

Es gibt eine Reihe von Dingen, die für alle japanischen Rennbahnen zutreffen und die man deshalb praktischerweise zusammenfassen kann. In loser Folge werde ich über all diese Aspekte berichten.

Rennen in Japan, Allgemeines Teil 1

Renntagsplanung, Anreise und Zugang zur Rennbahn

Wichtig zu wissen: In Japan gibt es 2 Rennsportorganisationen, JRA (Japan Racing Association) und NAR (National Association of Racing), die in manchen Punkten durchaus ihr eigenes Süppchen kochen. JRA verwaltet alle „großen“ Rennbahnen, z.B. Tokio, Nakayama (das sich auch im Großraum Tokio befindet) oder Kyoto, insgesamt sind das 10 Bahnen. Die restlichen 15 unterstehen der NAR. Um an die Termine zu kommen googelt man am besten „Japan Horse Racing“ oder geht auf <https://japanracing.jp>. Dabei landet man automatisch auf der englischsprachigen Webseite. Dort findet man die Termine beider Organisationen. Die JRA-Bahnen veranstalten nur samstags und sonntags. Es gibt stets 3 Rennorte parallel, an jedem immer 12 Rennen, das Hauptereignis als 11. Prüfung. Der Start des ersten Rennens erfolgt immer um 9:45 Uhr, auf den beiden anderen Bahnen 10 bzw. 20 Minuten später. Da auch einige längere Pausen anstehen, enden die Renntage gegen 16:30 Uhr. Auf den NAR-Rennbahnen wird täglich galoppiert, es stehen auch meistens 12 Rennen auf der Karte, zwischen 11 und 12 Uhr erfolgt der erste Start. Nicht verrückt machen darf man sich über die Bezeichnung „Night Races“. Da ist der erste Start manchmal schon um 14 Uhr, spätestens aber um 15:30 Uhr. Auf der o.g. Webseite findet man ab dem Vortag das Rennprogramm der JRA-Bahnen als PDF-Datei in englischer Sprache. Das ist aufgebaut wie bei uns die Traber-Programme mit den jeweils letzten 5 Formen eines Pferdes. Wenn man Glück hat, bekommt man das ausgedruckt auch am Info-Schalter auf der Rennbahn. Ansonsten gibt es kostenlos nur ein Heft im A4-Format, das die Starter aller 3 Veranstaltungen auflistet, hier stehen nur der Pferde- und Jockeyname in lateinischen Buchstaben, die Zahlen kann man natürlich auch lesen, das war es aber. Deutlich schlechter sieht es auf den NAR-Rennbahnen aus. Dort gibt es nur eine Starterliste auf Japanisch, der man lediglich Startzeiten und Distanzen entnehmen kann.

Generell ist man auf ausländische Besucher kaum eingestellt, am Info-Schalter findet man zwar immer jemanden, der zumindest leidlich Englisch spricht und hilfsbereit ist, aber mehr als eine Broschüre über das Wetten ist meistens nicht vorhanden. Spezielle Fragen über das Rennsystem können in der Regel nicht beantwortet werden, was oft schon am begrenzten Vokabular scheitert. Immerhin kann man zwei Tage vorher die genauen Anfangszeiten der NAR-Rennbahnen in Erfahrung bringen, die wird dann am Handy herausgesucht, was ohne japanische Sprachkenntnisse schlicht unmöglich ist.

Mindestens ein Dutzend verschiedene Rennzeitungen konkurrieren um die Gunst des Publikums, kosten meist 600 Yen (ca. 3,50€), sind ohne japanische Sprachkenntnisse jedoch wertlos.

