

Meitetsu – Struktur und Betrieb einer japanischen Privatbahn

Oliver MAYER

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

Abstract: Japan's railway system is unique as there are private railways operating large networks in urban areas. They can run their trains without subsidies, and have always been private. Meitetsu (Nagoya Railroad) is one such example. Its history and current train services are analysed in this article.

Keywords: 名鉄, 名古屋鉄道, ÖPNV, public transit, Japanese transportation

1. Einführung: Meitetsus Stellung im japanischen Bahnsystem

Das japanische Eisenbahnnetz zeichnet sich bis heute durch ein Nebeneinander von privaten und öffentlichen Eisenbahngesellschaften aus. Unter den öffentlichen Eisenbahnen versteht man vor allem die U-Bahnen und einige wenige neuere S-Bahn-Strecken in den Großstädten, die Drittsektor-Bahnen (vgl. Mayer 2017) und die JR-Gesellschaften. Die JR-Gesellschaften werden, obwohl sie teilweise privatisiert sind,¹ weiterhin oft als Staatsbahn wahrgenommen, sie betreiben neben Nah- und Regionalverkehr auch den gesamten Fernverkehr in Japan. Die Privatbahnen dagegen sind schon immer privat gewesen und haben aufgrund einer hohen Verkehrsdichte und der damit einhergehenden hohen Auslastung bis heute weitgehend unabhängig von öffentlichen Zuschüssen überleben können, was im weltweiten Vergleich ungewöhnlich ist (vgl. Shoji 2001). Eine solche Privatbahn ist Meitetsu (voller Name: Nagoya Eisenbahn, Englisch: Nagoya Railroad, Japanisch: Nagoya Tetsudō 名古屋鉄道), die hier behandelt wird. Meitetsu betreibt Eisenbahn-Personenverkehr rund um die Millionenstadt Nagoya und bedient weite Teile der Präfektur Aichi sowie den Süden der Präfektur Gifu.

Meitetsu gehört zu den sogenannten „Großen Privatbahnen“, die als bedeutendste Gruppe von Eisenbahnen außerhalb der JR-Gruppe angesehen wird und die die 16 größten Privatbahnen Japans umfasst (vgl. Tabelle 1).² Mit einer Streckenlänge von 444 km ist Meitetsu die drittgrößte Privatbahn in Japan, was das Gleisnetz betrifft, nur Kintetsu und Tōbu haben ein größeres Netz. Wenn man jedoch die Anzahl der Fahrgäste betrachtet, dann ist Meitetsu mit derzeit 378 Mio. Fahrgästen pro Jahr nur die zehntgrößte Privatbahn, wie aus Tabelle 1 hervorgeht. Ebenfalls bemerkenswert ist, dass Meitetsu eine relativ geringe Verkehrsdichte hat, nämlich durchschnittlich nur etwa 43.000 Fahrgäste pro km Streckenlänge und Tag. Nur Nishitetsu, auf der Insel Kyūshū gelegen, hat eine noch geringere Verkehrsdichte; alle anderen Privatbahnen, die in den Großräumen Kantō und Kansai liegen, haben höhere Verkehrsdichten. Der Grund dafür ist der hohe Anteil des privaten Autoverkehrs in Aichi (vgl. Hohn 2008:90).

Tabelle 1: Kennzahlen der Großen Privatbahnen (大手民鉄) für 2016

Bahngesellschaft	Streckenlänge in km	Anzahl der Bahnhöfe	Fahrgäste pro Jahr in Mio.	Verkehrsdichte (Fahrgäste pro km Streckenlänge und Tag)
Tōbu 東武	463	203	909	74.379
Seibu 西武	177	92	648	136.108
Keisei 京成	152	69	280	71.539
Keiō 京王	85	69	660	250.204
Odakyū 小田急	121	70	749	264.032
Tōkyū 東急	105	97	1.163	289.948
Keikyū 京急	87	73	468	203.220
Sōtetsu 相鉄	36	25	230	195.723
Meitetsu 名鉄	444	275	378	43.184
Kintetsu 近鉄	501	286	575	59.644
Nankai 南海	155	100	236	69.763
Keihan 京阪	91	89	291	124.035
Hankyū 阪急	144	90	647	174.583
Hanshin 阪神	49	51	236	125.791
Nishitetsu 西鉄	106	72	102	39.876

Anmerkung: Ohne Tōkyō Metro, die zwar zu den Großen Privatbahnen gezählt wird, sich aber bei den Verkehrs- und Eigentümerstrukturen deutlich von diesen unterscheidet. Quelle: Nihon Min'ei Tetsudō Kyōkai 2017:2-3.

