

東京 TOKIO

Alles in Ordnung

In der größten Stadt der
Welt findet jeder seinen
Platz. Auch der Müll.

Text: Christoph Neidhart

Knie pres-
sen sich
gegen
Kinfuns Schenkel,
die Kante einer Map-
pe rammt sich in seine
Rippen. Die Tozai-S-
Bahn ist voll, aber noch im-
mer drücken Leute rein. Ganz
still. Viele haben Kopfhörer aufgesetzt,
einige versuchen zu lesen. Wer einen Sitzplatz
hat, tut, als schlafe er.

Jeden Morgen das Gleiche. Eingeklemmt
zwischen fremden Menschen steckt Kinfun,
27-jähriger Doktor der Mathematik, eine
halbe Stunde im Zug der Tozai-Linie. Dann
steigt er um, fährt weitere zwanzig Minuten
mit der Hibiya-U-Bahn. Abends geht es den
gleichen Weg zurück.

In Groß-Tokio leben mehr Menschen als in
Kanada, zehnmal so viele wie in Berlin. Die
Stadt selbst hat zwölf Millionen Einwohner;
die Agglomeration, zu der vier weitere Mil-
lionenstädte gehören, 35 Millionen. Damit ist
Tokio die größte Megacity der Welt. Von Ost
nach West dehnt sich das Häusermeer über
fast 100 Kilometer aus.

Ein Zentrum hat dieses Häusermeer nicht,
sondern mehrere, sehr verschiedene: die
hochnäsige Ginza, die teuerste Einkaufsstraße

der Welt; das schnelle Shin-
juku, wo alles
käuflich ist; das
junge schnippi-
sche Shibuya; das
ein wenig altbackene
Viertel um Ueno mit den
großen Museen; Ikebukuro,
eher provinziell und proletarisch;

Roppongi, das Viertel des neuen Geldes; und
Shinagawa, eine Absteige des globalen Dorfes.
Dazwischen erstreckt sich ein Meer kleiner
Einfamilienhäuser mit winzigen Gärten und
Blocks mit engen Wohnungen. Gemeinsam
ist allen Stadtteilen, dass ihre Bewohner sie
fast kleinlich sauber halten.

Die Tozai-Linie, mit der Kinfun zur Arbeit
fährt, führt vom östlichen Vorort Funabashi,
einer Stadt mit 580 000 Einwohnern, unter
Tokio hindurch nach Westen: Außerhalb der
Stadt ist sie eine S-Bahn, innerhalb gehört
sie zum U-Bahn-Netz. Die Tozai-Linie ist
morgens zwischen 7.50 Uhr und 8.50 Uhr
zu 197 Prozent ausgelastet; es fahren also
doppelt so viele Passagiere mit den Zügen
wie eigentlich maximal vorgesehen. Die To-
kioter Metro transportiert täglich fast sechs
Millionen Menschen; dazu kommen die Pas-
sagiere von Privat- und S-Bahnen.





Straßenszenen im Tōkioter Stadtviertel Shinjuku, in dem auch der Bahnhof Shinjuku liegt: der Bahnhof mit dem weltweit höchsten Passagieraufkommen.





Links: Flugzeug im Landeanflug auf den Flughafen Tokio-Narita. Unten: Blick auf die Akasaka-Kreuzung der Tokioter Stadtautobahn.

