

Umweltprobleme der Riesenstadt Manila

von Wilfried Gebhardt

Manila weist seit vielen Jahrzehnten einen markanten Hauptstadtcharakter aus. Räumlich gesehen nimmt Manila lediglich 0,21 Prozent der Gesamtfläche der Philippinen ein: Aber es ist das mit großem Abstand überragende gesellschaftliche, politische und wirtschaftliche Zentrum des Inselreichs. Manila ist ein Beispiel einer Riesenstadt, die sich infolge fehlender Flächennutzungsplanung und -kontrolle, schwacher Ordnungsstrukturen und soziokultureller Beharrlichkeit nahezu ohne staatliche Einflußnahme entwickelt.

Dieser Beitrag soll am Beispiel Manilas die verheerenden Lebensbedingungen in den Megastädten der Entwicklungsländer dokumentieren. Nicht zuletzt durch die Internationale Konferenz der Vereinten Nationen über das Wohn- und Siedlungswesen »Habitat II« (3.-14. Juni 1996) in Istanbul ist diese Tatsache wieder in den Mittelpunkt des aktuellen Interesses gerückt worden. Das Problemfeld kreist um Tatsachen wie mangelnde Versorgung mit Trinkwasser und sanitären Anlagen, das enorme Müllaufkommen und das Problem der Entsorgung wie auch einen extrem hohen Grad der Luftbelastung.

Überschwemmungen

Eine besonders für Metro Manila gravierende Umweltgefährdung im Gewässer- und Küstenbereich sind die alljährlich wiederkehrenden Überschwemmungen. Im zumeist wenige Meter über dem Mee-

resspiegel liegenden Küstenbereich führen Landabsenkungen mit bis zu 12 cm/Jahr besonders in den westlichen Stadtteilen während der Regenzeit zur Überflutung großer Flächen.

Hohe Grundwasserentnahme durch private und öffentliche

Brunnen sowie die Tatsache, daß der überwiegend lehmige Schwemmlanduntergrund durch die dichte Hochhausbebauung und Industrieansiedlung zusammengepreßt wird, sind grundlegende Ursachen. Natürliche Ausgleichsgewässer wurden begradigt, zugeschüttet oder insbesondere durch die Ansiedlung wilder Hüttsiedlungen entlang des Pasig-Flusses trockengelegt. Die Regierungen hat es im letzten Jahrzehnt viel Geld (d.h. Kredite) gekostet, Pumpwerke, Flutbarrieren und Drainagesysteme gegen diese Überflutungen zu bauen.

Verkehr

Zu den größten Problemen Manilas zählen allgegenwärtige Verkehrsstaus. Die durchschnittliche Geschwindigkeit des Verkehrsflusses sank von über 20 km/h (1980) auf ca. 8 km/h (1997). Besonders bei Regenfällen bricht der Verkehr nicht selten über Tage völlig zusammen. Mehrere Gründe sind dafür verantwortlich: Mit bloß über 400 Straßenkilometern im Stadtgebiet, was nur knapp einem siebenprozentigen Anteil der Verkehrs- an der Gesamtfläche der Stadt entspricht, ist die Verkehrsfläche sehr klein.



Foto: Archiv

Preis der Entwicklung: Der Straßenverkehr in Manila verursacht mit Abstand die größte Luftverschmutzung.

Der Autor ist Geograph und hat mehrere Jahre als Experte für die Ländliche Entwicklung in den Philippinen, Indien und Tanzania gearbeitet. Gegenwärtig ist er Mitarbeiter im Asienhaus.

(zum Vergleich: London 22 Prozent, New York 24 Prozent). Allein 70 Prozent (1996) des Gesamtbestandes von mehr als einer halben Million PKWs auf den Philippinen sind im metropolitanen Kerngebiet konzentriert, bezieht man das Umland mit ein, dürften es mehr als 80 Prozent sein. Hinzu kommen öffentliche und private Linien-, Schul- und Betriebsbusse sowie LKWs.

