

Fallstudien zu Drittsektorbahnen in Japan (Teil 1): Yuri Kōgen Tetsudō, Akita Nairiku Jūkan Tetsudō, Yamagata Tetsudō, Abukuma Kyūkō, Nishikigawa Tetsudō und Hōjō Tetsudō

Oliver MAYER

Aichi University of Education, Department of Educational Administration and Governance, Kariya 448-8542, Japan

Abstract

Third-sector railways are independent railway operators that were originally part of the Japanese national rail network, but were split off in the 1980s. They play an important role in providing a transport infrastructure for their local areas, but as many of them are located in rural areas they suffer from a loss of passengers. This article looks at some of these third-sector railways in detail.

Keywords: 第三セクター鉄道, rural railways, passenger service

1. Einleitung

Drittsektorbahnen (第三セクター鉄道, dai-san sekutā tetsudō) sind Eisenbahngesellschaften in Japan, die gemeinsam von privaten und öffentlichen Anteilseignern getragen werden (vgl. Mayer 2017). In diesem Artikel wird anhand von kurzen Fallstudien einiger Drittsektorbahnen gezeigt, was die Besonderheiten der einzelnen Strecken sind und welche Chancen und Herausforderungen bestehen. Alle hier untersuchten Bahnen wurden 2020 besucht, die Fahrpläne sind vom September 2021; Hintergrundinfos wurden Tanikawa 2016 entnommen.

2. Yuri Kōgen Tetsudō

Die Yuri Kōgen Tetsudō (由利高原鉄道, Yuri Highland Railway) verläuft innerhalb der Stadt Yuri-Honjō (Präfektur Akita) von Ugo-Honjō nach Yashima. Die Linie ist 23 km lang, eingleisig und nicht elektrifiziert. In Ugo-Honjō besteht eine Umsteigemöglichkeit zu den Zügen von JR East. Die Linie wurde zwischen 1922 und 1938 eröffnet und 1985 als Drittsektorbahn aus der Staatsbahn ausgegliedert. Es werden 13 Verbindungen pro Tag angeboten, alle Züge fahren von Ugo-Honjō durch bis zur Endstation Yashima und halten überall. Passend zum Schülerverkehr wird zwischen 6 und 8 Uhr sowie zwischen 14 und 17 Uhr ein Stundentakt (mit leichten Abweichungen im Minutenbereich) gefahren, außerhalb dieser Zeiten gibt es z.T. Angebotslücken von zwei Stunden. Die Züge brauchen etwa 40 Minuten für die gesamte Strecke, so dass bei Stundentakt zwei

Triebwagen benötigt werden. Es werden nur einzeln fahrende Triebwagen eingesetzt (siehe Bild 1).



Bild 1: Zug der Yuri Kōgen Tetsudō bei Magarisawa

Fahrplan ab Ugo-Honjō					
5		11	35	17	50
6	50	12		18	
7	46	13	00	19	00
8	40	14	45	20	20
9		15	45	21	35
10	43	16	46	22	

Die Linie dient vor allem dem Pendlerverkehr ins Zentrum von Yuri-Honjō sowie dem Anschluss an das Streckennetz von JR East (Regionalverkehr in die Präfekturhauptstadt Akita sowie der dreimal täglich verkehrende Limited Express „Inaho“ (Akita – Niigata)). Allerdings gibt es im Regionalverkehr Bedienungslücken von bis zu drei Stunden, so dass die Eisenbahn für die Bewohner dieser Region aufgrund des unzureichenden Angebots kein häufig

gewähltes Verkehrsmittel sein dürfte.

Die Yuri Kōgen Tetsudō versucht daher, über Tourismus zusätzliche Fahrgäste zu gewinnen. Da die Region für Holzbearbeitung und speziell für Holzspielzeug bekannt ist, wurde ein Triebwagen der Bahn 2018 zum „Toy Train“ umgebaut (siehe Bild 2), der zweimal pro Tag zuschlagfrei als reguläre Bahn zwischen Ugo-Honjō und Yashima verkehrt. Dazu bietet sich auch der Besuch des Holzspielzeug-Museums Chōkaisen (鳥海山木のおもちゃ美術館, Chōkaisen ki-no-omocha bijutsukan) an, das unmittelbar an der Bahnlinie liegt, jedoch keinen Bahnhof hat. Andere bedeutende touristische Ziele gibt es entlang der Strecke nicht. Die Region ist für Bergwandern bekannt, jedoch liegt die Endstation Yashima weit von Wanderrouten entfernt, so dass die Eisenbahn kaum von Wandertouristen benutzt wird. Ebenso ist aufgrund des nur sporadischen Angebots auf der JR-Strecke der Zugang zur Yuri Kōgen Tetsudō für überregionale Besucher eingeschränkt, so dass eine Nutzung nur nach intensiven Fahrplanstudium und mit starken zeitlichen Einschränkungen möglich ist. Somit ist die Yuri Kōgen Tetsudō eine vor allem auf den innerstädtischen Pendlerverkehr ausgerichtete Bahn mit nur geringem touristischen Potential.