Zur Hauptverkehrszeit schubsen und quetschen sich die Menschen durch die Masse, aber niemand schimpft. Einige Bahnhöfe sind Shopping-Center, in denen man erst nach Passieren der Ticketschranke einkaufen kann. In Shinjuku, dem verkehrsreichsten Bahnhof der Welt, an dem Linien vier verschiedener Bahngesellschaften aufeinandertreffen, steigen täglich bis zu vier Millionen Passagiere ein, aus oder um. Dennoch ist der Bahnhof blitzsauber, es liegen keine Papierchen am Boden, keine Essensreste, keine Zigarettenkippen. Und das, obwohl es seit den Anschlägen vom 11. September 2001 aus Sicherheitsgründen kaum mehr Mülleimer gibt. Die Japaner haben gelernt, ihren Abfall dorthin mitzunehmen, wo sie ihn geordnet entsorgen können und getrennt: in brennbar / abbaubar, unbrennbar, Flaschen, Dosen, Zeitungen. Oft nehmen die Tokioter ihren Müll einfach wieder nach Hause. Groß-Tokio produziert jährlich 15 Millionen Tonnen Müll. Der wird verbrannt oder zu künstlichen Inseln in der Bucht von Tokio aufgeschüttet. Japan ist die zweitgrößte Wirtschaftsmacht der Welt, Tokio ihr Zentrum. Dennoch ist die Luftbelastung mit Feinstaub gering oder moderat; nur ein Drittel aller Fahrten im Großraum Tokio geschehen mit Pkw, in Tokio selbst gar nur ein Fünftel. 15 Milliarden Bewegungen jährlich geschehen mit dem öffentlichen Verkehr, über anderthalbmal so viele wie in den USA im ganzen Land. Mit S- und U-Bahnen kommt man in Tokio immer schneller voran als mit dem Auto.

Japans Bevölkerung schrumpft, in den Bergen und an der Küste verrotten verlassene Dörfer, in anderen leben nur noch alte Leute. Tokio dagegen wächst, die jungen Japaner wollen in die Metropole. Nicht nur, weil sie auf dem Land keine Arbeit finden. Auch weil es dort langweilig sei und die Freunde ebenfalls nach Tokio gehen.

Auch Kinfun ist zugewandert: als Doktorand aus Hongkong. Zu Beginn gehörte ein Zimmer im Studentenwohnheim zum Stipendium. Von dort war die Fahrt ins Forschungsinstitut erträglicher. Die Ringlinie der S-Bahn, mit der er zur Arbeit fuhr, hat ihre Wagen jüngst verbreitert, in der Hauptverkehrszeit bleiben die Sitzbänke hochgeklappt. Das verschafft den 3,6 Millionen Fahrgästen täglich etwas Luft. Kinfun wagt in den vollen Zügen ohnehin nicht, sich hinzusetzen. „Obwohl niemand etwas sagt“, fühle er die Missbilligung der

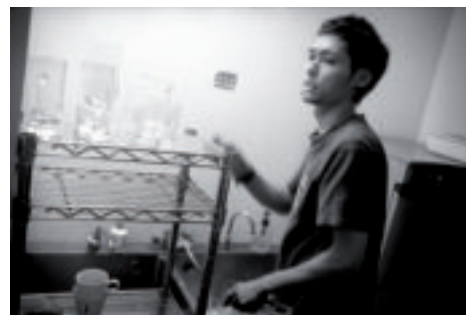
Obasan und Ojisan, Tanten und Onkel. „So geht es fast allen Jungen.“

Wenn Kinfun abends nach wieder einer Stunde Bahnfahrt in sein winziges Studio zurückkehrt, isst er zuvor am Bahnhof eine Schale Nudeln, kauft sich eine Box Sushi oder ein Fertiggericht, manchmal kocht er auch. „Für mehr bin ich zu müde“, sagt er. Von den spannenden Seiten der Megacity hat er nichts, er geht nicht ins Kino, zu Konzerten, ins Museum oder zu Sportveranstaltungen. Erst recht nicht in die Kneipe. Die Wege sind einfach zu weit. „Hätte ich mehr Zeit, ich würde sie zu Hause verbringen“, so Kinfun. „Mit Lesen und Chatten.“ Treffen kann er seine Freunde nur am Wochenende, zum Beispiel zum Karaoke. Werktags bleibt er per SMS und übers Internet mit ihnen in Kontakt. Dennoch, sagt er, lebe er gern in Tokio. „Ich habe einen tollen Job. Im akademischen Leben sind die Hierarchien nicht so starr wie im Business.“ Und in Tokio funktioniere alles so gut, „die Umwelt ist gesund, die Stadt sauber, auch die Luft“. Das Leben sei angenehmer, wenn die Leute wie in Tokio die Regeln befolgten und ordentlich seien. „Außerdem ist Tokio sicher, du musst keine Angst haben, dass jemand dir den Geldbeutel klagt.“

