

# Stadtumgestaltung und Widerstand in Tōkyō: Die Rolle von Kunstschaffenden und Kreativen in Shimokitazawa

*Michael Drawing<sup>1</sup>*

## **Urban Redevelopment and Opposition in Tokyo: The Role of Creative People and Artists in Shimokitazawa**

*Shimokitazawa is one of the rare neighborhoods of Tokyo where an urban redevelopment project led to long-lasting and loud opposition that changed parts of the project and led to a victory in court. The small area next to Shibuya and Shinjuku is well known for its small-scale buildings and an overall atmosphere that feels more like Tokyo's Shitamachi than a suburb. Change is imminent because of redevelopment in the station area that lead to strong reactions from mostly creative people over the course of more than 15 years. This article examines the recent development of Shimokitazawa, the 60-year-old origin of the redevelopment project in that area, and the different actors that led lasting movements with lots of media coverage and international support against the backdrop of what is called a »resonant city«.*

<sup>1</sup> Der Autor dankt recht herzlich Frau Professor Evelyn Schulz für die fortwährende Betreuung und Unterstützung in den letzten Jahren sowie Herrn Professor Haruhiko Gotō für die Aufnahme als Visiting Research Fellow an der Waseda Universität in Tōkyō, was die Feldforschung erst ermöglicht hat. Ein ebenso großer Dank geht an die Reviewschreibenden für die äußerst konstruktive und hilfreiche Kritik.

## 1 Einleitung

Shimokitazawa ist eine durch kleinräumige Strukturen geprägte Nachbarschaft in Tōkyōs bevölkerungsreichstem Stadtteil Setagaya. Sie ist bekannt für ihre Vielzahl an kleinen Läden, Etablissements mit Live-Musik und Theatern, die sich in engen, hauptsächlich von Fußgängern dominierten Straßen um den Bahnhof Shimokitazawa am Schnittpunkt der Odakyū- und Keiō-Linie entwickelten. Im Winter 2016 war der geschäftige Retro-Charme des Bahnhofsviertels von Shimokitazawa noch zu erahnen. Der Südausgang des Bahnhofs war noch geöffnet und die letzten Schuppen des ehemaligen Schwarzmarktes kündigten in Aushängen ihren Abschied nach 87 Jahren Betrieb an. Baustellenlärm und Absperrungen zeugten davon, dass ein Umbruch im Stadtbild bevorstand. Bei einem Treffen in einem Café, kaum so groß wie ein Wohnzimmer, beschrieb der Interviewpartner Shimokitazawa als *kūkan no aru basho* – »Ein Ort mit (Frei-)räumen«. (Interview mit Amaguchi 2016). Shimokitazawa, so die Überzeugung vieler Gesprächspartner\*innen, sei kein Ort wie jeder andere. Shimokitazawa habe Raum für jeden: Kunstschaffende, Theaterspielende, Inhaber\*innen von Second-Hand-Läden, Bars, Restaurants und Musiker\*innen aller Genres.

Im kommunalen Masterplan von Setagaya wird Shimokitazawa als ein überregional bedeutsames Zentrum für Kultur und Leben bezeichnet, bei welcher der Fußgänger im Mittelpunkt steht (Setagaya-ku 2014: 62–67). Dabei steht die durch Musik und Theater zelebrierte Popkultur oft im Fokus (Masubuchi 2012: 100–101), deren konkrete Ausprägung sich meist an die jeweils aktuelle Jugendkultur anlehnte (Takahashi & Kobayashi 2015: 39). Nur wenige Izakaya- und Restaurantketten, Warenhäuser oder Einzelhändler finden sich in den Straßen – kleine Läden, Bars, Cafés und vor allem Second-Hand-Shops prägen bis heute das Stadtbild. Aber es bröckelt: Im neuen Bahnhofsgebäude von Shimokitazawa wurde im November 2019 die dritte Filiale einer global operierenden Café-Kette eröffnet und seit dem gleichen Jahr sind auch die beiden größten US-amerikanischen Burgerbräter im Umfeld des Bahnhofes präsent.

2003 schreckte ein umfassendes stadtplanerisches Vorhaben Shimokitazawa auf: Im Zuge der Verlegung der Odakyū-Bahnlinie in den Untergrund sollte eine bis zu 26 Meter breite Straße quer durch das Viertel gebaut werden, Pläne mit Hochhäusern zirkulierten, in deren Folge sich Shimokitazawa stark verändert hätte. Darauf entwickelte sich eine breite Gegenbewegung, die sich vor allem aus der kreativen Szene speiste. Deren Aktivitäten, Erfolge und Misserfolge sollen im Folgenden exemplarisch dargestellt werden.

## 2 Stadt, Kultur und Resonanzerfahrungen

Kultur in der Stadt ist so vielfältig, dass es unerlässlich ist, eine Einschränkung zu treffen, was genau man näher betrachten möchte. Dies ergibt sich aus der Annahme, dass Städte »soziale Totalphänomene« sind, in denen sich »diverse soziale Praktiken ganzer kultureller Lebensformen, Praktiken des Arbeitens, des Konsumierens, des privaten Wohnens, der Kunst und der Wissenschaft [vernetzen]«. (Reckwitz 2017: 275) Es ist uns nahezu unmöglich, Städte und ihre Kultur abschließend zu beschreiben. Auch die Definition der »Kreativ- und Kulturwirtschaft« wirft mehr Fragen auf, als sie beantwortet (Siebel 2016: 202–205). Kultur und Kreativität sind Begriffe, die genauso umfangreich wie offen sind.

Im vorliegenden Beitrag fokussiere ich mich deshalb auf eine konzentrierte Sichtweise von Kultur und dem, was ich »kreative Szene« nenne: Erstens, die darstellenden Künste in Theatern und ähnlichen Etablissements und zweitens, die um diese Welt entstehenden Räume, die den Künstler\*innen und Musiker\*innen einen physischen Ort für die Darbietung und Rezeption ihrer Werke bieten. Die Übergänge sind hierbei fließend.

Den übergeordneten Rahmen für die Betrachtungen zur Rolle von Akteuren in der Stadt bietet die Resonanz-Theorie von Hartmut Rosa (Rosa 2016). Ausgehend von Rosas Überlegung kann man erwarten, dass zu einem guten Leben, das uns in Interaktion mit der Welt bringt und uns ihr nicht gleichgültig und entfremdet gegenüberstehen lässt, Resonanzachsen gehören (Rosa 2016: 59 und 331). Resonanz ist dabei eine Form der Weltbeziehung und ist von der Notwendigkeit gekennzeichnet, dass sich Welt und Subjekt gegenseitig berühren und zugleich transformieren können (Rosa 2016: 298). Die Umgebung und die Menschen, die in ihr leben, existieren nicht isoliert voneinander, sondern beeinflussen sich wechselseitig. Eine Stadt, die solche reziproken Beziehungen nicht zulässt, die sich nicht beeinflussen lässt und uns starr und kalt gegenübersteht, wird nach Rosa deshalb zu Entfremdung führen. Shimokitazawa ist jedoch keine solche Stadt, sondern trägt mir ihrem menschlichen Maß (Hattori et al. 2016: 179), ihrem Fokus auf Subkultur und der Möglichkeit, Nischen für Alle (der bereits erwähnte »*kūkan no aru basho*«) anzubieten, maßgeblich zu einem Gefühl der Geborgenheit bei Shimokitazawa – so die These des vorliegenden Beitrags – ist eine resonante Stadt, die das Potenzial für eine kreative Szene in sich trägt. Diese Szene wechselt bei Störungen dieser resonanten Weltbeziehung in eine Abwehrhaltung, die sich in Verbundenheit und Engagement manifestierten.

Das Konzept der Resonanz ist eng verbunden mit der Frage, wie Städte in Zukunft aussehen sollen und welche Wertungen einer möglichen Antwort darauf zu-

grunde liegen können. Ein in diesem Kontext auch in Japan rezipierter Autor ist der dänische Architekt und Stadtplaner Jan Gehl. Dieser widmet sich in seinen Betrachtungen dem Konzept der »Städte für Menschen« und damit dem »menschlichen Maß«. Gehls Publikationen wurden ins Japanische übersetzt und finden dort Eingang in die Diskussion der Urbanität der Zukunft (Gehl & Kitahara 1990, 2014). Gehls Schriften sind praxisnahe Ratgeber, wie Städte funktionieren und welche Voraussetzungen eine Stadt nach dem »menschlichen Maß« braucht. Shimokitazawa ist hier in einer günstigen Lage: nahezu frei von Fahrzeugen und Parkplätzen, bebaut mit niedrigen Gebäuden, enge und verschlungene Gassen – wollte man eine Stadt mit dem menschlichen Maß im Blick umbauen, kommt man nah an das heran, was Shimokitazawa hat. Oftmals schwebt über Ansätzen zur Aufwertung von Stadtraum das Gespenst der Gentrifizierung, Gehl kontert hier (Kesselhut 17.09.2015): »Wenn man nichts verbessert, weil man Angst vor Gentrifizierung oder vor den Besserverdienenden hat, begibt man sich in eine Abwärtsspirale, und das ist für alle schlecht.« Stadtgestaltung ist zwar stark abhängig von Finanzierungsfragen und betrifft eine Vielzahl von Akteuren und Abhängigkeiten, sie ist aber kein Ersatz für Sozialpolitik.

Letztlich geht es um die Art und Weise des Zusammenlebens in Städten. Mit direktem Bezug auf Shimokitazawa hat der Soziologe Miura Rinpei den Begriff *kyōsei* (Konvivialität) als Teil der Stadtsoziologie in den Diskurs eingeführt (Miura 2016). Dieser ursprünglich als »Symbiose« aus der Ökologie entlehnte Begriff ist vieldeutig und wandelbar, wird im Rahmen von Stadtplanungs- und Architekturdiskursen aber häufig mit dem Rückgriff auf ein Leben im Einklang mit der Natur und den eigenen Mitmenschen besetzt (Ophüls-Kashima 2020: 105–109). Für Miura (2016: 17) bedeutet dieser Begriff, ähnlich wie von Ophüls-Kashima durch die Übersetzung als »Konvivialität« mit eingeschlossen, keine bloße Koexistenz, sondern ein gesellschaftliches Zusammenleben, bei dem man die Mitmenschen nicht nur toleriert, sondern auch Verständnis für deren unterschiedliche Positionen entwickelt.