Bild 2: „Toy Train“ der Yuri Kōgen Tetsudō

3. Akita Nairiku Jūkan Tetsudō

Die Akita Nairiku Jūkan Tetsudō (秋田内陸縦貫鉄道, Akita Inland-Querbahn) verläuft von Kakunodate bis Takanosu und durchquert dabei die Städte Senboku und Kita-Akita. Die Linie ist 94 km lang, eingleisig und nicht elektrifiziert. An beiden Endbahnhöfen besteht Anschluss an JR East. Der nördliche Teil der Linie wurde von der Staatsbahn zwischen 1934 und 1963 eröffnet, der südliche Teil 1971; jedoch war der mittlere Teil (29 km) noch nicht fertiggestellt, und aufgrund der geringen Fahrgastzahlen sollte die komplette Linie in den 1980er Jahren stillgelegt werden. Stattdessen kam es zur Gründung einer Drittsektorbahn 1986, die auch das fehlende mittlere

Teilstück baute, so dass die Bahn 1989 auf ganzer Länge befahrbar war.

Es werden 13 Verbindungen pro Tag angeboten, wobei acht Züge die gesamte Strecke zwischen Kakunodate und Takanosu befahren, drei fahren nur zwischen Kakunodate und Aniai (etwa in der Mitte der Strecke gelegen) und zwei zwischen Aniai und Takanosu. Vier Züge werden als Eil- oder Expresszüge gefahren, die nicht alle Bahnhöfe bedienen; so haben einige Bahnhöfe nur ein Angebot von sechs Abfahrten pro Tag und Richtung. Expresszüge befahren die gesamte Strecke in etwa zwei Stunden, Nahverkehrszüge brauchen etwa zweieinhalb Stunden. Die Züge bestehen aus ein oder zwei Triebwagen (Bild 3).



Bild 3: Zug der Akita Nairiku Jūkan Tetsudō in Kakunodate

Fahrplan ab Kakunodate					
5		11	05, 50 *	17	
6	33	12		18	30
7		13	58	19	
8		14		20	01*
9	50	15	33	21	40 *
10		16	50	22	
blau = Eilzug (快速), gelb = Express (急行) * = nur bis Aniai					

Die Linie dient dem Pendlerverkehr nach Kakunodate und Takanosu, der vor allem für Oberschüler von großer Bedeutung ist, denn nur an den beiden Endbahnhöfen gibt es Oberschulen. In Takanosu kann man zum Regionalverkehr von JR East umsteigen, aber wie schon bei der Yuri Kōgen Tetsudō im vorherigen Kapitel beschrieben ist auch der Regionalverkehr in Takanosu nur eingeschränkt nutzbar, da zeitweise Bedienungslücken von zwei Stunden bestehen. In Takanosu hält dreimal pro Tag auch der Limited Express „Tsugaru“ von Akita nach Aomori. In Kakunodate hält einmal pro Stunde der Shinkansen von Akita nach Tokyo, Regionalverkehr nur sechsmal pro Tag mit Bedienungslücken von bis zu sieben Stunden.

Ob die Akita Nairiku Jūkan Tetsudō langfristig erhalten

werden kann, erscheint dem Verfasser nach einem Besuch im Oktober 2020 fraglich. Abgesehen vom Schülerverkehr deckt die Linie kaum relevanten Regionalverkehr ab, denn die erheblichen Bedienungslücken im Fahrplan machen die Benutzung (bei hoher Pkw-Verfügbarkeit, vgl. Mayer 2020) unattraktiv. Kakunodate, der südliche Endbahnhof, ist eines der bekanntesten touristischen Ziele in der Präfektur Akita und mit dem Shinkansen sehr gut angebunden; die Fahrzeit von Tokyo (etwa 600 km entfernt) beträgt fast genau drei Stunden. Diese hohe Attraktivität von Kakunodate hat jedoch auf die Akita Nairiku Jūkan Tetsudō kaum Auswirkungen, denn die touristischen Ziele in Kakunodate (Altstadt, Kirschblüten) sind vom Bahnhof fußläufig zu erreichen; wer also mit dem Shinkansen in Kakunodate ankommt, wird nicht in die Akita Nairiku Jūkan Tetsudō umsteigen.

Hinzu kommt, dass in dieser Region starker Schneefall herrscht und die Schneeräumung mit erheblichen Kosten verbunden ist. Diese Kombination aus geringen Fahrgastzahlen und hohen Kosten gefährdet die Zukunft der Bahn. Die schwierige finanzielle Situation wird auch dadurch deutlich, dass fast alle Züge mit Triebwagen der Baureihe 8800 (Bild 3) gefahren werden, die 1988 gebaut wurden und damit inzwischen schon 33 Jahre in Betrieb sind. Andere Drittsektorbahnen haben Triebwagen diesen Alters schon lange ausgemustert und durch Neubautriebwagen ersetzt.

