigten Komponenten durch Zulieferer bezogen. Davon befinden sich 80 % in einem Umkreis von einer Autostunde vom *Takaoka*-Werk. Die angelieferten Teile werden bei der Lieferannahme im Werk vorsortiert, so dass die Komponenten in der Montagereihenfolge und der für die Montage benötigten Menge vorliegen (Diese Strategie fungiert firmenintern unter dem Begriff *set parts supply* [SPS]).

Ein weiterer Gegenstand der akademischen Diskussion und der Werksführung waren die Arbeitsbeziehungen bei Toyota. Laut NEUMANN (1996) sind diese durch eine lebenslange Beschäftigungsgarantie für die Stammebelegschaft, Möglichkeiten zur Karriereentwicklung, hohe Einsatzflexibilität der Arbeitskräfte, informelle Konsultationsmechanismen sowie kooperative Betriebsgewerkschaften geprägt. Einige dieser Merkmale ließen sich im Laufe der Führung bestätigen. So wurden wir informiert, dass die Ausbildungsdauer sechs bis neun Wochen umspanne, wovon drei zur Einführung in die Firmenphilosophie und drei bis sechs Wochen zum *on-the-job* Training genutzt würden. Toyotas Montagebelegschaft werde dabei im Geiste des *Genchi-Gembutsu*-Prinzips gelehrt, was mit „go and see for yourself“ übersetzt werden kann und die Priorisierung einer praxisorientierten Lehre beinhaltet. Für den Berufseinstieg am Montageband bedürfe es somit keinerlei spezifischer Anforderungen.

Der Aufstieg bei Toyota ist maßgeblich über das Senioritätsprinzip geregelt (DOHSE ET AL. 1984; OHNO 1993). *Team Leader* wird, wer mindestens drei Jahre in der Montage beschäftigt war. Nach fünf bis zehn Jahren kann sich dann die Beförderung zum *Group Leader* anschließen, woraufhin nach zwanzig Jahren die Erhebung zum *Chief Leader* folgen kann. Der durchschnittliche Durchlauf bei der Karriereentwicklung startet am Montageband und vollzieht sich erst später mit der Qualifizierung zum Leader. Nach Beendigung der Tätigkeiten bei Toyota werden Pensionsansprüche über die betriebseigene und nationale Rentenversicherung geregelt.

Die Arbeitszeiten im Takaoka-Werk verlaufen in zwei Schichten. Die erste Schicht beginnt um 06:25 Uhr und endet um 15:00 Uhr, die zweite Schicht startet eine Stunde später und wird um 00:15 Uhr abgeschlossen. Dazwischen sind Pausen in unterschiedlichen Abständen getaktet. Der Urlaubsanspruch der Mitarbeiter erschöpft sich in den neun gesetzlichen Feiertagen sowie in etwa 10-20 Urlaubstagen pro Jahr, wobei sich deren genaue Anzahl nach Dauer der Betriebszugehörigkeit und Rangordnung in der Firmenhierarchie bestimmt.

## Nagoya

### *Überblick, historischer Abriss und derzeitige Bedeutung*

Nagoya (oft auch Chūkyō genannt - "Mittlere Hauptstadt") ist mit 2,26 Mio. Einwohnern (CON 2013a) nach Tokio, Yokohama und Ōsaka die viertgrößte Stadt Japans und bildete den Schlusspunkt des zehnten Exkursionstages. Die sich über eine Fläche von 326,43 km<sup>2</sup> (CON 2013a) erstreckende Stadt ist zwar eine industriell geprägte, aber moderne Großstadt, die sich im Vergleich zu anderen japanischen Städten durch einige Besonderheiten in der Stadtstruktur auszeichnet. Ursächlich hierfür sind verschiedene Faktoren, die gravierende Einschnitte in der Stadtentwicklung erzeugten. Massive physisch-geographisch (bspw. der Isewan-Taifun/Great Ise Bay Typhoon 1959) und anthropogen (Zweiter Weltkrieg) bedingte Zerstörungskräfte wirkten auf die Stadt ein (OYA 1970, S. 27; HAYASHI 1992, S. 18; CON 2008a). Dennoch erhält Nagoya von HAYASHI paradoxerweise das Prädikat als „[...] best planned of major Japanese Cities“ (1992, S. 18). Folglich verdient Nagoya in mehrerlei Hinsicht eine genauere Beachtung, Betrachtung und Erkundung sowohl während einer Exkursion als auch in einer wissenschaftlichen Abhandlung. Basierend auf der leitenden Zielstellung, den Erkenntnissen der Exkursion und den Hinweisen aus der Literatur wird versucht die These von HAYASHI zu reflektieren, indem im Folgenden verschiedenste Facetten von Nagoya vorgestellt werden. Zunächst erfolgt ein kurzer historischer Abriss, bevor die wesentlichen naturräumlichen Lagebedingungen, das Hafengebiet und die Industrieentwicklung näher gebracht werden und schließlich jene Kenntnisse eine Zusammenführung in einer Diskussion der Spezifika der Stadtgenese von Nagoya erfahren. Nagoya ist gegenwärtig das gesellschaftliche, politische und wirtschaftliche Zentrum der 21.562 km<sup>2</sup> großen und 11,36 Mio. Einwohner umfassenden Metropolregion Nagoya<sup>18</sup> (auch: „Nagoya Metropolitan Area“ oder „Chukyo Metropolitan Area“) sowie Verwaltungssitz der Präfektur Aichi (EDINGTON 1999; ZHENG ET AL. 2012, S. 99). Die einst typische, während der Feudalzeit entstandene Burgstadt (*jōka-machi*) blickt auf eine 400-jährige Historie zurück (HEINEBERG 2006b, S. 311). Eine nennenswerte Bedeutung erlangte die Stadt erstmals, als im Jahr 1612 die *Tokugawa*-Dynastie ihre Burg (*Nagoya Castle*) fertigstellte und damit ihre Herrschaft über die umliegende Provinz Owari baulich manifestierte (CON 2008b). Eine Bevölkerungszahl von 100.000 bereits in den 1620er Jahren bezeugt das rasche Wachstum der Stadt (ZÖLLNER 2006, S. 60). Das *Tokugawa*-Shogunat residierte hier bis zur Wiedererlangung der Macht seitens des Kaisers im Jahr 1868 (*Meiji*-Restauration) und der damit verbundenen Machtübergabe an die Zentralregierung in Edo (heute Tokio). Infolge der Auflösung dieser Feudalordnung geriet ihr räumliches Abbild, die klassische japanische Burgstadt mit ihrer charakteristischen Abfolge der Wohnstandorte<sup>19</sup> in eine massive Restrukturierungsphase. Die kapitalistisch-bürgerliche Stadtentwicklung mit Citybildung, Entstehung mehrgeschossiger Wohnhäuser, Flächenzuwachs, sozialräumlicher wie funktionaler Gliederung etc. setzte ein (SCHÖLLER 1968, S. 13 f.; HEINEBERG 2006b, S. 312; BÄHR & JÜRGENS 2009, S. 206). Des Weiteren öffnete sich Japan nach jahrhundertelanger Isolation politisch wie wirtschaftlich nach außen. Eine darauffolgende Intensivierung bilateraler Handelsbeziehungen mit dem Ausland förderte zu Beginn des 20. Jahrhunderts auch die weiter unten beschriebene Entwicklung des Hafens.

### *Physische Lagebedingungen, Hafengebiet und Industrie*

Nagoya befindet sich auf der ausgedehnten und fruchtbaren Nobi-Ebene, wobei im Osten das Chubu Gebirge anschließt, dessen höchster Berg, der Vulkan Fuji-san, am folgenden

---

<sup>18</sup> Dazu zählen alle Städte innerhalb eines Umkreises von 50 km um Nagoya (HAYASHI ET AL. 1994, S. 57).

<sup>19</sup> „Die Nähe zur Burg bildete auch den sozialen Rang der Bewohner ab [...]“ (RUSSO 2008, S. 1); Näheres auch bei BÄHR & JÜRGENS 2009, S. 206

Exkursionstag wortwörtlich mit seinen 3.776 m über NN den Höhepunkt der Exkursion darstellte. Die Lage an der durch Reliefzerstückelung, Kleinkammerung und Meeresdurchdringung charakterisierten Ostküste und an der sich zum Pazifik hin öffnenden Ise-Bucht stellt sowohl einen natürlichen Vulnerabilitätsfaktor als auch wirtschaftsgeographischen Standortvorteil dar. Die durch den Isewan-Taifun verursachten, verheerenden Zerstörungen (Überschwemmungen und Sturmschäden) veranschaulichten in gravierender Art und Weise die mit dieser Lage verbundenen Gefahrenpotenziale. *Vice versa* nutzt Nagoya eben genau diesen Standort, um seit 1907 über ein flächenintensives Hafengebiet intensive Außenhandelswirtschaftsbeziehungen zu realisieren (CON 2008b). Nagoya ist damit in das internationale System des Seeverkehrs eingebunden, auf welches beträchtliche 2/3-80 % des Weltgüterhandels entfallen (vgl. ARL 2011, S. 3; RODRIGUE ET AL. 2013). Dabei werden jährlich etwa 2,7 Mio. der zum Symbol der Globalisierung gewordenen Standard-20-Fuß-Container umgeschlagen und so nimmt der Hafen Nagoyas in gängigen Containerhafen-Rankings einen international eher unbedeutenden 49. Rang noch hinter den nationalen Konkurrenzhäfen Tokio, Yokohama und Kobe ein (vgl. WORLD SHIPPING COUNCIL 2013). Im Cargo-Durchsatz jedoch rangiert der Hafen Nagoyas mit 203 Mio. Tonnen pro Jahr im nationalen Vergleich erstaunlicherweise auf Platz 1. Hieran wird die Fokussierung auf Masse- und Volumengüter deutlich. Exportiert werden neben industriellen Maschinen insbesondere Stähle, Gummi-Erzeugnisse, Automobilkomponenten sowie komplett gefertigte Automobile (CON 2013a). Das Hinterland des Hafens ist – trotz der sehr dispersen Produktionsstruktur der Automobilindustrie in Japan – insbesondere mit Toyota City das Rückgrat der japanischen Automobilfertigung. Speziell die Erfordernisse einer *Just-in-time*-Organisation dieser Industrie haben dazu geführt, dass die räumliche Nähe zwischen OEMs wie Toyota sowie deren Zulieferern von anspruchsvollen Komponenten und Systemen einen erheblichen Stellenwert erlangte und sich so eine Industrieballung mit einer technisch flexiblen Massenproduktion herausbildete (BATHELT & GLÜCKLER 2012, S. 414; BRAUN & SCHULZ 2012, S. 4). Konsequenterweise nimmt der Hafen damit die Spitzenposition hinsichtlich japanischer Automobilexporte ein. Dies wurde auch während der Exkursion deutlich. Da ein Zwischenhalt im Hafen nicht auf dem Exkursionsprogramm stand, wurden während der Busfahrt mit exzellentem Blick aufs Hafengebiet die Funktionen des Hafens erörtert. Hier wurde die *Gateway*-Funktion des Hafens hinsichtlich der Automobilexporte ersichtlich. Auf dem Areal waren die in ihrer Form sehr typischen Automobiltransportschiffe sowie großflächige Parkplätze mit Neuwagen zu erkennen. Erstere sind eindeutige Hinweise darauf, dass diese sogenannten *RoRo*-Schiffe mit Hilfe einer sehr personalintensiven Vorgehensweise über ihre Bugklappen im *Roll-on-Roll-off*-Verfahren (RoRo) mit den in der Metropolregion Nagoya produzierten Neuwagen beladen werden und anschließend den Export dieser Fahrzeuge nach Kontinentalasien, Amerika und Europa vollbringen (vgl. Abb. 6).



**Abb. 6: RoRo-Schiff und zu verladende Neuwagen für den Export im Hafen Nagoyas**  
(PARZONKA 2013)

Hauptabnehmer der aus dem Hafen Nagoyas exportierten Güter sind China, Saudi Arabien, die USA, die VAE und der Oman. Der Warenwert der Exportgüter ist mit über 9 Bio. Yen (knapp 65 Mrd. Euro) mehr als doppelt so hoch wie der Wert importierter Güter (4,3 Bio. Yen) und sorgt somit für einen massiven Außenhandelsüberschuss (CON 2013a). Über den Hafen importierte Güter sind vorrangig Flüssigerdgas, Eisenerz, Rohöl und Kohle. Diese Angaben des Hafenbetreibers ließen sich auch mit unseren Beobachtungen verknüpfen. Die Herkunftsländer dieser Einfuhrwaren sind Australien, China, Qatar, Saudi Arabien und die USA. Aus diesem Zusammenhang wird auch ersichtlich, weshalb Nagoya ein wesentliches Element der Tōkaidō Megalopolis, dem stark industrialisierten Städteband an der Ostküste Japans, ist. Mit Rückgriff auf unseren Besuch des Stahlwerks der *Nippon Steel & Sumitomo Metal Corporation* am dritten Exkursionstag ließen sich auch im Hafengebiet von Nagoya bspw. Werke der Eisen- und Stahlindustrie erkennen. Für diese in hohem Maße rohstofforientierte Industrie gilt nach wie vor die Anwendbarkeit der klassischen, auf wenige Entscheidungsparameter reduzierte Industriestandorttheorie von Alfred WEBER, die für derartige Gewichtsverlustmaterialien wie Eisenerz den effizientesten Weiterverarbeitungs- bzw. Produktionsstandort am Fundort des Rohstoffs (bzw. in diesem Fall stellt der Hafen als Import-Gateway den Quasi-Fundort dar) ausweist (HEINEBERG 2006a, S. 160 ff.; KULKE 2009, S. 78 ff.; HAAS & NEUMAIR 2010, S. 133 ff.; BATHELT & GLÜCKLER 2012, S. 150 ff.; LIEFNER & SCHÄTZL 2012, S. 25 ff.).

Trotz einer strengen Neuausrichtung der japanischen Währung („Endaka“) ab Mitte der 1980er Jahre mit weitreichenden Auswirkungen auf die Beschäftigtenstrukturen des Landes – EDINGTON spricht gar von der Entstehung einer neuen Geographie der japanischen Wirtschaft und Arbeitsmärkte) und zunehmender Erwerbszahlen im Dienstleistungssektor Tokios, Ōsakas und Nagoyas (EDINGTON 1994, S. 521) – blieb der industrielle Sektor weiterhin die maßgebliche Triebkraft der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit (EDINGTON 1999, S. 312; ZHENG ET AL. 2012, S. 102). Die industrielle Basis von Nagoya war zu Beginn des 20. Jahrhunderts von traditionellen Zweigen wie der Uhrenherstellung, der Textilerzeugung, der Nahrungsmittelindustrie, der Bau- und Nutzholzerzeugung oder von Keramikerzeugnissen geprägt, obwohl die Region gegenwärtig auch nach wie vor eines der industriellen Zentren Japans ist, hat sich die Grundlage gravierend hin zu modernen Industriezweigen wie Elektronikgütern, Flugzeugen, Chemie und nicht zuletzt Eisen- und Stahl sowie Automobilen verändert (HAYASHI 1992, S. 19; EDINGTON 1999). Passend dazu bescheinigen BÄHR & JÜRGENS den japanischen Städten im Generellen eine „[...] nachholende Entwicklung in Richtung Industriestadt aufgrund westlicher Vorbilder“ (2009, S. 206).

*Reorganisation der Innenstadtstruktur*

Während nahezu alle Siedlungen Japans aufgrund der Nähe zum pazifischen Feuerring mit der ständigen Gefahr eines Erdbebens konfrontiert sind, so ist Nagoya darüber hinaus aufgrund der Lage an der Ise-Bucht durch ein besonderes Maß an Vulnerabilität gekennzeichnet. Nicht zuletzt der große Taifun von 1959, der mit seinen inhärenten Zerstörungskräften (Sturm und Überschwemmungen) die Stadt heimsuchte und die Verletzlichkeit von gebauter Stadtstruktur und menschlichem Leben offenbarte war ein willkommener Anlass, der der Stadtplanung den Anstoß gab, eine deutliche Verbesserung der widerstandsfähigen, strukturstabilen bzw. regenerativen baulichen Strukturen innerhalb der Stadt zu etablieren (Resilienz-Begriff in Anlehnung an BÜRKNER 2010, S. 6). Ein weiteres einschneidendes Ereignis im Hinblick auf die Stadtentwicklung war der bereits genannte Zweite Weltkrieg (HEINEBERG 2006b, S. 314). Ebenso wie die Lagesituation der Stadt in der Ise-Bucht erwies sich auch dieser Krieg als eine Medaille mit zwei Seiten für Nagoya. Im Vorfeld und während des Krieges profitierte die Stadt durch ihren wesentlichen Beitrag (mehr als 60 %) zur nationalen militärischen Luftfahrtindustrie (HAYASHI 1992, S. 20). Die Kehrseite bildeten Bombenangriffe der Amerikaner, wodurch allein in Nagoya eine halbe Million Einwohner ihr Leben verloren und über ein Viertel der Stadtfläche dem Erdboden gleichgemacht wurde (HAYASHI 1992, S. 20; SORENSEN 2002, S. 160). Diese Bürde nutzte Nagoyas Stadtregierung für einen Neustart, um die zuvor aufgrund des raschen Stadtwachstums entstandene Zersiedlung mit ungeordneten Strukturen zu bereinigen und einen „radical plan for recovery and reconstruction“ (HAYASHI 1992, S. 18) anzulegen. Jene Zäsuren ermöglichten der Stadt die Umsetzung radikaler Stadterneuerungspläne und -instrumente. Insbesondere die Innenstadt Nagoyas wurde seitens der städtischen Behörden und des nationalen Bauministeriums<sup>20</sup> als Katastrophengebiet klassifiziert und in fünf Aufbauzonen mit spezifischen Bauvorschriften unterteilt. (OYA 1970, S. 27). Dieser radikale Stadterneuerungsplan, welcher eine Fläche von ca. 3.500 ha umfasste (SORENSEN 2002, S. 160), wurde mit Hilfe des stadtplanerischen Instruments des *Land readjustments* (LR) (Bodenumlegung) umgesetzt. Da über 65 % der damaligen Stadt als Bodenumlegungsareal festgeschrieben waren (HOHN 2000, S. 221) und sich die gegenwärtig vorzufindende Innstadtstruktur Nagoyas auf eine konsequente Anwendung des LR zurückführen lässt, neigen BÄHR & JÜRGENS gar zu der Ansicht, Nagoya als eine „Stadt der Bodenumlegung par excellence“ (2009, S. 208)<sup>21</sup> zu bezeichnen.

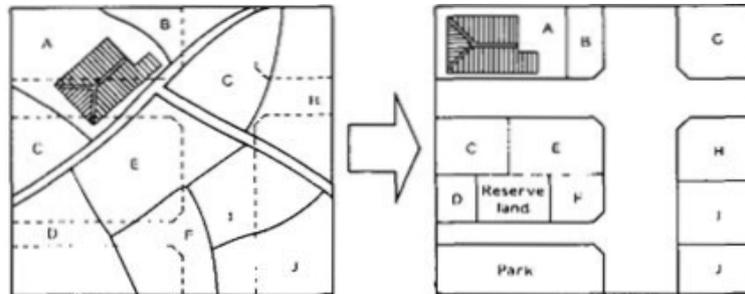
Obwohl die erstmalige Anwendung dieses Instruments auf japanischem Boden mit dem Ziel des Wiederaufbaus der suburbanen Stadtgebiete Tokios und Yokohamas bereits nach dem großen Kanto-Erdbeben von 1923 stattfand, erfuhr die Umsetzung des LR insbesondere dank der Revisionen des japanischen Stadtplanungsgesetzes von 1954 (*Land Readjustment Act*) und 1968 (*City Planning Law*) eine rasche Verbreitung (SCHNIDMAN 1988, S. 3; SORENSEN 2000, S. 52 f.; SORENSEN 2002, S. 159; BÄHR & JÜRGENS 2009, S. 208). Die u. a. in Deutschland entwickelte Grundidee des *Land readjustment* (ISHIDA 1986) wurde im 20. Jahrhundert in zahlreichen japanischen Stadtregionen angewandt und erfuhr hierdurch eine landestypische Note. Das resultierende „model of the Japanese LR“ (SORENSEN 2000, S. 51) wurde weltweit und insbesondere im asiatischen Raum von Wissenschaft und Praxis rezipiert und adaptiert (ebd., S. 51 f.). Der Kerngedanke des LR ist sämtliche innerhalb eines definierten Gebiets gelegenen Flächen rechnerisch zu einer Umlegungsmasse zu vereinigen. Involviert sind hierbei alle Grundstückseigentümer. Bei öffentlich initiierten LR-Projekten wird zwar um die Zustimmung aller Beteiligten geworben, doch ist diese mitnichten eine Voraussetzung zur Durchsetzung eines solchen Verfahrens (SORENSEN 2000, S. 54). Es entsteht eine „virtuelle“ Umlegungsmasse, woraus – und das ist der Kern dieser Methode – Flächen ausscheiden, die zukünftig für öffentliche Zwecke wie Verkehrsflächen, soziale Infrastruktur oder Grünflächen vorgesehen

---

<sup>20</sup> Verglichen mit dem räumlich ausdifferenzierten Planungssystem Deutschlands mit großen Spielräumen für Institutionen auf Landes- und Kommunalebene kommt den nationalen Behörden im Allgemeinen sowie dem Bauministerium Japans im Besonderen eine sehr viel wichtigere Bedeutung zu.

<sup>21</sup> Zwei internationale in Nagoya abgehaltene Konferenzen (1982 und 1985) im Hinblick auf eine mögliche Übertragbarkeit dieses Bodenordnungsinstrumentes auf wachsende Verdichtungsräume in Entwicklungs- und Schwellenländer verdeutlichen ebenfalls die Beispielfunktion der Stadt (SORENSEN 2000, S. 56).

sind. Die verbleibende Fläche ist die für Privateigentümer zur Verfügung stehende Verteilungsmasse. Entsprechend der von jedem Einzelnen beigesteuerten Einwurfsmasse entsteht ein individueller Anspruch auf einen Flächenanteil aus der Verteilungsmasse. Konsequenterweise steht jedem Einzelnen durch die Umwidmung ehemaliger Privatflächen in öffentliche Flächen (Umlegungsmasse > Verteilungsmasse) nun weniger Fläche als ursprünglich eingebracht zur Disposition (HAYASHI 1992).



**Abb. 7: Kerngedanke des *Land readjustments* (Links: vorher; Rechts: nachher)**  
(HAYASHI 1992, S. 25)

Doch jener Nachteil – so die Argumentation der Befürworter dieser Methode – wird durch die infrastrukturelle Aufwertung des Gesamtgebiets aufgewogen, von der schlussendlich jeder Beteiligte profitiert (SCHNIDMAN 1988, S. 2; HAYASHI 1992, S. 24). In Nagoya hat sich im Ergebnis der Umsetzung des LR-Verfahrens eine für japanische Verhältnisse sehr strukturierte Innenstadt herausgeprägt. Sie ist charakterisiert durch ein nahezu rechtwinkliges Straßennetz, deren Hauptmagistralen zwei jeweils 100 m breite, sich kreuzende Boulevards mit mehrspurigen Fahrbahnen bilden. Das gesamte Straßennetz Nagoyas ist mit 6.336 km (CON 2013a) dabei sehr umfangreich. Berlin mit ca. 2,7-facher Stadtfläche Nagoyas (ca. 892 km<sup>2</sup> (AFSBB 2013)) verfügt im Vergleich „lediglich“ ein Straßennetz von ca. 5.400 km (SENSTADT 2011, S. 22). Ebenso wie auf nationaler Ebene sollte aber auch hier nicht vorschnell auf eine hohe Pkw-Abhängigkeit der Bevölkerung Nagoyas geschlossen werden. Im Gegenteil: Korrespondierend mit Berlin zeichnet sich Nagoya durch eine im nationalen Vergleich niedrige Pkw-Besitzquote aus (Nagoya: 364 Pkw pro 1.000 Einwohner<sup>22</sup>; Berlin: ca. 324 Pkw pro 1.000 Einwohner (SENSTADT 2011, S. 13)). Des Weiteren war in der Stadtstruktur Nagoyas im Vergleich zu anderen erkundeten, japanischen Städten auffallend, dass häufig explizit Radwege existieren. Zudem ist die in Nord-Süd-Richtung verlaufende, mehr als 100 m breite *Hisaya-odori* (wichtige Hauptstraße) durch einen mittleren Grünstreifen charakterisiert. Dies ist deshalb hervorzuheben, da Grünflächen und öffentliche Parkanlagen bei der (Neu-)Planung Nagoyas gezielt berücksichtigt wurden und heute ca. 15 % der Stadtfläche ausmachen (CoN 2013a). Neben der transportmittelübergreifenden Verkehrsfunktion werden der *Hisaya-odori* sowie der in Ost-West-Richtung (*Wakamiya-odori*) verlaufenden Hauptmagistrale auch Funktionen der Katastrophenprävention zuteil. Hier zielte die Stadtplanung darauf ab, im Falle einer erneuten Katastrophe über Fluchtwege zu verfügen und so die Widerstandsfähigkeit, Selbstregulationsfähigkeit und Robustheit der Stadt zu erhöhen. Darüber hinaus wurden für jeden Stadtteil Karten für die Bevölkerung erstellt, die über Notunterkünfte und Hilfseinrichtungen im Ernstfall informieren (CoN 2013b). Komplettiert wird das multimodale Verkehrssystem Nagoyas seit 1976 in der für japanische Städte typischen Tradition des Betriebs eines effizienten und umfassenden U-Bahnsystems, das täglich über 1,15 Mio. Fahrgäste bedient (SCHÖLLER 1976, S. 109; CON 2013a).

Als im Jahr 1962 in Japan die ursprünglich in Hinblick auf Erdbebengefahren festgelegte Bauhöhengrenze von 32 m abgeschafft wurde, erlangte das Streben nach vertikalen Raumdominanten dank moderner Beton- und Stahlskelettbauweisen massiv an Bedeutung. Seitdem haben sich in den Stadtzentren Tokios, Ösakas, Nagoyas u. v. a. Skylines

<sup>22</sup> Berechnung basierend auf den Angaben in CON (2013a): 822.000 Pkw auf ca. 2,26 Mio. EW in Nagoya.

aneinandergereihter Hochhäuser gebildet. In Nagoya wird dies u. a. an den während der letzten 15 Jahre fertiggestellten *Mode Gakuen Spiral Towers*, dem *Nagoya Lucent Tower* sowie den *JR Central Towers* sichtbar, die durch multifunktionale Nutzungen gekennzeichnet sind und – da letztere offiziell zum Hauptbahnhof gehören – das höchste Bahnhofsgebäude der Welt bilden. Doch auch der Untergrund mit „[...] neuen vielfältigen Handels- und Dienstleistungseinrichtungen wurde entdeckt, ausgebaut und entwickelt“ (SCHÖLLER 1976, S. 109), oftmals mit zwei bis drei *Basement*-Etagen in die Tiefe. In Nagoya findet sich deshalb heute das größte unterirdische Einkaufszentrum der Präfektur Aichi (CON 2008a). Diese Herausprägung des neuen Stadtzentrums um den Hauptbahnhof bedingte in der Folge, dass die einstige Keimzelle der Stadtentwicklung, die Stadtburg, gegenwärtig durch eine dezentrale Lage im nördlichen, peripheren Stadtraum charakterisiert ist (RUSSO 2008; 1976, S. 109).

#### *Zwischenfazit*

Das Regionalbeispiel Nagoya hat aufgezeigt, wie eine unfreiwillig durch mehrere Zerstörungsphasen gekennzeichnete Stadt die Gelegenheit ergriff, widrige Strukturen eines raschen, ungeordneten Wachstums zu bereinigen. Das Resultat ist eine neue Stadtstruktur, die sowohl einen multimodalen Verkehrsmix inklusive entsprechender Angebote (z. B. Fahrradwege) bereitstellt als auch einen hohen Grünflächenanteil besitzt. Damit handelt es sich aus Perspektive der Autoren um eine zukunftsfähige Stadt, die in den Bereichen Verkehr und bauliche Struktur der These HAYASHIS, sie als bestgeplante Großstadt Japans aufzufassen, herankommt.

### **Schlussbetrachtungen**

Dieser Beitrag zeigt ebenso wie der gesamte zehnte Exkursionstag die Vielfältigkeit Japans und insbesondere Nagoyas. Konsistent vorzufinden sind in allen drei Unterkapiteln die Begrifflichkeiten „Innovation“, „Vorreiter“ und „Pionier“. Sie sind ein Ausdruck für zahlreiche kreative Entwicklungen, die in Zukunft eine Beispielfunktion für andere Länder darstellen könnten.

Der Personenverkehr gestaltet sich höchst ambivalent (energieintensiver Pkw-Verkehr, leistungsfähige Schienenverkehrssysteme im Nah- und Fernverkehr mit internationaler Vorreiterrolle), während im Güterverkehr weiterhin LKW eine dominante Rolle des Lkw einnehmen.

Ein besonderer Stellenwert wurde in der Vergangenheit auch der japanischen Automobilindustrie zuteil. Sie war in den vergangenen Jahrzehnten sowohl hinsichtlich der Produktionsprozesse als auch der fabrizierten Endprodukte höchst innovativ. Dies wurde beispielhaft an der Organisation des Produktionsprozesses im *Toyota Takaoka*-Werk aufgezeigt. Um jedoch den künftigen Herausforderungen der Automobilentwicklung zu begegnen, müssen japanische Hersteller ihre Abhängigkeit von einzelnen Zulieferern (*single sourcing*) senken und stärker das *global sourcing* forcieren.

Die Darstellung zu Nagoya verdeutlichte wie sich eine historisch gewachsene Stadt zunächst notgedrungen und schließlich in einer international anerkannten Weise eines innovativen Stadtplanungsinstruments bediente, um sich mit einer geordneten Innenstadtstruktur, einem modernen Verkehrssystem sowie einem hohen Grünflächenanteil zukunftsfähig zu präsentieren.

### **Literaturverzeichnis**

AFSBB (AMT FÜR STATISTIK BERLIN-BRANDENBURG) (2013): Statistiken. Home. Im Internet: <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/Statistiken/inhalt-statistiken.asp> (Letzter Zugriff: 08.08.2013).

ARL (AKADEMIE FÜR RAUMFORSCHUNG UND LANDESPLANUNG) (2011): Postfossile Mobilität und Raumentwicklung. In: Positionspapiere der ARL, Nr. 89.



