

- Narodnoe chozjajstvo Srednej Azii v 1963 g.* Statističeskij sbornik. Taškent 1964.
- Narodnoe chozjajstvo Kazachstana v 1968 g.* Statističeskij sbornik. Alma-Ata 1970.
- Narodnoe chozjajstvo Uzbekskoj SSR v 1967 g.* Statističeskij ežegodnik. Taškent 1968.
- Narodnoe chozjajstvo Tadžikskoj SSR v 1965 g.* Statističeskij ežegodnik. Dušanbe 1966.
- OLZSCHA, R./CLEINOW, G.: Turkestan. Die politisch-historischen und wirtschaftlichen Probleme Zentralasiens. Leipzig 1942.
- POKŠIŠEVSKIJ, V. V.: Grundfragen der perspektivistischen Standortverteilung der Produktion. Sowjetunion. Regionale ökonomische Geographie hrsg. von V. V. Pokšiševskij. Gotha, Leipzig 1967, S. 15–38.
- RAUTH, M.: Raumgliederung, Raumordnung und Regionalplanung in der Sowjetunion aus landwirtschaftlicher Sicht. Gießener Abh. z. Agrar- und Wirtschaftsforschung des europäischen Ostens. Bd. 39. Wiesbaden 1967.
- SACHS, L.: Statistische Auswertungsmethoden. Berlin 1969.
- SAUŠKIN, JU. G./T. M. KALASNIKOV: Sovremennye problemy ekonomičeskogo rajonirovnija SSSR. Materialy k III s'ezdu Geografičeskogo obščestva Sojuza SSR. Leningrad 1959.
- SCHULTZE, A.: Der ökonomische Bereich Mittelasien. Geographische Berichte 10, 1965, S. 249–275.
- Sovetskij Kirgizistan za 40 let.* Statističeskij sbornik. Frunze 1966.
- STADELBAUER, J.: Bahnbau und kulturgeographischer Wandel in Turkmenien. Einflüsse der Eisenbahn auf Raumstruktur, Wirtschaftsentwicklung und Verkehrsintegration in einem Grenzgebiet des russischen Machtbereichs. Diss. Freiburg 1972, Maschinschrift.
- WILBER, CH. K.: The Soviet model of underdeveloped countries. Chapel Hill 1969.

DIE WOHN- UND SIEDLUNGSKONZENTRATION IN HONG KONG ALS BEISPIEL EINER EXTREMEN STÄDTISCHEN VERDICHTUNG*)

Mit 3 Abbildungen, 2 Photos, 1 Luftbild

HANNS JÜRGEN BUCHHOLZ

Summary: The concentration of dwellings and buildings in Hong Kong as an example of extreme urban density

In comparison to many other world cities the population density of Hong Kong is not very high. But in Hong Kong the distribution of the population is very disproportionate. About 83% of the Hong Kong land population live in Hong Kong Island, Kowloon, and New Kowloon and within this urban area 90% of the population live on 10% of the whole land area (Fig. 2). Several statistical units (tertiary units) have more than 200.000 persons per sq. kilometer. (Census 1971; Fig. 1.)

As an example one part of Yau Ma Tei (Kowloon) is analyzed in more detail. Here the average plot ratio is 6.24! The average usable floor area comes to about 3.50 sq. meters per person. If we look to the relation between density and protection, density and anonymity, density and carrying capacity and division of labour, density and attractivity, density and frequency of contacts, we can see that within this area the whole situation – extreme building coverage and plot ratio, very high occupancy rate, and the overcrowded streets – turns the advantages of urban density into the opposite. In particular the unavoidable contacts with other people even within tenements and rooms will lead to psychological conflicts. The highest tolerable population density seems to be about 100.000 persons per sq. kilometer within this part of Kowloon.

Nur recht unbestimmt läßt sich feststellen, daß eine „gewisse“ Dichte des Zusammenlebens einer „genügend“ großen Zahl von Menschen ein ganz wesentliches Charakteristikum der Stadt und eine ausschlag-

gebende Voraussetzung städtischen Lebens ist. Objektive und allgemein verbindliche Quantifizierungen etwa notwendiger Untergrenzen, sinnvoller Durchschnittswerte oder tragbarer Maxima städtischer Ver-

* Der Deutschen Forschungsgemeinschaft ist an dieser Stelle sehr zu danken für die Förderung zweier Forschungsaufenthalte von insgesamt ca. 8 Monaten, bei denen der Verfasser auf Anregung von Herrn Professor Dr. P. Schöller (Bochum) Probleme der Verdichtung und Mobilität der Bevölkerung in Hong Kong – abgesehen von eigenen Erhebungen – anhand von Quellen untersucht hat, die bisher noch nicht von der wissenschaftlichen Forschung ausgewertet wurden. Für den bevölkerungs- und sozialgeographischen Aspekt stand mir das umfangreiche Archiv mit sehr ausführlichen Familien-Reports des Luth. Weltbundes, Abteilung Weltendienst in Hong Kong, zur Verfügung. Daten und Informationen zu Fragen der Flächen- und Gebäudenutzung wurden aus den detaillierten Erhebungen des Colony Outline Planning Team im Public Works Department der Hong Kong Regierung erarbeitet. Schließlich konnte ich das nicht zur Veröffentlichung vorgesehene kleinräumig gegliederte Material des Census 1971 vom Census and Statistics Department sowie von der Traffic Transport Survey Division im Public Works Department übernehmen. Allen genannten Stellen sowie besonders den Herren Direktor L. Stumpf und Dr. Carl F. Nielsen (Luth. Weltbund), A. F. Meyers, Dr. E. C. Pryor, A. L. Hadland und H. C. Pang (P. W. D.) sowie K. W. G. Topley, B. V. Williams und Y. C. Yeh (Cens. & Stat. Dep.) möchte ich herzlich danken.

dichtung können nicht vorgenommen werden, da diese Daten je nach Kulturkreis und Stadtentwicklung durchaus unterschiedlich sind. Eine Einwohnerdichte, die städtisches Leben – das ja nicht allein von ihr abhängig ist – ermöglicht, ergibt sich als Konkretisierung menschlicher Entscheidungen und menschlichen Handelns erst als Folge vieler Einzelkategorien, wie z. B. landschaftlicher und klimatischer Gegebenheiten, bau- und verkehrstechnischer Entwicklungen, wirtschaftlicher Notwendigkeiten, sozialer Strukturierung, auch der politischen Situation und des persönlichen gesellschaftlichen Verhaltens.

Im Vergleich zu vielen Groß- oder Millionenstädten der Erde weist Hong Kong mit 3692 Einw./qkm (1971) keine übermäßig große Bevölkerungsdichte auf. Man muß bei der Interpretation aber berücksichtigen, daß es sich bei der britischen Kronkolonie Hong Kong um ein administratives Gebilde handelt, das einem Stadtstaat vergleichbar ist. Insofern liefert die administrativ ungegliederte Gesamtfläche keine sinnvolle Basis für einen statistischen Vergleich städtischer Dichtewerte. Der Gesamtbereich der Kolonie Hong Kong greift nämlich wesentlich weiter aus, als es bei einer vergleichbar großen Stadt sein würde. Den größten Anteil an der Gesamtfläche von 1045 qkm haben mit 916 qkm (= 88%) die 1898 auf 99 Jahre von Großbritannien gepachteten New Territories, in denen aber nur 665 700 oder 17,30% der insgesamt 3 856 736 Hong Konger Landbewohner leben¹⁾. Die restlichen Gebiete Hong Kongs – Hong Kong Island, Kowloon und New Kowloon – bilden das eigentliche Stadtgebiet (urban area), dessen durchschnittliche Einwohnerdichte immerhin schon 24 737 Einw./qkm beträgt.

