

Strukturen und Probleme



M 2.57
Tokyo –
metropolitan
bis zum Horizont,
mit 33 Mio. Ew.
(2002) die größte
Metropolregion
der Welt

Räumliche Konzentration

Nirgendwo ist die großflächige *Bevölkerungsdichte* so hoch wie in Japan, wobei die Statistiken mit ihren Durchschnittswerten das Gedrängel in den *Metropolregionen* noch verschleiern.

Metropolregionen (vgl. M 2.21 auf S. 40)

Ursachen für die enorme Bevölkerungskonzentration in Japan sind die allgemeine Raumknappheit und die hohe Attraktivität der Wirtschaftszentren.

Allen voran steht Tokyo, die Landeshauptstadt, seit Jahrzehnten mit der Bedeutung einer Weltstadt. Gegenwärtig erfüllen drei Städte die Bezeichnung „*Global City*“: New York, London und Tokyo. Ihr Rang bemisst sich nach der Anzahl an niedergelassenen Weltunternehmen und der Hochrangigkeit von Dienstleistungen, die angeboten werden (Börsen, Versicherungen, Unternehmens- und Anlageberatung etc.). Sie werden als Kommandozentralen der globalisierten Wirtschaft beschrieben, als Schlüsselstandorte quartärer Serviceleistungen, als Knotenpunkte globaler Netzwerke der Information und Innovation (vgl. S. 174 – 175 mit M 4.56).

Ballungsgebiet	darin enthaltene Städte	Ew. (Mio.)	Anteil an der Gesamtbevölkerung Japans (%)
Kanto-Region*	Tokyo, Yokohama, Kawasaki, Chiba, Omiya, Urawa, Funabashi, Fujisawa, Yokusuka u. a.	rd. 44,0	rd. 36,0
Kinki-Region*	Osaka, Kobe, Kyoto, Wakayama, Nara, Otsu, Amagasaki	rd. 14,5	rd. 12,0
Nagoya-Region*	Nagoya, Gifu, Toyota, Okazaki, Yokkaichi	3,7	3,0
Fukuoka	Kita Kyushu, Fukuoka, Shimonoseki, Tosu	4,92	4,0
Sapporo	Sapporo, Tomokomai, Otaru	2,4	rd. 2,0
Hiroshima	Hiroshima, Kure, Iwakuni	1,5	1,2
Summe		rd. 71,0	rd. 56,0

M 2.58
Die Metropolregionen* Japans und weitere bedeutende Agglomerationsräume zur Jahrtausendwende in Zahlen

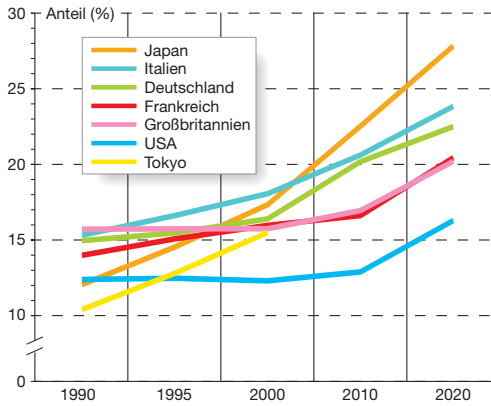
Nach <http://www.tabibito.de/tokyoba.html>

Tokio – „Last und Lust“ einer Global City

Tokyo ist Japans größte Stadt und Regierungssitz. Es besteht aus 23 Stadtbezirken mit ca. 8 Mio. Einwohnern. Die *Tokyo Metropolitan Area* expandiert durch *Suburbanisierung* unaufhörlich in die umgebenden Präfekturen und ist gegenwärtig Lebensraum von ca. 44 Mio. Menschen. Tokyos Siedlungsstruktur ist großräumig monozentrisch. Verkehrsinfrastruktur und Pendler sind auf den Kern der Hauptstadt ausgerichtet. Dieser allerdings ist in sich polyzentrisch strukturiert. Zahlreiche bedeutende innerstädtische Bahnhöfe verknüpfen das Nahverkehrsnetz mit dem Fernverkehrsnetz des Hochgeschwindigkeitszuges Shinkansen, einem der leistungsfähigsten Verkehrssysteme der Welt. Tokyo ist das absolute Oberzentrum Japans und ein Zentrum der Weltwirtschaft: Auf 4% der Landesfläche wohnen hier 26% der Bevölkerung, die 32% des Bruttosozialproduktes erwirtschaften. Hier studieren 41% der japanischen Studenten und arbeiten 46% aller in der Forschung Tätigen. 59% der japanischen Konzerne haben in Tokyo ihre Hauptverwaltung und 89% aller in Japan vertretenen ausländischen Firmen sind mit Büroflächen präsent.

