
Japan's ganz normaler Pendleralltag: Lebensqualität quantifiziert

Wolfram MANZENREITER

Wirtschaftswachstum oder Lebensqualitätssteigerung?

Die demographischen Verschiebungen in der japanischen Gesellschaft aufgrund des zunehmenden Anteils der älteren Bevölkerungsgruppen sind Ursache für Leid und Freud zugleich. Als die mittlere Lebenserwartung Anfang der 80er Jahre den Standard der westlichen Industrienationen durchbrach, war dieser Erfolg erstmal Grund zur Freude. Gleichzeitig war man sich aber auch schmerzlich der Konsequenzen bewußt, die die sozio-ökonomische Situation zu unterminieren drohten, denn die Anzahl von Haushalten älterer Personen hatte sich in den vergangenen Jahren alarmierend vervielfacht. Seit 1990 kann das japanische Sozialministerium, nicht ganz ohne Stolz, in seinen Weißbüchern auf die weltweit höchste Lebenserwartung hinweisen, die derzeit in Japan für Männer bei 75,9 Jahren, für Frauen bei 81,9 Jahren liegt.¹ Vor einem halben Jahrhundert, in den 30er Jahren, lag die Latte deutlich niedriger unterhalb der 50 Jahre-Marke; 1955, als das erste Weißbuch des Sozialministeriums erschien, waren die Angaben mit etwa 65 Jahren noch weit entfernt vom heutigen Weltrekord. Niedrige Mortalitätsraten - in Japan vor allem dank des drastischen Rückgangs der Kindersterblichkeit ermöglicht - werden gewöhnlich mit hohem Lebensstandard assoziiert, schreiben amerikanische Forscher in ihrer Studie zur japanischen Langlebigkeit. Japaner selber mögen diese Ansicht prinzipiell teilen oder auch nicht, jedenfalls äußern sie sich in Meinungsumfragen überraschend negativ zur subjektiv empfundenen Lebenszufriedenheit. Offensichtlich reichen allgemeiner materieller Wohlstand oder eine qualitativ hochwertige medizinische Versorgung nicht aus, um wirklich von Lebensqualität sprechen zu können.

Steigerung von Lebensqualität ist erstmals Mitte der 60er Jahre in politischen Absichtserklärungen als nationales Anliegen thematisiert worden und seit den 70er Jahren zum zentralen Topoi des innenpolitischen Kanons avanciert. Seither versprechen langfristig angelegte Regierungsentwürfe sowie Weißbücher, die Versäumnisse der vorange-

gangenen Jahrzehnte aufzuarbeiten und die Rahmenbedingungen für ein wertvolles Leben (*kachi ga aru seikatsu*) in einer materiell wie ideell reichhaltigen Gesellschaft (*yutaka-na shakai*), so das Weißbuch zum Leben in Japan (*Kokumin seikatsu hakusho*) 1970, zu verbessern. Hatte sich zuvor die Sozialpolitik bedingungslos dem Primat des wirtschaftlichen Wachstums unterwerfen müssen, so mehrte sich seit dem abrupten Ende des hohen Wirtschaftswachstums in den frühen 70er Jahren von verschiedensten Seiten Druck auf eine aktivere und konstruktive Gestaltung einer lebenswerten Umwelt. Agenten und Ursachen für die Neugestaltung der nationalen Lebensqualität sind so verschieden und vielfältig, daß kaum die Rede von einer strategischen Allianz oder konzertanten Aktion sein kann. Die Notwendigkeit der wirtschaftlichen Restrukturierung, die durch die Stagnation in den klassischen Exportindustrien Stahl und Maschinenbau, die forcierte Entscheidung für die Förderung Technologie-orientierter Produktionsbereiche, die Automatisierung im Fertigungsbereich und die steigende Bedeutung tertiärer Industriezweige unausweichlich vor der Tür stand, bildete den Ausgangspunkt der Diskussion mit unmittelbaren Einflüssen auf die politische Umsetzung.