Auf der 77,8 qkm großen Insel Hong Kong, die 1841 im Vertrag von Nanking von der britischen Krone übernommen wurde, wohnen etwa 1 Million Menschen. Die durchschnittliche Einwohnerdichte von 12 800 Einw./qkm täuscht jedoch darüber hinweg, daß große Teile der Insel aufgrund der hohen Reliefenergie fast unbebaubar sind, so daß sich die Bevölkerung wesentlich dichter zusammendrängt. Läßt man die drei größten statistischen Einheiten (tertiary units) unberücksichtigt (vgl. Abb. 1), so verbleiben nur noch 22,8 qkm, auf denen 86% der Bewohner von Hong Kong Island wohnen. Das ergibt eine Dichte von 37 332 Einw./qkm.

In ähnlicher Höhe liegt der Dichtewert in dem von ca. 1,5 Millionen Menschen bewohnten Bereich New Kowloon: 35 112 Einw./qkm. New Kowloon gehört zwar offiziell zu den New Territories, ist jedoch wegen seiner fast vollständigen Integration in den enge-

ren Stadtbereich als separate statistische Einheit ausgliedert worden.

Der am dichtesten besiedelte und bewohnte Bereich von Hong Kong ist die Halbinsel Kowloon, die 1860 im Vertrag von Peking als festländischer Brückenkopf der Kronkolonie Hong Kong angegliedert wurde. Hier wohnen gegenwärtig lt. amtlicher Zählung 716 242 Einwohner auf einer Fläche von 9,1 qkm. Dem entspricht eine Einwohnerdichte von 78 711 Einw./qkm²⁾.

Die in Abb. 1 dargestellte Einwohnerdichte des Stadtgebietes von Hong Kong auf der Basis der kleinsten statistischen Einheiten (tertiary units) läßt erkennen, daß Mitte und Südteil von Hong Kong Island sowie der Nord- und Ostrand von New Kowloon relativ dünn bewohnt sind. Die Reliefverhältnisse haben hier bisher die Bebauung weitgehend verhindert. Der Nordrand von Hong Kong Island sowie die Halbinsel Kowloon und auch große Teile von New Kowloon sind – abgesehen von einigen militärisch oder industriell genutzten Gebieten sowie dem Citybereich (d. i. das Gebiet auf Hong Kong Island gegenüber der Südspitze von Kowloon) – durchweg hoch verdichtet. Die Dichtewerte zahlreicher statistischer Einheiten liegen über 100 000 Einw./qkm. Die größte Einwohnerdichte erreicht die Einheit 8.8.7 mit 413 599 Einw./qkm; sie ist allerdings auch nur 11,28 ha groß.

Sehr deutlich läßt sich an der Lorenzkurve (Abb. 2, s. S. 282) ablesen, daß fast 90% der Bevölkerung auf nur etwa 10% der Gesamtfläche des Stadtgebietes urban area) wohnen.

Als Beispielgebiet, um Art und Folgen dieser ganz außerordentlichen Dichteverhältnisse zu untersuchen, sind hier die beiden statistischen Einheiten 2.2.3 und 2.2.5 ausgewählt worden. Sie liegen auf der Halbinsel Kowloon im Stadtteil Yau Ma Tei, der insgesamt – bei einer Größe von 1,58 qkm und einer Einwohnerzahl von 205 109 Personen – eine Einwohnerdichte von 129 816 Einw./qkm aufweist. Das engere Beispielgebiet umfaßt davon 0,7 qkm mit ca. 152 000 Einwohnern und entsprechend einer Einwohnerdichte von 216 000 Einw./qkm. Ein derartiger Dichtewert dürfte in keinem vergleichbar großen Gebiet irgendeiner Stadt der Erde gemessen werden. Eine Aufnahme des Gebäudebestandes zeigt, daß diese ungewöhn-

²⁾ Zum Vergleich (nach P. HALL): Manhattan und Brooklyn = ca. 17 000 Einw./qkm (1960); Stadtkern und innerer Ring von London = 10 700 Einw./qkm (1961); Londoner borough Paddington = 21 350 Einw./qkm (1961); Londoner Distrikt Harrow = 36 380 Einw./qkm (1961); Ville de Paris = 28 200 Einw./qkm (1962); Pariser Distrikt Rochechouart = ca. 85 000 Einw./qkm (1962). Die Stadt mit der größten Einwohnerdichte in der BRD war 1970 Wanne-Eickel mit 5030 Einw./qkm. Die am dichtesten bewohnten Stadtteile deutscher Großstädte weisen Dichtewerte von ca. 25 000–35 000 Einw./qkm auf.

¹⁾ Lt. Census vom 9. 3. 1971. Hinzu kommen ca. 80 000 Personen, die auf seetüchtigen oder stillgelegten Booten leben, sowie weitere 80–90 000 illegale Bewohner Hong Kongs, die nicht vom Census erfaßt wurden.

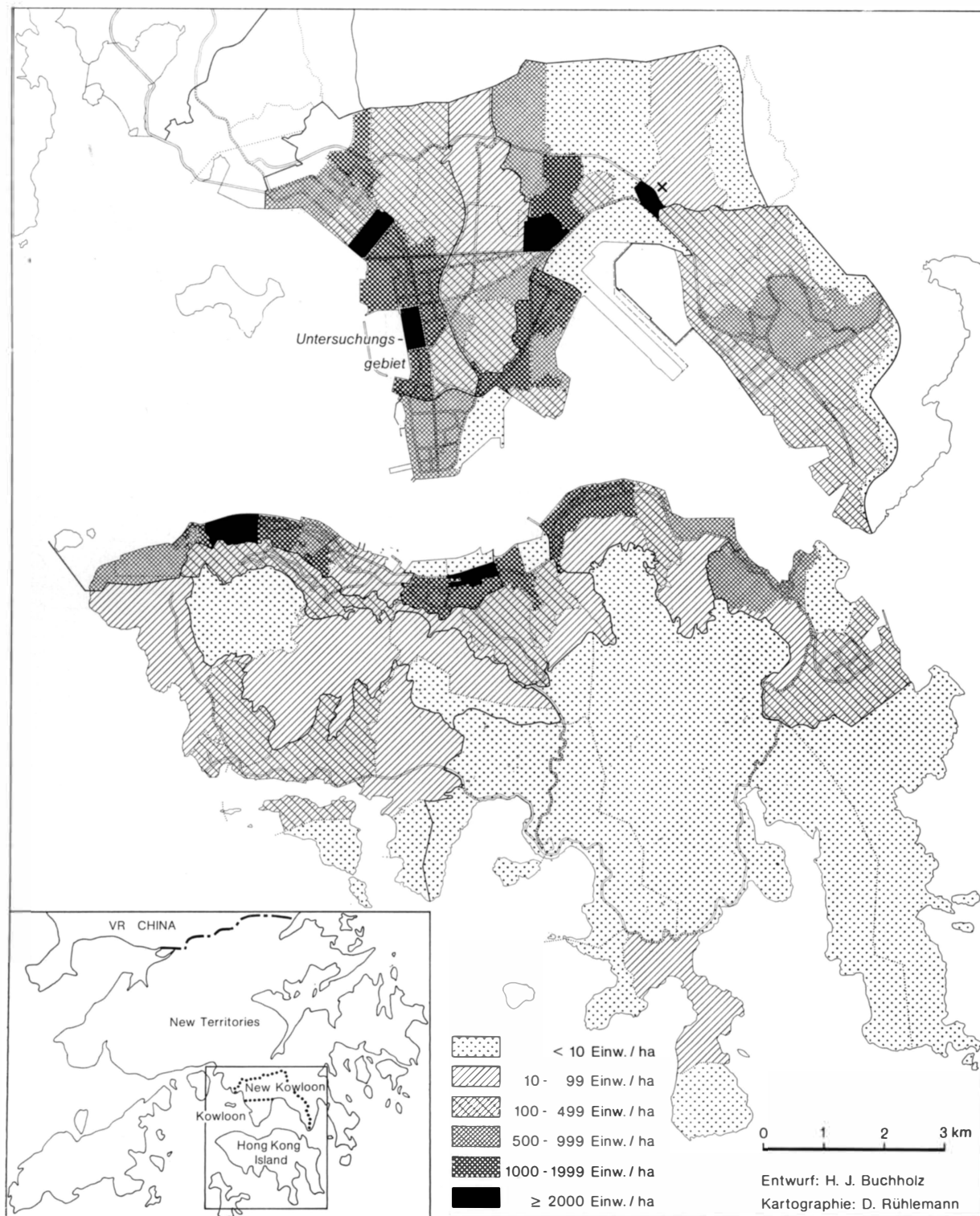


Abb. 1: Die Einwohnerdichte im Stadtgebiet von Hong Kong 1971 (nach tertiary units)
 Population density within the urban area of Hong Kong 1971 (tertiary units; persons per hectare)
 × = statistische Einheit (tertiary unit) 8.8.7 mit der größten Einwohnerdichte
 Quelle/source: Unveröffentlichte Unterlagen des Census 1971

