

**Zeitschrift:** Tec21  
**Herausgeber:** Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein  
**Band:** 128 (2002)  
**Heft:** 43: Hongkong

**Artikel:** Hongkong braucht keine Architektur  
**Autor:** Beisi, Jia  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-80495>

### **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:** 13.01.2026

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

# Hongkong braucht keine Architektur

**Wenn alle Schweizer in Zürich lebten, entspräche das den Zuständen in Hongkong. Neben den bekannten Problemen, die sehr hohe Bebauungsdichten auslösen, gibt es Potenziale, die oft übersehen werden. Ist die höchst verdichtete Stadt nachhaltiger als andere? Und braucht sie überhaupt Architektur? In Hongkong ist das Denkmoddell der «Infratektur» gebaute Wirklichkeit.**

Die extrem verdichtete städtebauliche Form von Hongkong ist das Resultat einer einzig von Marktkräften bestimmten Entwicklungspolitik. Um ihre Einkünfte aus den Landzinsen zu maximieren, verknappt die Regierung das verfügbare Land künstlich. Für die Mehrheit hat diese allein von merkantilen Gesichtspunkten bestimmte Politik zu sehr schlechten Lebensbedingungen geführt.

## **Extreme Bebauungsdichte: Geschichte, Ursachen und Folgen**

Charakteristisch für Hongkong sind die äusserst dichten und von Hochhäusern dominierten Baustrukturen für Wohnen, Handel und Gewerbe. Die Stadt und ihre Trabantenstädte haben 6,9 Millionen Einwohner (Stand Ende 1999). Im Durchschnitt bedeutet das 6313 Personen pro Quadratkilometer; in den dichtesten innerstädtischen Gebieten sind es bis zu 82 107 Personen pro Quadratkilometer.<sup>1</sup> Die höchsten Ausnutzungsziffern für Wohnbauten liegen zwischen 6,5 und 10,0<sup>2</sup>; das ist eine ausserordentlich hohe Zahl, auch verglichen mit anderen sehr dicht bebauten Städten in Asien. So hat etwa Singapur Ausnutzungsziffern von 3,0–4,0.

Die schwierige hügelige Topografie und vielfache Hindernisse bei der Erschliessung des Baulandes sind für Hongkong – wie für viele andere Städte der Welt – zwar ein Problem, aber sie sind nicht der Hauptgrund für die dichte Bebauung. Von den verschiedenen Einflussfaktoren ist der Hauptgrund die einzigartige Land-Politik der Regierung mit ihren sehr hohen Preisen. Schon die britische Kolonialregierung beschränkte absichtlich das Angebot an bebaubarem Land und maximierte so durch entsprechend höhere Preise ihre Einkünfte. Das Land gehörte der englischen Krone, die es auf öffentlichen Auktionen an den Meistbietenden im Baurecht abgab. In den frühen 1980er-Jahren machten diese Ein-

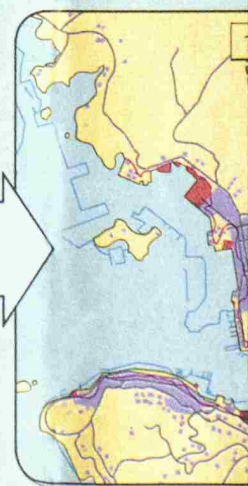
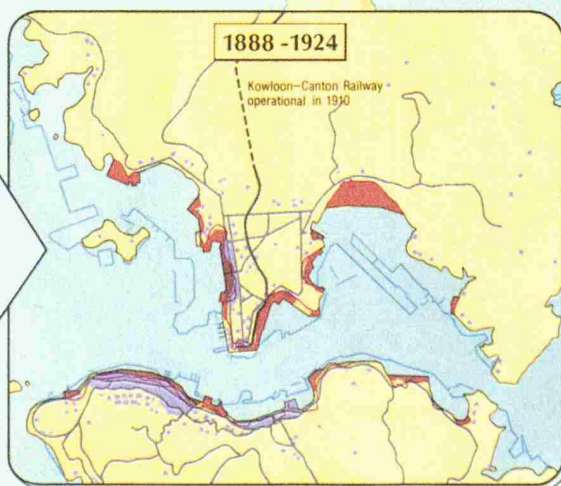
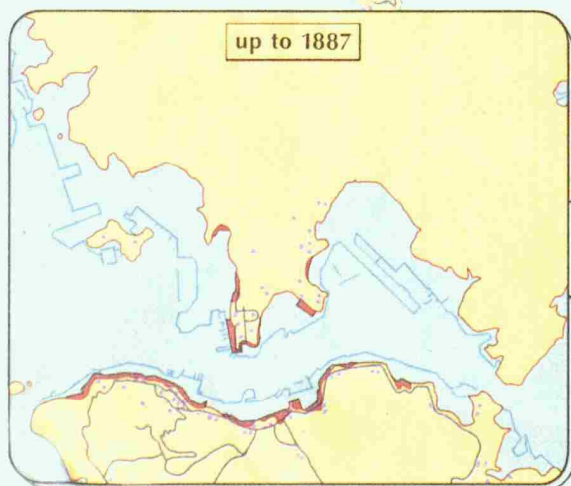
nahmen mehr als ein Drittel der gesamten Einkünfte der Kronkolonie aus. So zeugen Hongkongs historische Entwicklung und seine dichte Bebauung von dem über Jahrzehnte künstlich beschränkten Angebot an Bauland. In der Regel kamen jährlich nicht mehr als 50 Hektaren Land zur Auktion. Die privaten Investoren, die die Baurechte erwarben, hatten keine andere Wahl, als mit möglichst hohen Dichten ihre eigenen Profite zu maximieren. Um diese Dichten auf den vergleichsweise kleinen Grundstücken zu realisieren, kamen nur Hochhäuser in Frage.