- EB (ENCYCLOPÆDIA BRITANNICA) (2013a): Japan Railways Group. Im Internet: <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/300988/Japan-Railways-Group> (Letzter Zugriff: 03.10.2013).
- EB (ENCYCLOPÆDIA BRITANNICA) (2013b): Japan. Im Internet: <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/300531/Japan> (Letzter Zugriff: 03.10.2013).
- EDINGTON, D. W. (1994): The Geography of Endaka: Industrial Transformation and Regional Employment Changes in Japan, 1986–1991. In: *Regional Studies*, Jg. 25, H. 5, S. 521-535.
- EDINGTON, D. W. (1999): Firms, Governments and Innovation in the Chukyo Region of Japan. In: *Urban Studies*, Jg. 36, H. 2, S. 305-339.
- EVANS, A. W. (2010): Rail safety and rail privatisation in Japan. *Accident Analysis and Prevention*, Jg. 42, H. 4, S. 1296-1301.
- E.S.E.L. KG (2008): NAGOYA. Das Werden der japanischen Großstadt. 06.02.2008, 18:30h, Wien Museum. Im Internet: <http://esel.at/termin/7589> (Letzter Zugriff: 03.08.2013).
- GEBHARDT, D.; JOOS, M. & MARTIN, N. (2005): LIVING IN THE COMPACT CITY? PLANNING PARADIGM AND REAL-LIFE MOBILITY. IN: *DIE ERDE*, JG. 136, H. 3, S. 267-290.
- HAAS, H.-D. & NEUMAIR, S.-M. (2010): Rohstofforientierte Industrien. In: KULKE, E. (2010): *Wirtschaftsgeographie Deutschlands*. Spektrum Akademischer Verlag, Heidelberg, S. 131-156.
- HAYASHI, K. (1992): Nagoya, City profile. In: *Cities*. Jg. 9, H. 1, Februar 1992, S. 18-26.
- HAYASHI, Y; SUPARAT, R.; MACKETT, R.; DOI, K.; TOMITA, Y.; NAKAZAWA, N.; KATO, H.; ANURAK, K. (1994): Urbanization, motorization and the environment nexus. In: *Memoirs of the School of Engineering, Nagoya University*. Jg. 46, H. 1, S. 55-99.
- HEINEBERG, H. (2006a): Einführung in die Anthropogeographie & Humangeographie: Grundriss Allgemeine Geographie. Paderborn, UTB & Ferdinand Schöningh.
- HEINEBERG, H. (2006b): Stadtgeographie. 3. Auflage. Paderborn, UTB & Ferdinand Schöningh.
- HEISERICH, E.-O.; HELBIG, K.; ULLMANN, W. (2011): *Logistik. Eine praxisorientierte Einführung*. Wiesbaden: Gabler Verlag.
- HESSE, M. & NEIBERGER, C. (2010): Verkehr und Logistik. In: KULKE, E. (2010): *Wirtschaftsgeographie Deutschlands*. Heidelberg, Spektrum Akademischer Verlag, S. 233-263.
- HOHN, B. (2000): Hohn, B. (2000): Stadtplanung in Japan. Geschichte - Recht - Praxis – Theorie. Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur, Dortmund.
- INFAS & DLR (2010): Alltagsverkehr in Deutschland. Struktur-Aufkommen-Emissionen-Trends. Endbericht zur MiD (Mobilität in Deutschland) 2008. Bonn.
- ISHIDA, Y. (1986): A SHORT HISTORY OF JAPANESE LAND READJUSTMENT 1870-1980 (NIHON NI OKERU TOCHI KUKAKU SEIRI SEIDOSHI Gaisetsu (1870-1980)). *Comprehensive urban studies* Nr. 28 Tokio: Tokio Metropolitan University, Center for Urban Studies (in Japanese), 1986, S. 45-88.
- ISHIKAWA, T. & IMASHIRO, M. (2012): The privatisation of Japanese national railways : railway management, market and policy. London, Bloomsbury.
- ITO, T.; NAGASHIMA, C. & HONS, B.A. (1980): TŌKAIDŌ - MEGALOPOLIS OF JAPAN. IN: *GEOJOURNAL*, JG. 4, H. 3, S. 231-246.

- JIANGQUAN, Y. & ANDO, R. (2007): On the Effects of Central Japan Expressway's Commuter Toll Discount Policy in Nagoya Area. In: *Tsinghua Science & Technology*, Jg. 12, H. 2, S. 151-157.
- KASPERK, G. & DRAUZ, R. (2013): Geschäftsmodelle entlang der elektromobilen Wertschöpfungskette. In: KAMPKER, A.; VALLÉE, D. & SCHNETTLER, A. (Hrsg.): *Elektromobilität. Grundlagen einer Zukunftstechnologie*. Heidelberg, Springer Vieweg, S. 103-148.
- KOEHLER, H. (2012): Kopplungen am Arbeitsort. Ein synchronischer Vergleich der Aktivitätenkopplungen Erwerbstätiger an ihrem Arbeitsort. Im Internet: <http://edoc.hu-berlin.de/dissertationen/koehler-hadia-sabine-2012-06-25/PDF/koehler.pdf> (Letzter Zugriff: 20.10.2013).
- KRAMER, C. (2005): Zeit für Mobilität. Räumliche Disparitäten der individuellen Zeitverwendung für Mobilität in Deutschland. Stuttgart: Steiner (= *Erdkundliches Wissen*, 138).
- KULKE, E. (2009): *Wirtschaftsgeographie*. 4. Auflage. Paderborn, UTB & Ferdinand Schöningh.
- KUSAKABE, E. (2013): Advancing sustainable development at the local level: The case of machizukuri in Japanese cities. In: *Progress in Planning* 80 (2013), S. 1-65.
- LENZ, B. (2012): Data and surveys for freight transport/Data requirements and survey problems in service transport and business travel. In: ARNDT, W.-H. (Hrsg.): *Internationale Konferenz "Städtischer Wirtschaftsverkehr" (Dokumentation)*, S. 62-74.
- LIEFNER, I. & SCHÄTZL, L. (2012): *Theorien der Wirtschaftsgeographie: Band 1*, Paderborn, UTB-Verlag.
- LILL, F. (2013): U-Bahn in Tokio. Vier Preise für eine Strecke. In: *ZEIT ONLINE*, 1. Oktober 2013, 08:57 Uhr. Im Internet: <http://www.zeit.de/mobilitaet/2013-09/japan-tokio-nahverkehr-privatisierung> (Letzter Zugriff: 01.10.2013).
- LIPSCY, P. & SCHIPPER, L. (2013): Energy efficiency in the Japanese transport sector. In: *Energy Policy*, Jg. 56, S. 248–258.
- MARTIN, N. (2006): Einkaufen in der Stadt der kurzen Wege? In: *Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung*, Band 16, Mannheim.
- MCGUCKIN, N.; ZMUD, J. & NAKAMOTO, Y. (2005): Trip-chaining trends in the United States. In: *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*. Vol. 1917, S. 199-204.
- MCKINSEY & COMPANY (2010): McKinsey Global Institute - Preparing for China's urban billion. Im Internet: [http://www.mckinsey.com/~media/McKinsey/dotcom/Insights%20and%20pubs/MGI/Research/Urbanization/Preparing%20for%20Chinas%20urban%20billion/MGI\\_Preparing\\_for\\_Chinas\\_Urban\\_Billion\\_full\\_report.ashx](http://www.mckinsey.com/~media/McKinsey/dotcom/Insights%20and%20pubs/MGI/Research/Urbanization/Preparing%20for%20Chinas%20urban%20billion/MGI_Preparing_for_Chinas_Urban_Billion_full_report.ashx) (Letzter Zugriff: 22.10.2013).
- MLIT (MINISTRY OF LAND, INFRASTRUCTURE AND TRANSPORT) (2011): Shinkansen Network. Im Internet: <http://www.mlit.go.jp/common/000128230.png> (letzter Zugriff: 29.10.2013).
- MLIT (MINISTRY OF LAND, INFRASTRUCTURE AND TRANSPORT) (2013): Expressways in Japan. Im Internet : [http://www.mlit.go.jp/road/road\\_e/03key\\_challenges/6-1.pdf](http://www.mlit.go.jp/road/road_e/03key_challenges/6-1.pdf) (Letzter Zugriff: 30.10.2013).
- MYAMOTO, K. (2012): The Nature of The Japanese Toll Road PPPs. Im Internet: [www.internationaltransportforum.org/jtrc/RoundTables/2012-PPP/kazumiyamoto.ppt](http://www.internationaltransportforum.org/jtrc/RoundTables/2012-PPP/kazumiyamoto.ppt) (letzter Zugriff: 08.10.2013)

- NATIONAL GEOGRAPHIC (2013): Kartenausschnitt - Bucht von Nagoya. Im Internet: <http://www.arcgis.com/home/item.html?id=e35c5b72d6ac4928a8047ad95fec1618> (Letzter Zugriff: 08.10.2013).
- NEUMANN, H. (1996): Mythos Japan: Unternehmensvergleiche zur Wettbewerbsstärke der deutschen und japanischen Automobilindustrie. Berlin: Edition Sigma.
- NOLAND, R.B., THOMAS, J.V. (2007): Multivariate analysis of trip-chaining behaviour. Im Internet: <http://www.sre.wu-wien.ac.at/ersa/ersaconfs/ersa05/papers/541.pdf> (Letzter Zugriff: 08.10.2013).
- OBERMAUER, A. (2001): National Railway Reform in Japan and the EU: Evaluation and institutional changes. In: Japan Railway and Transportation Review 29. Im Internet: [http://www.jrtr.net/jrtr29/pdf/f24\\_obe.pdf](http://www.jrtr.net/jrtr29/pdf/f24_obe.pdf) (Letzter Zugriff: 30.10.2013).
- OHNO, T. (1993): Das Toyota-Produktionssystem. Frankfurt/Main: Campus Verlag.
- OYA, M. (1970): Land use control and settlement plans in the flooded area of the City of Nagoya and its vicinity, Japan. In: Geoforum. Jg. 1, H. 4, 1970, S. 27–35.
- PETROVITSCH, H. (2002): Das Shinkansen-Hochgeschwindigkeits-Netz in Japan. In: *Eisenbahn-Revue International*, H. 7, S. 324-329.
- RENNHAK, C.; BOZEM, K.; RATH, V.; NAGL, A.; SCHNAITER, J. & BENAD, H. (2013): Politische Zielsetzungen und staatliche Förderungen. In: BOZEM, K.; NAGL, A. & RENNHAK, C. (Hrsg.): Energie für nachhaltige Mobilität. Trends und Konzepte. Wiesbaden, Springer Gabler, S. 5-72.
- RODRIGUE, J-P: (2013a): Historical Geography of Transportation: The Emergence of Mechanized Systems. IN: RODRIGUE, J.-P. (HRSG.): THE GEOGRAPHY OF TRANSPORT SYSTEMS. ROUTLEDGE, NEW YORK, S. 42-48.
- RODRIGUE, J-P. (2013B): HIGH SPEED RAIL SYSTEMS. IN: IN: RODRIGUE, J.-P. (HRSG.): THE GEOGRAPHY OF TRANSPORT SYSTEMS. ROUTLEDGE, NEW YORK, S. 83 – 89.
- RODRIGUE, J-P. (2013c): Automobile Production, Selected Countries, 1950-2012. In: In: Rodrigue, J.-P. (Hrsg.): The geography of transport systems. Routledge, New York. Im Internet: [http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch2en/conc2en/carprod\\_evolution.html](http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch2en/conc2en/carprod_evolution.html) (Letzter Zugriff: 20.10.2013).
- RODRIGUE, J.-P.; NOTTEBOOM, T. & SLACK, B. (2013): MARITIME TRANSPORTATION. IN: RODRIGUE, J.-P. (HRSG.): THE GEOGRAPHY OF TRANSPORT SYSTEMS. ROUTLEDGE, NEW YORK, S. 30-42.
- RODRIGUE, J.-P. & SLACK, B. (2013): Rail Transportation and Pipelines. In: . IN: RODRIGUE, J.-P. (HRSG.): THE GEOGRAPHY OF TRANSPORT SYSTEMS. ROUTLEDGE, NEW YORK, S. 120 – 122.
- RUSSO, M. (2008): Japans schwieriger Weg von der Leere zur Fülle. Manfred Russo über die Ausstellung Nagoya. Das Werden einer Großstadt im Wien Museum. Im Internet: [http://www.derive.at/index.php?p\\_case=2&id\\_cont=720&issue\\_No=31](http://www.derive.at/index.php?p_case=2&id_cont=720&issue_No=31) (Letzter Zugriff: 20.09.2013).
- SBJ (STATISTICS BUREAU OF JAPAN) (2011): Population Count based on the 2010 Census Released. October 26, 2011. Im Internet: <http://www.stat.go.jp/english/data/kokusei/pdf/20111026.pdf> (Letzter Zugriff: 13.10.2013).

- SBJ (STATISTICS BUREAU OF JAPAN) (2013a): Statistical Yearbook of Japan. Chapter 12 Transport and Tourism. Im Internet: <http://www.stat.go.jp/data/nenkan/pdf/yhyou12.pdf> (Letzter Zugriff: 12.10.2013).
- SBJ (STATISTICS BUREAU OF JAPAN) (2013b): Chapter 12. Transport and Tourism. Explanations. Im Internet: <http://www.stat.go.jp/english/data/nenkan/1431-12e.htm> (Letzter Zugriff: 30.10.2013).
- SCHMIDT, S. & HARTMANN, S. (2013): Eine französisch-japanische Partnerschaft ohne Probleme? In: SCHMID, S. (Hrsg.): Strategien der Internationalisierung. Fallstudien und Fallbeispiele. Oldenbourg, München, Wien, S. 387-407.
- SCHMITT, F.; MORCHE, D.; GENUIT, K.; ELSER, O.; KAMPKER, A. & FRIEDRICH, B. (2013): Fahrzeugkonzeption für die Elektromobilität. In: KAMPKER, A.; VALLÉE, D. & SCHNETTLER, A. (Hrsg.): Elektromobilität. Grundlagen einer Zukunftstechnologie. Heidelberg, Springer Verlag, S. 149-234.
- SCHNIDMAN, F. (1988): Land readjustment. In: Urban Land, February, S. 1–6.
- SCHÖLLER, P. (1968): Binnenwanderung und Städtewachstum in Japan. In: Erdkunde. Jg. 22, H. 1, S. 13-29.
- SCHÖLLER, P. (1976): Unterirdischer Zentrenausbau in japanischen Städten. In: Erdkunde. Jg. 30, H. 2, S. 108-125.
- SCHWARZER, C.M. (2013): Parkplätze nur für Kleinwagen. In: Zeit ONLINE, 27. März 2013, 10:05 Uhr. Im Internet: <http://www.zeit.de/auto/2013-03/hamburg-parkplatz-kleinwagen> (Letzter Zugriff: 10.11.2013).
- SCHWEDE, S. (1996): Die Privatisierung der Japanese National Railways (JNR) : eine Analyse auf der Grundlage der ökonomischen Theorie der Politik. Göttingen, Vandenhoeck und Ruprecht.
- SCHWIND, M.(1978): Historisch-geographische Grundthesen für die stadtgeographische Forschung in Japan. In: Erdkunde. Jg. 32, H. 4, S. 300-301.
- SENSTADT (BERLINER SENATSVERWALTUNG FÜR STADTENTWICKLUNG) (2011): Mobilität der Stadt. Berliner Verkehr in Zahlen. Ausgabe 2010. Im Internet: [http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik\\_planung/zahlen\\_fakten/download/Mobilitaet\\_dt\\_komplett.pdf](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/zahlen_fakten/download/Mobilitaet_dt_komplett.pdf) (Letzter Zugriff: 08.10.2013).
- SORENSEN, A. (2000): CONFLICT, CONSENSUS OR CONSENT: IMPLICATIONS OF JAPANESE LAND READJUSTMENT PRACTICE FOR DEVELOPING COUNTRIES. IN: HABITAT INTERNATIONAL, JG. 24, H. 1, S. 51-73.
- SORENSEN, A. (2002): THE MAKING OF URBAN JAPAN. CITIES AND PLANNING FROM EDO TO THE TWENTY-FIRST CENTURY (= NISSAN INSTITUTE/ROUTLEDGE JAPANESE STUDIES). LONDON AND NEW YORK, ROUTLEDGE.
- STATISTA (2013): Länge der größten Straßennetze der Welt (Stand: 2011; in Millionen Kilometer).Im Internet: <http://de.statista.com/statistik/daten/studie/1856/umfrage/laenge-der-groessten-strassennetze/> (Letzter Zugriff: 17.10.2013).
- SUN, Q.; FENG, X. & BIAN, K. (2011): Operation and Organization Management o High-speed Railway in Japan. Im Internet: [http://ac.els-cdn.com/S1570667210601389/1-s2.0-S1570667210601389-main.pdf?\\_tid=99a82f3e-4977-11e3-a7af-00000aab0f27&acdnat=1384026558\\_12a0122fa187d8ba15f50bb97b732ef6](http://ac.els-cdn.com/S1570667210601389/1-s2.0-S1570667210601389-main.pdf?_tid=99a82f3e-4977-11e3-a7af-00000aab0f27&acdnat=1384026558_12a0122fa187d8ba15f50bb97b732ef6) (Letzter Zugriff: 12.09.2013).

- TABIBITO (2013): NAGOYA. IN: JAPAN ALMANACH. IM INTERNET:  
<http://www.tabibito.de/japan/nagoya.html> (Letzter Zugriff: 05.09.2013).
- THE WORLD BANK (2013): Motor vehicles (per 1,000 people). URL:  
<http://data.worldbank.org/indicator/IS.VEH.NVEH.P3> (Letzter Zugriff: 09.11.2013)
- THE WORLD BANK (2013): The Japanese Revenue Pooling System. Im Internet:  
[http://www.worldbank.org/transport/roads/tr\\_docs/annex9.pdf](http://www.worldbank.org/transport/roads/tr_docs/annex9.pdf) (Letzter Zugriff: 10.11.2013).
- TOWNSEND, S.C. (2013): The 'miracle' of car ownership in Japan's 'Era of High Growth', 1955–73. In: Business History, Jg. 55, H. 3, S. 498-523.
- TOYOTA MOTOR CORPORATION (2012): Toyota und BMW unterzeichnen Kooperationsvertrag, Gemeinsame Forschung an Lithium-Ionen-Batterietechnologie. Im Internet:  
[http://www.toyota.de/about/news/2012/details\\_2012\\_18.tmex](http://www.toyota.de/about/news/2012/details_2012_18.tmex) (Letzter Zugriff: 03.10.2013).
- TOYOTA MOTOR CORPORATION (2013): Company Profile: Toyota in the World 2013. Im Internet: [www.toyota-global.com/company/profile/in\\_the\\_world/pdf/2013/databook\\_en\\_2013.pdf](http://www.toyota-global.com/company/profile/in_the_world/pdf/2013/databook_en_2013.pdf) (Letzter Zugriff 09.11.2013).
- UNESCO WHC (WORLD HERITAGE CENTRE) (2013): HISTORIC MONUMENTS OF ANCIENT NARA. IM INTERNET: <http://whc.unesco.org/en/list/870/> (Letzter Zugriff: 05.08.2013).
- UN-HABITAT (2013): Planning and Design for Sustainable Urban Mobility: Global Report on Human Settlements 2013. United Nations Human Settlements Programme. Im Internet:  
<http://www.unhabitat.org/pmss/listItemDetails.aspx?publicationID=3503> (Letzter Zugriff: 20.10.2013).
- WALLENTOWITZ, H.; FREIALDENHOVEN, H. & OLSCHESKI, I. (2009): Die Herausforderungen der Automobilindustrie. In: WALLENTOWITZ, H.; FREIALDENHOVEN, H. & OLSCHESKI, I. (Hrsg.): Strategien der Automobilindustrie. Technologietrends und Marktentwicklungen. Wiesbaden, Vieweg + Teubner, S. 14-27.
- WERNER, H. (2013): Supply Chain Management. Grundlagen, Strategien, Instrumente und Controlling. Wiesbaden, Springer Gabler.
- WHITE, P. R. (1985): Trends in transport: Japan and Britain compared. In: Transportation Planning and Technology, Jg. 10, H. 1, S. 43-52.
- WOMACK, J., JONES, D. & ROOS, D. (1992): Die zweite Revolution in der Autoindustrie: Konsequenzen aus der weltweiten Studie des Massachusetts Institute of Technology. Frankfurt/Main, Campus Verlag.
- WORLD SHIPPING COUNCIL (2013): Top 50 World Container Ports. Im Internet:  
<http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports> (Letzter Zugriff: 03.10.2013).
- ZHENG, L.; YING, J.; SONG, R. & LI, T. (2012): Relationship between Urban Structure and Railway System in Nagoya Metropolitan Area. 8th International Conference on Traffic and Transportation Studies. Changsha, China, August 2012. In: Procedia - Social and Behavioral Sciences 43, S. 98-110.
- ZÖLLNER, R. (2006): Zöllner, R. (2006): Geschichte Japans: Von 1800 bis zur Gegenwart. Außereuropäische Geschichte. Ferdinand Schöningh, Paderborn.



30. August 2013

## Tourismus in Japan – Quantitative und qualitative Untersuchung von nationalem und internationalem Tourismus an zwei Beispielen

MAX KÖHLER / SASKIA TEGETMEIER

ケ-ラー, マックス / サスキア, テ-ゲトマイエル

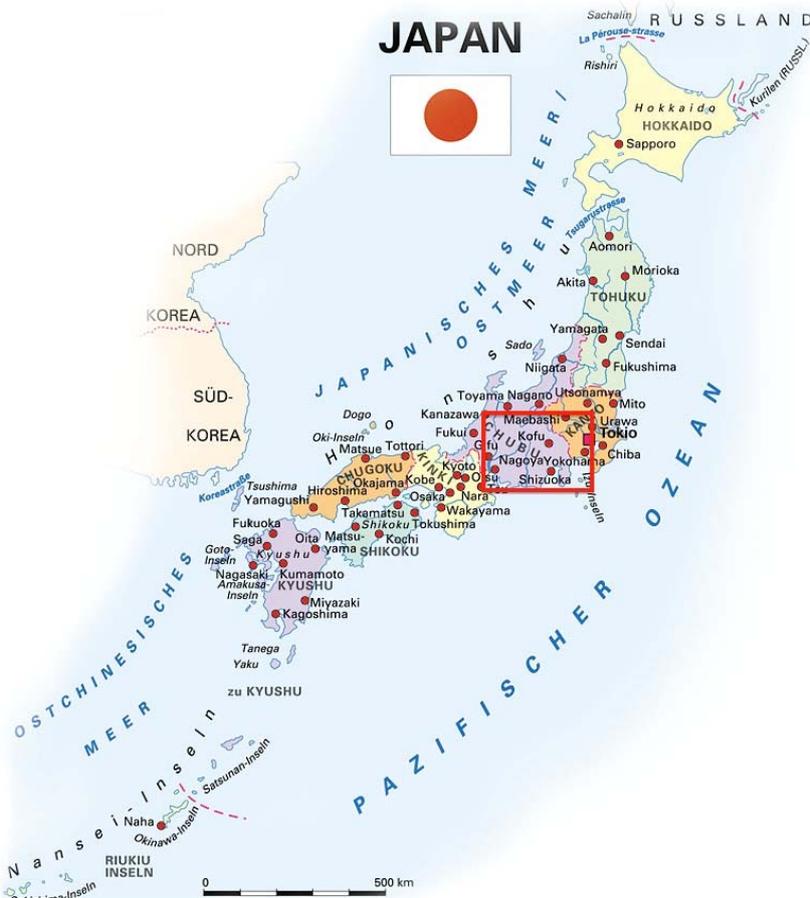


Abb. 1: Lage der Tagesroute in Japan (KOOPERATION INTERNATIONAL 2012)

### Tagesroute:

Nagoya-Kawaguchi-Fuji-san

### Besuchspunkte:

- 1 Suwa-See
- 2 Kawaguchi-See
- 3 Fuji-san



Abb. 2: Übersicht der Haltepunkte des Tages (JNTO 2012a)

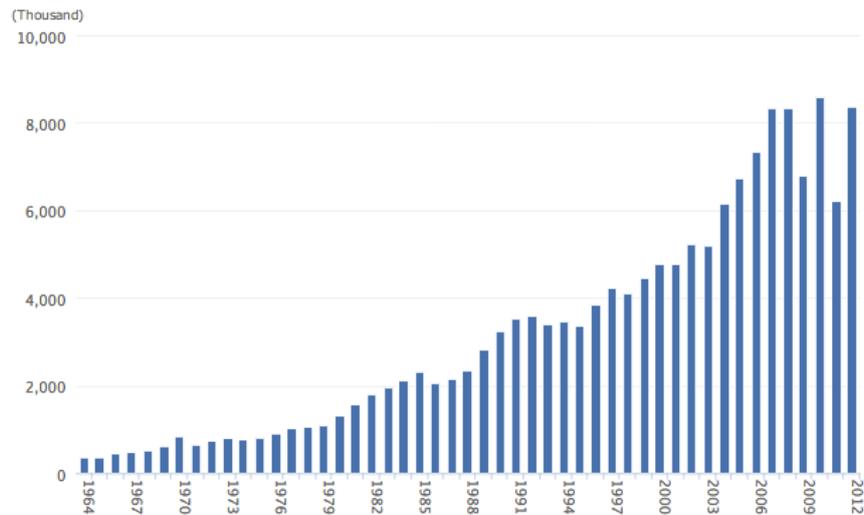
Die Route des elften Tages der Exkursion startete in Nagoya und führte über den Suwa- und Kawaguchi-See zum Fuji-san. Der Bericht greift diese Orte am Beispiel des Tourismus im Speziellen und Japan im Allgemeinen auf. Dabei wird auf die Unterscheidung zwischen dem nationalen und internationalen Tourismus im Hinblick auf das Reiseverhalten, Reiseinfrastruktur, Reiseziel und -zwecke eingegangen. In diesem Zusammenhang werden zwei sehr verschiedene Tourismusziele vorgestellt: zum einen die Region um den Suwa-See mit vorrangig nationaler Bedeutung und zum anderen der international bekannte Vulkan Fujisan. Den Schluss bildet eine Zusammenfassung sowie ein Ausblick auf die Zukunft und Entwicklungsmöglichkeiten für den japanischen Tourismus auf nationaler und internationaler Ebene.

## **Die Geschichte des japanischen Tourismus**

Um die Entwicklung des japanischen 'Tourismus' und die Einstellung der Japaner zum Reisen verstehen zu können, ist ein Blick auf die Genese dieser Branche in Japan ein guter Einstieg: In der japanischen Gesellschaft waren Reisen schon immer wichtig, allerdings hatten Reisen in der Vergangenheit nichts mit dem heutigen Verständnis von Tourismus oder Urlaub zu tun. Das Reisen war unabhängig vom Ziel und Zweck in Japan jahrhundertlang nicht einfach: die Infrastruktur war schlecht ausgebaut, das Risiko, überfallen zu werden, sehr groß und die Zölle, die an allen Gebietsgrenzen bezahlt werden mussten sehr hoch. Trotz dieser Schwierigkeiten wurde gereist, die ersten Reisenden in Japan waren Pilger, die wochen- und monatelang zu Fuß unterwegs waren, um heilige Orte wie Schreine und Tempel zu besuchen. Diese Reisen waren sehr beschwerlich und mit vielen Entbehrungen verbunden, da die meisten Pilgerstätten in relativ unwegsamem Gelände wie bspw. tief in den Bergen, zu finden waren. Nach den Pilgerreisen wurden oft der Entspannung und Erholung wegen Kuren in Thermalbädern unternommen, die auch über Monate dauern konnten. Daneben schätzten auch körperlich arbeitende Bevölkerungsschichten wie Bauern und Handwerker Thermalbad-Kuren, auf die teilweise jahrelang gesparrt wurden (FUNCK 1999, DOBERKAU 2010).

Ein früher Tourismus entwickelte sich insbesondere mit dem Wegfall der Zölle in der Samurai-Zeit. Zu Pilger- und Erholungsreisen in Thermalbädern kam nun der Natur- oder Landschaftstourismus, zum Beispiel zu Zeiten der Kirschblüte hinzu. Dabei entstanden erste größere Tourismuszentren in Kyoto, Osaka und Edo (Tokio). Aufgrund der isolierten Lage Japans als Insel, war der Tourismus bis in das frühe 20. Jahrhundert hauptsächlich auf das Inland beschränkt. Erst in dieser Epoche wurde der Tourismus als Instrument erkannt, um den Status des Landes zu heben; die Japaner erhofften sich besonders vom internationalen Tourismus Wachstumsimpulse für die Wirtschaft und mehr Investoren. Die erste Maßnahme, um die Attraktivität des Landes für Touristen zu steigern, war der Ausbau der Tourismusinfrastruktur: es wurden große Hotels gebaut, erste Reisebüros entstanden, und Angebote und Routen speziell für internationale Gäste entwickelt.

Das Wachstum der Tourismusbranche wurde in den 1930er Jahren nach dem Einmarsch Japans in Korea und China und dem Zweiten Weltkrieg abrupt gestoppt und auch danach blieben die Touristen aus dem Ausland größtenteils aus. Die japanische Regierung musste zunächst wieder Konzepte entwickeln, die den Ruf Japans im Ausland verbesserten. In dieser Zeit wurden auch erste Gesetze zur Förderung des internationalen Tourismus erlassen (FUNCK 1999, FUNCK 2013). Mit dem Einsetzen des Wirtschaftswunders in den 1960er Jahren verlor der Tourismus allerdings wieder an wirtschaftlicher Bedeutung. Obwohl die Tourismuszahlen weiterhin anstiegen, wurde die intensive Förderung auf ein Minimum reduziert. Der internationale Tourismus hatte Japan aber als Destination bereits entdeckt und die Besucherzahlen stiegen ab 1990 deutlich. Die Rezession der 1990er Jahre in Japan tat dazu ihr Übriges, der relativ schwache Yen machte Japan wieder zu einem erschwinglichen Reiseziel für Ausländer, besonders aus den Nachbarländern Japans (vgl. Abb. 3). Die touristische Infrastruktur war allerdings verhältnismäßig noch immer schlecht ausgebaut, weshalb in dieser Zeit noch wenig Touristen aus Europa oder Amerika zu verzeichnen waren (JAPAN TOURISM MARKETING CO. 2012).



**Abb. 3: Zahlen internationaler Touristen in Japan seit 1964**  
(JAPAN TOURISM MARKETING CO. 2012)

Mit den Olympischen Winterspielen 1998 in Nagano und der Fußballweltmeisterschaft 2002 in Japan und Südkorea schaffte Japan den internationalen Durchbruch auf dem Tourismusmarkt. Die Entwicklung des Tourismus rückte wieder in den Fokus der Regierung, die weitere Gesetze erließ und Ziele festlegte, unter anderem wollte man, dass bis 2010 mindestens zehn Millionen internationale Touristen Japan besuchen. Im Vergleich dazu hatte allein die Stadt Berlin im Jahre 2010 knapp über drei Millionen internationale Touristen (AMT FÜR STATISTIK BERLIN-BRANDENBURG 2013). Um dieses Ziel zu erreichen, wurden auf nationaler, aber auch regionaler und lokaler Ebene, verschiedenste Kampagnen gestartet und gezielt Werbung betrieben. Die Bemühungen zahlten sich aus, die Tourismuszahlen stiegen stark an. In den Jahren 2008 und 2009 kam es aufgrund der Weltwirtschaftskrise zu einem Einbruch der Besucherzahlen, ausnahmsweise sogar beim nationalen Tourismus, der sich bis dahin als sehr stabil erwiesen hatte.

Obwohl sich die Zahlen 2010 wieder erholt hatten, wurde das Zehn-Millionen-Ziel nicht erreicht, es wurden nur 8.611.175 internationale Touristen verzeichnet (JNTO 2012b). Der positive Trend war aber trotzdem erkennbar, da bisherigen Maßnahmen griffen und die japanische Regierung weitere Projekte förderte. Bis März 2011 stiegen die Zahlen weiter, doch die Dreifachkatastrophe aus Erdbeben, Tsunami und dem Reaktorunfall in Fukushima hatte deutlich negative Auswirkungen sowohl auf den internationalen als auch auf den nationalen Tourismus. Im Jahr 2012 hatten sich die Zahlen aber wieder auf das Niveau der Jahre 2007 und 2008 erholt (JAPAN TOURISM MARKETING CO. 2012, JNTO 2012b).