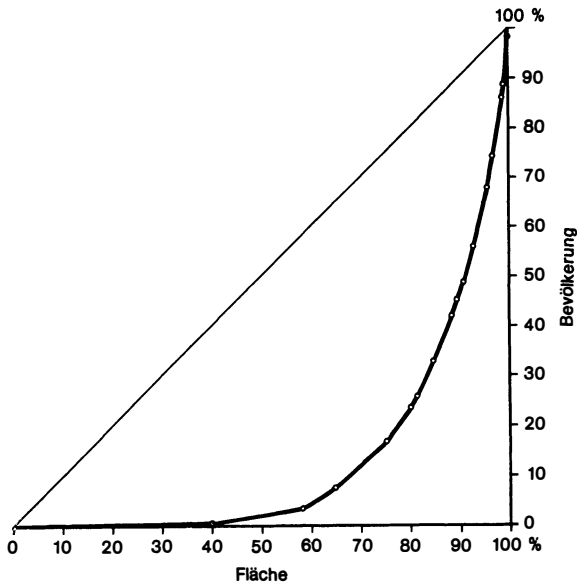


Abb. 2: Lorenzkurve der kumulierten Flächen- und Bevölkerungsanteile im Stadtgebiet von Hong Kong 1971

Lorenz curve of the cumulative percentage of area and population within the urban area of Hong Kong 1971

Quelle/source: Unveröffentlichte Unterlagen des Census 1971

lich hohe Einwohnerdichte keineswegs mit extremen Geschoszzahlen der Gebäude verbunden ist. Fast 40% aller Gebäude des Untersuchungsgebietes sind nur bis zu 4 Geschosse hoch (s. Photo 1). Etwa 10% der Gebäude sind 5- oder 6geschossig. Die restlichen 50% jedoch haben 7 und mehr, teilweise bis zu 19 Geschosse.

Einen besonders starken Effekt hat die außerordentlich hohe Bebauungsdichte: Zwar nehmen Straßen und öffentliche Plätze ca. 42% der gesamten Fläche des Untersuchungsgebietes ein. Betrachtet man jedoch alle verbleibenden Flächen, so sind davon 82% mit Häusern bebaut. Öffentliche Freiflächen gibt es praktisch nicht (s. Luftbild).

Das Maß der Überbauung, ausgedrückt als Geschosflächen-dichte, faßt diese Daten zusammen und zeigt einen Durchschnittswert für das Gesamtgebiet von 6,24! In zahlreichen Baublöcken liegt die Geschosflächen-dichte bei 12, 15 und über 16.

Nach Erhebungen von August 1972 gibt es im Untersuchungsgebiet 1 776 406 qm Bruttogeschosfläche, von denen 66,5% zum Wohnen genutzt werden³⁾. Danach entfallen auf jede beim letzten Census im Untersuchungsgebiet gezählte Person 7,80 qm Bruttogeschosfläche. Die Nettogeschosfläche (Wohnfläche) beträgt bei der in diesen Stadtteilen Hong Kongs vor-

herrschenden Bauweise nur etwa 50–60% der Bruttogeschosfläche. Da außerdem in diesem Bereich Hong Kongs mit vielen illegalen Bewohnern zu rechnen ist, muß man eine reine Wohnfläche von nur 3,50 qm je Person konstatieren.

Eine Analyse von 57 Vorkriegswohneinheiten zeigt, daß darin 212 Haushalte mit insgesamt 957 Personen wohnten; d. h. jede Wohneinheit war mit durchschnittlich 3,6 Haushalten oder 17 Personen belegt. 60% der Bewohner oder 582 Personen stand eine Bruttogeschosfläche von weniger als 4,6 qm bzw. eine Wohnfläche von weniger als 2,5 qm zur Verfügung. Die übrigen 275 Personen bewohnten auch nur eine Wohnfläche von jeweils weniger als 4,6 qm.

In den Nachkriegswohneinheiten ergeben sich ein wenig günstigere Werte: In 605 untersuchten Wohneinheiten mit 1162 Haushalten und 5243 Personen betrug die Belegungsziffer durchschnittlich 1,9 Haushalte oder etwa 9 Personen je Wohneinheit. Entsprechend größer war auch die den einzelnen Bewohnern zur Verfügung stehende Wohnfläche, nämlich 4,2 qm.

Das gesamte Untersuchungsgebiet enthält 20 877 Wohneinheiten (WE). Doch nur 58% der WE werden von nur 1 Haushalt (HH) bewohnt:

Tabelle 1: Wohneinheiten und Haushalte im Untersuchungsgebiet
No. of dwelling units and households within the sample area

Zahl der Haushalte je WE	Zahl der Wohneinheiten absolut	in v. H.
1	12 058	58
2	3 369	16
3	2 383	11
4	1 373	7
5 u. mehr	1 694	8

Quelle/source: Unveröff. Unterlagen des Census 1971

Die einzelnen Wohneinheiten sind natürlich unterschiedlich groß. Es überwiegen, wie in der folgenden Tabelle deutlich wird, die drei- bis fünfzimmigen Wohnungen:

Tabelle 2: Wohneinheiten und Räume im Untersuchungsgebiet
No. of dwelling units and rooms within the sample area

Zahl der Räume je WE	Zahl der Wohneinheiten absolut	in v. H.
1	855	4
2	1 440	7
3	3 276	16
4	5 417	26
5	5 306	25
6	2 476	12
7	908	4
8 u. mehr	696	3

Quelle/source: Unveröff. Unterlagen des Census 1971

³⁾ Nach Unterlagen des Colony Outline Planning Team, Hong Kong.



Das Luftbild zeigt den Süden des Stadtteils Yau Ma Tei (Kowloon) nahe der Jordan Road-Fähre mit seinem geplant angelegten, rechtwinklig sich schneidenden Straßennetz und der geradezu totalen Überbauung aller Baublöcke. Auf vielen Dächern erkennt man die Hütten der *roof squatter*. (Mit freundlicher Genehmigung des Public Works Department, Hong Kong.)

The air picture of the southern part of Yau Ma Tei (Kowloon) near Jordan Road Ferry shows the planned rectangular crossing road network and the nearly total built up street blocks. On top of many buildings you can see the roof squatter huts.

Die in der Tabelle 2 fehlenden 3% der Wohneinheiten befinden sich in Wohngelegenheiten, die man nicht mit dem Begriff „Raum“ beschreiben kann. Es handelt sich dabei um Wohngelegenheit in Treppenhäusern, auf Treppenabsätzen usw. Insgesamt ist zu beachten, daß in dieser Tabelle der Begriff „Raum“ sowohl Räume im herkömmlichen Sinne als auch sogee-

nannte „cubicles“ umfaßt, die jedoch nur behelfsmäßig abgetrennte Teile von Zimmern darstellen.