2. Gründung und Wachstum Meitetsus

Das heutige Meitetsu-Streckennetz ist nicht als einheitlich geplantes Eisenbahnsystem entstanden, sondern das Ergebnis zahlreicher Fusionen ursprünglich selbstständiger kleiner privater Eisenbahngesellschaften. Die ersten Eisenbahnlinien in der Präfektur Aichi waren 1886 die Strecke der Staatsbahn von Taketoyo bis Atsuta, und die drei Jahre später fertiggestellte Tōkaidō-Linie, die ebenfalls staatlich war. So war es 1889 möglich, von Nagoya bis nach Shimbashi (Tōkyō) im Osten und nach Kōbe im Westen mit der Eisenbahn zu fahren, jedoch gab es außer diesen beiden Strecken keine anderen Bahnlinien in Aichi.

Da die japanische Staatsbahn am Ende des 19. Jahrhunderts nicht in der Lage war, das Eisenbahnnetz feinmaschig zu erweitern, entstanden in rascher Folge zahlreiche Privatbahnen, die Nagoya und das Umland mit der Tōkaidō-Linie verbanden. Dazu zählen einerseits die Kansai Eisenbahn, eine größere Privatbahn, die 1888 in der Präfektur Mie gegründet wurde, einige Jahre später Nagoya erreichte und ab 1898 eine durchgehende Verbindung zwischen Nagoya und Ōsaka schuf. Die Kansai Eisenbahn wurde 1907 verstaatlicht und ist heute die Kansai-Linie der JR Tōkai. Andererseits wurden zahlreiche kleinere Privatbahnen gegründet, wobei die beiden ältesten Strecken 1898 in Betrieb genommen wurden. Die erste Strecke wurde von der Bisai Eisenbahn gebaut und verlief von Yatomi nach Tsushima, so dass die Stadt Tsushima am Bahnhof Yatomi an

die Kansai Eisenbahn angeschlossen wurde; dieser Abschnitt ist als Teil der Bisai-Line bis heute Teil des Meitetsu-Streckennetzes. Die zweite Strecke wurde von der Elektrischen Eisenbahn Nagoya gebaut und verlief als Straßenbahn innerhalb der Stadt Nagoya vom Bahnhof Nagoya (Sasashima) zur Präfekturverwaltung. Sie wurde 1922 an die Stadt Nagoya abgegeben und in den 1970er Jahren stillgelegt. In den folgenden Jahrzehnten entstanden zahlreiche weitere Bahngesellschaften, sowohl in den ländlichen Regionen der Präfekturen Aichi und Gifu, wie auch rund um Nagoya und anderen Städten wie Inuyama, Ichinomiya und Okazaki.



Foto 1 (links): Monorail in Inuyama, 2008. Foto 2 (rechts): Meitetsu-Straßenbahn in Gifu, 2004. Alle Fotos von Oliver Mayer.

Die Elektrische Eisenbahn Nagoya baute in den folgenden Jahren mehrere Eisenbahnstrecken nördlich von Nagoya und übernahm mit der Bisai Eisenbahn 1925 eine Privatbahn westlich von Nagoya. 1930 konnte sie ihr Streckennetz bis Gifu ausdehnen. Eine weitere Privatbahn, die Elektrische Eisenbahn Aichi, wurde 1910 gegründet und baute südlich und östlich von Nagoya mehrere Eisenbahnstrecken. Beide Privatbahnen fusionierten 1935 zur heutigen Meitetsu-Bahngesellschaft, allerdings waren die westlichen/nördlichen Strecken noch nicht mit den südlichen/östlichen Strecken verbunden. Dazu musste eine Verbindungsbahn zwischen beiden Streckenteilen als Tunnel neu gebaut werden, in dessen Mitte sich der neue unterirdische Meitetsu-Bahnhof Nagoya in unmittelbarer Nähe des oberirdischen Staatsbahnhofs Nagoya befindet. 1941 konnte die nördliche Hälfte des Tunnels eröffnet werden, so dass die westlichen/nördlichen Strecken in den Meitetsu-Bahnhof Nagoya einfahren konnten, und 1944 wurde der Tunnel auf ganzer Länge fertiggestellt. Jedoch konnte erst 1948 ein durchgehender Betrieb zwischen beiden Streckenteilen aufgenommen werden. Während des Zweiten Weltkriegs wurden zudem zahlreiche andere Privatbahnen von Meitetsu übernommen, so dass 1944 ein Streckennetz entstanden war, das im Prinzip dem heutigen Meitetsu-Netz entspricht. Seitdem hat es einige Stilllegungen gegeben, aber auch Neubaustrecken.³ Die folgende Tabelle listet die wichtigsten Bahngesellschaften auf, aus denen Meitetsu entstand.

