

KANTÖNLIGEIST IM GROSSFORMAT

Tokio ist das pulsierende Herz Japans. Diese Stadt spielt in vielerlei Hinsicht weltweit in der obersten Liga. Wie aber lässt sich in Tokio Velo fahren? Das sollte ein ausführlicher Selbstversuch zeigen.

Laurens van Rooijen,
Text und Fotos

Rund ums olympische
Dorf finden sich breite
Velowele.

Wer an Tokio und Verkehr denkt, hat Bilder von Menschenmassen vor Augen, die zur Stosszeit von weiss behandschuhten Angestellten der U-Bahn in bereits übervolle Wagen geschoben werden. Menschenmassen, die geduldig und meist in feinem Zwirn an grossen Kreuzungen warten – und diese wie Ameisen regelrecht fluten, sobald die Ampeln auf Grün schalten. In der Tat sind die Zahlen beeindruckend: Tokio selbst zählt über

9 Millionen Einwohner, und für die Metropolitanregion sind es gar 37,5 Millionen. Zahlen, die für Europäer kaum zu erfassen sind.

MODALSPILT VON 14 PROZENT FÜR VELO

Dazu kommt, dass kaum jemand in Tokio direkt am Arbeitsplatz wohnt, was zu einem regen Pendlerverkehr führt. So beträgt das tägliche Passagieraufkommen im Bahnhof Shinjuku fast 4 Millionen Menschen. Bezuglich des Modalsplits im Pendlerverkehr liegen nur Zahlen aus den Jahren 2008 und 2009 vor, aber grosse Verschiebungen sind aufgrund des knappen Raums nicht zu erwarten. In einer der grössten Städte der Welt entfallen nur 12 Prozent der Fahrten aufs Auto. Der bestens ausgebauten öffentlichen Verkehr deckt 51 Prozent ab, 23 Prozent der Wege werden zu Fuss bewältigt und immerhin 14 Prozent mit dem Velo.

Damit weist Tokio im Vergleich zu Zürich einen drei- bis viermal so hohen Veloanteil auf. Nachdem ich im Internet schon Videos von vollautomatisierten Velotiefgaragen gesehen hatte, wollte ich es genau wissen: Wie lässt sich in Tokio Velo fahren, und wie sieht es mit der Infrastruktur aus? Ein Interview mit einem Vertreter der Stadtverwaltung kam nicht zustande – wohl auch wegen der Sprachbarriere. Aber dafür erklärte sich mit dem Australier Byron Kidd ein wirbleriger Velolobbyist bereit, mir die Stadt aus der Veloerspektive zu zeigen. Kidd wohnt seit zwanzig Jahren in Tokio, arbeitet als Programmierer, ist verheiratet und hat zwei Töchter. Ein Auto hat er in Japan nie besessen.

VERSCHIEDENE VELOKONZEpte NEBENEINANDER

Seinen täglichen Weg zur Arbeit und zurück spult Byron Kidd auf einem seiner Vелos ab, und auf seinem Blog «Tokyo by Bike» hält er seine Beobachtungen und Erlebnisse fest. Dieser Arbeitsweg dient morgens um neun Uhr auch als Auftakt für unsere Tour of Tokyo, am Wohnort der Familie Kidd in Eifuku. Hier sind die Strassen schmal, und Hochhäuser sucht man vergeblich. Stattdessen hat der Vorort im Westen Tokios einen kleinstädtischen Charakter bewahrt, und mit dem Velo ist man auf den schmalen Strässchen bestens unterwegs. Blaue Piktogramme auf dem Strassenbelag weisen Velofahrenden den Weg.

Rund zwanzig Minuten lang folgen wir einem kleinen Fluss und den Gleisen der Metro, ehe wir auf eine breitere Strasse in Richtung des





Gewöhnungsbedürftig:
Velo- und Fussverkehr
auf dem rege genutzten
Trottoir.

Bahnhofs Shinjuku einbiegen. Statt auf kleinen Nebenstrassen sind wir nun auf einem blau eingefärbten, einen Meter breiten Streifen am linken Fahrbahnrand unterwegs – und müssen dabei immer wieder parkierte Fahrzeuge umkurven. Die sprichwörtliche Disziplin der Japaner kennt also auch ihre Grenzen. Eine Viertelstunde später endet der blaue Streifen und wir werden aufs breite Trottoir gelenkt. Eine bauliche Schranke zwischen Fußgängern und Velo sucht man vergeblich: Nur gelegentliche Markierungen und die farblich leicht abweichende Pflasterung weisen den Veloweg aus.