Das existierende Massenverkehrssystem ist unzureichend, ja durch die vielen Jeepneys wird der Verkehrsfluß blockiert. Die seit Anfang der 80er Jahre konzipierten Projekte für den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs wurden zwar mit dem Bau der Hochbahn (MRT) in eindrucksvoller Weise zum Abschluß (1986) gebracht, doch heute muß festgestellt werden, daß dies den Transportsektor nicht tiefgreifend entlastet hat. Dies wird auch nicht durch eine zweite Hochbahn, die jetzt für den Massentransport zur Verfügung steht, geschehen. Nach wie vor besitzen Autos einen sehr hohen Imagewert, weshalb der überwiegende Teil der Personenbeförderung durch sie erfolgt. Infolge mangelnder Planung und Abstimmung ist das Netzwerk der Zubringerstraßen zu den Hauptverkehrsadern kaum ausgebaut, schmal, gewunden, in katastrophalem Zustand, und endet -da viele Projekte unvollendet blieben- zu meist in nicht miteinander verbundenen Sackgassen.

Luftverschmutzung

Der Straßenverkehr ist der größte Verursacher der Luftverschmutzung, die den jüngsten UNO-Studien zufolge die schlimmste der Welt ist. Viele Fahrzeuge befinden sich in schlechtem technischen Zustand, ferner ist der Schadstoffausstoß bei staubbedingt verminderter Geschwindigkeit und der Verwendung von Klimaanlage zusätzlich erhöht. Schutzmaßnahmen wie Katalysatoren, Abgasrückführung oder



Smokey Mountain

gar bleifreien Treibstoff gibt es praktisch nicht. Die Durchschnittswerte der Kohlenmonoxid-, Schwefeldioxid-, Bleigehalts- und Schwebstaubbelastung liegen in Manila zwei- bis dreimal über den Spitzenwerten europäischer Großstädte; dagegen kann man etwa den industriellen Ballungsraum Ruhrgebiet als Luftkurort bezeichnen. Bei Kindern und Jugendlichen, bei denen Durchschnittswerte des Bleigehalts im Blut Höchstwerte westlicher Städte um das Vierfache übersteigen, treten zunehmend Erkrankungen der Atemwege sowie Bewegungs- und Koordinationsprobleme auf.

Abwasser und Müll

Die Abwässer der Haushalte, der Hotels und vieler, vor allem kleinerer, Industrieunternehmen (Schätzungen zufolge täglich mehr als eine Million Kubikmeter) werden fast ausschließlich ungereinigt in den Pasig-Fluß, direkt ins Meer und viel schlimmer noch in das Trink-

wasserreservoir der Stadt Laguna de Bay geleitet. Etwa zwei Drittel der privaten Haushalte werden von den Diensten der städtischen Müllabfuhr erfaßt, wobei der größte Teil auf wilden Müllkippen entsorgt wird. Die bekannteste Müllkippe in Manila ist der »smokey mountain« im Stadtteil Tondo, wo etwa 100.000 Menschen »wohnen«.

Der Umfang industriell verursachten Abfalls ist unbekannt, Kontrollen und Auflagen bestehen kaum. Knapp ein Zehntel des Abfalls wird von den Ärmsten der Armen in Eigeninitiative gesammelt und nach Wertbarem durchsucht oder auch nach unterschiedlichen Grundstoffen für das Recycling aufbereitet.

Marginalsiedlungen

Die entwicklungs- politische Brisanz der zentralen und damit auch funktionalen Einrichtungen der Hauptstadt Manila liegt in den gravierenden Folgewirkungen. Diese zeigen sich besonders augenfällig in der Bevölkerungsdichte im innerstädtischen Bereich von bis zu 100.000 EW/qkm (zum Vergleich: London bis zu 10.000 EW/qkm, Ruhrgebiet bis zu 3.000 EW/qkm), wobei die Marginalisierung immer breitere Bevölkerungsschichten erfaßt. Die aus westlicher Sicht kaum vorstellbaren Formen und Dimensionen von Armut, Krankheit, Verelendung und Verslumung sollen nachfolgend anhand von Marginalsiedlungen kurz dargestellt werden.