Im gesamten Untersuchungsgebiet leben nur 26% der Haushalte in Wohnungen, die mit deutschen Wohnungen im weiteren Sinne vergleichbar sind. 55% der Haushalte bewohnen nur Teile von Gesamtwohnungen. Die verbleibenden 19% der über 41 200 Haushal-

te besitzen nicht einmal ein Zimmer, sondern teilen sich einen Raum oder ein cubicle mit anderen Haushalten – oder sie wohnen in sonstigen Wohngelegenheiten:

- 653 HH bewohnen ein „cockloft“, d. i. eine horizontal in Teile eines Raumes eingebaute Zwischendecke;
- 100 HH teilen sich ein cockloft mit anderen Haushalten;
- 409 Haushalte bewohnen Ecken von Lagerräumen, Ladenlokalen oder Werkstätten;
- 414 HH leben in Hütten auf den Flachdächern von Miethäusern;
- 213 HH teilen sich eine dieser Dachhütten mit weiteren Haushalten;
- 68 HH wohnen in Kellern, Korridoren, Treppenhäusern, Veranden und Nissenhütten;
- 2257 HH haben nur einen Bettplatz gemietet;
- 102 HH schließlich bewohnen ihren Bettplatz alternativ mit einem anderen Haushalt⁴).

Bei der Betrachtung dieser Daten zur Bebauungs- und Wohndichte ist zu bedenken, daß wahrscheinlich noch viele tausend Bewohner dieses Stadtteils unberücksichtigt bleiben, weil sie sich als illegal Zugewanderte weder vom amtlichen Census noch von sonstigen Erhebungen erfassen lassen.

Wenn sich auch in den letzten Jahren das Schwergewicht der Wohnungsbautätigkeit in Hong Kong an den Rand des engeren Stadtgebietes und in die New Territories verlegt hat, so ist doch der Trend der Hong Kong-Bewohner zum zentrennahen Wohnen in hochverdichteten Stadtteilen ungebrochen. Nicht nur, daß jede frei werdende Wohngelegenheit umgehend neue Mieter findet. Charakteristisch ist auch, daß bei der außerordentlichen Überbelegung des vorhandenen Wohnungsbestandes sowie der starken Bevölkerungszunahme und der daraus resultierenden großen Nachfrage nach neuen Wohnungen die zentrennahen Wohngebäude am schnellsten belegt sind, während sich mit zunehmender Entfernung die Wartelisten der neuen Wohnkomplexe nur zögernd füllen. Manchmal stehen zahlreiche preisgünstige „Sozialwohnungen“ lange Zeit leer, nur weil sie einige Kilometer vom Kernbereich der Stadt entfernt sind.

Nach mitteleuropäischen Wertvorstellungen ist eine solche Situation nur schwer verständlich; wir können bei uns ja geradezu eine entgegengesetzt gerichtete, nämlich zentrifugale Mobilität feststellen. Es fragt sich also, welche Motivation oder auch welche Leitzwänge die Verhaltensweisen der Chinesen dergestalt bestimmen, daß sie das Wohnen in dieser außergewöhnlichen Konzentration auf sich nehmen. Als mögliche – zumindest subjektiv – positive Korrelationen der Dichte und somit Begründungen für die zentri-

pe Bewegung der Chinesen in Hong Kong lassen sich die folgenden Beziehungspaare aufstellen:

- Dichte und Schutz,
- Dichte und Anonymität,
- Dichte und Tragfähigkeit sowie Arbeitsteilung,
- Dichte und Attraktivität,
- Dichte und Erreichbarkeit,
- Dichte und Kontakthäufigkeit.

Der Zusammenhang von Dichte und Schutzfunktion wird deutlich, wenn man bedenkt, daß seit 1945 über 1,8 Millionen Chinesen teils legal, überwiegend jedoch illegal aus China nach Hong Kong gekommen sind (BUCHHOLZ, 1973). Zwar wird durchweg niemand zurück in die Volksrepublik China abgeschoben; doch die meisten versuchen, zumindest in der ersten Zeit nach ihrer Ankunft, oftmals auch viele Jahre lang, unerkannt zu bleiben. In den Dörfern oder kleineren Städtchen der New Territories würden sie schneller auffallen. Daher tauchen sie zumeist in den großen Squattergebieten (Hüttensiedlungen) oder in den dicht besiedelten Innenstadtbereichen unter. Hier in den außerordentlich komplizierten und unübersichtlichen Wohnverhältnissen fühlen sie sich vor polizeilichem Zugriff sicher. In den meisten Fällen leben sie für einige Zeit in der Familie von Verwandten oder Freunden. Die traditionellen chinesischen Familienbindungen erleichtern sehr den Start der Neuankömmlinge in der für sie fremden Umgebung. Im Gegensatz zu den übersichtlicher gegliederten Neubaugebieten fällt in den überbelegten, teils aus der Vorkriegszeit stammenden zentrennahen Altbaugebieten der Zuzug neuer Mieter kaum auf bzw. er wird gar nicht zur Kenntnis genommen.

Die Beziehung von Dichte und Anonymität schließt sich an. Die große Zahl dicht zusammen wohnender Menschen erleichtert es dem Einzelnen, unerkannt und unbekannt zu bleiben. Die kaum überschaubare Zahl anderer Menschen lenkt das Interesse vom Einzelnen ab, solange er sich nicht völlig unkonform verhält.

Noch wichtiger aber ist der Zusammenhang von Dichte und Tragfähigkeit für eine differenzierte Angebotsstruktur, für Einrichtungen und Funktionen vielerlei Art. Für viele Einwohner Hong Kongs kehrt sich jedoch der Wert dieser Versorgungseinrichtungen um: Nicht so sehr die Inanspruchnahme der zahlreichen Geschäfts- und Dienstleistungseinrichtungen, sondern der Aspekt des Arbeitsplatzangebotes im tertiären Sektor gewinnt an Bedeutung.

Die Analyse von 1400 z. T. mehrfach wiederholten und vertieften Familien-Interviews aus dem gesamten Stadtbereich, die mir aus der Zusammenarbeit mit dem Lutherischen Weltbund, Abteilung Weltdienst in Hong Kong, zur Verfügung standen, sowie von 30 Haushaltsbefragungen⁵) im unmittelbaren Beispiel-

⁴) Alle Angaben aus unveröff. Unterlagen des Census 1971.

⁵) Mit Unterstützung der Chinese University of Hong Kong.



Photo 1: Ein Wohn-Geschäftshaus vom Typ der tenement blocks (tenement = große Einraumwohnung) aus dem ersten Jahrzehnt der Nachkriegszeit in Yau Ma Tei (Kowloon). (Aufn. Verf. 1972)

A post war tenement building (1945–1956) with commercial-residential use in Yau Ma Tei (Kowloon)



Photo 2: Ein typischer Straßenzug in Yau Ma Tei (Kowloon), überwiegend besetzt mit Straßenhändlern für Obst, Gemüse und Textilien. (Aufn. Verf. 1970)

A typical street in Yau Ma Tei (Kowloon) occupied mainly with fruit, vegetable, and textile hawkers

gebiet läßt erkennen, daß die meisten Zuwanderer aus Agrargebieten stammen und nun plötzlich mit den Problemen einer Industriestadt konfrontiert werden. Industrierberufe haben sie jedoch nie gelernt. Ihre Fähigkeiten aus der Agrarwirtschaft oder aus dem Handwerk können sie hier nicht anwenden. Also versuchen sie, mit einer Tätigkeit in den Bereichen Handel und Dienstleistungen ihren Lebensunterhalt zu verdienen. Aufgrund der außergewöhnlichen Konzentration von Menschen im Untersuchungsgebiet besteht auch ein außergewöhnlicher Bedarf nach Dienstleistungen und Waren aller Art. Mit sehr viel Risikobereitschaft und großem Arbeitseinsatz suchen und füllen sie fast jede Marktlücke. In erster Linie werden Waren des täglichen Bedarfs, insbesondere frische Lebensmittel gebraucht. Da die allermeisten Haushalte keinen Kühlschrank bzw. überhaupt keine Vorratsmöglichkeiten haben, müssen Fleisch und Fisch, vor allem aber Gemüse täglich zweimal eingekauft werden. Neben den normalen Ladengeschäften bieten Tausende von Straßenhändlern (Hawker; es gibt im Untersuchungsgebiet über 2800 registrierte Hawker⁶⁾, in Hong Kong insgesamt über 80 000, die z. T. nicht registriert sind), oftmals auf einzelne Waren spezialisiert, Kohl, Salate, Gurken und Kräuter, getrockneten oder frischen Fisch und – obwohl das aus hygienischen Gründen verboten ist – auch Fleisch an. Vom einfa-

chen, nur ganz geringe Investitionen erfordernden Brett oder Korb, auf bzw. in dem die Waren angeboten werden, reichen die Verkaufsanlagen über Tische und kleinere fahrbare Untersätze bis zu recht massiven Verkaufsständen, die sich teils an Hauswände lehnen, teils aber auch frei am Straßenrand oder auf dem Bürgersteig aufgebaut sind. Der Kartenausschnitt (Abb. 3, s. S. 286) veranschaulicht die Situation.