Gleichzeitig aber hatte die politische Fixierung auf die Wachstumspolitik das Unzufriedenheitspotential in der japanischen Bevölkerung gefördert: die Forderungen aus der Frauenbewegung, den Arbeiterverbänden und Minderheitenorganisationen formulierten hinter ihrem Aufbegehren den Aufruf nach größerer Aufmerksamkeit zu Fragen der Lebensqualität. Weitere Agenten hinter den Kulissen waren die Konsumenten, deren Erwartungen und Ansprüche an ihren Lebensraum sich mit dem steigenden Wohlstand gewandelt hatten. Der Raubbau an natürlichen Ressourcen sowie die schwerwiegenden Versäumnisse im Naturschutz lieferten ihren Beitrag zur Mobilisierung von Bürgerrechtsbewegungen um lokal umrissene Problempunkte. Nicht zu unterschätzen ist auch der Beitrag von außen, der zwar erst in den späten 80er Jahren wahrnehmbare Spuren hinterlassen hat. So veranlaßten die wiederholten Be-

schuldigungen des sozialen Dumpings, also Bildung von Exportüberschüssen und volkswirtschaftlichen Gewinnmargen durch die Ausbeutung der heimischen Arbeiter und Angestellten, den Untersuchungsausschuß zur Restrukturierung der japanischen Wirtschaft (1986) im berühmt gewordenen Maekawa-Report die Reduzierung der jährlichen Arbeitszeiten innerhalb der folgenden 12 Jahre um 300 auf 1800 Stunden zu verkünden.

Zur Bewertung von Lebensqualität sind natürlich noch wesentlich mehr Bereiche in Erwägung zu ziehen als der reine Faktor Zeit: Einkommen und Konsumkraft, Absicherungen und Gesundheitsvorsorge, Wohnraum, Grüngürtel, Sozialeinrichtungen, Freizeitinfrastruktur und Verkehrsverbindungen gehören weiterhin zu den zentralen Kriterien von Lebensqualität, deren einzelne Bewertungen mitverantwortlich für den externen Blick auf das "typische" Japan sind. Als markantestes Beispiel dürfte nach wie vor die Bemerkung eines Europa-Parlamentarier zu den japanischen Kaninchenställen gelten, mit denen er seine Eindrücke zu den Wohnverhältnissen beschrieben hat. Viele Besucher, die in ähnlicher Form nur während eines kurzen Aufenthalts, dann zumeist in den Metropolen oder an ausgewählten kulturrepräsentativen Plätzen, ihre Erfahrungen sammeln, sind immer wieder von der Masse an Menschen und den bis in die späten Abendstunden hinein dicht gedrängten Verkehrsmitteln überwältigt. Weitere Standardbilder zur japanischen Lebensqualität inkludieren bombastische Gehälter bei allerdings überdurchschnittlich hohem Preisniveau, exzessive Betonierwut auf Kosten von Naherholungsgebieten und allgemeinem Umweltschutz, vergleichsweise schlecht ausgebaute Straßennetze und befremdend ungeordnete Formen der Stadtarchitektur.

Das Allgemeinwissen zu Japan wird in Europa von Einschätzungen, die sich vor Ort durch ihre visuell wahrnehmbare Existenz geradewegs aufdrängen, weitgehend mitgeprägt. Auch wenn diese Feststellungen nicht so einfach von der Hand zu weisen sind, verspreche ich mir durch differenzierte Untersuchungen zu Stichhaltigkeit und Gebrauchswert der angesprochenen Stereotype den ein oder anderen Überraschungseffekt, mit dem sich Vorurteile entschärfen lassen. Zugleich sollte durch die Bestandaufnahme der Repräsentanz von dem, was wir über das Leben in Japan erfahren können, eine quantitative Basis für die Einschätzung von japanischer Lebensqualität geschaffen werden.

Zwei, drei weitere Vorbemerkungen am Ende der Einführung: Ein solches Projekt ist in seinen Dimensionen natürlich sehr voluminös, dazu an den Rändern ausgesprochen diffus, da Lebensqualität, je nach Interessenlage, in sehr unterschiedlicher Form definiert und angegangen wird. Weitere Verzerrungen entstehen durch die nicht-linearen Zusammenhängen von Ursache und Wirkung in der Reflexion der Betroffenen, für die sich Lebensqualität nur in wesentlich konkreteren und unmittelbaren Formen diskutieren läßt, wobei auch auf der Rezipientenseite eine sehr breite Streuung von Faktoren und Wertungen von Lebensqualität zu erwarten ist. Diesen Problemen und ihren Forderungen an begriffliche Schärfung, theoretischer Stellungnahme und Komplexitätsreduktion kann sich eine detaillierte Untersuchung nicht entziehen. Die folgende Vorgehensweise aber wird sich im wesentlichen an der Beantwortung von polemisch überspitzten Darstellungen — die ich in der Formulierung niemandem in den Mund legen will — selektiv herausgenommener Phänomene orientieren. Meine ersten Schritte bleiben zunächst in unmittelbarer Nähe zum empirischen Material zur Befriedigung meiner vordergründigen Neugier: Wie stellt sich die Grundlage der Vorurteile bei eingehender Untersuchung ihrer empirischen Komponente dar?

