

## **Metro Manila im Brennpunkt sozialer Disparitäten und globaler Perspektiven\***

GÜNTER SPREITZHOFFER / MARTIN HEINTEL

### **1. Vorbemerkung: Kolonie versus Hegemonie?**

Zunehmende Urbanisierung gilt als eines der großen Problemfelder der Dritten Welt. Schätzungen der UNO zufolge werden im Jahr 2025 weltweit erstmals mehr Menschen in Städten leben als im ländlichen Raum. Vor allem den Megastädten in den Ländern des Südens kommt dabei eine übergeordnete Entwicklungsdynamik zu. Es sind aber nicht primär die quantitativen Komponenten der Bevölkerungsumverteilung (Binnenmigration)<sup>1</sup> und des natürlichen Bevölkerungswachstums, die zur Akkumulierung vieler Facetten der urbanen Komplexität beitragen, sondern vielmehr qualitative Komponenten einer weltweiten, vielzitierten „Globalisierung“, die in Megastädten ihre Ausformungen finden. Soziale, räumliche und ökonomische Disparitäten innerhalb der Megastädte, aber auch zwischen Stadt und Hinterland sind Ausdruck einer Entwicklungsdynamik, die von weltwirtschaftlichen Zusammenhängen nicht abzukoppeln ist. Lokalität versus Globalität? So bedeutend Metro Manila auf nationaler Ebene auch sein mag, die Philippinen nehmen im südostasiatischen Gefüge eine Randposition im „globalen Wettbewerb“ ein und waren daher von der Asienkrise 1997 vergleichsweise mäßig betroffen: 1998 lag die reale GDP-Wachstumsrate des Archipelstaates bei -0,5%, im Vergleich dazu in Indonesien bei -13,7%, Malaysia bei -6,6% und Thailand bei -8,0% (EIU 1999: 19).

---

\* Die folgenden Ausführungen basieren auf dem am Institut für Geographie der Universität Wien durchgeführten Forschungsprojekt (1996–1999) „Migration in Megastädte der Dritten Welt – Vergleichende Fallstudien in ausgewählten Kulturkreisen“, finanziert vom Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr (Österreich) (vgl. dazu u.a.: K. Husa und H. Wohlschlägl (Hrsg.) (1999): *Megastädte der Dritten Welt im Globalisierungsprozess*; Mexico City, Jakarta, Bombay – Vergleichende Fallstudien in ausgewählten Kulturkreisen. Abhandlungen zur Geographie und Regionalforschung, Band 6, Institut für Geographie und Regionalforschung der Universität Wien. Zu bestellen unter: e-mail: [geographie@univie.ac.at](mailto:geographie@univie.ac.at), € 29,-).

<sup>1</sup> Vgl. auch Batistella 1999; Heintel und Spreitzhofer 2002.

Die Hauptstadtregion gibt seit Beginn der spanischen Kolonialzeit im 16. Jahrhundert die Impulse für den südostasiatischen Archipelstaat. Aus der Festung Intramuros am Pasig River hervorgegangen, gilt Manila als die Stadt mit der längsten kolonialen Tradition der Welt. Die erste Zensuserhebung der philippinischen Geschichte, 1903 von den neuen amerikanischen Kolonialherren durchgeführt, dokumentierte die funktionale Dominanz der Metropole: Bei nur 4 % der Gesamtbevölkerung waren in Manila dennoch 40 % der Betriebe des produzierenden Gewerbes, 66 % der Krankenhäuser, 80 % der Banken und ein Drittel der Versicherungsgesellschaften konzentriert; fast 90 % aller Zeitschriften erschienen in der Hafenstadt auf Luzon, die 90 % des nationalen Güterumschlags zu bewältigen hatte (Bronger und Engelbrecht 1997: 39).

Auch unter US-amerikanischer Dominanz (1898–1946) wurde das spanisch initiierte, auf Machterhaltung bedachte zentralistische Herrschaftssystem beibehalten, von dem in erster Linie die Hauptstadt profitierte – auch nach der Unabhängigkeit: 1995 befanden sich 68 % der Telefonanschlüsse (Cuervo und Kim Hin 1998: 251), 90 % der größten Wirtschaftsbetriebe und 60 % der nichtlandwirtschaftlichen Erwerbsbevölkerung in der Hauptstadtregion, die 90 % des gesamten Steueraufkommens der Philippinen erbringt (National Statistics Office 1996).

Die Metropole spielt somit nicht nur eine Schlüsselrolle für zunehmende internationale Verflechtungen, sondern sorgt gleichzeitig für zunehmende Unterentwicklung des eigenen Landes (interner Kolonialismus), was auch von philippinischer Seite seit Jahrzehnten nicht in Frage gestellt wird: „a parasitic city ... growing and expanding because of the tributes from the rest of the country“, wie der philippinische Verwaltungswissenschaftler Laquian (1966: 30) ausführte.

Das Theorieverständnis der ‚Dependistas‘, das Primatstädten im nationalen Entwicklungsprozeß ausschließlich parasitäre Rollen zuteilt, ist jedoch in den letzten beiden Jahrzehnten einer komplexeren Betrachtungsweise gewichen, die endogene wie exogene Entwicklungsparameter berücksichtigt. Der vorliegende Beitrag versucht einen Einblick zu geben in die Regionalentwicklung im Agglomerationsraum Metro Manila, der aktuelle (regionale wie globale) Entwicklungen in Wirtschaft und Politik am eingehendsten erfährt. Nationale Urbanisierungsmuster wie die stattfindende sozioökonomische Transformation sind historisch bedingt und politischen Einflußfaktoren unterworfen: Wie weit ist das Wachstum der Megacity endogen determiniert? Welche Folgen hat die zunehmende globale Integration auf die (sub)urbane Landnutzung, die – stets im Spannungsfeld gesellschaftlichen Wandels und (post)feudaler Besitzverhältnisse stehend – jede Infrastrukturplanung obsolet gestaltete?

## 2. Die Urbanisierung des Archipels: Historisch bedingt und politisch gelenkt

*„Four times as populous as the next three largest cities combined ... Metro Manila continued to manifest many of the typical characteristics of a Third World primate city, and thus to overshadow other urban centres in the Philippines.“*  
(Hedman 1999: 189)

Von der präkolonialen Epoche über die spanische Kolonialzeit (1521–1898) bis zur vergangenen Jahrhundertwende war der Raum Manila stets ein Schmelztiegel chinesischer, indischer und arabischer Kaufleute, die die Hafenstadt an der Manila Bay für ausgiebige Handelsbeziehungen zu nutzen verstanden. Der vergleichsweise hohe Urbanisierungsgrad der Philippinen (1903: 13,1 % der Gesamtbevölkerung) gilt als historisch bedingt (Cuervo und Kim Hin 1998: 249):

- Spanische Missionierungsmaßnahmen wurzelten in der Umsiedlung indigener Bevölkerungsgruppen in größere Siedlungseinheiten.
- Zunehmende Guerillatätigkeit gegen Ende der spanischen Kolonialzeit begünstigten den Zuzug in die Städte.
- Erste US-amerikanische Stützpunkte in urbanen Zentren schufen attraktive Arbeitsmöglichkeiten.

Nach einem leichten Rückgang des Urbanisierungsgrades auf 12,6 % (1918), der durch rurale Rückkehrbewegungen als Folge von Landreformen bedingt war, stieg der Anteil der städtischen Bevölkerung bis 1939 auf 21,6 % – vorrangig eine Reaktion auf den Boom US-finanzierter Bildungseinrichtungen, vor allem im Großraum Manila. Die „American policy of Filipinisation“ eröffnete der indigenen Bevölkerung erstmals in der philippinischen Geschichte direkte Beschäftigungsmöglichkeiten und Teilnahmekancen an wirtschaftlichen und politischen Entscheidungsprozessen. Die Zahl der Fertigungsindustrien versiebzehnfachte sich von 1918–1939 auf 87 je 10.000 Personen (Pernia 1976: 7).

Von 1939 bis 1947 stagnierte der Urbanisierungsgrad bei 27 %, bedingt durch die Auswirkungen des Zweiten Weltkriegs, der Metro Manila zum Trümmerhaufen machte.<sup>2</sup> Sämtliche politischen Bestrebungen der Nachkriegsperiode gingen in den Wiederaufbau der Hauptstadt: „Manila demonstrated various features of urban bias by providing the reputable universities, health care and medical facilities, a large protected industrial base, the financial/trade services, foreign exchange and political power.“ (Cuervo und Kim Hin 1998: 250)

<sup>2</sup> Vgl. auch Solon 1996.