Die Erdgeschoßflächen sind vollständig von Einzelhandelsgeschäften, Dienstleistungsunternehmen oder Werkstätten genutzt. Schon dieser kleine Kartenausschnitt mit nur zwei Baublöcken läßt erkennen, daß der Verkauf von Lebensmitteln überwiegt. Auch Werkstätten mit starker Lärm- und Geruchsbelästigung sind in dieses innerstädtische Wohngebiet eingestreut. Sogar in den oberen Geschossen der Wohngebäude befinden sich zahlreiche Unternehmen oder kleinere Produktionsbetriebe. Oftmals dienen auch Teile der Wohnungen als Werkstatt; in diese Karte konnte aber nur die jeweils überwiegende Nutzung eingezeichnet werden. So verbirgt auch die Darstellung doppelgeschossiger gewerblicher Nutzung häufig, daß im Obergeschoß der Geschäfte und Werkstätten auch noch die Familie des Firmeninhabers wohnt.

Die meisten Straßenhändler verkaufen Obst und Gemüse. Sie besetzen mit ihren transportablen Ständen auch die Verkehrsfläche der Straße, die keineswegs für den Durchgangsverkehr gesperrt ist (Photo 2). Falls Autos durchfahren möchten, wird die Straße kurzfristig geräumt, um sich hinter den Fahrzeugen sofort wieder zu schließen.

⁶⁾ Nach Unterlagen des Colony Outline Planning Team.

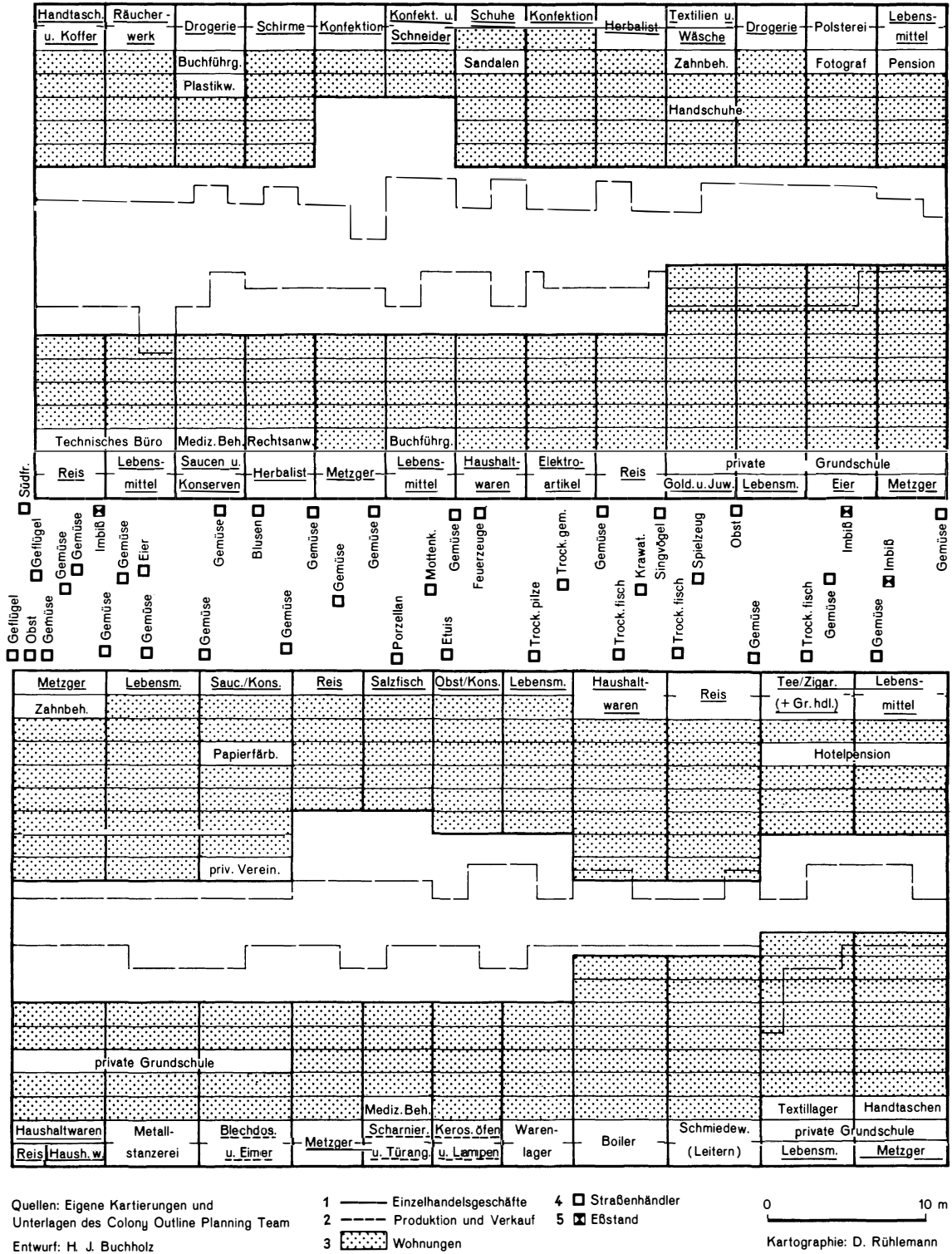


Abb. 3: Funktionskartierung der Geschoßflächen in Yau Ma Tei (Kowloon), Hong Kong
 Floor space use in Yau Ma Tei (Kowloon), Hong Kong
 1 retail shop; 2 production and sale; 3 residential use; 4 hawker; 5 cooked food hawker

Auch abends sind noch viele Straßen mit Händlern gefüllt. Das Angebot verlagert sich dann von Lebensmitteln auf Textilien, Konfektion, Kurzwaren, Elektro- und Radioartikel, Uhren, Brillen, Handtaschen, Spielzeug, Schreibwaren usw. Viele Tageshawker, aber erst recht zahlreiche Nachthawker betreiben den Straßenhandel als Sekundärberuf. Wenn sie weiter außerhalb wohnen, könnten sie diesen Nebenerwerb nicht ausüben.