### Nationaler Tourismus in Japan

Der nationale Tourismus in Japan ist, im Gegensatz zum internationalen Tourismus, nicht so großen Schwankungen ausgesetzt und stellt immer noch die dominierende Form des Tourismus dar: 2012 wurden knapp 18,5 Millionen nationale Ankünfte (JNTO 2012b) registriert, dem gegenüber stehen 8,4 Millionen internationale Besucher. Im Durchschnitt verreisen die Japaner 2,39-mal im Jahr (MINISTRY OF TRANSPORT 1990), eine Reise dauert im Schnitt zwei bis drei Tage (FUNCK 1999). Die meisten Reisen unternehmen Japaner im Mai und im August (MINISTRY OF TRANSPORT 1990).

### *Tourismusbestimmende Faktoren*

Im Folgenden wird auf die Faktoren eingegangen, die das Reiseverhalten der Japaner innerhalb ihres Landes beeinflussen. Ein entscheidender Faktor, der sich vor allem auf die Wahl der Aktivitäten auswirkt, ist das Alter. Ältere Japaner bevorzugen ruhigere und entspannende Tätigkeiten wie zum Beispiel den Besuch von Thermalquellen, *Onsen* genannt, oder religiösen und kulturellen Einrichtungen wie Tempeln. Jüngere Touristen treiben im Urlaub mehr Sport und haben aktivere Interessen (FUNCK 1999).

Der Wohnort ist ein weiterer wichtiger Einflussfaktor: Bewohner urbaner Regionen suchen im Urlaub eher periphere Orte mit freier Natur auf, während Menschen aus ländlichen Gebieten meist Städte erkunden. Zusätzlich kann statuiert werden, dass Bewohner bestimmter japanischer Regionen ähnliche Präferenzen bei ihren Urlaubsaktivitäten aufweisen; diese hängen mit der natürlichen Umgebung der Ursprungs- und Zielorte zusammen. Japaner aus Kyushu und Shikoku fragen – vergleichbar mit den Bewohnern peripherer Gebiete – eher Freizeitaktivitäten in Städten (Shopping oder Museumsbesuche) nach. Auf Inseln im Osten Japans mit zahlreichen Skigebieten (Hokkaido und Nordhonsu), ist das Skifahren sowohl für Einheimische als auch für Besucher eine beliebte Freizeitaktivität, auf die im Urlaub nicht verzichtet wird. Für Westjapaner gilt das Gegenteil. Ersetzt man das Skifahren zum Beispiel durch die Aktivität Schwimmen, ist das Muster entgegengesetzt anwendbar. Die Wassertemperaturen in Westjapan sind eher für einen Strandurlaub geeignet, so wird in diesen Landesteilen mit großer Wahrscheinlichkeit ein Reiseziel gewählt, welches diese Tätigkeiten bedient. Der Beruf lässt auch Schlüsse auf bevorzugte Reiseziele zu. Während Hausfrauen gerne Einkaufen gehen oder ihre Zeit in der Natur verbringen, setzen Studenten meist auf Sport und Sightseeing. Landwirte und Fischer hingegen widmen sich im Urlaub eher traditionellen Tätigkeiten wie den Thermalbädern (*Onsen*) (FUNCK 1999, DOBBERKAU 2010).

Die Tourismusforschung identifiziert auch das Einkommen als maßgeblich für die Wahl des Reiseziels und der dort betriebenen Aktivitäten. Studenten bevorzugen Tätigkeiten, die mit wenig zusätzlichen Kosten verbunden sind, zum Beispiel den Badeurlaub am Meer. Angestellte gehen im Urlaub gern Skifahren. Leitende Angestellte und Manager sind bereit deutlich mehr Geld auszugeben, was sich in kostenintensiveren Hobbies wie Golf niederschlägt (FUNCK 1999).

Obwohl das Reiseverhalten keine feste Größe darstellt und es zeitlichen und inhaltlichen Änderungen unterworfen ist, kann ein Zusammenhang mit den Arbeits- und Lebensbedingungen der Menschen festgestellt werden. Freizeit als auch Urlaub gehören zum Alltag, allerdings verschieben sich die Prioritäten zu Gunsten der Hobbies. Viele Japaner gehen eher nahen Freizeitbeschäftigungen wie Museumsbesuchen oder dem Fernsehen nach, da diese deutlich günstiger als Reisen sind. Gleichzeitig steigt die Frequenz der langfristigen Reisen, die Länge nimmt aber ab. Reisen wird in Japan individueller, mehr Japaner besitzen ein Auto. Dementsprechend steigt die Zahl der Tagesreisen mit oder ohne Übernachtung. Die Tourismusindustrie versucht diese Entwicklungen zu nutzen, indem sie spezielle Angebote für Familien oder Kleingruppen anbietet (FUNCK 1999).

### *Gründe für Reisen*

Gründe für die jährlichen zwei bis drei Reisen der Japaner, verteilen sich wie folgt: Knapp über die Hälfte der Reisen dienen dem Vergnügen, knapp ein Viertel der Erledigung persönlicher Angelegenheiten oder von Verwandtenbesuchen und 11,3% sind Geschäftsreisen (MINISTRY OF TRANSPORT 1990). Japaner, die zum Vergnügen verreisen, tun dies aus unterschiedlichen Motiven: 23,5% nutzen die Zeit zum Sightseeing, 20,5% möchten sich erholen und 18,6% treiben Sport oder genießen ihre freie Zeit (FUNCK 1999).

### *Aktivitäten auf Reisen*

Aktivitäten, denen Japaner im Urlaub nachgehen, sind sehr vielfältig, daher werden im Folgenden nur die Wichtigsten erwähnt und diese in grobe Kategorien eingeteilt. Eine Umfrage von 1989 durch das japanische MINISTRY OF TRANSPORT ergab folgende vier Aktivitäten, die am favorisiert

wurden: Landschaft und Natur genießen (41,3%), Nutzung von *Onsen* (37,3%), lokale Spezialitäten (17,3%) und Autofahren (16,0%) (Mehrfachnennungen möglich) (MINISTRY OF TRANSPORT 1990).

#### *Wichtige nationale Zielregionen*

Japaner machen gern Urlaub im eigenen Land, wie eine Umfrage zum Reiseverhalten von 2010 anlässlich des Ausbaus des Tokioter Flughafens Haneda zeigt (TANAKA 2010). Dabei wird die Annahme unterbreitet, dass alle Reisen, unabhängig davon ob das Ziel im In- oder Ausland ist, den gleichen Preis haben. Interessanterweise waren die beiden beliebtesten Ziele mit Hokkaido und Okinawa innerhalb des Landes. Auch wenn viele Japaner keine Auslandsreisen unternehmen, ist jedoch zu vermerken, dass 83% der Befragten ein Reiseziel außerhalb der eigenen Präfektur angaben. Die Ausnahme sind Bewohner der peripheren Regionen Hokkaidos, die überwiegend für Reisen in Hokkaido bleiben. Insgesamt sind die Reisen nicht orts-, sondern zweckgebunden (FUNCK 1999, TANAKA 2010).

### **Internationaler Tourismus**

#### *Internationalisierung*

Die Ansprüche und Gewohnheiten ausländischer Touristen in Japan unterscheiden sich von denen der japanischen Kohorte (FUNCK 2013). Um Japan für ein internationales Publikum reizvoller zu machen, musste die japanische Tourismusindustrie einen Spagat zwischen beiden Gruppen vollbringen, ohne dabei den Charakter der japanischen Gesellschaft und Kultur zu verlieren. Auf der einen Seite wurde der Hotelmarkt für internationale Investoren geöffnet, die einige japanische Hotels mit westlichen Standards ausstatteten oder neue Hotels oder Hotelketten errichteten. Auf der anderen Seite hat man ebenso Investitionen in traditionelle Tourismusunternehmen wie Hotels, Pensionen und Restaurants getätigt. Dabei bildeten sich Regionen heraus, die ihren Fokus entweder auf den nationalen oder internationalen Tourismus legten. Gleichzeitig wird nicht nur in Hotels oder Restaurants investiert, auch Freizeitaktivitäten und Attraktionen wie zum Beispiel Vergnügungsparks und Golfplätze stehen hoch im Kurs. Ferner selektieren bestimmte Investoren nach Zielgruppen. So besuchen viele australische Touristen Hokkaido; dort haben einige australische Investoren Geld investiert. In Kyushu finden sich viele koreanische Touristen, die dem Lockruf koreanischer Reiseveranstalter folgen (FUNCK 2013).

#### *Kennzahlen zum internationalen Tourismus in Japan*

<b>Internationale Touristen nach Herkunftsregion 1989</b>		<b>Internationale Touristen nach Herkunftsregion 2012</b>	
<b>Region</b>	<b>Besucher</b>	<b>Region</b>	<b>Besucher</b>
Asien	1.637.432	Asien	6.387.977
Nordamerika	604.869	Nordamerika	876.401
Europa	455.228	Europa	775.840
Ozeanien	73.972	Ozeanien	241.513
Südamerika	48.924	Südamerika	51.151
Afrika	11.883	Afrika	24.725
staatenlos	2.756	staatenlos	498
<b>Total</b>	<b>2.835.064</b>	<b>Total</b>	<b>8.358.105</b>

**Tab. 2: Internationale Touristen in Japan nach Herkunftsregion 1989 und 2012**

(eigene Darstellung nach MINISTRY OF TRANSPORT 1990 und JNTO 2012b)

Im Jahr 2012 besuchten über 8,3 Mio. ausländische Touristen Japan, knapp 2,5-mal mehr als 1989 (vgl. Tab. 1) (JNTO 2012b). Auffällig ist, dass sich die Reihenfolge der Ursprungsregionen,

sortiert nach der Anzahl der Besucher im betrachteten Zeitintervall nicht verändert hat; verändert haben sich hingegen die absoluten Touristenzahlen: 2012 vervierfachte sich die Zahl der Touristen aus Asien, aus Ozeanien verdreifachte sich die Zahl der Besucher, während alle anderen Regionen ebenfalls – auch wenn nicht im gleichen Maße – zulegen konnten. Die Verweildauer eine Japanreise eines ausländischen Touristen dauert im Durchschnitt knapp zwei Wochen. In 28% der Fälle findet die Reise im Herbst statt (MINISTRY OF TRANSPORT 1990).

#### *Motive internationaler Touristen für eine Reise nach Japan*

Eine Umfrage mit knapp 14.000 Teilnehmern aus den Jahren 2006 und 2007 brachte folgendes Ergebnis bei der Frage, welchen Zweck die Reise nach Japan für den einzelnen Touristen erfüllt: Shopping (34,8%), traditionelle Kultur (32,4%) und Erholung (32,1%) (Mehrfachnennungen möglich) (MURAYAMA 2007). Das wichtigste Motiv Shopping steht im Zusammenhang mit dem relativ schwachen Yen, der Japan zu einem attraktiven Ziel besonders für junge Frauen aus den Nachbarländern Hong Kong und Taiwan macht. Mit der Herkunft der Touristen ändern sich die Prioritäten: Südkoreaner kommen vor allem wegen den *Onsen* nach Japan, Australier möchten in Japan Wintersport ausüben; Franzosen interessiert die Anime- und Mangakultur in Japan, während andere Europäer hauptsächlich wegen der Kultur und dem japanischen Essen kommen (FUNCK 2013).

#### *Hauptzielregionen internationaler Touristen in Japan*

Internationale Touristen gelangten 1989 zu 97% mit dem Flugzeug nach Japan. Der meist frequentierte Flughafen für Ausländer war und ist der Narita Airport in Tokio, der im gleichen Jahr 62% aller internationalen Ankünfte abfing. Von untergeordneter Bedeutung war der zweite Flughafen Tokios, der Haneda Airport, wo lediglich 2% der internationalen Touristen ankamen (MINISTRY OF TOURISM 1990). Die meisten ausländischen Touristen erreichen das Land über die drei großen Flughäfen des Landes: Narita (Tokyo), Kansai (Osaka) und Chubu (Nagoya). Die meist besuchten Präfekturen sind dabei Tokyo, Kyoto, Osaka, Kanagawa und Chiba. Auch hier ergeben sich Unterschiede je nach Herkunftsland: viele Koreaner findet man zum Beispiel in Fukuoka auf Kyshu; Taiwaner und Hong-Kong-Chinesen bevorzugen Hokkaido vor allem wegen dem Schnee; Deutsche, Franzosen und Amerikaner interessieren sich insbesondere für die japanische Kultur und besuchen oft die Städte Tokyo, Kyoto und Nara (MURAYAMA 2007).

#### *Ausgaben internationaler Touristen*

Die Daten in diesem Abschnitt beziehen sich vollständig auf eine Aufstellung des japanischen MINISTRY OF TRANSPORT aus dem Jahr 1989 (MINISTRY OF TRANSPORT 1990). Jeder ausländische Tourist gab in Japan pro Tag im Durchschnitt ca. 32.000 Yen (ca. 185 Euro bezogen auf den damaligen Umrechnungskurs) aus. Dieses Budget teilt sich, wie in Abb. 4 zu sehen, auf verschiedene Aktivitäten auf: Das meiste Geld gibt der internationale Tourist für die Unterkunft aus, an zweiter Stelle folgt Essen und Trinken.

Es ergeben sich auch bei den Ausgaben Unterschiede mit dem Alter, dem Herkunftsland, dem Geschlecht und dem Zweck der Reise. Ältere Touristen und Männer gaben durchschnittlich mehr aus. Hierbei war die Kohorte der Geschäftsreisenden an der Spitze, gefolgt von Tagungsteilnehmern und Reisenden,



**Abb. 4: Verteilung der Ausgaben internationaler Touristen in Japan, 1989** (eigene Darstellung nach MINISTRY OF TRANSPORT 1990)

die zum Vergnügen in Japan waren. Die geringsten Aufwendungen hatten Touristen, die das Land bereisten, um Verwandte oder Freunde zu besuchen.

### **Verkehrliche touristische Infrastruktur**

Grundsätzlich ist die verkehrliche Infrastruktur im Zusammenhang mit Tourismus eine wichtige Voraussetzung, und sie sollte drei Funktionen erfüllen (FUNCK 1999): Erstens als Transportmedium (Straße, Schiene, Wasser), zweitens als Transfererlebnis (PKW, Bus, Zug) und drittens als Wirtschaftsfaktor (Transportunternehmen). Insbesondere die Verkehrsführung in Japan ist aus verschiedenen Gründen schwierig. Das steile Relief und die daraus resultierenden geringen Flächen machen Verbindungen in einige Regionen des Landes für Straßen oder Bahntrassen teilweise unmöglich. Daneben stehen auch Präfekturverwaltungen und -regierungen einem flächendeckenden Verkehrsnetz im Weg. Heute sind alle vier Hauptinseln mit Brücken oder Tunneln miteinander verbunden, früher mussten zur Überbrückung Fähren und Schiffe benutzt werden. Davon profitiert vor allem die Peripherie Japans, die dank dem ausgeweiteten Verkehrsnetz besser erreichbar ist und so auch eine Chance hat, die Wachstumsbranche Tourismus für sich zu nutzen. Gleichzeitig steigt mit dem Ausbau des Verkehrsnetzes die Konkurrenz zwischen den Regionen. Besonders vielseitig bei der Wahl des Reiseziels sind Zentraljapaner im und um den Agglomerationsraum Tokio, die auf Grund der guten Verkehrsanbindungen in alle Richtungen eine große Auswahl gut erreichbarer Ziele zur Verfügung haben. Verkehrsanbindungen sind für touristische Gebiete in Japan sehr entscheidend: die zentralgelegenen Inlandspräfekturen, zum Beispiel Nagano, haben im nationalen Vergleich die höchsten Touristenzahlen (FUNCK 1999; FUNCK 2013).

### **Die Region rund um den Suwa-See**

Der Suwa-See ist ein 14,5 km<sup>2</sup> großer See in der Präfektur Nagano (in etwa doppelt so groß wie der Berliner Müggelsee). Seine durchschnittliche Tiefe beträgt 4,7 m. Der See hat 31 Zuflüsse, aber nur einen Abfluss. Dies hat zur Folge, dass durch *Eutrophierung*, ein Überangebot von Stickstoff und Phosphor (teilweise durch ausgeschwemmten Industriedünger aus den landwirtschaftlichen Flächen) entsteht, welches das Algenwachstum beschleunigt. Resümierend hat sich ein grüner Algenteppich auf der Oberfläche des Sees gebildet (vgl. Abb. 5) (TOKIO CITY TOUR 2013). den geringen Austausch des Seewassers und die am Grund des Sees liegenden Thermalquellen für eine verhältnismäßig hohe Wassertemperatur sorgen. Im Winter zeigt sich dadurch ein Phänomen, das die Japaner *O-miwatori* nennen: das zirkulierende warme Wasser aus der Thermalquelle schiebt das Eis und den Schnee auf der Oberfläche zu Aufwerfungen zusammen. Der Suwa-See ist insbesondere für den nationalen Tourismus von Interesse. Dabei bildet der *Taisha*-Schrein – einer der ältesten Schreine Japans – ein beliebtes Ausflugsziel.



**Abb. 5: Blick über den Suwa-See, Präfektur Nagano (MARQUART 2013)**

Am Suwa-See liegt eine gleichnamige Stadt mit knapp 50.000 Einwohnern. In der näheren Umgebung luden sowohl einige Wintersportgebiete als auch Thermalbäder (Onsen), die vor allem für Bewohner des Großraums Tokio interessante Ziele für Tagesausflüge darstellen, da die Region mit einer Autobahn, einer Schnellstraße und einer Bahnverbindung an die Hauptstadt angebunden ist. Für eine Analyse der Tourismussituation um den Suwa-See werden im Folgenden zwei Arten des Tourismus betrachtet: der Wintersport- und der Erholungstourismus.

#### *Wintersporttourismus*

Ein erfolgreiches Wintersportgebiet ist auf Nah- und Fernerholung angewiesen, es muss also sowohl für Tages- als auch für Mehrtagestouristen attraktiv sein. Dazu ist die Nähe zu einem großen Ballungsraum wie der Region Tokyo-Yokohama notwendig. Gleichzeitig sollte das Gebiet so weit in der Peripherie liegen, dass der große Flächenbedarf (Pisten, Hotels, Straßen) gedeckt werden kann, ohne dass allzu große Nutzungskonflikte auftreten (insb. in Japan). Eine weitere wichtige Bedingung ist eine Schneedecke von 50cm, die mindestens 90 Tage liegen bleibt (FUNCK 1999). Die Errichtung eines Wintersportgebietes hat sowohl Vor-, als auch Nachteile, da es ein saisonbedingtes Geschäft ist. Grundsätzlich ist Japan klimatisch für Wintersport geeignet, da mindestens drei Monate Winter mit ergiebigem Schneefall vorherrschen. Mit Schneekanonen wäre eine Verlängerung der Saison möglich. Infrastruktur wie Lifte, Restaurants etc. können ebenso im Sommer benutzt werden. Allerdings ist im Sommer nicht mit einer Volllastung der Lifte und Hotels trotz hoher Fixkosten zu rechnen. Skigebiete können zudem einen negativen Einfluss auf die Umwelt (große Eingriffe in das Ökosystem) haben, besonders die Verwendung von Schneekanonen ist problematisch. Teilweise gibt es in den japanischen Alpen auch zu viel Schnee, so dass gar kein Wintersport möglich ist. Ferner entstehen nur saisonale Arbeitsplätze. Trotz der Nachteile schreitet der Ausbau immer neuer Skigebiete in Japan seit 1985 jedes Jahr um 20 Stätten. Die Region um den Suwa-See ist aufgrund seiner Lage und klimatischen Verhältnisse ausgezeichnet für den Wintersport geeignet (TOKIO CITY TOUR 2013).

#### *Erholungstourismus*

Der Erholungstourismus und die *Onsen* haben in der japanischen Gesellschaft eine jahrhundertlange Tradition. Im Land existierten 1994 knapp 25.000 Thermalquellen (FUNCK 1999). Grund dafür ist der vulkanische Ursprung Japans: der Inselbogen liegt am Pazifischen Feuerring, einer riesigen Subduktionszone, die den Pazifischen Ozean umspannt. Dabei taucht die Pazifische Platte jeweils unter die umgebenden Platten (die Eurasische, Nordamerikanische und Philippinische Platte) ab. Dort wird sie aufgeschmolzen und zwingt Magma zum Aufstieg. Während es sich beim Aufstieg langsam abkühlt, erwärmt es das umgebende Gestein und das Grundwasser. Wenn dieses Wasser an die Oberfläche tritt, kann es zur Bildung von Thermalquellen (*Onsen*) kommen, wie oft in Japan der Fall. Teilweise gehören diese Quellen zu Hotels oder Pensionen und werden zur Erholung genutzt. Folgende Varianten der *Onsen* stehen zur Verfügung: natürliche oder gebohrte, nach Geschlechtern getrennt oder gemischte. Ein offiziell anerkannter *Onsen* muss mindestens eine der zwei nachstehenden Wasserbedingungen erfüllen: die Temperatur muss entweder von Natur aus größer als 25°C sein oder das Quellwasser eine bestimmte Menge an festgelegten Mineralien enthalten. *Onsen* werden je nach der Zusammensetzung des Wassers bestimmte heilende Wirkungen nachgesagt. Erwiesen sind auf jeden Fall physikalische Wirkungen auf den Körper: der Auftrieb des Wassers sorgt zum Beispiel für eine Entlastung der Gelenke und eine Entspannung der Muskeln, die Wärme fördert die Durchblutung. Darüber hinaus nimmt der Körper Mineralien aus dem Quellwasser durch die Haut auf, wodurch je nach Leiden und Inhaltsstoffen chemische Heileffekte einsetzen können. Eine direkte psychologische Wirkung hat der *Onsen* an sich nicht, aber allein die Kurreise führt in der Regel bei einer angemessenen Aufenthaltsdauer zu positiven Effekten. Um den Suwa-See gibt es einige berühmte *Onsen*, die viele nationale Touristen anziehen. Im Winter lassen sich Wintersport- und Erholungstourismus gut verbinden (DOBBERKAU 2010).

## Die Region rund um den Fuji-san

Im Folgenden werden die Destination Karaguchi-See und der Fuji-san vorgestellt. Beide sind zweifelsohne auch Anziehungspunkte für den internationalen Tourismus. Der Kawaguchi-See ist einer der fünf Fuji-Seen, die sich nördlich des Vulkans befinden (vgl. Abb. 2). Alle Seen sind vulkanischen Ursprungs. Die Genese ging höchstwahrscheinlich folgendermaßen von statten: Lava des Fuji floss die Hänge hinunter und erstarrte langsam. Dabei wurden Flüsse gestaut, woraus Seen entstehen können (YAMANASHI TRAVEL GUIDE 2009). Das touristische Potenzial des Kawaguchi-Sees liegt vor allem in einigen berühmten Onsen in der Umgebung und in verschiedenen Sportarten, die auf und um den See betrieben werden können, zum Beispiel Boot fahren, Windsurfen oder Angeln. Berühmt ist der Kawaguchi-See für den Blick, den man von Nordufer auf den Fuji-san hat (vgl. Abb. 6). Die Japaner nennen das Spiegelbild des Fuji-san, dass man bei ruhiger Wasseroberfläche auf dem Kawaguchi-See sehen, *sakasa Fuji* (NATIONAL GEOGRAPHIC EDUCATION 2013).



**Abb. 6: Kawaguchi-See (im Vordergrund) und Fuji-san (im Hintergrund) (KÖHLER 2013)**

Ein weiterer Reisegrund ist der Natur- und Landschaftstourismus, der besonders bei Japanern sehr beliebt ist. Der Beginn dieser Tourismusform liegt in der Pilgerreisen, die man meistens mit der Besichtigung einer landschaftlichen Besonderheit ergänzte (FUNCK 1999). So entstand die Verbindung von Landschaft und Kultur. Heute werden viele dieser natürlich Attraktionen in Nationalparks wie zum Beispiel dem Fuji-Hakone-Izu-Nationalpark geschützt. Obwohl viele dieser Orte im Laufe der Zeit anthropogen überformt oder zerstört wurden, besteht für die meisten der heute noch erhaltenden Objekte die Gefahr durch mögliche Naturkatastrophen wie zum Beispiel durch Taifune oder Erdbeben gefährdet zu werden. Der Vulkan Fuji-san gilt dabei als ein Auslöser für diese Ereignisse, denn er gilt immer noch als aktiv, auch wenn die letzte Eruption vor über 300 Jahren stattfand (JAPAN GUIDE 2013). Er liegt unmittelbar auf dem Pazifischen Feuerring, einer großen zirkumpazifischen Subduktionszone. Das Ergebnis dieser Subduktion, ausgehend vom Aufschmelzen der ozeanischen Platte unter den umliegenden kontinentalen Platten, kann neben der Entstehung von Gebirgen durch Hebung und Faltung, das Auftreten von Erd- und Seebeben oder der Herausbildung von Vulkanen sein. Rund um den pazifischen Feuerring finden 75% aller Vulkanaktivitäten und 90% aller Erd- und Seebeben der

Erde statt. So wurden bspw. allein im April 2001 am Fuji-san über 67 Erdbeben registriert (GLOBAL VOLCANISM PROGRAM 2013). Sollte der Vulkan ausbrechen, sind neben Tokio in Gefahr auch zahlreiche wichtige Verkehrsverbindungen des Landes (z. B. Tokio-Nagoya oder Tokio-Osaka) in Gefahr. Aus diesem Grund gibt es für das Gebiet um den Fuji-san sehr detaillierte Evakuierungspläne für den Ernstfall, die auch alternative Routen zwischen Tokio und den westlichen Verdichtungsräumen umfassen (KOOPERATION INTERNATIONAL 2012).

Mit 3776 m ist der Fuji-san der höchste Berg Japans; er befindet sich auf der Grenze der beiden Präfekturen Yamanashi und Shizuoka. Der Fuji-san ist ein *Stratovulkan*, d. h. ein Vulkan aus mehreren abwechselnden Schichten von Asche und Lava mit einer annähernd perfekten Kegelform. Eigentlich besteht der Fuji-san also aus mehreren Vulkanen, die sich übereinander bildeten. Der Ursprungsvulkan ist mehrere Hunderttausende Jahre alt. Die heutige Form entstand vor ca. 10.000 Jahren. Am Fuß hat der Fuji einen Durchmesser von 50 km, der Gipfelkrater einen Durchmesser von 500 m mit einer Tiefe von 250 m, Diese Eigenschaften mit der relativ isolierten Lage als freistehender Vulkan machten den Fuji-san und seine Umgebung zu einem beliebten Reiseziel für nationale und internationale Touristen (vgl. Abb. 7) (NATIONAL GEOGRAPHIC EDUCATION 2013).



Abb. 7: Blick in den Krater des Fuji-san (KÖHLER 2013)

### Klima

Auf Grund seiner Höhe über NN ist die Temperatur auf dem Gipfel selten über 0°C, die Jahresdurchschnittstemperatur liegt bei -7,1°C. Auf dem Weg zum Gipfel nimmt die Temperatur nimmt pro 100m um ca. 0,6°C ab (also feucht-adiabatisch, da der Berg meist in Wolken gehüllt ist). Am Gipfel wehen zusätzlich zu den kalten Temperaturen starke Winde, je nach Jahreszeit meist aus West-Nord-West oder West. Der Blick auf den Fuji ist oft durch Wolken oder Nebel versperrt, feuchte Luft wird am Berg zum Aufstieg gezwungen, kühlt ab und kondensiert oberhalb des Sättigungsniveaus zu Wolken (FUJI-SAN NETWORK 2013c).

### Flora und Fauna

Die Verbreitung der Pflanzen folgt temperaturbedingten Vegetationsstufen eines Gebirges, vergleichbar mit den Alpen oder Pyrenäen (vgl. Abb. 8). Grob lässt sich der Berg vom Fuß zum Gipfel in drei Zonen einteilen: eine (kühl-)gemäßigte Zone zwischen 700 und 1.000m über NN, eine subalpine Zone zwischen 1.600 und 2.500 über NN deren oberes Ende gleichzeitig die Baumgrenze darstellt sowie die alpine Zone oberhalb von 2.500m über NN. Dabei gibt es einige spezifische und endemische Arten, die entweder nur in Japan oder nur am Fuji Vorkommen.

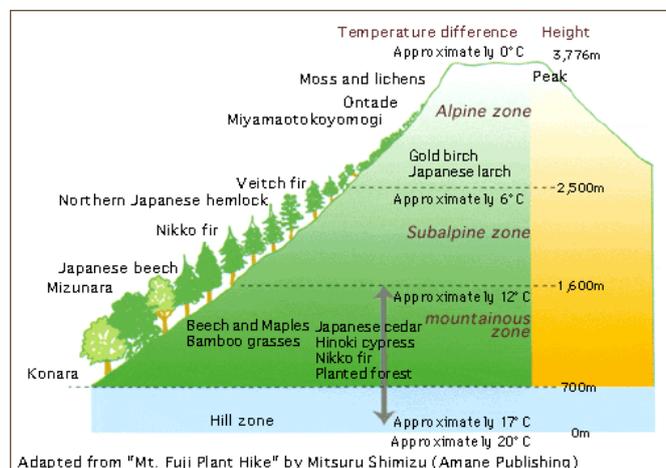


Abb. 8: Vegetationsstufen des Fuji-san (FUJI-SAN NETWORK 2013b,c)

Gleiches gilt auch für das Tierreich. So gibt es Arten, die fast ausschließlich nur am Fuji vorkommen, zum Beispiel der *Japanische Serau*, eine Ziegenart (FUJI-SAN NETWORK 2013a,b).

#### *Der Fuji-san als Weltkulturerbe*

Sowohl der Buddhismus als auch der Shintoismus betrachten den Vulkan als Heiligtum, er gilt als ein Wohnort von Buddha. Schon sehr früh wurde er das Ziel von Pilgerreisen, die nach sehr strengen Ritualen abliefen. In den *Onsen* der Umgebung wurden Waschungen vorgenommen, danach stieg man mit einem langen Stab auf den Fuji. Nach der Gipfelbesteigung begann mit dem *ohachimeguri*, dem Umrunden des Kraters (UNESCO 2013). Das Miterleben eines Sonnenaufganges auf dem Gipfel des Fuji galt und gilt als ganz besonderer Moment, was bei einer teilnehmenden Beobachtung eindrucksvoll bestätigt wurde (vgl. Abb. 9).



**Abb. 9: Sonnenaufgang auf dem Fuji-san (KÖHLER 2013)**

Auf und um den Fuji-san stehen viele Schreine und Tempel, die noch heute Ziel von Pilgerreisen sind, zum Beispiel von asketischen Mönchen (vgl. Abb. 10). Ab dem 18. Jahrhundert wurde das Pilgern auch bei breiteren Bevölkerungsschichten immer beliebter. Es entwickelte sich eine Tourismusindustrie mit Herbergen, festgelegten Routen und Bergführern rund um den Vulkan, die immer weiter ausgebaut wurden. Der Fuji-san hat neben der religiösen und spirituellen auch eine künstlerische Wirkung auf die Japaner. Ab dem 11. Jahrhundert inspirierte er Maler, Dichter und Schriftsteller zu ihren Werken. Seit dem 19. Jahrhundert ist der Vulkan, vor allem durch „Die 36 Ansichten des Berges Fujis“ des japanischen Künstlers Katsushika Hokusai sowohl in der westlichen Welt bekannt, als auch außerhalb Japans eine künstlerische Inspiration.