2026年3京都3		3YO MAIDEN		2,000m (13頭)		芝Turf・右		2026年3京都3		4YO & UP 1 WIN CLASS		1,800m (11頭)		ダートDirt・右	
5R		3歳未勝利						6R		4歳以上1勝クラス					
負担重量は、馬齢重量		本賞 (Added Money) 5,900,000円 2,400,000円 1,500,000円 890,000円 590,000円		装鞍所集合 11時20分 検量終了 11時30分 発走 Post Time 12時20分		北: 負担重量は、56%		本賞 (Added Money) 8,200,000円 3,300,000円 2,100,000円 1,200,000円 820,000円		装鞍所集合 11時50分 検量終了 12時00分 発走 Post Time 12時50分					
白	1	ダノンワンダー	牡3	57	岩田 望来	(2019年)	0	白	1	デルマサクラサク	牝4	56	鮫島 克駿	(2015年)	4,000,000
Whit.	B	Danon Wonder (JPN)	黒鹿	Mirai Iwata	(株)ダノックス	0 0 0 1		Whit.	B	Derna Sakura Saku (JPN)	黄星	Katsuma Sameshima	18,500,000		
		2023. 3. 6生 前6代 ケイアイファーム			(友道 康夫・栗東)	0 0 0 0				2022. 3. 18生 千歳 社台ファーム	水色	浅沼 廣幸氏	0 0 0 0		
		ロードカナロア Medaglia d'Oro								マインドユアビスケップ Mineshaft	散, 黄袖水	(牧田 和弥・栗東)	1 2 2 9		
		ワンダーダット Loving Vindication								ザッパハーミン Pulsatilla	色一本輪				
黒	2	ビースペシフィック	牡3	57	池添 謙一	(1998年)	0	黒	2	メイショウウメゴチ	牝4	56	藤懸 貴志	(2011年)	4,000,000
Blk.	B	Be Specific (JPN)	栗	Kenichi Ikezoe	(株)フクキタル	0 0 0 1		Blk.	B	Meisho Umegochi (JPN)	青鹿	Takashi Fujitake	8,325,000		
		2023. 2. 13生 新冠 バカバカファーム			(河嶋 宏樹・栗東)	0 0 0 0				2022. 5. 9生 浦河 金成吉田牧場	青, 桃輝, 桃袖	松本 好隆氏	0 0 0 0		
		ハービンジャー Get Stormy								ダノンレジェンド マンハッタンカフェ		(高橋 義忠・栗東)	1 1 1 4		
		ゲルイクスプリット Miss Victoriana								レッドマキユーリー ノロシニング					
赤	3	ラヴズプレミアム	牡3	57	北村 友一	(2006年)	0	赤	3	ラ テ ラ イ ト	牝4	56	菱田 裕二	(2012年)	14,920,000
Red	B	Loves Premium (JPN)	鹿	Yuichi Kitamura	DMMFリムクラブ	0 0 0 2		Red	B	Laterite (JPN)	黒鹿	Yuji Hishida	0 0 0 1		
		2023. 2. 27生 安平 ノーザンファーム			(矢作 芳人・栗東)	0 0 0 0				2022. 4. 13生 白老 (有)社台コーポレー	黒, 赤輝, 袖赤一本輪	(株)G1レーシング	0 2 5 9		
		エビファネイア デイブインバクト								ブリックスアンドモルタル ゴールドアリュール		(松本 武士・栗東)			
		ラヴズオンリーユー ラヴズオンリーユー								ザルサドゥーラ タイムトゥダンス					
青	4	テイクザスローン	牡3	57	高倉 稜	(2016年)	0	青	4	アリストクラシア	牝5	56	岩田 望来	(2019年)	4,000,000
Blu.	B	Take the Throne (JPN)	黒鹿	Ryo Takakura	(株)G1レーシング	0 0 0 4		Blu.	B	Aristocrazia (JPN)	黒鹿	Mirai Iwata	20,130,000		
		2023. 2. 4生 追分ファーム			(武 英智・栗東)	0 0 0 1				2021. 2. 6生 千歳 社台ファーム	黄, 黒輝, 緑, 袖青一本輪	(株)社台レースホース	1 0 0 5		
		サトウケイチウ ダイワメジャー								ハーツクライ Quality Road		(吉岡 辰彦・栗東)	0 2 2 5		
		トロイメント トラウム								マジェスティッククオアティ She Nait All					
		ブルーキズナレ	牝3	55	松本 勇	(2014年)	0	黄		市販取引馬	牝7	56	西井 崇	(1998年)	4,000,000