Die Akita Nairiku Jūkan Tetsudō hat eine gewisse Bedeutung im Tourismus, denn einige ihrer Züge, vor allem die Express- und Eilzüge, richten sich an Touristen. Dabei geht es weniger um die Fahrt zu einem touristisch interessanten Ort, denn entlang der Strecke gibt es – bis auf Kakunodate – keine besonderen Sehenswürdigkeiten, sondern um die Fahrt mit der Bahn und die Aussicht auf die Landschaft. Zum Einsatz kommt dabei vor allem der Triebwagen 8905 (Bilder 4 und 5), der nicht nur attraktive Sitze hat, sondern in dem eine Schaffnerin auch Erläuterungen während der Fahrt macht und im Zug lokale Produkte verkauft. Hinzu kommt eine



Bild 4: Express der Akita Nairiku Jūkan Tetsudō in Matsuba



Bild 5: Express der Akita Nairiku Jūkan Tetsudō

gewisse Bedeutung im Wandertourismus, wobei aber auch diese Bahnstrecke (wie die Yuri Kōgen Tetsudō) keinen direkten Zugang zu Wanderwegen bietet. Die Akita Nairiku Jūkan Tetsudō ist daher eine im wesentlichen eine Bahn für den Schülerverkehr sowie für den Pendlerverkehr zu den beiden Endbahnhöfen mit einer gewissen touristischen Bedeutung.

4. Yamagata Tetsudō

Die Yamagata Tetsudō (山形鉄道, Yamagata Railway) verläuft von Akayu nach Arato in der Präfektur Yamagata und fährt dabei durch die Städte Nanyō und Nagai sowie die Gemeinden Kawanishi und Shirataka. Die Linie ist 30 km lang, eingleisig und nicht elektrifiziert. In Akayu und in Imaizumi besteht Anschluss an Strecken der JR East. Die Linie wurde zwischen 1913 und 1923 von der Staatsbahn gebaut und 1988 als Drittsektorbahn ausgegliedert.

Es werden 12 Verbindungen pro Tag angeboten, wobei alle Züge von Akayu nach Arato durchfahren. Es gibt nur Nahverkehrszüge, die meist mit einem Triebwagen gefahren werden, nur für den Schülerverkehr gibt es morgens und nachmittags Züge mit zwei Triebwagen (Bild 6). Ein angenäherter Stundentakt besteht am frühen Nachmittag. Die Züge brauchen etwa 55 bis 60 Minuten für die gesamte Strecke.



Bild 6: Zug der Yamagata Tetsudō in Akayu

Fahrplan ab Akayu					
5		11		17	08
6		12	25	18	37
7	07, 44	13	29	19	52
8	59	14	35	20	50
9		15	35	21	
10	47	16		22	

In Akayu besteht Anschluss an die Ōu-Linie der JR East, wo der Shinkansen einmal pro Stunde nach Tokyo und Richtung Yamagata/Shinjō fährt, der Regionalverkehr nach Yamagata und Yonezawa verkehrt ebenfalls einmal pro Stunde. In Imaizumi (Bild 7) besteht Anschluss an die Yonesaka-Linie der JR East, jedoch fahren auf dieser Linie nur 10 Züge pro Tag, so dass ihre verkehrliche Bedeutung deutlich eingeschränkt ist. Immerhin sind die Fahrpläne in Imaizumi so abgestimmt, dass es bei einigen Verbindungen Wartezeiten von weniger als 10 Minuten beim Umsteigen zwischen den Zügen von JR und Yamagata Tetsudō gibt.

Die Yamagata Tetsudō dient vor allem dem Schülerverkehr in den Städten Nanyō und Nagai sowie als Zubringer zum Shinkansen in Akayu. Von Akayu aus lassen sich im Regionalverkehr die Städte Yamagata (Hauptstadt der Präfektur Yamagata) und Yonezawa (Oberzentrum des südlichen Teils der Präfektur Yamagata) innerhalb von 20 bis 30 Minuten erreichen. Yonezawa kann man auch mit einem Umstieg in Imaizumi erreichen (Fahrzeit Imaizumi bis Yonezawa etwa 20 Minuten), dies ist wegen der unregelmäßig fahrenden Züge auf der Yonesaka-Linie jedoch wenig attraktiv.