Umgekehrt hat er ein schlechtes Gewissen, wenn er den Müll einmal nicht korrekt sor-

tiert. Papierchen wegzwerfen wage er schon gar nicht. Der Einwand, Sauberkeit und gute Luft seien Qualitäten, die man von einer Metropole dieser Größe nicht erwarte, überrascht ihn. Darüber hat er noch nie nachgedacht. Im Westen sehen viele im Recht auf Unordnung eine Freiheit. „So ist es ja nicht“, sagt Kinfun. Aber wenn sich die Menschen jeden Tag im Zug schubsen und stoßen und sogar boxen, ist das auch nicht ordentlich. „Alle wissen, der Einzelne kann dafür nichts“, wehrt Kinfun ab. „Ich glaube, das Stoßen gehört längst zu den Regeln.“

Auch Natsuko Mamiya kommt mit dem Zug aus einem Vorort, allerdings später, wenn die Bahn nicht mehr so voll ist. Weil immer wieder Frauen im Gedränge belastigt werden, gibt es in den S-Bahn-Zügen in den Spitzenzeiten Wagen nur für Frauen. Mamiya, wie sich die 27-jährige Natsuko rufen lässt, wohnt bei ihren Eltern. Ihre Tage verbringt sie auf den Straßen von Tokio. Mit ihrer Kamera streunt sie durch den Modebezirk Omotesando, wo der internationale Architekten-Jetset den großen Marken wie Prada, Tod's, Louis Vuitton, Dior oder Armani Modetempel hingestellt hat. Auch in Harajuku hängt sie rum; und in Shibuya, dem Zentrum der Jugendmode. Das ist ihr Job. Tokio ist eine wichtige Modemetropole, hier werden Trends gemacht.



Oben: Der 25-jährige Shunsuke ist ein sogenannter „freeter“. Seine Eltern halten das für ein Schimpfwort. Unten: Parkplatzlift vor einem Privathaus in Tokio: Parkplätze sind rar.



Mitte: Die Tokioter Trendfotografin Natsuko Mamiya. Links und rechts von ihr: von Mamiya fotografierte Beispiele für „oshare“ Mode.





Links: Regentag im Mode- und Einkaufsviertel Shibuya. Oben: Habseligkeiten von Obdachlosen, die tagsüber fein säuberlich verschmurt am Rand vieler Parkanlagen lagern.

Mamy wird von Experten als Trendsetterin gesehen. Mamy sucht Leute, die sie „total oshare“ findet. „Oshare“ steht für hübsch, süß, cool, modisch. Oder, wie Mamy sagt: „Die Kombination muss stimmen. Nur wenn Persönlichkeit, Gefühle und Kleider zusammengehen, ist jemand oshare.“ Oshare könne man in Markenkleidern sein oder in Klammotten aus dem Secondhandshop. Mamy hält Ausschau nach Leuten in Straßenmode, die sie überzeugen. Findet sie jemanden total oshare, spricht sie die Person an. Und macht auf der Stelle ihre Fotos. Die Straße ist ihr Studio; sauber genug ist sie allemal. „Wenn ich zögere, dann sind die Leute meist nicht gut genug.“ Fünf Tage pro Woche wandert sie fünf Stunden in den Straßen herum. Manchmal, ohne ein einziges Bild zu machen. „Weil niemand genügend oshare war.“

Die Mode, die sie fotografiert, ist eher verrückt, manchmal punkig, oft schräg, selten auch beinahe unauffällig. Und stets auf ihre Weise perfekt. Fast nur junge Leute. Das sei keine Absicht: „Aber der Anteil Älterer, die in Tokio gut angezogen sind, ist extrem gering.“ Wenn ihre Generation älter werde, dürfte sich das ändern. Von jenen, die sich für viel Geld von Kopf bis Fuß bei Armani, Gucci, Versace, Dior und den andern einkleiden, hält Mamy wenig: „Das sind Leute, die sich kaum für Mode interessieren, aber doch gut aussehen wollen. Sie kaufen Brands, dann können sie nicht viel falsch machen.“