Biografie einer „Global City“. Die Bedeutung Tokyos für Japan setzt erst um 1600 ein, als der *Tokugawa Shogun* unmittelbar nach der Reichseinigung seinen Herrschaftssitz in das damalige Edo verlegt. Bereits wenige Jahre später erreicht

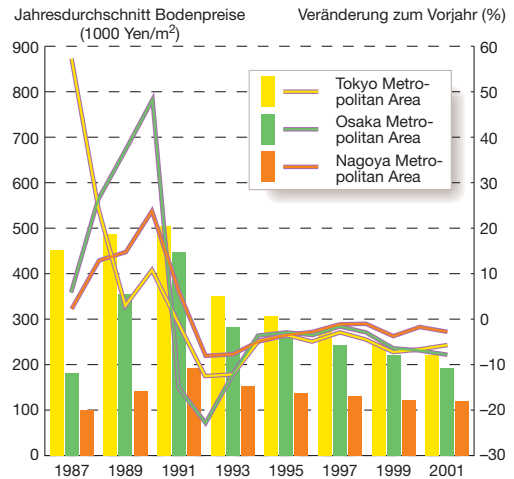
die Einwohnerzahl fast schlagartig die Millionengrenze. Mit Beginn der Industrialisierung um 1850 sind Industrie- und Stadtentwicklung nicht mehr zu trennen, wird die Stadtregion durch Bauten und funktionale Forderungen der Industrie geprägt. 1868 macht der japanische Kaiser (*Tenno*) Tokyo zur Hauptstadt seines streng zentralistisch regierten Reiches. 1910 hat die Stadt 2 Mio. Ew. Das schwere *Erdbeben* von 1923 (140 000 Tote) und die Bombenangriffe im Zweiten Weltkrieg (200 000 Tote) zerstören durch Flächenbrände große Teile der hölzernen Bausubstanz. Die Kriegswirtschaft ab 1937 und der Wiederaufbau der 1950er Jahre bringen starke Impulse für die Stadtentwicklung. Seitdem expandiert Tokyo in alle Richtungen des Raumes: ins Um- und Hinterland, ins Meer hinaus (*Umetate-chi*, 280 km² – vgl. S. 70), in den Luftraum (Hochbauten – M 2.57 und M 2.60) und in die Tiefe („*Geospace*“, ab 50 m Tiefe). Der Ballungsraum Tokyo ist Japans größte Industrieagglomeration mit gewaltigen Industriekomplexen auf Neuland in der Tokyo-Bucht. In der nachindustriellen Wirtschaft lösen sich Unternehmen auf in flexible Netzwerke mit globaler Orientierung, was auch ihre räumliche Entwicklung verändert. Einzelne Unternehmensbereiche werden selbstständige operative Geschäftseinheiten mit Konzentration auf ihre Kernkompetenzen, wie Produktion, Marketing oder Logistik. Sie fusionieren mit ausländischen Partnern, gründen *Joint Ventures* und betreiben *Outsourcing*.



M 2.61 Lebenserwartungen im internationalen Vergleich (Anteil der >65-jährigen an der Gesamtbevölkerung)

M 2.61 nach: <http://jin.jcic.or.jp/stat/stats/01CEN2C.html>

M 2.62 nach <http://www.stat.go.jp/english/data/nenkan/1431-15.htm>



M 2.62 Veränderung der Bodenpreise in den drei größten japanischen Metropolregionen (Säulen: absolut; Kurven: Veränderung)

Die global-räumliche Dynamik der transnationalen Unternehmen bestimmt auch die städtische Entwicklung von Tokyo. Der ungebrochene Drang zur Konzentration auf engstem Raum in der Hauptstadt hat auch psychologische Hintergründe. In der Geschäftswelt sind es Prestigedenken und Führungsvorteile durch die besonders in Japan gepflegten „Face-to-face“-Kontakte zur Informationsbeschaffung, Entscheidungsfindung und die berufliche Karriere (jinmyaku!; vgl. S. 60–61). Für die Masse der Bevölkerung sind es das unvergleichlich hohe Angebot an Ausbildungs- und Arbeitsplätzen, Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten. Japans Einwohner haben heute und für die nahe Zukunft die höchste mittlere Lebenserwartung (M 2.61; vgl. a. S. 54), ein Erfolg auch der ausgezeichneten medizinischen Versorgung in der Metropole.

