

Mehr Stagnation als Hoffnung: Ein Überblick über Drittsektor-Bahnen im ländlichen Raum Japans

Oliver MAYER

Department of Foreign Languages, Aichi University of Education, Kariya 448-8542, Japan

Abstract

This article deals with third-sector railways in rural Japan, which were split off from the Japanese National Railways in the 1980s. Most of these railways have lost a large part of their passengers due to the shrinking population and the high proliferation of private cars. Although there is support for regional public transport, there are also many examples where the third-sector railways are not fully oriented towards passenger satisfaction.

Keywords: Eisenbahn, Dritter Sektor, Regionalisierung, 第三セクター鉄道, 地方鉄道

1. Einleitung

Fast alle Eisenbahngesellschaften in Japan sind als Aktiengesellschaft (株式会社 *kabushiki-gaisha*) organisiert.¹ Dabei können sich die Aktien vollständig in privater Hand (z.B. JR East, Tōkyū, Kintetsu) oder vollständig in öffentlicher Hand (z.B. Tōkyō Metro, Tosaden Kōtsū) befinden, oder eine Bahngesellschaft kann gemeinsam von privaten und öffentlichen Anteilseignern getragen werden. Solche Unternehmen, deren Grundkapital gemeinsam von der öffentlichen Hand (dem „ersten Sektor“) und der Privatwirtschaft (dem „zweiten Sektor“) gestellt werden, werden in Japan Firmen des dritten Sektors (第三セクター *dai-san-sekutā*) genannt.² Diese Firmen können in vielen Branchen tätig sein, vor allem jedoch im Bereich Stadt- und Regionalentwicklung, Tourismus, Industrie, Landwirtschaft und Verkehr (vgl. Tanaka 2015), wobei hier Eisenbahngesellschaften des dritten Sektors betrachtet werden.

Die Drittsektor-Eisenbahnen in Japan lassen sich in fünf Gruppen einteilen (vgl. Aoki 2007: 18–19). Erstens sind dies Strecken im ländlichen Raum, die ursprünglich von der Staatsbahn (JNR = Japanese National Railways) betrieben wurden bzw. deren Bau von der Staatsbahn begonnen worden ist. Die zweite Gruppe umfasst Linien, die parallel zu Shinkansenstrecken verlaufen und bei Eröffnung dieser Shinkansenstrecken von JR abgestoßen wurden. Drittens sind es verlustbringende Strecken von Privatbahnen, die diese nicht mehr weiter betreiben wollen und an die öffentliche Hand abgeben. Die vierte Gruppe umfasst Güterbahnen, die zur Entwicklung und Erschließung von Hafengebieten neu gebaut wurden, und die fünfte Gruppe Nahverkehrsstrecken in städtischen Gebieten, u.a. Einschienenbahnen. In Japan werden jedoch im alltäglichen Sprachgebrauch normalerweise nur die Bahnen der ersten beiden Gruppen als Drittsektorbahnen bezeichnet. In diesem Artikel werden ebenfalls nur die Bahnen der ersten beiden Gruppen betrachtet; eine umfassendere Analyse aller Bahnen mit öffentlicher Beteiligung in Japan ist wünschenswert, kann jedoch aus Platzgründen bei diesem Artikel nicht geleistet werden.

2. Entwicklung der Drittsektorbahnen

Die finanzielle Situation der JNR verschlechterte sich ab Mitte der 1960er Jahre. Neben anderen Faktoren waren Bahnlinien im ländlichen Raum, die nicht kostendeckend betrieben werden konnten, ein Grund für die finanzielle Lage. Das Gesetz zur Restrukturierung der JNR aus dem Jahr 1980 befasste sich daher vor allem mit solchen Regionalstrecken. JNR betrieb damals 245 Bahnlinien auf einem Streckennetz von 22.400 km Länge, und 134 Linien mit einer Länge von 7.610 km hatten ein Fahrgastaufkommen von weniger als 4.000 Personen pro Tag und km, was generell als die Untergrenze für einen wirtschaftlichen Betrieb angesehen wurde. Davon sollten 83 Linien mit einer Gesamtlänge von 3.160 km stillgelegt und auf Busbetrieb umgestellt werden (vgl. JRCPC 1998: 5).



Foto 1 (links): Fertiggestellte Brücke und Damm der nie eröffneten JNR Sakuma-Linie, in Hamamatsu. Foto 2 (rechts): Ibara Tetsudō am Bahnhof Ibara.

Alle Fotos in diesem Artikel von Oliver Mayer, aufgenommen zwischen April und Juli 2016 (nur Foto 2: Oktober 2008).

Da die betroffenen Gebietskörperschaften gegen die Stilllegung protestierten, wurden schließlich nur 45 Linien auf Busbetrieb umgestellt. Von den restlichen 38 Linien konnten zwei an Privatbahnen abgegeben werden,³ und 36 Linien wurden von neu gegründeten Drittsektor-Eisenbahngesellschaften übernommen. Die erste dieser neuen Gesellschaften war 1984 die Sanriku Tetsudō, und schrittweise folgten in den kommenden Jahren weitere Linien, so dass der Übergang auf die Drittsektorbahnen bis 1989 abgeschlossen werden konnte. Obwohl sich dieser Zeitrahmen mit der Bahnreform 1987 überschneidet, besteht kein direkter Zusammenhang zwischen der Stilllegung bzw. Abgabe unprofitabler Nebenstrecken und der Bahnreform mit späterer Privatisierung, denn die japanische Bahnreform wurde erst 1981/82 konkret geplant (Köster 1998: 94).

