

METRO MANILA

Megastadt als Spielball postfeudaler Zwänge, neokolonialer Interessen und globaler Vernetzungen

Günter SPREITZHOFER und Martin HEINTEL, beide Wien*

mit 3 Abb., 5 Tab. und 3 Fotos im Text

INHALT

"Habe die Philippinen erobert – was machen wir damit?"
(US-Admiral George DEWEY, 1898)

<i>Abstract</i>	35
<i>Zusammenfassung</i>	36
1. Vorbemerkung: Die Tradition der nationalen Hegemonie	36
2. Die Urbanisierung des Archipels: Historisch bedingt und politisch gesteuert	37
3. Nationale Wirtschaftspolitik als Motor der 'Capital Primacy': Ein Überblick	39
4. Die NCR: Probleme und Perspektiven	43
5. NCR 2000: Ziele, Strategien und Träume	58
6. Literaturverzeichnis.....	59

Abstract

Metro Manila. A megacity in the centre of postfeudal pressure, neocolonial interest and global impact

In this paper an attempt is made to provide an analysis of current aspects of megacity development within the Philippine National Capital Region (NCR), whose present status was affected by its colonial history, (post)feudal hierarchies and global influences. After a general discussion of the causes and consequences of

* Mag. Dr. Günter SPREITZHOFER und Univ.-Ass. Mag. Dr. Martin HEINTEL, beide Institut für Geographie und Regionalforschung der Universität Wien, A-1010 Wien, Universitätsstraße 7/V; e-mail: guenter.spreitzhofer@univie.ac.at bzw. martin.heintel@univie.ac.at; <http://www.univie.ac.at/geographie/>

national urbanization, the focus is on the specific situation of Metro Manila whose primacy is explained as a combination of deliberate presidential intervention as to the regional economy and varying social visions. Selected aspects of the NCR's infrastructure development show the ambivalence of economic liberalization, which – often lacking social backup of any kind – is bound to widen the socioeconomic gap between the urban rich and poor and intensifies Metro Manila's dependence on a small number of 'Global Players'.

Zusammenfassung

Der vorliegende Beitrag versucht eine Analyse aktueller Aspekte der Stadtentwicklung innerhalb der philippinischen National Capital Region (NCR), die als Produkt kolonialgeschichtlicher Bedingtheit, (post)feudaler Entscheidungsstrukturen und exogener (globaler) Einflüsse präsentiert wird. Nach einer allgemeinen Diskussion von Ursachen und Auswirkungen nationaler Urbanisierungsmuster liegt der Betrachtungsschwerpunkt auf dem Agglomerationsraum Metro Manila, dessen vielschichtige Primacy als Prozess präsidialer Eingriffe in die Regionalökonomie und Spiegelbild wechselnder wirtschaftspolitischer Visionen verstanden wird: Weiterführende Betrachtungen zur Effizienz der innerstädtischen Infrastruktureinrichtungen zeigen die Ambivalenz (einseitiger) wirtschaftlicher Liberalisierung, die – ohne soziale Begleitmaßnahmen – die Kluft zwischen Arm und Reich verfestigt und die Abhängigkeit Metro Manilas von wenigen 'Global Players' weiter verschärft.

1. Vorbemerkung: Die Tradition der nationalen Hegemonie

(Metro) Manila, die Hauptstadtregion der Philippinen, 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 & ENGELBRECHT 1997, S. 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 fanden sich 68% der Telefonanschlüsse (CUERVO & KIM HIN 1998, S. 251), 90% der größten Wirtschaftsbetriebe und 60% der nichtlandwirtschaftlichen Erwerbsbevölkerung in der Hauptstadtregion, die 90% des gesamten Steueraufkommens der Philippinen leistet (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), wie auch von philippinischer Seite außer Frage gestellt wurde: "a parasitic city ... growing and expanding because of the tributes from the rest of the country", wie der philippinische Verwaltungswissenschaftler LAQUIAN (1966, S. 30) ausführt. "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, S. 189).

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 Überblick über Aspekte der Regionalentwicklung im Agglomerationsraum Metro Manila, der aktuelle (regionale wie globale) Entwicklungen in Wirtschaft und Politik am eingehendsten erfährt. Sowohl 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 gesteuert

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 & KIM HIN 1998, S. 249):

- Spanische Missionierungsmaßnahmen wurzelten in der Umsiedlung indigener Bevölkerungsgruppen in größere Siedlungseinheiten.
- Zunehmende Guerilla-Tätigkeit 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 Wanderung in rurale Gebiete als Folge von Landreformen bedingt war, stieg der Anteil der städtischen Bevölkerung bis 1939 auf 21,6% – vorrangig eine Reak-

tion 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, S. 7).

Von 1939 bis 1947 stagnierte der Urbanisierungsgrad bei 27%, bedingt durch die Auswirkungen des Zweiten Weltkriegs, der Metro Manila zum Trümmerhaufen machte (vgl. auch SOLON 1996). Sämtliche politische 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 & KIM HIN 1998, S. 250). Tabelle 1 veranschaulicht den zunehmenden Urbanisierungsgrad der Philippinen seit Beginn des 20. Jahrhunderts: Bei einer Verachtfachung der Gesamtbevölkerung bis 1990 hat sich die städtische Bevölkerung im selben Zeitraum fast verdreifacht.

Die Definition von 'urbanen Räumen' war in den vergangenen Jahrzehnten nicht konsistent, was statistische Vergleiche problematisch gestaltet (vgl. NATIONAL STATISTICS OFFICE 1997a, S. 302f.).

- Anfang der 1960er Jahre galten alle Bereiche innerhalb der administrativen Grenzen von Metro Manila, Provinzhauptstädten und sonstigen Stadtkernen (Poblaciones) als urban.
- Mitte der 1960er Jahre wurde die Bevölkerungsdichte zu einem zusätzlichen Parameter: Stadtgebiete mit einer Bevölkerungsdichte von 500 Personen pro km² sowie angrenzende Dörfer mit mehr als 2.500 Einwohnern wurden fortan als urban klassifiziert.

Zensus-jahr	Gesamtbev. (in Mio.)	Urbanisierungsgrad (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

Quelle: CUERVO & KIM HIN 1998, S. 247

Tab. 1: Die Verteilung urbaner und ruraler Bevölkerung auf den Philippinen (1903-1990)

- Seit den 1970er Jahren kann jeder Distrikt mit mehr als sechs zentralen Einrichtungen (Handel, Industrie, Erholung, u.a.), unabhängig von der jeweiligen Bevölkerungsdichte, als urban einstuftbar sein.

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 4,4%, von 30% (1960) auf 49% (1990)¹⁾, wobei Metro Manila mit 27% der urbanen Gesamtbevölkerung seine vielschichtige Primacy auch quantitativ zu unterstreichen vermag (SOBREPEÑA 1994, S. 1). Tabelle 2 bietet eine vergleichende Gegenüberstellung der Bevölkerungsentwicklung der Philippinen und der NCR seit 1975: Während das nationale Bevölkerungswachstum kontinuierlich sinkt, verzeichnet Metro Manila seit 1990 wieder eine verstärkte Zunahme.

	Bevölkerung (in Mio.)				jährliches Wachstum (in %)		
	1975	1980	1990	1995	1975-80	1980-90	1990-95
NCR ²⁾	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, S. 320

Tab. 2: Die regionale Bevölkerungsveränderung (1975-95)

3. Nationale Wirtschaftspolitik als Motor der 'Capital Primacy': Ein Überblick

Das Jahrhunderte währende agrarische Feudalsystem der Spanier wurde 1898 vom US-amerikanischen (Neo)Kolonialismus abgelöst. Die philippinische Wirtschaft steht heute nach wie vor unter der Kontrolle damals etablierter multinationaler, vorwiegend US-amerikanischer Konzerne, die gemeinsam mit einer kleinen Zahl von philippinischen Familienclans (mit spanischem oder chinesischem Hintergrund) den Archipelstaat kontrollieren: "Neocolonial relations between Americans

1) 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 1960er zufolge wären 1990 36% der Bevölkerung als 'urban' einzustufen, der aktuellen Terminologie zufolge 49% (BALISACAN 1994, S. 119).