Polem No. 1: Auf dem Weg zur Arbeit oder zur Schule verbringen Japaner Stunden in überfüllten Verkehrsmitteln.

Die Situation ist bekannt: an einem beliebigen Wochentag am späteren oder späten Abend im Westen Tôkyôs, Shinjuku-Bahnhof. Aus dem Untergrund der Bahnhofspassage schieben sich in lockeren Reihen des Arbeitens und Feierns müde Tokioiten auf den Bahnsteig und in die wartenden Züge. Alle 10 Minuten verläßt auf der Chû-sen ein voll gefüllter Zug den Bahnhof Richtung Hachiôji und Takao. Wer zu spät kommt, darf sich zwischen dunklen Jackets eingeklemmt mit der Hoffnung auf einen später frei werdenden Sitzplatz begnügen. Aber auch nach etlichen Stationen müssen weniger Glückliche (oder Schnellentschlossene) mit einem mittlerweile körperkontaktlosen Stehplatz zufrieden sein. Zwischen 12.00h Mitternacht und 4.00h früh ist der Bahnhof geschlossen, danach wiederholt sich bis zum Vormittag das gleiche Bild in umgekehrter Reihenfolge. Die Migrationsströme sind beeindruckend: allein der Bahnhof Shinjuku soll an einem beliebigen Wo-

chentag als Durchgangsstation für zwei Millionen Reisende, hauptsächlich wohl Arbeitsmigranten, fungieren.

Ähnliche Erfahrungen wie diese Schilderung, die mehr der Phantasie als einem Gedächtnisprotokoll entsprungen ist, wird wohl jeder Japanbesucher gemacht haben. Wer jemals versucht hat, die Dimensionen Tôkyôs oder Ôsakas zu Fuß zu erkunden, wird die Unverzichtbarkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln nicht in Zweifel stellen können. Ist man etwa im Setagaya-ku untergebracht, wird man sich schwer tun, per pedes der Nationalen Vereinigung der Sportassoziationen in der Nähe des Yoyogi-Parkes einen Besuch abzustatten, zumal man ja ganz gerne am gleichen Tag in die Nationalbibliothek will und dann noch einen Termin am Deutschen Institut für Japanstudien im Ishigaya-ku zu absolvieren hat. Ganz zu schweigen vom abendlichen Drink in Harajuku... Ohne die Transporthilfen des öffentlichen Verkehrsnetzes wäre ein solcher normaler Tagesablauf nur schwerlich organisierbar.

Anders aber kann die Situation in der Provinz sein. Wer Lebens- und Arbeitsmittelpunkt in einer Kleinstadt, gar auf dem Land hat, kann durchaus zu Fuß seinen täglichen Geschäften nachgehen, auch wenn ebenfalls hier zeitökonomische Überlegungen zur Verwendung des Privatfahrzeugs oder der öffentlichen Verkehrsmittel drängen. Das Wichtige an dieser Gegenüberstellung ist einmal mehr die Untermalung von sehr unterschiedlichen Lebenszusammenhängen, die entsprechend unterschiedliche Bewältigungsstrategien verlangen. Da nicht jeder die großen Anstrengungen der langen Fahrtzeiten auf sich nehmen muß, drängen sich die Fragen auf, wer der japanische Langstreckenpendler ist, wo er zu finden ist, und wie er Wegstrecken, wie Wegzeiten bewältigt. Augenscheinlich handelt es sich ja um ein urbanes Problem mit starker Sogwirkung auf die Peripherien der Metropolen. Deshalb wird ein Zusammenhang mit Veränderungen in der Bevölkerungskonzentration und dem Anwachsen der Ballungsräume zu erwarten sein. Wie sehen also japanische Pendlerzeiten heute und gestern in den Untersuchungen des (halb-)staatlichen Rundfunks (NHK) oder des Amtes für Statistik aus?

Commuting Japan 1975

Den großen Zeitbudgetstudien des NHK zufolge war 1975 der durchschnittliche Japaner, der im Arbeits- oder Ausbildungsleben stand, 41 Minuten *on the road*, auf dem Weg zwischen Arbeit oder Schule und der Wohnstätte. Dieser Mittelwert be-

zieht sich auf die Pendelzeiten der Gesamtbevölkerung in Japan über 10 Jahre, damit auch auf die Teile der Bevölkerung, die bereits aus dem regulären Arbeitsleben ausgeschieden sind oder wegen haushaltsgebundener Aufgabenbereichen eher nicht zu Arbeits- oder Studienzwecken das Haus verlassen haben. Eine knappe dreiviertel Stunde an Fahrtzeiten ist weniger spektakulär als erwartet, betrachtet man aber ausschließlich die Zeitanlagen der tatsächlichen Pendler, so stellt sich das alltägliche Reisevolumen mit 70 Minuten 1975 doch etwas dramatischer (und vertrauter) dar.