Die o.g. Drittsektorbahnen der Jahre 1984 bis 1989 sind in Tabelle 1 als Typen A und C klassifiziert. Typ A ist eine Drittsektorbahn, die eine JNR-Strecke unverändert weitergeführt hat, während Typ C eine Drittsektorbahn bezeichnet, die eine JNR-Strecke übernommen hat, die nur auf Teilstrecken in Betrieb gegangen war und noch nicht auf ganzer Länge fertiggestellt war. Die Fertigstellung erfolgte innerhalb weniger Jahre nach Übernahme durch die Drittsektorbahn.

Trotz der finanziellen Probleme vieler JNR-Nebenstrecken wurden bis in die 1970er Jahre noch neue Strecken gebaut, wobei jedoch abzusehen war, dass sie nicht rentabel betrieben werden können. Bei vielen solcher Strecken wurden die Bauarbeiten dann eingestellt, obwohl zahlreiche Bauwerke schon erstellt waren (siehe Foto 1). Einige Strecken wurden dennoch fertiggestellt und unmittelbar nach ihrer Fertigstellung von einer Drittsektorbahn übernommen (Ishikawa/Imashiro 1998: 81–82). Diese Bahnen sind in Tabelle 1 als Typ D bezeichnet. Die letzte dieser Bahnen war die Ibara Tetsudō 1999 (vgl. Mayer 2001; siehe Foto 2), damit existierten zur Jahrtausendwende 37 Drittsektorbahnen der Typen A, C und D.

Der Bau des Shinkansen (vgl. Wunderlich/Mayer/Klug 2014) führte zu einer weiteren Sorte Drittsektorbahnen, die hier als Typ B bezeichnet werden. Zum Zeitpunkt der Bahnreform war das Shinkansen-Grundnetz fertiggestellt, weitere Ausbauten waren aber politisch erwünscht. Die JR-Gesellschaften jedoch waren nicht bereit, neue Strecken zu bauen und gleichzeitig die Altstrecken unverändert weiterzubetreiben, wie es bisher üblich war. Daher wurde 1990 die Übereinkunft getroffen, dass die Altstrecken künftig nicht mehr von JR befahren werden, sondern in Form von Drittsektorbahnen von den Gebietskörperschaften übernommen werden (Yamamoto 2006: 54). Bis auf einige Abschnitte auf Kyūshū wurde dies auch so durchgeführt, so dass es heute acht Drittsektorgesellschaften des Typs B gibt (siehe Tabelle 1).

Tabelle 1: Liste aller Drittsektorbahnen im ländlichen Raum Japans

Name	Typ	Eröffnung Jahr	Länge in km	Fahrgäste in 1.000 pro Jahr			Anteil Schüler in %	Gewinn (+) oder Verlust (-) in Mio. Yen	Anmerkungen
				1990	2000	2013			
Hokuetsu Kyūkō	D	1997	59,5	—	3.164	4.015	14	+1.938	
Aichi Kanjō Tetsudō	C	1988	45,3	6.262	7.511	15.623	27	+78	
Ise Tetsudō	A	1987	22,3	848	1.388	1.849	11	+26	
Hōjō Tetsudō	A	1985	13,7	331	296	343	49	-18	
Chizu Kyūkō	D	1994	56,1	—	1.226	1.055	10	+288	
Ibara Tetsudō	D	1999	41,7	—	1.029	1.098	37	-169	
Tosa Kuroshio Tetsudō	C	1988	109,3	1.024	1.306	2.009	46	-221	bis 2002: 66,6 km
Amagi Tetsudō	A	1986	13,7	1.269	1.217	1.380	29	-26	
Hokkaidō Chihoku Kōgen Tetsudō	A	1989	140,0	1.027	615	—	—	—	stillgelegt 2006
Sanriku Tetsudō	C	1984	107,6	2.307	1.300	498	44	-214	2011: Tsunami
Akita Nairiku Jūkan Tetsudō	C	1986	94,2	1.023	797	337	44	-197	
Yuri Kōgen Tetsudō	A	1985	23,0	573	460	263	63	-80	
Yamagata Tetsudō	A	1988	30,5	1.442	994	641	70	-83	
Abukuma Kyūkō	C	1986	54,9	2.797	3.105	2.585	34	-103	
Aizu Tetsudō	A	1987	57,4	1.115	905	546	38	-209	
Yagan Tetsudō	D	1986	30,7	1.112	677	387	4	-236	
Watarase Keikoku Tetsudō	A	1989	46,0	1.007	870	399	37	-134	
Mooka Tetsudō	A	1988	41,9	1.476	1.407	1.288	71	-7	
Isumi Tetsudō	A	1988	26,8	1.083	630	396	55	-149	
Kashima Rinkai Tetsudō	C	1985	53,0	3.346	2.906	2.180	50	+7	
Noto Tetsudō	A	1988	33,1	1.734	2.469	567	60	-76	1991: 114,5 km
Kamioka Tetsudō	A	1984	19,9	87	44	—	—	—	stillgelegt 2006
Tarumi Tetsudō	C	1984	34,5	1.012	757	643	47	-77	
Akechi Tetsudō	A	1985	25,1	838	595	454	63	-104	
Nagaragawa Tetsudō	A	1986	72,1	1.706	1.417	720	47	-195	
Tenryū Hamanako Tetsudō	A	1987	67,7	2.344	2.063	1.514	35	-209	
Shigaraki Kōgen Tetsudō	A	1987	14,7	674	650	495	65	+3	
Kita Kinki Tango Tetsudō	C	1988	114,0	2.856	2.513	1.862	45	-893	
Miki Tetsudō	A	1985	6,6	240	193	—	—	—	stillgelegt 2008
Wakasa Tetsudō	A	1987	19,2	622	658	416	64	-17	
Nishikigawa Tetsudō	A	1987	32,7	579	438	210	51	-57	
Asa Kaigan Tetsudō	D	1992	8,5	—	103	41	10	-79	
Heisei Chikuhō Tetsudō	A	1989	49,2	3.108	2.732	1.774	47	-27	
Matsuura Tetsudō	A	1988	93,8	3.292	3.821	2.928	53	-46	
Minami Aso Tetsudō	A	1986	17,7	408	349	246	41	-10	z.Zt. kein Verkehr
Takachiho Tetsudō	A	1989	50,0	565	434	—	—	—	stillgelegt 2008
Kumagawa Tetsudō	A	1989	24,8	1.415	1.038	723	75	-22	
Dōnan Isaribi Tetsudō	B	2016	37,8	—	—	—	—	—	
Aoi Mori Tetsudō	B	2002	121,9	—	—	4.188	44	+18	bis 2010: 25,9 km
IGR Iwate Ginga Tetsudō	B	2002	82,0	—	—	5.236	44	+421	
Shinano Tetsudō	B	1997	102,4	—	11.855	10.374	42	+121	bis 2015: 65,1 km
Echigo Tokimeki Tetsudō	B	2015	97,0	—	—	—	—	—	
Ainokaze Toyama Tetsudō	B	2015	100,1	—	—	—	—	—	
IR Ishikawa Tetsudō	B	2015	17,8	—	—	—	—	—	
Hisatsu Orange Tetsudō	B	2004	116,9	—	—	1.389	70	-327	