2) Analog zur gängigen Fachliteratur werden die Begriffe 'Metro Manila' und 'National Capital Region' (NCR, Hauptstadtregion) fortan synonym verwendet.

and Filipinos were characterized by exploitation rather than cooperation for the mutual good, with the bulk of the profits gained by businesses in the Philippines going to Americans" (NEHER 1998, S. 88). Von 1899 bis 1937 machten die Agrarexporte (Zucker, Tabak, Kokosnüsse) der Philippinen in die USA 76-93% der Gesamtexporterlöse des Landes aus (CUERVO & KIM HIN 1998, S. 250), ohne jedoch nachhaltige Impulse für Produktivitätssteigerungen setzen zu können.

3.1 Die Ära MARCOS (1965-1986): Korruption und Nepotismus

"Marcos means more roads"
(Wahlkampagne 1969)

Die Unabhängigkeit (1946) brachte keine wesentliche Änderung: Präsident MARCOS setzte – mit US-Billigung – loyale Gefolgsleute an die Hebel der politischen und ökonomischen Macht. Die Wirtschaft war zunehmend staatlich kontrolliert und stand lediglich ausgewählten transnationalen (nordamerikanischen) Konzernen und Banken offen. Wie die meisten südostasiatischen Staaten wurde in den 1950ern eine Strategie der industriellen Importsubstituierung (Textilindustrie, Nahrungsmittel- und Getränkeindustrie, Papier- und Gummiindustrie) verfolgt, um die Nationalökonomie anzukurbeln – mit Billigung der USA, die den industriellen Binnenmarkt ohnedies kontrollierten: Die Mehrzahl der neuen Industrien wurden im Großraum Manila angesiedelt, dem designierten Wachstumszentrum sämtlicher sozioökonomischer Aktivitäten, wodurch sich die Bodenpreise von 1965 bis 1972 verdoppelten – das Fehlen jeglicher konsistenter Raumordnungskonzepte bewirkte einen Boom informeller Squatter Settlements (vgl. CARINO 1996, STOREY 1998), die durch (ineffiziente) Umsiedlungsstrategien bis dato unkontrollierbar blieben (CENTER FOR RESEARCH AND COMMUNICATION 1992, S. 4).

Technokraten übertrugen die Idee der 'Neuen Gesellschaft' auf die Visionen der Hauptstadtplanung, die direkt dem Präsidenten unterstand – Imelda MARCOS, Gattin des Präsidenten, wurde 'General Manager' der neu gegründeten Metropolitan Manila Commission (MMC), die die Modernisierung des urbanen Kernbereichs auf Kosten der ansässigen Bevölkerung vorantrieb: "... the NCR obtained a central role in MARCOS' development strategy that was based on foreign investment" (VAN NAERSEN et al. 1996, S. 173). Die Kluft zwischen Arm und Reich akzentuierte sich zunehmend und schuf durch prestigebedingte Slum-Clearing-Maßnahmen zusätzlichen Wohnraumbedarf.³⁾

Das Lohnniveau innerhalb der Agglomeration übertraf die Verdienstmöglichkeiten in ruralen Periphereräumen beträchtlich und sorgte für einen anhaltenden Zustrom an Arbeitskräften (vgl. BATISTELLA 1999, CUERVO & KIM HIN 1998, S. 251). Von 1950 bis 1980 verdreifachte sich der Anteil der Industrie an der Gesamtwirt-

3) Während der Vorbereitungen zur Miss Universum-Schönheitskonkurrenz verloren Zehntausende ihre Häuser, weil sie an der vorgesehenen Paraderoute lagen; ähnliche Maßnahmen wurden anlässlich des Staatsbesuchs von US-Präsident FORD (1975) und der IWF-Weltbank-Konferenz (1976) getroffen (BERNER 1997, S. 219).

schaft von 8% auf 25%, während der Sektor Landwirtschaft auf 23% halbiert wurde; Industriegüter machten die Hälfte der Gesamtexporte in den 1970ern aus, eine Verzehnfachung innerhalb von nur neun Jahren (JAYASURIYA 1987, S. 83). Drastisch sinkende Agrarpreise für Zucker und Kokosnüsse, verstärkte Korruption und sinkende Lebensstandards bewirkten nicht nur massive Migrationsströme in die Hauptstadt, sondern auch zunehmende Radikalisierung in ruralen Gebieten (Fragen des Landbesitzes, Missernten, religiöse und ethnische Konflikte) und urbanen Zentren (steigende Lebenserhaltungskosten, sinkende Lebensstandards).

Im Gegensatz zu ASEAN-Nachbarstaaten, wo US-amerikanische und ostasiatische Kapitalflüsse den Startschuss zu Wirtschaftsbooms sondergleichen legten, blieben auf den Philippinen internationale Investitionen minimal; das Philippine Assistance Program (MAI = Multilateral Aid Initiative), ein asiatisches Pendant zum Marshall-Plan, finanziert von Japan, den USA und der Weltbank, kam zu spät: "For Filipinos, the regime was not only a disaster economically but morally as well" (NEHER 1998, S. 89).

Die Einführung des Kriegsrechts (1972) bewirkte zwischen 1970 und 1975 eine sinkende Urbanisierungszunahme von jährlich 3,1% (1960-1970: 4,0%); unter Corazon AQUINO verschärfte sich der Bevölkerungsdruck vorwiegend auf die Hauptstadtregion und zeitigte eine jährliche Zunahme der Stadtbevölkerung von 5,2% (1975-1980), bei einem gleichzeitigen Wachstum der Gesamtbevölkerung von 2,8%.

3.2 Die Ära AQUINO (1986-1992): Demokratisierung und Ende des Protektionismus

Waren die Philippinen bis zum Ende der Ära MARCOS das einzige ASEAN-Land, das keinerlei wirtschaftlichen Aufschwung verzeichnen konnte, so brachten bereits die ersten Jahre der Regierung AQUINO eine Trendumkehr – die erste Wachstumseuphorie (1988: +6,7%) wurde jedoch durch den Golfkrieg je beendet: Die steigenden Ölpreise verschlechterten das Handelsbilanzdefizit und machten 65.000 philippinische Gastarbeiter im Nahen Osten arbeitslos, deren nunmehr fehlende finanzielle Zuwendungen das Budgetdefizit weiter vergrößerten (NEHER 1998, S. 87f.). Setzt man die Wachstumsraten der frühen 1990er in Relation zur (südostasienweit höchsten) Bevölkerungszunahme von jährlich 2,3%, so betrug das Nettowachstum selbst im Hoffnungsjahr 1989 lediglich 4,1% und wurde bis 1993 de facto zum Nullwachstum – mitbeeinflusst durch Naturkatastrophen (Erdbeben Luzon 1990, Vulkanausbruch Pinatubo 1991, zahlreiche Taifune), die Hunderttausende in die Hauptstadtregion trieben und die lokale Infrastruktur weiter belasteten – trotz dirigistischer Maßnahmen, um den Bevölkerungsanstieg innerhalb der NCR in den Griff zu bekommen: Pläne für gezielte Infrastrukturprojekte außerhalb von Metro Manila blieben in den Schubladen, die Ausweisung von Industriezonen und die größere Autonomie für Nachbarregionen der NCR zeitigten vorerst noch keine durchschlagende Wirkung (CUERVO & KIM HIN 1998, S. 251f.). Die gesellschaftlichen Kernprobleme blieben gleich: Ökonomische und soziale Disparitäten, monopolistische Industrien, korrupte Bürokratie und eine Machtelite ohne Interesse an nationaler Wohlfahrt.