Die Regierung ist nicht nur die grösste Landbesitzerin in Hongkong, sie bestimmt auch die Stadtplanung. So ist auch die Stadtentwicklung primär von merkantilen Interessen geleitet. Obschon die Regierung nicht zugibt, eine Politik der hohen Landpreise zu verfolgen, trägt ihre Methode der beschränkten Land-Abgabe stark zur entsprechenden Preisbildung bei. Die Grundstücke in Hongkong gehören zu den teuersten auf der ganzen Welt.<sup>3</sup>

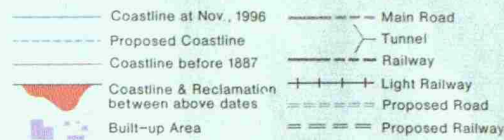
Hochhäuser und hohe bauliche Dichten müssen aber nicht notwendigerweise zu städtischem Verfall und zu Übervölkerung führen. Erst wenn diese Gebiete zu gross werden, entstehen die Probleme. Der Grund für die meisten urbanen Probleme in Hongkong ist die Konzentration auf ganz wenige, sehr grosse Stadtteile. Diese Konzentrationen entstehen, weil die Regierung vor allem am Rande bereits dicht bebauter zentraler Bereiche Land erschliesst und im Baurecht versteigert. Weil sie so an bereits existierende Infrastruktur-Einrichtungen anschliessen kann, spart sie Kosten. Dazu kommt, dass sich in solchen zentrumsnahen Bereichen viel höhere Landpreise realisieren lassen. Es waren vor allem solche ökonomischen Interessen, welche die massiven Land-Aufschüttungen im Victoria-Hafen, also im Herzen der Stadt, verursachten. Das neu gewonnene Land in direkter Nachbarschaft zu den besten Geschäftsvierteln konnte zu horrenden Preisen vergeben werden.

Aber die grossflächige Anhäufung von extrem dicht bebauten Zonen im Zentrum machen das Leben hier fast unmöglich. Die Hauptprobleme dieser hoch verdichteten Gebiete sind die schwere Luftverschmutzung, der zusammenbrechende Verkehr, der unerträgliche Lärm, die ausserordentlich hohe Bevölkerungsdichte und die extrem beengte räumliche Situation.