Bild 7: Zug der Yamagata Tetsudō in Imaizumi

Der touristische Verkehr spielt auf der Yamagata Tetsudō praktisch keine Rolle. Entlang der Linie gibt es keine bedeutenden Sehenswürdigkeiten, auch landschaftlich gibt es im Vergleich zu den beiden oben beschriebenen Bahnen keine attraktive Aussicht aus den Zügen, denn die Strecke verläuft komplett durch eine breite Ebene, die durch den Mogami-Fluss gebildet wird. Entsprechend hat die Yamagata

Tetsudō auch keine besonderen Fahrzeuge, um Touristen anzulocken. Fast alle Triebwagen sind jedoch mit Blumenmotiven bemalt, da entlang der Linie relativ viele Blumen zu sehen sind. Als eine bemerkenswerte Beobachtung ist noch zu erwähnen, dass das Rathaus der Stadt Nagai unmittelbar am Bahnhof Nagai neu errichtet wird; eine solche Verknüpfung von öffentlichen Einrichtungen und Eisenbahn-Infrastruktur ist im ländlichen Raum Japans keineswegs eine Selbstverständlichkeit.

5. Abukuma Kyūkō

Die Abukuma Kyūkō (阿武隈急行, Abukuma Express) verläuft von Fukushima in der Präfektur Fukushima nach Tsukinoki (Vorort von Sendai) in der Präfektur Miyagi und fährt dabei durch die Städte Fukushima und Date (Präfektur Fukushima) und die Stadt Kakuda sowie die Gemeinden Marumori und Shibata (Präfektur Miyagi). Die Linie ist 55 km lang, eingleisig und – eine Besonderheit bei Drittsektorbahnen – elektrifiziert. In Fukushima besteht Anschluss an JR-Züge (Regionalverkehr und Shinkansen) in Richtung Tokyo, Yamagata/Shinjō und Sendai/Hokkaidō, dabei herrscht ein relativ dichter Verkehr von mehreren Zügen pro Stunde auf den meisten Verbindungen. Ebenso gibt es in Fukushima Anschluss an die private Fukushima Kōtsū. In Tsukinoki besteht Anschluss an Regionalzüge Richtung Sendai.

Der nördliche Teil der Strecke wurde 1968 zwischen Tsukinoki und Marumori von der Staatsbahn eröffnet, der südliche Abschnitt (Marumori bis Fukushima) wurde in den folgenden Jahren im Rohbau erstellt, jedoch nicht in Betrieb genommen. 1986 wurde die Linie als Drittsektorbahn ausgegliedert, und der südliche Abschnitt konnte 1988 fertiggestellt werden.

Es werden insgesamt 60 Züge pro Tag angeboten, wobei es aber keine Verbindung gibt, die die gesamte Strecke von Fukushima bis Tsukinoki befährt. Im südlichen Abschnitt (Fukushima bis Tomino) gibt es 27 Züge, im mittleren Abschnitt (Tomino bis Marumori) 16 Züge, und im nördlichen Abschnitt (Marumori bis Tsukinoki) 25 Züge pro Tag. Dabei wird ab Fukushima etwa ein 40-min-Takt gefahren und ab Tsukinoki ein oder zwei Züge pro Stunde. Alle Züge sind Nahverkehrszüge und haben meist zwei Triebwagen (Bild 8), nur im Berufsverkehr werden auch Vierwagenzüge eingesetzt. Morgens und abends fährt je ein Zug der Abukuma Kyūkō auf JR-Gleisen weiter von Tsukinoki bis zum Hauptbahnhof Sendai, um in der Hauptverkehrszeit mehr Kapazität auf der Tōhoku-Linie der JR zu bieten und den Pendlern einen Umstieg in Tsukinoki zu ersparen.



Bild 8: Zug der Abukuma Kyūkō in Takako

Fahrplan ab Fukushima					
6	00, 38	12	10**, 49*	18	08*, 46
7	22 *	13	29	19	23
8	01, 46	14	13, 49	20	06*, 47
9	24 *	15	28*	21	30*
10	07, 48	16	13, 48*	22	08, 43*
11	28 *	17	31*	23	17*
* = bis Tomino, ** = bis Marumori, ohne Angabe = bis Yanagawa					

Die Abukuma Kyūkō unterscheidet sich von den meisten anderen Drittsektorbahnen nicht nur durch ihre Elektrifizierung, sondern auch durch ihr vergleichsweise dichtes Fahrtenangebot. Dies liegt daran, dass sie zwischen den Städten Fukushima und Sendai in relativ dicht besiedeltem Gebiet verkehrt, und diese beiden Städte auch wichtige Pendlerziele sind.

Zwischen Fukushima und Sendai verkehrt aber nicht nur die Abukuma Kyūkō, sondern auch JR bietet dort einen dichten Verkehr an mit zwei bis vier Shinkansen-Zügen und ein bis zwei Regionalzügen pro Stunde. Die Shinkansen-Züge sind mit einer Fahrzeit von 21 Minuten unschlagbar schnell, mit 3.740 Yen pro Fahrt jedoch auch sehr teuer. Der JR-Regionalverkehr braucht 85 bis 90 Minuten (einschließlich einmal umsteigen) und kostet 1.340 Yen. Eine Fahrt mit Abukuma Kyūkō zwischen Fukushima und Sendai ist ebenfalls möglich, denn Abukuma Kyūkō und die JR Tōhoku-Linie verlaufen mit etwa 10 km Abstand weitgehend parallel zueinander, allerdings ist diese Route aufgrund des mindestens zweimaligen Umsteigen wenig attraktiv. Die Fahrzeit auf der ganzen Strecke der Abukuma Kyūkō dauert (ohne Umsteigezeit) etwa 80 Minuten, hinzu kommen knapp 30 Minuten für die JR-Strecke von Tsukinoki nach Sendai. Der Fahrpreis für diese Variante liegt bei 980 Yen (Abukuma Kyūkō) plus 420 Yen für JR.