Die UNESCO bezeichnet ihn „Fujisan, sacred place and source of artistic inspiration“ und ernannte ihn deswegen Anfang des Jahres 2013 zum Weltkulturerbe. Für die UNESCO erfüllt der Fuji-san zwei wichtige Faktoren: Erhabenheit sowie geistige und künstlerische Vereinigung (UNESCO 2013). Gleichzeitig kritisiert die UNESCO die zunehmende Kommerzialisierung und den Massentourismus auf und rundum den Vulkan. Jedes Jahr steigen rund 200.000 Menschen auf den Berg (NATIONAL GEOGRAPHIC EDUCATION 2013).

Damit steigt der Druck auf die Verantwortlichen, neben der touristischen Nutzung die religiöse Bedeutung des Berges zu bewahren; ein klassisches Spannungsverhältnis zwischen Kommerz und Kunst/Religion. Die geistige Integrität des Monuments muss geschützt werden, so die Forderung. Bereits vor zehn Jahren hatte man den Fuji als Weltnaturerbe vorgeschlagen, der Antrag wurde aber abgelehnt, vor allem wegen einer fehlenden Infrastruktur und einer anthropogenen Übernutzung (LIEW 2013).



**Abb. 10: Der Schrein auf dem Fuji-san**  
(KÖHLER 2013)

### Zusammenfassung und Fazit

Das Bedürfnis zu reisen ist in der japanischen Gesellschaft fest verwurzelt. Was mit anstrengenden Pilgerreisen begann, entwickelte sich schnell zum Erholungstourismus mit Thermalbädern (*Onsen*), der auf der ganzen Welt einzigartig ist. Noch heute sind Japaner sehr heimatverbunden und unternehmen die meisten Reisen innerhalb des Landes. Japan ist als Reiseziel sehr vielseitig, von Wintersport im nördlichen Hokkaido bis zum Badeurlaub im südlichen Okinawa bietet das Land reichhaltige Attraktionen sowohl für inländische als auch ausländische Touristen. Die Japaner verreisen innerhalb des Landes meist nur kurz, dafür aber überwiegend an Orte mit kultureller, spiritueller oder traditioneller Bedeutung. Der Inlandstourismus wird nie an Bedeutung verlieren, schon seit Jahrhunderten nimmt er eine konstante Entwicklung. Besonders der Ausbau der Infrastruktur ist ein probates Mittel, mehr Inländer zu Reisen zu bewegen. Je unkomplizierter die Verbindungen vom Heimatort zu potentiellen Zielorten, desto mehr Japaner werden diese Wege einschlagen.

Das Entwicklungspotenzial des internationalen Tourismus wurde von Japans Tourismusverantwortlichen lange Zeit unterschätzt; tiefgreifende Maßnahmen wurden erst Ende der 1990 Jahre entwickelt. Doch die Investitionen haben sich gelohnt: seit den Großereignissen der Olympischen Winterspiele 1998 und der Fußballweltmeisterschaft 2002 steigt die Anzahl internationaler Touristen, 2007 waren bereits über 8 Millionen Besucher im Land. Zudem öffnet sich der Markt für internationale Tourismusunternehmen, die nicht nur Kapital, sondern auch ausländische Besucher anziehen. Das Ziel von 10 Millionen Touristen jährlich bis 2010 wurde zwar verfehlt, in naher Zukunft bietet sich für Japan aber die nächste Chance, auf dem internationalen Tourismusmarkt einen Sprung nach vorn zu machen: Die Olympischen Sommerspiele 2020 in Tokyo. Mit gezielter Werbung und einem guten Image konnte sich Tokio bei der Wahl durchsetzen. Von der Regierung sind bereits weitere Projekte und Kampagnen in Planung, die Japan als Tourismusziel noch attraktiver machen sollen. Die angesprochenen Großereignisse bringen Menschen nicht nur während der Spiele ins Land; die Aufmerksamkeit die Japan dadurch bekommt, möchte es nutzen, um langfristig den internationalen Tourismus zu fördern.

Der neue, internationale Tourismus hat noch lange nicht das Niveau des traditionellen Inlandtourismus erreicht und wird es wahrscheinlich auch nicht tun. Der nationale Tourismus ist

in Japan ein „Selbstläufer“, Japaner verreisten schon immer innerhalb der Landesgrenzen, auch wenn gegenwärtig Veränderungen im Reiseverhalten zu beobachten sind. Der japanischen Regierung ist bewusst, dass sich auch der internationale Tourismus wirtschaftlich lohnen kann, wenn man ihn richtig fördert. Die Internationalisierung im Bereich der Hotels, zum Beispiel, war ein wirksames Mittel, Gäste aus dem Ausland an zu locken. So können Ausländer die Kultur Japans entdecken ohne auf westliche Standards verzichten zu müssen. Die Beispiele Suwa-See und Fuji-san zeigen, dass auch die Fixierung von Regionen auf eine bestimmte Zielgruppe nicht von Nachteil sein muss. „Geschmäcker sind eben verschieden“ – auch bei der Wahl des richtigen Reiseziel.

## Literaturverzeichnis

- AMT FÜR STATISTIK BERLIN-BRANDENBURG (2013): Entwicklung der Tourismuszahlen in Berlin seit 1993. Im Internet: <http://www.berlin.de/sen/wirtschaft/abisz/tourismus.html> (letzter Zugriff: 10.11.2013)
- DOBBERKAU, A. (2010): Thermalbad-Tourismus in Japan. AVM Akademische Verlagsgemeinschaft, München.
- FUJI-SAN NETWORK (2013a): Mt.Fuji's Nature, Let's go see some Animals. Im Internet: [http://www.fujisan-net.gr.jp/english/4\\_01.htm](http://www.fujisan-net.gr.jp/english/4_01.htm) (letzter Zugriff: August 2013)
- FUJI-SAN NETWORK (2013b): Mt.Fuji's Nature, A Symphony of Plants. Im Internet: [http://www.fujisan-net.gr.jp/english/4\\_02.htm](http://www.fujisan-net.gr.jp/english/4_02.htm) (letzter Zugriff: August 2013).
- FUJI-SAN NETWORK (2013c): Mt.Fuji's Nature, Mt. Fuji's climate. Im Internet: [http://www.fujisan-net.gr.jp/english/4\\_03.htm](http://www.fujisan-net.gr.jp/english/4_03.htm) (letzter Zugriff: August 2013).
- FUNCK, C. (1999): Tourismus und Peripherie in Japan. Bonn.
- FUNCK, C. (2013): Tourismus in Japan: Destinationen und Regionen im Wandel. In: Geographische Rundschau, Heft 3/2013, S. 44-49.
- GLOBAL VOLCANISM PROGRAM: Fuji. Im Internet: <http://www.volcano.si.edu/volcano.cfm?vn=283030> (letzter Zugriff: 9.11.2013).
- JAPAN GUIDE (2013): Mount Fuji. Im Internet: <http://www.japan-guide.com/e/e2172.html> (letzter Zugriff: 9.11.2013).
- JAPAN NATIONAL TOURISM ORGANIZATION (2012a): Tourist Map of Japan, Tokyo.
- JAPAN NATIONAL TOURISM ORGANIZATION (2012b): Foreign Visitors to Japan by Nationality and Month for 2012. Im Internet: <http://www.jnto.go.jp/eng/ttp/sta/PDF/E2012.pdf> (letzter Zugriff: 10.11.2013).
- JAPAN TOURISM MARKETING CO. (2012): Historical Statistics – Visitors to Japan from Overseas. Im Internet: <http://www.tourism.jp/en/statistics/inbound/> (letzter Zugriff: 10.11.2013).
- KOOPERATION INTERNATIONAL (2012): Länderbericht Japan. Im Internet: <http://www.kooperation-international.de/buf/japan/laenderbericht.html> (letzter Zugriff: 10.11.2013).
- LIEW, C. (2013): Japans Mount Fuji – vom Müllberg zum Weltkulturerbe. Im Internet: [http://www.focus.de/wissen/mensch/gastkolumnen/liew/japans-hoechster-berg-ist-unesco-weltkulturerbe-hat-japan-die-auszeichnung-des-mount-fuji-verdient\\_aid\\_1040982.html](http://www.focus.de/wissen/mensch/gastkolumnen/liew/japans-hoechster-berg-ist-unesco-weltkulturerbe-hat-japan-die-auszeichnung-des-mount-fuji-verdient_aid_1040982.html) (letzter Zugriff: 10.11.2013).
- MINISTRY OF TRANSPORT (1990): Tourism in Japan 1990. Tokio.

- MURAYAMA, K. (2007): Shopping: The Highest Travel Motive for Foreign Tourists to Japan. Im Internet: <http://www.tourism.jp/en/column-opinion/highest-travel-motive-to-japan/> (letzter Zugriff: 9.11.2013).
- NATIONAL GEOGRAPHIC EDUCATION (2013): Mount Fuji. Im Internet: [http://education.nationalgeographic.com/education/media/mount-fuji/?ar\\_a=1](http://education.nationalgeographic.com/education/media/mount-fuji/?ar_a=1) (letzter Zugriff: 9.11.2013).
- TANAKA, Y. (2010): How does the Expansion of International Operation at Haneda Airport Influence the Regional Travel Market? Im Internet: [www.tourism.jp/en/column-opinion/haneda-airport-influence/](http://www.tourism.jp/en/column-opinion/haneda-airport-influence/) (letzter Zugriff: 10.11.2013).
- TOKYO CITY TOUR (2013): Suwa. Im Internet: <http://www.tctour.co.jp/guide/nagano/suwa.html> (letzter Zugriff: 9.11.2013).
- UNESCO (2013): Fujisan, sacred place and source of artistic inspiration. Im Internet: <http://whc.unesco.org/en/list/1418> (letzter Zugriff: 9.11.2013)
- VOLCANO DISCOVERY (2013): Mt Fuji Volcano. Im Internet: <http://www.volcanodiscovery.com/fuji.html> (letzter Zugriff: 9.11.2013).
- YAMANASHI TRAVEL GUIDE (2009): The Fuji Five Lakes Region (Fujigoko). Im Internet: <http://www.yamanashi-kankou.jp/foreign/english/english003.html> (letzter Zugriff: 9.11.2013).

31. August 2013

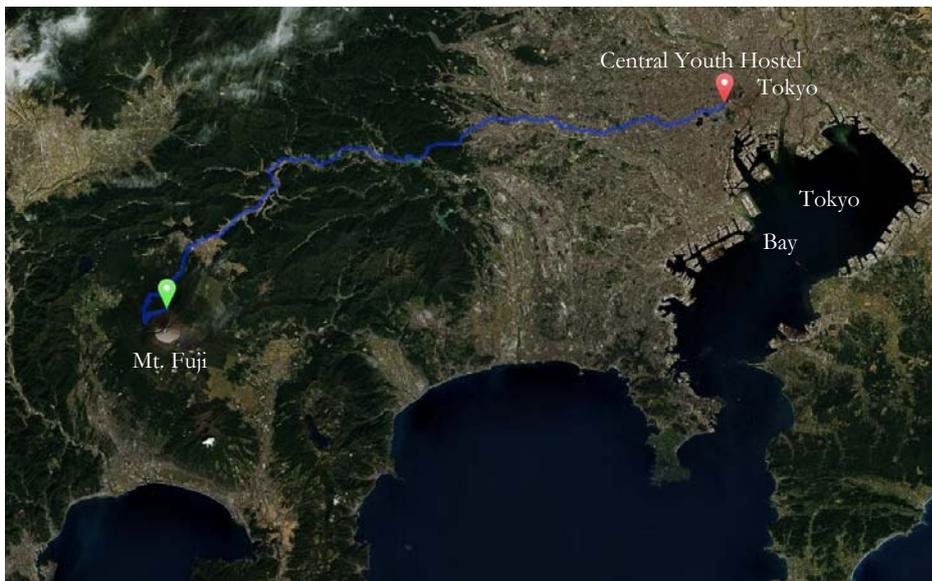
**Wie und anhand welcher Faktoren lässt sich der Agglomerationsraum Tokio gliedern?**

STEVE DANESCH / CHRISTIAN DÖRING

ダネシュ, スティフ / デリング, クリスティアン



**Abb. 1: Streckenverlauf zum Mt. Fuji**  
(OPENSTREETMAP 2013)



**Abb. 2: Streckenverlauf zum *Central Youth Hostel Tokyo***  
(OPENSTREETMAP 2013)

**Besuchspunkte:**

- Mt. Fuji *Kawaguchiko 5th Station*
- *Central Youth Hostel Tokyo*

Der letzte Tag der Exkursion führte am 31. August von der Kawaguchiko 5th Station am Mt. Fuji direkt nach Tokio ins *Central Youth Hostel Tokyo* und damit dorthin zurück, wo zwölf Tage vorher alles begann. Entlang der mit dem Bus zurückgelegten Strecke verdeutlichte sich einem der Übergang von der rural geprägten Tokai-Region, über den suburban geprägten Raum am Rande der Agglomeration bis ins Zentrum der Metropole Tokio sehr eindrücklich (Abb. 2, 3 & 4). Diese Dreigliederung ist offensichtlich sehr grob und wird deswegen der Differenziertheit der Tokioter Metropolregion nicht gerecht. Aus diesem Grund soll es Gegenstand dieses Abschnitts sein, sie anhand fünf verschiedener Faktoren zu gliedern, Muster aufzudecken und selbige zu erläutern bzw. Erklärungsansätze für sie zu liefern.



**Abb. 3: Blick vom Fuji in die rurale Umgebung** (TELSCHOW 2013)

**Abb. 4: Blick vom *Central Youth Hostel Tokyo*** (BELLGARDT 2013)

### **Strukturierung des Tokioter Agglomerationsraumes**

Natürlich kann die Auswahl der Faktoren nur beispielhaft sein, da die Vielzahl der sich anbietenden Gliederungssystematiken die Kapazität dieses Exkursionsberichtes übersteigen würde. Folgende Aspekte sollen Grundlage der Strukturierung sein:

- a) administrativ,
- b) historisch,
- c) funktional,
- d) sozialräumlich/städtebaulich und
- e) logistisch/verkehrstechnisch.

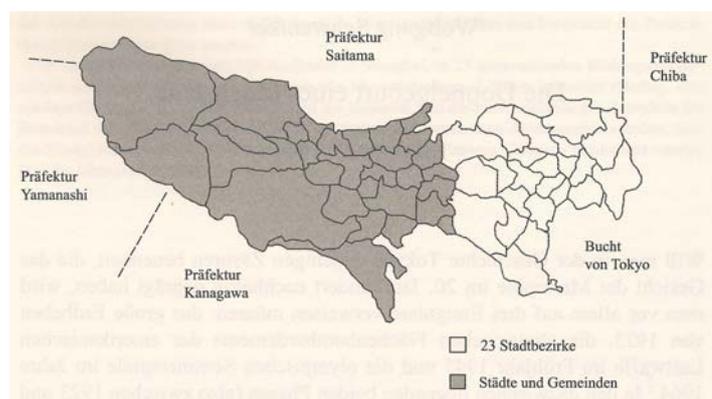
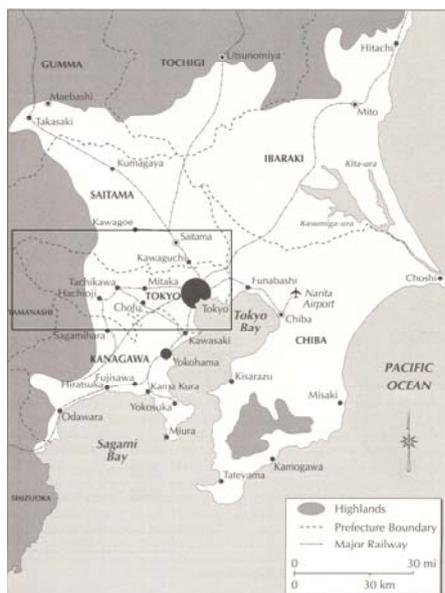
Da sich die Erklärungsansätze für die Muster innerhalb der verschiedenen Aspekte aufgrund gegenseitiger Wechselwirkungen z.T. überlagern, lassen sich gewisse Redundanzen nicht vermeiden. Weil die Frage nach dem Ausmaß Tokios zum Verständnis der sich anschließenden Erläuterungen grundlegend ist, soll zunächst die administrative Strukturierung der Stadt im Fokus stehen.

#### **a) administrative Strukturierung Tokios**

Tokio ist die Hauptstadt Japans, liegt im Osten der Kantō-Region auf der japanischen Hauptinsel Honshū und ist die größte Stadt Japans sowie eine der größten Städte weltweit. Dennoch wird nicht immer deutlich, welche Dimension Tokio in seiner Ausdehnung einnimmt. Stark

voneinander abweichende Einwohnerzahlen unterstreichen die Uneindeutigkeit der Abgrenzung. Zur Auflösung dieser Problematik schlägt SCHWENTKER 2006 die Differenzierung von vier Abgrenzungen Tokios vor:

1. Die Kernstadt Tokio (*Tōkyō-shi*) umfasst 23 *ku* (Bezirke) (Abb. 6) auf einer Fläche von ca. 598 km<sup>2</sup> und hat eine Einwohnerzahl von 8,97 Mio (TOKYO METROPOLITAN GOVERNMENT 2013A, S. 5). Die Bezirke sind eigenständige Verwaltungseinheiten, die gleichzeitig in einigen Funktionen, wie beispielsweise der Wasserversorgung, durch die Präfektur verwaltet werden.
2. Tokio als Präfektur (*Tōkyō-to*), auch Tokio Metropolis genannt, setzt sich aus den 23 *ku* sowie der sich westlich anschließenden Tama-Region zusammen (Abb. 6), die sowohl suburbane als auch rurale Charakteristika aufweist. Im Jahr 2011 lebten rund 13,189 Mio. Menschen auf der 2188 km<sup>2</sup> großen Fläche der Präfektur. Somit beherbergten 0,6% der Fläche Japans ca. 10% der Gesamtbevölkerung (TOKYO METROPOLITAN GOVERNMENT 2013B).
3. Da die Präfektur nicht abgegrenzt und autark vom Rest Japans existiert und zudem vielfältige Vernetzungen in andere Präfekturgebiete hinein bestehen, kann Tokio auch als metropolitane Agglomeration verstanden werden. Diese Abgrenzung umfasst dann auf ca. 13.500 km<sup>2</sup> neben dem eigenen Präfekturgebiet die mit den anliegenden Präfekturen Chiba (Ost), Saitama (Nord) und Kanagawa (Süd) vernetzten Regionen (Abb. 5). Denkt man Tokio in dieser Dimension, leben hier etwa 34 Mio. Menschen (DIERCKE.DE 2013)
4. Zählt man zum ebengenannten Gebiet noch die Präfekturen Yamanashi (West), Gumma (Nord), Tochigi (Nord) und Ibaraki (Nordtost) hinzu, spricht man von der Hauptstadtregion Tokio, deren Fläche bei fast 37.000 km<sup>2</sup> und deren Einwohnerzahl bei etwa 41 Mio. liegt. Die Hauptstadtregion Tokio ist ein räumliches Konstrukt, welches in den 1950er entwickelt wurde, um den damals voranschreitenden Suburbanisierungsprozessen regulativ begegnen zu können (DIERCKE.DE 2013).



**Abb. 5 (links): Präfektoren der Kanto-Ebene**  
(KARAN 2005, S. 123)

**Abb. 6 (rechts): Präfektur Tokio und Unterteilung**  
(SCHWENTKER 2006, S. 140)

Der angeführte Gliederungsversuch

zeigt, wie schwer greifbar Tokio aus räumlicher Sicht eigentlich ist und verweist damit sogleich auf die Notwendigkeit trennscharfer Definitionen und Abgrenzungen in der Auseinandersetzung mit diesem Raum. Zugleich wird aber auch deutlich, dass sich der Versuch der Abgrenzung schwierig gestaltet, sobald administrative Grenzen als Orientierungslinien überschritten werden. So entsprechen die unter Punkt 1 und 2 vorgenommenen Abgrenzungen, jene unter Punkt 3 und 4 eher, die unterschiedlich interpretiert werden können.

## b) historische Strukturen Tokios

Die Konstanten der im 17. Jahrhundert gegründeten Stadt Tokio (namentlich eigentlich: Edo) sind die stetigen Prozesse der Umgestaltung und Erneuerung in Folge von Wachstum und Zerstörung. Dabei überlagern sich die dahinterstehenden wirtschaftlichen, demographischen und gesellschaftlichen Entwicklungen (SCHULZ 2006). Dennoch gibt es vier entscheidende Momente in der Geschichte Tokios, die und deren Folgen das Stadtbild prägend beeinflusst haben: die Verlegung des Sitzes des Kaisers nach Tokio und die Ernennung Tokios zur Hauptstadt Japans zu Beginn der Meiji-Restauration ab 1868; das große Kanto-Erdbeben von 1923; die Flächenbombardements zum Ende des 2. Weltkriegs und die Vorbereitungen zu den Olympischen Sommerspielen 1964 in Tokio (SCHULZ 2006; SCHWENTKER 2006; KARAN 2005, S. 263f.). Diese vier Eckdaten sollen die Orientierungspunkte dieses Kapitels darstellen.

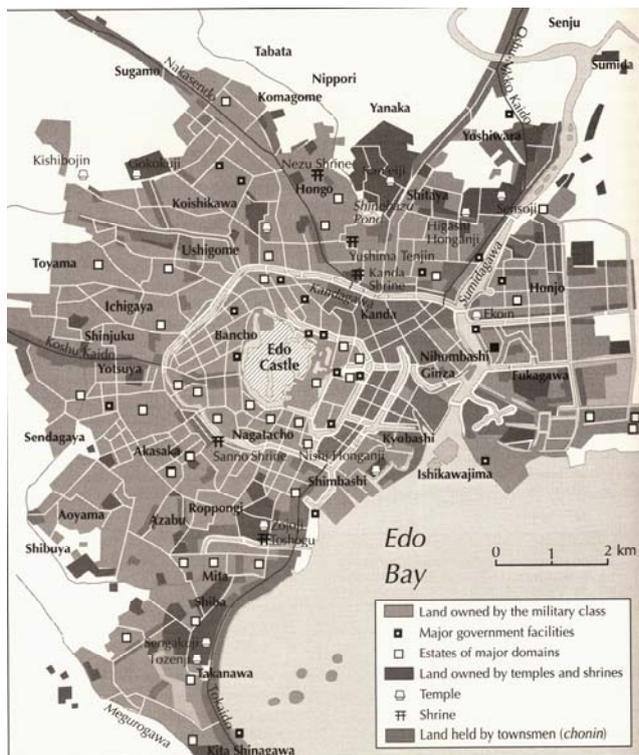
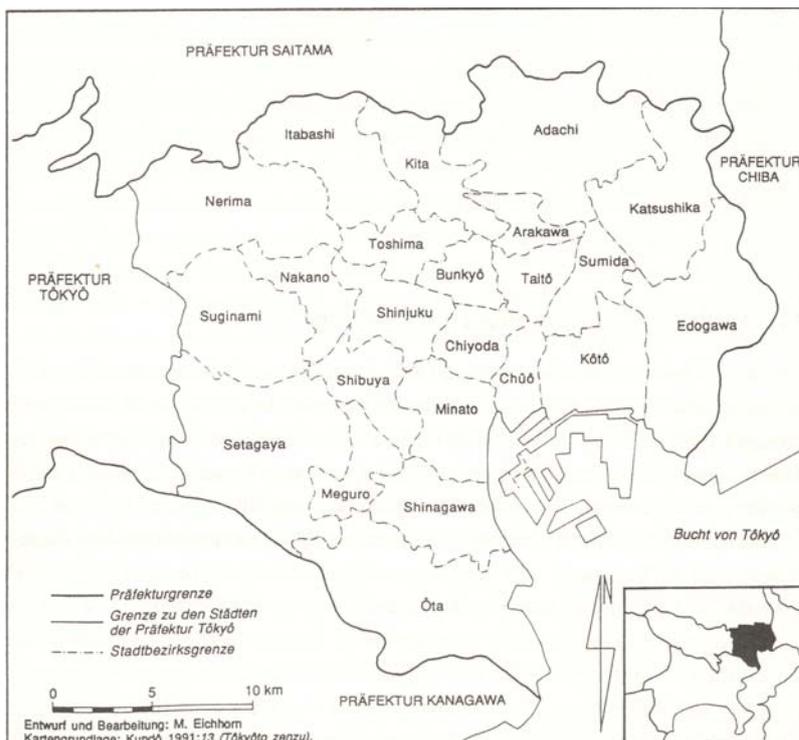


Abb. 7: Tokio (Edo) im 19. Jahrhundert (KARAN 2005, S. 264)

Zu Beginn der Meiji-Restauration, einer Phase der gesellschaftlichen und staatlichen Umbrüche, die mit der Machterneuerung des Kaisers Meiji einhergingen, verlegte der *tennō* (Kaiser) seine Residenz in die soeben umbenannte Stadt Tokio (vorher Edo). In der Folge wurde Tokio zur Hauptstadt Japans ernannt und aus dem im Bezirk Chiyoda (Abb. 8) gelegenen Shogun-Palast der neue Sitz des Kaisers (Abb. 7). Dies hatte weitreichende Auswirkungen auf den Stadtraum. Aus der Kriegersiedlung um den ehemaligen Shogun-Palast entstand ein Regierungs- und Wohnviertel reicher Stadtbürger. Gleichzeitig entwickelten sich die Kaufmanns- und Handwerkerviertel zu Bezirken für Geschäftsleute und die Industrie (Abb. 7) (SCHWENTKER 2006, S. 143).

Im Laufe der politischen Umbrüche in den 1870er Jahren, die die Meiji-Restauration begleiteten, kam es zu einem bedeutenden Bevölkerungsverlust, der jedoch durch die anlaufende Modernisierung und Industrialisierung bereits in den 1890er Jahren kompensiert werden konnte. Im Jahr 1878 wurde Tokio im Zuge der Umgestaltung der innerstädtischen Grenzen in 15 Verwaltungsbezirke eingeteilt und 1888 als Stadt erstmals rechtlich anerkannt. Durch die während der Meiji-Restauration forcierte Öffnung des Landes kam es zur Aufnahme wirtschaftlicher und politischer Beziehungen ins Ausland, die es ermöglichten, ausländische Diplomaten, Kaufleute und Berater ins Kaiserreich zu holen.

So hielten auch westliche Einflüsse Einzug in die japanische Architektur und hinterließen ihre Spuren im Stadtbild, so z.B. eine Prachtstraße in Ginza, im Bezirk Chūō (Abb. 8), die der Londoner *Regent Street* nachempfunden wurde (EBD., S. 144f.; TOKYO METROPOLITAN GOVERNMENT 2013B, S. 2). In dieser Phase kam es zu ersten Modernisierungen in der Stadt. So wurden die Straßen verbreitert, Parks angelegt, das Abwassersystem erneuert sowie die als Verkehrsmittel noch wichtigen Kanäle ausgebaut. Selbige verloren jedoch durch das Aufkommen schnellerer Transportmittel wie der



**Abb. 8: Die 23 ku Tokios** (EICHHORN 1996, S. 10)

Straßenbahn an Bedeutung. Die Verknüpfung zwischen den beiden Verkehrsträgern besaß dennoch eine wichtige Bedeutung und so endeten die ersten Bahnhöfe an wichtigen Kanälen. Die Bahnhöfe selbst entwickelten sich im Laufe der Zeit zu wichtigen Knotenpunkten der Stadt, um welche herum sich Geschäfte, Kaufhäuser, Restaurants und Vergnügungstätten aggregierten. Als Beispiel sei hier das Viertel Klein-London zwischen dem Kaiserpalast und dem Hauptbahnhof Tokio (ca. 250 m östlich des Palastes) genannt (SCHWENTKER 2006, S. 145). Frühe Suburbanisierungstendenzen schlugen sich in Bahnverbindungen nieder; so z. B. die Chūō-Linie, die die Verbindung zu den Bewohnern der westlichen Außenbezirke herstellte, oder die Yamamoto-Linie, die zwischen Shinagawa und Shinjuku fuhr (EBD.).

Aus wirtschaftlicher Sicht lassen sich zwei Zonen mit besonderer Anziehungskraft auf Fabriken ausmachen, die dann vor Ort das ältere Handwerk verdrängten; zum einen die flachgelegenen Gebiete östlich des Flusses Sumidagawa, die heute etwa den Bezirken Sumida und Kōtō entsprechen, mit Betrieben und Fabriken des Baugewerbes sowie der Papier- und Textilindustrie; zum Anderen die Zone entlang der Bucht von Tokio, an welcher sich, angetrieben durch den Eisenbahn- und Schiffsbau, die Schwerindustrie bis nach Yokohama ansiedelte. Neben der Industrie prosperierte aber ebenso der Einzelhandel und ließ sich vermehrt im Bereich südöstlich des Kaiserpalastes in Chūō nieder. Kleingewerbliche Handwerksbetriebe wurden zurückgedrängt und konzentrierten sich insbesondere in den Gebieten östlich des Sumidagawa. Neben dem prosperierenden Tokio gab es aber auch das andere Gesicht: verteilt über das ganze Stadtgebiete aber vor allem in der Nähe von Krankenhäusern, Krematorien, Flüssen und Friedhöfen bargen Slums die Armen, Kranken, Alten und Tagelöhner (EBD., S. 145f.).

Japans Rolle als Zulieferer der Engländer für Kriegsmaterial im 1. Weltkrieg ab 1914 bescherte der industriellen Entwicklung einen Aufschwung und sorgte für Hoffnung auf gute Verdienstmöglichkeiten sowie verbesserte Lebensbedingungen bei einer Vielzahl an Menschen, die, davon angetrieben, in die Stadt zogen. Aber nicht nur die zentralen Bezirke Tokios verzeichneten ein erhöhtes Einwohnerwachstum, auch die umliegenden Städte und Landkreise wurden immer begehrter. Das Wachstum ging meist unkontrolliert und mit Hilfe von Häusern der kleinen Leute, den *nagaya*, zweigeschossigen, barackenartigen Reihenbebauungen aus Holz von statten. Aus Angst vor der Entladung sozialer Spannungen, dem Ausbreiten von

Krankheiten infolge schlechter hygienischer Zustände, dem weiteren massigen Zustrom an Menschen und der flächenhaften Ausdehnung der Stadt wurden Forderungen nach regulierenden Eingriffen in Form einer effektiven Stadtpolitik, die es bis dahin nicht gegeben hatte. Dies sollte im 1919 verabschiedeten „Gesetz zur Stadtplanung“ geschehen. Darin wurde u.a. die Trennung von Wohnvierteln, Industriebereichen und Gewerbeflächen beschlossen sowie Bauvorschriften, Landerschließungsmaßnahmen und Bestimmungen hinsichtlich der Ausbreitung der Stadt vorgenommen (EBD., S. 147f.).

