

Volksrepublik bilden und wo annähernd 600 000 Einwohner leben, strebt Hongkong mit Siebenmeilenstiefeln der 4-Millionen-Grenze entgegen. Trotz des hermetischen Abschlusses von weiteren Flüchtlingszuwanderungen bilden die über 99% anteiligen Chinesen das Mammutproblem der Unterbringung, zumal auf einen Sterbefall fünf Geburten kommen. Die Weichen des planerischen Netzwerkes wurden zwar schon von einem Gutachten des Sir *Patrick Abercrombie* für eine moderne Stadt- und Landesplanung gelegt; doch auch er konnte die sich nahezu überstürzende Entwicklung kaum voraussehen. Seit 1953 betreibt ein Resettlement Department die Umsiedlung der Flüchtlinge, während das Public Works Department mit dem Bau mehrstöckiger Wohnblocks begann. Seit 1954 unternahm dann die offizielle Housing Authority den Bau von Massensiedlungen nach dem englischen Programm Mark I-IV. Es sind jene berühmt gewordenen Siedlungskomplexe, die die Squattersiedlungen ablösten und auf ihren Dächern die Grundschulen tragen.

Neben dem Wohnungsproblem drängen sich zusehends die Verkehrsmisere und der zunehmende Fremdenverkehr in den Vordergrund. Der Naturhafen Hongkong trennt die Viktoriainsel von Kaulun. Zwischen beiden Stadtteilen bestehen engste Verflechtungen funktioneller Art. Ist Viktoria in erster Linie Verwaltungs- und Handelszentrum, so dominieren in Kaulun die Wohn-, Industrie- und Einkaufsfunktionen. Auch der phantastische Flugplatz Kai Tak, dessen Piste künstlich und optisch wirkungsvoll in die Meeresbucht gelegt wurde, liegt in Kaulun.

Die meist ein- und zweigeschossigen Neubaugebiete am Stadtrand haben Platz gefordert, während sich auf den granitenen Sockeln des Hafengebietes die Hochhäuser ballen. Fußgänger-, Wagen- und gemischte Fähren versuchen den Kontakt zwischen den Stadtteilen zu halten. Wurden 1956 noch durchschnittlich am Tage 3418 Wagen befördert, waren es 1962 schon 6769 und 1966 gar 11845. Bei dem steigenden Motorisierungsgrad rechnet man zum Planziel mit einer Bewältigung von 25 600 Wagen pro Tag. Diese mehr als Verdoppelung des Fährverkehrs wird auf dem üblichen Wege für kaum möglich gehalten. Außerdem kann der Quell- und Zielverkehr noch nach ganz anderen Strömungsverhältnissen laufen. Allein von 1962 bis 1966 haben die Kraftfahrzeuge in beiden Stadtteilen von 61 482 auf 92 903 zugenommen!

Trotz der lauernenden politischen Krise wird jetzt das Tunnelprojekt verfolgt. An einer der engsten Stellen des Hafens zwischen der Causeway-Bay am Viktoria-Park der Gloucester Road soll der vierspurige Fahrweg zum Castle Peak des Festlandes geführt werden, wobei die Hauptzubringerachsen in mehreren Ebenen eingeführt werden sollen. Knapp über eine englische Meile lang, wird der Tunnel von Privatgesellschaften finanziert. 1,75 DM pro Privatwagen, 3,50 DM pro Doppeldeckerbus und 5,25 DM pro Lastwagen sind als spätere Abgaben berechnet, um eine schnelle Amortisation zu erlangen. Als Bauzeit sind 36 Monate veranschlagt. Wenn – wie geplant – 1967 mit dem Bau begonnen wird, dürfte 1970 das wichtigste Verbindungsglied zwischen beiden Stadtteilen in Funktion treten.

Hongkongs Planungsprobleme

Auf den 29 Quadratmeilen der Viktoriainsel sind bereits 1,1 Millionen Einwohner und auf der 3,25 Quadratmeilen großen Halbinsel Kaulun schon 2,2 Millionen Einwohner zusammengedrängt. Mit den 1898 für 99 Jahre gepachteten New Territories, die heute eine Pufferzone zur Chinesischen

Besucher und angebotene Hotelräume in Hongkong

Jahr	Zahl der Besucher	Zahl der Hotelräume
1958	103 058	1952
1959	138 561	2238
1960	163 661	2975
1961	220 884	3460
1962	253 016	3349
1963	315 665	5775
1964	398 534	6018
1965	446 743	5832
1966 (geschätzt)	490 000	6100

Weitere große Anstrengungen werden auf dem Fremdenverkehrssektor gemacht. Vor allem 1965 hatte man schlechte Erfahrungen gesammelt, wo das Angebot an Hotelräumen trotz steigender Besucherzahl nachließ. Nebestehende Zahlen sprechen für sich.

Hier muß betont werden, daß nahezu alle angebotenen Hotelräume als Doppelzimmer zu verstehen sind. Die manchmal zu beobachtenden Rückgänge sind auf dringende Inanspruchnahme als Wohnungen zurückzuführen.

Hartmut Scholz