3.3 Die Ära RAMOS (1992-1998): Liberalisierung und Privatisierung

"... our primary target ...[is] attaining economic tigerhood."
(Präsident RAMOS, zit. nach CIBULKA 1999, S. 129)

Es blieb Präsident RAMOS vorbehalten, durchgreifende Liberalisierungsmaßnahmen umzusetzen und die begonnene Aufbruchsstimmung weiterzuführen. "Philippines 2000", ein ehrgeiziges Wirtschaftsprogramm mit dem Ziel, das Land bis zur Jahrtausendwende in den Rang eines NIC zu versetzen, schien zunächst Früchte zu tragen. 1996 betrug das Wirtschaftswachstum 6,8%, die Exporterlöse stiegen kontinuierlich, die Inflation schien unter Kontrolle, und das internationale Investitionsvolumen erreichte ungeahnte Höhen – nicht zuletzt eine Folge politischer Stabilität nach Friedensschlüssen mit der muslimischen Sezessionsbewegung.

1995 erhielten erstmals zehn internationale Banken⁴⁾ Lizenzen für Finanz-Transaktionen und die Option auf Beteiligung an nationalen Bankhäusern; die Philippine Stock Exchange (PSE) entstand 1994 aus der Fusion der 'Börse Makati' (PSE Ayala) und der 'Börse Manila' (PSE-Tektite) und wies im Boomjahr 1995 205 notierte Unternehmen auf (THE HONGKONG AND SHANGHAI BANKING C. L. 1996, S. 16) – Rezessionserscheinungen in Japan, seit einem Jahrzehnt Schlüsselnation für die philippinische Wirtschaft, drückten den PSE Index Ende 1998 auf einen historischen Tiefstwert (EIU 1999, S. 33).

Die Privatisierung von 132 Staatsunternehmen, meist nationale Schlüsselindustrien (Stahl, Petrochemie, Telekommunikation), erbrachte einen Erlös von 129 Mrd. Pesos (FREHNER & MEYER 1999, S. 29) und begünstigte in den 1990ern ein kontinuierliches Industriewachstum von jährlich 6%, was durch höhere Nachfrage einer wachsenden Mittelschicht nach Konsumgütern mitbeeinflusst wurde (THE HONGKONG AND SHANGHAI BANKING C. L. 1996, S. 6ff.). Metro Manila, das nationale Aushängeschild, profitierte durch (private) Neubauten von städtischen Mautstraßen (tollroads) und Office-Towern sowie dem Ausbau des urbanen Schienennetzes, die allein 1993 rund 80.000 Personen innerhalb der NCR ihres Wohnraums beraubten (VAN NAERSEN et al. 1996, S. 190): Ein kurzer Boom. Die südostasiatische Wirtschaftskrise beendete die kurze Euphoriephase Mitte der 1990er abrupt, die den IMF immerhin zu einer Beendigung der 35-jährigen Überwachungsphase der philippinischen Wirtschaft veranlasst hatte (MONTINOLA 1999, S. 68).

4) Folgende Bankhäuser sind seit Anfang 1996 am philippinischen Bankensektor vertreten: ANZ Bank, Bangkok Bank, Chemical Bank, DBS Bank, Deutsche Bank, Fuji Bank, ING Bank, International Commercial Bank of China, Korea Exchange Bank, The Bank of Tokyo; Hongkong Bank, Bank of America, Citibank und Standard Chartered Bank waren schon seit der US-Kolonialzeit in Metro Manila verwurzelt und daher vom Bankengesetz 1948 nicht betroffen, das ausländischen Banken den Zutritt zum nationalen Bankensektor verwehrte (THE HONGKONG AND SHANGHAI BANKING CORPORATION LIMITED 1996, S. 15f.).

3.4 Die Ära ESTRADA (1998 - 2001): Kampf der Armut, Macht der Stadt?

"Erap para sa mahirap!" (Erap ist für die Armen!)
(Wahlkampfparole, Präsidentschaftswahlen 1998)

Präsident Joseph 'Erap' ESTRADA, ehemaliger Filmschauspieler und mehrjähriger Bürgermeister von Metro Manila, baute weiterhin auf Marktöffnung, Privatisierung und fortgesetzte Liberalisierung von Handel und Industrie – eine kühne Vision angesichts massiver wirtschaftlicher und sozialer Probleme, mit denen der Archipelstaat konfrontiert ist: Die Inflation hat sich 1998 innerhalb eines Jahres auf nahezu 10% verdoppelt, dazu drängen 300.000 entlassene Industriearbeiter als (indirekte) Folge der südostasiatischen Wirtschaftskrise auf die urbanen Arbeitsmärkte; die Nationalwährung verliert kontinuierlich an Wert,⁵⁾ die Arbeitslosenrate liegt bei knapp 15% – offiziell drei Millionen Arbeitslose 1998 (plus eine noch unbekannte Zahl an philippinischen 'overseas workers') führen zu einer Verringerung der Löhne, sinkender Kaufkraft (PKW-Absatz 1998: -50%) und weiteren Belastungen einer angeschlagenen Nationalökonomie: Die ausländischen Direktinvestitionen sanken um 60%, davon die geplanten europäischen Investitionsprojekte um 80%, womit baldige Wachstumsschübe nicht zu erwarten sind (FREHNER & MEYER 1999, S. 26ff.). Die nur kurze Amtszeit von ESTRADA trug nicht gerade zur Stabilisierung des Großraumes bei. Die politische Zukunft des Landes gilt als ungewiss.

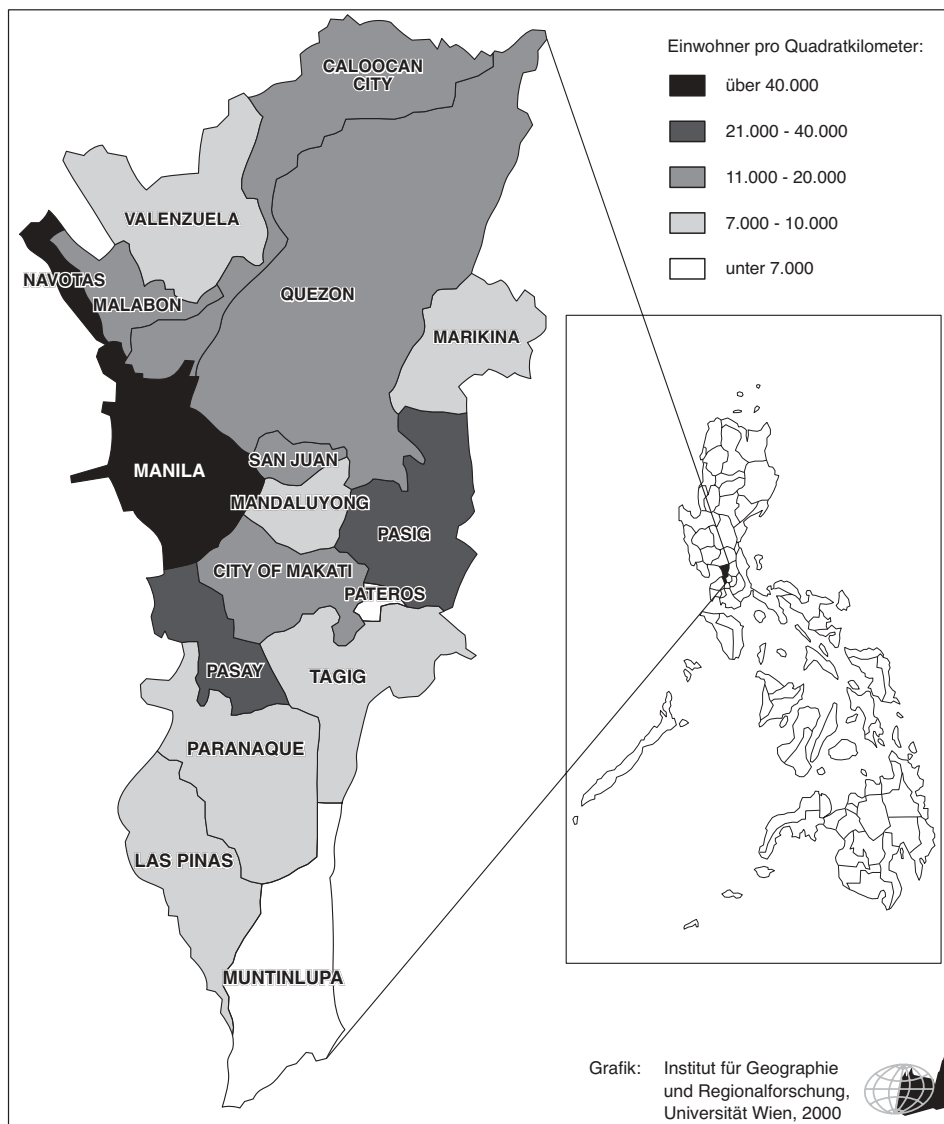
4. Die NCR: Probleme und Perspektiven

4.1 Zur Genese einer Region

Die National Capital Region (NCR), ein Spiegelbild der jeweiligen Wirtschaftsvisionen, 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 angrenzenden Städten und sieben Municipalities,⁶⁾ die auf 636 km² im alluvialen Schwemmland des Pasig River um die Manila Bay gruppiert sind und 1995 eine durchschnittliche Bevölkerungsdichte von 14.865 Personen/km² (1990: 12.498; 1980: 9.317; 1970: 6.237) aufwiesen (NATIONAL STATISTICAL COORDINATION BOARD 1999). Der wachsende Kernverdichtungsraum erstreckt sich derzeit 20 km landeinwärts