Am 1. September 1923 erschütterte ein Erdbeben der Stärke von 7,9 auf der Richterskala die japanische Hauptstadt. Das Epizentrum lag ca. 80 km südlich vom Stadtzentrum in der Bucht von Tokio. Es wurde von 140.000 Opfern ausgegangen, 3 Mio. Menschen verloren ihre Wohnung oder ihr Haus samt Besitz. Etwa ein Drittel aller Gebäude in der gesamten Kanto-Region wurde schwer beschädigt, ein Fünftel wurde komplett zerstört. Ebenso betroffen war die Infrastruktur. Verbogene Gleise ließen keinen Straßenbahnverkehr mehr zu, die engen Gassen Tokios wurden durch Trümmer blockiert, Telegraphie- und Telefonleitungen waren zerstört. Große Feuer sorgten für weitere Verwüstungen und der Feuerwehr gelang es nicht, die rapide brennenden Holzhäuser insbesondere entlang und auf der östlichen Seite des Sumidagawa zu löschen. Bereits elf Tage nach dem Beben steuerte der tennō durch sein „Kaiserliches Edikt für den Wiederaufbau“ Spekulationen entgegen, die Hauptstadt würde verlegt werden (EBD., 148ff.). Der Wiederaufbau Tokios gewährte die Chance Versäumnisse der Vergangenheit nachzuholen und die Stadtfläche neu zu strukturieren und zu entwickeln. Die detaillierten und aufwändigen Pläne wurden jedoch aus Kostengründen verworfen, sodass die Hauptmaßnahmen vor allem im Neuanlegen von Straßen, in der Verbreiterung von Hauptverkehrsstraßen für den Transport von Lastgütern und im Anlegen von Parks als Freizeit- und Fluchtpunktstätten bestanden. Dabei bestimmten japanische Bautraditionen und weniger die Orientierung an westlichen Vorbildern, wie in den Anfangsjahren der Industrialisierung den Wiederaufbau. Stadtstrukturell vollzogen sich einige Veränderungen. An der Küstenregion zwischen Chiba und Yokohama wurden großflächige Gebiete der Schwerindustrie überlassen und damit Flächen fürs Wohnen reduziert. Außerdem wuchsen die Vorstädte exorbitant an, da die Menschen aus der Innenstadt, diese für besonders gefährlich hielten und in die peripher gelegenen Gebiete um Tokio zogen. Diese Entwicklung könnte man als eine erste Welle der Suburbanisierung bezeichnen. Sie fand ebenso einen Niederschlag im Ausbau der öffentlichen Infrastruktur (Verkehr), indem die Transportlinien bis in die Vorstädte erweitert wurden. Ein weiterer Effekt war die Ausbildung von Subzentren an Knotenpunkten, an denen der Verkehr zwischen der Innenstadt und den Vorstädten zusammenlief, z.B. an den Bahnhöfen Shinjuku, Shibuya und Ikeburo (in Toshima). Diese Subzentren waren Anziehungspunkte für die Ansiedlung von Kaufhäusern, Bars, Restaurants, Kinos und Spielhallen (EBD., S. 151ff.).

Ein dritter prägender Einschnitt in Tokios Stadtgeschichte sind die Flächenbombardements der USA zum Ende des 2. Weltkriegs. Bereits 1944 sollte die Hauptstadt Tokio aufgrund zunehmender Angriffe auf die japanische Hauptinsel Honshū zwangsevakuiert und damit durch Umsiedlung dezentralisiert werden. Mitte März 1945 erfolgten die schwerwiegendsten Flächenbombardements, welche 80.000 Tote forderten und 300.000 Gebäude in der Stadt zerstörten. Die Metropole war eine Trümmerlandschaft und die Einwohnerzahl sank rapide von 6,6 Mio. in 1944 auf 2,6 Mio. ein Jahr später (EBD., S.153).

Jahr	Einwohnerzahl in Mio.
1945	2,7
1950	5,3
1955	6,9
1960	8,3
1965	8,8

**Tab. 1: Einwohnerzahl Tokios 1945-1965** (eigene Darstellung nach SCHWENTKER 2006)

Der Wiederaufbau bot erneut die Möglichkeit starke Eingriffe in die Stadtstruktur vorzunehmen. Die Pläne sahen zunächst eine Fragmentierung der Stadt in Subzentren mit umgebenden Grüngürteln mit ca. 200.000-300.000 Einwohnern vor. Sie

scheiterten jedoch an der Lobbyarbeit wirtschaftlicher Interessensverbände und Grundbesitzer, die gegen die dazu notwendigen Enteignungen opponierten. Die amerikanische Besatzungsmacht hatte dabei die Aufgabe vor Ort Demokratisierungs- und Entmilitarisierungsprozesse in Gang zu setzen und zu überwachen. Dieses beeinflusste auch verwaltungstechnische Angelegenheiten, bspw. wurde das kommunale Selbstverwaltungsrecht gestärkt, sodass Kommunen von nun an nicht mehr als reine Befehlsempfänger des Innenministeriums fungierten. Zudem erlangten die Bezirke Tokios einen Sonderstatus und wurden den Kommunen gleichgestellt. Ihre Anzahl wurde auf die noch heute gültigen 23 ku festgelegt (EBD., S. 154f.).

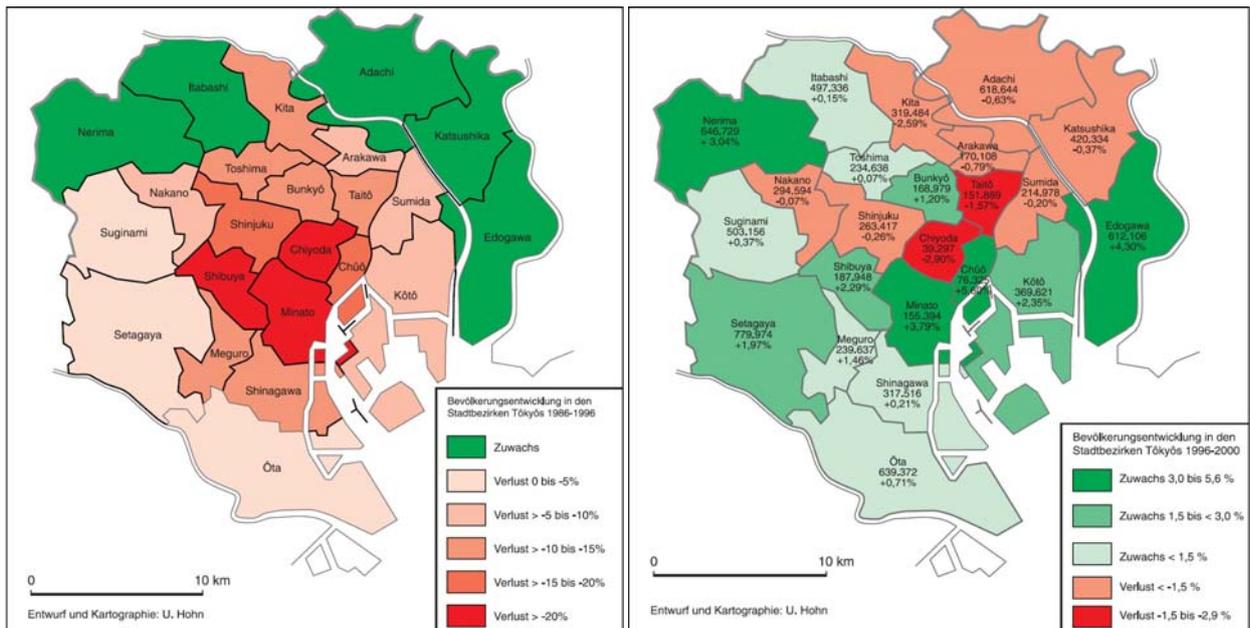
In den Nachkriegsjahren erfolgte eine Rückwanderungswelle mit einem massiven Anstieg der Einwohnerzahlen in der Kernstadt (Tab. 1). Bis 1965 stieg die Einwohnerzahl in der Präfektur Tokio auf 10 Mio. an. Demzufolge kam es in den 1950er Jahren zu einer Wohnungsbauphase, die vom Bau zweistöckiger Holzhäuser für den eigenen Bedarf vornehmlich in äußeren Bezirken wie bspw. Edogawa, Adachi, Ōchi und Nerima geprägt war (HOHN 2002B, S. 232). Zumeist wohnten zwei Familien in diesen Häusern, was aufgrund der einfachen Bauweise (ein Eingang, dünne Wände, wenig Raum) zu einem Verlust der familiären Privatsphäre führte. Diese Bauweise erlaubte es auch nicht in die Höhe zu bauen, wodurch die ohnehin knappen räumlichen Ressourcen der Stadt stark in Anspruch genommen werden mussten, um Platz zum Wohnen bereitzustellen. Pläne für das Anlegen von Parks und Grünflächen mussten größtenteils verworfen werden (SCHWENTKER 2006, S. 156).

Ähnlich wie 1914 sorgte Japans Rolle als Zulieferer für Waffen, diesmal an die sich mit Korea im Krieg (1950-1953) befindenden USA, für wirtschaftlichen Aufschwung in der Schwerindustrie, wovon besonders der Industriegürtel entlang der Pazifikküste um Tokio profitierte. Hier siedelten sich zunächst Betriebe der chemischen sowie der Auto- und Elektroindustrie an; Anfang der 1960er Jahre kamen Hochtechnologiebetriebe hinzu, die Halbleiter produzierten. Die Bedeutung der Agrarwirtschaft und Fischerei hingegen ging immer weiter zurück und wurde aufgrund der großen und intensiven Flächeninanspruchnahme an die Peripherie des Metropolenraums gedrängt (EBD., S. 158). In Vorbereitung auf die Olympischen Sommerspiele 1964 tätigte Japan große Investitionen um sich selbst der Welt als fortschrittliche, moderne Gesellschaft zu präsentieren. Damals wurden in und um Tokio zahlreiche Projekte verwirklicht, zu denen u.a. der Bau der ersten Strecke des damals wohl schnellsten und modernsten Zugs der Welt, dem *Shinkansen*, von Tokio nach Osaka; die Erweiterung der U-Bahn; das Olympiastadion in Shinjuku sowie der Bau erster Hochstraßen, die häufig über den alten Kanälen führten (EBD., S. 159).

Trotz der vielen Veränderungen in relativ kurzer Zeit haben sich dennoch grobe Strukturen in Tokio ausgebildet, die vieles überdauerten: So wohnen die wohlhabenderen Schichten eher im Westen der Stadt (wie schon zur Edo-Zeit), während die Arbeiterschaft und Kleinbetriebe eher östlich des Sumidagawa zu finden sind. Eine neue Mittelschicht entstand zunächst in den Subzentren und hat sich bis in die Vorstädte ausgebreitet, wurde dann aber immer weiter an die Peripherie gedrängt (EBD., S. 160).

### **c) funktionale Strukturen**

In diesem Teilabschnitt sollen die Strukturen des innerstädtischen Wohnen und der Wirtschaft im Fokus stehen. Die Erklärungsansätze überlagern sich und sollen deshalb nicht stringent getrennt voneinander betrachtet werden. Dennoch soll zunächst eher auf das Wohnen in der Stadt und anschließend auf die wirtschaftlichen Strukturen samt der Auswirkungen auf den Raum eingegangen werden. Ende der 1960er Jahre erreichte die Bevölkerungszahl in der Kernstadt Tokio mit 8,9 Mio. Menschen ihr Maximum und verzeichnete in den zentralen Bezirken bereits rückläufige Zahlen, da tertiäre Funktionen die Anwohner in angrenzende Stadtbezirke verdrängten.



**Abb. 9 (links): Bevölkerungsentwicklung Tokio 1985-1996** (HOHN 2002A, S. 5)

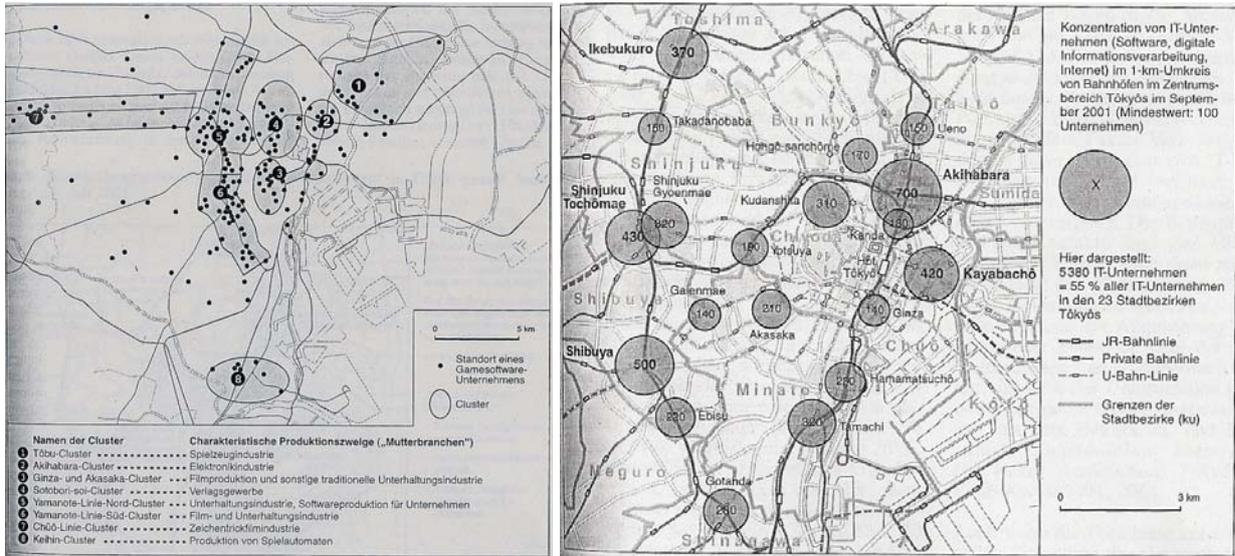
**Abb. 10 (rechts): Bevölkerungsentwicklung Tokio 1996-2000** (HOHN 2002A, S. 6)

Dieser Tertiärisierungsdruck hielt im Laufe der 70er Jahre an und bewegte in Kombination mit steigenden Wohnkosten, sich verschlechternden Wohn- und Wohnumfeldbedingungen und steigender Umweltbelastungen, viele Menschen dazu in den suburbanen Raum Tokios außerhalb der 23 Stadtbezirke zu ziehen (HOHN 2002A, S. 4). Ab Mitte der 1980er Jahre trieben erhöhte Nachfrage nach Büroflächen sowie aufkommende Spekulationen der Bubble Economy die Preise für Immobilien in der Innen- und Kernstadt exorbitant in die Höhe. Diese Entwicklungen beschleunigten gleichzeitig den Entvölkerungsprozess und hinterließen bis in die Mitte der 1990er Jahre auch nach dem Platzen der Bubble Economy 1991 einen „Wohnbevölkerungskrater“ (Abb. 9) (HOHN 2002A, S. 5). Dieser war besonders in Bezirken wie Shibuya, Chiyoda und Minato ausgeprägt, was sich u.a. in dem Ungleichgewicht zwischen Tages- und Nachtbevölkerung widerspiegelte. Seit Mitte der 1990er Jahre kam es wieder zu einer selektiven Rückwanderung ins Stadtzentrum (Abb. 10). Die Gründe dafür lagen in den sinkenden Preisen für Immobilien, welche im Zusammenhang mit dem Platzen der Spekulationsblase und der damit einhergehenden, sinkenden Nachfrage nach Büroflächen standen. Dies reduzierte das Preisgefälle zwischen der Stadt und dem suburbanen Raum und verhalf dem Stadtzentrum verstärkt durch eine Anreizpolitik für innerstädtisches Wohnen mit Subventionen und einer Lockerung der Bauvorschriften zu erhöhter Attraktivität (HOHN 2002A, S. 6).



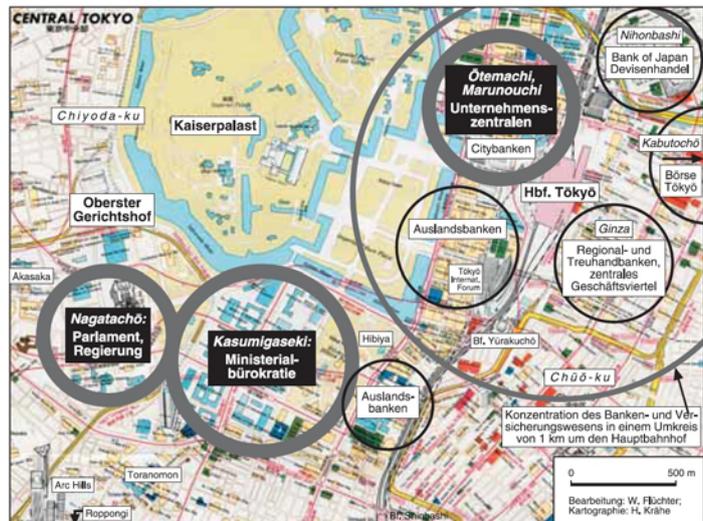
**Abb. 11: Wohnungsbauprojekte im Zentrum Tokios** (HOHN 2002B, S. 233)





**Abb. 13 (links): Konzentration von Games-Software-Produzenten (HOHN 2002B, S. 241)**  
**Abb. 14 (rechts): Konzentration von IT-Unternehmen im Umfeld von Bahnhöfen (HOHN 2002B, S. 237).**

Aus wirtschaftlicher Sicht hervorzuheben ist noch der Bezirk Chiyoda, „der als Sitz von Regierung, Parlament, Ministerien und Unternehmenszentralen generell als erste Adresse Tôkyôs gilt [...]“ (HOHN 2002B, S. 240) und damit das Aushängeschild Tokios als global city ist (Tokio als global city: siehe KULKE 2006, S. 236) ist (Abb. 15).



**Abb. 15: Chiyoda (FLÜCHTER 2002, S. 40)**

### d) Städtebauliche/ sozialräumliche Gliederung

Aus europäischer Sicht betrachtet scheint Tokio kaum städtebauliche Qualitäten aufzuweisen. Dabei ist Tokio im Zentrum eine unverkennbar asiatische Stadt, welche in die Aura der ewigen Unfertigkeit und Vergänglichkeit eingehüllt scheint. Jeder neue ökonomische Zyklus überformte die Stadt nach seinen Anforderungen und zerstörte ohne Nachsehen die Hinterlassenschaften der vorangegangenen Epochen. Der Zwang nach Neuem scheint ungleich dominanter als der Wert der körperlichen Figur oder materiellen Präsenz der Stadt (MEYER 2010, S. 42 f.). So beträgt das Durchschnittsalter eines Gebäudes in Japan gerade einmal 26 Jahre, während demgegenüber Gebäude in den USA durchschnittlich 44 Jahre und in Großbritannien sogar durchschnittlich 75 Jahre alt sind (SACCHI 2004, S.92). Worin liegt die Ursache dieser Unbeständigkeit der gebauten Umwelt? Die japanische Kultur ist durch die Wiederkehr von Naturkatastrophen und der damit einhergehenden Zerstörung geprägt. Ferner ist der Grundstückspreis in Tokio durchschnittlich zehnmal höher als die sich darauf befindlichen Immobilien. Aus diesen beiden Aspekten leitet sich eine hohe Bereitschaft für das Ephemere in der Baukunst ab. Die ständige Veränderung des

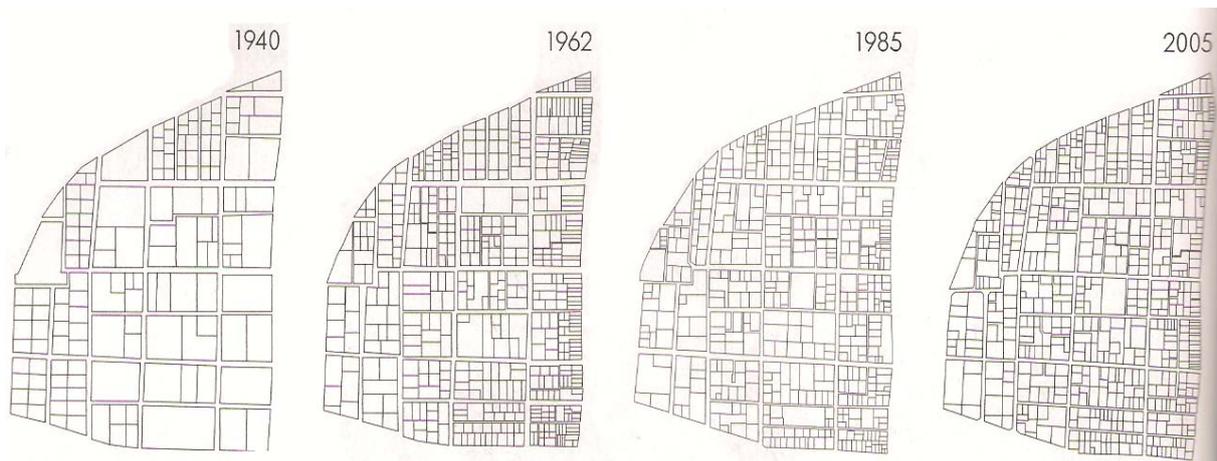
Stadtbildes und die zufällige Durchmischung architektonischer Stile wird deshalb vielfach als chaotisch beschrieben (MEYER 2010, S. 35 f.).

Ebenso ungewohnt wie die Kurzlebigkeit der Gebäude mag für Europäer die leere Mitte der Stadt erscheinen. Im Zentrum befindet sich der Kaiserpalast mit seinen Gärten auf dem ehemaligen Gelände der Burg Edo. Das Gelände nimmt eine Fläche von 3,41 km<sup>2</sup> ein und bleibt für die Öffentlichkeit größtenteils unzugänglich. Die „verbotene Mitte“ der Stadt ist neben anderen, in den vorangegangenen Kapiteln bereits erläuterten Aspekten, ein Grund für die Herausbildung verschiedener Subzentren gewesen. Tokio ist eine Stadt der radikalen Heterogenität, es ist eher die Summe seiner Teile und als ein wohlüberlegtes Ganzes. Die Stadt setzt sich aus kleinteiligen Strukturen zusammen, die sich durch das Schienenverkehrssystem zu einer großen, polyzentrischen Stadtregion entwickelt hat. Dabei wurden nur wenige Gebiete systematisch geplant (SCHAEFER/HOSOYA 2012, S. 28). Die Subzentren, welche sich meist um wichtige Knotenpunkte des Schienenverkehrs konzentrieren (siehe infrastrukturelle Gliederung in Abschnitt e), sind durch eine Hochhausbebauung geprägt. Auch auf Postkarten wird Tokio häufig als Hochhausstadt dargestellt und das Image so verbreitet (vgl. Abb. 16).

Teilweise leitet diese Darstellung jedoch zu einem Trugschluss, denn tatsächlich ist das Stadtgebiet in großen Teilen bemerkenswert kleinteilig, flach und niedrig bebaut. Grundlage der Bebauung sind kleine Parzellen, die mitunter nur wenige Meter breit sind. Die Kleinteiligkeit resultiert aus einer als *subdivurban* bezeichneten Entwicklung, bei der eine fortschreitende Parzellierung und Nachverdichtung das ehemals vorstädtische Stadtgefüge in zunehmendem Maße prägt (Abb. 17). Ursachen waren und sind neben der die Preise treibenden Immobilienspekulation, die hohe Erbschaftssteuer. Diese führt dazu, dass häufig ein Teil des Grundstücks veräußert werden muss. Im Laufe der Zeit wurden große Parzellen so weiter und weiter unterteilt, wenn sie an nachfolgende Generationen vererbt wurden. In den letzten 90 Jahren schrumpfte die Fläche der verkauften Grundstücke von durchschnittlich 240 m<sup>2</sup> auf durchschnittlich 80 m<sup>2</sup> (TSUKAMOTO 2012, S. 31 ff.).

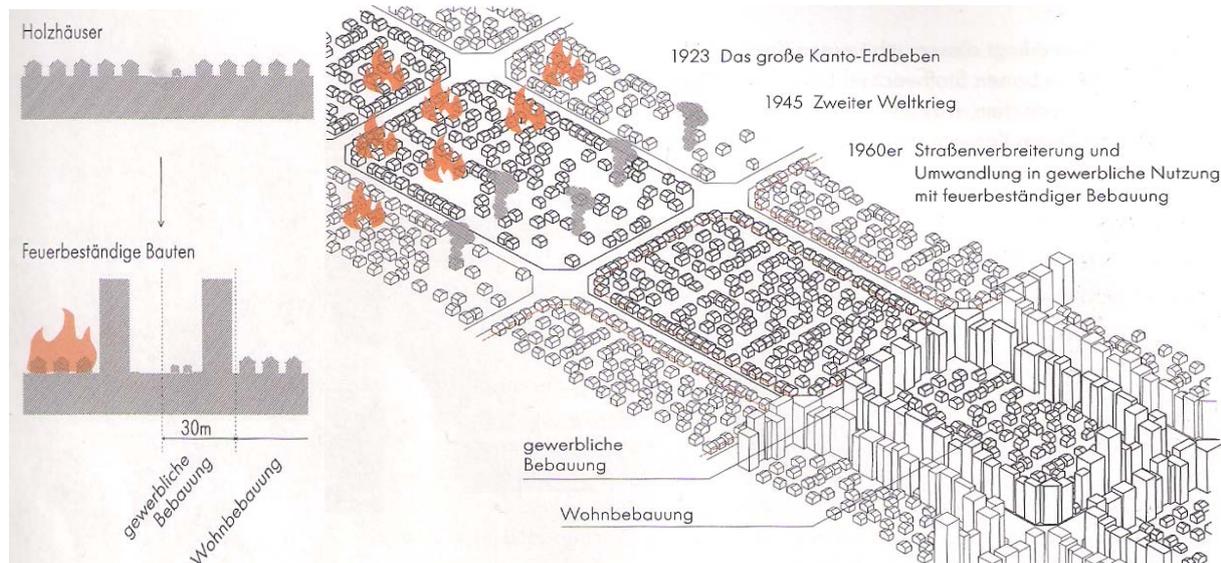


**Abb. 16: Hochhauskyline von Shinjuku im Hintergrund; im Vordergrund kleinteilige Bebauung im Bereich Iidabashi (DANESCH 2013)**



**Abb. 17: Fortschreitende Parzellierung am Beispiel Okusawa** (TSUKAMOTO 2012, S. 34)

Eine dichte Durchwegung und ein belebter Straßenraum machen die mittelalterlich erscheinende Enge in den kleinteilig bebauten Gebieten erträglich. Viele Quartiere in Tokio haben die Intimität von Dörfern; viele Häuser sind in Holzbauweise ausgeführt. Um die Ausbreitung von Bränden zu verhindern, entstanden Brandschutzringe mit hohen, feuerfesten Gebäuden um die dorffartigen Areale. Dieses von TSUKAMOTO als *urban village* bezeichnete Phänomen wurde durch einen stadtplanerischen Prozess in Gang gesetzt: Im Flächennutzungsplan der Stadt wurden an Hauptstraßen befindliche Abschnitte für stark frequentiertes Gewerbe vorgesehen. Durch den entstehenden Verwertungsdruck konnte die alte Bebauung in diesen Bereichen rasch durch höhere, feuerfeste Gebäude ersetzt werden, welche einen Brandschutzring um die dahinter liegende, dörfliche Atmosphäre des *urban village* bilden (Abb. 18) (TSUKAMOTO 2012, S. 31 f.).



**Abb. 18: Entstehung der *urban villages*** (TSUKAMOTO 2012, S. 32)

Trotz radikaler Transformationen ist die städtebaulich-vormoderne Struktur der Edo-Zeit in Tokio weitestgehend erhalten geblieben. Der westliche Städtebau als dreidimensionale Kunstform blieb in Japan eine Unbekannte. Prägend waren neben der überkommenen Formen der Reisfelder, die Parzellierung und die Interessen der Bahngesellschaften. Aus westlicher Sicht ist vor allem das Fehlen großer Plätze als Orte des öffentlichen Lebens, städtebaulicher Achsen und einer öffentlich-repräsentativen Mitte auffällig. Lediglich an Straßenkreuzungen öffnet sich der Stadtraum – jedoch ohne Aufenthaltsqualität. Die Bahnstationen übernehmen eine Vielzahl der Funktionen des öffentlichen Raums als Subzentren (SACCHI 2004, S. 96; MEYER 2010, S. 37). (vgl. infrastrukturelle Gliederung in Abschnitt e).

Aufgrund der Bodenpreisentwicklung wurde die Wohnnutzung im Metropolkern zugunsten zentraler Funktionen seit Mitte des 20. Jahrhunderts weitgehend verdrängt; gleichzeitig kam es zu einem starken Wachstum im Ballungsraum. Vor allem in den 1960er und 70er Jahren entstanden Trabantenstädte, sogenannte *new towns* bzw. *nyu tauns* im Umkreis von 10 bis 50 km um das Stadtzentrum. Die Trabantenstädte wurden als Großwohnsiedlungen ausgeführt und sollten polyfunktional geprägt sein, blieben jedoch in den meisten Fällen reine Schlafstädte. Während die *new towns* in den Anfangsjahren egalitäre Mittelschichtsviertel mit einer guten Bevölkerungsdurchmischung waren, wird inzwischen eine verstärkte Überalterung der dort ansässigen Bevölkerung offensichtlich. Im Zusammenhang mit unentdeckten Todesfällen wird von einer zunehmenden Verslumung der Viertel berichtet. Da inzwischen weniger Junge in die Peripherie ziehen ist vor allem der 30-50 km vom Zentrum entfernte, äußere suburbane Ring von der Überalterung und der daraus resultierenden Segregation betroffen. Gerade Alte machen in Japan einen hohen Anteil an Sozialhilfeempfängern aus (ELIS/LÜTZELER 2008, S. 19 ff.).

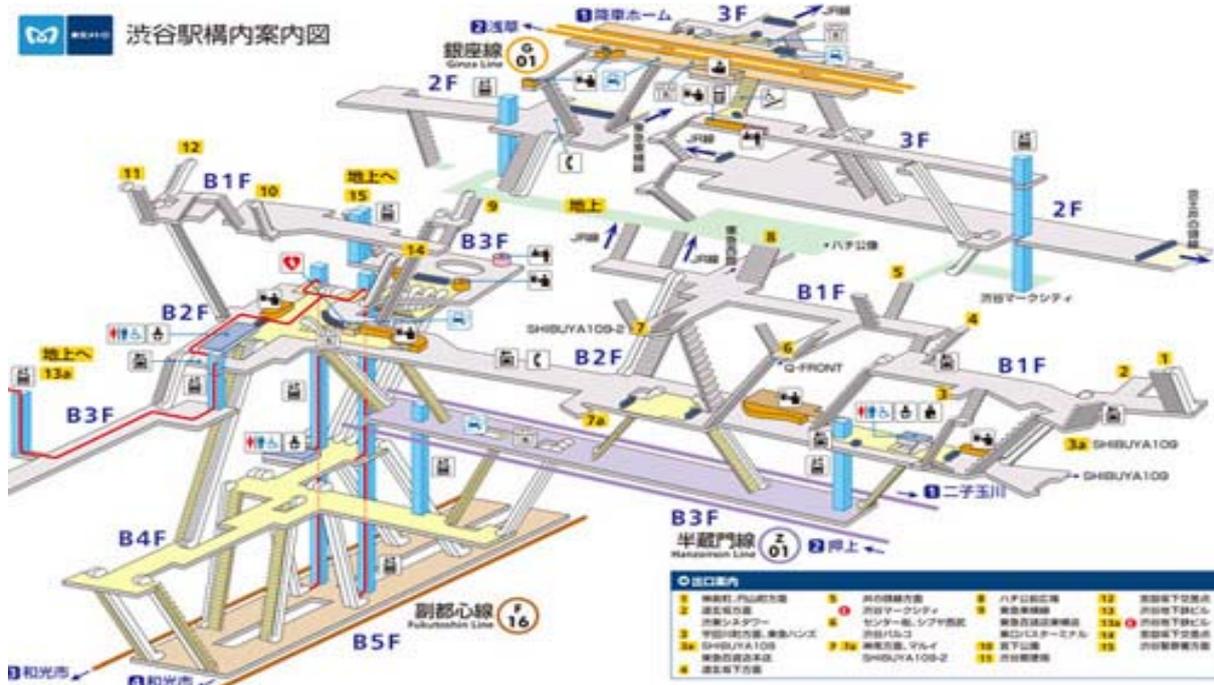
### e) Infrastrukturelle Gliederung

#### *Schienenverkehr*

Eine besonders raumstrukturierende Funktion kommt in Tokio den Schienenverkehrsmitteln zu. Motor der Stadtentwicklung waren dabei seit Beginn des 20. Jahrhunderts die privaten Eisenbahngesellschaften, deren wirtschaftliche Aktivitäten weit über das Kerngeschäft des Verkehrssektors hinausgehen. Die Eisenbahngesellschaften haben neben dem eigentlichen Beförderungsgeschäft diversifizierte Aktivitäten (*chiiki seikatsu sangyo*, was in etwa so viel bedeutet wie ‚Industrien für ein vitales Regionalleben‘) entwickelt. Das Image der Unternehmen wird nicht zuletzt auch durch dieses side-business gebildet. So sind viele der Eisenbahngesellschaften auch im Einzelhandel, im Freizeit- und Tourismusbereich sowie im Immobiliensektor tätig. Gründe für die branchenübergreifenden Tätigkeiten sind hauptsächlich in der Erwartung höherer Einnahmen zu sehen, da die Beförderungstarife staatlich reglementiert sind und so nur ein begrenztes Aktionsfeld ausmachen. Ferner konnte durch die Schaffung von Wohnbebauung entlang der eigenen Bahntrassen sowie durch die Etablierung von Warenhäusern und Büroräumen in der Nähe der eigenen Bahnhöfe eine Steigerung der Passagierzahlen vollzogen werden. Schließlich wurden Freizeit- und Vergnügungseinrichtungen in gegenläufiger Fahrtrichtung zum zentrumsorientierten Pendelverkehr eingerichtet, damit gelang es den Unternehmen teilweise die Auslastung in weniger nachgefragten Zeiten und Fahrtrichtungen zu steigern (FELDHOFF 1998, S. 115 ff.).