Neben dieser Spezialform des Einzelhandels gibt es die verschiedensten Dienstleistungen, mit denen man den Unterhalt verdienen kann. Die Art der Tätigkeit ist ungleich differenzierter als etwa in Mitteleuropa. Selbstverständlich gibt es die Schuster, Schneider, Wäschereien, Bügeleien sowie das gesamte Repertoire der Reparaturhandwerker, besonders aber auch Handwerker, die sich auf den jeweils aktuellen Bedarf spezialisieren: Sie produzieren verschleißbare Metallkästen für Wertgegenstände, da viele Wohngelegenheiten ihrer Kunden nicht abschließbar sind; maßgearbeitete, den engen Wohnverhältnissen angepaßte Metallbetten, extra schmale Tische, Leitern für cocklofts, Metallgittertüren zum Verschließen von cubicles. Hinzu kommen die Schreibstände, da sehr viele, besonders ältere Chinesen Analphabeten sind; die Makler und Vermittler, die Zukunftsdeuter, die Fahrradreparateure, Autowäscher, Lastenträger mit Karren und Tragestangen, Müllträger, die von den Hausbewohnern engagiert werden, um den Abfall in Körben aus den Wohnungen an den Straßenrand zu bringen, wo er täglich zu bestimmten Zeiten abgeholt wird⁷⁾. Die Liste von Dienstleistungsmöglichkeiten, die interessant sind für ungelernete, aber anlernfähige Arbeitskräfte, ließe sich noch lange fortsetzen. Man denke nur an Hausgehilfinnen, Putzfrauen, Straßenreiniger, Sortierer und Aufbereiter von Müll und Abfällen, aber auch an die Arbeitsmöglichkeiten in den zahlreichen Restaurants und Teestuben.

Im Grunde sind all diese Arbeitsplätze auch für Berufspendler aus einer gewissen Entfernung erreichbar. Jedoch wegen der Arbeits- und Einkommensbedingungen werden von den meisten Bewohnern des Untersuchungsgebietes schon Pendelwege von wenig mehr als 15 Minuten als untragbar angesehen. Bei oftmals elfstündiger Normalarbeitszeit, die noch durch Nebenarbeiten erweitert wird, vermeidet man jede unproduktive Fahrzeit. Entsprechend ergaben meine Auswertungen unveröffentlichter Censusergebnisse, daß ca. 60% aller im Untersuchungsgebiet wohnenden Erwerbepersonen auch dort arbeiten oder nur in unmittelbar benachbarte Gebiete auspendeln.

Man kann also feststellen, daß die Bedeutung dieser äußerst dicht bewohnten zentrennahen Stadtgebiete für die Chinesen nicht so sehr in der passiven Nutzungsmöglichkeit der vielfältigen Geschäfts- und

Dienstleistungsfunktionen, sondern vielmehr in der aktiven Handels- und Dienstleistungstätigkeit liegt, die dieser große und konzentrierte Markt zuläßt.

Es darf natürlich nicht übersehen werden, daß auch die günstige Versorgungslage als Folge der großen Einwohnerdichte eine gewisse Attraktivität ausübt: nicht nur, daß im Grunde alle Waren und Dienstleistungen erhältlich sind, sondern zumeist sind sie auch erheblich preisgünstiger als in den Rand- und Außengebieten Hong Kongs. Die bei uns bestehende Attraktivität der City mit ihrem differenzierten Angebot scheidet allerdings in Hong Kong als Kriterium weitgehend aus. Von 30 befragten Haushaltungen des engeren Untersuchungsgebietes waren nur aus zwei Haushalten je eine Person im vergangenen halben Jahr im Citybereich gewesen. Bei allen übrigen Haushalten lag der letzte Besuch der City länger als ein halbes Jahr, teilweise sogar mehr als ein Jahr zurück.

Der Zusammenhang von Dichte und Erreichbarkeit ist schon mehrfach in den vorhergehenden Ausführungen impliziert gewesen. Die Komprimiertheit und Konzentration der vielen Menschen, Angebote und Bedürfnisse läßt es sehr wahrscheinlich werden, daß der Einzelne in unmittelbarer Nähe oder geringer Entfernung von seiner Wohnung seine Wünsche befriedigen kann: ob er etwas kaufen oder verkaufen will, ob er etwas sucht oder ob er aufgesucht werden möchte. In besonderer Weise ist jedoch die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen bzw. Arbeitsmöglichkeiten und auch von Schulen von Bedeutung.

Dichte und Kontakthäufigkeit sind geradezu zwangsweise miteinander verbunden. Viele Hong Kong-Bewohner suchen und nutzen diese Möglichkeit. Oftmals schützen sie weder die Privatheit ihrer Wohnungen, sofern das überhaupt möglich ist, noch vermeiden sie Kontakte auf der Straße oder in Teestuben und Restaurants. Das Informationsbedürfnis des Einzelnen zeigt sich an dem hohen Informationsstand über Vorgänge in seinem Umkreis. Möglicherweise gefördert durch seine marginale Situation ist der Hong Kong-Chinese dazu gezwungen, kontinuierlich nach Arbeits- und Verdienstmöglichkeiten, nach Anregungen und Beispielen zu suchen, um seine Arbeit zu erleichtern oder zu rationalisieren oder insgesamt sein Leben besser gestalten zu können. Neuigkeiten über günstige Einkaufsmöglichkeiten, über Spekulationsobjekte, über neue Haushaltsgeräte usw. sprechen sich äußerst schnell herum. Überhaupt beruhen die meisten Vermittlungen von Wohnungen, Arbeitskräften, Waren, Krediten oder sonstigen Geschäftsbeziehungen auf persönlichen Kontakten.

Die Dichte des Zusammenlebens einer großen Zahl von Menschen hat also in vielen Lebensbereichen für den Hong Kong-Bewohner erhebliche Vorteile, die ihn dazu bewegen, möglichst zentrennah in – nach unseren Maßstäben – völlig überbevölkerten Stadtteilen zu leben. Erstaunlich bleibt, wie die ganz extremen

⁷⁾ Im Kernbereich der Stadt sind allein 2800 dieser Müllträger beschäftigt.

Belegungsziffern der Gebäude und Wohnungen, die ja zum weitgehenden Verlust der Privatsphäre der einzelnen Familien und Haushalte führen, von den Chinesen ertragen werden. Die von mir durchgeführten Befragungen und bisher ausgewerteten Interviews lassen erkennen, daß die überfüllten Räumlichkeiten bisher eher technische als psychologische Auswirkungen bewußt gemacht haben. Zumindest war das überwiegende Argument gegen die Überbelegung der Wohnungen, daß nicht jeder in seinem eigenen Bett schlafen könne. Nur etwa 35% der Bewohner des Untersuchungsgebietes verfügen über ein eigenes, nur von ihnen benutztes Bett! Schon bei den Voruntersuchungen zu den Befragungen stieß die Frage nach den Unannehmlichkeiten, die sich aus der steten Nähe fremder Personen in der Wohnung ergeben, weitgehend auf Unverständnis. Viele Befragte wurden erst durch die Frage auf das Problem aufmerksam.

Überhaupt nimmt die Wohnung in der Wertskala der befragten Hong Kong-Bewohner eine ungleich niedrigere Position ein als etwa in Mitteleuropa. Während hier sowohl Wohnlage als auch Größe und Qualität der Wohnung wesentliche und oft teuer bezahlte Grundbedürfnisse des Menschen darstellen, wohnen in Hong Kong auch Familien mit Monatseinkommen von weit über 2000 HK \$ (d. s. über 1000 DM) in kleinsten Räumen oder cubicles. Manchmal gehört ihnen sogar eine Eigentumswohnung, die sie aber nur als Geldanlageobjekt betrachten und daher – meistens mehrfach unterteilt – vermieten.

Die Wohnung wird von den Chinesen allerdings auch wesentlich weniger benutzt, als es etwa in Europa üblich ist. Bei täglichen Arbeitszeiten von meistens über 11 Stunden, die häufig noch durch regelmäßige Nebentätigkeiten auf 15–16 Stunden ausgedehnt werden, sind die erwachsenen und arbeitsfähigen Familienmitglieder sowieso weniger zu Hause. Auch an den Sonntagen wird von vielen Erwerbstätigen kontinuierlich gearbeitet. Viele Arbeiter schlafen in ihren Betrieben. Die Kinder arbeiten oder gehen – manchmal ganztägig – zur Schule. Zumeist bleiben nur die sehr alten Angehörigen und die Kleinkinder in der Wohnung. Die Mahlzeiten werden im Betrieb oder vor und nach der Arbeit in kleinen Restaurants oder an Essensständen auf der Straße eingenommen. Abends gehen viele Männer in Teestuben oder Spielsalons. Viele Frauen erledigen abends ihre Einkäufe. Die Kinder spielen bis spät in der Nacht auf der Straße. Das Klima begünstigt diesen sich außerhalb der Wohnung abspielenden Tageslauf. Die Wohnungen oder Wohngelegenheiten sind daher meistens nur sehr einfach möbliert: Doppelstockbetten, ein Schrank oder Wandregale und einige Sitzgelegenheiten machen das gesamte Inventar aus. Inwieweit das immer weiter um sich greifende Fernsehen sowie die überhaupt immer stärker werdende Übernahme „westlicher“ Lebensformen hier zu Änderungen führen wird, kann noch nicht voll beantwortet werden.