**Tabelle 1:** Die Verteilung urbaner und ruraler Bevölkerung auf den Philippinen (1903–1990)\*

Zensusjahr	Gesamtbev. (in Mio)	Urbanisierungs- grad (in %)	Urbane Bev. (in Mio)	Rurale Bev. (in Mio)
1903	7,6	13,1	1,0	6,6
1918	10,3	12,6	1,3	9,0
1939	16,0	21,2	3,4	12,6
1948	19,2	27,0	5,2	14,0
1960	21,1	29,8	8,1	19,0
1970	36,6	32,8	12,0	24,6
1975	42,0	33,3	14,0	28,0
1980	48,2	37,3	18,0	30,2
1990	60,7	48,8	29,6	31,1

- \* Die Definition von ‚urbanen Räumen‘ war in den vergangenen Jahrzehnten nicht konsistent, was statistische Vergleiche problematisch gestaltet (vgl. National Statistics Office 1997a: 302f):
- Anfang der 60er Jahre galten alle Bereiche innerhalb der administrativen Grenzen von Metro Manila, Provinzhauptstädten und sonstigen Stadtkernen (*Poblaciones*) als urban.
  - Mitte der 60er Jahre wurde die Bevölkerungsdichte zu einem zusätzlichen Parameter: Stadtgebiete mit einer Bevölkerungsdichte von 500 Personen pro km<sup>2</sup> sowie angrenzende Dörfer mit mehr als 2.500 Einwohnern wurden fortan als urban klassifiziert.
  - Seit den 70er Jahren kann jeder Distrikt mit mehr als sechs zentralen Einrichtungen (Handel, Industrie, Erholung etc.), unabhängig von der jeweiligen Bevölkerungsdichte, als urban eingestuft werden.

Quelle: Cuervo und Kim Hin 1998: 247

Die urbane Fläche ist veränderlich und abhängig von der sozioökonomischen Transformation einer Region, was entscheidende Auswirkungen auf die Armutsentwicklung nach sich ziehen kann: Urbanisierungsphänomene bedingen eine Verringerung ruraler Gebiete, potentielle Erhöhungen des Haushaltseinkommens, damit verbundene Abwanderungstendenzen und einen weiteren Impetus für Verstädterung. Der Anteil der philippinischen Bevölkerung in urbanen Gebieten stieg, bei durchschnittlichen jährlichen Zuwachsraten von 4,43 %, von 30 % (1960) auf 49 % (1990)<sup>3</sup>, wobei Metro Manila mit 27 % der urbanen Gesamtbevölkerung seine vielschichtige und

<sup>3</sup> Nichtsdestoweniger ist für den statistischen Urbanisierungsboom der Philippinen die definitorische Umstufung von ‚ruralen‘ zu ‚urbanen‘ Räumen ein entscheidender Faktor und nicht vorrangig die physische Migration per se – den ersten Definitionskriterien der 60er Jahre zufolge wären 1990 36 % der Bevölkerung als ‚urban‘ einzustufen, der aktuellen Terminologie zufolge 49 % (Balisacan 1994: 119).

vorrangige Stellung auch quantitativ zu unterstreichen vermochte (Sobrepeña 1994: 1).

**Tabelle 2:** Die regionale Bevölkerungsveränderung (1975–95)

	Bevölkerung (in Mio)				jährliches Wachstum (in %)		
	1975	1980	1990	1995	1975–80	1980–90	1990–95
Metro Manila	4,97	5,93	7,98	9,45	3,58	2,98	3,30
Philippinen	42,01	48,01	60,71	68,62	2,71	2,35	2,32

Quelle: National Statistics Office 1997a: 320

### 3. Die National Capital Region: Probleme und Perspektiven

*„...infrastructure projects, beautification drives, and aesthetics have become a prime concern in metropolitan development schemes. Multi-lane freeways ... and similar showcases have often been pursued at the expense of squatters, slum dwellers, informal sector workers, and beggars.“*  
(Rüland 1996: 13)

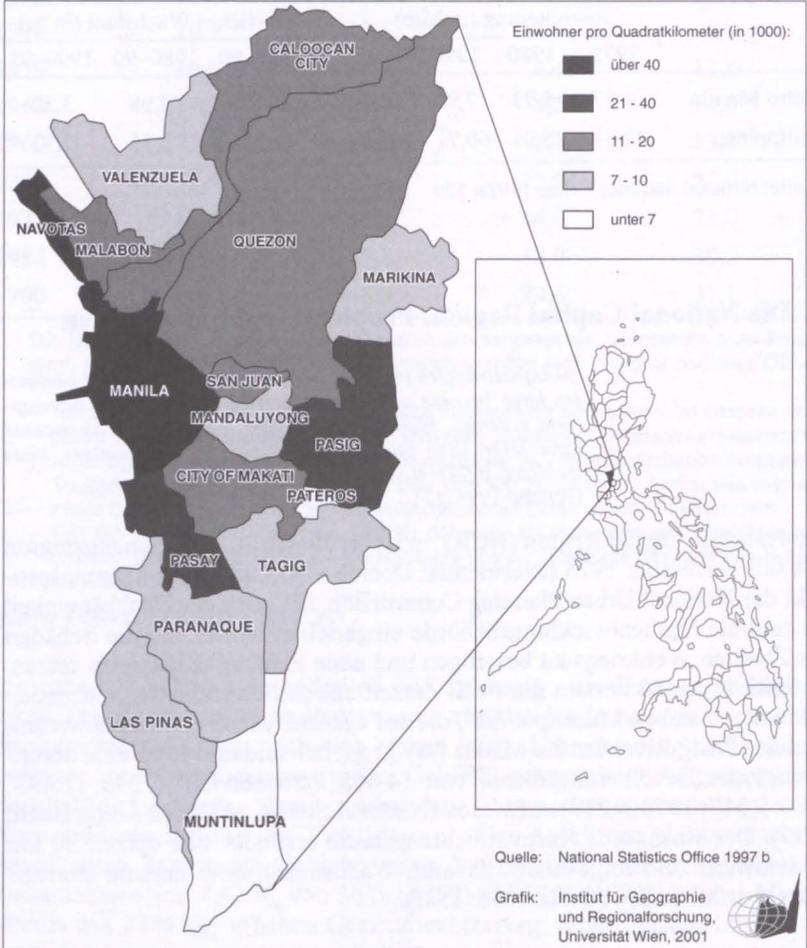
Die National Capital Region (NCR)<sup>4</sup> existiert als statistische Planungsregion erst seit November 1975 (Presidential Decree 824) und ist ein Planungsprodukt der National Urban Planning Commission, die nach der Unabhängigkeit als zentrale Stadtentwicklungsbehörde eingerichtet wurde, um die Schäden des Zweiten Weltkriegs zu beseitigen und neue Planungsimpulse zu setzen. Definitionsgemäß besteht die NCR derzeit aus zehn aneinandergrenzenden Städten und sieben Municipalities<sup>5</sup>, die auf 636 km<sup>2</sup> im alluvialen Schwemmland des Pasig River um die Manila Bay gruppiert sind und 1995 eine durchschnittliche Bevölkerungsdichte von 14.865 Personen/km<sup>2</sup> (1990: 12.498; 1980: 9.317; 1970: 6.237) aufwiesen (National Statistical Coordination Board 1999). Der wachsende Kernverdichtungsraum erstreckt sich derzeit 20 km landeinwärts und folgt einem linearen Wachstumsmuster entlang strategischer Ausfallstraßen (Oreta 1996: 154f).

<sup>4</sup> Analog zur gängigen Fachliteratur werden die Begriffe ‚Metro Manila‘ und ‚National Capital Region‘ (NCR, Hauptstadtregion) fortan synonym verwendet.

<sup>5</sup> Die zehn Städte sind Caloocan City, Las Pinas, Makati, Mandaluyong, Manila, Marikina, Muntinlupa City, Pasay, Pasig und Quezon City; die sieben Municipalities heißen Malabon, Navotas, Paranaque, Pateros, San Juan, Tagig und Valenzuela (National Statistics Office 1997b).