5) Von Juli 1997 bis Dezember 1998 veränderte sich das Wechselverhältnis US-\$: Peso von 1:26 auf 1:39. Der Peso verlor in weiterer Folge 40% seines Wertes (MONTINOLA 1999, S. 64).

6) Die zehn Städte sind Caloocan City, Las Pinas, Makati, Mandaluyong, Manila, Marikina, Muntinlupa City, Pasay, Pasig und Quezon City; die neun Municipalities heißen Malabon, Navotas, Parañaque, Pateros, San Juan, Tagig und Valenzuela (NATIONAL STATISTICS OFFICE 1997b).



Quelle: NATIONAL STATISTICAL COORDINATION BOARD 1999

Abb. 1: Die Bevölkerungsdichte der NCR

und folgt einem linearen Wachstumsmuster entlang strategischer Ausfallstraßen (ORETA 1996, S. 154f.). Abbildung 1 zeigt die unterschiedliche Bevölkerungsverteilung innerhalb der Hauptstadtregion.

Mit einer (offiziellen) Gesamtbevölkerung⁷⁾ von 9,45 Mio. (Zensus 1995) leben 13,8% der philippinischen Gesamtbevölkerung in der Hauptstadtregion – bei insgesamt abflauernder Wachstumsrate eine Folge zunehmender Migration aus ruralen Periphereräumen. Die Bevölkerungszunahme gegenüber 1990 betrug 1,5 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 +3,5%, so schien sich in der folgenden Dekade (1980-1990: +2,9%) ein kontinuierlicher Rückgang abzuzeichnen, obwohl sich in diesem Zeitraum immer noch ein Bevölkerungswachstum von +34,1% auf 7,9 Mio. (1990) konstatieren ließ. Tabelle 3 zeigt das unterschiedliche Bevölkerungswachstum innerhalb der NCR seit dem Beginn offizieller philippinischer Statistik, das keineswegs durchgehenden Mustern folgt.

Unter der Annahme einer gleichbleibenden Entwicklung wird sich die junge Bevölkerung (Durchschnittsalter: 22,9 Jahre, Single-Anteil: 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 (-0,4% in San Juan), während die nördlichen (Caloocan City: +5,6%) und südöstlichen Randzonen (+6,4% in Las Pinas, +7,0% in Muntinlupa, +6,9% in Tagig) die dynamischsten Wachstumsmuster erkennen lassen. Abbildung 2 gibt einen Überblick über die regionale Bevölkerungsverteilung innerhalb Metro Manilas.

Trotz eines national überdurchschnittlichen Bildungsstandes (Alphabetenrate 1990: 99,1%) ist es um die Qualifikation potentieller Arbeitskräfte schlecht bestellt. Lediglich 12,3% der Erwerbsbevölkerung der NCR über 15 Jahre verfügt 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 (vgl. NATIONAL STATISTICS OFFICE 1997b, UNITED NATIONS 1992, S. 32f.).

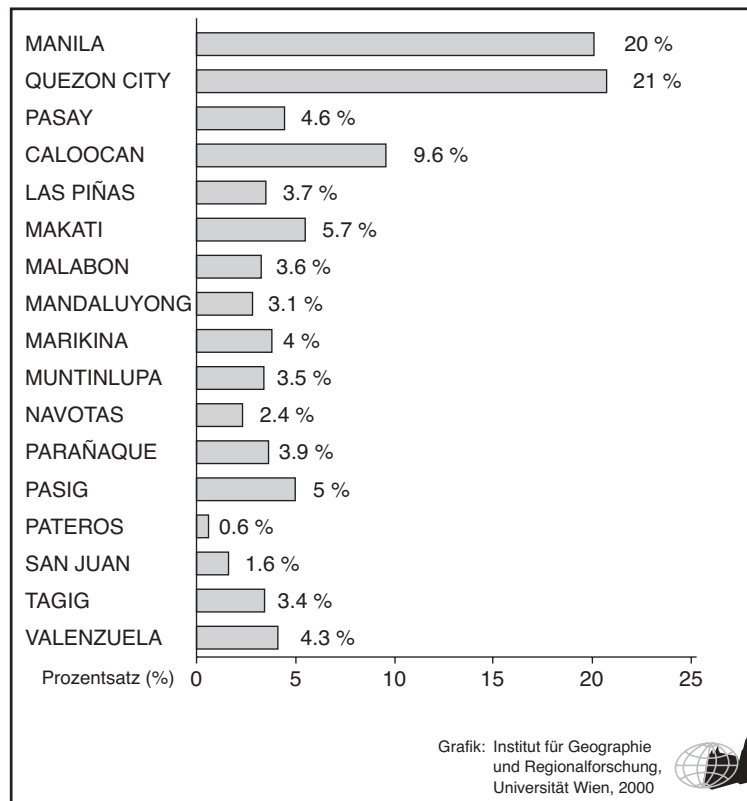
Die nationale Primacy der NCR ist ein Produkt historischer Bedingtheit und sozioökonomischer Maßnahmen, die Metro Manila zum dominanten Zentrum für Politik, Handel und Industrie gemacht haben. Das Pro-Kopf-Einkommen in Metro Manila liegt siebenmal höher als in den ärmsten Regionen des Staates (Mindanao):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

7) "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, S. 14) wird die Fragwürdigkeit nationaler statistischer Daten offen bekundet.

City/Municipality	1903 M arch 2	1918 Dec. 31	1939 Jan. 1	1948 Oct. 1	1960 Feb. 15	1970 May 6	1975 May 1	1980 May 1	1990 May 1	1995 Sept. 1
NATIONAL CAPITAL REGION	328.939	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	7.847	19.551	38.820	58.208	145.523	274.453	397.201	467.816	763.415	1.023.159
City of Makati	2.700	12.612	33.530	41.335	114.540	264.918	334.448	372.631	453.170	484.176
City of Mandaluyong	4.349	5.806	18.200	26.309	71.619	149.407	182.267	205.366	248.143	286.870
Manila	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	3.128	4.712	9.288	18.444	21.893	65.057	94.563	136.679	278.411	399.846
Pasay City	8.201	18.697	55.161	88.728	132.673	206.283	254.999	287.770	368.366	408.610
City of Pasig	11.278	16.767	27.541	35.407	62.130	156.492	209.915	268.570	397.679	471.075
Quezon City	-	-	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	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	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	8.183	9.323	13.468	16.740	41.473	98.456	150.605	212.363	340.227	437.165

Quelle: NATIONAL STATISTICAL COORDINATION BOARD 1999

Tab. 3: Das Bevölkerungswachstum der NCR (1903-1995)



Quelle: NATIONAL STATISTICAL COORDINATION BOARD 1999

Abb. 2: Die Bevölkerungsverteilung der NCR (1995)

4.2 Die NCR als Kind der 'Grünen Revolution'?

Die Landwirtschaft bildet nach wie vor das Rückgrat der philippinischen Wirtschaft und beschäftigte 1995 43% des nationalen Arbeitskräftepotentials (THE HONGKONG AND SHANGHAI BANKING C. L1996, S. 9) – trotz eines sinkenden Anteils am BIP von 33% (1965) auf 20% (1995). Die seit der spanischen Kolonialzeit urgierte Landreform wurde jedoch erst 1988 (Regierung AQUINO) in Angriff genommen, die bis 1998 eine Umverteilung von 10,3 Mio. ha von den Großgrundbesitzern auf die Bauern vorsah, was als exogener Faktor für Aspekte der suburbanen Landnutzung von eminenter Bedeutung ist (vgl. auch ALMEDA 1999, MARTIN 1999). Der Einsatz von schadstoffresistenten und ertragsintensiven Reissorten trug wesentlich zur Veränderung des sozioökonomischen Gefüges in den reisproduzierenden Staaten Südostasiens bei. Nicht von ungefähr befindet sich das renommierte 'International Rice Research Institute' (IRRI), das weltweit größte derartige Forschungszentrum, nur 60 km südlich von Manila.