Das Konzept der Resonanz kann hierbei als konzeptueller Rahmen dienen, um verschiedene die Stadtsoziologie betreffende Gedanken zu bündeln. Egal ob es um das menschliche Maß geht oder um Konvivialität, es sind immer starke Wertungen nach Rosa, die berührt werden – Wertungen, die kein temporäres Verlangen, sondern einen permanenten Soll-Zustand mit weitreichenden Folgen für das (Zusammen-)leben abbilden. Resonanz ist deshalb der Rahmen, über den ich Shimokitazawa im Folgenden betrachte.

### 3 Definitionsprobleme: Wo liegt und was ist Shimokitazawa?

Wenn von Shimokitazawa die Rede ist, ist zunächst festzustellen: Es gibt keine administrative Einheit, die so bezeichnet wird. Vielmehr handelt sich um eine Nachbarschaft mit unklaren Grenzen, deren Zentrum der gleichnamige Bahnhof bildet. Für meine Arbeit folge ich der Definition von Miura Rinpei (Miura 2016: 152).<sup>2</sup> Dessen Betrachtung von Shimokitazawa schließt explizit die umliegenden Wohngebiete mit ein, die zwar auf den ersten Blick nicht zum »Label Shimokitazawa« gehören, den Ort aber genauso prägen wie die geschäftigen Einkaufsstraßen. Die Wechselwirkungen zwischen den Einkaufsstraßen und den umliegenden, ruhigen Wohngebieten sind ein zentrales Merkmal der Gegend.

Abbildung 1 zeigt einen Schwarzplan von Shimokitazawa. Im Zentrum liegt der Bahnhof. Gut zu erkennen sind die Trassen der beiden Bahnlinien, die sich dort kreuzen. Shimokitazawa ist dicht bebaut, es existieren keine nennenswerten Parks oder Grünflächen. In Zahlen bedeutet dies für das »Gebiet Kitazawa«<sup>3</sup> Folgendes: 144.000 Einwohner, 58 % der Fläche sind Wohngebiet und nur 2,3 % der Fläche werden von Parks eingenommen. Ein Wert, der seit 1991 sogar noch gesunken ist (Setagaya-ku 2015: 31). Die Grünrate, bei der auch einzelne Bäume, begrünte Dächer, Flüsse und Grasflächen mit einbezogen werden, liegt mit 17,4 % so niedrig wie nirgendwo in Setagaya. Um den Bahnhof Shimokitazawa herum liegt sie sogar bei unter 10 % (Setagaya-ku 2018b: 21).

Abbildung 1 zeigt ebenfalls die große Anzahl an kleinen, unregelmäßigen Straßen, die das Gebiet vom Bahnhof ausgehend durchziehen und einer der wesentlichen Gründe dafür sind, weshalb Shimokitazawa sowohl in der Forschung wie auch in der medialen Repräsentation oft als »Labyrinth« (Miura 2016: 210) oder »chaotische Stadt« (TV Tōkyō 2012; *Setagaya Raifu Magazine* 2017: 8–9) bezeichnet wird, in der es jede Menge zu entdecken gibt. Die Wiederentdeckung der *roji* – der schmalen Gassen – als Ort des Austausches und der Kultur (Masubuchi 2012: 15) ist auch in Shimokitazawa in vollem Gange (Takahashi & Kobayashi 2015: 40–41).

Während eines Forschungsaufenthaltes 2019 konnten zwanzig Interviews mit verschiedenen Akteur\*innen vor Ort geführt werden. Zehn davon können der The-

<sup>2</sup> Diese Definition umfasst Kitazawa 1-, 2- und 3-chōme, Daizawa 2-, 3- und 5-chōme sowie Daita 2-, 5- und 6-chōme. Chōme bezeichnet eine kleine Verwaltungseinheit japanischer Städte und kann mit »Häuserblock« übersetzt werden.

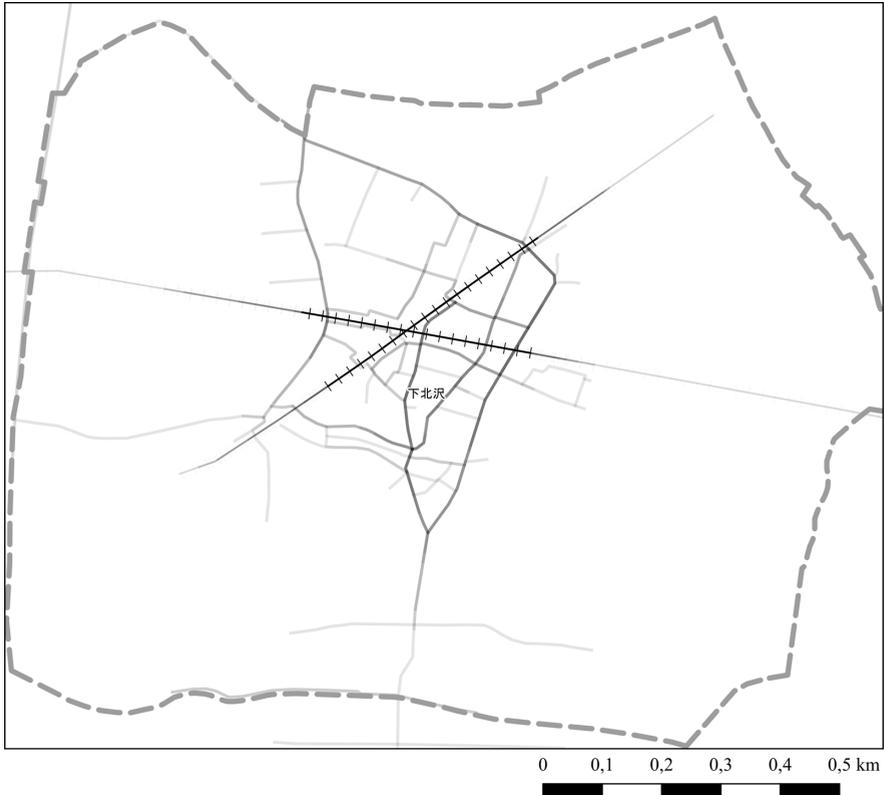
<sup>3</sup> Mangels einer offiziellen Definition von Shimokitazawa werden auch keine genauen Daten erhoben. Die nächstgrößere Einheit ist hier das »Gebiet Kitazawa«, das vom Bezirk Setagaya ausgewiesen wird. Etwa ein Drittel dieses Gebietes wird nach der Definition von Miura von Shimokitazawa eingenommen.

ABBILDUNG 1: *Shimokitazawa und Umgebung im Schwarzplan*

Quelle: Eigene Darstellung.

ater- und Entertainment-Szene zugeordnet werden, sechs waren Anwohner und vier Mitarbeitende der Stadtverwaltung von Setagaya. Alle wurden gebeten, eine Karte des Gebietes zu zeichnen. Für alle war der Bahnhof der Ausgangspunkt ihrer Orientierung in Shimokitazawa (vgl. Abbildung 2). Ausgehend davon wurden danach am häufigsten die großen Straßen zur Begrenzung (Chazawa-dōri im Norden und Osten sowie Kamakura-dōri im Westen) und die belebtesten Einkaufsstraßen im Zentrum des Gebietes gezeichnet. Die umliegenden Wohnviertel wurden vor allem von denjenigen in die Zeichnung aufgenommen, die dort selbst wohnen. Der Unterschied in der Wahrnehmung von Shimokitazawa zwischen Anwohnern und Außenstehenden wurde in den Interviews auch artikuliert: die Lebenswelten von denen, die in Shimokitazawa leben, und denjenigen, die dort zum Vergnügen her-

ABBILDUNG 2: Übereinander gelegte und bereinigte Zeichnungen von Befragten zeigen, in welchem Gebiet wir uns bewegen, wenn von »Shimokitazawa« gesprochen wird



Quelle: Eigene Darstellung.

kommen, unterscheiden sich stark (Ito 2019; Kawafuji 2019) und führten auch im Rahmen von Stadtumgestaltungsprojekten zu Konflikten, da die Frage, wer eigentlich das Recht habe, über die zukünftige Entwicklung der Stadt zu entscheiden, ein zentraler Streitpunkt war. Das »Recht auf Stadt« (Lefebvre & Schäfer 2016) von Henri Lefebvre (1901–1991) – im Japanischen *toshi he no kenri* – wird auch in Japan seit einigen Jahren stark rezipiert (Miura 2016: 13). Die unterschiedliche Beantwortung dieser Frage führt mitunter sogar zur Herabwürdigung von Menschen, die sich für Shimokitazawa einsetzen wollten, als »Bewegung von Fremden«, die, ohne Teil der Gemeinschaft zu sein, Einfluss auf die Stadtgestaltung nehmen wollen (Miura 2016: 189 und 188).

### 3.1 Die »DNA« von Shimokitazawa

Um sich der »DNA« von Shimokitazawa (Takahashi und Kobayashi 2015) zu nähern, ist es hilfreich, sich mit der oft gezogenen Parallele (Kimura 2005: 104; Masubuchi 2012: 102; Yonekura 2007: 234–235) zur Shitamachi zu beschäftigen. Dem Lifestyle-Magazin »Hanako«<sup>4</sup> zufolge liegt Shimokitazawa topographisch zwar auf dem Gebiet der Yamanote, versprüht aber Charme und Atmosphäre der Shitamachi (Yonekura 2007: 234–235). In Umfragen wird Shimokitazawa entweder direkt mit ihr in Verbindung gebracht oder stark mit Begriffen wie »Volkstümlichkeit« oder »Durcheinander« assoziiert (Masubuchi 2012: 101), die ebenfalls als Marker für sie stehen (Waley 2002: 1544). Shimokitazawa besitzt das urbane Layout und die Reputation der Shitamachi, ohne wirklich ein Teil dieser zu sein. Es gilt, obwohl topographisch und historisch völlig von diesem Begriff losgelöst, als shitamachi-artig (Masubuchi 2012: 102).