Mit einer (offiziellen) Gesamtbevölkerung<sup>6</sup> von 9,45 Mio (Zensus 1995) leben 13,8% der philippinischen Gesamtbevölkerung in der Hauptstadt-

Abb. 1: Die Bevölkerungsdichte der NCR



Quelle: National Statistical Coordination Board 1999

<sup>6</sup> „It must be noted that the data are based on the documents filed and no adjustments for underregistration were made“: Seitens des philippinischen National Statistics Office (1996: 14) wird die Fragwürdigkeit nationaler statistischer Daten offen eingestanden.

region – bei insgesamt abflauernder Wachstumsrate eine Folge zunehmender Migration aus ruralen Peripheriräumen. Die Bevölkerungszunahme gegenüber 1990 betrug 1,51 Mio (+ 18,9%), was einem jährlichen Durchschnittswachstum von 3,3% entspricht: eine Trendumkehr der scheinbar rückläufigen Wachstumsdynamik der letzten beiden Jahrzehnte. Belief sich der jährliche Bevölkerungsanstieg der NCR 1975-1980 auf +3,58%, so schien sich in der folgenden Dekade (1980-1990: +2,98%) ein kontinuierlicher Rückgang abzuzeichnen, obwohl sich in diesem Zeitraum immer noch ein Bevölkerungswachstum von +34,13% auf 7,95 Mio (1990) konstatieren ließ.

Unter der Annahme einer gleichbleibenden Entwicklung wird sich die junge Bevölkerung (Durchschnittsalter: 22,9 Jahre, Singleanteil: 46,1%) der philippinischen Hauptstadtregion, die derzeit um stündlich 36 Personen wächst, bis 2005 auf 11,3 Mio erhöht und in 21 Jahren verdoppelt haben (National Statistics Office 1997b). Der Wachstumsboom bedarf allerdings einer Relativierung: Die jährliche Bevölkerungszunahme im Kernbereich der NCR fluktuiert unter 2% (Makati, Manila, Pasay, Pateros) oder ist sogar negativ (San Juan -0,4%), während die nördlichen (Caloocan City +5,6%) und südöstlichen Randzonen (Las Pinas +6,4%, Muntinlupa +7,0%, Tagig +6,9%) die dynamischsten Wachstumsmuster erkennen lassen.

Trotz eines national überdurchschnittlich hohen Bildungsstandes (Alphabetenrate 1990: 99,1%) ist es um die Qualifikation potentieller Arbeitskräfte schlecht bestellt. Lediglich 12,3% der Erwerbsbevölkerung der NCR über 15 Jahre verfügen über eine Facharbeiterausbildung, davon jeder fünfte als Fahrer oder Maschinenbauer (19,2%). Das Geschlechterverhältnis 1990 (94,2 Männer je 100 Frauen) zeigt die – philippinenweit einzigartige – Dominanz der weiblichen Bevölkerung, was auf einen überproportionalen Zustrom von Migrantinnen zurückgeführt wird.<sup>7</sup>

Die nationale Primacy der NCR ist ein Produkt historischer Bedingtheit und sozioökonomischer Maßnahmen, die Metro Manila zum dominanten Zentrum für Politik, Handel und Industrie gemacht haben. Das Pro-Kopf-Einkommen in Metro Manila liegt sieben mal höher als in den ärmsten Regionen des Staates (Mindanao): die Hauptstadtregion produziert ein Drittel des nationalen BIP (EIU 1999: 19).

### 3.1 Urbane Armut – ein Phänomen der Megastadt?

Armut auf den Philippinen ist kein spezifisch urbanes Phänomen, auch wenn sich durch die zunehmende Urbanisierung die Armut verstärkt aus den peripheren Räumen in die Städte verlagert.<sup>8</sup> 49% aller Filipinos lebten 1990

<sup>7</sup> Vgl. National Statistics Office 1997b.

<sup>8</sup> Vgl. Berner 1997a.

**Tabelle 3:** Das Bevölkerungswachstum der NCR (1903–1995)

Stadt/Gemeinde	1903 März 2	1918 Dez. 31	1939 Jan. 1	1948 Okt. 1	1960 Feb. 15	1970 Mai 6	1975 Mai 1	1980 Mai 1	1990 Mai 1	1995 Sept. 1
National Capital Region <sup>a</sup>	328.939 <sup>m</sup>	461.166	993.889	1.569.128	2.462.488	3.966.695	4.970.006	5.925.884	7.948.392	9.454.040
Caloocan City <sup>b</sup>	7.847 <sup>n</sup>	19.551	38.820	58.208	145.523	274.453	397.201	467.816	763.415	1.023.159
City of Makati <sup>c</sup>	2.700	12.612	33.530	41.335	114.540	264.918	334.448	372.631	453.170	484.176
City of Mandaluyong <sup>d</sup>	4.349	5.806	18.200	26.309	71.619	149.407	182.267	205.366	248.143	286.870
Manila <sup>e</sup>	219.928	285.306	623.492	983.906	1.138.611	1.330.788	1.497.116	1.630.485	1.601.234	1.654.761
City of Muntinlupa <sup>f</sup>	3.128	4.712	9.288	18.444	21.893	65.057	94.563	136.679	278.411	399.846
Pasay City <sup>g</sup>	8.201 <sup>o</sup>	18.697	55.161	88.728	132.673	206.283	254.999	287.770	368.366	408.610
City of Pasig <sup>h</sup>	11.278	16.767	27.541	35.407	62.130	156.492	209.915	268.570	397.679	471.075
Quezon City <sup>i</sup>	-	-	39.013	107.977	397.990	754.452	956.864	1.165.865	1.669.776	1.989.419
Las Pinas	2.762	2.872	6.822	9.280	16.093	45.732	81.610	136.514	297.102	413.086
Malabon <sup>j</sup>	20.136	21.695	33.285	46.455	76.438	141.514	174.878	191.001	280.027	347.484
Marikina	8.187	9.542	15.166	23.353	40.455	113.400	168.453	211.613	310.227	357.231
Navotas	11.688	13.454	20.861	28.889	49.262	83.245	97.098	126.146	187.479	229.039
Paranaque	6.507	22.121	21.125	28.884	61.898	97.214	158.974	208.552	308.236	391.296
Pateros	4.105	4.113	7.160	8.380	13.173	25.468	32.821	40.288	51.409	55.286
San Juan <sup>k</sup>	1.455	6.172	18.870	31.493	56.861	14.559	122.492	130.088	126.854	124.187
Tagig	6.829	8.423	12.087	15.340	21.856	55.257	73.702	134.137	266.637	381.350
Valenzuela <sup>l</sup>	8.183	9.323	13.468	16.740	41.473	98.456	150.605	212.363	340.227	437.165

- a Eingerichtet am 7.11.1975 (Presidential Decree No. 824; bestehend aus Manila, Rizal and Bulacan.
- b Umwandlung in eine Stadt am 16.1.1962 (R.A. No.3278).
- c 1948 San Pedro Macati; Umwandlung von Gemeinde zur Stadt am 4.2.1995 (R.A. No.7854).
- d 1903 und 1948 San Felipe Neri; Umwandlung zur Stadt am 10.4.1994 (R.A. No.7675).
- e In den Volkszählungen 1970 und 1975 wurde Manila als Provinz klassifiziert.
- f Umwandlung in eine Stadt am 8.5.1995 (R.A. No.7962).
- g Die vormalige Gemeinde Pasay wurde am 21.6.1947 in die Stadt Rizal City umklassifiziert (R.A. No.183) und am 7.6.1950 in Pasay City umbenannt (R.A. No.437).
- h Umwandlung in eine Stadt am 21.1.1995 (R.A. Nos.7892 and 7854).
- i Umwandlung in eine Stadt (Commonwealth Act No.502); davor Teil der Provinz Rizal.
- j Tambobong (1903).
- k Die frühere Bezeichnung San Juan del Monte wurde nach der Einrichtung von Metro Manila kurz zu San Juan.
- l Umwandlung in eine Stadt am 21.7.1960 (E.O. No.401); wurde mit der früheren Gemeinde Polo am 11.9.1963 zusammengelegt (E. O. No.46).
- m Beinhaltet die nicht-christliche Bevölkerung von 1.656 für Städte und Gemeinden innerhalb von Rizal.
- n Beinhaltet die frühere Gemeinde Novaliches.
- o Beinhaltet die frühere Gemeinde Malibay.