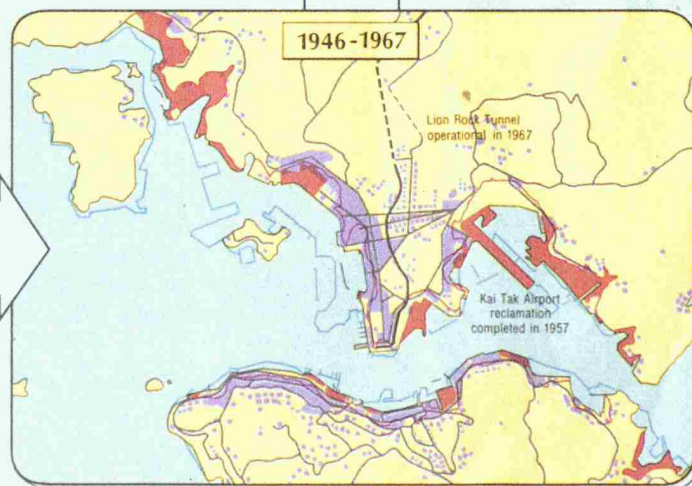
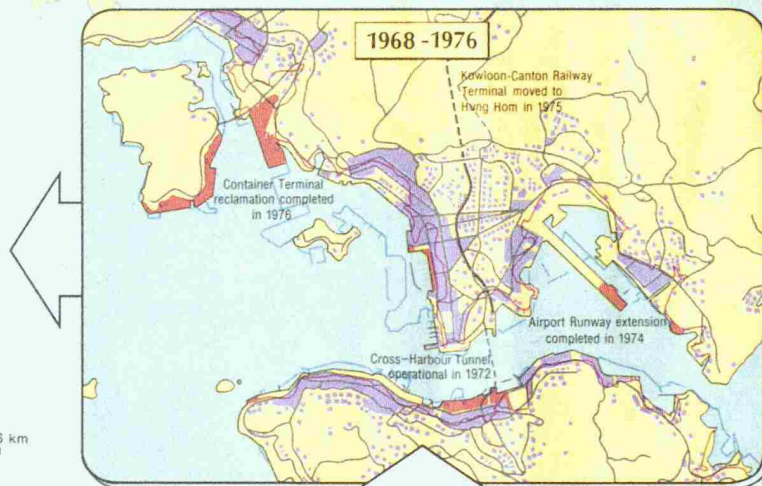
Dazu kommt, dass die Verkehrsdichte – die ohnehin bereits zu den höchsten der Welt gehört – in den nächsten zehn Jahren noch um etwa 60 % zunehmen wird;



# RECLAMATION & DEVELOPMENT IN HONG KONG



Maps and graphs shown are for general reference only



**Problematische Aufschüttungen:** Seit der Besetzung Hongkongs durch die Engländer wuchs Hongkong durch Aufschüttungen in Flachwasserzonen des Hafens und der Buchten. Der Gewinn aus den neuen Grundstücken floss der Regierung und den Grossinvestoren zu; die Bevölkerung hatte kaum etwas davon. Dies sowie die Umweltschäden und die Zerstörung der Landschaft weckten schliesslich genug Opposition in der Bevölkerung, dass ein Gesetz erlassen wurde, das zumindest im Hafen keine neuen Aufschüttungen mehr zulässt (Bild: Cartography by Survey & Mapping Office, Lands Department)

entsprechend geht man davon aus, dass sich die Luftqualität noch stark verschlechtern wird. Die Umweltschutzbehörde hat davor gewarnt, dass erst jüngst bezogene Wohngegenden von inakzeptabel hohen Konzentrationen an Schwefeldioxid, Stickoxid und Schwermetallen belastet seien. In kleinen lauten Kisten hoch oben in den Lüften und ohne jede Spielmöglichkeit für die Kinder zu wohnen ist für viele Leute zur Vorstellung einer Hölle auf Erden geworden. Wenn hoch verdichtete Gebiete zu gross werden, führt das zu Übervölkerung, und diese wird als starke Form von Stress empfunden.

Oft kommt zum Problem extrem dicht bebauter Gebiete noch das Problem der Landaufschüttung im Meer dazu (vgl. Übersichtskarte). Seit der Besiedelung der zentralen Bereiche durch die Briten um 1840 hat sich die Bebauung entlang der Küstenlinien entwickelt. Noch um 1950 wurde der Victoria-Hafen im Zentrum von Hongkong vor allem für den Handel genutzt. Die umwälzenden Veränderungen der Küstenlinien begannen etwa um 1970 mit grossflächigen Aufschüttungen. Heute beträgt die Fläche von aufgeschüttetem Land im Hafen etwa 2700 Hektaren, das entspricht fast der Hälfte der dort ursprünglich vorhandenen Wasserfläche.

Im Gegensatz zu anderen Industriestädten der Welt gab es in Hongkong nur während einer sehr kurzen Zeit Manufakturen und produzierende Industrie, nämlich nur etwa 30–40 Jahre lang. In den 1980er-Jahren ist der Dienstleistungs- und Bankensektor schnell gewachsen und hat mittlerweile die Führung übernommen. Diese Veränderung der ökonomischen Strukturen hat die Bedeutung der zentralen Bezirke noch verstärkt. Gleichzeitig sind in den Industrievierteln aus den ehemaligen Manufakturen Büros geworden. Auch hier wurde bei Um- und Neubauten die Dichte erhöht, um die Projekte profitabel zu machen.