Typ: A=Übernahme einer JNR- bzw. JR-Strecke, B=Übernahme einer JR-Strecke nach Eröffnung eines parallel verkehrenden Shinkansen, C=teilweiser Neubau, D=vollständige Neubaustrecke

Quelle: eigene Zusammenstellung aus MLIT 2013, ITPS 2015, ITPS 2002 und JTERC 1992.

3. Wirtschaftliche Situation der Drittsektorbahnen

Die erste Drittsektorbahn war, wie schon erwähnt, die Sanriku Tetsudō im Nordosten Japans. Entgegen allen Erwartungen war diese Bahn ein großer Erfolg, sehr viele Fahrgäste nutzten die Strecke, und die Bahngesellschaft konnte sogar einen Gewinn verbuchen. Dadurch wurde deutlich, dass eine Bahnstrecke in lokaler Regie durchaus erfolgreich sein kann, was die von Tōkyō gesteuerte Staatsbahn nicht geschafft hatte (vgl. Ishikawa/Imashiro 1998: 80). Aber nicht nur die Sanriku Tetsudō, sondern auch viele andere Drittsektorbahnen zeigten zu Beginn sehr gute Betriebsergebnisse. Dies wurde u.a. durch Zuschüsse in den ersten fünf Jahren (Ishikawa/Imashiro 1998: 74) beeinflusst, aber auch durch die landesweit sehr gute wirtschaftliche Situation in der zweiten Hälfte der 1980er Jahre. Auch die große Anzahl von Oberschülern, die für die Fahrt zur Schule oft die Bahn benutzen, spielte eine Rolle. Viele Bahngesellschaften erhöhten die Anzahl der Züge pro Tag z.T. massiv (siehe Tabelle 2) und bauten neue Bahnhöfe, um mehr Kunden anzulocken.

Die japanische Verkehrspolitik geht davon aus, dass sich der öffentliche Verkehr durch Fahrgeldeinnahmen selbst trägt und Zuschüsse generell nicht notwendig sind (Shoji 2001: 14). Dieses Prinzip beruht auf Erfahrungen mit den großen Privatbahnen, die in den Metropolen Nah- und Regionalverkehr betreiben und wegen der dortigen hohen Bevölkerungsdichte und niedrigen PKW-Besitzes sehr viele Fahrgäste befördern. Bei Bahnstrecken im ländlichen Raum sieht die Situation jedoch ganz anders aus. Die Bevölkerungsdichte ist niedrig, der PKW-Bestand hoch. Schon die Staatsbahn hatte es nicht geschafft, in diesem Umfeld profitabel oder zumindest kostendeckend Eisenbahnverkehr zu betreiben. Dass es den Drittsektorbahnen zu Beginn jedoch gelang, den über Jahrzehnte vernachlässigten Bahnverkehr wieder zu beleben, ist sicherlich sehr positiv zu bewerten.

Dieser positive Trend hielt jedoch nicht lange an. Der PKW-Bestand in Japan steigt ständig weiter an (siehe Tabelle 3). Auch wenn die Zuwachsraten in den letzten Jahren nur noch sehr gering waren, so ist die Gesamtzahl der PKWs in Japan heute etwa doppelt so hoch wie Ende der 1980er Jahre, als die Drittsektorbahnen in Betrieb gingen. Auch die Straßeninfrastruktur wird ständig weiter verbessert (vgl. Sugawara 2010: 324). Hinzu kommen sinkende Einwohnerzahlen im ländlichen Raum und noch stärker sinkende Schülerzahlen. Diese Faktoren führen zu sinkenden Fahrgastzahlen und einem schlechteren finanziellen Ergebnis.