Quelle: National Statistical Coordination Board 1999

in urbanen Zentren (1960: 30%; 1980: 38%): Die anhaltend hohe Urbanisierung war jedoch weder mit einer signifikanten Erhöhung des städtischen Pro-Kopf-Einkommens noch mit einer Verschiebung des Arbeitsmarktes in Regionen mit höherer Produktivität gekoppelt<sup>9</sup> – der Verstädterungsgrad der Philippinen reflektiert, im Gegensatz zu einer Vielzahl vergleichbarer Drittweltstaaten, keine kontinuierliche Dynamik in Wirtschaftswachstum und sozioökonomischem Wandel.<sup>10</sup>

Ungeachtet der Anwendung verschiedener Indikatorenbündel zur Armutserfassung blieb die Armut in den 70er Jahren unverändert hoch – trotz der Steigerung des nationalen BIP, die den Armen des Landes keine spürbare Besserung ihrer Lebensbedingungen brachte. Während die urbane Armut 1965–1971 auf 39% sank, stieg die rurale Armut auf 59%: ein Indiz dafür, daß das frühe Wirtschaftswachstum der 70er auf die Städte konzentriert blieb. Metro Manila beherbergt 28% der urbanen Gesamtbevölkerung der Philippinen, statistisch gesehen jedoch nur 15% der städtischen Armen und 10% der Gesamtbevölkerung unter der Armutsgrenze.

Joseph Estrada<sup>11</sup> hat seinen Präsidentschaftswahlkampf 1998 nicht zuletzt unter der populistischen Parole ‚Kampf der Armut‘ gewonnen. Die südostasiatische Wirtschaftskrise hat die Philippinen nicht so hart getroffen wie die global wesentlich stärker integrierten ASEAN-Nachbarn Thailand oder Indonesien (vgl. Cibulka 1999: 117); die Nachwirkungen haben jedoch die bestehenden Disparitäten zwischen Arm und Reich weiter akzentuiert und die Regierung unter Zugzwang gesetzt. Bei leicht sinkender Bevölkerung unter der Armutsgrenze (1985: 44,2%; 1994: 35,5%; 1997: 32,1%) klappt die Einkommensschere immer weiter auseinander. Aufgrund der Bevölkerungszunahme stieg die Zahl der Familien unter der Armutsgrenze von 1994–1997 um 22.000 auf 4,55 Mio, was einer Studie der United Nations<sup>12</sup> zufolge jedoch im südostasiatischen Raum sogar ein unterdurchschnittlich hohes Wachstum darstellt (Philippine Development 11–12/ 1998: 15ff). Die reichsten 10% der philippinischen Bevölkerung (1997)

- sind 24mal (1994: 19mal) reicher,
  - konsumieren zehnmal mehr Proteine,
  - geben für Kleidung 18mal mehr, für Wasser und Benzin 11mal mehr und für Bildung 96mal mehr aus
- als die ärmsten 10% der Bevölkerung.

<sup>9</sup> Vgl. auch Estudillo und Otsuka 1999; Hayami et al. 1998.

<sup>10</sup> Vgl. Balisacan 1994: 117; Haddad et al. 1999.

<sup>11</sup> Der frühere Schauspieler wurde im Januar 2001 nach massiven Korruptionsvorwürfen seines Amtes enthoben und durch die damalige Vizepräsidentin Gloria Macapal-Arroyo ersetzt.

<sup>12</sup> Vgl. 1998 Human Development Report of the United Nations Development Programme.

Die ‚National Anti-Poverty Commission‘ (NAPC), die auf der Grundlage des Republic Act 8425 Sozialreform und Institutionalisierung der Armutsbekämpfung vorantreibt, versucht Ressourcenmobilisierung und logistische Optimierung (Cousart 1999: 79ff). Ziel ist die Umsetzung der ‚Social Reform Agenda‘ (SRA), die die Anzahl der Personen unter der Armutsgrenze bis zur Jahrtausendwende auf 30 % reduzieren sollte – auch unter Mithilfe gesetzlicher Implementierung von Maßnahmen zur Veränderung der institutionellen Rahmenbedingungen. So wurden Gelder zur Modernisierung von Landwirtschaft und Fischerei bereitgestellt, Squatting wurde Mitte der 90er für straffrei erklärt und die Landreform vorangetrieben.

### 3.2 Die Infrastruktur der NCR – zwischen Traum und Schaum?

Die Lebensbedingungen und Infrastruktureinrichtungen der städtischen Zentren haben sich bislang kaum verbessert und sind vielfach auf dem Stand der frühen 70er Jahre geblieben. Enorme Schuldenlast sowie dringende Maßnahmen in ländlichen Gebieten, die durch latente Naturkatastrophen (Vulkanausbrüche, Überflutungen, Taifune) vorrangiger Behandlung bedürften, haben nachhaltige Verbesserungen bislang verhindert – trotz gegenteiliger Absichtserklärungen der jeweiligen Regierungskader. Enorme Bevölkerungszunahmen in den letzten Jahrzehnten, ungenügende Bereitstellung von Finanzmitteln durch geringes Steueraufkommen in der Vergangenheit und in der Gegenwart, wenig transparente und nicht auf Infrastrukturförderung ausgerichtete Haushaltsplanungen sowie die südostasiatische Wirtschaftskrise waren nicht dazu angetan, die städtische Infrastruktur zu adaptieren.

Waren von 1979 bis 1983 durchschnittlich 5 % des Bruttonettoprodukts aufgewendet worden, so fiel der Anteil bis Mitte der 90er auf unter 2 %. Die Elektrizitätsproduktion stieg von 1980 bis 1990 um weniger als 50 %, während sie sich in Indonesien versechsfachte und in Malaysia verdoppelte. Ähnliche Entwicklungen betrafen die Bereiche Telekommunikation und Straßenbau: Während in Indonesien und Thailand die Zahl der Straßen um über 50 % zunahm, verbuchten die Philippinen sogar eine Abnahme befahrbarer Straßenzüge (Frehner und Meyer 1999: 27ff). Bis 1992 waren zehnstündige Stromausfälle genauso an der Tagesordnung wie mehrstündige Wartezeiten auf internationale Telefonverbindungen.

Erst nach Ende der Ära Marcos (1965–1986) stellten die Regierungen Aquino (1986–1992) und Ramos (1992–1998) die Weichen auf Privatisierung und Wettbewerb, privatisierten den monopolisierten Energie- und Telekommunikationsbereich, trieben damit das Wirtschaftswachstum auf 5,7 % (1996) hoch und vermochten durch den Verkauf staatseigener Firmen das dramatische Budgetdefizit sogar in einen Überschuss umzuwandeln – auf Kosten

einer Disparitätenverschärfung zwischen urbanen (*winner*) und ruralen (*loser*) Räumen, bei insgesamt (statistisch) unbestrittenen infrastrukturellen Aufholprozessen: Zwischen 1985 und 1996 vervierfachte sich die Zahl der Telefonanschlüsse auf 4,1 je 100 Personen (EIU 1999: 17); 1998 finden sich 45 % aller philippinischen Telefonanschlüsse (6,64 Mio) in der NCR (National Statistical Coordination Board 1999).

Die folgende Darstellung beleuchtet kaleidoskopartig Aspekte der aktuellen Infrastrukturerschließung der NCR, die mittelfristig sowohl einem sozialen (innerstädtischen) Disparitätenabbau als auch verstärkter Investitionstätigkeit entgegenstehen.

### 3.2.1 Brennpunkt Innerstädtischer Transport: Hupkonzert im Dauerstau

1998 fanden sich in Metro Manila 40 % (1,10 Mio) aller landesweit registrierten Fahrzeuge (National Statistical Coordination Board 1999), eine Steigerung von 56 % gegenüber 1990 – auf nur 2 % (4.820 km) des philippinischen Straßennetzes massiert sich somit ein Gutteil des Gesamtverkehrsaufkommens. Geschätzte 20 Mio Personen werden tagtäglich befördert: 70 % durch Busse und Jeepneys, nur 30 % mit Privatfahrzeugen, die jedoch 75 % des Gesamtfuhrparks ausmachen.

Der öffentliche (Straßen)Verkehr ist privat organisiert und gilt als notorisch ineffizient. Busse verkehren ausschließlich auf den großen Durchgangsstraßen, der Nahverkehr wird durch Jeepneys sowie Tricycles (Beiwagenmotorräder) erledigt, die die Busrouten miteinander verbinden. Der regierungseigenen LRT (*light rail transit*), die derzeit nur eine einzige (12 km lange) lineare Nord-Südverbindung innerhalb der NCR bedient, kommt mit einem täglichen Passagiervolumen von 400.000 Personen eine Schlüsselrolle in der regionalen Verkehrsinfrastruktur zu.