Auf lange Sicht scheint es möglich, dass etwa zusätzlich 1,5 Millionen Einwohner in Hongkong leben könnten, und das obschon die bebaute Fläche aufgrund der schwierigen topografischen und eigentumsrechtlichen Verhältnisse nur etwa 18 % der Landfläche Hongkongs ausmacht. Man muss damit rechnen, dass der Druck der Nachfrage diesen Anteil auf etwa 25 % steigern wird. Aber auch in Zukunft werden die Marktkräfte Ökonomie, Politik, Gesellschaft und die Kultur Hongkongs dominieren.

### **Die Vorteile der hohen Dichte: Hongkong ist eine grüne Stadt**

Wenn die gesamte Bevölkerung der Schweiz, nämlich etwa 7 Millionen Menschen, in Zürich leben würde, könnten alle anderen Städte und Siedlungsgebiete des Landes renaturiert werden. Dieser Vergleich gibt eine Vorstellung der urbanen Form Hongkongs. Der Stadtstaat hat etwa 6,9 Millionen Einwohner, aber nur 18 % seines Gebietes sind bebaut. Der Rest ist Wald, Wiese, Feuchtgebiet, Brach- und Ackerland.

Hohe bauliche Dichten haben den Vorteil, dass sparsam mit dem Land umgegangen werden kann. So kann die Biodiversität erhalten werden, und die Ressourcen werden geschont. Obschon Hongkong eine der am

dichtesten besiedelten Regionen der Welt ist, hat es noch immer eine grössere Vielfalt von einheimischen Pflanzen, Säugetieren, Reptilien und Amphibien aufzuweisen als ganz Grossbritannien.

Hohe Bevölkerungsdichten haben den Vorteil, dass weniger Aufwand für die Erschliessung getrieben werden muss; der öffentliche Verkehr kann effizienter arbeiten, und es sind weniger private Motorfahrzeuge notwendig. Die Wege, die zurückzulegen sind, sind kürzer und motivieren zur Nutzung der viel energieeffizienteren öffentlichen Verkehrsmittel. So finden in Hongkong zum Beispiel 64,5 % aller Fahrten innerhalb des Stadtzentrums statt, weitere 20,8 % zwischen der Hauptinsel Hongkong und dem Festland Kowloon. Für die Reisen von den Trabantenstädten zum Stadtzentrum verbleiben nur etwa 14,7 %.<sup>4</sup> So helfen die hohen Bevölkerungsdichten zum Beispiel, die U-Bahn nicht nur sehr effizient, sondern sogar kostendeckend zu betreiben.<sup>5</sup> Der leistungsfähige öffentliche Verkehr trägt dazu bei, die Nachfrage nach Privatautos niedrig zu halten.

Die städtische Verdichtung erlaubt es, ausser Geschäftshäusern auch Wohnbauten mitten im oder nahe am Zentrum zu bauen. So haben die Einwohner einen einfachen Zugang zu den Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten. Kurze Wegbeziehungen machen oft sogar Fahren überhaupt unnötig<sup>6</sup>, weil alles fussläufig zu erreichen ist. Auf der Insel Hongkong selbst sind die meisten grünen Naherholungsgebiete zu Fuss erreichbar. Ein breites Angebot an Annehmlichkeiten, Freizeiteinrichtungen und die natürliche Umgebung sind leicht zu erreichen und heben die Lebensqualität.<sup>7</sup> Eine hohe bauliche Dichte kann durchaus soziale und ökonomische Vorteile mit sich bringen. Sie erzeugt Konzentration und kulturelle Möglichkeiten sowie ein dichtes Geflecht von Wohnen, Arbeiten und Einkaufen, was für eine Dienstleistungsgesellschaft ideal ist.

Eine hohe bauliche Dichte bedeutet meist auch einen niedrigeren Energieverbrauch für den Unterhalt von Bauten, vor allem wenn man zum Beispiel Geschosswohnungsbau mit Einfamilienhäusern vergleicht. In hoch verdichteten Gebieten sind die einzelnen Wohneinheiten in der Regel auch kleiner als in dünn besiedelten. So ist ein entsprechend geringerer baulicher Aufwand pro Wohneinheit notwendig, vor allem wenn man die nötigen Infrastruktureinrichtungen mitberücksichtigt.

Hongkong hat eine lange Geschichte von hoch verdichteten und durchmischten Stadtquartieren. Läden, Büros, Restaurants und Wohnungen sind im selben Gebäude übereinander und nebeneinander untergebracht. Die Bedeutung dieser städtischen Dynamik ist eines der Geheimrezepte für Hongkongs Erfolg. Eine reiche Nutzungsmischung sowohl auf jedem Grundstück als auch in jedem Gebäude erzeugt ein vielfältiges Leben auf der Strasse und verstärkt die Informationsflüsse unter den Stadtbewohnern.