JRA-Programmheft

2026. 浦. 3		3歳(二)		1,400m (12頭)		2026. 浦. 4		C3 (七) (八)		1,400m (10頭)	
3R		サラ系3歳二回		装鞍所集合時刻 12時30分 発走時刻 13時20分		4R		サラ系C3七回八回		装鞍所集合時刻 13時00分 発走時刻 13時50分	
白	1	バルカロール	牝3	53.0	★中山 遼人	白	1	シャコンヌ	セ6	56.0	廣見 陸
Whit.	B	Balkaroll (JPN)	鹿毛	(浦和)	藤原 杏	Whit.	B	シャコンヌ	セ6	56.0	宇野木博俊
		2023. 02. 14			(浦和)			20.03.03			岡田スタッド
黒	2	アルコア	牝3	56.0	福原 杏	黒	2	ミュージシエンヌ	黒鹿毛	54.0	澤田 龍哉
Blk.	B	Alcora (JPN)	鹿毛	(浦和)	松本 康行	Blk.	B	ミュージシエンヌ	黒鹿毛	54.0	新井清重
		2023. 05. 13						22.03.31			橋本牧場
赤	3	インフェルレーヴ	牝3	56.0	増田 充宏	赤	3	シルバーク	黒鹿毛	54.0	野畑 凌
Red	B	Inferleuve (JPN)	鹿毛	(川崎)	渋谷 優作	Red	B	シルバーク	黒鹿毛	54.0	高井孝二
		2023. 05. 10						15.06.04			白井牧場
青	4	シシフンジン	牝3	56.0	鷹見 陸	青	4	ゲットデザイナー	牝7	54.0	室 陽一朗
Blu.	B	Sisifunjin (JPN)	鹿毛	(川崎)	組) 志士十二組合	Blu.	B	ゲットデザイナー	牝7	54.0	池澤清
		2023. 02. 08			神垣 道弘			19.05.30			元通牧場
黄	5	ピランチャ	牝3	56.0	櫻井 光輔	黄	5	アモフリーゲル	黒鹿毛	54.0	西 啓太
Yel.	B	Piranchara (JPN)	鹿毛	(浦和)	小久保智	Yel.	B	アモフリーゲル	黒鹿毛	54.0	鈴木昌樹
		2023. 04. 16			大北牧場			20.01.11			バカバカファーム
緑	6	ビクトリアリリー	牝3	54.0	藤本 現輝	緑	6	ブルートルマリン	黒鹿毛	54.0	達城 龍次
Grn.	B	Victoriariley (JPN)	鹿毛	(浦和)	繁田健一	Grn.	B	ブルートルマリン	黒鹿毛	54.0	村上守
		2023. 02. 03			グランド牧場			19.05.23			松山博守
茶	7	ホワイトジェイド	牝3	56.0	和田 謙治	茶	7	バラララララ	青鹿毛	54.0	E. シャベス
Brn.	B	White Jade (JPN)	鹿毛	(浦和)	水野貴史	Brn.	B	バラララララ	青鹿毛	54.0	古谷剛彦
		2023. 05. 05			阪ビッブル			20.03.22			ヒサヤマファーム
桃	8	ダイセンシリウス	牝3	56.0	本橋 孝太	桃	8	ダイヤモンドダロ	黒鹿毛	56.0	保園 翔也
Pnk.	B	Daisen Sirius (JPN)	鹿毛	(船橋)	石井勝男	Pnk.	B	ダイヤモンドダロ	黒鹿毛	56.0	西村新一郎
		2023. 04. 03			根田喜久雄			15.04.12			八巻 夕起子
紫	9	オーバーク	牝3	56.0	佐野 遼久	紫	9	スモモモモモモ	黒鹿毛	51.0	▲西 優哉
Pur.	B	Overk (JPN)	鹿毛	(川崎)	河津裕昭	Pur.	B	スモモモモモモ	黒鹿毛	51.0	井上久美
		2023. 05. 06			細川牧場			18.04.08			ヤマイチ牧場
茶	10	トリケトラ	牝3	56.0	川島正太郎	茶	10	ヨドノホマレ	黒鹿毛	56.0	岡村 健司
Brn.	B	Toriketra (JPN)	鹿毛	(船橋)	田中力	Brn.	B	ヨドノホマレ	黒鹿毛	56.0	平山真希
		2023. 03. 23			井手慶祐			18.06.22			海原一
黒	11	ヴァルヴァラ	牝3	54.0	岡村 健司	黒	11	ヴァルヴァラ	黒鹿毛	54.0	林真希
Blk.	B	Valvara (JPN)	鹿毛	(浦和)	平山真希	Blk.	B	ヴァルヴァラ	黒鹿毛	54.0	
		2023. 04. 23			林田憲次			23.05.03			
青	12	ケンシュウキ	牝3	56.0	山中 悠希	青	12	ケンシュウキ	黒鹿毛	56.0	
Blu.	B	Kenshuuki (JPN)	鹿毛	(船橋)	佐藤裕太	Blu.	B	ケンシュウキ	黒鹿毛	56.0	
		2023. 05. 03			カタオカステーブル						
レコード 1分23秒2 シャマル		57.0 川須 栄彦		令7.6.25		レコード 1分23秒2 シャマル		57.0 川須 栄彦		令7.6.25	