Tabelle 2: Fahrzeiten und Anzahl der Züge zu JNR-Zeiten und heute

Drittsektorbahn	JNR-Strecke	1981		2016	
		Fahrzeit	Züge/Tag	Fahrzeit	Züge/Tag
Yuri Kōgen Tetsudō	Yashima	0:40	8	0:40	14
Yamagata Tetsudō	Nagai	1:03	10	0:51	12
Aizu Tetsudō	Aizu	1:26	7	1:03	15
Mooka Tetsudō	Mooka	0:59	11	1:03	22
Watarase Keikoku Tetsudō	Ashio	1:25	8	1:17	18
Isumi Tetsudō	Kihara	0:54	12	0:49	15
Tenryū Hamanako Tetsudō	Futamata	2:00	11	2:04	28
Akechi Tetsudō	Akechi	0:48	9	0:48	13
Nagaragawa Tetsudō	Etsumi-nan	2:00	9	2:01	24
Ise Tetsudō	Ise	0:45	7	0:37	18
Shigaraki Kōgen Tetsudō	Shigaraki	0:28	9	0:23	15
Hōjō Tetsudō	Hōjō	0:25	13	0:22	17
Wakasa Tetsudō	Wakasa	0:31	8	0:30	10
Amagi Tetsudō	Amagi	0:24	7	0:26	42
Matsuura Tetsudō	Matsuura	2:48	9	2:58	42
Kumagawa Tetsudō	Yunomae	0:43	9	0:43	14

Dargestellt ist jeweils die Fahrzeit des schnellsten durchgehenden Nahverkehrszugs und die Anzahl der Züge pro Tag und Richtung auf dem jeweils am dichtesten befahrenen Abschnitt der Strecke.

Quelle: Eigene Zusammenstellung aus JNR-Fahrplan 7/1981 und JR-Fahrplan 7/2016.

Tabelle 3: PKW-Bestand in Japan

Jahr	1966	1971	1976	1981	1986	1991	1996	2001	2006	2011	2016
PKW in Mio.	2,3	9,1	17,4	23,6	27,8	35,1	45,1	52,4	57,1	58,1	60,8

Quelle: Airia 2016.

Die Anzahl der Fahrgäste ist das entscheidende Merkmal, um den Erfolg oder Misserfolg der Drittsektorbahnen zu messen. Von den 37 Drittsektorbahnen der Typen A, C und D (Tabelle 1) kann man nur bei acht Bahnen über einen längeren Zeitraum ansteigende oder lediglich leicht zurückgehende Fahrgastzahlen feststellen; diese Bahnen sind zu Beginn von Tabelle 1 zusammengefasst. Bei den restlichen 29 Bahnen hat es deutliche Fahrgastverluste gegeben, in vielen Fällen sind die Fahrgastzahlen um 30 bis 50% gesunken, und vier Bahngesellschaften haben ihren Betrieb sogar dauerhaft eingestellt. Bei den acht Bahnen vom Typ B liegen noch keine ausreichend langen Datenreihen vor, um Erfolg oder Misserfolg beurteilen zu können. Gewinnbringend arbeiteten 2013 nur acht Bahnen, 29 machen Verluste, bei weiteren acht liegen noch keine Daten vor oder sie existieren nicht mehr (Tabelle 1). Auch bei längerfristiger Betrachtung bestätigt sich dieser Trend: Die genauen Werte variieren von Jahr zu Jahr, aber nur etwa ein Fünftel aller Drittsektorbahnen ist profitabel (vgl. Andō 2014: 7).

4. Misserfolge und Stagnation bei Drittsektorbahnen

Im vorherigen Abschnitt wurde deutlich, dass es zahlreiche Ursachen für den Fahrgastrückgang bei Drittsektorbahnen gibt, aber nicht alle von ihnen (Schülerzahlen, Einwohner) von den Eisenbahnunternehmen beeinflusst werden können. Es gibt jedoch mehrere Handlungsfelder, bei denen die Bahnen aktiv werden könnten, sich aber dennoch nicht um Verbesserungen bemühen.

4.1. Ausbau der Infrastruktur

Die meisten Drittsektorbahnen bestehen derzeit etwa 30 Jahre, vor allem diejenigen der Kategorie A und C. In dieser Zeit sind jedoch nur sehr wenige Investitionen in das Schienennetz der Bahngesellschaften geflossen. Eingleisige Strecken sind eingleisig geblieben, während parallel dazu Straßen und Autobahnen neu- und ausgebaut werden (vgl. Fotos 3–4). Der Verlauf der Bahn-



Foto 3 (links): Straßenbau (Nationalstraße 152 als Umgehungsstraße) in Hamamatsu, östlich des Bahnhofs Tenryū-Futamata der Tenryū Hamanako Tetsudō. Foto 4 (rechts): Verbreiterung der Nationalstraße 418 in Seki, östlich des Bahnhofs Seki-Tomioka der Nagaragawa Tetsudō.



Foto 5 (links): Zwischen den Bahnhöfen Ōgaki und Higashi-Ōgaki: rechts das Gleis der Tarumi Tetsudō, links die Gleise der Tōkaidō-Linie von JR Tōkai. Foto 6 (rechts): Nicht barrierefreier Zugang zum Bahnhof Suzuka-Circuit Inō der Ise Tetsudō.



Fotos 7 und 8: Aichi Kanjō Tetsudō am Bahnhof Daimon in Okazaki (links) und bei Shin-Toyota (rechts) in Toyota.

strecken wurde nicht begradigt, um höhere Geschwindigkeiten zu ermöglichen. Keine Drittsektorbahn ist neu elektrifiziert oder für den Einsatz von Neigetechnikzügen ertüchtigt worden. So hat es, von wenigen Ausnahmen abgesehen (Yamagata, Aizu, Watarase Keikoku und Ise Tetsudō), keine Verkürzungen bei den Reisezeiten gegeben, vgl. Tabelle 2: Es wird wie seit Jahrzehnten gefahren, mit Dieseltriebwagen auf Gleisen mit Höchstgeschwindigkeiten von 50 oder 60, selten 70 km/h (eine der Ausnahmen: Ise Tetsudō mit 100 km/h) – siehe Foto 5 als ein typisches Beispiel zur Qualität des Gleisbetts.

