

Zeitschrift: Centrum : Jahrbuch Architektur und Stadt
Herausgeber: Peter Neitzke, Carl Steckeweh, Reinhart Wustlich
Band: - (2001-2002)

Artikel: "Bedingungslose Kapitulation" : Land-Gewinne in Hong Kong
Autor: Gadient, Hansjörg
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1072493>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 12.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Hansjörg Gadiert
„Bedingungslose Kapitulation“
 Land-Gewinne in Hong Kong

1999 hat die Gesamtfläche des in rund 150 Jahren aufgeschütteten Landes 62 Quadratkilometer erreicht, fast so viel wie die Hauptinsel Hong Kong mit ihren 80 Quadratkilometern. Die Karte zeigt den Zustand von 1996 mit der neuen Flughafeninsel Chek Lap Kok im Westen.

→ Green Island

Hong Kongs 1998 eingeweihter Großflughafen Chek Lap Kok ist ein Paradebeispiel dafür, wie Planung und Politik miteinander verflochten sind. Nachdem in der Stadt jahrzehntelang fruchtlos über einen neuen Flughafen debattiert worden war, beauftragte Hong Kongs damaliger Gouverneur, David Wilson, die Planung für einen neuen Flughafen just nach dem Massaker auf dem Pekinger Platz des Himmlischen Friedens von 1989. So sollte der verschreckten Kronkolonie und künftigen chinesischen Sonderwirtschaftsregion wieder Vertrauen in die Zukunft und in den großen Bruder eingeflößt werden. Aber der „Chek Lap Kok International Airport“ ist auch ein Beispiel für die Verschränkung von öffentlicher Planung und privaten Interessen. Es gibt in Hong Kong ein Gerücht, das viele kennen, und das dennoch niemand bestätigt: Mitte der neunziger Jahre lag mehr als die Hälfte aller für Aufschüttungsarbeiten geeigneten Spezialschiffe der Welt im Perlflußdelta. Man baute an der fast 13 Quadratkilometer großen künstlichen Insel für den neuen Flughafen. Als die Arbeiten auf dem Höhepunkt waren, drohte dem Gewerbe eine Rezession. So traf es sich gut, daß die Regierung dabei war, die größten Aufschüttungen zu planen, die Hong Kong je gesehen hatte. Wären sie realisiert worden, dann hätte die Spezialflotte des Flughafenbaus noch für Jahrzehnte bestens zu tun gehabt.

Es kam jedoch anders. Die Asienkrise und die erwachende Opposition gegen weitere Aufschüttungen machten Regierung, Investoren und Baufirmen einen Strich durch die Rechnung. Im Hinblick auf den Abschied der Engländer und auf dem Hintergrund der erwachenden Demokratiebewegung hat eine zuneh-



mend selbstbewußtere chinesische Mittelschicht begonnen, sich für ihre Stadt und deren Entwicklung zu interessieren und sich in die Planungen einzumischen. So sahen sich Regierung und Verwaltung in den zurückliegenden fünf Jahren mehr und mehr kritischen Stimmen konfrontiert. Inzwischen hat ein zwar langsames, aber bemerkenswertes Umdenken begonnen; einige Aspekte dieses Prozesses lassen sich an den Landaufschüttungen darstellen.

Land aufzuschütten hieß und heißt in Hong Kong: Geld drucken. Die Regierung hat zwei Häupter. Sie ist als Erbin der Krone alleinige Eigentümerin des gesamten Grundes und zudem oberste Planungsbehörde. In dieser Doppelfunktion ist es für sie ein leichtes, aus der Stadtplanung den größtmöglichen Gewinn zu ziehen. Sie läßt an den besten innerstädtischen Lagen Land aufschütten und vergibt es im Baurecht an den meistbietenden Investor. Dabei erzielt sie in Spitzenlagen Preise um 6600 US Dollar pro Quadratmeter. Verglichen damit sind die Kosten für die künstlichen Flächen „peanuts“. Aufschütten ist billig. In durchschnittlichen Lagen übertreffen die Einnahmen die Kosten leicht um das Dreifache. Die Gewinne aus den Baurechtsverträgen machen einen großen Teil der städtischen Einnahmen aus. Zwischen 1985 und 1995 erwirtschaftete Hong Kong mit den Erlösen aus aufgeschüttetem Land 22 Milliarden US-Dollar, etwa 23 Prozent der gesamten Einkünfte der Stadt.