NAR-Starterliste



Eine der vielen Rennzeitungen



Zeitungsverkäufer in Nakayama

Auf der o.g. Internetseite ist für jede Rennbahn die nächstgelegene Bahnstation angegeben. Ist die Rennbahn von dort nicht zu Fuß erreichbar, verkehrt immer ein Shuttlebus. Die Anreise mit dem Auto, für Ausländer ohnehin kaum eine Option, verbietet sich für die JRA-Bahnen geradezu, weil viel zu wenig Parkplätze zur Verfügung stehen, wovon ein Großteil für die Aktiven reserviert ist. Für Tokio schätze ich die durchschnittliche Zuschauerzahl auf 50.000, es gibt aber insgesamt weniger als 1.000 Parkplätze. Also mit der Bahn. So sehr man die japanische Eisenbahn für ihre Pünktlichkeit und Sauberkeit loben muss, so umständlich ist aber das Herausfinden der richtigen Verbindung und der Ticketkauf. Mit Google Maps geht das einigermaßen, vor Ort ist aber das Problem, dass die Linien keine Nummernbezeichnung haben wie bei uns (S4 oder U2), sondern z.T. sehr exotische Namen. Für die Rennbahn Tokio gibt es vom Hbf. zwei Möglichkeiten. Der eine Bahnhof heißt Fuchuhommachi, da nimmt man zuerst die JR Tokaido-Line in Richtung Atami bis Kawasaki, dort steigt man um in die JR Nambu-Line in Richtung Tachikawa. Der andere Bahnhof nennt sich Fuchukeiba-Seimommae und wird nur an Renntagen von Sonderzügen angefahren. Dorthin geht es mit der JR Yamanote-Line (das ist eine Ringlinie wie in Berlin) bis Shinjuku, von dort mit der Keio-Line bis Higashi-Fuchu, wo man in den Sonderzug umsteigen muss. Ein weiteres Problem sind die verschiedenen Zugtypen, die auf der gleichen Linie verkehren. Auf der sicheren Seite ist man mit dem Local Train (quasi die S-Bahn), der überall hält und dessen Fahrzeit sich noch dadurch verlängert, dass er an manchen Stationen so lange warten muss, bis ihn die schnelleren Züge überholt haben. Bei diesen hat man die Auswahl zwischen Rapid, Rapid Special, manchmal noch Express und Limited Express. Die Frage ist dann, wer hält wo? Das bekommt man zwar raus, erfordert aber Aufwand, zumal man wegen der Sprachbarriere kaum jemanden fragen kann. Umständlich ist der Ticketkauf, auch weil es keine Verkehrsverbünde gibt. Der Platzhirsch ist JR (Japan Rail), aber nicht so dominant wie bei uns die Deutsche Bahn. Bei der ersten Variante ist das noch relativ einfach, weil die ganze Strecke von der JR bedient wird. Für den Nahverkehr kann man die Fahrkarten nur am Automaten lösen. Man kann aber am Display nicht einfach den Namen des Zielbahnhofs eingeben, sondern muss diesen auf einer riesigen Karte finden. Diese zeigt alle Stationen mit den jeweiligen Preisen, oft auch in lateinischer Schrift, aber nicht immer. Am Automaten muss man dann die Taste mit dem richtigen Fahrpreis drücken, bezahlen kann man meist auch mit Kreditkarte. Mit dem ausgeworfenen Ticket geht man durch eine Sperre auf den Bahnsteig, beim Verlassen des Bahnhofs muss man wieder durch eine Sperre. Wenn man zu wenig bezahlt hat, kommt man da nicht durch, das ist aber überhaupt kein Problem. In der Nähe des Ausgangs findet sich stets ein „Fair Adjustment Center“, dort gibt man das Ticket ein, bezahlt exakt die Differenz, die Maschine spuckt dann eine Karte aus, mit der man die Sperre passieren kann. Im Zweifelsfall kauft man also das billigste Ticket und nutzt diesen Service, niemand unterstellt die Absicht, zu betrügen. Bei der zweiten Variante wird es dadurch komplizierter, dass die Keio-Line eine private Bahngesellschaft ist, für die man in Shinjuku nochmals eine Fahrkarte kaufen muss. Generell bezahlt man für die Tickets weniger als bei uns, die billigsten Fahrkarten kosten etwa einen Euro, für die einstündige Fahrt zur Rennbahn werden knapp 5 Euro fällig.