Aktuelle empirische Studien zu Haushaltseinkommen und Migrationsverhalten (vgl. auch ESTUDILLO & OTSUKA 1999) belegen die steigende Schulbildung der bäuerlichen Jugend, die für rurale Betätigungsfelder zunehmend überqualifiziert ist; gleichzeitig ermöglicht der Einsatz synthetischer Reissorten andere, zeit- und arbeitskräftesparende Saatmethoden (Direct Seeding), die nur zu kurzen Spitzenzeiten arbeitsintensive Tätigkeiten erfordern, welche ihrerseits zu 80-90% von Wanderarbeitern erledigt werden (ESTUDILLO & OTSUKA 1999, S. 504ff.).

Die Transformation zum Nebenerwerbsarbeiter ist ein aktueller Trend angesichts sinkenden Arbeitskräftebedarfs; die Höhe des Haushaltseinkommens ruraler Haushalte im Umland von Metro Manila hängt zunehmend vom Bildungsstand der Kinder des Haushaltsvorstandes ab, die unterschiedlich intensiv nichtagrарische Tätigkeiten verrichten – die Chancen am urbanen Arbeitsmarkt sind geschlechtsunabhängig: "The structure of farm income might have shifted away from land dependent to labor dependent, including the greater dependence on high-quality labor endowed with human capital" (ebd., S. 507) – rurale Industrialisierung als Mittel gegen Migration in die NCR?

KELLYs Untersuchung (1999) ruraler Haushalte in Tanza (Provinz Cavite, Teil von Calabarzon (vgl. Kap. 4.6.3), belegt die Bedeutung der suburbanen Industrialisierung südöstlich der Hauptstadtregion: Die Cavite Export Processing Zone (CEPZ) ist seit 1986 zu einem Industriezentrum für Textil und Elektronik aufgestiegen, wo 1995 in 144 Fabriken über 38.000 Personen beschäftigt waren (KELLY 1999, S. 293). Die Attraktivität der Farmarbeit sinkt stetig: "There is greater cultural and economic capital to be gained from working in non-agricultural sectors" (ebd., S. 297).

Eine zusätzliche Facette der sozioökonomischen Transformation im Umfeld der NCR sind offene Fragen zu Agrarreform und Landbesitz: Die Besitzer von suburbanen Reisanbaugebieten zeigen höchstes Interesse, das Land entweder brach liegen zu lassen oder in profitable Wohn- und Industrieparks umzuwandeln, um nicht in die Mühlen der Agrarreform mit gewandelten Besitzverhältnissen zu geraten: "... the promotion of rural industries is one of the most effective means to alleviate rural poverty and pathological urban growth" (HAYAMI et al. 1998, S. 132). Die nachhaltige Schaffung eines ausgewogenen Verhältnisses zwischen agrарischen und industriellen Nutzungsformen scheint unter derartigen Voraussetzungen kaum umsetzbar und ist beschränkt auf theoretische Planungskonstrukte und farbenprächtige Prospekt-szenarien,

- solange landwirtschaftliche Nutzungsformen weder (sozial) attraktiv noch (finanziell) rentabel sind;
- solange angesichts der latenten nationalen Finanzkrise kein Infrastrukturausbau von alternativen Wachstumspolen außerhalb der NCR in Aussicht scheint.

4.3 Urbane Armut – ein Phänomen der Megastadt?

Armut auf den Philippinen ist kein spezifisch urbanes Phänomen, auch wenn die zunehmende Urbanisierung die Armut verstärkt aus den peripheren Räumen in die Städte verlagert (vgl. BERNER 1997). 49% aller Filipinos lebten 1990 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 – der Verstädterungsgrad der Philippinen reflektiert, im Gegensatz zu einer Vielzahl vergleichbarer Drittweltstaaten, keine kontinuierliche Dynamik in Wirtschaftswachstum und sozioökonomischem Wandel (vgl. BALISACAN 1994, S. 117; HADDAD et al. 1999).

Ungeachtet der Anwendung verschiedener Indikatorenbündel zur Armutserfassung blieb die Armut in den 1970er 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 1970er 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.

Ex-Präsident ESTRADA hat seinen Wahlkampf 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, S. 117); die Nachwirkungen haben jedoch 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 Nations⁸⁾ zufolge jedoch im südostasiatischen Raum sogar ein unterdurchschnittlich hohes Wachstum darstellt (PHILIPPINE DEVELOPMENT 1998, S. 15ff.). Die reichsten 10% der philippinischen Bevölkerung (1997)

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

Die 'National Anti-Poverty Commission' (NAPC), die auf Grundlage des Republic Act 8425 Sozialreform und Institutionalisierung der Armutsbekämpfung vorantreibt, versucht Ressourcenmobilisierung und logistische Optimierung (COUSART 1999, S. 79ff.). Ziel ist die Umsetzung der 'Social Reform Agenda' (SRA), die die Anzahl der Personen unter der Armutsgrenze bis zur Jahrtausendwende auf 30% reduzieren wollte – 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 1990er für straffrei erklärt und die Landreform vorangetrieben.

8) Vgl. 1998 Human Development Report of the United Nations Development Programme.

4.4 Life is live: Die Infrastruktur der NCR

Die Lebensbedingungen und Infrastruktureinrichtungen der städtischen Zentren haben sich, allen politisch motivierten Maßnahmenbündeln zum Trotz, bislang kaum gebessert und sind vielfach am Stand der frühen 1970er Jahre geblieben. Enorme Schuldenlast sowie dringende Maßnahmen in ländlichen Gebieten, die durch latente Naturkatastrophen (Vulkanausbrüche, Überflutungen, Taifune) vorrangiger Behandlung bedurften, haben effiziente Maßnahmen zur Infrastrukturverbesserung 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 der Gegenwart, wenig transparente und nicht auf Infrastrukturförderung ausgerichtete Haushaltsplanungen sowie die südostasiatische Wirtschaftskrise waren einer Adaptierung der städtischen Infrastruktur nicht förderlich.

Waren von 1979 bis 1983 durchschnittlich 5% des Bruttosozialprodukts aufgewendet worden, so fiel der Anteil bis Mitte der 1990er 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 den Telekommunikationssektor und den Straßenbau: Nahm in Indonesien und Thailand die Zahl der Straßen um über 50% zu, so verbuchten die Philippinen sogar eine Abnahme befahrbarer Straßen (FREHNER & MEYER 1999, S. 27ff.). Bis 1992 waren zehnstündige Stromausfälle genauso an der Tagesordnung wie mehrstündige Wartezeiten auf internationale Telefonverbindungen. Erst nach Ende der MARCOS-Diktatur stellten die Regierungen AQUINO und RAMOS die Weichen auf Privatisierung und Wettbewerb, privatisierten den monopolisierten Energie- und Telecombereich (die neue Handydichte in Teilen der NCR verblüfft), pushten damit das Wirtschaftswachstum auf 5,7% (1996) 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, S. 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.