Land aufzuschütten ist aber nicht nur eine einträgliche Geldquelle, sondern war und ist für die Regierung die einfachste, lukrativste und schnellste Möglichkeit, auf alle erdenklichen Probleme der Stadtentwicklung zu reagieren. Sie fordert in der Regel immer dann neue

Aufschüttungen, wenn sie denkt, daß neue Straßen gebraucht werden, und verschleudert dann gut und gerne 50 bis 60 Prozent der Fläche für Schnellstraßen mit Autobahnstandard. Ein anderer Grund kann etwa die Sanierung eines alten Wohnquartiers sein. Die neuen Wohnungen auf dem angrenzenden Neuland würden dazu gebraucht, um die von Sanierungen Betroffenen „umzuschütten“, heißt es dann – wie das englische Fachwort „to decent“ suggeriert. Das kommt in der Realität allerdings kaum vor, werden doch allenfalls 10 bis 20 Prozent der neuen Wohnungen für „Umsetzer“ genutzt. Zumindest in den Gebieten am Hafen wird der größere Teil an neu Zuhause aus der Mittel- und Oberschicht vermietet oder

verkauft. Aber auch die erhaltenen kaum je die besten Lagen, weil sich dort mit Bürotürmen wesentlich höhere Gewinne erzielen lassen. Einer der weiteren „Vorzüge“ ist der von allen planerischen oder eigentumsrechtlichen Problemen freie – weil neue – Boden. Daß man, statt neues Land aufzuschütten, nicht Stadtneuerung betreibt, ist den Schwierigkeiten geschuldet, die die Planung in einer gewachsenen Stadt auf genutztem Boden mit sich bringt. Man befürchtet zeitliche Verzögerungen – und zusätzlich Widerstand aus der ansässigen Bevölkerung. Und daß man die Bauaktivitäten in den New Territories nicht aktiviert, ist nicht nur eine Folge der geringeren Profite in diesen peripheren Lagen, sondern hängt unter anderem mit den sehr kom-

Fischerhütten von Ma Wan Chung vor der Kulisse kürzlich fertiggestellter Wohntürme in Tung Chung, einem der wenigen Neubauviertel, das nicht auf aufgeschüttetem Land, sondern auf ehemals landwirtschaftlich genutzten Flächen der Insel Lantau entstanden ist. Die Siedlungen an der Tung Chung Bay nutzen die unmittelbare Nähe zum Flughafen von Chek Lap Kok und den neuen Regionalbahnhanschluß. Foto: Hansjörg Gadiert



Bestes Bauland in zentraler Lage mit Meerblick:
Auf der Landebahn und dem Betriebsgelände
des aufgegebenen Flughafens Kai Tak wird ein
neuer Stadtteil mit 150 000 Wohnungen und
100 000 Arbeitsplätzen entstehen, auf altem
und neu aufgeschüttetem Land.

Foto: Hansjörg Gadient

plizierten Eigentumsrechten auf dem Land zusammen. Aufschütten ist nach wie vor nicht nur eine billige, lukrative und schnelle, sondern auch eine äußerst bequeme Lösung. Das jungfräuliche Land im Meer ist die sprichwörtliche tabula rasa, auf der Regierungs- und Investorenträume Wirklichkeit werden.