Historische Verweise oder gar Überreste der Shitamachi der Edo-Zeit gibt es in Shimokitazawa allerdings keine: Bis weit in die Meiji-Zeit (1871–1912) hinein war das Gebiet um Shimokitazawa nur dürrftig besiedelt und überwiegend von Ackerbau und Landwirtschaft geprägt (Setagaya-ku 2015: 30). Einen ersten Urbanisierungsschub brachte 1915 die Eröffnung der Keiō-Bahnlinie zwischen Shibuya und Chōfu und einen weiteren 1927 die Eröffnung der Odakyū-Linie (Mita & TSKI 1984: 188–193). Beide Linien kreuzen sich am Bahnhof Shimokitazawa, der von diesem Zeitpunkt an mit den beiden Subzentren Shibuya und Shinjuku direkt verbunden war. Ein weiterer Grund für die fortschreitende Urbanisierung war das große Kantō-Erdbeben von 1923, das in Tōkyō verheerende Schäden anrichtete. Der überwältigende Teil der Zerstörungen betraf das Gebiet der alten Shitamachi (Seidensticker 1991: 4–6). Shimokitazawa hingegen gehörte zu den kaum betroffenen Gebieten in Tōkyō und so wuchs die Bevölkerung in der Folge stark an, weil die Menschen aus den zerstörten Gebieten in die Vororte strömten (Kobayashi 1988: 59–60). Zwischen 1920 und 1930 stieg die Bevölkerung von Setagaya-mura, zu dem Shimokitazawa gehörte, von 13.054 auf 73.310 Einwohner (Hattori 2012: 6). Von den Luftangriffen und Bränden des Zweiten Weltkrieges blieb Shimokitazawa verschont (Miura 2016: 199). Der Wandel vom landwirtschaftlich geprägten Dorf hin zu einem Teil der Metropole

<sup>4</sup> *Hanako* richtet sich mit dem englischsprachigen Untertitel »Magazine for Tokyo Girls« bewusst an eine junge, urbane weibliche Zielgruppe und stellt vor allem Nachbarschaften in Tōkyō vor. Während meiner Interviews 2019 stellte sich indes heraus, dass durchaus auch junge Männer zur Zielgruppe gehören. Zudem gibt es mit »Hanako for Men« eine Ausgabe für junge Männer. Populäre Themen sind vor allem Cafés und Restaurants.

Tōkyō vollzog sich in Shimokitazawa ausgesprochen schnell und wurde, im Gegensatz zu den meisten anderen Orten der Hauptstadt, nicht von den beiden großen Verwüstungen des 20. Jahrhunderts unterbrochen.

### 3.2 Das Image im Wandel: Vom Schwarzmarkt zur Theaterstadt

Das Image von Shimokitazawa stützt sich heute auf mehrere Pfeiler, die sich vor allem in der Nachkriegszeit entwickelt haben. Verschiedene Schlagwörter kommen dabei immer wieder vor: »Stadt der jungen Leute«, »Stadt der Mode«, »Stadt der Subkultur« oder »Stadt der Theater« (Honda & Tokunaga 2018: 112–115; Kimura 2005: 104; Kobayashi 1988: 59–60; Miura 2016: 200–201) sind die häufigsten Zuschreibungen, die sich aus dem Image der Stadt und deren Präsentation in Werbung, Medien und Wissenschaft ableiten.<sup>5</sup> Die Gemeinsamkeit findet sich hier in der regelmäßigen Betonung der Subkultur: So liegt der Fokus auf Second-Hand-Shops, Antiquariaten und Cafés sowie auf der Livemusik und Theaterkultur (Yonekura 2007: 234).

Dabei hat sich das, was heute »Shimokita Culture« (*Shimokita karuchā*) genannt wird (Yonekura 2007: 234–235), in mehreren Wellen entwickelt. Eine für die Nachbarschaft wichtige und bis heute identitätsstiftende Institution war der Lebensmittelmarkt auf dem Bahnhofsvorplatz. Dieser entwickelte sich nach dem Zweiten Weltkrieg zu einem Schwarzmarkt. Auch hier war wieder maßgeblich, dass die Gegend von den Zerstörungen der Brandbomben im Krieg (Hattori et al. 2016: 187) verschont blieb. Die letzten Gebäude dieses Marktes wurden im Januar 2018 abgerissen (Abbildung 3), aber der Markt wurde als großes Wandgemälde am neu gebauten »Shimokita Front« Gebäude verewigt (Abbildung 4).

In den 1960er und 1970er Jahren wandelte sich das Straßenbild zusammen mit neuen Formen des Konsums, eine Folge des rapiden Wirtschaftswachstums. Jazz-Cafés kamen in Mode, billige Modeläden entstanden und erste Rock-Bars etablierten sich. Das Bild von Shimokitazawa als »Stadt der jungen Menschen« begann sich in dieser Zeit zu formieren (Takahashi & Kobayashi 2015: 25).

In den 1980er und 1990er Jahren setzte dann die Wandlung zur Theater- und Musikstadt ein. 1979 fand erstmalig das »Shimokitazawa Music Festival« statt, 2015

<sup>5</sup> Mit Werbung sind hier nicht nur Broschüren der Stadtverwaltung gemeint, sondern in besonderem Maße auch Magazine wie »Popeye«, »Hanako«, »Switch« oder »Setagaya Life«, vgl. *Switch* (2005), *Setagaya Raifu Magazine* (2017), *Hanako* (2018) welche Shimokitazawa immer wieder bewerben und dem Ort ganz bestimmte Eigenschaften zuschreiben. Diese Zuschreibungen werden auch bei Berichterstattungen im Ausland gerne weiter verwendet, siehe z. B. Fackler (2006) und Blaschke (2010).

ABBILDUNG 3: *Die letzte Hütte des Marktes kurz vor dem Abriss*

Quelle: Eigenes Foto.

ABBILDUNG 4: *Wandzeichnung am neuen Shimokita-Front-Gebäude mit dem alten Markt, den verschwundenen Bahnübergängen, Musikschaffenden und der Blick auf das nahe Shinjuku*

Quelle: Eigenes Foto.

gab es in dem kleinen Gebiet sieben große Musikclubs und dreißig Restaurants und Cafés, die in irgendeiner Form Live-Musik anboten (Takahashi & Kobayashi 2015: 30–31). Zum Beginn der 80er Jahre entwickelte sich eine neue Kunstform in Shimokitazawa, welche die Gegend bis heute nachhaltig prägt: Mit »The Suzunari« eröffnete Honda Kazuo, ein Schauspieler aus Sapporo, im März 1981 in einem umgebauten Apartmenthaus sein erstes Theater (Honda & Tokunaga 2018: 60–68). Schon im folgenden Jahr folgte das »Honda Theatre«, das bis heute das größte und zusammen mit dem Suzunari auch prestigeträchtigste Theater in Shimokitazawa ist. Es folgten weitere sechs Kleintheater aus der Honda-Gruppe und einige eigenständige Etablissements, die Shimokitazawa im Laufe der Zeit als »Stadt der Theater« bekannt machten (Honda & Tokunaga 2018: 112–115).

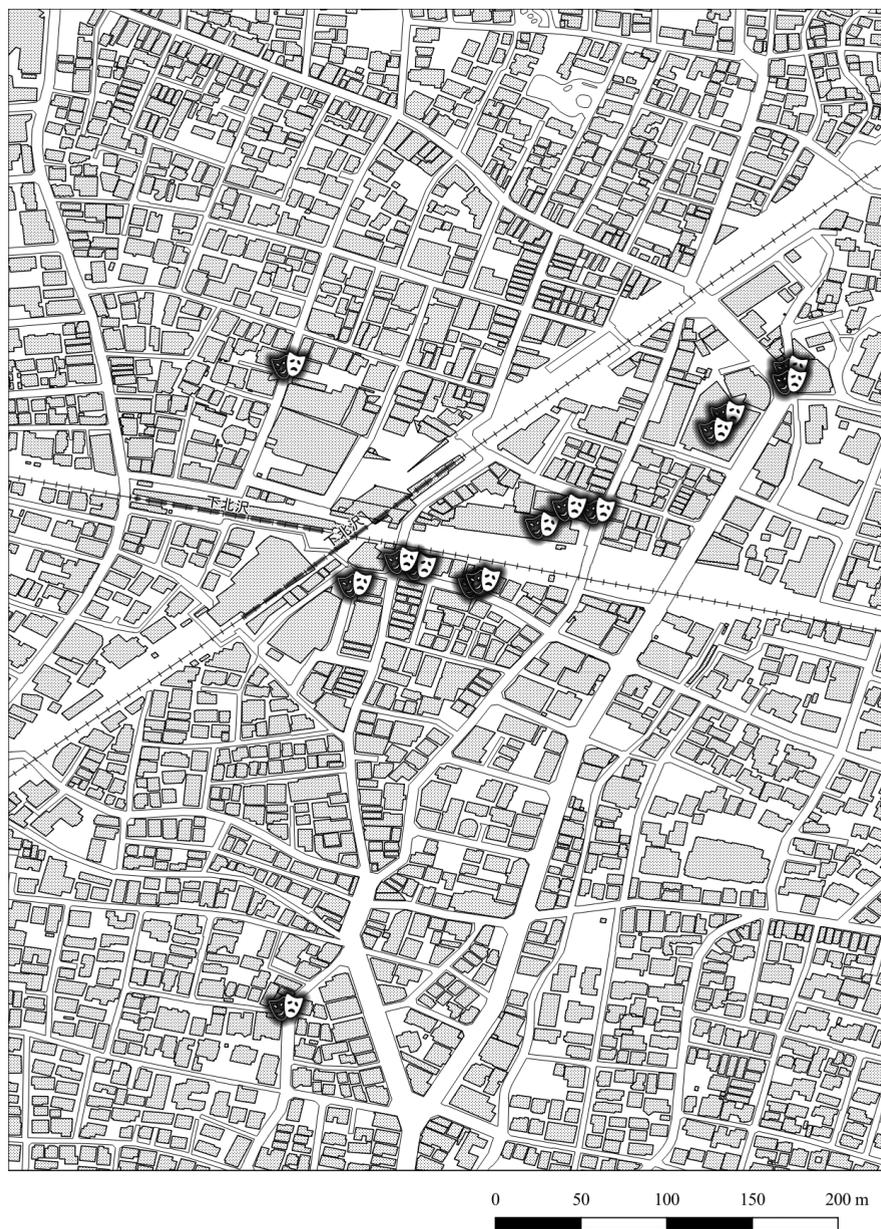
Zum Zeitpunkt der Feldforschung 2019 gab es noch immer etwa vierzehn aktive Theater in Shimokitazawa (Abbildung 5), wobei die Auswirkung der Sars-CoV-2-Pandemie gerade auf die kleineren Häuser nicht zu unterschätzen ist. Von den vierzehn auf der Karte verzeichneten Klein-Theatern wurden mindestens zwei in Folge der Coronakrise dauerhaft geschlossen (LFE 2020).