Tabelle 2: Privatbahnen mit Bezug zu Meitetsu in den Präfekturen Aichi und Gifu (Auswahl)

Gesellschaft	Japanischer Name	Jahr	Fusion mit:
Bisai Eisenbahn	尾西鉄道 (Bisai Tetsudō)	1896	1925: Nagoya Eisenbahn
Nishio Eisenbahn	西尾鉄道 (Nishio Tetsudō)	1911	1926: Elektrische Eisenbahn Aichi
Elektrische Eisenbahn Mino	美濃電気鉄道 (Mino Denki Tetsudō)	1909	1930: Nagoya Eisenbahn
Kakamigahara Eisenbahn	各務原鉄道 (Kakamigahara Tetsudō)	1924	1935: Meigi Eisenbahn
Elektrische Eisenbahn Nagoya *1921: Nagoya Eisenbahn *1930: Meigi Eisenbahn	名古屋電気鉄道 (Nagoya Denki Tetsudō) *名古屋鉄道 (Nagoya Tetsudō) *名岐鉄道 (Meigi Tetsudō)	1894	1935: Meitetsu
Elektrische Eisenbahn Aichi	愛知電気鉄道 (Aichi Denki Tetsudō)	1910	1935: Meitetsu
Elektrische Eisenbahn Seto	瀬戸電気鉄道 (Seto Denki Tetsudō)	1905	1939: Meitetsu
Mikawa Eisenbahn	三河鉄道 (Mikawa Tetsudō)	1912	1941: Meitetsu
Chita Eisenbahn	知多鉄道 (Chita Tetsudō)	1927	1943: Meitetsu
Tōmi Eisenbahn	東美鉄道 (Tōmi Tetsudō)	1926	1943: Meitetsu
Takehana Eisenbahn	竹鼻鉄道 (Takehana Tetsudō)	1919	1943: Meitetsu
Tanigumi Eisenbahn	谷汲鉄道 (Tanigumi Tetsudō)	1924	1944: Meitetsu
Toyokawa Eisenbahn	豊川鉄道 (Toyokawa Tetsudō)	1896	1944: Meitetsu
Elektrische Eisenbahn Hekikai	碧海電気鉄道 (Hekikai Denki Tetsudō)	1925	1944: Meitetsu
Meitetsu (heutige Nagoya Eisenbahn)	名鉄=名古屋鉄道 (Meitetsu = Nagoya Tetsudō)	1935	(existiert bis heute)

Anmerkungen: * = Umbenennung der Bahngesellschaft. Das Jahr bezeichnet das Jahr der Firmengründung. Dieses Datum ist in vielen Fällen nicht identisch mit dem Zeitpunkt der Betriebsaufnahme, die normalerweise einige Jahre später erfolgte.

Quellen für Kapitel 2 und Tabelle 2: eigene Zusammenstellung nach Meitetsu 1994, Wakuda 1993 und Demery/Forty/DeGroot/Higgins 1987:32-38.

3. Eisenbahnverkehr von Meitetsu heute

Nach den großen Fusionen der 1930er und 1940er Jahre hat Meitetsu in der Nachkriegszeit sein Streckennetz ertüchtigt, so z.B. durch den zweigleisigen Ausbau einiger Abschnitte, höhere Geschwindigkeiten und längere Züge. Trotz eines erheblichen Bevölkerungswachstums in der Präfektur Aichi (von 3 Mio. am Ende des Zweiten Weltkriegs auf 7,5 Mio. heute) gab es jedoch nur drei bedeutende Neubaustrecken (1979: Akaike bis Toyota, direkte Verbindung der Stadt Toyota nach Nagoya; 1980: Fuki bis Utsumi, Erschließung der Chita-Halbinsel; 2005: Anschluss des Centrair-Flughafens). Mehrere wenig genutzte Linien wurden stillgelegt, so dass das Streckennetz von Meitetsu deutlich geschrumpft ist. Zu den stillgelegten Linien gehören die Strecken von Iwakura nach Ichinomiya und Komaki, der südliche Teil der Takehana-Linie, die Yaotsu-Linie, die beiden äußeren Abschnitte der Mikawa-Linie, die alte Nishio-Linie und die innerstädtische Strecke in

Okazaki, die Monorail (Foto 1) und das gesamte Straßenbahn- und Überlandbahnnetz von Gifu (Foto 2). Betrug die gesamte Streckenlänge 1956 noch 513 km (Wakuda 1993:104), so sind es heute nur noch 444 km.



Foto 3 (links): Myu (μ) Sky Flughafenzubringer, 2017. Foto 4 (rechts): Nahverkehrszug, 2016.

Der heutige Verkehr von Meitetsu ist vor allem auf Nagoya ausgerichtet (siehe Abb. 1). Mit 2,3 Mio. Einwohnern ist Nagoya die größte Stadt im Tōkai-Raum und daher das Ziel für viele Pendler. Dementsprechend sind die auf Nagoya zulaufenden Linien allesamt doppelgleisig ausgebaut und bieten einen dichten Takt mit verschiedenen Zugkategorien. Daneben sind aber auch andere Relationen von Bedeutung wie der Verkehr in Großstädte wie Toyota (424.000 Einwohner), Gifu (402.000), Okazaki (368.000), Ichinomiya (380.000), Toyohashi (372.000) oder Anjō (187.000), die z.T. erhebliche Einpendlerzahlen haben (vgl. Zheng/Ying/Song/Li 2012:102). Auch Strecken, die nicht direkt auf Nagoya zulaufen wie die Verbindungen zwischen Gifu und Inuyama oder zwischen Tsushima und Ichinomiya, belegen, dass Meitetsu diverse Verkehrsbeziehungen abdeckt.