Ins Meer! Bis Mitte der neunziger Jahre die ersten Argumente gegen weitere Aufschüttungen vernehmbar wurden, hatte es kaum eine Opposition gegen diese Praxis gegeben. Bis dahin wußte die Regierung zwar von den fatalen Folgen für Tiere und Pflanzen, zog es aber vor, sich nicht darum zu kümmern. Bei den Bauarbeiten werden nämlich so hohe Mengen von Giftstoffen aufgewühlt, daß tödliche Konzentrationen entstehen. Der spektakulärste Fall einer gefährdeten Spezies sind die rosafarbenen chinesischen Delphine, die in den brakigen Mündungsgewässern des Perlflusses nördlich der Insel Lantau leben, einem Gebiet, das direkt an den neuen Flughafen grenzt. 1996, ein Jahr nach Abschluß der für das von Norman Foster and Partners entworfene Großprojekt notwendigen Aufschüttungsarbeiten, wurden alle Delphinkälber tot geboren. Die obduzierten Kadaver wiesen hohe Konzentrationen von DDT und Quecksilber auf. Ursache für die hohen Giftkonzentrationen sind die bei den Aufschüttungen angewendeten Saug- und Baggertechniken. Sie wirbeln den Schlick der obersten Schichten auf und mischen die darin enthaltenen Schadstoffe – chlorierte Kohlenwasserstoffe, Pestizide und Schwermetallverbindungen – mit dem Meerwasser. Die giftigen Substanzen stammen aus dem Perlfluß sowie aus den Abwässern der Stadt und gelangen ungeklärt ins Meer. Seichtwasserge-

biete werden für Aufschüttungen bevorzugt, weil nur dort die geringen Wassertiefen eine gewinnträchtige Bauweise erlauben. Es sind aber genau diese Gebiete, die die bedrohten Pflanzen- und Tierarten als Lebensräume brauchen, auch der rosafarbene Delphin. Dessen Population schwankt zur Zeit zwischen 80 und 160 Exemplaren, eine Menge, die für das Überleben der Spezies eigentlich zu klein ist, weil sie sich von weiteren katastrophalen Belastungen nicht mehr erholen wird. Zynische Anekdote am Rande: die Feierlichkeiten zur Übergabe Hong Kongs an China (1. Juli 1997) durfte als Maskottchen ausgezeichnet der Delphin begleiten. Seit der Besetzung durch England im Jahre 1848 wächst Hong Kong ins Meer. In den Stadtteilen am Victoria Harbour liegen fast 500 m breite Streifen zwischen der ursprünglichen und der heutigen Küstenlinie. Weil der Baugrund

auf den umliegenden Hügelflanken nicht tragfähig war, wurde dem Hafen seit 1860 in immer breiteren Schichten immer wieder neues Land abgerungen. Hong Kongs „Wahrzeichen“ stehen durchwegs auf aufgeschüttetem Land: die Skyline der Hochhäuser vor dem Hintergrund des Victoria Peak etwa oder die in der Bucht von Kowloon liegende Landebahn des Flughafens von Kai Tak, 1957 aufgeschüttet und 1974 noch einmal verlängert. Auch das gesamte angrenzende Flughafengelände und die direkt anschließenden Quartiere sind aufgeschüttetes Land. In den gut 100 Jahren bis 1967 kamen insgesamt 1000 Hektar zusammen. Dann explodierten die Zahlen. In den darauffolgenden dreißig Jahren bescheren der Bevölkerungszuwachs und der Machbarkeitswahn der Planer der Stadt zusätzlich 5000 Hektar, was in erster Linie auf die seit den 1950er Jahren geplanten und