Erste Überraschungen stellen sich ein, wenn die Pendler nach Berufs- oder Beschäftigungsarten aufgeschlüsselt werden. Die längsten Fahrtzeiten haben nämlich nicht die an Entbehrungen gewöhnten *sarariiman* zu leisten, sondern ihr Nachwuchs, die jugendlichen Abhängigen der Familienversorger. Tatsächliche Rekordhalter in den 70er Jahren waren nämlich Schüler und Studenten, die tägliche Pendelzeiten zwischen 50 (Grundschüler, wochentags) und 128 Minuten (Studenten, wochentags) in Kauf nehmen mußten. Beschäftigte Personen kamen vergleichsweise schneller an ihr Ziel, wobei die Reisezeiten der Angestellten (80 Minuten) und Beamten (78 Minuten) deutlich höher lagen als der durchschnittliche Zeitaufwand der Freiberuflichen (64 Minuten) oder der im landwirtschaftlichen Sektor Beschäftigten (53 Minuten). Der Pendleranteil in den Berufsgruppen Selbständige (37,1%) und Tätige im Primärsektor (27,9%), die häufig in unmittelbarer Nähe zum Arbeitsplatz wohnen, fiel aus naheliegenden Gründen wesentlich geringer aus als in den anderen Berufsfeldern, die nahezu ausnahmslos Werte um 80% aufzuweisen haben. Spitzenreiter sind auch hier natürlich Schüler und Studierende mit Quotienten nahe der 100%-Marke.

Die Verteilung nach Altersklassen birgt entsprechend wenig Überraschungen. Wegen der über-

Tab: Veränderung der Pendleranteile in ausgewählten Beschäftigungsarten. Angaben in Prozent.
(Quelle: NHK *Kokumin seikatsu jikan chôsa*, versch. Bände)

	1975	1985	1995
Junior High	98,5	96,3	95,7
High School	94,2	96,5	94,9
Studenten	74,7	84,2	78,7
Angestellte	90,3	90,6	90,7
Primärsektor	37,1	23,5	25,3
Selbständige	27,9	31,2	37,4
Bevölkerung	40,4	39,8	46,7

durchschnittlich hohen Pendelzeiten für Schüler und Studenten sind 16-20jährige mit 99 Minuten am längsten unterwegs. In den Alterskohorten zwischen 20 und 70 Jahren bleiben die Pendelzeiten zwischen Arbeitsplatz und Heim nahezu konstant bei 70 Minuten. Abweichungen nach unten in den Bereich von weniger als eine Stunde ergeben sich für die ganz Jungen (10-15 Jahre) und ganz Alten (über 70 Jahre). Während erstere der Schulpflicht wegen die höchsten Penderanteile vorzuweisen hat, fällt der Anteil in den Altersgruppen nach Überschreiten des maximalen Ausbildungsalters (Studiumabschluß zwischen 22. und 24. Lebensjahr) auf Werte um die 50%-Marke. Der Frauenanteil in der Pendlergemeinde, generell im Verhältnis von 1:2, schwankt mit dem sozialen Alter: da die Dreißiger-Lebensdekade in aller Regel primär der Versorgung unmündiger Kinder gewidmet ist, ist für diese Gruppe der niedrigste Wert (26,4%) zu beobachten. Für ältere Frauen steigt der Quotient wieder an, bleibt aber mit maximal 37,8% (40-49 Jahre) weit unter den männlichen Altersgruppen, die Spitzenwerte bis zu 76,6% (40-49 Jahre) vorzuweisen haben. Fahrtzeiten sind für erwachsene Frauen um etwa 15 Minuten kürzer, auffallend niedrig wieder für die 30-39jährigen Japanerinnen. Offensichtlich hat die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes für die doppelt belasteten Frauen einen anderen Stellenwert in der Wahl des Arbeitsplatzes.