Es würde sich also anbieten, ein gemeinsames Fahrtenangebot von JR und Abukuma Kyūkō zwischen Fukushima und Sendai zu erstellen, mit beispielsweise je

einem durchgehenden Regionalzug pro Stunde auf der Strecke der Abukuma Kyūkō und der JR Tōhoku-Linie, so dass im Regionalverkehr ein 30-min-Takt angeboten wird. Wünschenswert dabei wäre eine Beschleunigung der Abukuma Kyūkō, was nicht schwierig wäre, denn die Linie ist über weite Strecken gerade trassiert (Bild 9) und hat fast keine Bahnübergänge.



Bild 9: Strecke der Abukuma Kyūkō bei Yokokura

Der touristische Verkehr spielt für die Abukuma Kyūkō praktisch keine Rolle. Zwar verläuft der mittlere Abschnitt durch die landschaftlich reizvolle Schlucht des Abukuma-Flusses, die für Naherholung genutzt wird, jedoch befindet sich davon abgesehen keine bedeutende Sehenswürdigkeit entlang der Linie.

6. Nishikigawa Tetsudō

Die Nishikigawa Tetsudō (錦川鉄道, Nishikigawa Railway) verläuft innerhalb der Stadt Iwakuni (Präfektur Yamaguchi) von Iwakuni durch das Tal des Nishiki-Flusses nach Nishikichō. Die Linie ist 33 km lang, eingleisig und nicht elektrifiziert. An drei Bahnhöfen gibt es Anschlüsse zu den Zügen von JR West: In Iwakuni zu den Regionalzügen der Sanyō-Linie (Richtung Hiroshima und Shimonoseki), in Kawanishi zu den Nahverkehrszügen der Gantoku-Linie (Richtung Tokushima) und in Seiryū-Shin-Iwakuni zum Shinkansen. Die Linie wurde zwischen 1960 und 1963 eröffnet und 1987 als Drittsektorbahn aus der Staatsbahn ausgegliedert.

Es werden 10 Verbindungen pro Tag angeboten, alle Züge fahren über die gesamte Strecke und halten überall. Die Fahrt auf der gesamten Linie dauert etwa 1 Stunde und 5 Minuten, wobei die Fahrtstrecke 37 km lang ist, denn zwischen Kawanishi und Iwakuni benutzt die Nishikigawa Tetsudō die Gleise der JR Gantoku-Linie. Für diesen Abschnitt sind Fahrscheine von JR West zu lösen, das Personal der Nishikigawa Tetsudō fährt aber auch auf der JR-Strecke (was bei Drittsektorbahnen ungewöhnlich ist).

In den Hauptverkehrszeiten fahren Zweiwagenzüge (Bild 10), sonst kommen einzelne Triebwagen zum Einsatz. Die Nishikigawa Tetsudō dient fast ausschließlich dem Pendlerverkehr ins Zentrum von Iwakuni sowie den Umsteigern zu den Regionalzügen der Sanyō-Linie. Auf der Sanyō-Linie herrscht in Richtung Hiroshima ein dichter Verkehr von zwei bis fünf Zügen pro Stunde, in Richtung Shimonoseki von einem bis drei Zügen pro Stunde. Die Gantoku-Linie hat 12 Züge pro Tag und ist weniger bedeutsam.

Fahrplan ab Iwakuni					
5		11	10	17	43
6	56	12		18	
7		13		19	03
8	28	14	20	20	17
9	53	15		21	33
10		16	03	22	



Bild 10: Zug der Nishikigawa Tetsudō bei Iwakuni

Der Umstieg zum Shinkansen ist für die Nishikigawa Tetsudō nur von geringer Bedeutung, denn vom Zentrum Iwakunis kommt man mit dem Linienbus schneller und wesentlich häufiger zum Shinkansen-Bahnhof Shin-Iwakuni als mit der Eisenbahn. Das liegt nicht nur an den langen Bedienungslücken im Fahrplan der Nishikigawa Tetsudō, sondern auch daran, dass es im Zentrum von Iwakuni zwar zwei Bahnhöfe, nämlich Iwakuni und Nishi-Iwakuni, gibt, die aber das administrative Zentrum um das Rathaus nicht anbinden, ebensowenig wie das touristische Zentrum rund um die Kintai-Brücke.