in schneller Folge realisierten acht Traubanenstädte zurückzuführen ist, die, mit einer Ausnahme, fast ausschließlich auf aufgeschüttetem Land entstanden sind. Hinzu kommen die seit 1976 laufenden Aufschüttungen für neue Containerterminals und die Hafenanlagen westlich der Halbinsel Kowloon, sowie der 1998 fertiggestellte neue Flughafen Chek Lap Kok. Die Gesamtfläche aufgeschütteten Landes hat 1999 eine Größe von 62 Quadratkilometern erreicht und entspricht damit mehr als drei Viertel der Gesamtfläche der Hauptinsel Hong Kong mit ihren 80 Quadratkilometern. Daß sich gegen die umfangreichen und zerstörerischen Aufschüttungen keine nennenswerte Opposition entwickelte, hat zwei Gründe. Der eine war die Lethargie, mit der die Bewohner die Planungen bisher zu erdulden gewohnt waren. Es gab ja weder in China noch im kolonialen Hong Kong eine demokratische Tradition oder Mitbestimmungsmöglichkeiten. Die Engländer hatten mit dem besetzten Land ohnehin gemacht, was sie wollten – Handel und Gewinn. Daß sie dabei eine einmalige Landschaft zerstörten und der Zukunft einen Hauften Probleme bescherten, konnte ihnen egal sein, denn sie würden ja sowieso irgendwann ins Mutterland zurückkehren. Die Hong Kong-Chinesen waren seit 150 Jahren daran gewöhnt, in der Kolonie nichts zu sagen zu haben. Daß sie gar nicht erst erfuhren, was jeweils vor sich ging und was geplant war, war – und ist noch immer – der Informationspolitik von Regierung und Verwaltung zuzuschreiben. Die Engländer fühlten sich nicht verpflichtet, die Bevölkerung um ihre Meinung zu fragen, und die Regierung der Sonderwirtschaftsregion scheint diese Praxis ungebrochen fortzuführen.

Eine Informationspolitik im eigentlichen Sinne gab und gibt es nicht. Nur das Allernotwendigste bekanntzugeben und dabei alle möglichen Tricks der Verzerrung und Beschönigung zu nutzen, hat Tradition. So erschien zum Beispiel 1996 eine Informationsbroschüre der Planungsabteilung zur Stadtentwicklung, die die Aufschüttungen anhand eines Konzeptplans aus dem Jahre 1984 illustrierte, der allerdings nur knapp ein Drittel der bereits zu dieser Zeit vorgesehenen Flächen zeigte. Neben völlig irreführenden Plänen strotzen die offiziellen Informationsbroschüren von Bildern, die die geplanten Wohngebiete in den buntesten Farben darstellten. Und wenn auch das nicht hilft, greift man zu phantastischen neuen Begriffen. Nachdem es im Western District aus politischen Gründen nicht mehr opportun war, von Aufschüttung zu sprechen, wechselte die Regierung zum Begriff „öffentliche Bauschuttdeponie“, der natürlich dasselbe meint, denn schon bis dahin waren die neuen Halbinseln zum großen Teil mit Abbruchmaterial aufgeschüttet worden. Ein weiterer Trick war, wichtige Informationen aus dem Zusammenhang zu lösen und isoliert so darzustellen, daß ihre Brisanz nicht mehr erkennbar war. So gab es zum Beispiel bis 1994 nie einen Plan, der alle im Hafen vorgesehenen Aufschüttungen auf einen Blick gezeigt hätte. Nach einer Methode, die in Hong Kong poetisch *Seidenraupentaktik* heißt, wollte die Regierung weite Teile des Hafens Stück für Stück zuschütten und verscherbeln – unauffällig wie die Seidenraupe, die ihr Blatt Stück für Stück in kleinen Bissen verzehrt.