Meitetsu hat auf allen Linien einen Taktfahrplan, wobei der Grundtakt im gesamten Netz 15 Minuten beträgt.⁴ Die wichtigen Hauptstrecken bieten durchgehende Züge nach Nagoya an, wobei acht verschiedene Zugkategorien eingesetzt werden, die sich jedoch zu drei Zuggruppen zusammenfassen lassen (siehe Tabelle 3). Die Expresszüge halten etwa an jedem 10. Bahnhof, die Eilzüge an jedem 5. Bahnhof und die Nahverkehrszüge überall. Dabei werden die Nahverkehrszüge auf den Hauptstrecken mehrfach von den schnelleren Zügen überholt und dienen daher vor allem als Zubringer zu diesen. Auf den beiden Hauptstrecken über Nagoya (Gifu nach Toyohashi und Inuyama zur Chita-Halbinsel) fährt jede Zuggruppe im 15-min-Takt, so dass sich zahlreiche Fahrtmöglichkeiten ergeben, weil Streckenäste getauscht werden. So fahren die Expresszüge von Gifu z.B. im 15-min-Takt bis nach Nagoya, verzweigen sich aber dort in einen 30-min-Takt nach Toyohashi und einen 30-min-Takt zum Flughafen. Auf dem Abschnitt von Nagoya bis Toyohashi fahren außerdem Expresszüge im 30-min-Takt zwischen Shin-Unuma und Toyohashi, so dass sich zwischen Nagoya und Toyohashi ein 15-min-Takt mit Expresszügen ergibt. Auch auf anderen Strecken können vier schnelle Verbindungen pro Stunde angeboten werden: So besteht auf dem Abschnitt vom Flughafen nach Nagoya ein angenäherter 15-min-Takt durch die Kombination eines 30-min-Takts von Expresszügen mit dem Laufweg Flughafen – Gifu und eines 30-min-Takts von Eilzügen mit dem Laufweg

Flughafen – Inuyama; dieses Angebot wird zusätzlich von den μ Sky-Zügen (Foto 3) im 30-min-Takt überlagert, die allerdings keine Zwischenhalte bedienen.

Tabelle 3: Zuggattungen im Meitetsu-Netz seit 2008

Zuggruppe	Zuggattung		Angebot an reservierten Plätzen (1. Klasse)
	Englischer Name	Japanischer Name	
Expresszüge	μ Sky (Myu Sky)	ミュースカイ	nur reservierte Plätze
	Rapid Limited Express	快速特急	2 von 6 oder 8 Waggons mit Reservierung
	Limited Express	特急	
Eilzüge	Rapid Express	快速急行	keine reservierten Plätze
	Express	急行	
	Semi Express	準急	
Nahverkehrszüge	Local	普通	

Quelle: Ōta 2009.

Auf den Nebenstrecken, die keinen durchgehenden Verkehr nach Nagoya anbieten, wird ein 15-min-Takt mit Nahverkehrszügen (Foto 4) angeboten, der allerdings in den Schwachverkehrszeiten und/oder auf wenig ausgelasteten Abschnitten auf einen 30-min-Takt gestreckt wird; z.T. besteht ein angenäherter 15-min-Takt aus der Kombination von Eilzügen und Nahverkehrszügen jeweils im 30-min-Takt. Bei stark nachgefragten Nebenstrecken werden zu den Hauptverkehrszeiten auch sechs Züge pro Stunde angeboten wie auf der Tsushima-, der Seto- und der Komaki-Linie (Foto 5). Es gibt aber auch Linien, wo die Infrastruktur einen dichteren Verkehr als vier Züge pro Stunde nicht zulässt, denn von den 444,2 km Streckenlänge des Meitetsu-Netzes sind bis heute nur 291,4 km doppelgleisig ausgebaut, 152,8 km sind eingleisig (Meitetsu 2018:26; siehe auch Foto 6).



Foto 5 (links): Komaki-Linie, 2017. Foto 6 (rechts): Mikawa-Linie am Bahnhof Mikawa-Takahama; eingleisige Strecke, deren Erweiterung durch Siedlungsbau unmittelbar neben der Trasse unmöglich gemacht wird, 2016.