Der tägliche Dauerstau – die Durchschnittsgeschwindigkeit innerhalb der NCR liegt bei 12 km/h (Frehner und Meyer 1999: 31) – gilt als ein Hauptproblem, das nicht zuletzt durch mangelnde staatliche Intervention und Steuerung (unbeschränkte Zulassung von Fahrzeugen, unkoordinierte Anlage von privaten Busterminals, korrumpierte Lizenzvergabe an Tricycle-Besitzer) verursacht ist (Oreta 1996: 162ff). Der regelmäßige Zusammenbruch des urbanen Transportwesens ist einer nachhaltigen Steigerung der Attraktivität für potentielle Investoren genauso hinderlich wie die massive Beeinträchtigung der Luftqualität der Gesundheit der Bevölkerung.

### 3.2.2 Brennpunkt Wasser und Luft: Trübe Aussichten

*„The environmental problems of Asian megacities relating to severe depletion of water resources and serious pollution of land, water and air are well-documented, ... with a lower level of sewerage (maintenance) and substantial discharge directly to surface drains or into deep pits, the situation is becoming potentially epidemic ...“*  
(Asian Development Bank 1997)

Die Luftverschmutzung innerhalb der NCR übersteigt die zulässigen Grenzwerte der WHO um das Dreifache. Die Region gehört weltweit zu den Gebieten mit der schlechtesten Luftqualität. 60 % der Schadstoffbelastung gehen auf das Konto des städtischen Straßenverkehrs, 40 % werden dem Industriebereich zugeschrieben (Oreta 1996: 161f). Die gesamtwirtschaftlichen Kosten der urbanen Luftverschmutzung (Produktivitätsverlust, Gesundheitsbeeinträchtigung) werden für Manila – analog zu Jakarta oder Bangkok – auf 5 % des BIP geschätzt (Asian Development Bank 1997).

Die Wasserversorgung der Metropole ist brisant wie in allen Megastädten ähnlicher Dimension. Bis 2025 wird sich die Bevölkerung der Hauptstadtregion auf 18 Mio verdoppeln, bis 2035 auf 23 Mio anwachsen – ohne langfristige Planungen ist die latent prekäre Umweltsituation in Sachen Wasser nicht mehr zu bewältigen. Staudammprojekte an Kaliwa, Kanan und Umiray, drei Flüsse im Norden der NCR, sind einer Studie der Japan International Cooperation Agency (JICA) zufolge die einzige Möglichkeit, den Wasserbedarf der Metropole zu decken – gegen den Willen der örtlichen Bürokratie im Einzugsbereich der Flüsse, die rigide gegen die traditionelle Brandrodung und illegale Holzfällerei vorgehen müßten, um Erosion zu minimieren und das Einzugsgebiet der Flüsse ökologisch unbedenklich zu halten.

Die Laguna Bay im Süden der NCR scheidet als Wasserquelle weitgehend aus: Ohnedies bereits stark verschmutzt und bestenfalls als Wasserqualität B (Waschen) oder C (Toilettenspülung) einstuftbar, wäre der ökologisch labile Süßwassersee binnen fünf Jahren aus dem aquatischen Gleichgewicht.

Die Metro Manila Waterworks and Sewerage Authority (MWSS) wurde um 7 Mio US-\$ privatisiert. Die Wasserverteilungsrechte gingen an die Business Groups Ayala (Manila Water) und Lopez (Maynilad), die bereits heute den Bedarf der Metropole nicht decken können: 3,46 Mio l Wasser würden täglich benötigt, jedoch nur 3,00 Mio l sind im MWSS-Netz verfügbar. JICA-Berechnungen zufolge beträgt das Wasserdefizit für 2005 bereits das Doppelte.

Wasserleitungen liefern meist nur vier Stunden täglich. Dennoch wird – ohne zusätzliche Wasserbezugsquellen – eine Versalzung der Grundwasser-

reserven genauso wenig zu verhindern sein wie ein allmähliches Austrocknen städtischer Brunnenanlagen (Asian Development Bank 1997). Dadurch steigende Preise für Wasser und auch Mineralwasser sind wohl kaum dazu angetan, den (labilen) sozialen Frieden auf Dauer zu garantieren – auch wenn bereits eine Anhebung der Wasserpreise auf 1,5 % des Durchschnittseinkommens die Wasserversorgung der Hauptstadtregion bis 2015 sichern sollte (Daiwey und Kim Hin 1998: 24).

Etwa 30 % der Hauptstadtbevölkerung verfügen über keinen Wasseranschluß, sondern sind auf mobile Händler angewiesen, die Wasser mit Trucks, Jeepneys oder Karren zustellen – 80 % dieses Wassers entstammen MWSS-Anlagen. Eine Entspannung der Situation scheint nicht in Sicht, solange selbst der Metropolitan Manila Physical Framework Plan (1996–2026) eine physische Ausweitung der Stadtregion avisiert, um die zentralen Handels- und Industriezentren (Cavite, Bulacan, Laguna, Rizal) Metro Manila einzugliedern. Bereits heute werden im Umkreis der NCR jährlich 9.700 ha Agrarland in Bauland umgewandelt, was zusätzlichen Druck auf die Wasserversorgung ausübt.

### 3.3 Der Wohnungsmarkt: Condominien und Squatters

17 % der Gesamtbevölkerung und annähernd 40 % der städtischen Bevölkerung der Philippinen leben in Slums und semipermanenten Squatter Settlements: Ramos (1996: 15f) erwartet mittelfristig keine Entspannung des urbanen Wohnungsmarktes, sondern verstärkte Spannungsfelder in Fragen der Landnutzung im Umfeld der städtischen Kernbereiche (vgl. auch Storey 1998). Steigende Bodenpreise bewirken eine verstärkte Trennung von Wohn- und Arbeitsbereichen, hohe Infrastruktur- und Erschließungskosten und damit weitere Preiserhöhungen am formellen urbanen Wohnungsmarkt, der großen Teilen der Bevölkerung verschlossen bleibt, was soziale und politische Spannungen weiter begünstigen könnte.

„Die Territorien der Armen sind keine Inseln im Strom der dynamischen Stadtentwicklung, sondern werden von diesem Strom erst produziert ... Lokale Fragmentierung ist nicht einfach ein Prozeß an der ‚Unterseite‘ der Globalisierung, sondern ein spezifisches Gegenspiel, das die Gestalt der Weltstadt Manila erheblich verändert. Squatting, oft euphemistisch als *self-help housing* bezeichnet, hat sich als wesentlich effizienter, ökonomischer und platzsparender erwiesen als alle Wohnungsbauprojekte des Staats oder der Privatwirtschaft“, folgert der Bielefelder Soziologe Berner (1997b: 125).

Für Metro Manila scheinen folgende Landnutzungskonflikte vorprogrammiert: Zunehmendes Squatting (auf teils staatlichem, teils privatem

Besitz) in städtischen Kernbereichen<sup>13</sup>, mittel- und hochpreisige Bautätigkeit an Ausfallstraßen und in suburbanen Bereichen, jedoch keine Bautätigkeit für einkommensschwache Sozialgruppen innerhalb der NCR. Bauland, 65 % der Gesamtfläche der Hauptstadtregion, wird zunehmend zur Errichtung von Wohnhausanlagen und Condominien<sup>14</sup> genutzt, besonders entlang der zentralen Verkehrsachse EDSA und in den Distrikten Quezon City, Makati, San Juan und Pasig, wo die Bodenpreise kontinuierlich steigen.

Der staatliche Wohnbau wird seit vier Jahrzehnten gefördert, ohne jedoch mehr als 16 % der Gesamtnachfrage gerecht zu werden. Über die Hälfte der staatlichen Zuwendungen floß in Wohnanlagen für die lokale Mittel- und Oberschicht, meist aus Geldern, die für Billigwohnbau bestimmt waren: Die *Bliss*-Wohnprojekte in Quezon City etwa kamen – mit Mietpreisen unter den tatsächlichen Kosten, aber immer noch zu teuer für das Zielpublikum – entgegen allen Intentionen vorwiegend Beamten und Universitätsangestellten zugute (Asian Development Bank 1989: 31). Zwischen 1970 und 1980 stieg die Anzahl der Wohneinheiten jährlich um 3,4 % (240.098 Bauten), zwischen 1980 und 1990 nur mehr um 2,6 %. Gegenwärtig wären jährlich 700.000 zusätzliche Wohneinheiten erforderlich, was – unter Beibehaltung des derzeitigen Bevölkerungswachstums – einer jährlichen Zunahme von 7,3 % entsprechen würde: 50.000 ha Land müßten für Wohnzwecke adaptiert werden (Ramos 1996: 18f).