Leider gibt es noch keine medizinischen Untersuchungen, inwieweit diese extreme Enge des Zusammenlebens nicht doch zu erheblichen Gesundheitsschäden führen kann. Bisher sind bei den vorkommenden Erkrankungen noch keine wesentlichen Unterschiede des Untersuchungsgebietes mit anderen Stadtgebieten festgestellt worden. Nach Auskünften von Sozialarbeitern ist möglicherweise die etwas höhere Zahl der Tuberkulosekranken auf die Ansteckungsgefahren in extrem dicht besiedelten Stadtvierteln zurückzuführen. Relativ hoch ist nach Angaben aus der gleichen Quelle die Zahl der Bronchitisfälle, die von den hohen CO-Gehalten der Luft mitbedingt sind. Besonders der starke Autoverkehr, aber auch die überall verstreut liegenden kleinen Gewerbebetriebe verursachen diese Art der Luftverschmutzung. Hier ist sicherlich, wenn auch nicht durch wissenschaftliche Untersuchungen abgesichert, eine unmittelbare negative Auswirkung der hohen Bebauungs- und Wohndichte erkennbar. Denn der hohe Grad der Überbauung sowie die geradezu absolute Geschlossenheit der Bebauung bei Fehlen fast jeglicher Freiflächen führen zu Wärmestauungen und höchst mangelhafter Durchlüftung der engen Straßenzüge – und zwar trotz der Nähe des Meeres. Hinzu kommt der Mangel an Licht nicht nur in den Straßen und Hinterhöfen sowie den Wohnungen der unteren Geschosse: auch die höher gelegenen Wohnungen lassen wegen ihrer Tiefe und mehrfachen Unterteilung nur wenig Tageslicht herein.

Lichtmangel und Luftverschmutzung sind jedoch nicht die einzigen negativen Folgen der dichten Bebauung. Auch Lärm und Geruch füllen die Straßen und Wohnungen des Untersuchungsgebietes. In kurzen Abständen werden die Geräusche aus den Straßen, den offenen Werkstätten und Wohnungen noch überdönt von niedrig fliegenden Düsenflugzeugen, da die Einflugschneise des Hong Konger Flughafens unmittelbar über Kowloon hinwegführt.

Weitere Schäden entstehen infolge der hohen Verdichtung durch die beschleunigte Abnutzung der Wohnungen und Wohngebäude. Wenn auch die Wohngelegenheiten selbst sowie die persönlichen Einrichtungsgegenstände erstaunlich gepflegt sind, so werden doch alle Gemeinschaftseinrichtungen – Treppenhäuser, Wasseranschlüsse, Kochgelegenheiten und Toiletten – nur notdürftig in Stand gehalten. Die übergroße Dichte bei marginalen Lebensbedingungen stellt die Verantwortungsbereitschaft des Einzelnen in bezug auf Rücksichtnahme und Aufgaben, die nicht unmittelbar seinen Interessen dienen, vor zu große Schwierigkeiten. Dem enormen Müll- und Abfallaufkommen begegnet man zwar mit einer täglichen Müllabfuhr sowie vier- bis achtmal täglich erfolgenden Straßenreinigungen. Trotzdem sind Keller und Winkel innerhalb und außerhalb der Häuser Brutstätten von Ungeziefer.

So wie die Müllabfuhr werden auch die übrigen städtischen Ver- und Entsorgungseinrichtungen vor

große Probleme gestellt. Kosten und Zeitaufwand für den Bau und die Unterhaltung der Wasser-, Elektrizitäts- und Gasleitungen sowie der Kanalisation sind zwar bei steigender Kapazität rationeller zu gestalten. Oberhalb gewisser Schwellenwerte, die je nach Land, Arbeitsmarkt, Baustoffpreisen usw. unterschiedlich sind, steigen jedoch die Kosten schneller als die Zahl der zu ver- und entsorgenden Personen. Der optimale Wert liegt in Hong Kong bei ca. 1000 E/ha⁸⁾.

Am sichtbarsten dokumentiert sich die extreme Dichte auf den Straßen. Wenn in den in geschlossener Front die Straße säumenden Häusern jeweils Hunderte oder auch Tausende von Menschen wohnen, dann ist die Fußgängerdichte auf den Straßen vom Morgen bis zum späten Abend entsprechend groß. Doppelstöckige Busse, Leichtbusse, Taxen, Personen- und Lastkraftwagen bilden einen den ganzen Tag über fließenden Verkehrsstrom, der zu den Hauptverkehrszeiten – also regelmäßig dreimal täglich – zusammenbricht. Zum einen sind die schmalen Straßen nicht für einen derartigen Straßenverkehr gebaut worden, zum anderen werden sie an vielen Stellen von Handwerkern, die am Straßenrand arbeiten, von Straßenhändlern, die mit ihren Körben oder fahrbaren Verkaufständen auf der Straße stehen, von Lastenträgern, rangierenden Zubringerdiensten, von Baustellen und über die Straße flutenden Fußgängerströmen erheblich behindert oder zeitweise blockiert.

Diese Gesamtsituation – extreme Bebauungsdichte und Überbauung, höchste Belegungsziffern in den Gebäuden und Wohnungen und absolute Füllung der Straßen mit Menschen und Verkehrsmitteln (von der Arbeitsplatzdichte in den Gewerbebetrieben möchte ich hier gar nicht sprechen) – führt die Vorteile dichten Zusammenlebens ad absurdum, verkehrt sie in Nachteile:

- Der Schutz, den eine normale Dichte dem Einzelnen gewährt, wird in diesem Übermaß an Dichte auch Schlupfwinkel für kriminelle Banden und Rauschgiftdelikte;
- die Anonymität, die unter normalen Umständen den Einzelnen vor übergroßer Sozialkontrolle bewahrt, führt in der Komprimiertheit der großen Masse von Menschen zum „Übersehen werden“;
- die Tragfähigkeit einer dicht zusammenlebenden großen Zahl von Menschen für Versorgungseinrichtungen aller Art und für entsprechende Arbeitsmöglichkeiten bleibt zwar prinzipiell bestehen; doch da in der gegebenen Bebauungsdichte nicht genügend Flächen für Einrichtungen des tertiären Sektors bereitstehen, sind die meisten Einzelhandels- und Dienstleistungsunternehmen auf ärmlichste Arbeitsbedingungen beschränkt;

- die günstige Erreichbarkeit, ein ganz wesentlicher Vorteil normaler städtischer Dichteverhältnisse, wird aufgehoben, wenn die Straßen blockiert, für größere Lasten kaum oder unpassierbar sind, wenn Autos nur im Schrittempo fahren können und Linienbusse oftmals das Zehnfache der im Fahrplan veranschlagten Fahrzeit gebrauchen;
- und die Kontakthäufigkeit, ein von den Hong Kong-Chinesen durchaus erwünschtes Kriterium großer Dichte, führt zur Abstumpfung und Gleichgültigkeit dem Anderen gegenüber oder – umgekehrt – zu psychologischen Konfliktsituationen, wenn sich die Kontakte nicht mehr als Möglichkeit bieten, sondern wenn man ihnen gar nicht mehr ausweichen kann.