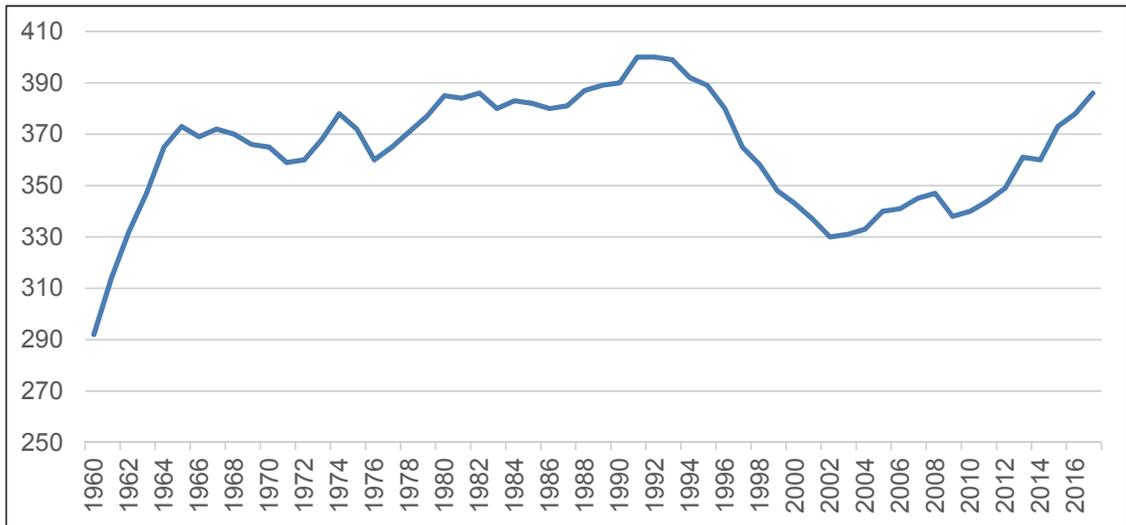
Abbildung 1: Liniennetz von Meitetsu 2018



Quelle: ButuCC, Own work, CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=30517774>, (abgerufen am 14.9.2018).

Mit den o.g. Investitionen nach dem Zweiten Weltkrieg und der wachsenden Bevölkerung im Großraum Nagoya konnte Meitetsu die Anzahl seiner Fahrgäste bis zur Mitte der 1960er Jahre stetig steigern (vg. Abb. 2). Anschließend jedoch blieb die Anzahl relativ konstant mit etwa 370 bis 390 Mio. Fahrgästen pro Jahr. Gegen Ende der 1980er Jahre gab es einen Anstieg, so dass 1991 und 1992 400 Mio. Fahrgäste befördert wurden, allerdings sank der Wert dann 2002 bis auf 330 Mio. ab. Danach konnte wieder ein Aufwärtstrend verzeichnet werden, 2017 wurden 386 Mio. Fahrgäste befördert. Die Schwankungen werden mit neuen Angeboten, aber auch mit Änderungen beim Arbeitsplatzangebot in Aichi begründet (Ōta 2009:36).

Abbildung 2: Meitetsu-Fahrgäste in Mio. pro Jahr 1960 bis 2017



Quelle: eigene Zusammenstellung aus Meitetsu 1994, Meitetsu 2018 und Sūji de miru tetsudō.

4. Meitetsu und JR in Konkurrenz zueinander in der Relation Toyohashi – Nagoya – Gifu.

In Japan gibt es zahlreiche Relationen, wo die Strecken von zwei oder sogar drei Bahngesellschaften parallel zueinander verlaufen, die Fahrgäste also zwischen zwei verschiedenen Angeboten wählen können (vgl. Kawashima 1992 und 1993). Bei der Entscheidung spielen Fahrzeit, Fahrpreis, Frequenz der Zugfahrten, genaue Lage der Bahnhöfe und Anschlüsse zu anderen Linien eine wichtige Rolle. Im Großraum Tōkyō gibt es solche Parallelverkehre z.B. zwischen Shinagawa, Yokohama und Kurihama (Anbieter sind JR und Keikyū), Shibuya und Yokohama (JR und Tōkyū), Shinjuku und Hachiōji (JR und Keiō), Shinjuku und Tama New Town (Keiō und Odakyū) oder Ueno und Narita (JR und Keisei); im Großraum Ōsaka z.B. zwischen Kyōto und Ōsaka (JR, Hankyū und Keihan), Ōsaka und Kōbe (JR, Hankyū, Hanshin), Kōbe und Himeji (JR und Sanyō), Kyōto und Nara (JR und Kintetsu) oder Ōsaka und Wakayama (JR und Nankai), im Großraum Fukuoka zwischen Fukuoka und Ōmuta (JR und Nishitetsu). Im Großraum Nagoya gibt es parallel verlaufende Angebote zwischen Nagoya, Yokkaichi und Toba (JR und Kintetsu), aber auch zwischen JR und Meitetsu gibt es auf vielen Relationen konkurrierende Angebote (vgl. Tabelle 4). Einen „Sieger“, der bei allen

Relationen die bessere Verbindung anbietet, gibt es nicht. Bei einigen Relationen ist Meitetsu schneller, bei anderen JR; mal ist Meitetsu billiger, mal JR. Bemerkenswert sind die Panoramazüge, die Meitetsu auf einigen Strecken einsetzt und die für manchen Reisenden zugunsten von Meitetsu ausschlaggebend sein mag (Fotos 7 und 8).