Die Frage des Landbesitzes ist nicht nur für potentielle Investoren essentiell. Die Squatter-Bevölkerung Metro Manilas, etwa ein Drittel der Stadtbevölkerung, ist mit der Dominanz privater Grundstücke konfrontiert – nur 635 ha der 3.000 ha Stadtfläche sind in staatlichem Besitz. Als Reaktion auf die drängende Wohnungssituation wurde 1992 das Urban Development and Housing Programme (UDHP) etabliert, das sozialen Wohnbau für einkommensschwache Gruppen fördern, den Landbesitz regeln, den privaten Sektor gezielt einbinden, das Stadtwachstum regulieren, und Stadtplanung auch auf Distriktsebene ermöglichen soll.

Analog dazu sah der Medium-Term Philippine Development Plan (1993–1998) die Schaffung 1,3 Mio neuer Wohneinheiten vor, die 34 % des gesamten Wohnungsbedarfs abdecken sollten. Das UDHP zwingt Firmen, die die Erschließung von Land betreiben, zur Bereitstellung von 20 % der Projektkosten für Zwecke des sozialen Wohnbaus – ein Ansinnen, dem potentielle Investoren mit steuerlichen Tricks und gezielten Falscheinstufungen begegnen, womit Mittelklassewohnraum in zentralen Stadtvierteln wie Ma-

<sup>13</sup> Vgl. Berner 1995, 1997a,b.

<sup>14</sup> Condominien sind (zumeist) hochgeschossige Apartmentblocks für Mittel- und Oberschichtzielgruppen, die auch tertiäre Nutzung als Büroraum aufweisen können.

kati und Quezon City oft mit unter 30% des tatsächlichen Marktwertes klassifiziert wird (Balisacan 1994: 146).

#### 4. Globalisierung und Internationalisierung als Faktoren der Stadtentwicklung?

*„Habe die Philippinen erobert – was machen wir damit?“*  
(US-Admiral George Dewey, 1898)

Die NCR wurde, verglichen mit südostasiatischen Stadtregionen ähnlicher nationaler Bedeutung<sup>15</sup>, erst spät in internationale Wirtschaftszusammenhänge eingebunden. Dies gilt als Folge der politischen Turbulenzen der Ära Marcos, die die Restrukturierung globaler Handelsbeziehungen nur verzögert ermöglichen und erst unter Präsident Ramos einen kurzfristigen Wirtschaftsboom zuließen – bis zur südostasiatischen Wirtschaftskrise, die naturgemäß hauptsächlich Metro Manila, das ökonomische Zugpferd des Archipels, betraf. Massive Unterstützungsmaßnahmen zur urbanen Regionalentwicklung erfolgten vorrangig durch Japan (10 Mrd US-\$), die Weltbank, die Asian Development Bank und die USA (Oreta 1996: 173f), deren Sonderstatus für die Region als ehemalige Kolonialmacht auch nach der philippinischen Unabhängigkeit (1946) bestehen blieb.

Direkte Auslandsinvestitionen kulminierten 1994 mit 2,3 Mrd US-\$, wovon 75 % des Investitionsvolumens (süd)ostasiatischen Regionsnachbarstaaten zugeschrieben werden müssen. Der Güterexport verdoppelte sich von 1992–1996, was vor allem auf das Konto der Elektronik- und Textilbranche ging (Kelly 1999: 287). Die verstärkte Konzentration auf ökonomische und regionalpolitische Kooperation mit ASEAN-Staaten ist unverkennbar.

Die USA und Japan sind die bedeutendsten Handelspartner der Philippinen: 1995 gingen 51 % aller Exporte (davon 42 % aus den Bereichen Elektronik und Telekommunikation, 18 % aus dem Textilbereich) in die beiden ‚Global Players‘, die auch 41 % sämtlicher Importe in den Archipelstaat abwickeln (The Hongkong and Shanghai Banking C.L. 1996: 13ff).

Die ‚4 Ds‘ (Dezentralisierung, Deregulierung, Demokratisierung und Devolution)<sup>16</sup> sorgten 1992 erstmals für ein positives Wirtschaftsklima, das allerdings neben der NCR nur den nördlich (Zone III = Central Luzon) und südlich (Zone IV = Southern Tagalog) angrenzenden Regionen zugute kam. Die Investitionsflüsse sind selbst innerhalb der wenigen profitierenden Regionen ungleichgewichtig verteilt.

<sup>15</sup> Vgl. Friedman 1997; Husa und Wohlschlägl 1999; Lo und Yeung 1996; Spreitzhofer und Heintel 2000.

<sup>16</sup> Zit. nach Philippine Daily Inquirer, 1.7.1995.

**Tabelle 4:** Ausländische Direktinvestitionen in den Philippinen 1986–1996 (in Mio US-\$)

	1988	1990	1992	1994	1996
Japan	115,2	305,9	72,4	103,2	526,9
Südkorea	1,5	21,2	42,5	14,9	104,4
Taiwan	109,3	140,7	9,1	267,8	52,9
Hongkong	26,7	241,2	12,7	287,9	281,9
ASEAN	2,4	22,8	5,7	276,5	193,6
NAFTA	160,8	103,9	63,6	675,1	56,0
EU	35,8	77,7	47,9	113,3	210,9
AUST/NZ	8,2	12,4	0,6	10,0	14,7

Abkürzungen: ASEAN (Association of Southeast Asian Nations); NAFTA (North American Free Trade Association); EU (Europäische Union); AUST/NZ (Australien/Neuseeland).

Quelle: Bangko Sentral ng Pilipinas (Sakora Research 1997), zit. in Kelly 1999: 287.

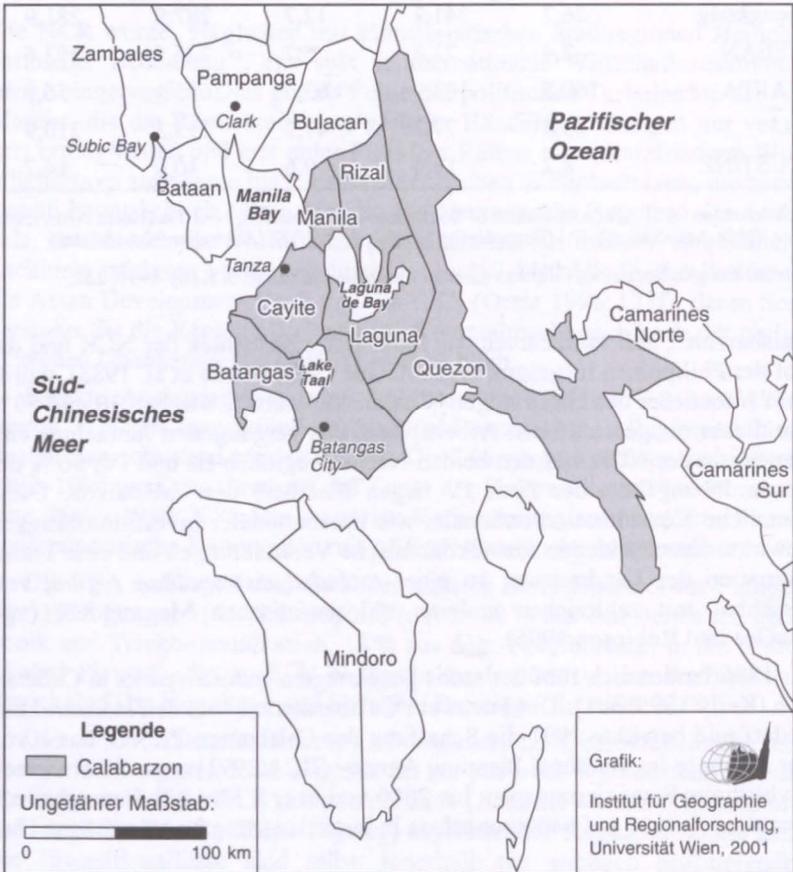
Calabarzon<sup>17</sup>, seit Jahrzehnten das industrielle Kernstück der NCR und damit der Philippinen insgesamt (vgl. McGee 1967; Pernia et al. 1983), wurde zum Nutznießer des kurzfristigen Wirtschaftsbooms: Zwischen 30 und 50 % sämtlicher neugeschaffenen Arbeitsplätze des vergangenen Jahrzehnts entstanden in der NCR und den beiden Nachbarregionen III und IV; 96 % des neuen Jobangebots der Zone IV liegen innerhalb der Calabarzon. Diese räumliche Konzentration nationaler wie internationaler Investitionstätigkeit bewirkte einschneidende sozioökonomische Veränderungen und eine Transformation der Landnutzung zu einer *extended metropolitan region*, vergleichbar mit zahlreichen anderen südostasiatischen Megastädten (vgl. McGee und Robinson 1995).