Der Theaterboom in Shimokitazawa, der 1981 mit »The Suzunari« begann, ist auch im Kontext der Kleintheaterbewegung zu sehen, eine eher diffuse Bezeichnung für eine Gruppe von Theaterschaffenden, die sich in den 1960er Jahren als Gegenbewegung zum etablierten Theater<sup>6</sup> sah und vor allem jüngere Menschen ansprach. In den 1980er Jahren gab es einen regelrechten Kleintheater-Boom (*shōgekijō būmu*). Die Kleintheatergruppen der 1980er Jahre waren sehr auf sich selbst fokussiert, eher entpolitisiert und dem Zeitgeist entsprechend geprägt von Konsumorientierung und Kommerzialisierung (Hirata & Lehmann 2009: 8–10). Die vielen kleinen Theater in Shimokitazawa entstanden in diesem Umfeld.

#### 4 Die »kreative Szene«: Mehr als nur Theater

Städte sind Treffpunkte von Menschen und als solche schon immer ein wichtiger Ort des Schaffens für Künstler und Kreative jedweder Branche. Wenn von »kreativen Menschen« oder einer »kreativen Szene« die Rede ist, soll jedoch explizit nicht die »kreative Klasse« gemeint sein, die nach Richard Florida durch ihre Kreativität zu einem treibenden ökonomischen Erfolgsmotor geworden ist, und die sich da-

<sup>6</sup> Nach dem Zweiten Weltkrieg war dies *shingeki*, eine in den Kriegsjahren auf Grund »marxistischer Tendenzen« unterdrückten Theaterform, welche die Schauspielkunst des damaligen bürgerlichen Theaters zum Vorbild hatte und nach dem Zweiten Weltkrieg zur dominanten Strömung der japanischen Theaterwelt wurde (Morihiro 2009: 24–26).

ABBILDUNG 5: *Verteilung von Theaterräumen in Shimokitazawa*

Quelle: Eigene Darstellung 2021.

durch definiert, dass die Menschen, die ihr angehören, von ihrer Kreativität leben können und zudem einen Universitätsabschluss nachweisen müssen (Florida 2005: 22 und 88). Auch wenn »Kreativität« in vielen Städten weltweit durch Floridas Publikationen als bedeutender Faktor der ökonomischen Planung von Städten aufgenommen wurde, so ist sie letztlich doch schwer planbar (Ursic & Imai 2020: 226). Je mehr man versucht, irgendwie kreativ und authentisch zu sein, so die Befürchtung, desto größer die Gefahr, doch wie alle anderen Städte weltweit zu werden. Das Ergebnis: globale Gleichheit in der Kreativität (Zukin 2010: 231).

Um sich der schwierigen und kontroversen Debatte um die Definition der »kreativen Klasse« ein Stück weit zu entziehen, soll an dieser Stelle lediglich darauf hingewiesen werden, dass für die »kreative Atmosphäre« einer Stadt mehr notwendig ist als ein »Bohemian Lifestyle« oder ein Viertel, in dem Kunstschaffende mit Universitätsabschluss in Ateliers tätig sind. In Shimokitazawa sprechen wir hier vor allem von der langsam gewachsenen Infrastruktur an Geschäften und kulturellen Angeboten. Bars, Cafés, Bühnen für Live-Musik und Theater sind gleichermaßen wichtige Faktoren, die zusammen »Shimokitazawa« ergeben. Dabei ist es auch für jeden etwas anderes, was die Attraktivität des Ortes ausmacht: Second-Hand-Läden, Theater, Livemusik, eine »offene Atmosphäre«, wenig Ladenketten und kleine, inhabergeführte Geschäfte – all dies trägt zu einer offenen und kreativen Atmosphäre bei. Der Bar-Inhaber ist nicht weniger beteiligt als die Theatermanagerin und Kunstschaffende auf Bühnen oder an Instrumenten. Aber auch diejenigen, die ihnen Räume des Austausches und des Aufenthalts schaffen und unterhalten, verstehe ich als Teil der »kreativen Szene« in Shimokitazawa. Diese Einordnung ist unabhängig von der Frage des Einkommens, des Schulabschlusses oder der sozialen Stellung. Hier lässt sich wieder an Florida anschließen: die schwer zu greifenden, aber prägenden Schlüsselwörter dieser Atmosphäre sind »Offenheit«, »Toleranz« und »Diversität« (Florida 2005: 7) – sprich: eine Stadt mit unterschiedlich gestalteten (Frei-)Räumen für jeden (Amaguchi 2016).

## 5 Stadtumbau und der Wunsch nach Mitbestimmung

Warum soll das Gebiet um den Bahnhof Shimokitazawa überhaupt umgestaltet werden? Einer der Gründe reicht zurück bis ins Jahr 1946: Damals entwarf man vor dem Hintergrund des Wiederaufbaus nach dem Krieg das zukünftige Straßennetz von Tōkyō. Dieses umfasste Ringstraßen und Verkehrsachsen, die alle Teile der Stadt miteinander verbinden sollten und auch untereinander vernetzt waren. Ein kleiner Teil davon war ein Straßenbauprojekt namens *Hojo 54 gō-sen* (im Folgenden

abgekürzt als: Straße 54), das damals erstmals geplant wurde (MSHI 2019: 196–197).

Ein zweites Projekt, das mit der Straße zunächst nichts zu tun hatte, war der mehrgleisige Ausbau der Odakyū-Linie, der 1964 beschlossen wurde. Eine Frage, die damals kontrovers diskutiert wurde, war, ob die Bahnlinie in den Untergrund verlegt werden oder eine Hochtrasse bekommen sollte. Im ersten Entwurf wollte man die Linie noch über die bereits oberirdisch geführte Keiō-Linie anheben, was eine große Mauer mitten durch die Stadt gezogen hätte. Anwohner und Gewerbetreibende stellten sich gegen den Plan und sammelten ab den späten 60er Jahren Unterschriften, um für die Verlegung der Linie in einen Tunnel zu kämpfen. Die Diskussion zog sich noch lange hin und beinhaltete die Konzeption unzähliger Entwürfe und Pläne sowie die Entstehung von (im Wesentlichen auf die Mitglieder der vier Einkaufsstraßen limitierten) Diskussionsplattformen (Miura 2016: 222). Es dauerte noch bis 2003, bevor beschlossen wurde, die Odakyū-Linie in den Untergrund zu verlegen (Miura 2016: 158–160).

Für den Ausbau gab es gute Gründe: 2016 gehörte die Linie mit 192 % Auslastung zu den am stärksten genutzten Bahnlinien der Metropolregion und mit dem Tunnel kam gleichzeitig ein Ausbau auf vier Gleise, der die gesamte Abfertigung und die Durchgangsleistung um 40 % erhöht, sodass die Überfüllung auf 150 % sinken sollte (Yoshino 03.03.2018). Die Zugfrequenz war so hoch, dass die »Bahnübergänge von Shimokita«, die sich in der Rush-Hour bis zu 50 Minuten lang nicht öffneten, eine eigene Attraktion geworden waren (Miura 2016: 153–155). So verwundert es nicht, dass trotz der zu erwartenden Annehmlichkeiten nach Abschluss der Bauarbeiten am 23. März 2013 viele Menschen zusammenkamen, um die letzte Fahrt und die letzte geschlossene Schranke der Odakyū-Linie mit »Welcome Shimo-chika« (übersetzt etwa: Willkommen »Shimo-Untergrund«) zu verabschieden (Takahashi & Kobayashi 2015: 161). Ein künstlerischer Verweis auf die Rolle der Bahnübergänge im kollektiven Gedächtnis findet sich im Wandbild am neuen »Shimokita Front«-Gebäude, das am neuen Bahnhofplatz gebaut wurde und das neue »Gesicht« Shimokitazawas wird (Abbildung 4). Die Verlegung der Bahnlinie in den Tunnel wurde im Wesentlichen positiv aufgenommen. Zwar gab es die Befürchtung, dass die Menschen künftig das geschäftige Treiben außerhalb der Zugscheiben nicht mehr wahrnehmen und einfach durchfahren würden, aber die Vorteile überwogen deutlich.