Tabelle 4: Konkurrenz zwischen JR und Meitetsu

Relation	Bahn	Länge	Fahrzeit	Frequenz	Bahnhöfe	Preis
Toyohashi – Gifu	JR	102,7	73	4	33 (10)	1.940
	Meitetsu	99,8	82	4	60 (11)	1.470
Toyohashi – Nagoya	JR	72,4	51	4	27 (8)	1.320
	Meitetsu	68,0	50	4	36 (6)	1.110
Nagoya – Ichinomiya	JR	17,1	11	8	6 (2)	300
	Meitetsu	18,4	15	8	15 (3)	370
Nagoya – Gifu	JR	30,3	18	8	8 (3)	470
	Meitetsu	31,8	28	6	25 (6)	550
Nagoya – Taketoyo	JR	38,3	51	2	18 (13)	760
	Meitetsu	37,9	35	4	28 (8)	730
Gifu – Unuma	JR	17,3	21	2	6 (6)	320
	Meitetsu	17,6	26	4	18 (13)	450

Anmerkungen: Länge = Distanz in Kilometern; Fahrzeit = schnellste Verbindung in Minuten; Frequenz = Züge pro Stunde in der Nebenverkehrszeit (werktags zwischen 11 und 15 Uhr); Bahnhöfe = Gesamtzahl der Bahnhöfe auf dieser Relation einschließlich Endbahnhöfen, in Klammern die Anzahl der Halte der schnellsten Verbindung; Preis = einfache Fahrt in Yen. Generell werden nur zuschlagfreie Nahverkehrs- und Eilzüge berücksichtigt; Züge, die auf diesem Streckenabschnitt von schnelleren Zügen überholt werden, werden nicht berücksichtigt. Quelle: Eigene Recherche aufgrund der Angaben auf den Webseiten der Bahngesellschaften, September 2018.



Fotos 7 und 8: Meitetsu-Panoramazüge. Links: Baureihe 1000 (2016), rechts: Baureihe 7000, inzwischen ausgemustert (2008).

5. Meitetsu und Tochtergesellschaften

Wie alle anderen japanischen Privatbahnen hat auch Meitetsu zahlreiche Tochtergesellschaften, die von Meitetsu in sechs Sektionen eingeteilt werden: Personenverkehr, Güterverkehr, Freizeit, Handel, Immobilien und sonstiges (vgl. Tabelle 5). Solche Diversifikation wird häufig als positiv angesehen, weil sie den Bahngesellschaften zusätzliche Einnahmen verschafft und es ihnen somit ermöglicht, die Fahrpreise niedrig zu halten (vgl. Saito 1997, ähnlich Song/Shōji 2014 und Ishikawa 2015). Allerdings muss bei einer kritischen Betrachtung einerseits gefragt werden, ob es sinnvoll ist, dass Meitetsu über eine Tochtergesellschaft PKWs verkauft, sich also selber Konkurrenz macht. Andererseits zeigt Tabelle 6, dass einige Sektionen kaum Gewinne machen, aber die Tochtergesellschaften für Personenverkehr und Immobilien sehr profitabel sind. Offenbar ist die inhaltliche Nähe zum dominanten Geschäftsfeld der Meitetsu-Gruppe, nämlich dem Eisenbahnverkehr, ein Indiz für sinnvolle Synergien.