Erfolgreicher Widerstand So gewählt jedenfalls drückt sich Winston Chu aus, ein gut sechzigjähriger Anwalt, der

sich 1996 aus seiner eigenen Kanzlei zurückzieht, um sich ganz dem Kampf gegen die Aufschüttungen zu widmen. Er ist es, der als Mitglied des Stadtplanungsbeirats 1994 von der Regierung einen Plan fordert, der über alle geplanten Aufschüttungen im Hafen informieren soll. Als er den Plan erhält, ist er schockiert. Aus „Hong Kong“, dem „duftenden Hafen“, sagt er, wäre „Chung Kok“, der „stinkende Kanal“, geworden. Die Aufschüttungen hätten das offene Hafenbecken auf einen 800 m schmalen Kanal reduziert, die Halbinsel Kowloon hätte ihre Breite praktisch verdoppelt, die gesamte Bucht, in der heute die Landebahn des alten Flughafens liegt, wäre zugeschüttet worden, Green Island, der Spielball der neun mythischen Drachen, wäre durch Aufschüttungen an Hong Kong Island gekettet worden, und im westlichen Hafenbereich drohten drei riesige Containerhäfen die halbe Bucht einzunehmen. Chu ist alarmiert und gründet die Kampagne „Save-our-Harbour“. Mit Geduld schafft er in der Öffentlichkeit ein Bewußtsein für diese Vorgänge. Mit Vorträgen und in Zeitungsartikeln agitiert er das Publikum. Dabei kommt ihm sein Hang zu bildhaften Vergleichen zustatten: „New York“, sagt er, „hat den Central Park, London hat den Hyde Park. Niemand kommt auf die Idee, da hineinzubauen. Wir haben den Hafen, und unsere Regierung schüttet ihn zu.“ Auf einer seiner Pressekonferenzen trifft Chu auf Christine Loh, eine vierzigjährige Juristin, die sich in Sachen Stadtplanung und Umweltschutz einen Namen als profilierte Meinungsmacherin gemacht hat und als eine der einflußreichsten Frauen der Stadt gilt. Er kann sie für sein Anliegen begeistern, und die beiden kämpfen gegen die Regierungsvorha-

Green Island, eine kleine Insel an der westlichen Hafeneinfahrt, ist im traditionellen Feng-Shui-Glaube die Perle, mit der die neun glücksbringen Drachen spielen. Wer ihr Spiel zerstöre, heißt es, gefährde den Wohlstand der Stadt (oben).



ben, bis man sie nicht mehr übersehen oder gar übergehen kann. 1996 legt Christine Loh als Mitglied des Stadtparlaments einen Gesetzesentwurf zum Schutz des Hafens vor, den der „legislative council“ einstimmig annimmt. Monatelange Öffentlichkeits- und Lobbyarbeit war der Abstimmung vorausgegangen. Am 27. Juni 1997 unterschreibt der letzte Gouverneur Hong Kongs, Chris Patten, das Gesetz, und seither ist

1996 wollte die Regierung Green Island mit einer Aufschüttung an Hong Kong fesseln und mit Wohntürmen umzingeln. Die „Save-Our-Harbour“-Initiative und eine breite Opposition in der Bevölkerung haben das Vorhaben zu Fall gebracht (unten).

es die wichtigste Waffe der Opposition im Kampf um den Hafen. Das Gesetz nutzt auch Winston Chu, um der Regierung die neuen Verhältnisse klarzumachen. Es läßt nämlich Aufschüttungen im zentralen Bereich des Hafens nur noch zu, wenn sie absolut unumgänglich sind. Als die Regierung im zentralen Geschäftsbezirk eine weitere Aufschüttung plant und deren Notwendigkeit schlicht mit Geldbedarf begründet, läßt Chu von den besten Anwälten der Stadt eine Klageschrift gegen die wichtigsten leitenden Beamten und Regierungsmitglieder aufsetzen. Begründung: Die geplante Aufschüttung verletze geltendes Recht. Die fertige Klageschrift präsentiert Chu jedoch nicht etwa den Richtern, sondern den Journalisten. Schon am Nachmittag der Pressekonferenz meldet sich die Regierung. Man könne über alles reden: „Nennen Sie ihre Forderung.“ Chus Antwort ist knapp: „Bedingungslose Kapitulation.“ Die Regierung lenkt ein. Sie weiß, daß sie anderenfalls einen Jahrzehntelangen Prozeß riskierte, der jegliche Planung, mit oder ohne Aufschüttung, in diesem Bereich lahmlegen würde. Daß Chu das durchhalten würde, mußte vermutet werden – zum einen hatte er die finanziellen Mittel, zum anderen die Öffentlichkeit auf seiner Seite. Daß er früher oder später gewinnen würde, war wegen der klaren Rechtslage zu erwarten.