Während diese Art von Mischverkehr in anderen Städten zu konstantem Unfrieden führen würde, funktioniert das Konzept in Tokio erstaunlich gut. Aber das liegt wohl nicht am Konzept, sondern daran, dass Gemeinsinn in Japan ein hohes Gut ist. Auf die unterschiedlichen Konzepte angesprochen, erklärt Byron Kidd beim Kaffee eine Eigenart Tokios: «Von insgesamt 20 000 Kilometern Straßen in Tokio unterstehen nur 2000 Kilometer

SCHWALBE

**Unplattbar.
Der Neue.**

Hält sagenhaft lang. Rollt prächtig leicht. Passt prima zum E-Bike. Jetzt bei Ihrem Fahrradhändler.

Marathon Plus. Das Original.

MACHT NIX!

Völlig ausschließen kann man eine Reifenpanne nie. Gegen die typischen Pannenteufel wie Scherben und Granulat sind Sie mit dem Fahrradreifen Marathon Plus jedoch allerbestens geschützt.



- 3 | Mischverkehr ist im Zentrum Tokios die Regel – und funktioniert erstaunlich gut.
- 4 | Man muss Japanisch können, um die Public Bikes zu nutzen.

der Metropolitanregierung. Der Rest untersteht insgesamt 23 Bezirken, in welche die Stadt unterteilt ist. Und diese Bezirke koordinieren ihre Anstrengungen kaum. Darum gibt es immer wieder vielversprechende Ansätze, die aber an der Grenze eines Bezirks abrupt enden.»

MANGELNDE KOORDINATION BEI DER PLANUNG

Mit anderen Worten: Wie die Schweiz leidet auch Tokio an einer Art Kantönlgeist, der eine koordinierte Planung erschwert. Das Resultat ist ein Flickenteppich von verschiedenen Ansätzen und Versuchen, die untereinander kaum verknüpft sind. Dies trifft auch auf die Leihvelo-Systeme in der Stadt zu. Kidd verweist noch auf eine andere Eigenart des Veloverkehrs in Tokio: «Sich die Fahrbahn mit dem motorisierten Verkehr zu teilen, ist den Japanern ungeheuer. Sie ziehen es vor, auf dem Trottoir unterwegs zu sein – auch wenn dies ein tieferes Tempo bedingt.» Der strikte Dresscode in Japans Arbeitswelt hält zudem Büroangestellte genauso vom Velofahren ab wie das Klima. Denn im Winter wird es hier bitterkalt und im Sommer schwülheiss – beides nicht ideal, um zur Arbeit zu radeln.

Das Gros der Velofahrenden in Tokio sind daher Pensionäre, Studenten und Frauen, die Einkäufe und Kinder mit dem Velo transportieren und es dabei nicht eilig haben. Unsere Tour de Tokyo führt vorbei an Sehenswürdigkeiten wie dem kaiserlichen Park, dem Tokioter Hauptbahnhof,

der Nobel-Shoppingmeile Ginza und dem Kabuki-Theater. Mit wenigen Ausnahmen wird hier auf dem Trottoir gefahren. Erst auf den in der Bucht von Tokio künstlich aufgeschütteten Odaiba-Inseln, wo schon fleissig an der Infrastruktur für die Olympischen Sommerspiele von 2020 gebaut wird, finden sich Velowegen, die durch eine Rabatte und Büsche vom Trottoir abgetrennt sind. Deren Breite fällt mit zwei Metern allerdings arg schmal aus, zumal hier Velos in beide Richtungen verkehren.

Nach der Passage über die Rainbow-Hängebrücke führt die Route weiter zum Tokyo Tower und durch die Shoppingviertel Roppongi und Shibuya. Die letzten Kilometer zurück nach Eifuku führen nochmals über einen Veloweg, der vom Fussweg baulich abgetrennt ist. Je weiter wir uns vom Zentrum entfernen, desto schmäler werden die Strässchen und desto niedriger die Häuser. Um fünf Uhr nachmittags sind wir zurück in Eifuku. Während all der Stunden sorgten nur ein übel gelaunter Taxifahrer und ein unaufmerksamer Lastwagenchauffeur für je einen Schreckmoment. Ansonsten fühlte ich mich auf den Strassen, Velowegen und Trottoirs von Tokio sicher und gut aufgehoben. Velofahren ist in diesem grossen urbanen Ballungsraum nicht nur möglich, sondern auch schnell und verhältnismässig sicher. Und das laut Byron Kidd nicht wegen, sondern eher trotz der vorhandenen Infrastruktur – und dank dem Gemeinsinn der Japaner. ■