Tabelle 5: Meitetsu-Tochtergesellschaften 2017

Gesellschaft	Japanischer Name	Branche	Anteil
Toyohashi Eisenbahn	豊橋鉄道 (Toyohashi Tetsudō)	Verkehr (Eisenbahn, Straßenbahn)	52,4 %
Miyagi Transport	宮城交通 (Miyagi Kōtsū)	Verkehr (Bus)	36,8 %
Meitetsu Bus	名鉄バス (Meitetsu Bus)	Verkehr (Bus)	100,0 %
Gifu Omnibus	岐阜乗合自動車 (Gifu Noriai Jidōsha)	Verkehr (Bus)	70,9 %
Meitetsu Reisebus	名鉄観光バス (Meitetsu Kankō Bus)	Verkehr (Bus)	100,0 %
Meitetsu Taxi Holdings	名鉄タクシーホールディングス (Meitetsu Taxi Holdings)	Verkehr (Taxi)	100,0 %
Meitetsu-Verkehr Ost	名鉄東部交通 (Meitetsu Tōbu Kōtsū)	Verkehr (Taxi, Bus)	100,0 %
Meitetsu-Verkehr West	名鉄西武交通 (Meitetsu Seibu Kōtsū)	Verkehr (Taxi)	100,0 %
Meitetsu Transport	名鉄運輸 (Meitetsu Unyu)	Verkehr (Lkw-Transporte)	51,3 %
Meitetsu Shinshu-Transport	信州名鉄運輸 (Shinshū Meitetsu Unyu)	Verkehr (Lkw-Transporte)	100,0 %
Meitetsu Shikoku-Transport	四国名鉄運輸 (Shikoku Meitetsu Unyu)	Verkehr (Lkw-Transporte)	79,6 %
Taiheiyo-Fähre	太平洋フェリー (Taiheiyo Ferry)	Verkehr (Fährbetrieb)	100,0 %
Meitetsu Grand Hotel	名鉄グランドホテル (Meitetsu Grand Hotel)	Freizeit (Hotel)	100,0 %
Gifu Grand Hotel	岐阜グランドホテル (Gifu Grand Hotel)	Freizeit (Hotel)	87,6 %
Meitetsu Inuyama Hotel	名鉄犬山ホテル (Meitetsu Inuyama Hotel)	Freizeit (Hotel)	93,7 %
Meitetsu Inn	名鉄イン (Meitetsu Inn)	Freizeit (Hotel)	100,0 %
Zentralalpen-Tourismus	中央アルプス観光 (Chūō Alps Kankō)	Freizeit (Seilbahn, Hotel, Skigelände)	77,8 %
Okuhi Tourismus-Entwicklung	奥飛観光開発 (Okuhi Kankō Kaihatsu)	Freizeit (Seilbahn, Hotel, Skigelände)	79,8 %
Meitetsu Impress	名鉄インプレス (Meitetsu Impress)	Freizeit (Museum, Freizeitpark, Kulturzentrum)	100,0 %

Meitetsu – Struktur und Betrieb einer japanischen Privatbahn

Meitetsu Restaurant	名鉄レストラン (Meitetsu Restaurant)	Freizeit (Restaurant)	100,0 %
Meitetsu Tourismus	名鉄観光サービス (Meitetsu Kankō Service)	Freizeit (Reisebüro, Luftfracht)	100,0 %
Meitetsu Kaufhaus	名鉄百貨店 (Meitetsu Hyakkaten)	Handel (Warenhaus)	100,0 %
Meitetsu M'Za	金沢名鉄丸越百貨店 (Kanazawa Meitetsu Marukoshi Hyakkaten)	Handel (Warenhaus)	80,2 %
Meitetsu BMW	名鉄アオト (Meitetsu Auto)	Handel (Pkw)	100,0 %
Meitetsu Sangyō	名鉄産業 (Meitetsu Sangyō)	Handel (Supermarkt)	100,0 %
Meitetsu Kyōshō	名鉄協商 (Meitetsu Kyōshō)	Handel (Dienstleistungen)	100,0 %
Meitetsu Immobilien	名鉄不動産 (Meitetsu Fudōsan)	Immobilien	97,5 %
Meitetsu Property	名鉄プロパティ (Meitetsu Property)	Immobilien	100,0 %
Nakanihon Luftfahrt-Service	中日本航空 (Nakanihon Kōkū)	Sonstige (Fluggesellschaft)	70,0 %
Meitetsu Kfz-Wartung	名鉄自動車整備 (Meitetsu Jidōsha Seibi)	Sonstige (Kfz-Reparatur)	95,0 %
Mei-Elec	メイエレクト (Meielec)	Sonstige (Elektroinstallationen)	88,9 %
Meitetsu Com	メイテツコム (Meietsu Com)	Sonstige (Software)	95,0 %
Meitetsu Management Service	名鉄マネジメントサービス (Meitetsu Management Service)	Sonstige (Personaldienstleistungen)	100,0 %
Nagaoya Luftfahrt-Catering	名古屋エアケータリング (Nagoya Air Catering)	Sonstige (Bordverpflegung)	55,0 %
Meitetsu Versicherungen	名鉄保険サービス (Meitetsu Hoken Service)	Sonstige (Versicherungen)	100,0 %
Yahagi Bau	矢作建設工業 (Yahagi Kensetsu Kōgyō)	Sonstige (Hoch- und Tiefbau)	19,3 %

Anmerkungen: In dieser Liste nicht enthalten sind 101 weitere Tochtergesellschaften, über die allerdings keine Informationen erhältlich sind. Quelle: Meitetsu 2018:8-9.

Tabelle 6: Betriebsergebnis und Gewinn der Tochtergesellschaften nach Sektionen 2017 (in Mrd. Yen)

Sektion	Personenverkehr	Güterverkehr	Immobilien	Freizeit	Handel	Sonstige
Betriebsergebnis	167	132	86	54	134	74
Gewinn	24	6	10	1	1	4

Quelle: Meitetsu 2018:107.