Die Aufschüttung wurde bis heute nicht realisiert. Chu erläutert, wie man eine Regierung mit einer Klagedrohung in Schach halten kann: „Überall in der Welt machen Regierungen Gesetze, um die Umwelt gegen Übergriffe der Bürger zu schützen. Wir müssen hier Gesetze machen, um die Umwelt vor den Vorhaben der Regierung zu schützen. Überall in der Welt bringen Regierungen ihre Bür-

ger vor Gericht, um diesen Schutzgesetzen Achtung zu verschaffen. Wir müssen hier unsere Regierung vor Gericht bringen, um den Gesetzen Achtung zu verschaffen!“

Langsam lernen Regierung und Verwaltung, mit den neuen Machtfaktoren zu rechnen. Nichtregierungsorganisationen, Publikum und Medien haben seit einigen Jahren begonnen, sich zu Wort zu melden und Einfluß auf die Politik zu nehmen. Dafür gibt es – außer der informellen Arbeit der Meinungsbildung und -beeinflussung – in Hong Kong grundsätzlich zwei Möglichkeiten. Die eine ist eine Art vereinfachte Bürgerbeteiligung, deren Ergebnisse für Regierung und Verwaltung allerdings nicht bindend sind und entsprechend wenig berücksichtigt werden. Die andere die Einflußnahme auf die Mitglieder des „legislative council“, die alle Kredite für Regierungsvorhaben freigeben müssen, mithin entsprechende Macht besitzen. Beide Möglichkeiten werden zunehmend genutzt, und die Regierung hat seit knapp zwei Jahren – teilweise freiwillig, teilweise unter Druck – begonnen, mehr Rücksichten auf Vorbehalte aus der Bevölkerung zu nehmen. Regierung und Verwaltung waren an eine über zwanzigjährige Tradition gewöhnt, mit großen öffentlichen Bauvorhaben Wirtschaft und Wohlstand zu fördern. Davon Abschied zu nehmen, erfordert einen Paradigmenwechsel, der wohl nur mit einem Generationenwechsel zu haben ist. Die neuen Leute in der Verwaltung beginnen, neue Ziele und Vorgehensweisen zu erproben, und lassen sich auch eher auf einen Dialog mit anderen gesellschaftlichen Gruppen ein. Winston Chu geht sogar so weit, von „Zusammenarbeit“ zu reden, um zu beschreiben, daß Christine Loh, er und ihre Mitstreiter



www.info.gov.hk/planning/index_e.htm
www.plb.gov.hk/landquest/index.htm
www.legco.gov.hk/index.htm
www.info.gov.hk/gia/general/200010/11/1011140.htm
www.citizensparty.org
www.civic-exchange.org
www.hku.hk/ecology/swims