4.4.1 Problemkreis Innerstädtischer Transport: Jeepney Jam und 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 Durchzugsstraßen, 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 & MEYER 1999, S. 31) – gilt als das Hauptproblem, das nicht zuletzt durch mangelnde staatliche Intervention und Steuerung (unbeschränkte Zulassung von Fahrzeugen, unkoordinierte Anlage von privaten Busterminals, korrupte Lizenzvergabe an Tricycle-Besitzer) verursacht ist (ORETA 1996, S. 162ff.). Der regelmäßige Zusammenbruch des urbanen Transportwesens ist einer nachhaltigen Attraktivierung für potentielle Investoren genauso hinderlich wie die massive Beeinträchtigung der Luftqualität der Gesundheit der Bevölkerung.

4.4.2 Wasser und Luft: Enjoy the view!

"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 1996).

Die Luftverschmutzung innerhalb der NCR übersteigt die zulässigen Grenzwerte der WHO um das Dreifache und reiht die Region unter die weltweit schwerst beeinträchtigten Gebiete in Sachen Luftqualität – 60% der Schadstoffbelastung gehen auf das Konto des städtischen Straßenverkehrs, 40% werden dem Industriebereich zugeschrieben (ORETA 1996, S. 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 1996).

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.



Foto 1: "Estero de San Miguel"

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 zur Zeit den Bedarf der Metropole nicht decken können: 3,46 Mio. l Wasser werden 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 derzeit nur vier Stunden täglich. Dennoch wird – ohne zusätzliche Wasserbezugsquellen – eine Versalzung der Grundwasserreserven genauso wenig zu verhindern sein wie ein allmähliches Austrocknen städtischer Brunnenanlagen (ASIAN DEVELOPMENT BANK 1996). Dadurch steigende Preise im Handel mit 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 & KIM HIN 1998, S. 24).

Etwa 30% der Hauptstadtbevölkerung verfügt über keinen Wasseranschluss, sondern ist auf mobile Wasserhändler angewiesen, die Wasser mit Trucks, Jeepneys oder Karren zustellen – 80% dieses Wassers entstammt 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.

4.5 Der städtische Wohnungsmarkt: Squatter und Slums

17% der Gesamtbevölkerung und annähernd 40% der städtischen Bevölkerung der Philippinen leben in Slums und semipermanenten Squatter Settlements: RAMOS (1996, S. 15f.) erwartet mittelfristig keine Entspannung des urbanen Wohnungsmarktes, sondern verstärkte Spannungsfelder in Fragen der Landnutzung im Umfeld der städtischen Kernbereiche. 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.

Für Metro Manila scheinen folgende Landnutzungskonflikte vorprogrammiert: Zunehmendes Squatting (auf teils staatlichem, teils privatem Besitz) in städtischen Kernbereichen (vgl. BERNER 1997), 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 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



Foto 2: Slums in Blumentritt

Zielpublikum – entgegen allen Intentionen vorwiegend Beamten und Universitätsangestellten zugute (ASIAN DEVELOPMENT BANK 1989, S. 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 derart für Wohnzwecke adaptiert werden (RAMOS 1996, S. 18f.).



Foto 3: Hinweistafel in Ermita

Die Frage des Landbesitzes ist nicht nur für potentielle Investoren und Land Developer 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 von 1,3 Mio. neuer Wohneinheiten vor, die 34% des gesamten Wohnungsbedarfs abdecken sollten. Das UDHP zwingt Landaufschließungsgesellschaften zur Bereitstellung von 20% der Projektkosten für Zwecke des sozialen Wohnbaus – ein Ansinnen, dem potentielle Investoren mit steuerlichen Tricks und gezielten Falsch-einstufungen begegnen, womit Mittelklassewohnraum in zentralen Stadtvierteln wie Makati und Quezon City oft mit unter 30% des tatsächlichen Marktwertes klassifiziert wird (BALISACAN 1994, S. 146).

4.6 Globalisierung und Internationalisierung als Faktoren der Stadtentwicklung?

Die NCR wurde, verglichen mit südostasiatischen Stadtregionen ähnlicher Bedeutung,⁹⁾ erst verspätet in internationale Wirtschaftszusammenhänge eingebunden: Eine Folge der politischen Turbulenzen der MARCOS-Ära, die die Restrukturierung globaler Handelsbeziehungen nur verzögert ermöglichten und erst unter Präsident RAMOS einen kurzfristigen Wirtschaftsboom zuließen – bis zur südostasiatischen Wirtschaftskrise, die Metro Manila, das ökonomische Zugpferd des Archipels, naturgemäß hauptbetrof. Massive Unterstützungsmaßnahmen zur urbanen Regionalentwicklung erfolgten vorrangig durch Japan (10 Mrd. US-\$), die Weltbank, die Asian Development Bank und die USA (ORETA 1996, S. 173f.), deren Sonderstatus für die Region als ehemalige Kolonialmacht auch nach der philippinischen Unabhängigkeit (1946) bestehen blieb.

4.6.1 Comeback der USA: A "Special Relationship"

Vor dem Hintergrund einer nach US-Vorbild konzipierten demokratischen Staatshierarchie¹⁰⁾ waren philippinische Handelslieferungen in die USA bis 1954 zollfrei und erst ab 1974 dem internationalen Tarifregime unterworfen. Die vereinbarte Einrichtung von US-Militärbasen auf philippinischem Territorium (Military Bases Agreement 1947) schuf mit der Clark Airbase und der Subic Bay Marine Base boomende Wirtschaftszentren in unmittelbarer Nachbarschaft von Metro Manila: Auch (und vor allem) nach der Beendigung des Vertrags 1992, der den Abzug von Zigtausenden (kaufkräftigen) US-Marines bewirkte¹¹⁾ und den Verlust von 70.000 Arbeitsplätzen nach sich zog (NEHER 1999, S. 74), ist die traditionelle vielschichtige Abhängigkeit von der ehemaligen Kolonialmacht offenkundig, die durch die (indirekte) Unterstützung der MARCOS-Protégées die Regionalentwicklung der NCR entscheidend mitgestaltete.

Parallel zum US-Truppenabzug wurden US-Entwicklungshilfegelder gekappt und die diplomatische US-Präsenz derart reduziert, dass der philippinische Senat im Mai 1999 das "Visiting Forces Agreement" (VFA)¹²⁾ verabschiedete – ein Versuch, in Zeiten ökonomischer Rezession und politischer Labilität die Gunst der Supermacht zurückzuholen. Die national angestrebte 'Asiatisierung' und Abschottung von kolonialen Strukturen scheint derzeit gescheitert, auch wenn Japan im vergangenen Jahrzehnt die Rolle des Hauptinvestors übernommen hat.

9) Vgl. FRIEDMAN 1997, HUSA & WOHLISCHLÄGL 1999, LO & YEUNG 1996, SPREITZHOFFER & HEINTEL 2000.

10) Präsident, Kongress und Gerichtshof haben auf den Philippinen de iure die gleichen Rechte und Pflichten wie ihre US-Pendants.

11) Der endgültige Entschluss zum Truppenabzug wurde durch den Ausbruch des Vulkans Pinatubo (Juli 1991) unterstützt, der die Clark Airbase weitgehend zerstörte. Für die Subic Bay wurde ein zehnjähriger Pachtvertrag unterzeichnet, der den Philippinen Einnahmen von jährlich 203 Mio. US-\$ garantiert (CIBULKA 1999, S. 120).

12) Das VFA wird vielfach als Hintertür für die USA gesehen, ihre Militärpräsenz auf den Philippinen wieder auszubauen (vgl. Südostasien 1-2/99, S. 93).

4.6.2 Lahme Tiger: Die Asiatisierung der Stadtökonomie

Direkte Auslandsinvestitionen kulminierten 1994 mit 2,3 Mrd. US-\$, wovon 75% des Investitionsvolumens (süd)ostasiatischen Regionsnachbarstaaten zugeschrieben werden muss. Der Güterexport verdoppelte sich von 1992-1996, was vor allem auf das Konto der Elektronik- und Textilbranche ging (KELLY 1999, S. 287). Die verstärkte Konzentration auf ökonomische und regionalpolitische Kooperation mit ASEAN-Staaten ist unverkennbar. Tabelle 4 veranschaulicht die wachsende Bedeutung der ostasiatischen Tigerstaaten für die Investitionslandschaft der Philippinen, deren US-Abhängigkeit sich allmählich als rückläufig erweist.