1996 fanden sich fünf der sechs genehmigten Industrieparks in Calabarzon (Kelly 1999: 301): Der Focus auf Calabarzon erhöhte den Infrastrukturbedarf und bewirkte 1991 die Schaffung des Calabarzon Project, das – von der Japanese International Planning Agency (JICA 1991) organisiert – einen Investitions-Finanzierungsplan bis 2010 von über 3 Mrd US-\$ ausarbeitete. Der neue Ansatz, auf bedingungslose Industrialisierung im suburbanen Um-

<sup>17</sup> *Calabarzon* ist ein Akronym für die fünf Provinzen Cavita, Laguna, Batangas, Rizal und Quezon. Der Calabarzon Master Plan, von der Japan International Cooperation Agency unter der Schirmherrschaft der Regierung Aquino ins Leben gerufen, zielt auf ein massives Industrialisierungsprogramm, das in weiterer Folge verstärkte Spillover-Effekte in das Umland von Metro Manila bewirken soll (Cuervo und Kim Hin 1998: 254).

land zu verzichten und nachhaltiges „agro-industrielles“ Wachstum zu forcieren, liegt auch kleinmaßstäbigeren Projekten zugrunde: Landnutzungspläne im Umfeld der NCR basieren auf „rapid urbanization ... integrating urban functions to that of agricultural development“ (Province of Cavite 1990: 50).

Abb. 2: Calabarzon



**Tabelle 5:** Veränderung des Arbeitsplatzangebots in urbanen Verdichtungs-  
räumen (1986–1995)

	Philippinen (gesamt)	Central Luzon (Region III)		Southern Tagalog (Region IV)		NCR	
	absolut	absolut	%	absolut	%	absolut	%
1986	26.287	668	2,5	2.558	9,7	19.317	73,5
1989	153.490	11.818	7,7	41.235	26,9	74.415	48,5
1992	49.483	6.900	13,9	15.589	31,5	8.252	16,7
1995	80.401	15.466	19,2	17.369	21,6	9.333	11,6

Quelle: Board of Investments, unpublished data, zit. in Kelly 1999: 290.

## 5. Quo vadis, NCR? Ziele, Strategien und Visionen

Das Wachstum der Megacity ist exogen wie endogen determiniert und eine Folge nepotistischer Strukturen und neokolonialer Entscheidungsprozesse – vor dem Hintergrund zunehmender politischer Instabilität ist ein Abflauen des Migrantenstroms genausowenig zu erwarten wie internationales Interesse an qualifikationsintensiven Investitionen, die die NCR über den Status einer ‚verlängerten Werkbank‘ attraktiv gestalten könnten. Die zunehmende, wenn auch im ASEAN-Vergleich weiterhin geringe globale Integration prägt die (sub)urbane Landnutzung, die – unter dem Einfluß gesellschaftlichen Wandels und (post)feudaler Besitzverhältnisse stehend – jede Infrastrukturplanung obsolet gestaltete und grundlegenden Bedürfnissen sozialer Infrastruktur nicht nachzukommen vermochte.

Metro Manilas multidimensionale Dominanz für die Philippinen bedarf konsistenter wie zielgerichteter Planungsmaßnahmen, um Lösungsansätze für die Fülle sozialer wie ökologischer Problembereiche zu finden – die Einbeziehung von Sonderrechten für überregionale Raumplanungsinstitutionen in die Verfassungsnovelle 1987 dokumentiert allmählich steigendes Problembewußtsein.<sup>18</sup> Die Metropolitan Development Authority (MMDA)<sup>19</sup>, die

<sup>18</sup> Für eine detaillierte Diskussion der Rahmenziele des NCR Regional Development Plan (1993–1998) vgl. auch Oreta 1996: 169–173.

<sup>19</sup> Metro Manila wird von der Metropolitan Manila Development Authority (MMDA) verwaltet, deren Exekutivorgan – das Metro Manila Council – sich aus den jeweiligen Bürgermeistern unter der Oberhoheit eines höherrangigen Funktionärsorgans zusammensetzt (National Statistics Office 1996: 1).

Entwicklungspläne lokaler Institutionen und NGOs koordiniert, regelt mit Rahmenplänen die physische Stadtentwicklung und ist verantwortlich für die Koordination und Umsetzung der sogenannten *metro-services*: Explizites Ziel ist die Verbesserung der urbanen Lebensqualität in der Hauptstadtregion, die durch Stadterneuerungskonzepte und interregionale Entwicklungsmaßnahmen erfolgen soll<sup>20</sup> (Philippine Development 3–4/1998: 12f). Die derzeitige Tendenz der vermehrten Delegation von Stadtentwicklungsagenden auf die lokalen und regionalen Behörden wird allgemein als neue Entwicklungschance goutiert (van Naerssen et al. 1996: 200).

Fehlende Kooperation, mangelnde Finanzierbarkeit und unkontrollierbare Landnahmen machten Raumordnungskonzepte oftmals zu theoretischen Bestandsaufnahmen – planerisch erfolgreich umgesetzt wurde die Ausweisung der Sonderentwicklungszonen Clark (früherer US-Luftwaffenstützpunkt), Subic (frühere US-Marinebasis), Calabarzon und Marilaque<sup>21</sup>, die verstärkte überregionale Kooperation erforderlich machen und langfristige Konzepte benötigen: „These developments are expected to reinforce the role of NCR as the hub of international trade and industries, finance, and culture in the Asian and Pacific Region ... to attain the status of a newly industrialized country.“ (Oreta 1996: 158)

(Metro) Manila war stets das Schlüsselzentrum für spanische wie US-amerikanische Kolonialherren<sup>22</sup>, die – bis in die Gegenwart – die Regionalentwicklung direkt (landwirtschaftliche und industrielle Investitionsprojekte) oder indirekt (willkürliche Unterstützung der jeweils opportunen Machthaber) prägten und durch allgegenwärtige politische Präsenz eigenständige Perspektiven zu unterbinden wußten: „The result is ... institutional decay rather than development and authoritarianism rather than accountability.“ (Neher 1999: 65) Die gegenwärtige politische Labilität des Archipelstaates<sup>23</sup> macht die NCR für potentielle Investoren wenig attraktiv, was weder einer nachhaltigen Verbesserung der Infrastruktur für die ansässige Bevölkerung zuträglich ist noch mittelfristige Produktivitätssteigerungen der etablierten (US-amerikanischen und japanischen) Konzerne vermuten läßt. Ob Estradas Nachfolger mehr als visionäre Wahrhetorik bieten können, bleibt abzuwarten – Metro Manilas Rolle als globaler Spielball neokolonialer Interessen scheint jedenfalls verfestigt.

<sup>20</sup> Titel der aktuellen Planungskonzeption: „Toward a humane, world-class metropolis: Physical development plan for Metropolitan Manila, 1996–2016“.

<sup>21</sup> Marilaque, ein Akronym für Manila, Rizal, Laguna und Quezon, ist ein weiteres Regionalprojekt, das seit 1994 – gemeinsam mit Calabarzon – als nationaler Motor für Wachstum und Entwicklung wirken soll (Oreta 1996: 158).

<sup>22</sup> Vgl. auch Martin 1999.

<sup>23</sup> Vgl. auch Montinola 1999.