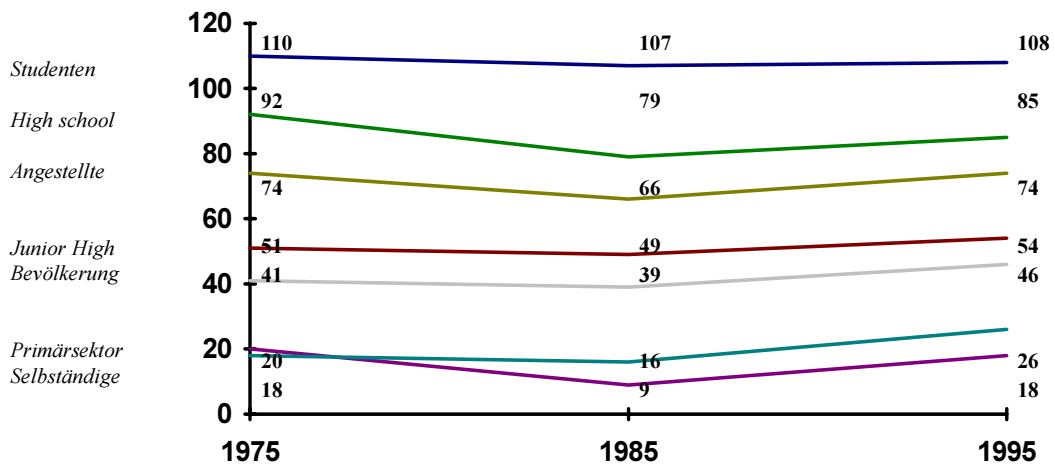
Zeit ist ein knappes Gut, langfristig durch biologische Uhren, kurzfristig durch standardisierte Rhythmen und Konventionen von Tagesabläufen limitiert. Die Einschnitte in das alltägliche Zeitbudget durch den Fahraufwand können als objektiv feststellbare Indikatoren von Einbußen in Le-

bensqualität festgehalten werden, auch wenn die subjektive Wahrnehmung von Belastung sowie individuelle Bewältigungsstrategien ein anderes Bild zeichnen werden. Diese Perspektive soll uns an anderer Stelle beschäftigen, hier ist erstmal von Interesse, wie sich der Zeitaufwand für Berufswegen in den folgenden Jahrzehnten verändert hat.

Commuting Japan 1995

Auf den ersten Blick hat sich nicht viel geändert: tatsächliche Fahrtzeiten sind 1995 mit 73 Minuten für das Gesamtsample kaum länger als vor 20 Jahren. Marathonpendler sind nach wie vor vor allem unter Studenten (118 Minuten) und Schülern der Oberschulen (85 Minuten) zu finden; letztere aber haben den zweiten Platz an Manager und höhere Verwaltungsbeamte (97 Minuten) abgetreten. Viele Studenten sind aber in Wohnheimen, also in relativer Nähe zu den Universitäten untergebracht und haben daher minimale Wegzeiten; folgerichtig weisen Studenten den größten Anteil auf unter den Langzeitpendlern: ein Drittel etwa fährt länger als zwei Stunden, und selbst ein Sechstel noch ist über drei Stunden am Tag unterwegs. Diese Zeiten inkludieren nicht die Fahrtzeiten, die Studenten noch zusätzlich benötigen, wenn sie einem Job nachgehen.

Mittlere Fahrtzeiten haben sich weniger auffallend verändert als Penderanteile, und diese vor allem unter den Berufstätigen. Generell hat sich der Penderanteil von 57,4% auf 62,1% vergrößert. Immer mehr japanische Arbeitnehmer scheinen nämlich einer regulären Arbeit außerhalb ihres unmittelbaren Wohnbereichs nachzugehen. Während der Anteil der Pender unter der männlichen Gesamtbevölkerung jedoch nahezu unverändert bei 67% bleibt, zeichnen sich für erwachsene Frauen



Graph.: Fahrtzeiten (min./Tag) nach ausgewählten Beschäftigungssparten
(Quelle: NHK Kokumin seikatsu jikan chōsa; versch. Bände)

(43%) beträchtliche Zuwachsraten von mehr als einem Drittel ab, allerdings bei kaum veränderten Fahrtzeiten. Besonders hohe Pendleranteile gibt es unverändert bei den Angestellten und bei Managern; diese Berufssparten mit etwa 90% Pendlern haben zudem überdurchschnittlich hohe Fahrtzeiten. Zuwächse vermelden auch die in Verkauf und Dienstleistung Beschäftigten sowie Selbständige, von denen mittlerweile 37,4% oder ein Drittel mehr als 1975 räumlich zwischen Wohnung und Arbeitsplatz differenziert. Sinkende Tendenzen sind allein bei Beschäftigten des Primärsektors zu beobachten, wahrscheinlich als Auswirkung des Strukturwandels auf dem Arbeitsmarkt.