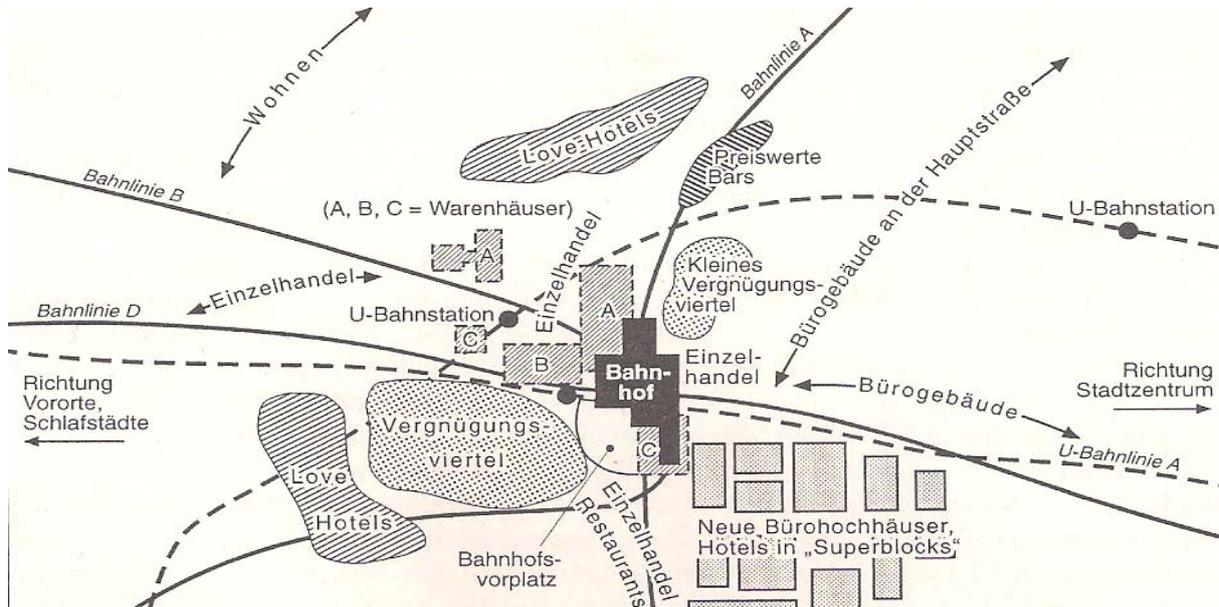
Die Erschließung neuer Wohngebiete und deren Anbindung an das Stadtzentrum lagen also größtenteils in den Händen privater Eisenbahngesellschaften. Der Urbanisierungsprozess wurde im Wesentlichen entlang der Bahntrassen vorangetrieben, zunächst im Stadtrandbereich und von dort ausgehend in immer größer werdender Entfernung zur Stadtmitte. Die *new towns* entstanden also nicht ringförmig um das Stadtzentrum, sondern fingerförmig entlang der Bahntrassen. In diesem Zusammenhang kommt dem Schienenverkehr auch eine bodenpreisbestimmende Bedeutung zu. Die Bodenpreise und die Bevölkerungsdichte sind punktaxial um die Bahnhöfe der Vorortbahnen am höchsten und nehmen zentrifugal vom Stadtzentrum aus ab; dabei ergeben sich an Bahnhöfen mit Halt von Expresszügen zusätzliche lokale Maxima (FELDHOFF 1998, S. 133). So können auch etwa 70 km vom Stadtzentrum entfernte Orte für Pendler noch attraktiv sein, da ein dortiges Wohnen viel geringere Aufwendungen für die Miete erfordert. Dem Image und der Qualität eines Viertels kommen im Vergleich zur Fahrzeit ins Stadtzentrum eine ungleich geringere Bedeutung bei der Wahl des Wohnstandortes zu. Als problematisch erweisen sich inzwischen Einfamilienhaussiedlungen im äußeren suburbanen Raum, die mehr als einen Kilometer vom nächsten Bahnhof entfernt liegen. Während diese Gebiete während der Bubble-Economy attraktiv waren, zeigen sich dort heute verbreitet Leerstände (ELIS/LÜTZELER 2008, S.19).

Im Zusammenhang mit der einseitig auf das Stadtzentrum ausgerichteten Beschäftigungskonzentration kommt es zu einer chronischen Überfüllung des öffentlichen Nahverkehrs in den Spitzenzeiten, was der enorm hohen Anzahl der täglich ins Stadtzentrum einpendelnden Fahrgäste geschuldet ist. Für die Pendler erscheinen dabei die Frequenzhäufigkeiten (Quantität) im Tokioter Nahverkehrsnetz derart attraktiv, dass sie bereit sind qualitative Einschränkungen während der rush hour hinzunehmen. Daher konnten Schienenverkehrsmittel ihre Vorrangstellung behaupten, ausbauen und blieben im Vergleich zum Individualverkehr überaus leistungsfähig, flächen- und zeitsparend (FELDHOF 1998, S. 62). Große Bahnhöfe werden in Japan normalerweise zusammen mit Einkaufszentren, Supermärkten, Hotels, Galerien und vielen anderen öffentlichen Einrichtungen gebaut und ebenfalls durch die großen privaten Eisenbahngesellschaften betrieben; in Tokio sind das die Unternehmen *Tokyu*, *Seibu*, *Tobu*, *Odakyu*, *Keio*, *Sotetsu* und *Keisei*. Je größer das Pendleraufkommen an den jeweiligen Stationen, umso interessanter ist für die Unternehmen auch die Etablierung kommerzieller Aktivitäten. Die Bahnstationen sind multifunktionale Strukturen, welche einen beachtlichen Anteil städtischer Funktionen wie Dienstleistungen, Handel und Kommerz übernehmen (SACCHI 2004, S. 90). Die Aufenthaltsqualität innerhalb der Bahnhöfe ist nach europäischen Maßstäben eher gering. In ihrem labyrinthartigen Wegenetz bliebe man ohne die Wegweiser ziemlich verloren – man weiß häufig nicht auf welcher Ebene man sich befindet, mitunter nicht mal ob ober- oder unterirdisch. Immerhin bieten die klimatisierten Gänge im heißen Sommer eine angenehme Kühle und im Winter etwas Wärme für die alltäglich zurückzulegenden Wege (vgl. Abb. 19).



**Abb. 19: Plan mit Darstellung der verschiedenen Ebenen der Shibuya Station; Tokyo Metro (3 U-Bahnlinien). Hinzu kommen die Ebenen und Bereiche der JR East (Fernverkehr), Keio und Tokyu (Nahverkehr) (zusammen 6 weitere Linien). Mehr als zwei Mio. Fahrgäste passieren täglich den Bahnhof (MELLOWMONK 2013).**

Die Umgebungen der Bahnhöfe sind stark durch diese geprägt und bilden Subzentren im Stadtraum. Neben der dominierenden Einkaufsfunktion sind diese Subzentren multifunktional ausgestattet und in ihrer räumlichen Strukturierung ähnlich. Konstituierende Elemente sind Großwarenhäuser, Vergnügungs- und Einzelhandelsviertel, Einrichtungen des Gastronomiegewerbes, Viertel mit Bürogebäuden sowie Straßenzüge des Erotikgewerbes (vgl. Abb. 20) (FELDHOF 1998, S. 127).



**Abb. 20: Schematische Struktur eines typischen pendlerverkehrsorientierten Zentrums in Tokio** (FELDHOF 1998, S. 128)

Die enorme Dienstleistungsdichte im Bereich der Bahnhöfe wird vor allem wie erwähnt durch das hohe Passagieraufkommen begründet. Die drei Stationen mit dem weltweit höchsten Passagieraufkommen befinden sich in Tokio: Ikebukuro, Shibuya und Shinjuku. Diese drei Bahnhöfe werden alle von der Ringbahn *Yamanote* bedient; ebenfalls Weltrekordhalterin, was die Passagierzahlen angeht: 2005 fuhren täglich im Durchschnitt 3,55 Mio. Passagiere mit dieser Linie (KUWAYAMA 2005). Die 34,5 km lange Ringstrecke um das Stadtzentrum bewältigen die Züge in knapp 60 Minuten Fahrzeit. Ihre Linienführung bildet eine starke psychische und physische Grenze zwischen dem, was allgemein als Innenstadt und als äußere Stadtteile wahrgenommen wird (SACCHI 2004, S. 87).

#### *Straßenverkehr*

Im Vergleich zum Schienenverkehr kommt dem Straßenverkehr in Tokio eine, auch im Vergleich zu anderen japanischen Großstädten wie Osaka und Nagoya, geringe Bedeutung zu. Der effiziente Schienenverkehr, häufige Staus und rigide Reglementierungen im Bereich des Individualverkehrs machen das Fahren eines eigenen Autos im Stadtraum unattraktiv. Gleichzeitig ist wie beim Schienenverkehr, jedoch in deutlich abgeschwächter Form, eine Verdichtung der Bebauung entlang der Haupt- bzw. Expressstraßen zu beobachten (vgl. Abb. 21).



**Abb. 21: Individualverkehr auf zwei Ebenen: Stadtautobahn im Bereich des Geschäftszentrums Roppongi** (DANESCH 2013)

Während der Schienenverkehr im Stadtzentrum zum größten Teil unterirdisch abgewickelt wird, sind Infrastrukturen des Straßenverkehrs im Stadtraum deutlich wahrnehmbar. Stadtbildprägend sind vielerorts die aufgeständerten Stadtautobahnen *Shuto Kosoku Douro*, die seit den 1960er Jahren über das bestehende Straßen- und Wassernetz gelegt wurden (vgl. Abb. 21). Dieses System hat inzwischen seine Kapazitätsgrenzen überschritten, sodass der Verkehr häufig langsamer als auf den darunterliegenden Straßen fließt (BOGNAR 1997, S. 31). Das Stadtautobahnnetz umfasst ca. 300 km, bestehend aus drei Ringstraßen (innerer, mittlerer und äußerer Ring) und elf Ausfallstraßen. Im Jahr 2005 wurde das komplette Netz teilprivatisiert. Laut Autobahnaktiengesellschaftsgesetz verfügen die Zentralregierung bzw. die entsprechenden Gebietskörperschaften jedoch jeweils immer über mind. 30 % der Aktien einer Autobahngesellschaft. Stadtautobahnen sind mautpflichtig, wobei die Gebühr nicht streckenabhängig, sondern bei Nutzung einmalig erhoben wird. Die aufgeständerten Autobahnen verfügen mitunter über imposante Strukturen; ihre Pylonen erreichen Höhen von über 40 Metern. Obwohl diese Stadtautobahnen Lärm und visuelle Verschmutzung erzeugen, bleiben die Räume darunter nicht nur erstaunlich sauber, sondern werden an manchen Stellen vielseitig genutzt (SACCHI 2004, S. 96 f.).

### *Luftverkehr*

Eine dominante Stadtentwicklungsfunktion kommt auch dem Luftverkehr zu. Tokio verfügt über zwei internationale Flughäfen. Seit 1931 besteht der Flughafen Haneda, der seit den 1960er Jahren über eine Monorailbahn und eine Stadtautobahn mit dem etwa 15 km nördlich gelegenen Stadtzentrum verbunden ist. Um den Flughafen Haneda hat sich ein großes Industriezentrum gebildet, tausende Unternehmen haben sich dort angesiedelt. 1978 eröffnete etwa 60 km nordöstlich des Stadtzentrums von Tokio der Narita International Airport und übernahm einen Großteil des internationalen Verkehrs. Der in ländlicher Umgebung gelegene Großflughafen ist über eine Autobahn und mehrere Bahnlinien mit dem Stadtzentrum verbunden. Die Ansiedlung des Flughafens in Narita hat zu einem großräumigen Aufschwung der wirtschaftlichen Entwicklung entlang der Küste zwischen Tokio und Narita geführt. Eine Vielzahl logistisch orientierter Unternehmen hat sich in diesem Gebiet niedergelassen (SACCHI 2004, S. 90).

### **Fazit**

Es ist deutlich geworden, wie stark die Stadtstruktur Tokios durch historische Ereignisse (Kriege, Katastrophen, politische Umbrüche), durch wirtschaftliche Veränderungen (Strukturwandel oder die Immobilienspekulation) und technologische Neuerungen (feuerfeste Bauweise oder das Bauen in die Vertikale) ge- und überprägt wird und wurde. All diese Einflüsse stehen in wechselseitiger Beziehungen mit sozialen Prozessen der Migration und Demographie und schlagen sich ebenfalls räumlich nieder.

Des Weiteren bleibt unverkennbar, wie schwierig es ist, einen solchen Großraum zu gliedern. Dies liegt einerseits schlicht an der Dimension der Agglomeration Tokio. Andererseits besteht in vielen Bereichen (z. B. Soziales) eine funktionale Mischung, die sehr kleinteilig ist. Es gibt keine Gated Communities und nur wenige Luxuswohntürme. Dies geht auf stadtpolitische Maßnahmen zurück, die bspw. eine vertikale Staffelung der Miet- und Kaufpreise bei diesen Wohntürmen vorsehen (HOHN 2002A, S. 7). Diese Durchmischung macht es schwierig grobe Strukturen aufzuzeigen. Zeitgleich ist die Kleinteiligkeit und Funktionsmischung das, was Tokio unverwechselbar macht. Darum verwundert es auch nicht, dass die Leitziele der städtebaulichen Zukunft Tokios wie folgt zusammengefasst werden: „Reurbanisierung statt Urban Sprawl, Aufbau einer multifunktionalen Stadt, die die Funktionen Arbeiten und Wohnen räumlich eng verknüpft, indem eine feinkörnige Funktionsmischung in der Horizontalen bei gleichzeitiger Verlagerung der Funktionstrennung in die Vertikale realisiert wird [...]“ (HOHN 2002A, S. 11).

## Literaturverzeichnis

- BOGNAR, B. (1997): World Cities. Tokyo.
- DIERCKE.DE (2013): Tokio – Megalopolis. Im Internet: [http://www.diercke.de/kartenansicht\\_xtp?artId=978-3-14-100700-8&seite=176&kartennr=1](http://www.diercke.de/kartenansicht_xtp?artId=978-3-14-100700-8&seite=176&kartennr=1) (letzter Zugriff: 07/11/2013).
- ELIS, V. UND LÜTZELER, R. (2008): Regionalentwicklung und Ungleichheit: Raumdisparitäten zur Prime Time – Eine Einführung. In: Jahrbuch des Deutschen Institutes für Japanstudien. Regionalentwicklung und regionale Disparitäten. Band 20.
- EICHHORN, M. (1996): Pendlerverkehr in Tokyo: Probleme und Perspektiven. Bonner Japanforschungen Bd. 17. HOLOS: Bonn.
- FELDHOFF, T. (1998): Pendelverkehr und Massenverkehrsmittel im Ballungsraum Tôkyô.
- FELDHOFF, T. (2008): Landes- und Regionalentwicklung zwischen Wachstum und Schrumpfung: Regionale Disparitäten und räumliche Planung in Japan.
- FLÜCHTER, W. (2002): Eine neue Hauptstadt für Japan? In: Geographische Rundschau 54, Heft 6, S. 36-43.
- HOHN, U. (2002A): Trend zur Reurbanisierung. Renaissance innerstädtischen Wohnens in Tôkyô. In: Geographische Rundschau 54, Heft 6, S. 4-11.
- HOHN, U. (2002B): Ökonomischer und stadtstruktureller Wandel der Global City Tôkyô. Von Rainbow Town über Bit Valley zur Silicon Alley. In: Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie 46, Heft 3/4, S. 228-245.
- KARAN, P. P. (2005): Japan in the 21st Century. Environment, Economy, and Society. The University Press of Kentucky.
- KULKE, E. (2006): Wirtschaftsgeographie. 2. Auflage, Schöningh: Paderborn.
- KUWAYAMA, T. (2005): Circling Tokyo. Im Internet: <http://www.asahi.com/english/nation/TKY200501250161.html> (letzter Zugriff: 02/11/2013).
- MELLOWMONK (2013): Shibuya Station. Im Internet: [http://www.mellowmonk.com/images/shibuya\\_station.jpg](http://www.mellowmonk.com/images/shibuya_station.jpg) (letzter Zugriff: 07/11/2013).
- MEYER, U. (2010): Architekturführer Tokio.
- OPENSTREETMAP (2013): Kartenausschnitte zu Japan. Im Internet: <http://www.openstreetmap.de> (letzter Zugriff: 07/11/2013)
- SACCHI, L. (2004): Tokyo. City and Architecture.
- SCHAEFER, M. UND HOSOYA, H. (2012): Learning from Tokyo. In: Arch+ 208, S. 26-29.
- SCHULZ, E. (2006): Megalopolis Tokyo – die Rückeroberung des städtischen Raums durch den Flaneur. Im Internet: <http://www.goethe.de/kue/arc/dos/dos/sls/sfo/de1566336.htm> (letzter Zugriff: 07/11/2013).
- SCHWENTKER, W. (2006): Die Doppelgeburt einer Megastadt. In: SCHWENTKER, W. (Hrsg.): Megastädte im 20. Jahrhundert. Vandenhoech & Ruprecht: Göttingen. S. 139-164.
- TOKYO METROPOLITAN GOVERNMENT (2013B): Overview of Tokyo. Tokyo's History, Geography, and Population. Im Internet: <http://www.metro.tokyo.jp/ENGLISH/PROFILE/overview03.htm> (letzter Zugriff: 07/11/2013).

TOKYO METROPOLITAN GOVERNMENT (2013B): Overview of Tokyo. Im Internet:  
[http://www.metro.tokyo.jp/ENGLISH/PROFILE/IMG/2012\\_en\\_13-38.pdf](http://www.metro.tokyo.jp/ENGLISH/PROFILE/IMG/2012_en_13-38.pdf) (letzter  
Zugriff: 07/11/2013).

TSUKAMOTO, Y. (2012): Metabolismus der Zwischenräume. In: Arch+ 208, S. 30-34.

Sonderbeitrag

## Die japanische Land- und Immobilienspekulationsblase der 1980er Jahre und ihre Auswirkungen auf die Stadtentwicklung Tokios

ROBERT KITZMANN / キッツマン, ロベルト



Abb. 1: Stadtzentrum von Tokio (KITZMANN 2013)

### Einleitung

Die aktuelle Finanzkrise, welche seit 2007 die Weltwirtschaft nachhaltig belastet, fand ihren Ursprung in erster Linie nicht – wie aus der anschließenden medialen und politischen Debatte zu entnehmen – in einem unkontrollierbaren, nach Profiten sterbenden sowie aus den Fugen geratenen Finanzsystem, sondern aus dem schlichten Fehlverhalten US-amerikanischer Hypothekenbanken, welche auf einer Welle jahrelang steigender Immobilienwerte auf den heimischen Märkten massenhaft „exotische“ Finanzprodukte kreierten, um Eigenheimkäufe auch Bevölkerungsschichten mit nur mangelhafter oder nicht vorhandener Kreditwürdigkeit zu ermöglichen. Kontrollmechanismen nach kreditwirtschaftlichen Kriterien wurden vernachlässigt oder teilweise komplett außer Kraft gesetzt. Als ab Herbst 2006 in einigen regionalen Immobilienmärkten erste Kredite nicht mehr bedient werden konnten, begann eine Immobilienkrise, welche ab Sommer 2007 die gesamten Vereinigten Staaten erfasste und Zwangsversteigerungen in kaum vorstellbarem Ausmaß nach sich zog. Die Verbriefung der Kredite, deren globaler Weiterverkauf und die Einführung diverser Finanzprodukte, welche auf

den Forderungen dieser Kredite beruhten, sorgten ab 2007 dafür, dass sich ein nationaler Immobiliencrash zu einer Finanzkrise globalen Ausmaßes ausweitete.

So weitreichend die Folgen dieser Immobilienkrise sowohl für die betroffenen Hausbesitzer als auch für die globale Wirtschaft auch waren, blieb das Ausmaß, insbesondere im zeitlichen Maßstab, recht überschaubar. Sowohl der US-amerikanische Leitindex *Dow Jones* als auch der *Deutsche Aktien Index* haben mittlerweile – sechs Jahre nach dem Ausbruch der Krise – ihren Vorkrisenstand bei weitem übertroffen.

Viel weitreichender waren dagegen die Konsequenzen des Anfang der 1990er Jahre in Japan einsetzenden Crashes, welcher das Land in eine jahrelange Rezession stürzte. Bis heute konnte sich Japan – auch durch Folgekrisen in seiner wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit gebremst – nicht von den Folgen dieser Krise erholen. Der japanische Aktienindex Nikkei225 befindet sich derzeit auf einem Stand von ca. 14.580 Punkten (Stand 12.11.2013; FINANZEN.NET 2013) – nicht einmal 40% des Höchststandes vom Dezember 1989. Da Immobilienkrisen in ihrem Ausmaß eine Folge der zuvor stattfindenden Immobilienblasen darstellen, muss eine Auseinandersetzung insbesondere jene Entwicklungen einschließen, welche im Vorfeld jener Krisen zu ungebremsen Preissteigerungen von Land und Immobilien führten und welche nicht wie üblich im Einklang mit einem allgemeinen Wirtschaftswachstum stattfanden, sondern sich von dieser Entwicklung lösten und somit auf die Entwicklung von spekulativen Blasen hinwiesen (NOGUCHI 1994). CASE/SHILLER definieren vor diesem Hintergrund spekulative Immobilienblasen als Situationen “(...) in which public expectations of future price increases cause prices to be temporarily elevated” (CASE/SHILLER 2003, S. 299). In Japan setzte eine solche Entwicklung in der zweiten Hälfte der 1980er Jahre ein. Während Immobilienpreise in den USA von 1998 bis 2005 beispielsweise in Boston um 83% und in Los Angeles um 123% stiegen (WEATON/NECHAYEV 2008), stiegen die Landpreise in nur einem Jahr von 1986 bis 1987 in Tokio um 79%, in Osaka um 60%, in Kyoto um 56% und in Nagoya um 53% (HAYAKAWA/HIRAYAMA 1991). Hierin zeigt sich der wesentlichste Unterschied zwischen der jüngsten Situation in den Vereinigten Staaten und der Entwicklung Ende der 1980er in Japan: während sich die Immobilienblase der U.S.A. vor allem durch die Entwicklung im Einfamilienhaussegment auszeichnete, entwickelte sich in Japan eine Landpreisblase, bei der in erster Linie nicht die Immobilienpreise, sondern der Preis für Landflächen stieg. Die Immobilienpreise entwickelten sich dann als Folge gestiegener Landpreise. 1989 war die gesamte Landfläche Japans viermal so viel wert wie die Landfläche der USA – bei nur einem Sechszwanzigstel der Gesamtfläche (WERNER 1994). ASAKO bewertete diesen hyperinflationären Anstieg der Bodenpreise sogar als zu groß, um diese Situation noch als Blase bezeichnen zu können (ASAKO 1991).

Neben ökonomischen Effekten hatten diese Entwicklungen auch weitreichende Konsequenzen für die Struktur japanischer Großstädte, insbesondere für die Hauptstadt Tokio, deren heutiges Erscheinungsbild und deren Funktionalität als Metropole weltwirtschaftlicher Aktivitäten auf diese nicht einmal eine Dekade andauernde Entwicklungsphase zurückgeht. So kritisch die Folgen dieser Spekulationsblase sowie deren Platzen in vielfältiger Hinsicht zu bewerten sind, so bedeutend waren sie für die Entwicklung Tokios von einer nationalen Primatstadt hin zu einem Wirtschafts- und Finanzzentrum globalen Ausmaßes.

Im Folgenden werden zum einen die Hintergründe dieser Land- und Immobilienpreisblase dargelegt, die sich als Konsequenz einer Vielzahl sehr vielschichtiger Entwicklungen und Entscheidungen ergaben und nur in Kombination zu dieser historisch einmaligen Situation führten, zum anderen sollen die Auswirkungen dieser Spekulationsblase auf die Stadtstruktur sowie den Funktionswandel der japanischen Hauptstadt diskutiert werden.

## Hintergründe der japanischen Spekulationsblase

Die japanische Immobilienblase ab Mitte der 1980er Jahre kann in ihrer Entstehung auf drei wesentliche Faktoren zurückgeführt werden: Erstens führten wesentliche Veränderungen in der internen Wirtschaftsstruktur des Landes ab Mitte der 1970er zu drastischen Strategiewechseln hinsichtlich der Investitionstätigkeiten großer Unternehmen, zweitens wurde ab 1982 durch das Prinzip des *minkatsu* die Anregung privatwirtschaftlicher Eigeninitiativen in der Stadtentwicklung vorangetrieben. Drittens sorgte die voranschreitende Integration Japans in globale (finanz)wirtschaftliche Aktivitäten, welche sich vor allem in einer enormen Exportsteigerung und weitreichenden Internationalisierung japanischen Kapitals (Direktinvestitionen) ausdrückte, dafür, dass die japanische Regierung zunehmend unter internationalen Druck geriet ihr Finanzsystem zu deregulieren sowie ihren Binnenmarkt zu beleben. Im Folgenden sollen alle drei Entwicklungen gesondert besprochen und ihr Beitrag – sowohl im Einzelnen als auch in Kombination – zum Entstehen der Spekulationsblase sowie zur damit einhergehenden Restrukturierung Tokios verdeutlicht werden.

### *Veränderung der japanischen Wirtschaftsstruktur*

Die japanische Wirtschaft vollzog nach dem zweiten Weltkrieg, aber insbesondere ab den 1960er Jahren einen raschen Industrialisierungsprozess und ein rasantes Wirtschaftswachstum, welches in Anbetracht des heutigen Wirtschaftswachstums vieler Industrienationen als mehr als überdurchschnittlich bezeichnet werden konnte (DAHESH/PUGH 1999). So wuchs das BIP in der Dekade ab 1960 jährlich um durchschnittlich 10%. Hierbei wirkten sich die positiven Beziehungen zu den USA sehr vorteilhaft für die japanische Wirtschaft aus, da es dem japanischen Außenhandel ermöglicht wurde Importzölle gegen US-amerikanische Produkte zu erheben und zeitgleich zollfrei in die Vereinigten Staaten zu exportieren. Des Weiteren versuchte man ausländische Firmen möglichst vom heimischen Markt fernzuhalten (KERR 2002). Bis zur ersten Ölkrise 1973 waren die Leicht- und insbesondere die Schwerindustrie die wichtigsten Branchen der positiven wirtschaftlichen Entwicklung. Die Ölkrise löste in Japan jedoch einen Wendepunkt in der Nachkriegskapitalakkumulation aus. Die bisherigen Wachstumsindustrien sahen sich zunehmend mit dem Problem massiver Überkapazitäten konfrontiert. Während Textilien, chemische Erzeugnisse und Metalle stark an Bedeutung verloren, gewannen Unternehmen der Maschinen- und Elektroindustrie zunehmend an Gewicht und waren in der Lage ihre Exporttätigkeit maßgeblich auszuweiten. Die zweite Ölkrise bestätigte diese Restrukturierung der Exporttätigkeiten. 1985 trug die Maschinenindustrie bereits mit 75% zum japanischen Exportvolumen bei (STEVEN 1988). Der Strukturwandel lässt sich auch an der Zusammensetzung des *Japan Project Industry Council* (JAPIC) verdeutlichen. Während dieser 1973 noch vornehmlich mit Unternehmen aus der Stahl- und Bauindustrie besetzt war, wurde er 1983 um die größten Unternehmen der Immobilien-, Finanz-, und Automobilindustrie ergänzt (OIZUMI 1994). Doch nicht nur die veränderte Wirtschafts- und Exportstruktur, sondern vor allem neue Entwicklungen innerhalb interner Unternehmensstrukturen prägten die Wirtschaftsphase ab Mitte der 1970er Jahre in Japan. So implementierten die großen Unternehmenskonglomerate alle Unternehmensschichten durchdringende Strategie. Diese Strategie wurde später unter der Bezeichnung der schlanken Produktion bekannt und beinhaltete neben Rationalisierungsmaßnahmen im Management und bei der Belegschaft auch die Aufgabenauslagerung an Subfirmen. Diese Ereignisse veränderten ebenso das Verhältnis zwischen Firmen und Banken grundlegend. Während große Konzerne bis Mitte der 70er Jahre für viele Banken die wichtigste Kundensicht waren und offene Kredite 1985 noch zu 80% von Finanzinstituten kamen (NOGUCHI 1994) mit denen große Industrieunternehmen eine aggressive Investment- und Expansionsstrategie (neue Fabrikanlagen und Maschinen) verfolgten; machte die neue Unternehmensstrategie solche Investitionen überflüssig und die erwirtschafteten Finanzüberschüsse wurden nun in andere Wertanlagen investiert. Durch die positive wirtschaftliche Entwicklung, welche in Japan ab Mitte der 80er Jahre einsetzte, war es für am

Aktienmarkt tätige Firmen nun möglich, Finanzkapital durch die Ausgabe von Anleihen und Aktien zu akquirieren. Somit verlor die Kreditvergabe von Banken für diese Unternehmen immer mehr an Bedeutung und die Finanzinstitute waren nun gezwungen sich neue Geschäftsfelder und Abnehmer zu erschließen. Hierbei begannen Banken zum einen Kredite an kleinere und mittlere Firmen zu vergeben, die bisher für ihre Kreditvergabepolitik kaum von Bedeutung waren, zum anderen wurde die Immobilienwirtschaft, welche durch Maßnahmen der japanischen Regierung gefördert wurde, zum wichtigsten Abnehmer für Bankkredite (OIZUMI 1994).