So war es dann vor allem die Zusammenfassung der beiden Bauprojekte – die Untertunnelung der Odakyū-Linie und die 1946 geplante Straße 54 – unter dem Schirm des *Renzoku rittai kōtsū jigyō*, das den Protest verschiedener Gruppen über Jahre angetrieben hat. Übersetzt bedeutet das in etwa »Kontinuierlicher Multi-Ebenen-Verkehrsausbau«. Der Zweck einer solchen Maßnahme ist es, in einer stark au-

tomobilisierten Stadt für einen flüssigen Verkehr zu sorgen, der nicht durch Bahnübergänge und Ampeln behindert wird. Kurz: durch die Trennung verschiedener Verkehrsteilnehmer durch Tunnel oder Brücken schafft man einen (vornehmlich für das Auto) komfortablen Verkehrsfluss (Miura 2016: 153–155).

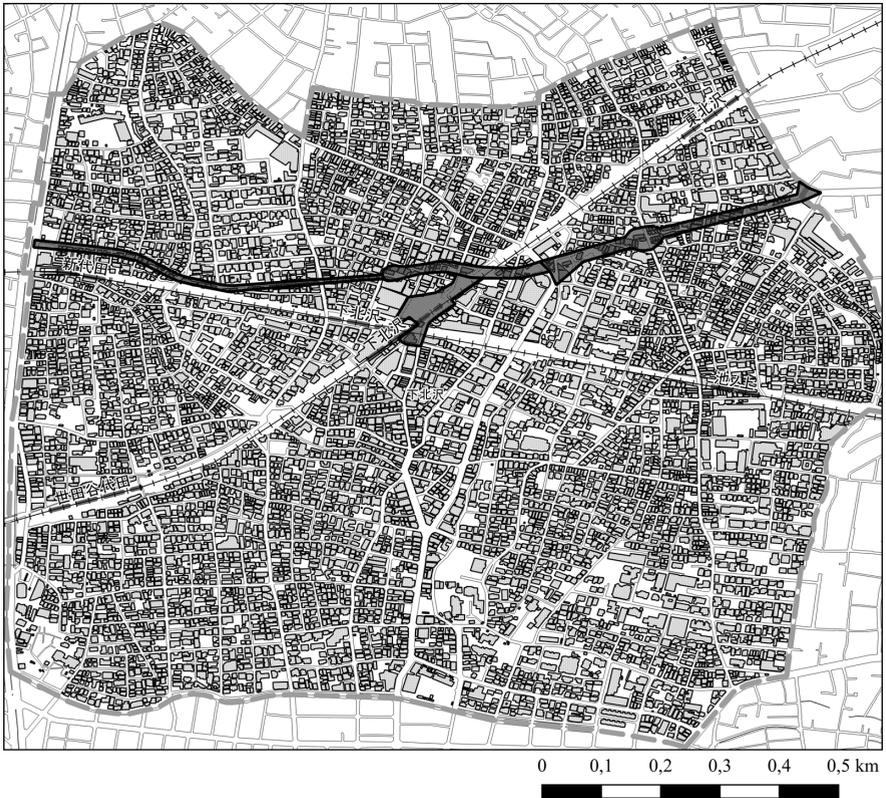
Das größte Problem an diesem Projekt war, dass einige bauliche Voraussetzungen erfüllt werden mussten, um es in dieser Form umzusetzen. So müssen sich die Bahntrassen und eine Hauptstraße an mindestens zwei Orten kreuzen, auch muss der Abstand dieser Kreuzungen voneinander größer als 350 Meter sein. In Shimokitazawa konnten diese Bedingungen allerdings nur erreicht werden, indem die vor 60 Jahren geplante aber bisher nicht realisierte Straße 54 gebaut wird (Yonekura 2007: 238–239), und es sind vermutlich die entsprechenden Subventionen für ein solches Projekt, die ursprünglich der treibende Faktor waren, beide Vorhaben miteinander zu verknüpfen (Kimura 2005: 108). Als jedoch die Bebauungsvereinbarung (*kenchiku kyōtei*) 2004 geändert wurde, fielen auch die entsprechenden Bedingungen und so die Notwendigkeit der Straße weg. Nach den neuen Regeln reichte schon eine 40 Minuten lang geschlossene Schranke zur Rush-Hour für die Realisierung aus. Dessen ungeachtet wurde das Vorhaben zur Umsetzung der Straße 54 trotzdem nicht stillgelegt und ein Plan zur Neuentwicklung des gesamten Bahnhofsgbietes wurde entworfen. Letztlich ging es nicht mehr nur um die Bahnlinie und ihre Schranken, sondern um die Umgestaltung der Stadt als Ganzes (Kimura 2005: 106).

Ein wichtiger Grund für die starke Ablehnung der Straße war, dass sie bis zu 26 Meter breit sein sollte und die belebte Einkaufsgegend im Norden durchschneiden würde (Abbildung 6). Am Bahnhofsvorplatz sollte ein Kreisverkehr entstehen, und im Zuge einer breiteren Straße wären auch bis zu 60 Meter hohe Gebäude geplant gewesen (Kaneko 2005: 88). Möglich ist dies, da die Gebäudehöhe in Japan unter anderem von der Breite der angrenzenden Straße abhängig ist. Auch die Zonierung und andere Faktoren spielen eine Rolle, aber in der Regel bieten breitere Straßen die Option für höhere Gebäude (Hohn 2000: 140–142). Shimokitazawa besteht zum großen Teil aus Gebäuden unter fünf Stockwerken<sup>7</sup>, weshalb eine Bebauung mit hohen Gebäuden das Erscheinungsbild der Stadt stark verändern würde.

Die Argumente der Stadtverwaltung für eine positive Bewertung einer solchen Veränderung sind dabei vielfältig. Zum einen möchte man gegen als an vielen

<sup>7</sup> Eine Kartierung und Zählung der Gebäude mit Höhenangabe wurde 2019 vorgenommen. Von den erfassten ca. 7.800 Gebäuden im Bereich Shimokitazawa waren die drei höchsten Gebäude 14 Stockwerke hoch, darunter interessanterweise das »Honda Theatre« und die »City Hall« (die ebenfalls ein Theater beherbergt). Etwa 7.200 Gebäude, und damit der mit Abstand größte Teil, hatten drei Stockwerke oder weniger.

ABBILDUNG 6: Die Straße 54 durchschneidet Shimokitazawa und schließt im Westen an die Ringstraße 7 (kan-nana) an



Quelle: Eigene Darstellung.

Stellen zu eng empfundene Straßen und Gassen vorgehen und bringt den Aspekt des Katastrophenschutzes an, der sich durch breitere Straßen in Form von besserem Zugang von Rettungs- und Löschwägen verbessern würde (Saitō 2017). Zum anderen ist es erklärtes Ziel von Setagaya, eine Stadt zu schaffen, in der sich jeder Mensch frei und möglichst barrierefrei bewegen kann, weswegen vor allem die Vorzüge einer Buswendeschleife direkt am Bahnhof, die von einer größeren Straße bedient werden muss, betont wurden (Miura 2016: 174).

## 6 Formierung und Aktivierung: Widerstand in der kreativen Szene

Die Aussicht auf breite Straßen und hohe Gebäude, die Shimokitazawa nachhaltig verändern würden, führte beinahe sofort zu Reaktionen von verschiedenen Akteuren, die sich in mehreren Bündnissen zusammenschlossen, um gegen den drohenden Wandel zu vorgehen. Bis Ende der 1990er Jahre traten hauptsächlich die Geschäftsinhaber\*innen der vier Einkaufsstraßen und der dazugehörigen Organisationen (*shōtengai shinkō kumiai*) in Erscheinung, wobei deren Mitglieder einer neuen Straße und einem großflächigen Umbau des Bahnhofsgeländes keineswegs geschlossen entgegenstanden. Es herrschte viel Desinteresse und nicht wenige erhofften sich mit einem leichteren Zugang für Autos vor allem im Hinblick auf eine alternde Gesellschaft eine Belebung für das eigene Geschäft (Miura 2016: 179).

Nun traten jedoch andere Akteure auf. Im Dezember 2003 wurde vor dem Hintergrund des Tunnelbaus der Odakyū-Linie in Kombination mit dem drohenden Bau der Straße 54 die informelle Organisation »Save the Shimokitazawa« gegründet. Zum ersten Mal war es allen betroffenen Personen vor Ort, unabhängig von ihrem Status oder einer Mitgliedschaft in Organisationen der Einkaufsstraßen, möglich, in organisierter Form ihren Unmut auszudrücken. Man wollte weg von den geschlossenen Sitzungen der *kumiai* hin zu einem offeneren Austausch und freier Partizipation in einer weitgehend hierarchielosen Organisation (Miura 2016: 251).