Für die Vorteile der Agglomeration müssen andererseits schwere Belastungen in Kauf genommen werden. So sind die japanischen Städte Osaka und Tokyo die teuersten Orte der Welt. Es kostete im Extremfall 2002 in Tokyo eine Taxifahrt vom Flughafen ins Stadtzentrum umgerechnet 261 Euro und für ein Zwei-Gänge-Menü für zwei Personen mussten rund 210 Euro bezahlt werden. In der Phase der „Bubble-Economy“ erreichten die Bodenpreise im Zentrum Tokyos Extremwerte von 500 000 US-\$/m². Damit waren die 581 km²

Tokyos so teuer wie der Rest Japans (377 819 km²). Ein wesentlicher Effekt der Wirtschaftskrise seit 1991/92 sind die vor allem auch in den Metropolen sinkenden Bodenpreise (M 2.62). Für viele ist Baugrund auch heute noch unerschwinglich. Die Quadratmeterpreise liegen in den Metropolitan Areas noch immer zwischen umgerechnet 1 000 und 1 500 US-\$. Auch die Baukosten sind enorm. Jährlich werden in Japan ca. 1,25 Mio. Häuser gebaut. 90 % der Einfamilienhäuser liefern Multis wie Mitsubishi, Toyota oder Panasonic im so genannten Western Style. Das sind Baukasten-Fertighäuser (M 2.63) mit einfachen Grundrissen, meist in Würfelform, die im Meterabstand an den Suburb-Straßen aufgereiht werden (M 2.63).

→ Im weltweit größten Ballungsraum Tokyo sind die Agglomerations-Nachteile dermaßen gravierend, dass von ihnen erhebliche dezentralisierende Wirkungen ausgehen müssten. Diese sind jedoch im Hinblick auf die Metropolitanregion Tokyo bisher nicht wahrnehmbar ... Bei näherem Hinsehen relativiert sich die Leidensfähigkeit der Millionen-Masse „kleiner“ Akteure durch die – bewusste oder unbewusste – Erfahrung, dass im Saldo die Agglomerations-Vorteile letztlich überwiegen. Die Teilhabe am weltstädtischen Leben mit seinen faszinierenden Möglich-

haben zu einer Diskussion über *Dezentralisierung* durch Verlagerung von Hauptstadtfunktionen geführt und inzwischen konkrete Planungsformen angenommen. So sind z. B. die Internationalen Flughäfen von Osaka und Nagoya (vgl. S. 71), beide auf *Umetate-chi* errichtet, Ansätze zur Entlastung Tokyos als Oberzentrum. Eine solche Umorientierung im Luftverkehr ist besonders wichtig für die Ansiedlung von *High-Tech-Branchen*.

→ Am 14. 12. 1995 schlug ein Regierungsausschuss angesichts des Verlagerungsprojekts vor, dass die neue Hauptstadt zwischen 60 und 300 Kilometern von Tokyo – oder ein bis zwei Fahrstunden mit dem Zug – liegen sollte. Es wurden noch einige zusätzliche Bedingungen aufgeführt. Ein internationaler Flughafen mit Direktflügen nach den USA und Europa sollte in einer Fahrzeit von höchstens 40 Minuten erreichbar sein, gleichzeitig sollte die neue Hauptstadt aber nicht zu nahe an anderen großen Städten liegen. Das Gutachten forderte, dass sie in einem Gebiet mit einer ausreichenden Wasserversorgung errichtet werden und ein starkes Erdbeben heil überstehen sollte. Die Empfehlung ging dahin, den Bau der neuen Hauptstadt vor dem Ende des Jahrhunderts zu beginnen, sodass man im Jahre 2010 die ersten Sitzungen im neuen Parlamentsgebäude abhalten kann. Da man die Kosten für den Bau auf 14 Billionen Yen ansetzte, sind einige Kommunen ganz gierig darauf, die Hauptstadt in ihrer Stadt anzusiedeln.

Aus: <http://www.heise.de/tp/deutsch/special/sam/6011/2.html>

keiten für Beruf und Aufstieg, Begegnungen und Geselligkeit, Lebensgenuss und Zerstreuung bedeuten summa summarum: mehr „Lust“ als „Last“.