Mamy arbeitet für *Fruits*, *Time* und *Street*, Modemagazine fast ohne Text. Neben den jungen Leuten, die selber oshare sein wollen, gehören

die Modeprofis zu ihren wichtigsten Lesern. Einige Abgebildete sind selber Designer, andere wollen es werden. Die Profis holen sich hier ihre Ideen. „Es ist schon vorgekommen, dass ich einen Mann fotografiert habe, und plötzlich sah man viele identisch gekleidete Männer auf der Straße.“

Tokio ist groß genug für viele Welten, die sich gegenseitig kaum wahrnehmen. Kinfun, modisch gekleidet, hat noch nie von Mamys Szene gehört, internationale Modeschöpfer indes beobachten sie genau. Von der Jazzszenen über Computernerds, Film-Geeks, Autofans – sie treffen sich mit fantastisch umgebauten Modellen jeweils samstagsnachts unter einer Autobahnbrücke auf einer künstlichen Insel vor Yokohama – Karaoke-sänger und Elvis-Presley-Imitatoren, aber auch Menschen, die Naziramsch sammeln, gibt es Hunderte sogenannter *otaku*, informeller Fan-

„Gemeinden“, die sich ihren Liebhabereien mit einer Radikalität widmen, wie man sie in Mitteleuropa kaum kennt. Die Wege dieser Gemeinden kreuzen sich höchstens in der S- und U-Bahn. Und beim Einkaufen.

Die Japaner waren immer sauber: Als der schwedische Arzt Carl Peter Thunberg vor gut 200 Jahren von Nagasaki ins heutige Tokio reiste, wunderte er sich, die Japaner würden täglich baden, die Städte seien sauber, es stinke nicht: Anders als in Europa spülte man hier in den Großstädten die menschlichen Exkrementen nicht in eine Kanalisation, man sammelte sie täglich ein, wie den Hausmüll. Das tägliche Bad ist bis heute Pflicht, wie in Deutschland das Zähneputzen. Selbst viele Obdachlose rasieren sich täglich, sind sauber gekleidet und trennen ihren Müll. Auch unter ihnen herrscht ein Gruppendruck zur Ordentlichkeit. In der Früh packen sie ihre

- 1 Einwohner 2005: 35,197 Mio. – Einwohner 2015 (Schätzung): 35,494 Mio.
- 2 Platz in der Liste der teuersten Städte der Welt 2007: 4 (München: 39, Moskau: 1)
- 3 Platz in der Liste der lebenswertesten Städte 2007: 35 (von 215, München: 8, Zürich: 1)
- 4 Tokio-Haneda: 2006 viertgrößter Flughafen der Welt (65,810 Mio. Passagiere / Frankfurt: 52,810 Mio., Platz 8)
- 5 Anteil am BIP Japans (Schätzung): 40 %
- 6 Zahl der Menschen, die beim letzten großen Erdbeben 1923 ums Leben kamen: 143 000
- 7 Szenario für ein kommendes starkes Beben: 5000 Tote; 180 000 Verletzte; 3,3 Mio. Evakuierte, Sachschäden in Höhe von 1 Billion US-\$
- 8 Wahrscheinlichkeit eines solchen Bebens in den nächsten
- 9 Tägliche Pendler im Großraum Tokio: 6,5 Mio.
- 10 Eine Dose Cola kostet 80 Cent
- 11 Mehr: www.bpb.de/megastaedte





Oben: Pendler in der U-Bahn. Jeden Tag strömen 6,5 Millionen Pendler in die Stadt.

Rechts: Blick auf das Einkaufs- und Restaurantviertel Ginza.



Habe in blaue Plastikplanen säuberlich zusammen, verschnüren sie zu riesigen Paketen. Dieser Hausrat steht tagsüber am Rande vieler Parks.

Ausländer wie Kinfun, die in Tokio leben, nehmen die Reinlichkeit bald an. Genau wie die Gewohnheit, sich abzugrenzen. Japaner schaffen für alles einen Rahmen. Und ignorieren, was nicht in diese Rahmen passt.