Dabei ging es zunächst um Öffentlichkeitsarbeit: Ziel war es, so viele Menschen wie möglich zu erreichen, um auf breiter Ebene ein Problembewusstsein zu schaffen. Dafür richtete man Webseiten ein und einigte sich auf drei Forderungen: (1) Stopp der Straße 54, (2) Neubewertung des Bahnhofsvorplatzes, (3) eine behutsame, restaurierende Stadtgestaltung, die das Wesen der Stadt nicht zerstört (Kaneke 2005: 91). Schnell stand dabei die Unterstützung durch die kreative Szene im Vordergrund: 2006 wurden die ersten öffentlichen Demonstrationen durch die Shimokitazawa Gyōsha Kyōgikai durchgeführt. Diese Organisation war keine der langjährigen Vereinigungen der Einkaufsstraßen, sondern gründete sich 2005 als Verbund von Geschäftsinhabern in Shimokitazawa, die sich gegen den Stadtumbau aussprachen. Darunter waren von Anfang an auch Etablissements aus dem Umkreis von Künstler\*innen, etwa Theater und Barbesitzer (SGK 2009).<sup>8</sup> Einer der größten Vorteile war das hohe Maß an Aktivierung und Mobilisierung, das aus dem Umfeld der kreativen Szene kam. Prominente Unterstützer waren zum Beispiel der Manga-Zeichner Naoki Urasawa und der Schauspieler Lily Franky, die beide ein T-Shirt

<sup>8</sup> Allerdings muss man zur Kenntnis nehmen, dass es sich hier um lockere Unterstützung ohne formale Mitgliedschaft handelt. 2007 zählte man 510 Unterstützer, 2009 nur noch »über 400« (*Shimokitazawa Gyōsha Kyōgikai* 2009).

gestalteten (Aoki 2016), sowie die Schriftstellerin Yoshimoto Banana. Diese veröffentlichte mit »Moshi moshi Shimokitazawa« (in deutscher Übersetzung als »Moshi moshi«) nicht nur einen Roman, der in Shimokitazawa handelt, sondern auch eine Aufsatzsammlung mit allerlei Reflexionen darüber, was diesen Ort einzigartig macht (Yoshimoto 2015, 2016). Auch konnten prominente Unterstützer aus dem Ausland, wie etwa der deutsche Regisseur Wim Wenders, gefunden werden (Kaneke 2006). Das größte und auch langlebigste Event, das aus diesem Umfeld hervorging, war »Shimokita Voice«. Als Ort für die Durchführung wählte man 2007 das älteste Theater der Nachbarschaft, das »Suzunari«. Diese Events haben bis 2017 regelmäßig stattgefunden und waren eine bunte Mischung aus Musikdarbietungen, künstlerischen Auftritten und Diskussionsrunden, seit 2011 auch unter regelmäßiger Teilnahme des damals neu gewählten Bürgermeisters von Setagaya, Hosaka Nobuto<sup>9</sup> (Saitō 2017).

Bei den Diskussionen um die Straße 54 und die Umgestaltung des Bahnhofsplatzes tauchte dann bald eine weitere Frage auf: Wenn die Odakyū-Linie in den Untergrund verlegt wird, was passiert mit dem knapp 1,7 km langen Streifen zwischen den Bahnhöfen Higashi-Kitazawa und Setagaya-Daita, der seit der Verlegung der Gleise in den Untergrund als betonierte Brachfläche auf eine neue Nutzung wartet? Das Land gehört bis auf kleinere Streifen der Firma Odakyū und es entstanden unter der Leitung der Journalistin Yurika Takashi und Professor Masami Kobayashi von der Meiji-Universität die »Treffen zur Nutzung der Brachfläche« (*Atochi no kai*), die ab Januar 2008 monatlich als Workshop durchgeführte wurden (Takahashi & Kobayashi 2015: 148–150). 2011 folgt die Umbenennung in »Greenline Shimokitazawa« und die Neuausrichtung der Organisationsstruktur in einer Non-Profit-Organisation (NPO). Das Vorbild für die zukünftige Gestaltung der Bahntrasse war die Highline in New York, bei der aus einer alten Bahn-Hochtrasse zwischen 2006 und 2019 eine durchgehende Grünfläche geschaffen wurde (Takahashi & Kobayashi 2015: 189–190). Charakteristisch für das Projekt »Greenline Shimokitazawa« war das regelmäßige Einbinden von Expert\*innen aus den Bereichen Architektur und Stadtplanung. Zwar konnten die Künstler\*innen von Shimokita Voice ein großes Medienecho erzeugen und auch international mit ihrem Anliegen Unterstützer finden, was sogar zu Zeitungsartikeln in der *New York Times* (Fackler 2006) oder dem *Spiegel* (Blaschke 2010) führte. Die durch »Greenline Shimokitazawa« eingebrachte fachliche Expertise ergänzte die Workshops und Austauschseminare mit

<sup>9</sup> Hosaka ist 2011 im Zuge der Verschiebung der politischen Schwerpunkte mit einem Anti-Atomkraft-Wahlkampf zum ersten Mal gewählt worden und konnte sich 2019 zum dritten Mal behaupten. Er ist ebenfalls Autor mehrerer Bücher, darunter auch eines, in dem er Portland als Vorbild für Setagaya preist (Hosaka 2018).

verschiedenen Akteuren, wie der Stadtverwaltung und der Firma Odakyū, um eine wichtige konstruktive Komponente.

Zusätzlich zu den Initiativen der Anwohner\*innen, Geschäftsinhaber\*innen und Freunde Shimokitazawas in Form von »Save the Shimokitazawa« oder »Shimokita Voice« und der fachlichen Expertise über das »Shimokitazawa-Forum« oder »Greenline Shimokitazawa« gab es eine dritte einflussreiche Aktion, die sich in Form einer Verwaltungsklage manifestierte, welche im September 2006 erhoben wurde. Ziel der Klage war es, den Bau der Straße 54 zu verhindern. Dies versuchte man, indem man die Rechtmäßigkeit des Planungsprozesses anzweifelte und auf verschiedenen Ebenen die fehlende Einbeziehung der Akteure (vor allem Anwohner) vor Ort oder die Unvereinbarkeit mit anderen Richtlinien nachweisen wollte (MSHI 2019: 188–195). Begleitet wurde die Klage durch mehr als vierzig Ausgaben einer Informationsbroschüre, die 2019 als Sammelband herausgegeben wurde (MSHI 2019). Die Planungen, Events, Vorträge, Workshops und der Fortschritt der Klage wurden hier über einen Zeitraum von zehn Jahren festgehalten und einer interessierten Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

## 7 Die Rolle der kreativen Szene

An dieser Stelle soll noch einmal betont werden, dass die verschiedenen Gruppen, die sich für Shimokitazawa einsetzten, nicht nur im Hinblick auf ihre Ziele, sondern auch in ihrer Zusammensetzung äußerst unterschiedlich waren. In jeder Gruppe beteiligten sich Anwohner\*innen, Besucher\*innen und beruflich oder in der Freizeit in Shimokitazawa aktive Menschen. Es ist aber gerade im Vergleich mit anderen Orten in Tōkyō sehr unwahrscheinlich, dass die Proteste in Shimokitazawa ein derart umfangreiches, lautes und auch ausdauerndes Medienecho erzeugt hätten, wenn die dortige kreative Szene nicht maßgeblich an der Formierung und Aufrechterhaltung des Protestes beteiligt gewesen wäre. Shimokitazawa habe, anders als andere Orte wie Tateishi<sup>10</sup>, eine aktive und laute Intelligentsia, die sich für die Stadt einsetzen und durch ihre Netzwerke und Verbindungen auch Unterstützung von außerhalb sichern (Suzuki 2018). Nur wenige Orte wie Yanaka schaffen es, auf Grund ihrer besonderen Strukturen (Schulz 2018: 47) ähnlich erfolgreich unerwünschte Entwicklungen zu bremsen.

<sup>10</sup> Tateishi im Bezirk Katsushika in Tōkyō durchläuft eine noch umfangreichere Stadtumgestaltung durch den Bau eines 35-stöckigen Hochhauses. Auch hier gibt es Gegenbewegungen und Protestflaggen vor Ort, aber man erreichte nie das mediale Momentum Shimokitazawas (*Ryutsu News* 28.04.2021).

Hier lässt sich die Brücke zurück zur Resonanz bei Rosa schlagen: Um sich mit seiner Stadt zu identifizieren, braucht es starke Wertungen, die berührt werden. Solche starken Wertungen stellen nach Rosa die Grundvoraussetzungen für Resonanz Erfahrungen da. Sie gehen nicht vom Subjekt aus, sondern von den Weltausschnitten, zu denen dieses eine Beziehung hat. Starke Wertungen beschreiben Dinge, die wir schlechthin für bedeutsam halten, und zwar unabhängig davon, ob wir es begehren oder ob es gut für uns ist (Rosa 2016: 227–229). Dies kann sowohl im Positiven wie auch im Negativen geschehen, wobei die positiven Resonanz Erfahrungen, die man beim Leben in Shimokitazawa machen kann, durch die Gefährdung dieser starken Wertungen so stark in Gefahr geraten, dass die Gegenreaktion entsprechend heftiger ausfällt. Ist die eigene Lebensumgebung kein Resonanzort, ist die Gefahr von Entfremdung von der Welt hoch (Rosa 2013: 143).

Eine »Stadt mit Charakter«, also eine Stadt, die nicht »wie jede andere« ist, ist die Grundbedingung für die Ausbildung von Identifikation und starken Wertungen, die dann überhaupt erst berührt werden können. Anders ausgedrückt: die kreative Szene in Shimokitazawa schafft es mit ihren Aktionen, die Menschen mitzureißen und zu mobilisieren. Sie wirkt so nicht allein, aber unterstützend, um gemeinsam mit Anwohnern und Besuchern ein Sprachrohr für die Verteidigung eines Ortes zu bilden, der durch seine Einzigartigkeit überhaupt erst schützenswert geworden ist. Schwer zu sagen bleibt jedoch, ob eine solche »resonante Stadtumgebung« durch die Aktivitäten dieser Menschen entsteht, oder ob die Aktivitäten durch die Umgebung ausgelöst werden.

## 8 Zukunftsperspektiven

Was bleibt nach fast zwanzig Jahren Mobilisierung, Events und Verwaltungsklagen? Unstrittig haben die verschiedenen Aktionen in Shimokitazawa, die über die kreative Szene ein hohes Maß an Sichtbarkeit erfahren haben und durch die Verwaltungsklage und die Bemühungen um Alternativvorschläge unterstützt wurden, einige beachtliche Ergebnisse hervorgebracht. Das sichtbarste davon ist der Vergleich vor Gericht, der nach zehn Jahren Klage im Jahr 2016 geschlossen wurde (MSHI 2019). Ob dieser Vergleich allerdings ein Sieg oder eher eine Beschwichtigungsmaßnahme ist, hängt davon ab, wen man fragt. Zwar sieht er vor, dass in Zukunft mehr Austausch zwischen den Akteuren stattfinden soll, aber was dies konkret bedeutet, bleibt ungeklärt. In Bezug auf die Straße 54 haben die Kläger\*innen dennoch einen beeindruckenden Sieg errungen: Zwei von drei Bauabschnitten wurden

gestoppt. Der Vergleich nutzt für das Bauprojekt allerdings das Wort »eingefroren« (*tōketsu*), was zwangsläufig die Furcht vor einem erneuten »Auftauen« mit sich bringt (Nakamura 2019). Als direkte Folge wurden mit der »Shimokita Design Kaigi« und der »PR Senryaku Kaigi« zwei Formate geschaffen, bei denen die Stadtverwaltung den direkten Dialog mit den Menschen vor Ort sucht. Bei den Diskussionen wird mitunter lautstark und kontrovers gestritten. Ein häufiger Vorwurf war, dass zwar viel geredet wird, aber eine wirkliche Mitsprache weder möglich noch gewünscht sei.