Das Wohnproblem wird in erster Linie in den Squatter- und Slumsiedlungen transparent. Während sich die Wohnsituation etwa in Thailand und Malaysia sichtbar verbessert hat, ist sie in Indonesien bislang unverändert schlecht. In den Philippinen scheinen sich demgegenüber aufgrund des geringen Wirtschaftswachstums und rapiden Bevölkerungsanstiegs die Probleme noch verschärft zu haben. Nach einer 1993 von der Philippine Women's University durchgeführten

Foto: Archiv

Studie sind ca. drei Viertel der dort erfaßten Wohnbebauung Metro Manilas ohne Genehmigung errichtet worden. Über 80 Prozent der Wohneinheiten haben lediglich verzinkte Blechdächer und ausschließlich oder zum Teil Holzwände, ein Drittel besitzt keinen Wasseranschluß und WC. Etwa 40 Prozent der Haushalte bewohnen lediglich einen Raum, weitere 40 Prozent weisen zwei Räume auf. Die durchschnittliche Haushaltsgröße liegt bei 5,2 Personen, 3,5 davon bewohnen einen Raum.

Eine nicht zu unterschätzende Tatsache stellt außerdem die ungeplante bzw. unkontrollierte Ausdehnung städtischer Siedlungen dar, da teilweise fruchtbare Böden im suburbanen Raum mit Wohn- und Industrieanlagen überbaut und somit permanent eingeschränkt werden. Das National Statistics Office (NSO) beziffert den Verlust von Anbauflächen innerhalb Metro Manilas allein durch genehmigte »residential subdivision projects« in den letzten 10 Jahren auf über 10.000 ha.

Landflucht und die höhere Geburtenrate innerhalb einkommensschwacher Haushalte führen zu einem überproportionalen Anwachsen der Slum- und Squatterbevölkerung. So vollzieht sich das Wachstum der »Elendsquartiere« mit kaum vorstellbarer Dynamik. Während einer Nachkartierung im Rahmen einer stadtgeographischen Studie des Social Development Research Centers, De La Salle University, Manila, im Oktober 1994 wurde z.B. im Stadtteil Tondo, City of Manila festgestellt, daß innerhalb nur eines Jahres ganze Straßenzüge, die zuvor frei und befahrbar waren, komplett mit einfachen Hütten überbaut worden waren. Ein anderes Beispiel ist ein 17 ha großes, in der Manila Bay gelegenes Aufschüttungsgebiet, dessen Bevölkerung von 1984 bis 1992 von Null auf über 45.000 gewachsen ist.

Eine effiziente staatliche Gegensteuerung ist angesichts begrenzter finanzieller Möglichkeiten kaum denkbar. Ein öffentlicher Wohnungsbau fand in Manila nicht statt. Ebenso haben sich Umsiedlungen von Slum- und Squatterbewohnern bislang in weiten Teilen Südostasiens als wenig wirkungsvoll erwiesen. Solange in den neuen ausgewiese-

nen Wohngebiete keine Arbeitsmöglichkeiten zu finden und Einrichtungen zur Befriedigung der Grundbedürfnisse zur Verfügung gestellt sind, tendieren die Betroffenen zur Rückkehr in die Großstädte. Auch die öffentliche Bereitstellung von sozialem Wohnungsbau erscheint angesichts des rapiden Wachstums armer Bevölkerungsschichten und knapper Finanzmittel ineffektiv. Erfahrungen aus Ländern Ost- und Südostasiens legen die Auffassung nahe, daß sich die staatliche Politik nicht auf die Errichtung von Wohnraum, sondern vielmehr auf die Bereitstellung öffentlicher Infrastruktur und die Schaffung von Arbeitsmöglichkeiten konzentrieren sollte.