Bürobauten neben Wohntürmen, unter beidem Handelsarkaden, Discos, Karaoke-Bars, Restaurants usw. – und alle hängen ihre Leuchtreklamen irgendwie an die Fassade. Das Gebäude, der Block, in dem es steht, und

die ganze Stadt sind konstanter Veränderung unterworfen, sowohl was die Nutzungen betrifft als auch baulich.

Diese gigantische Komplexität entstand, ohne dass sie von den Architekten beabsichtigt worden wäre. Es ist das fast automatische Nebenprodukt eines kollektiven grossstädtischen Projektes, das sich geweigert hat, sich Theorien anzueignen, die nichts mit der Realität Hongkongs zu tun haben, «eine Avantgarde ohne Manifest».<sup>8</sup>

### **Von der Dichte verunmöglicht: Architektonische Manifeste taugen nicht für Hongkong**

Die mit der hohen Dichte einhergehenden Probleme Hongkongs sind enorm, sowohl was das Ausmass als auch was die Auswirkungen angeht. Sie entstehen wegen der uneingeschränkten Dominanz der Marktkräfte und äussern sich in architektonischen Rezepten und Manifesten, die vielleicht in anderen Teilen der Welt funktionieren, sich in Hongkong aber nicht wirklich anwenden lassen. Das gilt für die traditionelle westliche Architektur, die das Gebäude als ein statisches Monument definiert, wie für die Moderne, die tief in der Klassifizierung und Auftrennung der Funktionen wurzelt.

Die örtlichen Behörden, Architekten, Planer und Investoren bevorzugen monofunktionale Bauten, weil sie sich einfach verwalten, finanzieren und verkaufen lassen. Sobald es um grosse Vorhaben geht, suchen sie grosse unbebaute Gelände, die es ermöglichen, ganze Wohnquartiere oder Geschäftszentren zu errichten, ohne komplizierte Eigentumsverhältnisse oder Nutzungsmischungen berücksichtigen zu müssen.

Der einzelne Bau verliert sein Erscheinungsbild und in hoch verdichteten Stadtteilen mit hohen Häusern oft sogar seine Abgrenzung. Die Gebäude können mit Ausnahme von sehr hohen Einzelbauten nicht als Monumente wirken, weil sie in engen und düsteren Strassenschluchten einfach nicht gesehen werden.

Als Folge der funktionalen Entmischung haben viele städtische Strukturen und Wohnbauten an unterschiedlichen Nutzungsmöglichkeiten und Flexibilität verloren. In einer sich schnell verändernden Wirtschaft ist es fast unmöglich, die sich ändernden Nutzungsansprüche weit vorausszusehen. Eine hohe Dichte eignet sich besonders für sehr dynamische Nutzungsmischungen und bietet selbst immer wieder Anreize für Veränderungen und Wachstum von stark verdichteten Stadtstrukturen, verlangt aber auch nach langen Lebenszeiten der städtischen und baulichen Strukturen.

Die Neubaugebiete auf aufgeschüttetem Land sind nicht nur in planerischer und architektonischer Hinsicht Misserfolge, sondern auch in ökologischer, ökonomischer und sozialer. Das konnte vor allem bei einigen neueren Aufschüttungen mit monofunktionalen Bebauungen beobachtet werden. Diese Quartiere sind völlig isoliert; es fehlt nicht nur an guten Fussgängerverbindungen, sondern auch an attraktiven Aktivitäten dazwischen, die als Verbindungen der Quartiere wirken könnten. Diese Wohngebiete auf aufgeschüttetem Land grenzen meist an das stark verdichtete und ver-

stopfte Stadtzentrum und vergrössern dessen ökologische Probleme.

Ähnliche Probleme verursachen manche Stadterneuerungsprojekte, die als moderne Geschäftsviertel anstelle der alten gemischten Quartiere geplant werden. In Wirklichkeit werden diese Quartiere am Wochenende und am Abend zu Geisterstädten. Weil sie vollkommen unflexibel sind, sind sie ausserdem zu ökonomischen Altlasten geworden, seit die Asienkrise Hongkong traf. Die unterschiedlichen Identitäten der verschiedenen Stadtquartiere sind wichtige Elemente des städtischen Lebens. Sie drücken sich sowohl in den Aktivitäten der Bewohner als auch in der physischen Erscheinung der Bauten aus. Beides läuft Gefahr, bei der städtischen Transformation verloren zu gehen. Dass so wenig Rücksicht auf diese Identitäten genommen wird, ist eines der gravierendsten Versäumnisse in den Sanierungsprogrammen der Stadt. Solche Identitäten zu erhalten, muss nicht notwendigerweise die Erhaltung alter Bausubstanz bedeuten. Das Ziel kann zum Beispiel auch erreicht werden, indem die Struktur und die funktionale Logik des alten Gebäudes übernommen und so weit wie möglich ins neue integriert werden.