Wer ist verantwortlich für die – im Vergleich zur Straße – schlechte Eisenbahn-Infrastruktur? Im Prinzip die zuständigen Regionalpolitiker, denn trotz des gemischten privat-öffentlichen Grundkapitals der Drittsektor-Eisenbahnen kann das Kapital für Investitionen nur von der öffentlichen Hand aufgebracht werden. Die Verantwortung der Politik gilt auch für einen barrierefreien Umbau des Verkehrssystems (Foto 6). Japans Bevölkerung altert, und Treppen als Zugang zum Bahnsteig verhindern die Nutzung der Eisenbahn für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste, ebenso wie Stufen beim Einstieg in die Fahrzeuge, die man bei vielen Drittsektorbahnen immer noch findet. Auch hat es bei keiner Drittsektorbahn eine Streckenerweiterung gegeben, neue Siedlungsgebiete oder wichtige Ziele sind nicht erschlossen worden.

Ein doppelgleisiger Ausbau von Eisenbahnstrecken ist generell wünschenswert, allerdings bei einem Angebot von nur einem Zug pro Stunde, was auf vielen Drittsektorbahnen Standard ist, kaum zu rechtfertigen. Die japanischen Eisenbahngesellschaften haben oft einen sehr guten Betriebsablauf, d.h. kaum Störungen im Bahnbetrieb, die zu Verspätungen führen, so dass auch bei eingleisigen Strecken mit sehr großer Fahrplanstabilität gefahren werden kann. Dennoch gibt es auch einige Drittsektorbahnen, wo ein doppelgleisiger Ausbau möglich ist und vom Verkehrsaufkommen her gerechtfertigt ist, darunter die Aichi Kanjō Tetsudō. Beim Bau der Linie ist fast die ganze Trasse schon so vorbereitet worden, dass ein doppelgleisiger Ausbau möglich ist, da die notwendigen Grundstücke erworben und Brücken, Viadukte und Tunnel bereits entsprechend ausgebaut wurden (Foto 7). Die Aichi Kanjō Tetsudō hat, nachdem sie 1988 auf ganzer Länge eingleisig eröffnet worden ist, zwischen 2001 und 2008 drei längere Abschnitte doppelgleisig ausgebaut. So konnte das Angebot ausgeweitet werden, u.a. durch Shuttle-Züge in Toyota (Foto 8), so dass dort jetzt acht Züge pro Stunde und Richtung verkehren. Dadurch konnte innerhalb eines Jahres die Anzahl der Fahrgäste um 1.250 Personen pro Tag gesteigert werden (Asami 2009: 1084). Bei solchen positiven Ergebnissen sollte man erwarten, dass weitere Abschnitte doppelgleisig ausgebaut werden, doch die Präfektur Aichi nennt es „schwierig“, das für den Ausbau notwendige Kapital aufzubringen (Chūnichi Shimbun, 5.3.2013, Morgenausgabe, S. 18).

4.2. Schülerverkehr und unattraktive Fahrzeuge

Der Schülerverkehr spielt für viele Drittsektorbahnen eine sehr wichtige Rolle, da es im ländlichen Raum nur an wenigen Standorten weiterführende Schulen gibt und die Schulwege weit sind. Die Eisenbahnen sind daher ein wichtiger Teil der dortigen Infrastruktur; der Sanriku Tetsudō wird sogar zugeschrieben, die Anzahl der Oberschüler aufgrund der besseren Verkehrsverbindungen erhöht zu haben (Ōsaka 2013: 3). Dementsprechend ist der Anteil des Schülerverkehrs am Fahrgastaufkommen sehr hoch. Bei vielen Drittsektorbahnen machen die Schüler zwischen 1/3 und 2/3 aller Fahrgäste aus, während der Durchschnittswert in Japan bei 14% liegt (MLIT 2013). Wenn ein Großteil der Fahrgäste Schüler sind, so ergeben sich für die Bahngesellschaft z.T. erhebliche Nachteile. Dazu gehören geringe Einnahmen, da die Monatskarten für Schüler meist zwischen 50 und 70% gegenüber



Foto 9 (links): Blick aus einem Triebwagen der Tarumi Tetsudō, in der Nähe des Bahnhofs Kochibora. Foto 10 (rechts): „Aizu Mount Express“ der Aizu Tetsudō, mit individuell verstellbaren und drehbaren Sitzen.

normalen Fahrkarten ermäßigt sind (ITPS 2015: 105–108), und eine ungleichmäßige Auslastung der Fahrzeuge, da Oberschüler normalerweise nur zwischen 7 und 8 Uhr sowie zwischen 16 und 18 Uhr die Bahnen nutzen.

Wenn Schüler einen hohen Anteil am Gesamtverkehr einer Bahnlinie haben, dann wird sich diese Bahn bemühen, diese Fahrgäste mit einem möglichst geringen Aufwand zu befördern. Dazu gehört dann oft auch, dass man Triebwagen anschafft, die mit Längssitzen ausgerüstet sind. Dabei sitzt man stets mit dem Rücken zum Fenster – und kann, wenn der Zug durch eine attraktive Landschaft fährt, nur dann aus dem Fenster sehen, wenn man sich verdreht (Foto 9). Triebwagen mit Quersitzen sind wesentlich komfortabler, können jedoch weniger Fahrgäste aufnehmen, da sie nicht so viele Stehplätze haben (Foto 10).