Nicht alle Akteure sehen dies allerdings so negativ. »Save the Shimokitazawa« etwa hatte sich zum Ziel gesetzt, die Menschen vor Ort zu überzeugen, dass Shimokitazawa, so wie es ist, ansprechend und lebenswert ist. Mit dem Teilstopp des Straßenbaus wurde dieses Ziel erreicht und man habe das Gefühl, einen Sieg errungen zu haben. Die Bewegung wurde folgerichtig nach dem Vergleich auch aufgelöst (Interview mit Suzuki 2018).

Shimokita Voice ist bis heute (Stand Anfang 2021) aktiv, hat aber deutlich an Vitalität verloren. Dies hat zwei Gründe: Zum einen ist ein Teil der Probleme, gegen die man ankämpfte, mit dem Baustopp der Straße 54 nicht mehr vorhanden. Zum anderen werden baulich auch Fakten geschaffen. Der ehemalige Markt am Bahnhof Shimokitazawa ist 2018 verschwunden, die Bahnlinie verläuft nun im Tunnel und Bauarbeiten auf der Brachfläche sind in vollem Gang, teilweise auch bereits abgeschlossen. Dies führte dazu, dass es 2018 zum ersten Mal seit zehn Jahren keine Veranstaltung »Shimokita Voice« gab. 2019 unternahm man jedoch einen erneuten Versuch mit neuem Verantwortlichen. Diesmal allerdings nicht in Theatern oder ähnlichen Etablissements, sondern als zweitägiges Event direkt in der »Town Hall« von Shimokitazawa. Der Bürgermeister von Setagaya war auch diesmal anwesend, die Resonanz aber eher verhalten. Auch innerhalb der Leitung der Gruppe ist man sich nicht einig, wo der Fokus liegen soll: Zum einen hat man ohnehin zu wenig aktive Unterstützer\*innen (Interview mit Nakamura 2019), zum anderen gibt es einen Richtungsstreit darüber, ob man Shimokitazawa wie ein Museum konservieren sollte, weil jede Veränderung schlecht sei (Interview mit Yamane 2019), oder ob man sich lieber aktiv an den Veränderungen beteiligen sollte, um das, was ohnehin passiert, mitgestalten zu können (Interview mit Yoko 2019).

Mit ähnlichen Problemen sieht sich auch »Greenline Shimokitazawa« konfrontiert. Die Greenline nach dem Vorbild New Yorks wurde nicht umgesetzt und damit ist das Projekt im Grunde gescheitert. Das heißt jedoch nicht, dass die Ideen, die dort entwickelt wurden, nicht in Teilen weitergetragen werden. Ehemalige Mitglieder von Greenline sind heute weiterhin aktiv im Ausschuss für Begrünung (*midori*

*bukai*) und setzen sich zum Beispiel für ein Projekt zur Baumpatenschaft ein, um den Bahnhofplatz grüner zu gestalten (Interview mit Kawafuji 2019). Westlich der Station Shimokitazawa entsteht zudem eine Art Hochdeck, das einen kleinen Grünstreifen bilden soll (Setagaya-ku 2018a).

## 9 Fazit

Die Umgestaltung in Shimokitazawa schreitet weiter voran. Durch verschiedene Bewegungen, die mit Hilfe der kreativen Szene zum einen sehr schlagkräftig und zum anderen auch vergleichsweise langlebig waren, konnte dieser Prozess jedoch in entscheidenden Punkten beeinflusst werden. Shimokitazawa schafft es als resonante Stadt, die ihre Akteure beeinflusst, aber auch von ihnen beeinflusst wird, starke Wertungen und Resonanzachsen zu erzeugen und so viele verschiedene Akteure\*innen zum Handeln zu bewegen.

Wie effektiv die Seminare, Workshops und Anhörungen der Stadtverwaltungen am Ende auch sein mögen, durch die Verwaltungsklage wurde der Plan für den Bau der Straße 54, die Shimokitazawa großflächig zerschnitten hätte, in entscheidenden Punkten eingefroren.

Die nachfolgenden Konflikte über die Nutzung der freiwerdenden Fläche oberhalb der in einen Tunnel verlegten Odakyū-Bahnlinie und die konkrete Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes von Shimokitazawa sind noch nicht zu Ende geführt, werden aber von der Realität, in der die Bauarbeiten fortschreiten und in einigen Teilen sogar vor dem Abschluss stehen, langsam aber sicher überholt. Shimokitazawa wird sich im Laufe der Zeit verändern und es bleibt spannend zu beobachten, wie die Akteure vor Ort sich in dieses neue Gefüge einbringen werden.

Bezugnehmend auf das Vorhaben, Shimokitazawa als resonante Stadt zu lesen, in der unter verschiedenen Vorzeichen eine Stadt nach dem »menschlichen Maß« gefördert werden soll und in der unter dem weiten Begriff von *Kyōsei* (Konvivialität) alte und neue Formen des Zusammenlebens in der Stadt herausgefordert und neu gedacht werden, lässt sich feststellen: Die Anschlusspunkte sind in großer Zahl vorhanden. Shimokitazawa ist eine Stadt, die nach menschlichen Maßstäben funktioniert, in der die Menschen versuchen, mit verschiedenen Interessen zusammenzufinden und in der Resonanzerfahrungen möglich sind, weil die Stadt selbst eine Antwortbeziehung zulässt und eben keine stumme, entfremdete Weltbeziehung fördert. Der hier gebotene kleine Einblick lässt darauf schließen, dass es sich lohnt, hier noch weiter zu forschen.

## Literatur

- Amaguchi (2016), Anonymisiertes Interview »Über Shimokitazawa«, Shimokitazawa, Tōkyō.
- Aoki, Miki (28.01.2016), »Shimokitazawa: Yume o ou Machi (3)« [Shimokitazawa: Eine Stadt, die Träume jagt (3)], in: *Asahi Shinbun Digital*, <http://www.asahi.com/area/tokyo/articles/MTW20160128131190001.html> (30.07.2021).
- Blaschke, Sonja (08.10.2010), »Gentrifizierung in Japan: Kampf um Tokios Herz«, in: *Spiegel Online*, <https://www.spiegel.de/reise/fernweh/gentrifizierung-in-japan-kampf-um-tokios-herz-a-726653.html> (30.07.2021).
- Fackler, Martin (02.10.2006), »Splitting a Hip Neighborhood, in More Ways Than One«, in: *The New York Times*, <https://www.nytimes.com/2006/10/02/world/asia/02tokyo.html> (30.07.2021).
- Florida, Richard L. (2005), *Cities and the Creative Class*, New York: Routledge.
- Gehl, Jan und Toshio Kitahara (1990), *Okugai Kūkan no Seikatsu to Dezain* [Leben und Design von Räumen im Freien]. Tōkyō: Kajima Shuppankai.
- Gehl, Jan und Toshio Kitahara (2014), *Ningen no Machi: Kōkyō Kūkan no Dezain* [Städte für Menschen: Design des öffentlichen Raumes], Tōkyō: Kajima Shuppankai.
- Hanako* (2018) »Kichijōji dakara, kanau Koto« [Weil es Kichijōji ist, wird es wahr].
- Hattori, Keiro (2012), »Shimokitazawa: The Study of Organically Developed Shopping District in Tokyo«, in: *The Bulletin of Institute for Research in Business and Economics Meiji Gakuin University*, 29: 1–34.
- Hattori, Keiro, Sunmee Kim und Takahashi Machimura (2016), »Tokyo's ›Living‹ Shopping Streets: The Paradox of Globalized Authenticity«, in: Sharon Zukin, Philip Kasinitz und Xiangming Chen (Hg.), *Global Cities, Local Streets: Everyday Diversity from New York to Shanghai*, New York: Routledge, S. 170–194.
- Hirata, Eiichirō und Hans-Thies Lehmann (Hg.) (2009), *Theater in Japan*, Berlin: Theater der Zeit.
- Hohn, Uta (2000), *Stadtplanung in Japan: Geschichte – Recht – Praxis – Theorie*, Dortmund: Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur.
- Honda, Kazuo und Kyōko Tokunaga, (2018), *Engeki no Machi o tsukutta Otoko: Honda Kazuo to Shimokitazawa* [Der Mann, der die Stadt der Theater schuf: Honda Kazuo und Shimokitazawa], Tōkyō: Pia.
- Hosaka, Nobuto (2018), *Kurashiyasusa no Toshi Senryaku: Pōtorando to Setagaya o tsunagu* [Stadtstrategien für ein gutes Leben: Portland und Setagaya verbinden], Tōkyō: Iwanami Shoten.
- Ito (2019), Anonymisiertes Interview »Leben in Shimokitazawa«, Shimokitazawa, Tōkyō.