Winfried Flüchter: *Tokyo quo vadis*. Auf: <http://www.uni-duis-burg.de/Institute/OAWISS/download/doc/paper15.pdf>

Die unipolare Konzentration des Landes auf die Hauptstadt birgt für Japan aber auch Risiken in noch ganz anderer Hinsicht. So befürchtet man eine „Vereinödung der Kultur“ durch „*Vertokyoisierung* des Landes“. Was passiert im Falle einer Zerstörung Tokyos durch ein großes *Erdbeben*? Schlagartig wären die Schaltzentralen der Macht außer Funktion. Solche Überlegungen

2.27 Erklären Sie am Beispiel Tokyos den Zusammenhang zwischen räumlicher Konzentration und Verflechtung.

2.28 Erklären Sie die unipolare Konzentration Japans auf seine Hauptstadt Tokyo.

2.29 Nennen Sie Vor- und Nachteile räumlicher Konzentration in den Metropolregionen.

2.30 Beschreiben Sie die funktionale Bedeutung Tokyos für Japan.

2.31 Diskutieren Sie Notwendigkeit und Folgen einer Verlagerung von Hauptstadtfunktionen von Tokyo in andere japanische Städte. Berücksichtigen Sie dabei auch das Verlagerungsprojekt eines japanischen Regierungsausschusses (Quellentext auf dieser Buchseite).

2.32 Nennen Sie allgemeine Ursachen für die Entstehung von Metropolregionen in Japan.

2.33 Beurteilen Sie die Auswirkungen einer Dezentralisierung der Funktionen Tokyos für Japan.

Teleports. Die Entwicklung der großen Städte wird allgemein stark beeinflusst vom Standortwettbewerb um Unternehmen und Investoren. Dabei spielen der Aufbau lokaler, regionaler, nationaler und globaler Kommunikationssysteme und deren Vernetzung eine immer größere Rolle. Informiert sein über die neuesten Entwicklungen und Fühlung halten mit den Entwicklungszentren ist gerade für *High-Tech-Branchen* von größter Bedeutung. Die telekommunikative Erreichbarkeit auf allen Distanzen ist daher ein Standortvorteil, der die Attraktivität einer Stadt maßgeblich mitbestimmt. Nach dem Vorbild der Wissenschafts- und Technologiestädte, wie z. B. Tsukuba, werden Japans Großstädte technisch aufgerüstet, etwa mit Verkehrsleitsystemen und Telekommunikationsnetzen. Eines der neuen Entwicklungskonzepte dieser „intelligenten Städte“ ist der so genannte Teleport.

In New York entstanden, wurde das Teleport-Konzept rasch auch für andere Metropolen attraktiv. Eindeutig definiert ist der Begriff Teleport allerdings noch nicht. Er steht heute für ganz unterschiedliche Organisationsformen, die komplexe Serviceleistungen unterschiedlichster Art anbieten, wie z. B. die gleichzeitige Bereitstellung von Büroräumen, Lagerflächen oder auch Wohnraum mit der entsprechenden telekommunikativen Vernetzung. Der Osaka-Teleport (M 2.74) z. B. bietet mit mehreren großen Parabol-Antennen eine zuverlässige 24-stündige nationale und globale Telekommunikation über Satellit an. Teleports werden von eigenen Betreibergesellschaften verwaltet. Die Träger können Kommunen, private Unternehmen und – wie in Japan –

verschiedene Ministerien sein. Die privaten Teleports konzentrieren sich in den Zentren, während Japans Raumordner versuchen auch auf diese Entwicklung zur Entlastung der *Metropolregionen* Einfluss zu nehmen, indem sie Teleports in peripheren Regionen mit öffentlichen Mitteln fördern.

2.36 Berechnen Sie, nach welcher Zeit die drei in Nagoya im Einsatz befindlichen Großpumpen die Flughafen-Insel aufgefüllt haben werden (pausenloser Betrieb vorausgesetzt).

2.37 Diskutieren Sie Vor- und Nachteile einer Industrieansiedlung auf Neuland für alle beteiligten und tangierten Bevölkerungsgruppen.

2.38 Nennen Sie Ursachen für das starke Wachstum der Küstenmetropolen Tokyo, Osaka, Nagoya.

2.39 Beschreiben Sie Ursachen, Ziele und Wirkungen des „Ersten und Zweiten Plans zur Entwicklung des ganzen Landes“.

2.40 Erläutern Sie den grundsätzlichen Wandel in Japans Raumordnungspolitik zwischen dem „Zweiten“ und „Dritten Plan zur Entwicklung des ganzen Landes“.

2.41 Diskutieren Sie Ursachen für das teilweise Scheitern des Technopolis-Konzepts.

2.42 Ermitteln Sie Unterschiede und Gemeinsamkeiten bei den raumordnerischen Maßnahmen der japanischen Regierung in den verschiedenen Phasen der Industrialisierung.

2.43 Diskutieren Sie die Wirkungen von Researchpark und Teleport für die künftige Entwicklung der japanischen Industrie.

2.44 Vergleichen Sie die Entwicklung von Verkehrsnetzen wie Straße und Schiene mit derjenigen von Kommunikationssystemen.

M 2.74 Satellitenkommunikation vom Osaka-Teleport aus

Nach www.omp.co.jp/english/service/sat4.html