mittlerweile durchaus in der Lage seien, die Stadtpolitik zu beeinflussen. Es gibt zwei große Stadtentwicklungsprojekte, bei welchen der Widerstand Folgen gezeigt hat. Die Regierung hat ihre Planungen erheblich redimensioniert und ist auf die Einwendungen zumindest teilweise eingegangen. Das eine Projekt ist die Bucht von Kowloon, in der die Landebahn des alten Flughafens liegt. Dort hatte die Regierung ursprünglich vor, die gesamte Bucht zuzuschütten und zu überbauen. Dafür wären rund 300 Hektar neue Aufschüttungen notwendig geworden. Zusammen mit dem stillgelegten Flughafen wären so rund 600 Hektar überbaubare Fläche entstanden, auf der ein neuer Stadtteil mit 320.000 Einwohnern und 110.000 neuen Arbeitsplätzen entstehen sollte. Eine Welle von Einsprüchen überschwemmte die Regierung – nicht nur wegen der Maßstabslosigkeit, sondern auch wegen der hoffnungslos veralteten planerischen Vorstellungen. So sollte der neue Bezirk nur über Straßen erschlossen werden, die 35 Prozent der gesamten Fläche einnehmen sollten. Die Dichte überstieg sogar das in Hong Kong gewohnte Maß, die minimalen Freiflächen entpuppten sich bei genauer Betrachtung als Abstandsgrün der Schnellstraßen. Der Widerstand aus der Bevölkerung war aber nur einer der Gründe, um die Planungen zu redimensionieren. Ein anderer lag in den sich abzeichnenden Problemen bei der Infrastruktur: Weder die Verkehrsanbindungen des neuen Stadtteils noch die Ver- und Entsorgungskapazitäten der bestehenden Leitungsnetze hätten einen solchen Zuwachs verkraftet. Die neuesten Pläne, die die Regierung veröffentlicht hat, sind vom Mai 2000 und zeigen einige Verbesserungen. Die Bucht wird

nur noch etwa zur Hälfte zugeschüttet. Die Straßen nehmen zwar immer noch 23 Prozent der Fläche ein – ebenso viel wie die Flächen für den Wohnungsbau zusammen –, aber immerhin soll es nun auch eine Erschließung mit Tram oder U-Bahn geben, und vorgesehen sind auch ein zentraler Park und Uferpromanaden. Zu den Problemen im Infrastrukturbereich schweigen die Pläne noch immer. Was im Westen nur wie ein erster Schritt in die richtige Richtung aussieht, ist für Opposition und Regierung in Hong Kong ein unerhofft großer Fortschritt. Erstere ist zu Recht stolz auf das Erreichte, und die Planungsbehörden feiern noch das geringste Entgegenkommen als große Verbesserung.

Das zweite Projekt, bei dem die Regierung zur selben Zeit ihre Planungen erheblich reduzieren mußte, ist die geplante Aufschüttung bei Green Island, einer kleinen Insel westlich der Hauptinsel Hong Kong. Sie hat im traditionellen Feng-Shui-Glauben eine ganz besondere Bedeutung: Neun Drachen haben sich Hafen und Hügel Hong Kongs zum

Aufenthalt erkoren und spielen dort mit einer Perle Ball. Diese Perle ist Green Island. Wer den Drachen das Spiel verderbe, vertreibe sie für immer – und mit ihnen den Wohlstand der Stadt. So haben die Pläne, Green Island mit einer Aufschüttung an die Hauptinsel zu ketten, zu großer Empörung geführt. Die Regierung sah sich erneut gezwungen, auf Einsprachen substantiell zu reagieren und das Vorhaben zu redimensionieren. Die Meerenge zwischen Green Island und der Insel Hong Kong wird offen bleiben. Die Drachen werden weiterspielen, die Stadt wird weiter prosperieren, und ihre Akteure werden weiter schnelles Geld verdienen. Die Schlacht um den Hafen haben Winston Chu und Christine Loh zwar gewonnen, aber ihr Kampf wird weitergehen müssen. Da gibt es diese beiden Straßenprojekte: „Route 7“ und „Route 10“, eine 15 km lange Brücke quer durch den Westhafen die eine, eine sechsspurige Autobahn durch den letzten intakten Küstenstreifen Hong Kongs die andere. Beide so sinnlos wie zerstörerisch, überdimensioniert, überflüssig und ...

Tseung Kwan O, die Dschunkenbucht. Hier entstehen zur Zeit die größten Aufschüttungen Hong Kongs für neue Industrie- und Wohngebiete. Vom Land und vom Wasser her wird gleichzeitig aufgeschüttet und gebaut.
Foto: Hansjörg Gadient