Zusammenfassend kann man sagen, dass die architektonischen und planerischen Tendenzen in Hongkong in die falsche Richtung weisen. Statt auf die althergebrachten Ideale von Kontinuität und Anpassbarkeit in einer hohen Dichte zu setzen, vertrauen Planer auf spätmodernistische Fragmentierung und Entmischung. An die Stelle einer intensiven Auseinandersetzung mit dem Programm und einem hohen Grad an Durchmischung, Austausch und Komplexität treten monofunktionale, isolierte Baugebiete. Architektonische Eingriffe versuchen nicht, die Probleme mittels Anpassung und Eingliederung zu lösen, sondern greifen zu Konflikt, Kontrast und Zerstückelung. Die hohe Dichte wird dabei als Zwang empfunden, nicht als Chance. Die Gestalt des Ortes geht dabei durch die Kollision von ausgeprägten Ordnungen individueller Bauten verloren.

### **«Infratektur»:**

#### **Architektur als und mit Infrastruktur**

Wenn die Bauten höher werden und die Wohnungen in die Höhe gehoben werden, tendieren die Strassen und Plätze am Boden dazu, ihre traditionelle Grösse, Form und Nutzung zu verlieren. Wenn Hochhäuser dicht zusammengedrängt werden, wird beim einzelnen Bau die von der Moderne geforderte Einheit von Form, Raum und Funktion unbedeutend. Dafür erhalten die Bezüge zwischen den Bauten untereinander in allen Richtungen und zwischen den Geschossen eine höhere Bedeutung. Wenn ein hoch verdichteter Komplex schnellen Veränderungen der sozialen und ökonomischen Systeme sowie vielfältig sich wandelnden kulturellen Vorstellungen unterworfen ist, muss sein baulicher Anteil minimal sein, massvoll, passiv, neutral und einförmig. Das Gebäude muss als Plattform dienen; seine Strukturen und Einrichtungen müssen darauf ausgerichtet sein, dass alle Ansprüche an den Bau ständig im Fluss sind: Benutzer und Energie, verschiedene und

häufige Veränderungen der Ansprüche und Interessen. Diese hoch verdichtete Baustruktur mit vielen Geschossen tendiert dazu, die Charakteristik einer Infrastruktur anzunehmen und entfernt sich so von der Idee von Architektur oder Städtebau. So ist die Situation in Hongkong, einer Stadt, in der traditionelle architektonische und urbanistische Manifeste eher hinderlich sind und deren eigenes Manifest noch nicht verstanden wird.

Stan Allen<sup>9</sup> hat diejenigen Merkmale von Infrastrukturen definiert, von denen er annimmt, dass sie Gemeinsamkeiten mit neuen architektonischen Eingriffen aufweisen: Die Infrastruktur bereitet den Boden für künftige Bauten vor und erzeugt die Rahmenbedingungen für künftige Ereignisse. Sie stellt die Anschlüsse und Einrichtungen für künftige Nutzungen bereit und installiert Netze für Mobilität, Kommunikation und Warenflüsse. Infrastrukturen sind flexibel und nehmen künftige Entwicklungen vorweg. Sie anerkennen die kollektive Natur der Stadt und erlauben die Mitbestimmung vieler verschiedener Akteure. Sie bereiten ein präzises Feld vor, auf dem verschiedene Architekten und Entwerfer ihre Beiträge leisten können, aber sie setzen ihrer Arbeit auch Grenzen. Infrastrukturen können in Teilbereichen Raum für Neues und Unerwartetes bieten, während sie im Ganzen Kontinuität bewahren. Obschon sie selbst statisch sind, beherbergen und organisieren Infrastrukturen komplexe dynamische Systeme. Sie schaffen die Bedingungen, die nötig sind, um auf sich in zunehmendem Mass verändernde Anforderungen aller Art reagieren zu können. Und schliesslich erlauben Infrastrukturen den Entwurf von typischen Elementen oder repetitiven Strukturen, die eine architektonische Herangehensweise an die Stadt ermöglichen. Bei einem von Infrastrukturen bestimmten Städtebau ist die Form zwar wichtig, aber nicht primär wegen ihres Aussehens, sondern wegen dem, was sie zu leisten vermag.