Die Aufsplitterung nach Altersgruppen bringt im wesentlichen die gleichen Ergebnisse wie 1975: sehr hohe Anteile unter den Jungen stehen sehr niedrigen unter den Alten gegenüber, wobei der Rückgang der über 70jährigen (von 16,1% zu 8,1%), die zu Berufszwecken das Haus verlassen, noch die deutlichste Veränderung nach unten vorweist. Die Zunahme der älteren Bevölkerungsschichten sowie der wachsende Anteil der weiblichen Arbeitskräfte scheinen auch die deutlich höheren Wachstumsraten in den jüngeren Altersgruppen der im Beschäftigungsleben Stehenden zu absorbieren (31,6% für 30er-, 15,9% für 40er-, 28,1% für 50er-Generationen; dazu im Vergleich Gesamtjapan: 13,4%).

Daß trotz der allgemeinen Zunahme an Pendlern und Fahrtzeiten das absolute berufs- oder ausbildungsbezogene Fahrtzeitvolumen abgenommen hat, wird durch die hier zitierten und besprochenen Daten nicht erkennbar. Diese beziehen sich nämlich auf die durchschnittliche Wochentagsbelastung und exkludieren Fahrtzeiten am Wochenende. Durch die schrittweise Einführung der 5-Tage-Woche an Schulen, Universitäten, öffentlichen Ämtern, Institutionen des Finanzwesens und anderen Großunternehmen haben sich die Anteile der Lernenden und Arbeitenden am Wochenende-Verkehr beträchtlich reduziert. Die NHK-Umfrage von 1985 zeigt zwar noch Wachstumsraten für alle Sparten, da die Umstrukturierungsmaßnahmen erst ab 1989 wirklich zu greifen begannen. Dieser Trend hat allerdings keine unmittelbar erkennbare Spuren bei den Gruppen der sonntäglichen Berufspendler hinterlassen.

Präfekturelle Fahrtzeiten im Nationalzensus + Tôkyô Special

Die Umfrage zur Lage der Nation hat erstmals 1990 den Zeitaufwand für die täglichen Wege zum

Arbeits- und Schulplatz gemessen. Während die Zahlen im oberen Teil sich nur auf die Bevölkerungsteile bezogen haben, die tatsächlich auch zur Schule oder Arbeit unterwegs gewesen sind, operiert diese Statistik mit dem Median, der, ohne eine bestimmte Kohorte weiter aufzuschlüsseln nach Pendlern und Nicht-Pendlern, absolute Mittelwerte angibt. Konsequenterweise sind die folgenden Zeitangaben also niedriger und verschieben die Perspektive auf ein anderes Niveau. Laut der Umfrage zur Lage der Nation standen 1990 61,7 Millionen Japaner in einem Berufsverhältnis, von denen 80,9 % zur Pendlergemeinde zu zählen sind. 20 Jahre vorher konnten noch 37,2% einem Arbeitsverhältnis im Bereich der eigenen vier Wände nachgehen. Diese Zahlen bestätigen also die Annahme, die sich aus den NHK-Daten ableiten ließ.

Einem landesweiten Durchschnitt von 31 Minuten standen vor allem die im Großraum Tôkyô versammelten Nachbarpräfekturen mit überdurchschnittlich hohen Reisezeiten gegenüber (Kanagawa 45, Chiba 44, Saitama 43, Tokyo 40, Ibaraki 30). Ebenfalls auffallend hohe Werte häufen sich in der Kinki-Region: Nara (44), Osaka (37), Hyôgo (35), Kyôto (32), Shiga (30). Die Verteilung korreliert weitenteils mit den Werten für berufstätige Haushaltsvorstände, die der "Housing Survey of Japan" des Amtes für Statistik ermittelt hat, und in diesen Daten kann man auch die Stabilität der präfekturalen Unterschiede, zumindest während der letzten 15 Jahre, beobachten. Interessanterweise sind die Präfekturen mit den höchsten Pendleranteilen auch diejenigen, deren Bewohner am ehesten lange Fahrtzeiten gewohnt sind.

Besondere Veränderungen ergeben sich für die tägliche Mobilität im innerpräfekturalen Pendeln: Während der Anteil der Arbeitnehmer, die innerhalb der Stadt ihren Arbeitsplatz aufsuchen, nur geringfügig von 39,1 auf 42,3% anstieg, ist der Anteil an innerpräfekturalen Pendlern (von 19,1 auf 30,9%) und zwischenpräfekturalen Pendlern (4,6 auf 7,8%) deutlich gewachsen. Präfekturen mit der höchsten inner- bzw. zwischenpräfekturalen Arbeits-(Schul-)Mobilität sind Saitama (57,7%), Nara (56,1%) und Chiba (53,1%), etwas abgeschlagen folgt an vierter Stelle Kanagawa (45,4%). Die Sogwirkung der Ballungszentren in Kantô und Kinki verdeutlicht vor allem die statistische Konzentration auf das Pendeln über die Präfekturgrenzen hinweg: Raten von über 20 Prozent ergeben sich für Nara (33,1%), Saitama (31,1%), Chiba

(29,1%) und Kanagawa (23,6%).