Ein entscheidender entwicklungshemmender Faktor ist u.a. ein unflexibler Grundstücksmarkt. Die Bodenpreise in Metro Manila sind im Vergleich zu anderen Preisen ausgesprochen hoch mit weiter steigender Tendenz, was für eine wachsende Anzahl der Haushalte ein angemessenes Wohnen mehr und mehr unmöglich macht. Gleichfalls liegt der Anteil der Wohngebiete an der Gesamtfläche der NCR auf lediglich knapp 25 Prozent, ein international niedriger Wert. Beispielsweise müssen Eigentümer von Freiflächen nur verschwindend geringe Grundsteuern abführen, so daß sich aufgrund mangelnder Verkaufsbereitschaft kein effizienter Grundstücks- und Wohnungsmarkt entwickeln kann und potentielle Wohnflächen brach liegen bleiben. Hinter diesen starren Strukturen steht eine einflußreiche Lobby von Bodenspe-

kulanten, gegen deren Interesse nur sehr schwer Reformen durchzusetzen sind.

Als Fazit kann festgehalten werden: Manila dient im internationalen Rahmen als Brücke und Knotenpunkt der Philippinen mit der übrigen Welt. Im nationalen Rahmen ist jedoch die polarisierende Wirkung der Megastadt Manila viel alarmierender, denn diese behindert den Prozeß für die Entwicklung des Archipels. In Manila finden die wirtschaftlichen und sozialen Unterschiede ihre extreme Ausprägung. In räumlich unmittelbarer Konzentration sind die Einkommensungleichheiten der dort lebenden Menschen riesig. Deutlich sichtbar ist der Gegensatz zwischen den ausgedehnten und rasch anwachsenden Slum- und Squatterquartieren auf der einen und den ebenso rasch zunehmenden vollklimatisierten Luxusapartments, Nobelvillen der Multimillionäre aus Wirtschaft und Politik, die ständig wachsende Zahl von Fünf-Sterne-Hotels, Einkaufszentren und Banken- und Versicherungshochhäusern auf der anderen Seite. Die weitgehend auf Manila beschränkte punktuelle Entwicklung ist bis heute Realität. Von einer Polarisationsumkehr sind die Philippinen noch weit entfernt.

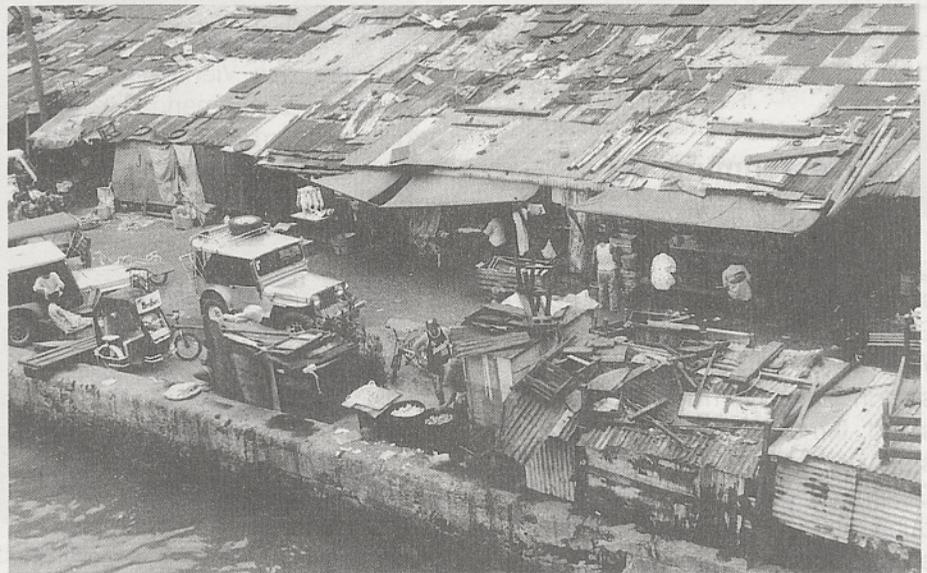


Foto: Archiv

Am Pasig-River: Metro Manila