Bis 1991 wuchs Japans Wirtschaft so rasch wie heute jene Chinas, dann kam sie ins Stottern. Und hat sich davon bis heute nicht erholt. Die Lasten dieser Krise trägt die Provinz; und mehr noch die Jungen. Früher fand fast jeder Schul- oder Uni-Abgänger eine feste Stelle. Die behielt man auch, meist fürs Leben. Heute jobbt ein Drittel aller jungen Leute als sogenannte *arubatio*, das Wort leitet sich vom deutschen „Arbeiter“ ab. *Arubatio* sind unterbezahlte Teilzeitarbeiter, denen keine Sozialleistungen oder Jobsicherheit gewährt werden. Mit den *arubatio* verfügen die Firmen über eine Manövriermasse, die ihnen rasches Reagieren auf veränderte Bedingungen erlaubt. Nicht nur Supermärkte, 24-Stunden-Läden, Hotels, Restaurants, Nachtbars, Sex-clubs und Baufirmen heuern *arubatio* an, auch große, weltbekannte Konzerne.

Manch junge Japaner sperren sich gegen die starren Konventionen ihrer Gesellschaft. Sie verweigern den Überstunden- und Krawattenzwang, scheuen die strikte Hackordnung und die Pflicht-Sauftrouren mit dem Chef. Das Leben, finden sie, sollte mehr sein als Arbeit, Arbeitsweg und Schlaf. Sie wollen „frei“ sein. Und nennen sich deshalb *freeter*, nach

dem Englischen „free“. Ihre neue Freiheit ist freilich eine Selbsttäuschung. Sie zahlen einen hohen Preis dafür, wie der 25-jährige Tokioter Shunsuke allmählich merkt.

„Ich halte *freeter* nicht für ein Schimpfwort, meine Eltern schon“, sagt er. „Überhaupt die Alten. Wenn einer in der S-Bahn nicht aufsteht, ist er ein *freeter*.“ Er hatte die Nase voll von der Schule, verließ das teure Privatcollege, für das sein Vater seit dem Kindergarten bezahlt hatte. Entsprechend sauer reagierte dieser. Ein Jahr fuhr Shunsuke Lunchboxen aus, täglich von sieben bis drei auf den verstopften Straßen Tokios. „Fürchterlich.“ Abends kochte er in einer Kneipe noch Spaghetti. Dann ging er nach New York, wo er als Sushi-Koch ohne Arbeitsbewilligung arbeitete. Seine japanische Nationalität genügte als Qualifikation. Seit er aus Amerika zurück ist, jobbt er bei einer Neubaureinigung. Und abends wieder in einer Kneipe. Damit kommt er grade so durch. Renten- und Sozialbeiträge zahlt er genauso wenig wie eine Krankenversicherung, Steuern sowieso nicht.

Für Tokios Konsumangebote hat Shunsuke kein Geld. Auch keine Zeit. Zwischen Baureinigung und Kneipe kommt er gerade mal zum Musikhören. Gleichwohl sagt er, „für den Moment“ sei er zufrieden mit seinem *freeter*-Dasein. Aber er denkt immer öfter, es wäre schon gut, noch eine Schule zu machen, zum Beispiel Architekt zu werden. „Vielleicht brauche ich bloß etwas länger“, sagt er, „um erwachsen zu werden.“

Die zwanghafte Korrektheit der Japaner stört Shunsuke. „Wenn hier mehr Ausländer leben

würden, verstünden die Japaner, dass kein anderes Land so starr ist. Hier gibt es Regeln für alles. Warum darf man zum Beispiel in der S-Bahn nicht telefonieren? Japan ist eine Zwangsjacke.“ An die Regeln hält sich Shunsuke trotzdem auch. Seinen Müll sortiert er nach insgesamt acht Kategorien.



Jährlich benutzen etwa 2,85 Milliarden Fahrgäste die Tōkioter U-Bahn. 2005 wurden auf Tokios Straßen 91 561 Menschen bei Unfällen verletzt, 289 starben. Am häufigsten kracht es zwischen 8 und 10 Uhr sowie 16 und 18 Uhr. Selbstmörder werden auf Schildern gebeten, nicht zur Rushhour von einer Brücke zu springen – um den ohnehin zähl fließenden Verkehr nicht noch weiter zu behindern.