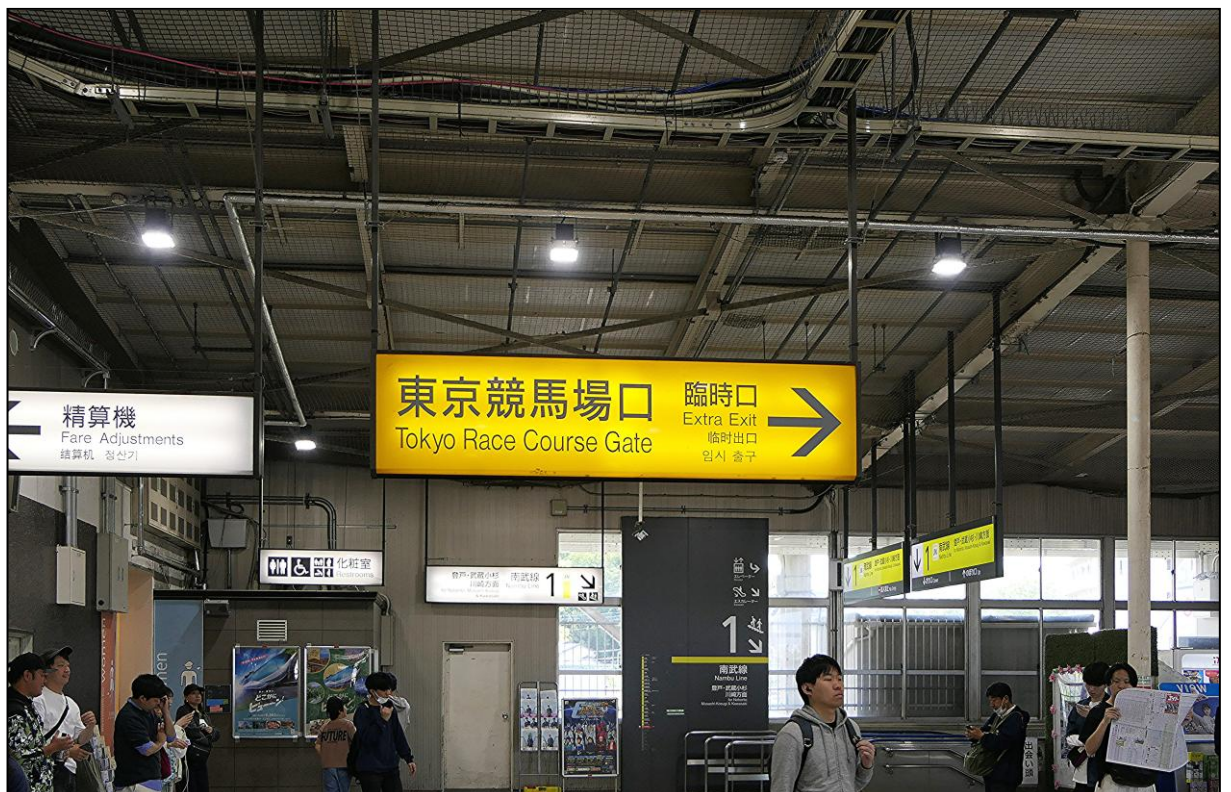
Tokio Hbf.: Wegweiser zu den Bahnsteigen, ohne Kenntnis des Liniennamens ist man aufgeschmissen.