Infrastrukturalismus in der Architektur ist sicher nicht ausschliesslich auf hohe Dichten anwendbar. Aber erst bei sehr hohen Dichten gewinnt der Begriff wirkliche Aussagekraft und wird eine sichtbare Realität. Anna Klingmann<sup>10</sup> definiert Infrastrukturalismus in Analogie zur Architektur: «Der Infrastrukturalismus (...) ist bestrebt, neue Parameter zu setzen. Er verlegt sein Hauptaugenmerk von den stabilen Bedingungen der Form auf die Variablen kurzlebiger Ereignis-Strukturen als treibende Kraft des Städtebaus und betont damit die Existenz einer unsichtbaren Realität.» Diese Analogie ist teilweise auch auf die Bedingungen sehr hoher Dichte anwendbar. Klingmann fährt fort: «Peter Eisenmann hat unlängst in seinem Text *Eleven Points on Knowledge and Wisdom*.<sup>11</sup> festgehalten, dass das Kapital die Architektur lediglich noch als funktionelle Infrastruktur seiner Kreisläufe sieht.» Diese Aussage trifft auf das von Marktkräften dominierte Hongkong in besonders hohem Mass zu. Weiter schreibt Klingmann: «Infrastruktur, ohne festgelegte Identität und formlos, wird als Architektur in ihrer «reinsten» und daher höchst generischen Form angesehen. In ähnlicher Weise sind die infrastrukturellen Massnahmen in der Architektur

darauf ausgerichtet, das Programm möglichst effizient umzusetzen, um vielmehr «operationelle» als «formale» Wirkungen zu erzielen.» Das Problem beginnt allerdings dort, wo die Autorin die Analogien zu strapazieren beginnt: «In ihrer formalen Indifferenz strebt diese Architektur danach, unsichtbar zu sein, und erlangt nur aufgrund einer momentanen Maximierung ihrer Ereignis-Struktur eine zeitweilige Intensität – schliesslich wird auch eine Autobahn nur in ihrer performativen Struktur wahrgenommen, das heisst dann, wenn sie einen reibungslosen Verkehrsfluss gewährleistet.» Folglich legt der Infrastrukturalismus die Betonung vor allem auf die Performanz eines Gebäudes, das gut als Infrastruktur funktioniert. Aber ein Gebäude besteht trotzdem als von der Infrastruktur unabhängige Einheit.

### **Hongkongs Dichte und Geschichte erzeugen «Infrastruktur»**

Was Hongkong betrifft, so haben die steile Topografie und die beschränkten Bebauungsmöglichkeiten bereits zu einer starken und kompakten Interaktion von Infrastruktur und Architektur geführt. Die dichten Baustrukturen entlang der Küstenlinie und eine Anzahl von Bauten auf den höher gelegenen Terrassen sind dafür augenfällige Beispiele. Das enge Aufeinandertreffen von Bergen, Infrastruktur, Hochhäusern und Hafen machen Hongkong einzigartig. Um aus der beengten Situation das Maximum herauszuholen, bauen die Investoren in die Höhe, möglichst eng und überall, wo es in den steilen Hängen überhaupt möglich ist. Unterschiedlich hohe Bauten auf verschiedenen Niveaus, eingeklemmt zwischen den Bergen und dem Hafen, bilden einen Ort voller Schichtungen und komplexer Bezüge. Hongkongs Infrastrukturalismus ist sowohl eine direkte Folge der Bautätigkeit auf dem Hintergrund der ökonomischen Gegebenheiten der 1950er- bis 1970er-Jahre als auch der komplexen Bezüge zwischen Bauten, Infrastruktur und Topografie. Abschliessend seien einige typische Beispiele dafür genannt:

Die seit den 1950er-Jahren erbauten Gewerbebauten sind grosse monotone Blöcke mit zehn bis fünfzehn Geschossen, die an ganz unterschiedliche Manufakturen verkauft oder vermietet wurden. Wegen der Umstrukturierung der Wirtschaft von industrieller Produktion zu Dienstleistungsbetrieben unterliegen diese Räume ständigen Nutzungsänderungen; als Infrastrukturen bleiben die Bauten unverändert.