Hier muß wohl auch die Grenze zumutbarer städtischer Verdichtung gesehen werden. Die meisten äußeren Folgen der hohen Einwohnerdichte, also die verkehrsmäßigen, versorgungstechnischen und hygienischen Schwierigkeiten, lassen sich bei geeigneter lenkender Planung und entsprechenden Investitionen durchaus überwinden. Die Belegungsziffern der Wohngebäude und Wohnungen jedoch sind schlechthin untragbar. Man kann davon ausgehen, daß die derzeitige Geschosßflächendichte von durchschnittlich 6,24 trotz der unumgänglich notwendigen Schaffung von auflockernden Freiflächen in naher Zukunft erhalten bleiben wird. Die entsprechend geänderte Bausubstanz wird dann auch in Zukunft ungefähr die gleiche Zahl von Wohneinheiten bereitstellen. Will man die in der hohen Verdichtung benötigten Schutz- und Rückzugsmöglichkeiten für die Bewohner erreichen, so muß man die Anpassung der Zahl der Haushalte an die Zahl der Wohneinheiten anstreben. Daraus resultiert eine Verringerung der Zahl der Haushalte von 41 200 auf ca. 21 000 sowie der Zahl der Einwohner von 152 000 auf ca. 75 000. Entsprechend würde die zumutbare Einwohnerdichte maximal ca. 100 000 Einw./qkm betragen. Dieses Datum ergibt sich aus der realistischen Einschätzung der gegenwärtigen Situation Hong Kongs. Zukunftsorientierte städtebauliche Maßnahmen, die die gerade noch zumutbaren zu optimalen Lebensumständen zu wandeln trachten, sind von einer Kolonialverwaltung, deren Existenz als befristet angesehen werden muß, nicht zu erwarten.

Literatur

- ALBERS, G.: Der Dichtebegriff in Städtebau und Landesplanung. In: Die Gliederung des Stadtgebietes. Hannover 1968, S. 185–198. (= Forsch.- u. Sitzungsberichte d. Akad. f. Raumf. u. Landespl., Bd. 42. Raum und Bevölkerung 7.)
- : Dichtewerte im Städtebau. In: HWB d. Raumf. u. Raumo., Bd. 1. 2. Auflage Hannover 1970, Sp. 505–507.

⁸⁾ Nach Auskünften des Public Works Department, Hong Kong.

- : Wohndichte und Geschößflächenzahl. In: Stadtbauwelt 1, Berlin 1964, S. 44-48.
- BORCHARD, K.: Städtebauliche Orientierungswerte. In: HWB d. Raumf. u. Raumo., Bd. 3. 2. Aufl. Hannover 1970, Sp. 3181-3202.
- BUCHHOLZ, H. J.: Die chinesische Zuwanderung nach Hong Kong. Ein Beitrag zur Analyse einer ungewöhnlichen Bevölkerungsentwicklung. In: Geographische Zeitschrift, 61, 1973.
- DWYER, D. J. (Hg.): Asian Urbanization. A Hong Kong Casebook. Hong Kong 1971.
- : (Hg.): The City as a Centre of Change in Asia. Hong Kong 1972.
- : Problems of Urbanization: The Example of Hong Kong. In: Institute of British Geographers. Special Publication No. 1. London 1968, S. 169-185.
- FREY, R. und N. SCHMIDT-RELEBERG: Totale Wohnung. Stuttgart 1967.
- HABENICHT, G.: Gesundheitsgefahren. In: Medizin und Städtebau, Bd. 2. München/Berlin/Wien 1957, S. 80-100.
- HALL, P.: Weltstädte. München 1966.
- HOPKINS, K. (Hg.): Hong Kong: The Industrial Colony. Hong Kong/London/New York 1971.
- KLÖPPER, R.: Der geographische Stadtbegriff. In: Geographisches Taschenbuch 1956/57, S. 453-461.
- KÜCHLER, J. und SUM KONG-SUT: Das räumliche Ungleichgewicht Hong Kongs. In: Die Erde, 102. Jg., 1971, H. 2/3, S. 141-179.
- MARTI, H.: Wohndichte. In: Medizin und Städtebau, Bd. 2. München/Berlin/Wien 1957, S. 212-216.
- MAUNDER, W. F.: Hong Kong. Urban Rents and Housing. Hong Kong 1969. (= Centre of Asian Studies Series 1)
- PFEIL, E.: Großstadtforschung. Entwicklung und gegenwärtiger Stand. 2. neubearb. Aufl. Hannover 1972 (bes. S. 326ff.).
- SCHÖLLER, P.: Hong Kong - Weltstadt und drittes China. In: Geographische Zeitschrift, 55, 1967, S. 110-141.
- STRÖCKLI, A.: Die Stadt. Ihr Wesen und ihre Problematik. Köln-Deutz (1954).

WANDERUNGSZENTRALITÄT UND WANDERUNGSFOLGEN IN JAPAN

Mit 3 Abbildungen

PETER SCHÖLLER

Jiro Yonekura in Dankbarkeit gewidmet

Summary: Migration centrality and migration consequences in Japan

Against the expectation of leading demographers, the results of the 1970 Census confirmed the unbroken strength of internal migration in Japan. Since the growth of the "millionaire" cities is increasingly shifting into the areas beyond their administrative boundaries, evaluation of this phenomenon must be carried out in spatial terms. An analysis of out-migration of miners and retail traders from the Hokkaido mining town of Ishikari-Numata, struck by pit closures, shows the consequences and problems of those peripheral areas in Japan which are being affected by strong out-migration. At the same time it demonstrates the growing migration pull of places with high centrality, especially the prefecture town of Sapporo.

Figures 2 and 3 show the concentration of growth in the leading prefecture towns which is also felt in other regions of Japan. Growth-Rank and Primacy yield a picture of the clear strengthening of existing centralisation. This is primarily controlled by the multifunctional multiplicity of opportunities offered by the economic structure, good secondary and further education opportunities and the higher inner-urban recreational amenity of modern big-city life. The threshold for increasing self-reinforcement can be estimated, under current conditions of Japanese urban and industrial society, to be an urban population of 300,00.

A 1. Ein Wendepunkt im Prozeß der Binnenwanderung?

Ausmaß, Schnelligkeit und Konstanz der japanischen Binnenwanderung haben Wissenschaftler vieler Fachrichtungen seit Jahren vor eine Fülle von Fragen

gestellt. Neben die Probleme der Motivationen und Interdependenzen, der räumlichen Wege und zeitlichen Wellen, der Auswirkungen im Zuwanderungsraum und der Umschichtung in den Abwanderungszonen trat immer drängender der für Raumordnung und Landesentwicklung wichtige Komplex der Prognose. Wie lange noch wird der gegenwärtige Prozeß der regionalen Ballung und der vorrangig auf einige Kernräume bezogenen Überkonzentration anhalten? Ist eine Abschwächung erkennbar? Ist ein Umbruch, ein gegenläufiger Wanderungsvorgang, ein neues Modell der Binnenwanderung zu erwarten?

Auf seiten der Bevölkerungswissenschaft schien bereits im Sommer 1969 die Wende erkannt worden zu sein. TOSHIO KURODA im Institut für Bevölkerungsprobleme des Ministeriums für Gesundheit und Wohlfahrt erschienene Schrift „A New Dimension of Internal Migration in Japan“¹⁾ faßte statistische Beobachtungen und demographische Erwartungen erstmalig in ein neues Konzept bevölkerungsräumlicher Umverteilung. KURODA glaubte feststellen zu können, daß die Abwanderung aus den ländlichen Gebieten in die großstadtbestimmten Ballungsgebiete ihren Sättigungspunkt bereits um 1964 erreicht habe, daß die Rückflußbewegungen zunähmen und eine Wende in den zwischenstädtischen Wanderungen einleiteten. Besonders wichtig schien ihm die Erkenntnis, daß nicht mehr die Millionenstädte, sondern „Local Cities of

¹⁾ English P. Series No. 69. Tokyo, 15. August 1969.