Tatsächlich wäre aber eine Anbindung des administrativen Zentrums sehr einfach, denn das Rathaus von Iwakuni liegt nur etwa 100 Meter von der Bahnstrecke entfernt; man müsste nur einen einfachen Haltepunkt bauen, etwa an der Stelle, an der Bild 10 entstanden ist.

Zur Steigerung der Attraktivität der Nishikigawa Tetsudō ist es auch notwendig, die Fahrzeiten zu verkürzen, so dass zumindest in der Hauptverkehrszeit ein Stundentakt

angeboten werden kann. Die Gesamtfahrzeit von etwas mehr als einer Stunde heute macht einen Stundentakt unmöglich, denn dafür müssten drei Triebwagen eingesetzt werden. Könnte die Fahrzeit auf 55 Minuten reduziert werden, so wäre ein Stundentakt mit dem Einsatz von nur zwei Triebwagen möglich, die sich in Kita-Gōchi kreuzen – diese Kreuzungsmöglichkeit besteht bereits heute und liegt ziemlich genau in der Mitte der Strecke.

Touristischer Verkehr spielt auf der Nishikigawa Tetsudō keine große Rolle, da es keine bedeutenden Sehenswürdigkeiten entlang der Linie gibt, und die berühmteste Attraktion Iwakunis, die Kintai-Brücke, mehr als einen Kilometer vom nächsten Bahnhof entfernt ist. Attraktiv hingegen ist das Flusstal des Nishiki-Flusses, der als einer der saubersten Flüsse Japans gilt. Sonderfahrten (Bild 11) mit einem Halt am 2019 eröffneten Haltepunkt Seiryū-Miharashi (Bild 12) nutzen dies.



Bild 11: Ehemaliger JR-Zug für Sonderfahrten bei der Nishikigawa Tetsudō (im Depot Nishiki-chō)



Bild 12: Haltepunkt Seiryū-Miharashi

Seiryū-Miharashi ist ein sehr ungewöhnlicher Haltepunkt (Bahnhof), denn er besteht nur aus einem Bahnsteig mit Dach, es gibt keinen Zu- oder Abgang. Das heißt, man kann mit dem Zug hinfahren und muss auch mit einem Zug wieder abfahren. Ein Ausstieg und Wanderung sind nicht möglich. Die Attraktion dieses Haltepunkts liegt darin, dass man von dort aus die Natur des Nishiki-Flusses betrachten

kann; ob dies jedoch ausreichend attraktiv ist, um zahlreiche Touristen hierhin zu locken, darf bezweifelt werden.

7. Hōjō Tetsudō

Die Hōjō Tetsudō (北条鉄道, Hōjō Railway) verläuft von Ao in der Stadt Ono nach Hōjō-machi in der Stadt Kasai in der Präfektur Hyōgo. Die Linie ist 13 km lang, eingleisig und nicht elektrifiziert. In Ao besteht Anschluss an die Kakogawa-Linie von JR West und die Ao-Linie der Kōbe Dentetsu (Kōbe Electric Railway). Die Linie wurde 1915 von einer Privatbahn gebaut, 1943 verstaatlicht und 1985 als Drittsektorbahn aus der Staatsbahn ausgegliedert.

Es werden 21 Verbindungen pro Tag angeboten, wobei alle Züge über die gesamte Strecke von Hōjō-machi bis Ao fahren. Es kommen nur einteilige Triebwagen zum Einsatz, eine Fahrt dauert 23 Minuten.

Die Hōjō Tetsudō dient vor allem dem Anschluss der Stadt Kasai ans Eisenbahnnetz, und daher auch dem Pendlerverkehr vor allem von Kasai nach Kakogawa und Kōbe (bis auf Ao liegen alle Bahnhöfe in Kasai). Der Bahnhof Ao ist dabei eine Besonderheit, denn er hat einen Rundumanschluss in vier Richtungen (Bild 13). Wie im Fahrplan zu sehen, bietet die Hōjō Tetsudō in der Schwachverkehrszeit vom späten Vormittag bis zum Nachmittag einen reinen Stundentakt an. Die Kōbe Dentetsu und JR fahren zu dieser Zeit in Ao



Bild 13: Umstieg in Ao, rechts ein Zug der Hōjō Tetsudō, links ein Zug der JR-Kakogawa-Linie nach Nishiwaki-shi.

Verdeckt hinten links ein Zug der Kakogawa-Linie in Gegenrichtung nach Kakogawa und ein Zug der Kōbe Dentetsu nach Shinkaichi (Zentrum von Kōbe).