Die Fussgängerbrücken sind ein wichtiges Merkmal hoch verdichteter Stadtteile geworden, sowohl in den neuen Wohnbebauungen der «New Towns» als auch in den zentralen Geschäftsvierteln von Central und Wan-chai. Die Brücken sind zu einem untereinander und mit den Bauten verbundenen Netz zusammengewachsen und dienen als aufgeständerte Strassen mit Läden und Restaurants. Die Fussgänger gelangen von einem Gebäude zum anderen, ohne vom Verkehr oder vom schlechten Wetter belästigt zu werden. Wegen der räumlichen Nähe der einzelnen Bauten und wegen der nahtlosen Übergänge von Atrien, Läden und Passerellen ist eine Megastruktur über dem Boden entstanden.

Einmal darin unterwegs, lässt sich kaum noch unterscheiden, wo die Gebäude enden und wo die Fussgängerbrücken beginnen.

1993 wurde ein grosses System von gedeckten Rolltreppen und Passerellen eingeweiht, das das Geschäftsviertel Central mit den Wohngebieten auf der Hügelflanke verbindet. Es ist 800 Meter lang und überwindet 135 Meter Höhenunterschied. 1997 benutzten es durchschnittlich 34 000 Leute täglich. Es hat entscheidend dazu beigetragen, den motorisierten Pendlerverkehr zu reduzieren. Den grössten Effekt hatte die neue Verbindung allerdings auf die angrenzenden Grundstücke. Sofort stiegen die Bodenpreise, und in den Erdgeschossen der direkt angrenzenden Bauten entstanden Reihen von Läden, Bars und Galerien.

---

Dr. Jia Beisi ist Professor für Architektur und Planung an der Universität von Hongkong. Von Studienaufenthalten 1988 und 1993–1996 kennt er die Schweiz aus eigener Erfahrung. Er stellte an der ETH Zürich vergleichende Forschungen zum Thema Wohnen in Europa und Asien an. Sein Forschungsschwerpunkt ist nachhaltiger Wohnungsbau in dichten Stadtgebieten. Er hat darüber in vielen englischen und chinesischen Zeitschriften publiziert. Sein letztes Buch heisst «Adaptable Housing Design» und erschien 1998; nächstens erscheint: «Ecological Housing Design for Urban Density». Dr. Jia ist erreichbar unter: [jia@ad.arch.hku.hk](mailto:jia@ad.arch.hku.hk). Der vorstehende Artikel präsentiert einige der Erkenntnisse aus dem Forschungsprojekt «Sustainable Housing Development in Hong Kong», das vom Research Grant Committee of the University Grants Council, Hong Kong, finanziert wird. Der Autor dankt an dieser Stelle dem Komitee für die Unterstützung dieses Projektes.

## Anmerkungen

- 1 Zum Vergleich: London: 4483, Tokio: 5384, Singapur: 4700 Personen pro Quadratkilometer
- 2 Mit Ausnutzungsziffer ist das Verhältnis von Geschossfläche zu Grundstücksfläche gemeint. Eine Ausnutzungsziffer von 6,5 bedeutet also, dass auf einem Grundstück von 100 Quadratmetern 650 Quadratmeter Nutzfläche untergebracht werden. In europäischen Grossstädten werden Ausnutzungsziffern von 2 bis 2,5 schon als sehr hoch empfunden.
- 3 1995 betrug die durchschnittliche Jahresmiete pro Quadratmeter Bürofläche in Hongkong rund 1500 US-Dollar.
- 4 Zhang, Xing Quan (2000): High-Rise and High-Density Compact Urban Form: The Development of Hong Kong, in: Compact Cities: Sustainable Urban Forms for Developing Countries (Hrsg. von Kike Jenks and Rod Burgess), Spon Press, London und New York, S. 245–254.
- 5 Q. M. Mahtab-uz-Zaman, Stephen S. Y. Lau und So Hing Mei (2000): The compact City of Hong Kong: A sustainable Model for Asia? in: Compact Cities: Sustainable Urban Forms for Developing Countries (Hrsg. von Kike Jenks and Rod Burgess), Spon Press, London und New York, S. 255–268.
- 6 Zaman, (s. Anm. 5), S. 266
- 7 Zhang, (s. Anm. 4), S. 251
- 8 Rem Koolhaas: Life in The Metropolis or The Culture of Congestion. Architecture Theorie since 1968 (Hrsg. von K. Michael Hays), Columbia Books of Architecture, MIT Press, Cambridge, Massachusetts, London, 1998, S. 321.
- 9 Stan Allen: Points and Lines. Diagrams and Projects for the City, Princeton Architectural Press, New York, 1999, S. 54–55.
- 10 Anna Klingmann: Strategien des Realen, in: Werk, Bauen und Wohnen, Nr. 3 / 2000, S. 62–64.
- 11 Peter Eisenmann: Eleven Points on Knowledge and Wisdom, Anywise Knowledge