6. Literatur

- Demery, Leroy W., Ralph Forty, Raymond DeGroot and J. Wallace Higgins (1987): *Electric Railways of Japan. Interurbans, Tramways, Metros. Vol. 2, Central Japan*. London: Light Rail Transit Association.
- Hohn, Uta (2008): *Stadtplanung in Japan am Beispiel Nagoyas*; in: Wien Museum (Hrsg.): *Nagoya. Das Werden der japanischen Großstadt*. Salzburg u.a.: Pustet, S. 86-96.
- Ishikawa, Nobuaki 石川順章 (2015): 「鉄道業における経営多角化の歴史的展開に関する研究 : 関東の大手民鉄を中心として / Historical developments of diversification of Japanese major railway businesses」; in: *Bulletin of the Graduate School, Toyo University, Vol. 52, S. 119-142*.
- Kawashima, Ryōzō 川島令三 (1992): 『「ライバル鉄道」徹底研究』 [Gründliche Forschungen zu „rivalisierenden Eisenbahnen“]. Tōkyō: Chūō Shoin.
- Kawashima, Ryōzō 川島令三 (1993): 『続・「ライバル鉄道」徹底研究』 [Fortsetzung. Gründliche Forschungen zu „rivalisierenden Eisenbahnen“]. Tōkyō: Chūō Shoin.
- 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.
- Meitetsu 名古屋鉄道 (1994): 『名古屋鉄道百年史』 [100 Jahre Meitetsu-Geschichte]. Nagoya: Meitetsu.
- Meitetsu 名古屋鉄道 (2018): 『有価証券報告書、第 154 期』 [Geschäftsbericht, 154. Periode]. Online: <https://www.meitetsu.co.jp/profile/ir/reference/securities/yukashoken154.pdf> (abgerufen am 14.9.2018).
- Nihon Min'ei Tetsudō Kyōkai 日本民営鉄道協会 (2017, Hrsg.): 『大手民鉄の素顔』 / *The databook of the major private railways*. Tōkyō: Nihon Min'ei Tetsudō Kyōkai.
- Ōta, Takayuki 太田貴之 (2009): 「輸送と運転 近年の動向」 [Transport und Betrieb. Tendenzen der letzten Jahre]; in: 『鉄道ピクトリアル』 / *The Railway Pictorial*, Nr. 816, S. 36-47.
- Saito, Takahito (1997): *Japanese Private Railway Companies and Their Business Diversification*; in: *Japanese Railway & Transport Review*, Nr. 10, S. 2-9.
- Shoji, Kenichi (2001): *Lessons from Japanese Experiences of Roles of Public and Private Sectors in Urban Transport*; in: *Japanese Railway & Transport Review*, Nr. 29, S. 12-18.
- Song, Yeon-Jung und Ken'ichi Shōji 宋娟貞・正司健一 (2014): 「日本の大手私鉄の多角化戦略に関する考察とそのインプリケーション / Diversification Strategy of Major Private Railway Companies: Lessons from Japanese Case」; in: 『国民経済雑誌』 / *Journal of economics and business administration*, Vol. 209, Nr. 4, S. 1-15.
- Sūji de miru tetsudō 『数字でみる鉄道』 [Eisenbahnen in Zahlen], verschiedene Jahrgänge. Tōkyō: Institute for Transportation Policy.
- Wakuda, Yasuo (1993): 『私鉄史ハンドブック』 / *Private Railways of Japan, their Networks and Fleets – 1882 to 1991*. Tōkyō: Denkisha Kenkyūkai.
- Zheng, Li, Jiangqian Ying, Rui Song und Tingting Li (2012): *Relationship between Urban Structure and Railway System in Nagoya Metropolitan Area*; in: *Procedia*, Nr. 43, S. 98-110.

¹ JR East, Tōkai, West und Kyūshū sind vollständig privatisiert, JR Hokkaidō, Shikoku und Freight noch gar nicht.

² Die 16 Großen Privatbahnen (大手私鉄 ōte-shitetsu) sind keine offizielle Gruppe, jedoch in Statistiken u.a. Publikationen stets gemeinsam aufgeführt. Weitere Gruppen sind Semigroßen Privatbahnen (準大手私鉄 jun'ōte-shitetsu) und die Mittleren und Kleinen Privatbahnen (中小私鉄 chūshō-shitetsu), vgl. Nihon Min'ei Tetsudō Kyōkai 2017 und Sūji de miru tetsudō 2017:8-9.

³ Zu Details siehe Meitetsu 1994 oder Demery/Forty/DeGroot/Higgins 1987.

⁴ Vom Grundtakt wird nur in der morgendlichen Hauptverkehrszeit abgewichen, um die Kapazitäten zu erhöhen und umsteigefreie Verbindungen anzubieten, die es beim Grundtakt nicht gibt.

(Received September 25, 2018)