Die USA und Japan sind die bedeutendsten Handelspartner der Philippinen: 1995 gingen 51% aller Exporte (davon 42% aus den Bereichen Elektronik und Telekommunikation, Tendenz steigend; 18% aus dem Textilbereich, Tendenz fallend) in die beiden 'Global Players', die auch 41% sämtlicher Importe in den Archipelstaat abwickeln (THE HONGKONG AND SHANGHAI BANKING C. L. 1996, S. 13ff.).

Die '4 Ds' (Dezentralisierung, Deregulierung, Demokratisierung und Devolution)¹³⁾ sorgten 1992 erstmals für ein positives Wirtschaftsklima, das allerdings neben der NCR nur den nördlich (Zone III = Central Luzon) und südlich davon angrenzenden Regionen (Zone IV = Southern Tagalog) zugutekam. Die Investitionsflüsse sind selbst innerhalb der wenigen profitierenden Regionen ungleichgewichtig verteilt.

	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

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

Tab. 4: Ausländische Direktinvestitionen in die Philippinen 1986-1996 (in Mio. US-\$)

13) Zit. nach Philippine Daily Inquirer, 1.7.1995.

4.6.3 Calabarzon: Suburbaner Boom

Calabarzon¹⁴⁾ (vgl. Abb. 3), 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 neugeschaffener 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 & ROBINSON 1995).

1996 waren fünf der sechs genehmigten Industrieparks in Calabarzon lokalisiert (KELLY 1999, S. 301): Der Focus auf Calabarzon erhöhte den Infrastrukturbedarf und bewirkte 1991 die Schaffung des 'Calabarzon Project', das – von der Japanese International Planning Agency (JICA) organisiert – einen Investitions-Finanzierungsplan von über 3 Mrd. US-\$ bis 2010 ausarbeitete. Hauptziel des Projektes ist "... to sustain high levels of growth on the balance between agriculture and industry by promoting their complementary linkages, improving the industrial structure and inducing related service activities" (JICA 1991, S. 4f.). Der neue Ansatz, auf bedingungslose Industrialisierung im suburbanen Umland 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, S. 50). Tabelle 5 zeigt die steigende Attraktivität der Umlandregionen der NCR, deren Arbeitsplatzangebot sich zunehmend dynamischer als in der Kernregion NCR selbst erweist.

	Philippinen	Central Luzon		Southern Tagalog		NCR	
	(gesamt)	(Region III)		(Region IV)			
	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, S. 290)

Tab. 5: Veränderung des Arbeitsplatzangebots in urbanen Verdichtungsräumen (1986-1995)

14) Calabarzon ist ein Akronym für die 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 & KIM HIN 1998, S. 254).

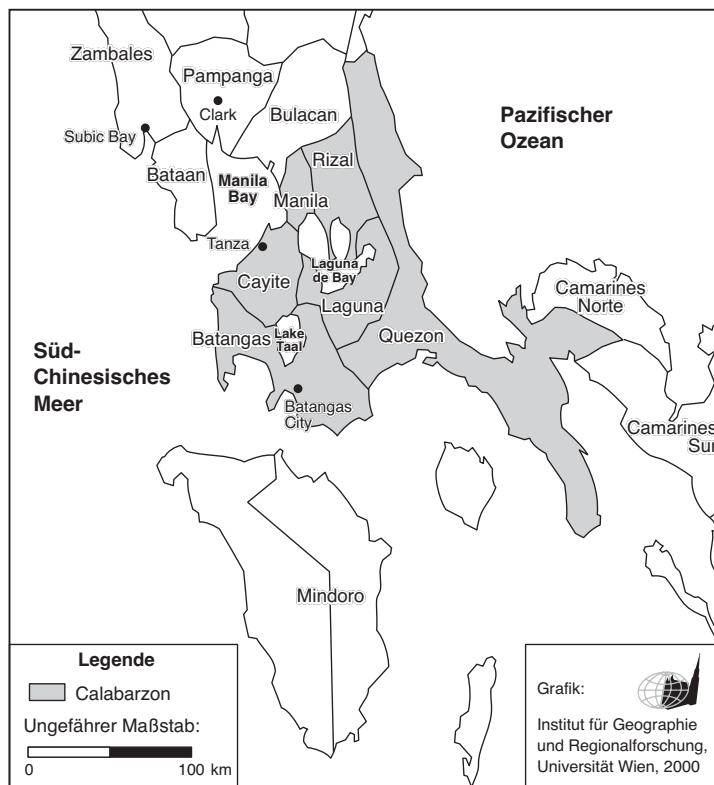


Abb. 3: Calabarzon

5. NCR 2000: Ziele, Strategien und Träume

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.¹⁵⁾ Die Metropolitan Development Authority (MMDA)¹⁶⁾, die Entwicklungspläne lokaler Institutionen und NGOs koordiniert, regelt mit Rahmenplänen die physische Stadtentwicklung und ist verantwortlich für die Koordination und Umsetzung der sogenannten "metro-

15) Für eine detaillierte Diskussion der Rahmenziele des NCR Regional Development Plan (1993-1998) vgl. auch ORETA 1996, S. 169-173.

16) Metro-Manila wird von der Metropolitan Manila Development Authority (MMDA) verwaltet, deren Exekutivorgan das Metro Manila Council ist, das sich aus den jeweiligen Bürgermeistern unter der Oberhoheit eines höherrangigen Funktionärsremiums zusammensetzt (NATIONAL STATISTICS OFFICE 1996, S. 1).

services": Explizites Ziel ist die Verbesserung der urbanen Lebensqualität in der Hauptstadtregion, die durch Stadterneuerungskonzepte und interregionale Entwicklungsmaßnahmen erfolgen soll¹⁷⁾ (PHILIPPINE DEVELOPMENT 3-4/1998, S. 12f.).

Fehlende Kooperation, mangelnde Finanzierbarkeit und unkontrollierbare Landnahmen gestalten stadtplanerische Ambitionen vielfach obsolet und machen Raumordnungskonzepte oftmals zu theoretischen Bestandsaufnahmen – planerisch erfolgreich umgesetzt wurde die Ausweisung der Sonderentwicklungszonen Clark (früherer US-Luftwaffenstützpunkt), Subic (frühere US-Marinebasis), Calabarzon und Marilaque¹⁸⁾, die verstärkte überregionale Kooperation erforderlich machen und langfristige Konzepte bedingen: "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 newly industrialized country" (ORETA 1996, S. 158).

(Metro) Manila war stets das Schlüsselzentrum für spanische wie US-amerikanische Kolonialherren, 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, S. 65). Aufflammende ethnische und religiöse Konflikte (in Mindanao) und die gegenwärtige politische Labilität des Archipelstaates machen 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. Die politische Parole ESTRADAS zur Bekämpfung der Armut war jedenfalls kaum mehr als visionäre Wahlrhetorik. Der avisierte Aufstieg der NCR in den Rang einer 'Newly industrializing region' wirkt entfernter denn je.

6. Literaturverzeichnis

- ALMEDA MARTIN A.L. (1999), Philippine Land Reform Cycles: Perpetuating U.S. Colonial Policy. In: Philippine Studies, 47, S. 181-205. Second Quarter, Ateneo de Manila Univ. Press.
- ASIAN DEVELOPMENT BANK (1989), Philippines: Urban Sector Profile. Manila.
- ASIAN DEVELOPMENT BANK (1997), 1996 Annual Report. Manila.

17) Titel der aktuellen Planungskonzeption: "Toward a humane, world-class metropolis: Physical development plan for Metropolitan Manila, 1996-2016".

18) 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, S. 158).