#### *Internationalisierung japanischer Wirtschaftsaktivitäten*

Die zunehmende Internationalisierung der japanischen Wirtschaft wurde in zweierlei Hinsicht gefördert. Ein erster wichtiger Baustein hierfür war der zunehmende Kapitalabfluss ins Ausland, aufgrund ungünstiger inländischer Investitionsbedingungen. Die Suche nach japanischen Anlagemöglichkeiten wurde durch die US-amerikanische Schuldenkrise der 80er Jahre, welche durch hohe Defizite sowohl im öffentlichen Haushalt als auch in ihrer Zahlungsbilanz gekennzeichnet war, beendet. Die kurzfristig hohen Zinsen motivierten japanische Unternehmen und die Regierung ihre Finanzüberschüsse in US-amerikanische Staatsanleihen zu investieren. In der Folge entstand ein regelrechter Run auf US-amerikanische Bonds: Während 1970/71 gerade mal umgerechnet fünf Milliarden US-Dollar in die Vereinigten Staaten transferiert wurden, stieg das Ausmaß japanischer Investitionen zwischen 1985 bis 1988 auf 75 Milliarden US-Dollar, was einem Anteil vom 3,6% am japanischen BIP entsprach (DAHESH/PUGH 1999).

Der zweite wichtige Baustein neben der Internationalisierung des japanischen Kapitals, war der gestiegene Außenhandel mit japanischen Gütern. Insbesondere die schwache Binnennachfrage (hohe Sparraten der japanischen Bevölkerung) setzte vielen Industrien Wachstumsgrenzen, sodass der Großteil ihrer Gewinne nunmehr durch den Export erwirtschaftet wurde. Folglich stieg der Anteil von Exporten am BIP von 9,5% (1970) auf 13,3% (1985). Dabei wurde ein Großteil der Waren (z. Bsp. 41,6% der Maschinenindustrieausfuhren in die USA und weitere 18,5% nach Westeuropa) exportiert (STEVEN 1988). Insbesondere die Verflechtung mit den Vereinigten Staaten erwies sich hierbei als sehr förderlich für den japanischen Export. Durch den Ankauf US-amerikanischer Staatsanleihen wurde so viel Druck auf den US-Dollar ausgeübt, dass dieser gegenüber dem Yen extrem an Wert gewann. Dies hatte einen zusätzlichen Impuls für japanische Exporte in die Vereinigten Staaten zur Folge. Mit den erwirtschafteten Devisen wurden weitere Staatsanleihen der USA gekauft, sodass sich ein Kreislauf entwickelte, bei dem der japanische Anteil am US-Außenhandelsdefizit 1986 30% ausmachte, der US-Dollar immer weiter aufgewertet und schließlich der Vorwurf laut wurde, Japan würde die USA aufkaufen. In der Folge stellten sich in den USA steigende Arbeitslosigkeit sowie makroökonomische Probleme ein. Es entwickelte sich ein Handelskonflikt zwischen Japan, den Vereinigten Staaten und der Europäischen Gemeinschaft (EG). Dieser hatte zwei Konsequenzen für die japanische Wirtschaft: zum einen wurde 1985 beim G5-Treffen der *Plaza Accord* verabschiedet, bei dem man sich auf eine gezielte Abwertung des US-Dollars verständigte; zum anderen führte der Druck der USA und der EG dazu, dass Japan Programme auf den Weg brachte seine Binnenkonjunktur zu stärken. Dies war auch vor dem Hintergrund nötig, da die japanische Exportwirtschaft durch die Abwertung des US-Dollars und die damit einhergehende Aufwertung des Yen einen starken Rückgang erlitt. Der Wechselkurs (Yen-US-Dollar) fiel von 260 ¥/US\$ im Februar 1985 auf 150 ¥/US\$ im Sommer 1986 und war „one of the most dramatic changes in the value of the yen“ (ITO 2004, S. 26). Das Bruttonationalprodukt war im ersten Quartal des Jahres 1986 erstmals seit 1975 wieder negativ. Als Konsequenz entschied sich die japanische Regierung dazu den Leitzins in fünf Schritten von 5% (Januar 1986) auf einen noch nie dagewesenen Tiefststand von 2,5% (Februar 1987) zu senken, um die in Schwierigkeiten geratenen Unternehmen mit günstigen Finanzmitteln zu versorgen (KERR 2002).

### *Minkatsu – Privatwirtschaftliche Aktivitäten in der Stadtentwicklung*

Der letzte Baustein, welcher zur Entstehung der Spekulationsblase Ende der 1980er Jahre führte, waren großflächige Programme zur Stimulierung der Inlandsnachfrage. Da sich die Nachfrage nachhaltig auf die Industrieproduktion auswirken sollte, lag es nah diese Programme vor allem in den großen Agglomerationsräumen zu initiieren, in welchen der Großteil der japanischen Industrieproduktion und des -absatzes stattfand. Die Regierung entschied sich dafür, die Stadtentwicklung als Motor für eine zusätzliche inländische Nachfrage zu nutzen, da diese am vielversprechendsten für eine Belebung des Binnenmarktes erschien (MACHIMURA 1992). Da die Finanzsituation der öffentlichen Haushalte sehr angespannt war und Mittel für die Umsetzung größerer Programme fehlten, versuchte man private Investoren zu gewinnen. Dafür wurden Restriktionen in Hinblick auf städtische Entwicklung entschärft und Steuervergünstigungen sowie Subventionen erteilt. Die Projektentwicklung und -umsetzung wurde dabei gänzlich Privatinvestoren überlassen. Es handelte sich somit weder um typische Privatisierungsprozesse, wie man sie zu jener Zeit von der *Reagan*-Regierung in den USA oder von der Regierung *Thatcher* in Großbritannien kannte, noch um Public-Private-Partnerships, bei denen private Finanzmittel genutzt werden um öffentliche Projekte zu finanzieren, sondern um Maßnahmen, bei denen Anreize geschaffen und Hemmnisse abgebaut wurden, um Investitionskapital im städtischen Raum zu generieren (OIZUMI 1994). Diese als *minkatsu* (*minkan* = Privatwirtschaft, *katsudō saseru* = aktivieren) bekannte Strategie, welche von 1982 - 1987 aktiv betrieben wurde, sorgte dafür, dass der sowieso schon sehr geringe Einfluss der Regierung auf Stadt-, Wohnungs- sowie Flächennutzungs politik nahezu komplett eliminiert wurde. Vielmehr wurden diese Bereiche nahezu vollständig den Gesetzen des Marktes unterworfen und der städtische Raum überwiegend gemäß ökonomischen Maximen strukturiert. Die in diesem Zusammenhang wohl bedeutendste Änderung war die weitere Lockerung der von jeher sehr flexiblen Flächennutzungsbestimmungen. In der Folge konnten die acht in Japan bestehenden Nutzungstypen – davon drei für Wohnnutzung – nun mit anderen Nutzungstypen durchmischt werden. Ein weiterer Bestandteil des *minkatsu* war der großflächige Verkauf von öffentlichem Land, welches im Vergleich zu europäischen Ländern sowieso schon sehr rar war. Die Verkäufe, welche im März 1983 beschlossen wurden, geschahen weder mit Zustimmung der lokalen Bevölkerung noch unter Beachtung von Landnutzungsplanungen lokaler Verwaltungen. Die Flächennutzung wurde im Nachhinein durch die neuen Besitzer festgelegt. Viele der getroffenen Entscheidungen wurden teilweise unter dem enormen Druck der JAPIC getroffen, welcher, getrieben durch Korruption und Vetternwirtschaft, einen großen Einfluss auf die Zentralregierung hatte und *minkatsu* dazu nutzte Großprojekte durchzusetzen. Die nationale Flächenpolitik war somit stark von privatwirtschaftlichen Investoren abhängig (HAYAKAWA/HIRAYAMA 1991).

Diese Strategie kam vielen Investoren sehr entgegen, da Investitionen in Tokyo und anderen Metropolen ein geeignete Verwendung für die erwirtschafteten Finanzüberschüsse waren. Gleichzeitig ergaben sich durch diese verstärkten Urbanisierungsbemühungen und neuen Investitionsstrategien der Unternehmen zusätzliche Geschäftsfelder für japanische Banken. Generell sollte aber darauf hingewiesen werden, dass die zunehmende Deregulierung und damit einhergehende Internationalisierung der Finanzwirtschaft den Konkurrenzkampf verschärfte und die Gewinnmargen japanischer Banken schmälerte (OIZUMI 1994).

### *Strukturwandel, Internationalisierung und Minkatsu im Zusammenspiel*

Versucht man nun die japanische Spekulationsblase zu erklären, so stellen die zuvor erläuterten Entwicklungen und Entscheidungen jeweils einzelne Bausteine dar, welche nur in ihrem Zusammenspiel dieses enorme Ausmaß annehmend konnten. Für sich genommen hätte keine dieser Entwicklungen so weitreichende Konsequenzen gehabt. Der beschriebene Strukturwandel der japanischen Wirtschaft, welcher zwangsläufig auch die Kreditvergabestrategien der Banken veränderte, wäre ohne größere Auswirkungen für die Immobilienwirtschaft geblieben, hätten

nicht staatliche Maßnahmen Anreize für privatwirtschaftliches Engagement in der Stadtentwicklung geschaffen. Ungeachtet der seit Mitte der 70er Jahre stattfindenden Restrukturierung und Exposition japanischer Großunternehmen wären Finanzüberschüsse wohl weiterhin in Fabriken und Equipment investiert worden und japanisches Kapital hätte sich nicht in diesem Umfang internationalisiert. Ohne die schwache Binnennachfrage, wäre weder das *minkatsu*-Programm der Regierung ins Leben gerufen worden, noch hätte die japanische Wirtschaft so eine starke Exportorientierung entwickelt, die dann die gezielte Abwertung des Dollars sowie einen Einbruch des japanischen Ausfuhrsektors bewirkte. Gleichzeitig hätte die Leitzinssenkung der japanischen Zentralbank, welche eine Stabilisierung des Exports anstrebte, ohne *minkatsu* und die Neuorientierung der Banken voraussichtlich dazu geführt, dass das zur Verfügung stehende zinsgünstige Kapital eher in die Kernaufgaben der Unternehmen geflossen wäre. Die Verteuerung des Yen, der die Exportmöglichkeiten japanischer Unternehmen einschränkte, trug ebenfalls dazu bei, dass sich große Unternehmenskonglomerate zunehmend die durch billiges Geld und staatliche Anreize geschaffenen Investitionsmöglichkeiten im Rahmen der Stadtentwicklung erschlossen.

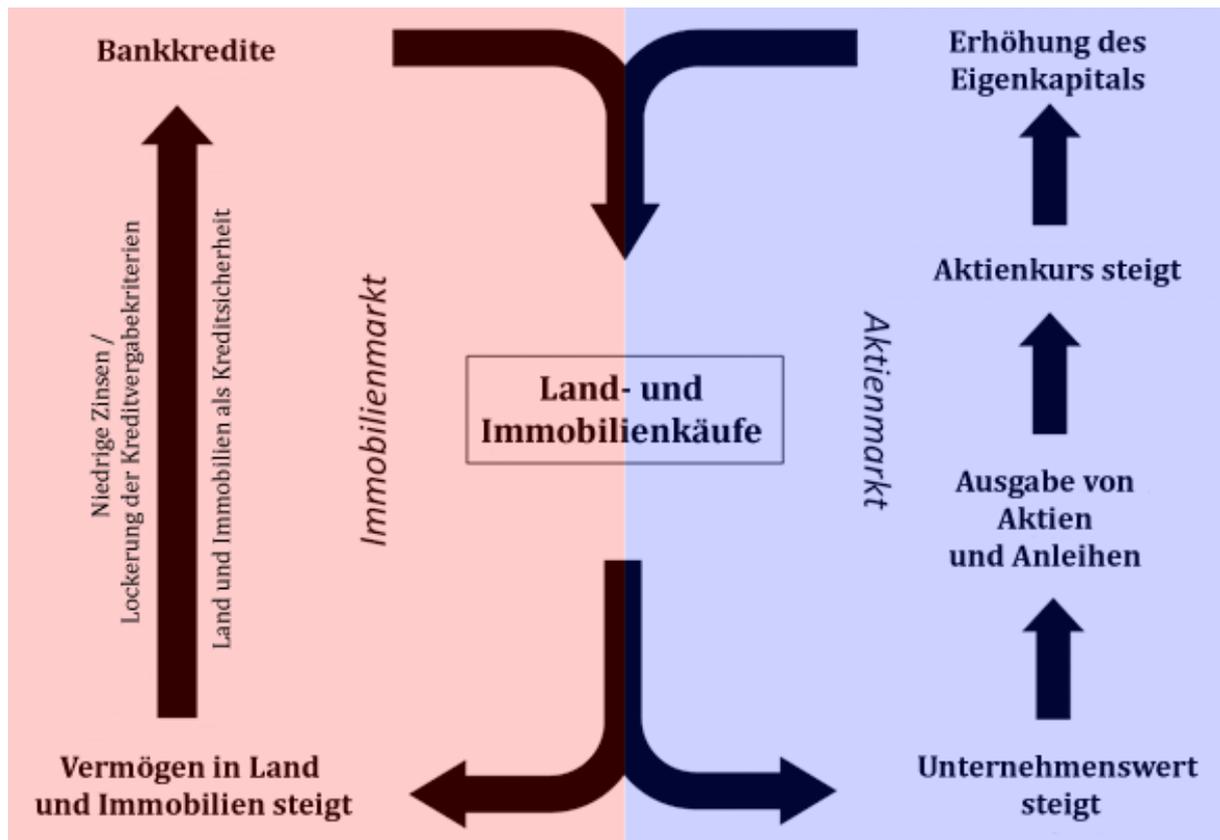
Im Folgenden sollen nun das Ausmaß sowie die Folgen der Spekulationsblase im Allgemeinen sowie für die Metropole Tokio im Speziellen aufgezeigt werden.

### **Das Ausmaß der Spekulationsblase**

Das Ausmaß der dargestellten Entwicklungen verstärkte sich vor allem durch die angesprochene Senkung der Leitzinsen, wodurch nun günstiges Kapital für die durch die Politik angestrebten privaten Investitionen in die Stadterneuerung bereitstand. 1980 machten Kredite an die Immobilienwirtschaft gerade mal 8% am Gesamtkreditvolumen (Industriesektor) beteiligt (SAXONHOUSE/STERN 2004). In der Folge entstand eine regelrechte Kreditvergabeschlacht an Kunden der Immobilienwirtschaft. Während zwischen 1984 und 1991 das Kreditvolumen an die Immobilienwirtschaft jährlich um 15% stieg, war der durchschnittliche Anstieg – gemittelt über alle sonstigen Branchen – bei 7,5% p.a. Allein im Zeitraum (1985 und 1989) flossen 220 Milliarden US\$ von Banken und weitere 75 Milliarden US\$ von Nicht-Banken in die Immobilienwirtschaft, wobei im März 1987 mit ca. 300 Millionen US\$ ein Spitzenwert erreicht wurde. Dies entsprach ungefähr der Hälfte des japanischen Staatshaushalts. Gleichzeitig erhöhte sich der Anteil der Kredite an die Immobilienwirtschaft am Gesamtkreditvolumen im Industriesektor von 27% (1984) auf 74% (1991). Insbesondere von Spekulanten eröffnete Nicht-Banken weiteten ihre Kreditvergabe an die Immobilienwirtschaft drastisch aus. So bezogen sich Forderungen der 200 größten Nicht-Banken im September 1990 zu über 35% auf die Immobilienwirtschaft. Während der Anstieg bis 1986 vor allem durch die Neuorientierung der Banken sowie der *minkatsu*-Politik zu erklären ist, schlägt sich die Niedrigzinspolitik ab 1986 im zunehmenden Kreditvolumen der Banken gemäß der Maxime „easy money [and] tight budget“ (NOGUCHI 1994, S. 296) nieder. Sowohl Unternehmen als auch Privatpersonen weiteten so ihren Landbesitz teilweise drastisch aus (HAYAKAWA/HIRAYAMA 1991; NOGUCHI 1994; OIZUMI 1994; WHITTAKER/KUROSAWA 1998; KERR 2002). Das günstige Kapital wurde zudem durch eine Lockerung der Kreditvergabekriterien für Investoren noch leichter zugänglich gemacht. Gedeckt wurde diese Vorgehensweise durch eine laxen Bankenaufsicht, die keine einheitlichen Kreditvergabekriterien vorgab, da aufgrund des allgemeinen Deregulierungstrends auf solche Regulierungsmaßnahmen verzichtet wurde (WALDENBERGER 1999).

Doch nicht nur Banken dienten als Geldgeber, sondern auch der Kapitalmarkt versorgte Unternehmen – auch jene, deren Kerngeschäft nicht in der Immobilienwirtschaft lag – zunehmend mit Kapital. Da die steigenden Immobilienpreise sich positiv auf den Wert der Unternehmen niederschlugen, fiel es jenen Unternehmen mit viel Land- und Immobilienbesitz leicht ihre Kapitalbasis durch Ausgabe von Aktien und Anleihen zu erhöhen. Von 1985 bis 1989

war es Unternehmen möglich auf diese Weise schätzungsweise 600 Milliarden US\$ zusätzlich zu akquirieren, wobei jedoch nur zu ca. ein Drittel in das Kerngeschäft investiert wurde. Die restliche Liquidität wurde an Land und Immobilien gebunden. Von 1984 bis 1990 verdoppelte sich der Wert des Landbesitzes von Unternehmen aller Industrien (NOGUCHI 1994; WHITTAKER/KUROSAWA 1998). Es entwickelte sich ein Kreislauf aus günstigem Geld sowie Land- und Immobilienkäufen, der sowohl die Preise als auch den Aktienkurs von Unternehmen in die Höhe trieb. Resultierend waren Unternehmen nicht nur in der Lage finanzielle Ressourcen am Kapitalmarkt zu beziehen, sondern konnten ihren immer größer werdenden Land- und Immobilienbesitz bei den Banken als Sicherheiten geltend machen um mit jenen Krediten weiterhin ihren Land- und Immobilienbestand auszuweiten (vgl. Abb. 2).



**Abb. 2: Verknüpfung des Immobilien- und Aktienmarktes** (eigene Darstellung)

Abbildung 2 verdeutlicht den entstandenen Kreislauf, welcher sich in kürzester Zeit zu einer hyperinflationären Spekulationsblase entwickelte. Obwohl Grundstückspreise in Japan aufgrund der Knappheit von bebaubarem Land im Verhältnis zur Bevölkerungsgröße und der wirtschaftlichen Entwicklung generell höher als in anderen Industrienationen sind (DAHESH/PUGH 1999), kam es insbesondere in der zweiten Hälfte der 80er Jahre zu einer Preisentwicklung, die ein bis dahin ungekanntes Ausmaß erreichte. Der Wert des gesamten japanischen Landbesitzes steigerte sich von 14,2 Billionen Yen im Jahre 1969 um fast das 14-fache auf 200 Billionen Yen im Jahre 1989 und machte in diesem Jahr 70% des japanischen Vermögens aus. Während der Wert des gesamten Landes in Japan 1977 doppelt so hoch war, wie das Bruttoinlandsprodukt (BIP), wurde 1989 der fünffache Wert erreicht. Land wurde hierbei nicht mehr als ein Produktionsfaktor verstanden, sondern als spekulative Vermögensanlage gehandelt (WERNER 1994). Der Landpreisindex der größten sechs Metropolregionen Japans stieg von 35,1 im September 1985 (März 1990 = 100) auf 105,1 im September 1991. Dies war eine Verdreifachung in sechs Jahren (ITO 2004).

Doch nicht nur der Wert von Land und Immobilien entwickelte sich rasant, auch der japanische Aktienmarkt reagierte auf die Entwicklungen. Während der Wert der Tokioter Börse ab den

frühen 1950ern bis in die frühen 1980er Jahre zwischen 20% und 40% des japanischen BIPs oszillierte, erhöhte er sich bis Ende 1989 auf 150% (FUKAO 2004). Der jährliche Durchschnitt des Nikkei225 stieg von 8,880 Punkten (1983) auf 16,410 Punkte (1986) und erreichte am 31.12.1989 seinen Höchststand von 38,915 Punkten. Damals hatte er einen Wert von rund vier Billionen US-Dollar, was in etwa 44% des Wertes aller weltweiten Aktienmärkte ausmachte (NOGUCHI 1994; DAHESH/PUGH 1999).

## **Folgen der Spekulationsblase**

Die unmittelbaren Folgen dieser Land-, Immobilien- und Aktienblase werden im Folgenden sowohl anhand volkswirtschaftlicher sowie internationaler Effekte als auch anhand von Auswirkungen auf die Stadtentwicklung von Tokio dargelegt. Außerdem sollen sozialgesellschaftliche Folgen verdeutlicht werden. Hierbei geht es nicht um die langfristigen Folgen, die nach dem Platzen der Spekulationsblase einsetzten, sondern um direkte Auswirkungen, welche sich im Verlaufe der skizzierten Entwicklungen in der zweiten Hälfte der 1980er Jahre einstellten.

### *Volkswirtschaftliche Auswirkungen*

Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung Japans profitierte erheblich von den Geschehnissen auf dem Immobilien- und Aktienmarkt. Das BIP wuchs zwischen 1987 und 1990 jährlich im Schnitt um mehr als 5% und übertraf dabei das jährliche Wachstum von 1980 bis 1984 bei Weitem (ITO 2004). Das Defizit des Staatshaushaltes, welches 1983 noch bei ca. 12,3 Milliarden Yen lag, entwickelte sich bis 1991 zu einem Haushaltsüberschuss von über 8,1 Milliarden Yen, gleichzeitig sanken die Staatsschulden von gut 26% des BIP 1984 auf 11% des BIP (1991) (IMF 2013). Kam 1988 auf jeden Arbeitssuchenden ungefähr ein Jobangebot, waren es 1990 schon 1,4 Jobangebote pro Arbeitssuchenden. Dieser Mangel an Arbeitskräften wurde insbesondere in der Bauwirtschaft mit der Zeit zum Problem, da man hier insbesondere von der Spekulationsblase und dem damit einhergehenden Bauboom profitierte. Während vor 1984 jährlich ca. 1,2 Millionen neue Wohneinheiten fertiggestellt wurden, wurden zwischen 1987 und 1990 jährlich 1,6 Millionen Fertigstellungen überschritten. Stellenweise konnte der Anteil des Mietwohnungsbaus an allen Fertigstellungen von 22% (1986) auf 33% (1987) gesteigert werden (NOGUCHI 1994). Der Bauboom lässt sich an den folgenden Zahlen ablesen. Das Saldo aus Unternehmensgründungen und -aufgaben lag zwischen 1987 und 1991 in der Bauwirtschaft bei 5,26% und somit knapp 62% höher als das Gründungssaldo aller sonstigen Branchen. Unternehmensaufgaben im Baugewerbe gingen gegenüber 1981-1986 um knapp 66% zurück. Lediglich unternehmensorientierte Dienstleistungen verzeichneten mit 6,04% einen höheren Gründungssaldo. Es ist jedoch davon auszugehen, dass auch hier ein Teil der Zuwächse auf die Immobilienwirtschaft zurückgeführt werden kann. Doch nicht nur die Bauwirtschaft profitierte von einem positiven Investitionsklima, auch das Gründungssaldo aller Branchen steigerte sich im selben Zeitraum um gut 40% (NISHIMURA/KAWAMOTO 2004).

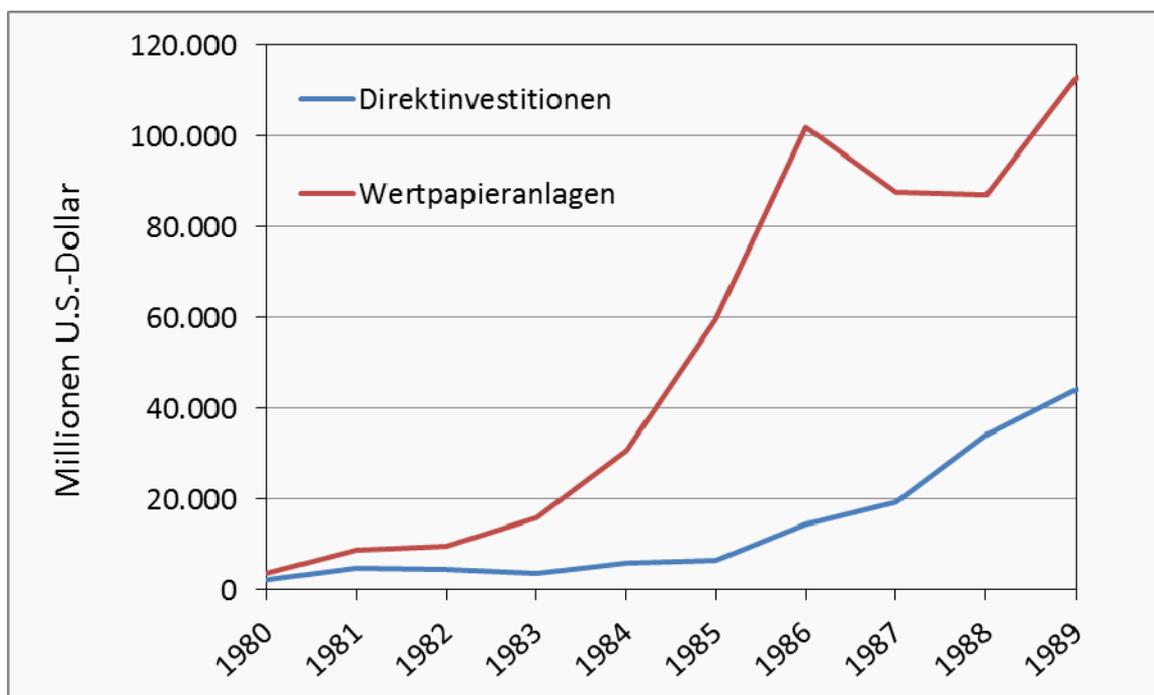
Trotz dieser positiven makroökonomischen Entwicklung, konnte die private Binnennachfrage kaum gesteigert werden, sodass sich der Konsumpreisindex zwischen 1986 und 1988 um weniger als 1% erhöhte, obwohl Vermögenswerte (insb. Land) im selben Zeitraum um 30-40% anstiegen (ITO 2004). Dies begründete sich zum einen dadurch, dass japanische Haushalte traditionell hohe Spareinlagen aufwiesen und zum anderen durch die steigenden Land- und Immobilienpreise, welche zu einer höheren Belastung privater Haushalte hinsichtlich Ausgaben für den Faktor Wohnen führten, da auch die Entwicklung persönlicher Einkommen hinter der Immobilienpreisentwicklung zurückblieb (STEVEN 1988; HAYAKAWA/HIRAYAMA 1991).

### *Internationale Auswirkungen*

Die Spekulationsblase hatte nicht nur Auswirkungen auf die heimische Wirtschaft, sondern hatte – dem Trend der zunehmenden Internationalisierung japanischen Kapitals folgend – auch globale Konsequenzen. Die gängige und von Japan favorisierte Argumentation, dass aufgrund interner Transaktionen der Effekt auf die Weltwirtschaft gleich Null sei, da lediglich Ressourcen auf dem Binnenmarkt umverteilt würden, erwies sich schnell als nicht haltbar (WERNER 1994).

Der Mythos ewig steigender Land- und Immobilienpreise ermutigte Investoren zunehmend auch Immobilien auf internationalen Märkten zu erwerben. Hierbei wurde sowohl direkt als auch indirekt in Immobilien investiert. Zum einen stiegen die jährlichen japanischen Investitionen in US-Immobilien – vor allem in den Bundesstaaten Hawaii und New York – von 1,9 Milliarden US-Dollar im Jahre 1985 auf 16,5 Milliarden im Jahre 1988, zum anderen stiegen Kredite japanischer Finanzinstitute an britische Immobilienunternehmen von 241 Millionen Pfund (1987) auf 4,4 Milliarden Pfund (1991). Darüber hinaus wurden japanische Immobilieninvestoren auch in Australien tätig. (HAYAKAWA/HIRAYAMA 1991; DAHESH/PUGH 1999).

Doch auch abseits des Immobiliengeschehens wurde japanisches Finanzkapital exportiert. So wurden nationale Spareinlagen nicht in die Erweiterung des Wohlfahrtsstaats (Infrastruktur, Sozialkassen) investiert, sondern zur Generierung von internationalen Vermögenswerten verwendet (siehe Abb. 3). Japans Anteil an langfristigen Nettokapitalausfuhren in die G7 (plus Dänemark, Holland, Schweiz und Saudi-Arabien) stieg von 25% (1982) auf 90% (1987). 1989 kamen über 50% aller ausländischen Direktinvestitionen in diese Länder aus Japan. Großbritannien wurde 1986 als weltgrößter Nettokreditgeber abgelöst und Japan hatte diese Position in fünf aufeinanderfolgenden Jahren inne (unterbrochen nur 1990 durch Deutschland). 1989 erreichte man einen Bestand an Vermögenswerten im Ausland von 290 Milliarden US-Dollar (NOGUCHI 1994; WERNER 1994). Das sogenannte „Japan money“ (NOGUCHI 1994, S. 326) wurde zu einem elementaren Bestandteil des globalen Finanzsystems. Vor allem die Rolle Japans als weltgrößter Kreditgeber wurde immer wieder als Argumentationsgrundlage genutzt, um auf eine Anhebung der Leitzinsen zu verzichten, da man sich verpflichtet sah dem Weltmarkt günstige Finanzmittel zur Verfügung zu stellen (WHITTAKER/KUROSAWA 1998).



**Abb. 3: Entwicklung des ausländischen Investitionsvolumens** (eigene Darstellung nach NOGUCHI 1994, S. 327)

## Auswirkungen auf Tokio

Die Effekte, welche die Spekulationsblase auf die Stadtstruktur japanischer Großstädte hatte, soll an dieser Stelle exemplarisch aus zwei Gründen an der Hauptstadt Tokio verdeutlicht werden: Zum einen aufgrund der nationalen Primatstellung in den Bereichen Bevölkerung und Funktionalität; zum anderen durch das gezielte Vorhaben „of turning Tokyo into a world city, oriented primarily to various economic functions“ (MACHIMURA 1992, S. 123). Dabei wurde Tokio zum Spielfeld von Investoren und Spekulanten und somit zum Vorreiter neuer städtischer Entwicklungen, welche sich mit zeitlicher Verzögerung und in geringerem Ausmaß auf andere japanische Großstädte ausweiteten. Neben der veränderten Stadtstruktur sollen im Weiteren die sozialen Konsequenzen dieser Entwicklungen aufgezeigt werden.