Fahrplan ab Hōjō-machi					
5	41	11	39	17	45
6	10, 42	12	39	18	13, 53
7	12, 43	13	39	19	50
8	23	14	39	20	48
9	39	15	39	21	43
10	39	16	39	22	47

ebenfalls einen reinen Stundentakt, wobei der Fahrplan so organisiert ist, dass die Kōbe Dentetsu in Ao immer zur Minute 00 ankommt, die Hōjō Tetsudō zur Minute 02, die Kakogawa-Linie von Nishiwaki-shi zur Minute 05 und von Kakogawa zur Minute 07 ankommt. Abfahrt ist zur Minute 07 Richtung Kakogawa, zur Minute 09 Richtung Nishiwaki-shi und Hōjō-machi, und zur Minute 10 Richtung Kōbe. So sind bei einem Stundentakt aller Linien einmal pro Stunde auch alle Umsteigebeziehungen in alle Richtungen mit minimalen Wartezeiten möglich.

Eine weitere Besonderheit ist, dass der Bahnhof Hōjō-machi im Zentrum der Stadt Kasai liegt. Unmittelbar gegenüber des Bahnhofs liegt ein großes Einkaufs- und Dienstleistungszentrum (Bild 14), wenige 100 Meter westlich liegt ein großes Einkaufszentrum, und etwa 800 Meter östlich des Bahnhofs liegt das Rathaus und ein großes Krankenhaus. Eine solche Konzentration von zentralen Einrichtungen rund um einen Bahnhof einer Drittsektorbahn ist selten (eine Ausnahme ist das oben genannte Rathaus von Nagai), trägt aber dazu bei, dass relativ viele Fahrgäste die Hōjō Tetsudō nutzen.



Bild 14: Bahnhof Hōjō-machi, das Gebäude rechts ist der „Asuteer-Kasai“-Komplex mit großem Supermarkt, Stadtbücherei, Arztpraxen und anderen Dienstleistern.

Tatsächlich hat die Hōjō Tetsudō die Anzahl ihrer Fahrgäste in den letzten Jahrzehnten konstant halten können. Verglichen mit vielen anderen Drittsektorbahnen, deren Fahrgastzahlen im gleichen Zeitraum um mehr als die Hälfte zurückgegangen sind, ist das ein großer Erfolg. Das wiederum führte dazu, dass die Hōjō Tetsudō in ihre Infrastruktur investieren und die Anzahl der Zugfahrten erhöhen konnte. Konkret ist im September 2020 der umgebaute Bahnhof Hokke-guchi in Betrieb gegangen. In diesem Bahnhof ist es jetzt möglich, dass sich Züge kreuzen (Bild 15), so dass zwei Züge pro Stunde und Richtung gefahren werden können. Vorher war dies mangels Kreuzungsbahnhof nicht möglich, es konnte immer nur ein Zug zwischen den beiden Endstellen pendeln.



Bild 15: Zwei Züge der Hōjō Tetsudō in Hokke-guchi

Mit einer Fahrzeit von 23 Minuten für die Gesamtstrecke ist die Hōjō Tetsudō gut geeignet für einen Stundentakt. Bei einer Wendezeit von sieben Minuten an jedem Endbahnhof bleibt ausreichend Puffer, um dieses Angebot mit einem Triebwagen zu fahren. In der Hauptverkehrszeit kann jetzt ein zweiter Triebwagen das Angebot zu einem Halbstundentakt verstärken, wobei wegen der Anschlüsse in Ao kein reiner 30-min-Takt gefahren wird und es Abweichungen von einigen Minuten gibt.

Die Hōjō Tetsudō ist die letzte verbliebene Bahn von drei Stichbahnen, die von der Kakogawa-Linie abgingen. Die Kakogawa-Linie wurde zwischen 1913 und 1924 von einer Privatbahn eröffnet, die drei Stichbahnen sind die Kajiya-Linie (1913 eröffnet, 13 km lang, von Nishiwaki-shi nach Kajiya), die Hōjō-Linie (1915 eröffnet, 13 km lang, von Ao nach Hōjō-machi) und die Miki-Linie (1916 eröffnet, 6 km lang, von Yakujin nach Miki). Die Linien waren sehr erfolgreich, vor allem um landwirtschaftliche Produkte aus der fruchtbaren Ebene des Kakogawa-Flusses via Kakogawa in die Großstädte der Kansai-Region zu transportieren. Die Kakogawa-Linie und die drei Stichstrecken wurden 1943 verstaatlicht, der Güterverkehr ging in der Nachkriegszeit immer weiter zurück und wurde in den 1980er Jahren schließlich aufgegeben. Die Kajiya-Linie wurde 1990 stillgelegt, und die Miki-Linie 1985 in eine Drittsektorbahn ausgegliedert und 2008 stillgelegt, so dass nur noch die Hōjō Tetsudō übrig ist.