Fahrkartenautomat. Zunächst muss man auf der Karte den Zielbahnhof herausuchen und den zugehörigen Fahrpreis ablesen...



Man muss kein Japanisch können, um zu erkennen, wo dieser (Sonder-) Zug hinfährt.



Am Bahnhof Fuchuhommachi gibt es einen Extra-Ausgang zur Rennbahn.

Die Shuttlebusse sind ein phantastischer Kundenservice. Die Rückfahrt ist nie ein Problem, bei den kleinen Rennbahnen geht es vor dem Eingang los, bei den großen Veranstaltern (oft mehrere Eingänge) erfährt man es am Info-Stand, dort liegen oft sogar Fahrpläne bereit. Das Problem ist eher, die Abfahrtsstelle für die Hinfahrt zu finden, das ist nirgends in lateinischen Buchstaben ausgeschildert. Da bleibt nur das Taxi, das es überall reichlich gibt und billiger ist als bei uns. Uber fährt auch, muss aber die regulären Taxi-Tarife nehmen, bietet somit keinen Preisvorteil. Erstaunlicherweise sind die Shuttlebusse bei den kleinen NAR-Vereinen stets kostenlos, während man bei den deutlich wohlhabenderen JRA-Bahnen bezahlen muss, jedoch nur etwa einen Euro.

Die Eintrittspreise sind geradezu lächerlich, auf den NAR-Bahnen zahlt man 100 Yen (ca. 60 Cent), nach Münzeinwurf öffnet sich eine Sperre. Als typisch japanischer Service steht ein Wechselautomat bereit, um Scheine „kleinzumachen“. Die JRA-Vereine nehmen das Doppelte, an Gruppe-Renntagen schon mal 500 Yen. Das geht auch mit Karte, man erhält ein Ticket mit QR-Code, welcher am Einlass gescannt wird.

Reservierte Tribünenplätze bekommt man auf den kleinen Bahnen gegen Aufpreis direkt am Zugang zu diesen Plätzen. Bei den JRA-Bahnen geht das nur vorab im Internet (oben angegebener Link) und nur auf Japanisch! Es existiert eine englischsprachige Anleitung zur Bedienung dieser Webseite, das scheint aber nicht so einfach zu sein, viel Spaß! Für den Japan-Cup und ein paar andere große Renntage gilt das ausdrücklich auch für die Stehplätze, sämtliche Eintrittskarten werden nur per Losverfahren vergeben, an dem man nur auf der erwähnten japanischsprachigen Webseite teilnehmen kann. Aus meiner Erfahrung kann ich jedem nur dringend abraten, kurz entschlossen und ohne Eintrittskarte zum Japan-Cup zu reisen. So sehr ich „Zucht & Ordnung“ in diesem Land schätze, was die Einhaltung von Regeln betrifft, können Japaner auch unbarmherzig sein, auf Kulanz kann man da nicht bauen.

In Tokio geht es von beiden Bahnhöfen über eine überdachte Brücke zur Rennbahn, von der Fuchuhommachi-Station ist diese tunnelartig gestaltet und etwa 300 Meter lang, vom anderen Bahnhof nicht viel kürzer. Nakayama bietet einen 600m langen Tunnel unter der Gegenseite schräg über das Gelände, im Innenraum endend. Dort gibt es sogar Rollsteige, um die relativ lange Distanz bequem zu bewältigen.



Was hier wie ein Tunnel wirkt, ist in Wahrheit eine überdachte Brücke, die den Bahnhof Fuchuhommachi mit der Rennbahn Tokio verbindet.





**Umgekehrt finden sich natürlich auch auf der Rennbahn
Hinweisschilder zur Bahnstation.**



Brücke vom Sonderzug-Bahnhof zur Tribünen-Rückseite



Damit die 600m Fußmarsch nicht zu lang werden, hat man in Nakayama sogar Rollsteige in den Tunnel eingebaut, die (wie so ziemlich alle japanische Technik) sogar funktionieren.



Eintrittskarte Nakayama