4.3. Schlechte Integration ins ÖPNV-Netz

Die Drittsektorbahnen sind organisatorisch und betrieblich weitgehend isolierte Bahnstrecken und somit nicht oder nur schlecht ins regionale ÖPNV-Netz integriert. Diese Isolation ist einerseits mit der Abspaltung dieser Bahnlinien vom JNR-Netz zu erklären, ist also eine bewusste politische Entscheidung gewesen. Andererseits besteht der öffentliche Verkehr in Japan seit jeher aus einzelnen isolierten Unternehmen, was historisch aus dem Nebeneinander von Staatsbahn und Privatbahnen erklärt werden kann und auch positive Seiten hat, wenn die Bahnen verschiedene Konzepte entwickeln und so in gewissen Bereichen in Konkurrenz zueinander stehen (vgl. Mayer 2004: 18). Isolierte Bahnstrecken können Vorteile bieten, weil z.B. Verspätungen einer Linie nicht ins eigene Netz übertragen werden, oder weil für eine Linie maßgeschneiderte Angebote entwickelt werden können, ohne auf landesweite Vorgaben Rücksicht nehmen zu müssen.

Insgesamt betrachtet scheinen aber die negativen Effekte der Isolation zu überwiegen (vgl. auch Hedderich 1996: 86ff; Hesse 2006). Es ist bekannt, dass es in Japan keinen Verkehrsverbund gibt, der verschiedene Gesellschaften umfasst. Allerdings gilt innerhalb einer Verkehrsgesellschaft stets ein einheitliches Tarifsystem auf allen Linien. Durch die Abspaltung der Drittsektorbahnen von JNR wird dieses Tarifsystem zerstört und es kann nun kein durchgehender Fahrschein mehr ausgegeben werden, außerdem zieht dies automatisch Fahrpreiserhöhungen nach sich. Auch hatten viele Linien, die heute Drittsektorbahnen sind, zu JNR-Zeiten noch durchgehende Züge zu verschiedenen Zielen im JNR-Netz. Diese Direktverbindungen sind seitdem entweder deutlich reduziert oder ganz eingestellt worden, und sind in einigen Fällen sogar unmöglich, weil heute keine Gleisverbindung zwischen JR und den Drittsektorbahnen mehr besteht (z.B. Akechi Tetsudō, Nagaragawa Tetsudō). Die organisatorische Isolation führt auch dazu, dass die Drittsektorbahnen in vielen Bahnhöfen, die sie gemeinsam mit JR nutzen, eigene Bahnhofsgebäude errichten (siehe Foto 11) und dort eigenes Personal einsetzen, was bei nur einem Zug pro Stunde aber wenig effizient arbeiten kann.

Auch ein fehlender Taktfahrplan ist oft ein Hindernis zur Integration ins ÖPNV-Netz. Die Vorteile des integralen Taktfahrplans sind weitgehend bekannt (vgl. Hesse 2006), dennoch hat sich das Konzept in Japan bisher noch nicht durchgesetzt. Grundlage dafür ist ein Taktverkehr, den inzwischen viele Drittsektorbahnen anbieten. Es gibt aber auch viele Drittsektorstrecken, auf denen etwa einmal pro Stunde ein Zug verkehrt, aber nicht im Takt. Dies ist dann verständlich, wenn Anschlüsse zu anderen Strecken gesichert werden müssen, die auch nicht im Takt verkehren (vgl. Mayer 2001: 517), aber wenn z.B. JR an einem Knotenbahnhof



Foto 11: Bahnhof Ena mit Bahnhofsgebäude der Akechi Tetsudō. Foto 12: Bushaltestelle „Sun Mall-mae“ von Sanco Bus und Suzuka Community Bus in Suzuka. Rechts im Hintergrund das Bahnhofsgebäude des Bahnhofs Nakaseko der Ise Tetsudō.

einen Taktverkehr anbietet, die dort verkehrende Drittsektorbahn aber nicht, so ist dies kaum verständlich, vor allem wenn nur ein Zug pro Stunde gefahren wird. Beispiele dafür sind der Bahnhof Kakegawa in der Umsteigebeziehung Tōkaidō-Shinkansen von/zur Tenryū Hamanako Tetsudō,⁴ oder der Bahnhof Ena mit der Akechi Tetsudō.

Schließlich sind fehlende Buszubringer zu nennen. Ein Eisenbahnnetz kann nie so engmaschig sein, dass alle Nutzer zu Fuß zum Bahnhof kommen, auch liegen nicht alle Ziele in fußläufiger Entfernung zum Bahnhof. Wenn die Eisenbahn als übergeordnetes und schnelles Verkehrsmittel mit hoher Kapazität die zentrale Stellung in einem ÖPNV-Netz einnimmt, dann können Busse dieses Netz verdichten und als Zubringer zu den Bahnhöfen die Rolle der Eisenbahn stärken. Dieses Modell findet sich bei Drittsektorbahnen aber nur sehr selten. Ein Grund dafür dürfte sein, dass keine Drittsektorbahn selber Buslinien betreibt und daher auf die Kooperation anderer Betriebe angewiesen ist. Dies können private Busgesellschaften sein, aber auch die „Community Bus“ genannten Ortsbusse, die von den Gemeinden getragen werden. Aber in vielen Fällen besteht keine Integration, oder die Busse verkehren nur sehr selten, so dass ohne ein intensives Fahrplanstudium keine ÖPNV-Fahrt unternommen werden kann. Foto 12 zeigt ein Beispiel, wo zwei Buslinien unmittelbar an einem Bahnhof vorbeifahren, der Haltestellenname jedoch keinen Hinweis auf den Bahnhof gibt. Zudem befindet sich die Haltestelle an der Straße vor dem Bahnhof und nicht auf dem Bahnhofsvorplatz, der als Parkplatz genutzt wird.