- 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*, 12, 1, Asian Development Bank, S. 117-152.
- BATTISTELLA G. (1999), Philippine Migration Policy: Dilemmas of a Crises. In: *SOJOURN*, Vol. 14, No. 1, Hrsg.: Institute of Southeast Studies Singapore, S. 229-248.
- BERNER E. (1997), Armutsbekämpfung und die Bekämpfung der Ärmsten: Landtransfer-Programme in philippinischen Städten. In: *Int. Asienforum*, 28/2-3, S. 211-228.
- BRONGER D., ENGELBRECHT K. (1997), Metro Manila als Primatstadt im Lichte der Entwicklungstheorie. In: *Geogr. u. Schule*, 110, Dez. 1997, S. 39-45.
- CALIMOSO G.A. (1999), Manila one of the most polluted cities – ADB. Website der Asian Development Bank (ADB).
- CARINO B.V. (1996), The Spatial Effects of Economic and Social Policies. In: *Philippine Planning Journ.*, XXVII, 2, April, S. 1-12. Univ. of the Philippines, School of Urban and Regional Planning.
- CENTER FOR INFORMATION AND DEVELOPMENT STUDIES (1995), Economic, Social, and Ecological Implications of Industrial Relocations Participating Countries: Cambodia, Hong Kong, Indonesia, Lao, Malaysia, Philippines, Singapore, South Korea, Thailand, Vietnam. Jakarta, CIDES.
- CENTER FOR RESEARCH AND COMMUNICATION (1992), Philippine Informal Housing Sector: A Look on Metro Manila. Metro Manila, Pasig.
- CIBULKA F. (1999), The Philippine Foreign Policy of the Ramos Administration: The Quest for Security of a Weak State. In: *Asian Journ. 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*, 20, 1, S. 79-93. Nagoya, United Nations Centre for Regional Development (Hrsg.).
- CUERVO J.C., 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., KIM HIN D.H.O. (1998), Facing Manila's Water Crisis. In: *Philippine Development*, 11-12/98, S. 21-25.
- EIU (The Economist Intelligence Unit) (1999), Philippines. EIU Country Profile 1999-2000.
- ESTUDILLO J.P., 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*, 47, 3, S. 499-523. The Univ. of Chicago Press.
- FREHNER W., MEYER W. (1999), Die politische Situation der Philippinen nach dem Wahljahr 1998. In: *KAS-Auslandsinformationen*, 4, S. 23-42. Hrsg.: Konrad-Adenauer-Stiftung.
- FRIEDMAN J. (1997), World City Futures. The Role of Urban and Regional Policies in the Asia-Pacific Region (= Occasional Paper, 56). Hongkong, Hongkong Inst. of Asia-Pacific Studies (The Chinese Univ. of Hongkong).
- HADDAD L., RUEL M.T., GARRETT J. (1999), Are Urban Poverty and Undernutrition Growing? Some Newly Assembled Evidence. In: *World Development*, 27/11, S. 1891-1904.
- HAYAMI Y., KIKUCHI I.M., MARCIANO E.B. (1998), Structure of rural-based Industrialization: Metal Crafts Manufacturing on the outskirts of greater Manila, the Philippines. In: *The Developing Economies*, XXXVI, 2, S. 132-154.
- HEDMAN E. (1999), Mapping the Movement: NAMFREL in six Philippine cities. In: *South East Asia Research*, 7/2, S. 189-214.
- HEINTEL M., SPREITZHOFFER G. (1999), Migration und Stadtentwicklung; Agglomerationsbildung und ländliche Neuordnung in Java. In: *Mitt. d. Österr. Geogr. Ges.*, 141, S. 155-186.

- HUSA K., WOHLISCHLÄGL H. (Hrsg.) (1999), Megastädte der Dritten Welt im Globalisierungsprozeß (= Abh. z. Geogr. u. Regionalforschung, 6). Wien, Inst. f. Geogr. u. Regionalforsch. 467 S.
- JAYASURIYA S.K. (1987), The Politics of Economic Policy in the Philippines during the Marcos Era. In: ROBINSON R. et al. (Hrsg.) (1987), Southeast Asia in the 1980s: The Politics of Economic Crisis. Sydney, Allen & Unwin.
- JICA (Japanese International Cooperation Agency) (1991), The master plan study on the Project Calabarzon, Final Report. Manila, Jica/Department of Trade and Industry.
- KELLY P.F. (1999), Everyday Urbanization: The Social Dynamics of Development in Manila's Extended Metropolitan Region. In: Int. Journ. of Urban and Regional Research, 23, 2, S. 283-303.
- LAQUIAN A. (1966), The City in Nation Building. Manila, School of Public Administration, Univ. of the Philippines.
- LO F., YEUNG Y. (1996), Global restructuring and emerging urban corridors in Pacific Asia. In: LO F., YEUNG Y. (Hrsg.), Emerging world cities in Pacific Asia, S. 17-47. Tokyo–New York–Paris, United Nations Univ. Press.
- 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. London, Bell.
- MCGEE T.G., 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.
- NATIONAL STATISTICAL COORDINATION BOARD (1999), Philippine Statistical Yearbook. Manila, Republika ng Pilipinas.
- NATIONAL STATISTICS OFFICE (Hrsg.) (1996), NCR Profile, National Capital Region, Manila.
- NATIONAL STATISTICS OFFICE (Hrsg.) (1997a), 1997 Philippine Yearbook. Manila.
- NATIONAL STATISTICS OFFICE (Hrsg.) (1997b), 1995 Census Population: Report No. 2-63M. Socio-Economic and Demogr. Characteristics (National Capital Region). Manila.
- NEHER C.D. (1998), Southeast Asia in the New International Era. 3rd ed. Boulder, Westview.
- ORETA P.I. (1996), City Study of Manila. In: STUBBS J., CLARKE G. (Hrsg.), Megacity Management in the Asian and Pacific Region. Policy Issues and Innovative Approaches. Volume II: City and Country Case Studies, S. 153-175. Manila, The Asian Development Bank.
- PERNIA E. (1976), Urbanization in the Philippines: historical and comparative perspectives (= Papers of the East-West Population Inst., 40). Hawaii, East-West Population Institute.
- PERNIA E., PADERANGA C.W., HERMOSO V.P. (Hrsg.) (1983), The spatial and urban dimensions of development in the Philippines. Manila, Philippine Inst. for Development Studies.
- PHILIPPINE DEVELOPMENT (3-4/1998), Metropolitan Manila. Planning for a human, livable and world class metropolis, S. 11-13.
- PHILIPPINE DEVELOPMENT (11-12/1998), Estrada Government faces serious Challenges, S. 14-20.
- PROVINCE OF CAVITE (1990), Cavite provincial development plan. Cavite, Trece Martires City, Provincial Planning and Development Office.
- RAMOS N.R. (1996), Urban Land Development Trends in the Philippines. In: Philippine Planning Journ., XXVII, 2, April, S. 13-26. Univ. of the Philippines, School of Urban and Regional Planning.
- 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: LO F., YEUNG Y. (Hrsg.), *Emerging world cities in Pacific Asia*, S. 268-285. Tokyo–New York–Paris, United Nations Univ. Press.
- SPREITZHOFFER G., HEINTEL M. (2000), *Metro-Jakarta: Zwischen Nasi und Nike. Suhartos 'Neue Ordnung' als Motor der Regionalentwicklung in Westjava?* Frankfurt–Bern–New York, Peter Lang.
- STOREY D. (1998), *Housing the Urban Poor in Metro Manila*. In: *Philippine Studies*, 46, S. 267-292. Third Quarter, Ateneo de Manila University Press.
- Südostasien aktuell (Institut für Asienkunde, Hrsg.) (1999), Jg. 15, Nr. 1-2.
- THE HONGKONG AND SHANGHAI BANKING CORPORATION LIMITED (HSBC) (1996), *Business Profile Series Philippines, Third Quarter, Hongkong*.
- UNITED NATIONS (1992), *Migration and Urbanization: Interrelationships with Socio-economic Development and Evolving Policy Issues*. Report of the Pre-conference Seminar held at Seoul, Republic of Korea, 21-25 January 1992 (= *Asian Population Studies Series*, 114). New York.
- VAN NAERSSSEN T., LIGTHART M., ZAPANTA F.N. (1996), *Managing Metropolitan Manila*. In: RÜLAND J. (Hrsg.), *The Dynamics of Metropolitan Management in Southeast Asia*, S. 168-206. Singapore, Inst. of Southeast Asian Studies.