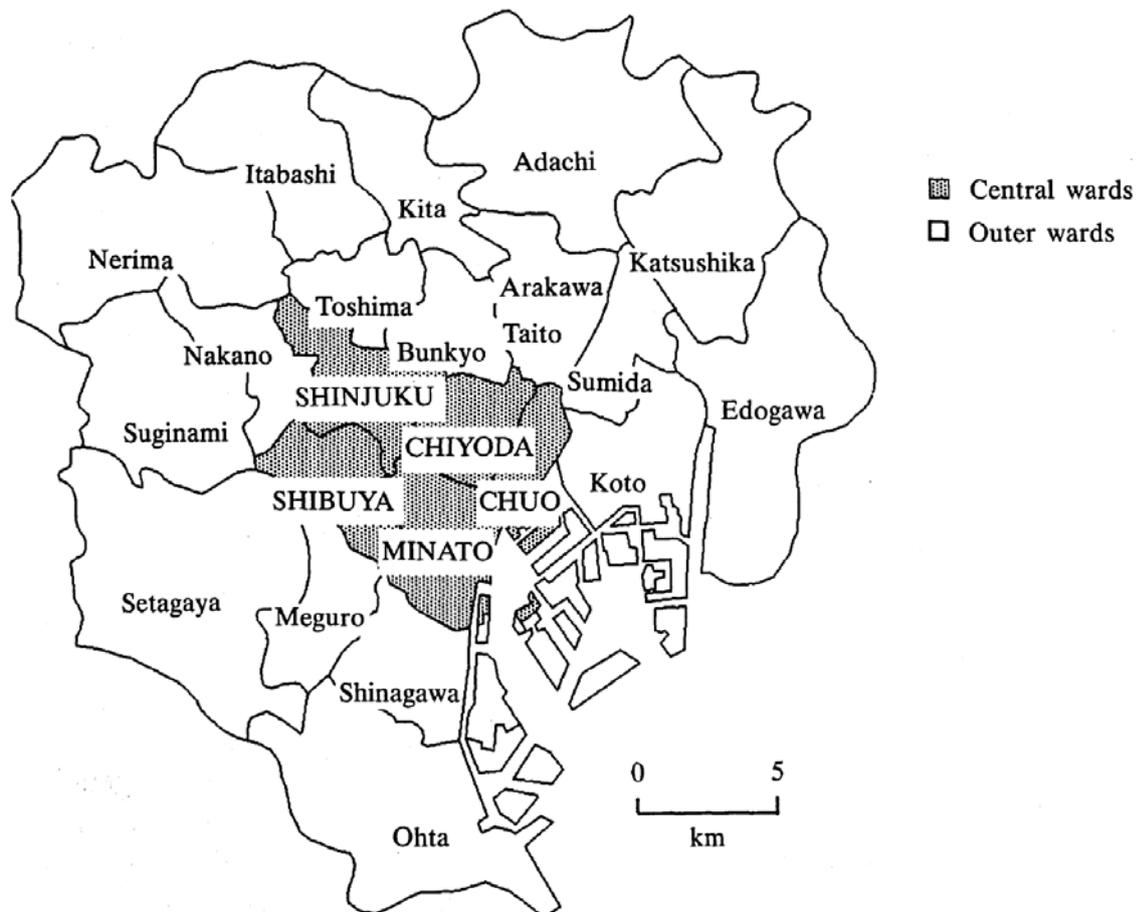
### *Auswirkungen auf die Stadtstruktur*

Neben der Spekulationsblase und dem gezielten Wandel Tokios zur internationalen Finanzmetropole spielte vor allem die zuvor dargestellte Politik des *mintasu* für die Entwicklung der japanischen Hauptstadt eine bedeutende Rolle, da insbesondere Deregulierungsmaßnahmen im Bereich der Flächennutzung den Nährboden für die einsetzenden Entwicklungen bereiteten. Die Deregulierungsmaßnahmen beinhalteten im Einzelnen: die Erhöhung der maximal zulässigen Bebauungsdichte, die gezielte Umwidmung von Wohnviertel in Büroviertel und die Abschaffung der Verpflichtungen privater Investoren sowohl einen finanziellen Beitrag zu öffentlichen Einrichtungen zu leisten als auch das Einverständnis der Anwohner zu geplanten Projekten einzuholen. Zudem wurden auch lokale Verwaltungseinheiten, welchen bisher die Aufgabe zukam durch eigene Programme mangelhafte Planungsvorgaben seitens der Zentralregierung auszugleichen, verpflichtet ihre Vorgaben zu lockern und die Bereitstellung von Land für öffentliche Einrichtungen einzugrenzen (HAYAKAWA/HIRAYAMA 1991).

Diese Lockerung der Flächennutzung führte insbesondere in innerstädtischen Wohngebieten zu erheblichen Veränderungsprozessen, da diese Viertel nun auch für andere Nutzungstypen zur Verfügung standen. So weitete sich die Flächennahme für den Bau von Büroimmobilien mit der Zeit von Geschäftsvierteln auch auf Wohnviertel und Farmland aus. Schon vor der einsetzenden Spekulationsblase musste Wohnraum anderen Funktionen weichen. Obwohl zwischen 1968 und 1983 21 Millionen Wohneinheiten gebaut wurden, fielen gleichzeitig elf Millionen der Abrissbirne zum Opfer, davon über die Hälfte für die Weiterentwicklung durch andere Nutzungstypen. Dieser Trend verstärkte sich in Folge der Absicht Tokio von einer monozentristischen Metropole zu einem polyzentrischen und internationalen Geschäftszentrum auszubauen. Hierbei wurde jegliche Grundstücksnutzung abgesehen von Büroflächen als ineffektiv angesehen, weil diese weder die hohen Landpreise amortisieren, noch jene hohen Erträge realisieren konnten. Trotz der Nachrangigkeit der Stadtplanungspolitik gegenüber der Wirtschaftspolitik in Japan war die Dominanz städtischer Entwicklung durch wirtschaftliche Prämissen von einer neuen Qualität (HAYAKAWA/HIRAYAMA 1991; OIZUMI 1994). Diese funktionale Neuorientierung basierte jedoch auch auf einer fundamentalen Fehleinschätzung des Büroflächenbedarfs. So schätzte die *National Land Agency* (eine Art Raumordnungsbehörde) 1985 den Büroflächenbedarf im Zentrum Tokios in ihrem Reformplan für die kommenden 18 auf mehr als 50 Millionen Quadratmeter, wobei der Neuflächenkonsum durch Büroflächen im Jahr 1985 nur eine Million Quadratmeter betrug. Somit wurde ein Büroflächenanstieg von knapp 5000% vorausgesagt. Die tatsächliche Nutzung von Büroflächen stieg in den 18 Jahren von 1972 bis 1990 lediglich um 74% (MACHIMURA 1992; DAHESH/PUGH 1999).

Doch auch ohne das Eintreten dieser Prognosen waren die Folgen jener städtischen Restrukturierung wegweisend. Allein von 1983 bis 1988 steigerte sich die Bürofläche im Zentrum Tokios (*central wards*) (siehe Abb. 4) um 25%. Diese Konzentration wirtschaftlicher Aktivitäten sorgte für einen explosionsartigen Anstieg der Land- und Immobilienpreise, welcher weit oberhalb des

nationalen Durchschnitts lag. Aufgrund der Entwicklungen auf dem Immobilienmarkt und deren Auswirkungen auf den Wert von Unternehmen, wurde es für viele privatwirtschaftliche Aktivitäten eine Existenzfrage oder „a matter of ‚life or death‘ (...) to be located in central Tokyo“ (OIZUMI 1994, S. 201). Der Anteil unternehmenseigener Grundstücke in den Bezirken Minato, Chiyoda und Chuo stieg in der Folge von 1985 bis 1989 von 59% auf 69%. In ganz Tokio (*outer wards* eingeschlossen) erhöhte sich dieser Anteil von 24,9% auf 28,7%. Vor allem Eigentümer mit mehr als 2000 Quadratmetern an Grundstücksflächen, welche im Zentrum Tokyos nur 1,3% aller Landbesitzer ausmachten, weiteten ihre Anteile von Grundstücken bis 1989 auf 36,9% aus (3,6% und 60% in ganz Tokio).



**Abb. 4: Bezirke Tokios** (OIZUMI 1994, S. 206)

Während der Wert des gesamten Wohnlandes in Tokio 1985 schätzungsweise noch bei 50% des japanischen BIPs lag, erreichte er 1987 schon den 1,5-fachen Wert (WHITTAKER/KUROSAWA 1998). Ein Großteil dieses Preisanstiegs war jedoch rein spekulativ begründet und nahm zum Teil absurde Ausmaße an. Im August 1985 erzielte eine Landparzelle von 0,7 Hektar Größe im Bezirk Chiyoda einen Preis von 7,5 Milliarden Yen, dem dreifachen des damaligen Marktwertes der Landfläche im Zentrum Tokios. Eine interessante Gegenüberstellung zeigt die Dimensionen der Spekulation: So wurde der Wert des Grundstücks auf dem sich der Kaiserpalast von Tokio befindet (115 ha Fläche) 1989 genauso gehandelt wie die gesamte Landfläche des US-Bundesstaates Kalifornien (423.970 km<sup>2</sup> Fläche). Als Folge kam es zu einem massiven Bevölkerungsrückgang im Zentrum, insbesondere in den drei Bezirken Minato, Chiyoda und Chuo (HAYAKAWA/HIRAYAMA 1991).

All diese Entwicklungen folgten der Logik einer wirtschaftlich orientierten Stadterneuerungspolitik, bei der vor allem institutionelle Rahmenbedingungen geschaffen wurden, um in- und

ausländischen Kapitalgebern vorteilhafte Investitionsbedingungen bereitzustellen. Dies bedeutete, dass im Zentrum Tokios Wohnquartiere den bevorzugten Unternehmenszentralen internationaler Unternehmen weichen mussten (MACHIMURA 1992).

Da trotz dieser Verdrängung Grundstücke im Zentrum Tokios mit der Zeit immer knapper wurden, breiteten sich Landkäufe und der damit einhergehende Preisanstieg schrittweise auch auf die Außenbezirke und ab 1987 auch zunehmend auf suburbane Gemeinden und angrenzende Präfekturen aus. Während die Preise in Tokio und anderen städtischen Agglomerationen rasant anstiegen, stagnierten oder fielen sie in ländlichen Regionen sogar (OIZUMI 1994; WERNER 1994).

### *Sozial-gesellschaftliche Effekte*

Die Entkoppelung von Einkommen- und Immobilienpreisentwicklung sorgte insbesondere in den Städten für erhebliche gesellschaftliche Konsequenzen. Die zunehmende Belastung durch Mietzahlungen wurde durch verschiedene politische Entscheidungen noch verstärkt. So wurde die 1946 beschlossene Regulierung privater Mieten 1986 abgeschafft, so dass in der Folge diese im Bereich des privaten Mietwohnungsbaus um das drei- bis vierfache stiegen. Diese Entscheidung traf einen Großteil der Mieterschaft, da Wohnungspolitik in Japan traditionell die Förderung von Privateigentum verfolgte und somit öffentlich geförderter Wohnungsbau im Mietsegment kaum eine Rolle spielte. Zudem führte der Rückzug des Staates aus dem Wohnungsbau im Rahmen der *minkatsu*-Politik zu einem historischen Tiefstand seitens des öffentlichen Mietwohnungsbestandes, der 1988 nur noch bei 8% aller Wohneinheiten in Japan lag (OIZUMI 1994). Während 1970 noch 12,5% aller neu gebauten Wohneinheiten öffentlich waren, sank diese Quote bis auf 4,4% im Jahre 1986. 1991 wurden Rechte für Mieter weiterhin eingeschränkt, indem unter anderem das Mietrecht zeitlich befristet sowie eine zusätzliche Gebühr bei Vertragsverlängerung oder Vertragserneuerung eingeführt wurde. Doch auch Eigentümer blieben von den Folgen der Spekulationsblase nicht verschont. Da die Grundsteuer in Japan einzig vom Wert des Landes abhängt, machten es die steigenden Landpreise für Eigentümer schwierig ihr Eigentum zu halten. Darüber hinaus stieg auch die Erbschaftssteuer als Folge steigender Land- und Immobilienpreise, sodass es für Hinterbliebene von Eigentümern kaum möglich war das Wohneigentum zu übernehmen. Auch der Erwerb neuen Eigentums war mittlerweile unerschwinglich geworden. Als Bezieher des Durchschnittseinkommens hätte man 1987 in Tokio 123% seines monatlichen Einkommens in die Kredittilgung des zukünftigen Eigentums investieren müssen – auch in anderen Großstädten lag diese Belastung bei über 100%. Somit blieb vor allem einkommensschwachen sowie aus dem Berufsleben ausgeschiedenen Haushalten nur der Wechsel in sehr kleine Mietwohnungen privater Anbieter mit minderer Qualität. Zwar wurden Qualitätsstandards durch die Zentralregierung vorgegeben, jedoch mangelte es an deren Durchsetzung und Überprüfung. Hinzu fand eine gezielte Mietervertreibung mit teils brutalen Praktiken durch Hintermänner politischer und wirtschaftlicher Auftragsgeber statt, um Wohngebäude für die Umwidmung in Büroflächen freizumachen. Schließlich waren nicht nur für Privatpersonen, sondern auch sonstige öffentliche Aufgaben von den immensen Land- und Immobilienpreise betroffen, sodass staatliche Ausgaben abseits des Wohnungsbaus immer stärker ausblieben (HAYAKAWA/HIRAYAMA 1991; OIZUMI 1994). Gleichzeitig nutzen auch einige Hausbesitzer die Möglichkeit, die steigende Land- und Immobilienpreise boten um durch den Verkauf ihres Wohneigentums erhebliche Gewinne zu realisieren. Diese Möglichkeit bot sich für den Großteil der Bevölkerung allerdings nicht, sodass sich die soziale Schere in der Bevölkerung Tokios weiter öffnete (OIZUMI 1994).

MACHIMURA weist auf eine weitere gesellschaftliche Konsequenz hin, welche zwar unabhängig von der sich verschlechternden Wohnsituation, sehr wohl aber durch den ausgelösten Bauboom zu erklären ist. Mit der wirtschaftlichen Internationalisierung Tokios ging auch eine zunehmende Internationalisierung der Bevölkerung einher. Zwar war und ist diese im internationalen Vergleich – vor allem mit anderen Metropolen wie New York und London – sehr gering, doch

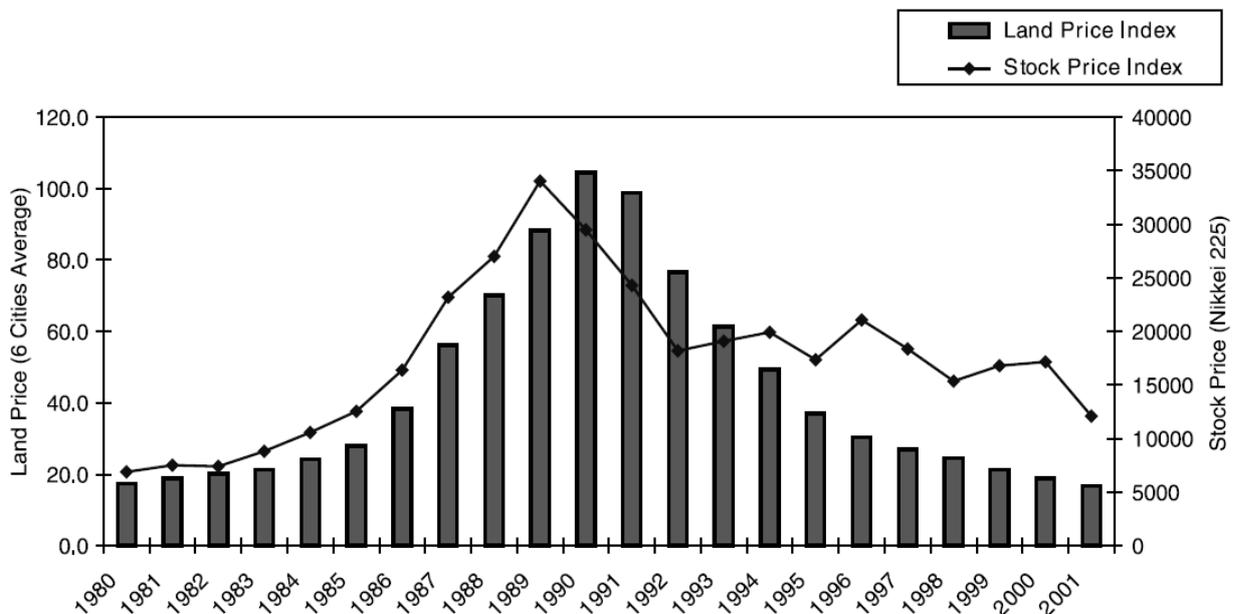
gerade vor diesem Hintergrund sind die Entwicklungen in den 1980er umso erstaunlicher. Die Zahl von Ausländern im Zentrum Tokios verdoppelte sich zwischen 1981 und 1990 auf nahezu 190.000 Personen. Den größten Zuwachs verzeichnete dabei die Bevölkerungsgruppe der Chinesen, welche sich in jenem Zeitraum in diesem Bereich der Stadt mehr als verfünffachte. Davon zu differenzieren sind Arbeitsmigranten aus den Ländern der ASEAN, welche vor allem im Baugewerbe oder in daran angeschlossenen Branchen Beschäftigung fanden (MACHIMURA 1992).

## **Zusammenfassung**

Die Spekulationsblase, welche in Japan ab Mitte der 1980er Jahre für exorbitante Preissteigerungen auf dem Immobilienmarkt sorgte, war die Konsequenz aus verschiedenen ineinandergreifenden Entwicklungen. Der volkswirtschaftlicher Strukturwandel ab Mitte der 1970er Jahre, die zunehmende Internationalisierung japanischer Wirtschaftsaktivitäten sowie eine Stadtentwicklungspolitik, welche privatwirtschaftliche Aktivitäten förderte und staatliche Steuerungen weitgehend einstellte, begünstigten in vielfältiger Weise die Reorientierung vieler Finanzinstitute sowie Unternehmen auf die Immobilienwirtschaft.

Diese Entwicklung sorgte zunächst für einen raketenhaften volkswirtschaftlichen Aufschwung sowie für eine Restrukturierung japanischer Metropolen unter ökonomischen Gesichtspunkten. Tokio stellt hierbei die Blaupause dieses Vorgehens dar, da sich das Interesse von Investoren aufgrund der nationalen Primatstellung auf die japanische Hauptstadt konzentrierte und somit Land- und Immobilienpreise weit über den nationalen Durchschnitt trieb. Ferner unterstützten die Pläne der Regierung diese Entwicklungen. Die Grundidee „was turning Tokyo into a global financial centre attracting both national and, increasingly, international financial and producer service firms“ (KERR 2002, S. 355). Diese Politik konnte in kürzester Zeit durch das steigende Interesse an Investitionen in der japanischen Hauptstadt und die Förderung privatwirtschaftlicher Aktivitäten realisiert werden. Allerdings wurden durch die ausschließliche Fokussierung auf wirtschaftliche Belange innerhalb der Stadtentwicklung soziale Interessen vernachlässigt. Dies wurde insbesondere im Bereich der Wohnversorgung deutlich. Sowohl Eigentum als auch das Mieten von Wohnungen wurde zunehmend unerschwinglich und der Staat zog sich nahezu komplett aus der Wohnraumversorgung zurück. Die Folge war die Transformation des Tokioter Zentrums zu einem ausschließlichen *Central Business District* nach dem Vorbild US-amerikanischer Großstädte. Die Wohnfunktion verlagerte sich zunehmend in äußere Bezirke beziehungsweise weiter in den suburbanen Raum. Letztendlich begann der Restrukturierungsprozess Tokios aus wirtschaftlichen Beweggründen, hatte innerhalb kürzester Zeit aber auch „a spatial and social dimension“ (MACHIMURA 1992, S. 125).

So positiv die Auswirkungen der Spekulationsblase kurzfristig aus wirtschaftlicher Sicht auch waren, so unnachhaltig gestalteten sie sich im Nachhinein. Als von März 1989 bis August 1990 die Leitzinsen von 2,5% in fünf Schritten auf 6% angehoben wurden und zudem im September 1990 das für die Immobilienwirtschaft bereitgestellte Kreditvolumen auf 70% des Vorjahresniveaus beschränkt wurde, bedeute dies das Ende aller Spekulationen und damit das Platzen der Blase. Daran konnten die Nicht-Banken auch nichts ändern, obwohl sie nicht durch die für den Bankensektor bindenden Regularien betroffen waren und deshalb weiterhin Kredite in den zusammenbrechenden japanischen Immobilienmarkt pumpen. Die Preise für Land begannen rasant zu fallen und befanden sich 2001 im nationalen Schnitt auf dem Niveau von 1980 (siehe Abb. 5). Der größte Rückgang der Grundstückspreise ereignete sich zwischen Juli 1991 und Juli 1992, wo sie um 14,7% in Tokyo, um 23,8% in Osaka und 33,2% in Kyoto fielen (NOGUCHI 1994; KERR 2002; ITO, 2004).



**Abb. 5: Entwicklung des Nikkei 225 und der Landpreise** (ITO 2004, S. 19)

Die Folgen dieses Zusammenbruchs waren insbesondere aus wirtschaftlicher Sicht verheerend. Bereits im April 1990, nur vier Monate nach seinem historischen Höchststand von knapp 39.000 Punkten rutschte der Nikkei 225 auf 28.000 Punkte. Der Wert der an der Tokioer Börse gelisteten Aktien fiel bis Dezember 1990 von 850 Billionen Yen gar auf 350 Billionen Yen. Allein 1992 lag die Summe der faulen Kredite bei 12 Billionen Yen. Die Summe aller offenen Kredite wurde auf 65 Billionen Yen geschätzt (NOGUCHI 1994; WHITTAKER/KUROSAWA 1998). Die Staatsschulden stiegen von 11,5% (1991) auf 23,5% des BIPs (1995) und somit wesentlich schneller als sie während der Spekulationsblase sanken. Auch in den Folgejahren stieg die nationale Schuldenlast rasant weiter – 2011 hatte Japan eine Staatsschuld von 127% des BIPs. Der erwirtschaftete Haushaltsüberschuss, welcher 1991 seinen Höchststand erreichte, wurde in nur zwei Jahren zu einem Haushaltsdefizit. Japan wurde damit in kürzester Zeit vom weltgrößten Kapitalgeber zum Kapitalempfänger. Das BIP selbst offenbarte ein weit geringeres Wachstum als in den Vorjahren. Wurde 1991 noch ein Zuwachs von 3,3% verzeichnet, waren es in den drei Folgejahren 0,8%, 0,2% und 0,9%. Erst ab 1995 pegelte sich das Wachstum für drei Jahre zwischen 1,5% und 2,5% ein, bevor die Asienkrise 1998 zu einem negativen Wachstum des BIPs führte (IMF 2013).

Dieser wirtschaftliche Einbruch verdeutlicht, dass es sich nicht um kurzfristige Korrekturen der durch Spekulationen entstandenen Überbewertung von Land-, Immobilien- und Aktienwerten handelte, sondern dass die wirtschaftliche Entwicklung nach dem Platzen der Spekulationsblase durch eine jahrelange Rezession gekennzeichnet war. Während die ökonomischen Effekte vor und nach der Spekulationsblase nicht nachhaltig waren, gestalten sich die Folgen für die Stadtentwicklung Tokios dagegen wegweisend und bestimmen auch nach wie vor die Wahrnehmung und wirtschaftliche Bewertung der japanischen Hauptstadt als bedeutendste Finanz- und Dienstleistungsmetropole der östlichen Hemisphäre.

## Literaturverzeichnis

- ASAKO, K. (1991): The land-price bubble in Japan. In: *Ricerche Economiche*, Jg. 45, H. 2-3, S. 167-184.
- CASE, K. E./SHILLER, R. J. (2003): Is there a Bubble in the Housing Market? In: *Brookings Papers on Economic Activity*, Jg. 34, H. 2, S. 299-362.
- DAHESH, A./PUGH, C. (1999): The Internationalization of Post-1980 Property Cycles and the Japanese "Bubble" Economy, 1986-98. In: *International Journal of Urban and Regional Research*, Jg. 23, H. 1, S. 147-164.
- FINANZEN.NET (2013): Kursdaten für Nikkei225. Im Internet: [http://www.finanzen.net/index/Nikkei\\_225](http://www.finanzen.net/index/Nikkei_225) (letzter Zugriff: 12.11.2013).
- FUKAO, M. (2004): Japan's Lost Decade and its Financial System. In: Saxonhouse, G. R./Stern, R. M. (Hrsg.): *Japan's Lost Decade – Origins, Consequences and Prospects for Recovery*. Blackwell Publishing Ltd, S. 99-118.
- IMF (INTERNATIONAL MONETARY FUND) (2013): World Economic Outlook July 2013 Database. Im Internet: <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2013/01/weodata/index.aspx> (letzter Zugriff: 05.11.2013).
- ITO, T. (2004): Retrospective the Bubble Period and its Relationship to Developments in the 1990s. In: SAXONHOUSE, G. R./STERN, R. M. (Hrsg.): *Japan's Lost Decade – Origins, Consequences and Prospects for Recovery*. Blackwell Publishing Ltd, S. 17-34.
- HAYAKAWA, K./HIRAYAMA, Y. (1991): The Impact of the *minkatsu* policy on Japanese housing and land use. In: *Environment and Planning D: Society and Space*, Jg. 9, H. 2, S. 151-164.
- KERR, D. (2002): The 'place' of land in Japan's postwar development, and the dynamic of the 1980s real-estate 'bubble' and 1990s banking crisis. In: *Environment and Planning D: Society and Space*, Jg. 20, H. 3, S. 345-374.
- MACHIMURA, T. (1992): The Urban Restructuring Process in Tokyo in the 1980s: Transforming Tokyo into a World City. In: *International Journal of Urban and Regional Research*, Jg. 16, H. 1, S. 114-128.
- NISHIMURA, G. K./KAWAMOTO, Y. (2004): Why does the Problem Persist? 'Rational Rigidity' and the Plight of Japanese Banks. In: SAXONHOUSE, G. R./STERN, R. M. (Hrsg.): *Japan's Lost Decade – Origins, Consequences and Prospects for Recovery*. Blackwell Publishing Ltd, S. 35-58.
- NOGUCHI, Y. (1994): The "Bubble" and Economic Policies in the 1980s. In: *Journal of Japanese Studies*, Jg. 20, H. 2, S. 291-329.
- OIZUMI, E. (1994): Property finance in Japan: expansion and collapse of the bubble economy. In: *Environment and Planning A*, Jg. 26, H. 2, S. 199-213.
- SAXONHOUSE, G. R./STERN, R. M. (2004): The Bubble and the Lost Decade. In: SAXONHOUSE, G. R./STERN, R. M. (Hrsg.): *Japan's Lost Decade – Origins, Consequences and Prospects for Recovery*. Blackwell Publishing Ltd, S. 1-16.
- STEVEN, R. (1988): The high yen crisis in Japan. In: *Capital and Class*, Jg. 12, H. 1, S. 76-118.
- WALDENBERGER, F. (1999): Japans Schlüsselrolle in Asien. Wie handlungsfähig sind Politik und Wirtschaft. In: DRAGUHN, W. (Hrsg.): *Asienkrise – Politik und Wirtschaft unter Reformdruck*. Mitteilungen des Institutes für Asienkunde Hamburg, H. 308, S. 111-132.

- WEATON, W. C./NECHAYEV, G. (2008): The 1998-2005 Housing “Bubble” and the Current “Correction”: What’s Different this Time? In: *Journal of Real Estate Research*, Jg. 30, H. 1, S. 1-26.
- WERNER, R. A. (1994): Japanese Foreign Investment and the “Land Bubble”. In: *Review of International Economics*, Jg. 2, H. 2, S. 166-178.
- WHITTAKER, D. H./KUROSAWA, Y. (1998): Japan’s crisis: evolution and implications. In: *Cambridge Journal of Economics*, Jg. 22, H. 6, S. 761-771.



ARBEITSBERICHTE  
**Geographisches Institut, Humboldt-Universität zu Berlin**  
 ISSN 0947-0360

Heft 168	Ludwig <b>Ellenberg</b>	Berlin – Zürich. Exkursion 2011 mit dem Fahrrad durch Mitteleuropa. Berlin 2012
Heft 169	Karsten <b>Lehmann</b>	Einführung in die Statistik mit SPSS. Berlin 2012
Heft 170	Karsten <b>Lehmann</b> (Hrsg.)	Urban Development – the Case of Berlin. Results of an international course. Berlin 2012
Heft 171	Elmar <b>Kulke</b> , Robert <b>Kitzmann</b> (Hrsg.)	Der Standort Adlershof aus Sicht der Beschäftigten. Ergebnisse einer repräsentativen Erhebung unter Studierenden und Beschäftigten in Berlin Adlershof, Stadt für Wissenschaft, Wirtschaft und Medien. Berlin 2012
Heft 172	Henning <b>Nuissl</b> , Dagmar <b>Haase</b> , Eric P. <b>Dormann</b> , Markus <b>Kather</b> (Hrsg.)	Stadtquartierstypen und demographischer Wandel in Leipzig – zur Anpassungsfähigkeit der Städte an eine älter werdende Bevölkerung. Berlin 2012
Heft 173	Lech <b>Suwala</b> , Elmar <b>Kulke</b> , Josef <b>Strasser</b> (Hrsg.)	Kolumbien - Bericht zur Hauptexkursion 2010. Berlin 2012
Heft 174	Milenka <b>Hampel</b> , Matthias <b>Kowlaski</b> , Mohsen <b>Makki</b> , Henry <b>Munack</b> (Hrsg.)	Island 2009. Geographischer Exkursionsführer und Reisebegleiter. Berlin 2012
Heft 175	Peter <b>Dannenberg</b> , T. <b>Götttert</b> , G. <b>Nduru</b> , U. <b>Zeller</b> . (Hrsg.)	Land Use and Nature Conservation – Proceedings of the 2 <sup>nd</sup> International Workshop of the Quality Network Biodiversity in Sub-Sahara Africa 2012, Berlin 2013
Heft 176	Henning <b>Nuissl</b> , Felix <b>Czarnetzki</b> , Anne <b>Akuété</b> , Kathrin <b>Drogosch</b> , Julian <b>Jerlich</b> , Janko <b>Vollmer</b> , David <b>Westenberg</b> , Jan-Niklas <b>Willing</b> (Hrsg.)	Teilräumliche Entwicklungstendenzen in urbanen Landschaften – zwei exemplarischen Analysen an Berliner Fallbeispielen, Berlin 2013
Heft 177	Madeleine <b>Waniek</b> , Hilmar <b>Schröder</b> (Hrsg.)	Böden und ihre Nutzung im semi-ariden Raum am Beispiel des zentralen und östlichen Jabel al-Arab, Syrien. Bericht zum Projektseminar, Berlin 2013
Heft 178	Peter <b>Dannenberg</b> , Elmar <b>Kulke</b> , Neil <b>Reid</b> (Hrsg.)	Dynamics in Food and Agriculture based Supply Chains – Abstracts of the IGU Mini-conference in Berlin 2013, Berlin 2013
Heft 179	Elmar <b>Kulke</b> , Wilfried <b>Endlicher</b> , Lech <b>Suwala</b> (Hrsg.)	Bericht zur Hauptexkursion Kuba 2013, Berlin 2013
Heft 180	Wilfried <b>Endlicher</b> , Katrin <b>Burkart</b> , Reinhard <b>Kleßen</b> , Marcel <b>Langner</b> (Hrsg.)	Geländeklimatologisches Studienprojekt Klein Walsertal – Konzeptionen und Ergebnisse, Berlin 2013
Heft 181	Maria <b>Velte</b> , Tilman <b>Versch</b> (Hrsg.)	Hostels und Ferienwohnungen in Berlin-Kreuzberg. Eine kartographische und statistische Analyse. Berlin 2014
Heft 182	Holger <b>Wilcke</b>	Transnationale Träume. Wie Bilder aus Europa Migrationsprozesse aus Ghana beeinflussen. Berlin 2014