Landesweit ist das liebste Verkehrsmittel der Pendler das Privatauto, mit dem etwa 40% aller Fahrten unternommen werden. Der überwiegende Zugriff auf das Privatfahrzeug dürfte dem öffentlichen Nahverkehr in Sachen Netzgestaltung und Preispolitik einige Denkaufgaben mit auf den Weg geben. Auffallend wenig kommen die Privatautos allerdings in der Stadt Tokyo (13,4%) und auch im Großraum Tokyo (13,4%) zum Einsatz, wo die öffentlichen Schienensysteme nahezu zwei Drittel des täglichen Berufsverkehrsaufkommens transportieren (landesweit: 31,4%). Interessant ist der Vergleich dieser Daten von 1990 mit dem Zeitraum von 1970, obwohl die Vergleichbarkeit der Zahlen durch die unterschiedlichen Klassifikationsmethoden in diesen Jahren etwas fragwürdig ist, hier als Trendindikator aber ausreichen soll. Fahrten mit dem PKW haben sich verdoppelt, etwa im gleichen absoluten Ausmaß haben die Schienenträger zugelegt. Deutlich zurückgegangen ist übrigens der Anteil der Pendler, die ihren Schul- oder Arbeitsweg zu Fuß zurücklegen konnten (von 18,7% auf 9,6%), während Fahrrad und Bus an öffentlicher Akzeptanz gewonnen haben. Offensichtlich sind jedoch die Auswirkungen der Konzentration von Bürokratie und Geschäftswelt im Stadtzentrum auf den Rückgang an Wohnraum im Zentrum und der Zunahme von Pendlern aus den Nachbarpräfekturen nach Tokyo hinein.

Die Auslastung der Lokalzüge überschreitet in den Spitzenzeiten des Verkehrsaufkommens um das 1,3fache die Ausstattung der Fahrzeuge. Rush hours in Japan sind übrigens gegenwärtig am Morgen zwischen 7.00 Uhr und 8.30 Uhr mit absolutem Höhepunkt kurz vor acht, wenn etwa 30% der Berufstätigen und 40% der Schüler irgendwo zwischen Wohnung und Ziel unterwegs sind. Für den abendlichen Rückreiseverkehr lassen sich keine vergleichbaren Spitzenzeiten festhalten, da sich der Großteil an Heimfahrten ziemlich gleichmäßig auf einen längeren Zeitraum zwischen 16.00 und 20.00 Uhr verteilt. Der Trend zur Überbelastung von Kapazitäten macht sich seit den 80er Jahren auch in den Waggonen des Shinkansen bemerkbar. Mit den steigenden Grundstückspreisen ist der Wunsch nach Wohnungseigentum vielfach nur noch in den Randzonen realisierbar geworden, so daß die Bedeutung der Schnellverbindungen auf den Tōkaidō- und Jōetsu-Linien aufgewertet wurde. Im vergangenen Jahrzehnt hat sich die Anzahl der Arbeitspendler unter den Shinkansen-Passa-

gieren auf täglich 15.000 Fern- oder Schnellreisende versechzehnfacht. Etwas moderater erscheint der Zustrom unter den Schulpendlern, die sich auf 3.200 Pendler verachtfacht haben (Asahi Evening News, 15.11.1996).

Conclusio?

Eine Betrachtung der Fahrtzeiten und der Pendlergemeinde kann natürlich nicht in völliger Isolierung von anderen regulativen Faktoren des Alltags zu erklärenden Schlußbemerkungen kommen. Der rasante Anstieg von Fahrtzeiten und Pendlern unter den Jugendlichen, sobald sie die High school besuchen, wird mit der Bedeutung der richtigen Schule als Voraussetzung für die richtige Universität in den kollektiven Karriereplänen eine größere Rolle spielen als die höhere Verteilungsdichte von Junior High Schools. Solche Aussagen sind aber kaum tragbar auf Basis der hier untersuchten Daten und nur in Zusammenhang mit weiteren Vorurteile (oder Vorwissen) zur japanischen Gesellschaft zu treffen. Ähnliches gilt für die Erklärung der Konzentration von Spitzenzeiten für Studenten, wo zusätzlich zu den Karrieregedanken auch die Abwägung von Mietpreisen der Metropolen versus drei bis vier Stunden in den öffentlichen Verkehrsmitteln erklärende Funktion haben kann. Unbestreitbar ist die reproduzierende Wirkung dieses Erfahrungszusammenhangs: Wer als Jugendlicher bereits mit den quasi-natürlichen Unausweichlichkeiten des Pendler-Daseins in Berührung gekommen ist, wird auch als Erwachsener nicht oder allenfalls beschränkt die Notwendigkeit oder Sinnhaftigkeit der Pendlerzeiten in Frage stellen.