## Literaturverzeichnis

- Almeda Martin, A.L. (1999): Philippine Land Reform Cycles: Perpetuating U.S. Colonial Policy. In: *Philippine Studies*, Vol. 47, Second Quarter, Ateneo de Manila University Press, S. 181–205
- Asian Development Bank (1989): *Philippines: Urban Sector Profile*. Manila
- (1997): *1996 Annual Report*. Manila
- Balisacan, A.M. (1994): Urban Poverty in the Philippines: Nature, Causes and Policy Measures. In: *Asian Development Review; Studies of Asian and Pacific Economic Issues*, Vol. 12, No. 1, Asian Development Bank, S. 117–152
- Battistella, G. (1999): Philippine Migration Policy: Dilemmas of a Crisis. In: *SOJOURN*, Vol. 14, No. 1, Hrsg.: Institute of Southeast Studies Singapore, S. 229–248
- Berner, E. (1995): *A Place to Live in the City of Man: Localities and the Struggle for Urban Land in Metro Manila*. Dissertation, Universität Bielefeld
- (1997a): Armutsbekämpfung und die Bekämpfung der Ärmsten: Landtransfer-Programme in philippinischen Städten. In: *Internationales Asienforum*, 28/2–3, S. 211–228
- (1997b): Alltagsleben, Gruppenbildung und Konflikte um städtisches Land: Lokale Organisationen in Manila. In: *Zeitschrift für Soziologie*, 26/2, S. 115–127
- Bronger, D. und Engelbrecht, K. (1997): Metro Manila als Primatstadt im Lichte der Entwicklungstheorie. In: *Geographie und Schule*, Heft 110, Dez. 1997, S. 39–45
- Center for Research and Communication (1992): *Philippine Informal Housing Sector: A Look on Metro Manila*. Pasig, Metro Manila
- Cibulka, F. (1999): The Philippine Foreign Policy of the Ramos Administration: The Quest for Security of a Weak State. In: *Asian Journal of Political Science*, 7/1, S. 108–134
- Cousart, E.A. (1999): Poverty Alleviation in the Philippines; The Social Reform Agenda and the Role of the Private Sector. In: *Regional Development Dialog*, Vol. 20, No. 1, Hrsg.: United Nations Centre for Regional Development, Nagoya, S. 79–93
- Cuervo, J.C. und Kim Hin, D.H.O (1998): Todaro Migration and Primacy Models. Relevance to the Urbanization of the Philippines. In: *Cities*, 15/4, S. 245–256

- Daiwey, E.P. und Kim Hin, D.H.O. (1998): Facing Manila's Water Crisis. In: Philippine Development, 11-12/1998, S. 21-25
- EIU (The Economist Intelligence Unit) (1999): Philippines. EIU Country Profile 1999-2000
- Estudillo, J.P. und Otsuka, K. (1999): Green Revolution, Human Capital, and Off-Farm Employment: Changing Sources of Income among Farm Households in Central Luzon, 1966-1994. In: Economic Development and Cultural Change, Vol. 47, Nr. 3, The University of Chicago Press, S. 499-523
- Frehner, W. und Meyer, W. (1999): Die politische Situation der Philippinen nach dem Wahljahr 1998. In: KAS-Auslandsinformationen, Nr. 4, Hrsg.: Konrad-Adenauer-Stiftung, S. 23-42
- Friedman, J. (1997): World City Futures. The Role of Urban and Regional Policies in the Asia-Pacific Region. Occasional Paper No. 56. Hongkong Institute of Asia-Pacific Studies (The Chinese University of Hongkong), Hongkong
- Haddad, L., Ruel, M.T. und Garrett, J. (1999): Are Urban Poverty and Undernutrition Growing? Some Newly Assembled Evidence. In: World Development, 27/11, S. 1891-1904
- Hayami, Y., Kikuchil, M. und Marciano, E.B. (1998): Structure of rural-based Industrialization: Metal Crafts Manufacturing on the outskirts of greater Manila, the Philippines. In: The Developing Economies, Vol. XXXVI, Nr. 2, S. 132-154
- Hedman, E. (1999): Mapping the Movement: NAMFREL in six Philippine cities. In: South East Asia Research, 7/2, S. 18-214
- Heintel, M., und Spreitzhofer, G. (2002): Metropolitanregion Manila. Demographische und ökonomische Aspekte einer Funktionalen Primacy. In: Asien, Afrika, Lateinamerika, 2/2002, ca. 20 Seiten (in Druck)
- Husa, K. und Wohlschlägl, H. (Hrsg.) (1999): Megastädte der Dritten Welt im Globalisierungsprozeß. Abhandlungen zur Geographie und Regionalforschung (Band 6). Wien: Institut für Geographie und Regionalforschung
- JICA (Japanese International Cooperation Agency) (1991): The master plan study on the Project Calabarzon, Final Report. JICA/Department of Trade and Industry, Manila
- Kelly, P.F. (1999): Everyday Urbanization: The Social Dynamics of Development in Manila's Extended Metropolitan Region. In: International Journal of Urban and Regional Research, Vol. 23, Nr. 2, S. 28-303
- Laquian, A. (1966): The City in Nation Building. School of Public Administration, University of the Philippines, Manila

- Lo, F. und Yeung, Y. (1996): Global restructuring and emerging urban corridors in Pacific Asia. In: F. Lo und Y. Yeung (Hrsg.), *Emerging world cities in Pacific Asia*. Tokyo-New York-Paris: United Nations University Press, S. 1–47
- Martin, A.A. (1999): Philippine Land Reform Cycles: Perpetuating U.S. Colonial Policy. In: *Philippine Studies*, 47/2, S. 181–205
- McGee, T.G. (1967): *The Southeast Asian city*. Bell, London
- McGee, T.G. und Robinson, I. (1995): *The mega-urban regions of Southeast Asia*. UBC Press, Vancouver
- Montinola, G.R. (1999): The Philippines in 1998: Opportunity and Crisis. In: *Asian Survey*, XXXIX/1, S. 64–71
- Naerssen, T. van, Ligthart, M. und Zapanta, F.N. (1996): Managing Metropolitan Manila. In: J. Rüländ (Hrsg.), *The Dynamics of Metropolitan Management in Southeast Asia*. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, S. 168–206
- National Statistical Coordination Board (1999): *Philippine Statistical Yearbook*. Republika ng Pilipinas. Manila
- National Statistics Office (Hrsg.) (1996): *NCR Profile, National Capital Region, Manila*
- (Hrsg.) (1997a): *1997 Philippine Yearbook*. Manila
- (Hrsg.) (1997b): *1995 Census Population: Report No. 2-63M. Socio-Economic and Demographic Characteristics (National Capital Region)*. Manila
- Neher, C.D. (1998): *Southeast Asia in the New International Era*. 3rd edition. Westview, Boulder
- Oreta, P.I. (1996): City Study of Manila. In: J. Stubbs und G. Clarke (Hrsg.), *Mega-city Management in the Asian and Pacific Region. Policy Issues and Innovative Approaches. Volume II: City and Country Case Studies*. Manila: The Asian Development Bank, S. 153–175
- Pernia, E. (1976): *Urbanization in the Philippines: historical and comparative perspectives*. Papers of the East-West Population Institute Nr. 40. East-West Population Institute, Hawaii
- Pernia, E., Paderanga, C.W. und Hermoso, V.P. (Hrsg.) (1983): *The spatial and urban dimensions of development in the Philippines*. Philippine Institute for Development Studies, Manila
- Philippine Development (3–4/1998): *Metropolitan Manila. Planning for a human, livable and world class metropolis*, S. 11–13

- (11–12/1998): Estrada Government faces serious Challenges, S. 14–20
- Province of Cavite (1990): Cavite provincial development plan. Provincial Planning and Development Office, Trece Martires City, Cavite
- Ramos, N.R. (1996): Urban Land Development Trends in the Philippines. In: Philippine Planning Journal, Vol. XXVII, No. 2, April, Hrsg.: School of Urban and Regional Planning, University of the Philippines, S. 13–26
- Rüland, J. (1996): The Dynamics of Metropolitan Management in Southeast Asia: An Introductory Note. In: J. Rüland (Hrsg.), The Dynamics of Metropolitan Management in Southeast Asia. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, S. 1–29
- Sobrepeña, A.M. (1994): Pathways for urban development in the Philippines. In: National urbanization strategies and local government development in the context of decentralization. Country paper Philippines. National Economic Development Authority
- Solon, O. (1996): Global influences on recent urbanization trends in the Philippines. In: F. Lo und Y. Yeung (Hrsg.), Emerging world cities in Pacific Asia. Tokyo-New York-Paris: United Nations University Press, S. 268–285
- Spreitzhofer, G. und Heintel, M. (2000): Metro-Jakarta: Zwischen Nasi und Nike. Suhartos ‚Neue Ordnung‘ als Motor der Regionalentwicklung in Westjava? Peter Lang, Frankfurt-Bern-New York
- Storey, D. (1998): Housing the Urban Poor in Metro Manila. In: Philippine Studies. Volume 46, Third Quarter, Ateneo de Manila University Press, S. 267–292
- The Hongkong and Shanghai Banking Corporation Limited (HSBC) (1996): Business Profile Series Philippines, Third Quarter, Hongkong