8. Chancen für Drittsektorbahnen

Von den in diesem Artikel beschriebenen Drittsektorbahnen sind die Yuri Kōgen Tetsudō, die Hōjō Tetsudō, die Nishikigawa Tetsudō und im Prinzip auch die Yamagata Tetsudō sehr ähnlich in ihrer Struktur, da sie praktisch eine „Sackgassen-Linie“ darstellen, d.h. an einem Ende an JR-Strecken anschließen und am anderen Ende in einem Ortskern enden, der früher meist eine selbstständige Gemeinde war, heute aber in eine größere Stadt eingemeindet

worden ist. Diese Bahnen sind unbedingt auf eine Kooperation mit JR angewiesen, um ihren Fahrgästen eine gute Umsteigesituation anbieten zu können. Wie man im Fall der Hōjō Tetsudō sieht, kann diese Strategie funktionieren. Bei den anderen Bahnen sind fehlender Taktverkehr (entweder bei den Drittsektorbahnen oder bei JR oder bei beiden) sowie große Lücken im Fahrplanangebot ein großes Hindernis zur besseren Integration der Bahnlinien. Die Abukuma Kyūkō und die Akita Nairiku Jūkan Tetsudō sind an beiden Streckenenden mit JR-Linien verknüpft. Dies machte eine Koordination der möglichen Umsteigebeziehungen komplizierter, aber nicht unmöglich. Und da bei beiden Bahnen nicht alle Züge auf der ganzen Streckenlänge durchfahren, bestehen tatsächlich Fahrgastströme, die den „Sackgassen-Linien“ ähneln, nämlich Fahrten von und zu den jeweiligen Endbahnhöfen. Dennoch wurde anhand von Abukuma Kyūkō gezeigt, dass eine bessere Koordination von Drittsektorbahn und JR das Angebot im schienengebundenen Regionalverkehr deutlich verbessern kann, wenn der politische Wille zum Ausbau von Drittsektorbahnen vorhanden ist.

Der Pendlerverkehr und vor allem der Schülerverkehr ist für die hier gezeigten Drittsektorbahnen sehr wichtig. Es ist davon auszugehen, dass die Trends im ländlichen Raum in den kommenden Jahrzehnten anhalten werden, d.h. die Bevölkerung wird schrumpfen und altern. Damit wird die Fahrgastbasis für die Drittsektorbahnen ebenfalls schrumpfen und langfristig das Überleben dieser Bahnen gefährden.

Der touristische Verkehr kann ein wichtiges Standbein der Drittsektorbahnen sein, indem er für mehr Fahrgäste sorgt, die außerdem meist in den verkehrssarmen Nebenverkehrszeiten unterwegs sind. Zudem zahlen Touristen den vollen Fahrpreis, im Gegensatz zu Pendlern, die ermäßigte Monatskarten haben; auch sind Touristen eher bereit, Geld für Zusatzleistungen wie Geschenke (von den Bahngesellschaften angebotene Souvenirs) oder Zuschläge für besondere Züge zu zahlen. Allerdings sind nicht alle hier untersuchten Bahnen im Tourismussektor gut vertreten. Damit eine Bahn im Tourismusverkehr erfolgreich sein kann, muss sie eine attraktive Umgebung bieten, d.h. a) durch landschaftlich attraktive Regionen fahren, und/oder b) für Tourismusverkehr attraktive Fahrzeuge haben, und/oder c) von den Ballungszentren des Landes gut erreichbar sein. A) trifft in eingeschränkter Weise auf die Yuri Kōgen Tetsudō, die Akita Nairiku Jūkan Tetsudō, die Abukuma Kyūkō und die Nishikigawa Tetsudō zu; b) trifft auf die Yuri Kōgen Tetsudō und die Akita Nairiku Jūkan Tetsudō zu; und c) trifft auf die die Akita Nairiku Jūkan Tetsudō, die Yamagata Tetsudō, die Abukuma Kyūkō und die Nishikigawa

Tetsudō zu (alle Anschluss an Shinkansen) und in eingeschränkter Weise auch auf die die Hōjō Tetsudō (erreichbar von den Großstädten im Kansai-Raum innerhalb von zwei Stunden).

Dennoch darf beim Lob über die Chancen des touristischen Verkehrs nicht vergessen werden, dass das „Brot-und-Butter-Geschäft“ der Drittsektorbahnen der tägliche Pendlerverkehr ist, der im Fokus der Bemühungen um eine Stabilisierung der Fahrgastzahlen stehen sollte.

Literatur

Mayer, Oliver (2017): Mehr Stagnation als Hoffnung: Ein Überblick über Drittsektor-Bahnen im ländlichen Raum Japans; in: The Bulletin of Aichi University of Education, Vol. 66 (Humanities, Social Sciences) 『愛知教育大学研究報告 (人文・社会科学編)』第66輯, S. 135-144.

Mayer, Oliver (2020): Kraftfahrzeugbestand und Führerscheinbesitz in Japan – Kontinuität und Veränderungen in einer schrumpfenden Gesellschaft; in: The Bulletin of Aichi University of Education, Vol. 69 (Humanities, Social Sciences) 『愛知教育大学研究報告 (人文・社会科学編)』第69輯, S. 97-106.

Tanikawa, Hitomi 谷川一巳 (2016): 第三セクター鉄道の世界 [Die Welt der Drittsektorbahnen]. Tokyo: Takarajimasha.

(Received September 24, 2021)