Der Wirtschaftswissenschaftler Koji Taira beschreibt die Konsequenzen des wirtschaftlichen und technologischen Vorwärtssprung der 80er Jahre als Zementierung von Ungleichheitsverhältnissen: "Diese Ungleichheit [... von Grundbesitz und Kapitalverteilung ...] wurde begleitet von einer Rekonzentration sowohl von Bevölkerung als auch von ökonomischen Ressourcen in den Metropolen, besonders im Raum Tōkyō. Für die japanischen Stadtbewohner ist die Distanz zwischen Heim und Arbeitsstätte gewachsen, und Pendeln erfordert einen hohen Zeitaufwand zusätzlich zur Arbeitszeit, die unverändert an der Spitze aller entwickelten Staaten steht" (Taira 1993: 185). Auch wenn dieses Urteil zum Zeitpunkt seiner Publizierung nicht mehr ganz korrekt den Sachverhalt trifft - so arbeiten mittlerweile Amerikaner im Jahresschnitt einige Stunden mehr als Japaner -, so läßt sich doch folgendes Fazit festhal-

ten: Auch wenn die volkswirtschaftlichen und psychosozialen Belastungen der Pendlerzeiten in den 70er Jahren als ein politisches Handlungsfeld erkannt wurden, so zeigen die Entwicklungen der folgenden zwei Jahrzehnte, daß trotz allem Verbesserungsbedarf und etwaigen Programmen keine grundsätzlichen Verbesserungen erreicht wurden. Welche politischen und ökonomischen Faktoren diesen in den Weg traten, kann hier nicht diskutiert werden, aber wird sich in der weiteren Analyse von Wohnungsbau, Arbeitszeit oder Städteplanung wieder zur Debatte stellen.

Wie schneiden die "berühmten" japanischen Pendelzeiten übrigens im internationalen Vergleich ab? Die allgemeine Mobilität 1990 (55 Minuten) nimmt im Vergleich zu Kanada (69 Min.), USA (74 Min.), England (76 Min.), Niederlande (74 Min.), Dänemark (63 Min.) und Finnland (68 Min.) deutlich weniger Zeit in Anspruch, was in erster Linie an der geringen Bewegungsfrequenz der Japanerinnen ohne Beschäftigungsverhältnis und dem schwachen Anteil an Reisen ohne arbeits- oder schulspezifische Dimensionen liegt. In reinen Pendelzeiten liegt Japan an der Spitze: 36 Minuten der Erwachsenen verglichen zu den erwach-

senen Nordamerikanern mit 26 Minuten auf Platz 2, Kanada mit 26 Minuten auf Rang 3 und den europäischen Nationen um 24 Minuten auf den folgenden Rängen; mit Abstand das Schlußlicht sind die Niederlande mit 19 Minuten (NHK 1994).

[W.M., Pendler: 110 min/T.]

¹*Herald Tribune*, 15. August 1996

Literaturhinweise:

- Fujita Minezō (1995): *Jinkō rankingu. Dêta de yomu kokusei chôsa*. Tôkyô: Ôzôrashô Insatsu-kyoku
- Linhart, Sepp (1986): "Gesellschaftlicher Wandel im Spiegel der Weißbücher über das Leben des Volkes", in ders. (Hrsg.): *40 Jahre modernes Japan. Politik, Wirtschaft, Gesellschaft*. Wien, Literas, 155-176
- Nihon Hôsô Kyôkai Hôsô Yoron Chôsajo (1975; 1985; 1995): *Kokumin seikatsu jikan chôsa. Shôwa 50 nendo [60 nendo; Heisei 7 nendo]*. Tôkyô: Nihon Hôsô Shuppan Kyôkai
- NHK Broadcasting Culture Research Institute (1994): *Cross national comparison of Japanese time use*. Tôkyô: NHK Broadcasting Culture Research Institute
- Taira Koji (1993): "Dialectics of economic growth, national power, and distributive struggles", in Andrew Gordon (Hrsg.): *Postwar Japan as history*. Berkeley and Los Angeles: University of California Press, 167-186