- Kaneko, Kenzo (2005), »Machi ni ikiru: Shimokitazawa Keikaku no Mondaiten to ›Save the Shimokitazawa‹ no Katsudō« [Leben in der Stadt: Die Probleme des Shimokitazawa-Planes und die Aktivitäten von »Save the Shimokitazawa«], in: *Gendai Shisō*, 33 (5): 88–93.
- Kaneko, Kenzo (2006), *Shimokita na Hibi* [Tage in Shimokita], <https://stsk.exblog.jp/4066675/> (29.08.2021).
- Kawafuji (2019), Anonymisiertes Interview »Anwohner und Bauherr in Shimokitazawa«, Shimokitazawa, Tōkyō.
- Kesselhut, Stefan (17.09.2015), »Wo ist denn hier noch Platz?: Interview mit Jan Gehl« in: *fluter*, <https://www.fluter.de/wo-ist-denn-hier-noch-platz> (30.07.2021).
- Kimura, Kazuho (2005), »Tan naru Dōro Mondai de ha nai: Shimokitazawa no Saikaihatsu o tou« [Nicht nur ein Straßen-Problem: Die Stadtneugestaltung in Shimokitazawa hinterfragen], in: *Gendai Shisō*, 33 (5): 104–111.
- Kobayashi, Minoru (1988) »Seigyō: Nōgyō kara Shōgyō he« [Berufstätigkeit: Von der Landwirtschaft zum Handel], in: Setagaya-ku Minzoku Chōsadan (Hg.), *Shimokitazawa: Setagaya-ku Minzoku Chōsa Daihachiji Hōkoku*, Tōkyō: Eigenverlag, S. 59–75.
- Lefebvre, Henri und Christoph Schäfer (2016), *Das Recht auf Stadt*, Hamburg: Edition Nautilus.
- LFE (Liberty Feel Entertainment)* (2020), <https://www.liberty-entertain.com/> (30.07.2021).
- Masubuchi, Toshiyuki (2012), *Roji Ura ga Bunka o umu: Saigairō to sono Kaiwai no Henyō* [In den Gassen entsteht die Kultur: Der Wandel von engen Straßen und ihrer Umgebung], Tōkyō: Seikyusha.
- Mita, Yoshiharu und TSKI (Tōkyō-to Setagaya-ku Kyōiku Iinkai) (Hg.) (1984), *Setagaya no Chimei: Kuiki no Enkaku / Chishi / Chimei no Kigen* [Ortsnamen in Setagaya: Historischer Abriss, Topographie, Herkunft von Ortsnamen], Tōkyō: TSKI.
- Miura, Rinpei (2016), *Kyōsei no Toshi Shakaigaku: Shimokitazawa Saikaihatsu Mondai no Naka de kangaeru* [Urbane Soziologie der Symbiose: Betrachtet aus der Sicht des Problems der Stadtumgestaltung in Shimokitazawa], Tōkyō: Shin'yōsha.
- Morihiro, Niino (2009), »Zwischen Gestern und Heute: Die Organisationsstrukturen des Theaters«, in: Eiichirō Hirata und Hans-Thies Lehmann (Hg.), *Theater in Japan*, Berlin: Theater der Zeit, S. 22–29.
- MSHI (Mamore Shimokita! Henshū Iinkai) (2019), *Mamore Shimokita! Tsūshin (Minikomi) Gōtai. Shimokita Gyōsei Soshō no Kai 10-nen Reki: »Wakai« kara »Kyōdō« he* [Beschützt Shimokita! Infoschreiben (Minikomi) Sammelausgabe: 10 Jahre Shimokita Vereinigung zur Verwaltungsklage – vom »Vergleich« zur »Zusammenarbeit«], Tōkyō: Eigenverlag.
- Nakamura (2019), Anonymisiertes Interview »Theatermanager in Shimokitazawa«, Shimokitazawa, Tōkyō.
- Ophüls-Kashima, Reinold (2020), *Kyōsei – Symbiose- und Konvivialitäts-Diskurse im gegenwärtigen Japan: Ein Überblick*, [https://www.gjf.de/netzpublikationen/SGJF\\_Bd3\\_Kyosei\\_-\\_Symbiose-\\_und\\_Konvivialitaets-Diskurse\\_im\\_gegenwaertigen\\_Japan.pdf](https://www.gjf.de/netzpublikationen/SGJF_Bd3_Kyosei_-_Symbiose-_und_Konvivialitaets-Diskurse_im_gegenwaertigen_Japan.pdf) [09.08.2021].

- Reckwitz, Andreas (2017), *Die Erfindung der Kreativität: Zum Prozess gesellschaftlicher Ästhetisierung*, Berlin: Suhrkamp.
- Rosa, Hartmut (2013), *Beschleunigung und Entfremdung: Entwurf einer Kritischen Theorie spätmoderner Zeitlichkeit*, Berlin: Suhrkamp.
- Rosa, Hartmut (2016), *Resonanz: Eine Soziologie der Weltbeziehung*, Berlin: Suhrkamp.
- Ryutsu News (28.04.2021), »Keisei Tateishi Eki / Tateishi Eki Kita Guchi Chiku Daiichi Shushigaichi Saikaihatsu Jigyō suishin« [Bahnhof Keisei Tateishi / Tateishi Nordausgang Stadterneuerungsprojekt schreitet voran], <https://www.ryutsuu.biz/store/n042847.html> (30.07.2021).
- Saitō, Mayumi (2017), *Shimokita de ikiru: Shimokita 2003 to 2017* [Leben in Shimokita. Shimokita 2003 bis 2017], DVD.
- Schulz, Evelyn (2018), »Begegnungsräume in Tokio: Städtische Vielfalt zwischen Wachstumsprozessen und Beschleunigungsstrategien«, in: Brigitta Schmidt-Lauber (Hg.), *Andere Urbanitäten: Zur Pluralität des Städtischen*, Wien: Böhlau Verlag, 33–59.
- Seidensticker, Edward G. (1991), *Low City, High City: Tokyo from Edo to the Earthquake*, Cambridge: Harvard University Press.
- Setagaya Raifu Magazine (2017), Shimokitazawa de aimashō: Oishikute tanoshii soshite koi [Lasst uns in Shimokitazawa treffen! Lecker, angenehm und gehaltvoll...], Tōkyō: Ei Publishing.
- Setagaya-ku (2014), *Setagaya-ku Toshi Seibi Hōshin 1: Daiichibu »Toshi Seibi no Kihon Hōshin«* [Richtlinien zur Stadtentwicklung in Setagaya 1: Grundlegende Richtlinien zur Stadtentwicklung], <http://www.city.setagaya.lg.jp/kurashi/102/118/329/d00132219.html> (30.07.2021).
- Setagaya-ku (2015), *Setagaya-ku Toshi Seibi Hōshin 2: Dainibu »Chiiki Seibi Hōshin«* [Richtlinien zur Stadtentwicklung in Setagaya 2: Regionale Richtlinien], <http://www.city.setagaya.lg.jp/kurashi/102/118/329/d00138618.html> (30.07.2021).
- Setagaya-ku (2018a), *Odakyū-sen Jōbu Riyō no Machizukuri* [Stadtgestaltung am oberen Teil der Odakyū-Linie], <https://www.city.setagaya.lg.jp/mokuji/sumai/003/002/002/d00132402.html> (30.07.2021).
- Setagaya-ku (2018b), *Setagaya Midori no Kihon Keikaku: 2018–2027* [Der grundlegende Grünplan von Setagaya: 2018–2027], [https://www.city.setagaya.lg.jp/mokuji/kusei/002/d00158274\\_d/fil/20-5.pdf](https://www.city.setagaya.lg.jp/mokuji/kusei/002/d00158274_d/fil/20-5.pdf) (15.06.2021).
- SGK (*Shimokitazawa Gyōsha Kyōgikai*) (2009), Website, <http://www.shimokita-sk.org> (Website nicht mehr aktiv, 30.07.2021 über archive.org).
- Siebel, Walter (2016), *Die Kultur der Stadt*, Berlin: Suhrkamp.
- Suzuki (2018), Anonymisiertes Interview, »Initiator einer Protestbewegung«, Shimokitazawa, Tōkyō.
- Switch (2005), Shimokitazawa ha owaranai [Shimokitazawa endet nicht].

- Takahashi, Yurika und Masami Kobayashi (2015), *Shimokita Rashisa no DNA: »Kurashitai otozuretai« Machi no Mirai o hiraku* [Die DNA von Shimokita: Die Zukunft einer Stadt, die man »besuchen will und in der man leben will«], Tōkyō: X-Knowledge.
- TV Tōkyō (2012), *Kodoku no Gurume, Daikyūwa: Setagaya-ku Shimokitazawa no Hiroshima-fū Okonomiyaki* [Der einsame Gourmet, Folge 9: Okonomiyaki nach Hiroshima-Art in Shimokitazawa, Setagaya], TV-Serie.
- Ursic, Matjaz und Heide Imai (2020), *Creativity in Tokyo: Revitalizing a Mature City*, Singapur: Springer.
- Waley, Paul (2002), »Moving the Margins of Tokyo«, in: *Urban Studies*, 39 (9): 1533–1550.
- Yamane (2019), Anonymisiertes Interview, »Barbesitzer in Shimokita«, Shimokitazawa, Tōkyō.
- Yoko (2019), Anonymisiertes Interview, »Aktiv bei Shimokita Voice«, Takadanobaba, Tōkyō.
- Yonekura, Hiroku (2007), »Shimokitazawa no Shūen: Toshi Keikaku no Mondaiten to 1980 Nendai no Shōhi Bunseki o Tegakari ni« [Das Ende von Shimokitazawa: Hinweise aus der Stadtplanung und Konsumanalyse der 1980er Jahre], in: *Sekai o koete*, 7: 233–259.
- Yoshimoto, Banana (2015), *Moshi: Roman*, Zürich: Diogenes.
- Yoshimoto, Banana (2016), *Shimokitazawa ni tsuite* [Über Shimokitazawa], Tōkyō: Gentōsha.
- Yoshino, Taichirō (03.03.2018), »Odakyū, Fukufukusenka: Benri ka Kosei ka, Yoyogi-Uehara – Noborito« [Mehrgleisiger Ausbau der Odakyū-Linie: Annehmlich oder charaktervoll? Yoyogi Uehara – Noborito], in: *Asahi Shinbun*, S. 7.
- Zukin, Sharon (2010), *Naked City: The Death and Life of Authentic Urban Places*, Oxford: Oxford University Press.