5. Fazit

Die meisten Drittsektorbahnen existieren seit Mitte der 1980er Jahre, also inzwischen etwa 30 Jahre. Die meisten von ihnen liegen im ländlichen Raum und befinden sich in einem schwierigen Umfeld mit sinkenden Einwohnerzahlen und hohem PKW-Bestand. Die Bedeutung der Eisenbahn als öffentliche Infrastruktur wird allgemein anerkannt, und sie erhalten Unterstützung



Foto 13 (links): Tw 207 der Nagarakawa Tetsudō in Seki mit der Aufschrift We love „Nagarakawa Tetsudō“; Foto 14 (rechts): Akechi Tetsudō zwischen Akechi und Noshi.

durch regionale Gruppen, die ihre Liebe zur Bahn deutlich ausdrücken (siehe Foto 13). Ebenso gibt es positive Beispiele, wo z.B. ein aus der Privatwirtschaft abgeworbener Manager als Vorstand der Drittsektorbahn für deutlich verbesserte Betriebsergebnisse sorgt (z.B. Yuri Kōgen Tetsudō, Yamagata Tetsudō, Isumi Tetsudō, vgl. Horiuchi 2014: 29, Tanigawa 2016: 156). Allerdings wird insgesamt nur sehr wenig in die Drittsektorbahnen investiert, und der deutliche Rückgang der Fahrgastzahlen erscheint in vielen Fällen als unvermeidlich, so dass insgesamt mehr Stagnation als Hoffnung herrscht. Wie hier an einigen Beispielen gezeigt, sind die Drittsektorbahnen selber nicht unschuldig an dieser Entwicklung, da sie in vielen Bereichen kein attraktives Verkehrsangebot bieten. Ob sie so auch noch in den kommenden 30 Jahren als „Füße der Region“ (so die Aufschrift auf der Brücke in Foto 14) dienen können, scheint zumindest nicht für alle Bahnstrecken gesichert zu sein. Einerseits ist eine nachhaltige Finanzierung notwendig (Andō 2014: 13), andererseits ein stärkeres Engagement der Region, die sich bemühen muss, die Eisenbahn ins ÖPNV-Netz zu integrieren, und schließlich muss die Bevölkerung die Bahn als alltägliches Verkehrsmittel annehmen und entsprechend nutzen, so dass Hinweise wie „Bitte fahren Sie doch einmal pro Jahr mit uns!“⁵ nicht nötig sein sollten.

Literaturverzeichnis:

- Airia 2016 (Automobile Inspection & Registration Information Association) 自動車検査登録情報協会:「自動車保有台数の推移」 [Verlauf des Kfz-Bestandes], online unter <https://www.airia.or.jp/publish/statistics/ub83e100000000wo-att/hoyuudaisuusuihyou.pdf> (20.9.2016)
- Andō, Akira 安藤 陽 (2014): 第三セクター鉄道の成立・展開・課題: 三陸鉄道, 30年の軌跡を踏まえて [Management Issues and the Development of Publicly Owned Local Railways in Japan]; in: 社会科学論集 [The Social Science Review], Bd. 142, S. 1–19.
- Aoki, Mami 青木 真美 (2007): 第三セクター鉄道の現状と問題点 その1 [The Actual Situation and Problems of the Quasi-public Railways in Japan (No. 1)], in: 同志社商学 [The Doshisha Business Review], Bd. 58, Nr. 4/5, S. 18–26.
- Asami, Hitoshi 浅見 均 (2009): TDMを推進する愛知環状鉄道の複線化 [Double Tracking of Aichi Loop Railway for Transportation Demand Management]; in: 地域学研究 [Studies in Regional Science], Bd. 39, Nr. 4, S. 1077–1087.
- Hedderich, Alexander (1996): Vertikale Desintegration im Schienenverkehr: theoretische Basisüberlegungen und Diskussion der Bahnstrukturreform in Deutschland. Hamburg: Deutscher Verkehrs-Verlag.
- Hesse, Wolfgang (2006): Deutsche Spinne oder Schweizer Netz? Netz- und Fahrplanentwicklungen im Vergleich; in: Eisenbahn-Revue International, Heft 2/2006, S. 98–102.
- Horiuchi, Shigeto 堀内 重人 (2014): 元気なローカル線のつくりかた [Wie man gesunde Lokalbahnen macht]. Tōkyō: Gakugei Shuppansha.
- Ishikawa, Tatsujiro und Mitsuhide Imashiro (1998): The Privatisation of Japanese National Railways. Railway Management, Market and Policy. London/New Brunswick: Athlone Press.
- ITPS 2002 (Institution for Transport Policy Studies) 運輸政策研究機構: 数字でみる鉄道 [Eisenbahn in Zahlen] 2002. Tōkyō: ITPS.
- ITPS 2015 (Institution for Transport Policy Studies) 運輸政策研究機構: 数字でみる鉄道 [Eisenbahn in Zahlen] 2015. Tōkyō: ITPS.
- JRCPC 1998 (Japan Railway Construction Public Corporation, High Speed Research Group) 日本鉄道建設公団高速化研究会: 三セク新線高速化の軌跡 [Erhöhung der Geschwindigkeiten bei Drittsektor-Neubaustrecken]. Tōkyō: Kōtsū Shimbun-sha.
- JTERC 1992 (Japan Transport Economics Research Center) 運輸経済研究センター: 数字でみる鉄道 [Eisenbahn in Zahlen] 1992. Tōkyō: JTERC.
- Köster, Kathrin (1998): Privatisierung von Staatsunternehmen in Japan. Entwicklung, Dynamik und Perspektiven der privatisierten Staatsbahn. Baden-Baden: Nomos.
- Mayer, Oliver (2001): Die Ibara Tetsudo. Probleme und Perspektiven einer Drittsektor-Bahn im Westen Japans; in: Hilaria Gössmann und Andreas Mrugalla (Hrsg.): 11. Deutschsprachiger Japanologentag in Trier 1999, Band 1. Münster: Lit-Verlag, S. 509–523.
- Mayer, Oliver (2004): Von Japan lernen heißt Qualität lernen. Wie die Japaner ihre Eisenbahnen betreiben; in: Der Fahrgast, Nr. 98, S. 17–18.
- MLIT 2013 (Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism) 国土交通省: 「鉄道統計年報 平成25年度」 [Jahrbuch der Eisenbahnstatistik, 2013]. Online unter http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk2_000027.html (31.8.2016).
- Osaka, Naoki 大坂 直樹 (2013): 三陸鉄道、「あまロス」なしで全線開通へ [Sanriku Tetsudō auf ganzer Länge eröffnet]; in: Toyo Keizai Online, 6.11.2013; online unter <http://toyokeizai.net/articles/-/23274> (31.8.2016).
- Shoji, Kenichi (2001): Lessons from Japanese Experiences of Roles of Public and Private Sectors in Urban Transport; in: Japan Railway and Transport Review, Nr. 29, S. 12–18.
- Sugawara, Hironobu 菅原 浩信 (2010): 第三セクター鉄道のマネジメントに関する事例研究 [Forschungen zum Management der Drittsektorbahnen]; in: 開発論集 [Kaihatsu Ronshū], Nr. 85, S. 213–329.
- Tanaka, Tomoyasu 田中 智泰 (2015): 第三セクターのガバナンス構造とパフォーマンス—近畿地方のケース [Governance Structure and Performance in Local Mixed Enterprises – The Case of Kinki Area]; in: 商経学叢 [Journal of Business Studies], Bd. 61, Nr. 3, S. 139–153.
- Tanigawa, Hitomi 谷川 一巳 (2016): 第三セクター鉄道の世界 [Die Welt der Drittsektorbahnen]. Tōkyō: Takarajima-sha.
- Wunderlich, Wilfried, Oliver Mayer und Stefan Klug (2014): 50 Jahre Shinkansen. Schienenschnellverkehr mit mehr als 200 km/h – Auswirkungen der Aufwertung von Japans Verkehrsinfrastruktur; in: Internationales Verkehrswesen, Bd. 66, Nr. 4, S. 54–57.
- Yamamoto, Masaki 山本 匡毅 (2006): 整備新幹線の開業に伴う並行在来線の第三セクター化の影響: しなの鉄道を事例として [The influence of the change for the old railroad line from JR to third sector railway by set up Seibi-shinkansen: A case study of Shinano Railway]; in: 人文地理学会大会 研究発表要旨 [Abstracts of the Annual Meeting, The Human Geographical Society of Japan], S. 54–55.
- Zimmer, Annette und Eckhard Priller (2001): Die zunehmende Bedeutung des Dritten Sektors – Ergebnisse des international vergleichenden Johns Hopkins Projektes; in: Jahrbuch für Christliche Sozialwissenschaften, Bd. 42, S. 11–41.

¹ Nur die Verkehrsbetriebe (交通局) einiger Großstädte sind keine Aktiengesellschaften, sondern als Eigenbetriebe organisiert, von denen folgende Städte auch Schienenverkehr betreiben: Sapporo, Hakodate, Sendai, Tōkyō-to, Nagoya, Kyōto, Ōsaka, Fukuoka, Kumamoto und Kagoshima.

² Unter dem „Dritten Sektor“ versteht man in Deutschland und Japan zwei völlig verschiedene Sachen. In Deutschland umfasst der Begriff „ein weites Spektrum von Organisationen, das [...] von den großen Wohlfahrtsverbänden über freizeitorientierte Sport- und Hobbyvereine bis hin zu den Initiativen und Projekten im Umweltbereich reicht“ (Zimmer/Priller 2001: 11).

³ Die Kuroishi-Linie ging an die Kōnan Tetsudō, und die Ohata-Linie an Shimokita Kōtsū. Beide Strecken sind jedoch 1998 bzw. 2001 stillgelegt worden.

⁴ Sugawara (2010: 275) gibt an, dass JR Tōkai an den Umsteigebahnhöfen Kakegawa und Shinjohara (JR von/zur Tenryū Hamanako Tetsudō) bei jedem Fahrplanwechsel auf eine enge Kooperation achtet, um für die Fahrgäste eine möglichst hohe Bequemlichkeit zu erreichen. Er übersieht jedoch, dass das Problem hier bei der Drittsektorbahn liegt, die aufgrund ihrer eigenen Fahrplangestaltung diese Kooperation systematisch verhindert.

⁵ So ein Plakat in einem Waggon der Hisatsu Orange Tetsudō: 「お願いします!! 1年に1回、乗ってください」 (Tanigawa 2016: 45).

(Received September 22, 2016)