



24.04.2015

## Manila muss Infrastruktur verbessern

### Privatwirtschaft soll als wichtiger Motor für Erneuerung fungieren / Viele Pläne, wenig Umsetzung / Von Jürgen Maurer

Taipei (gtai) - In den Philippinen ist Metro-Manila das wirtschaftliche, politische und kulturelle Zentrum. Daher zieht die Stadt immer mehr Menschen an. Allgemein soll die Verstärkung des Archipels bis 2030 stark zunehmen. Ein erheblicher Teil wird den Großraum Manila bevölkern, was die Stadtentwicklung vor Herausforderungen stellt. Bislang wurden diese kaum bewältigt. Stärkere private Einbeziehung unter anderem über Public-Private-Partnership-Projekte soll Probleme lösen helfen. (Internetadressen)

In den Philippinen übertrumpft die Megacity Manila alle anderen städtischen Ballungsgebiete. Laut einem Weltbank-Bericht über "East Asia's Changing Urban Landscape" lebten 2010 etwa 23 Mio. Einwohner des Archipels in städtischen Gebieten. Davon dürften allein über die Hälfte in Metro-Manila, auch National Capital Region (NCR) genannt, zu finden sein. Wie viele Menschen dort genau leben, weiß jedoch niemand, da es keine Meldepflicht gibt und eine beträchtliche Zahl von Menschen in informellen Siedlungen (squatter camps) untergebracht ist.

Die UN (Vereinte Nationen) erwartet, dass die Zahl der Philippiner, die in städtischen Gebieten wohnt, bis 2030 auf über 56% und bis 2050 auf über 65% steigen wird. Metro-Manila besteht aus 17 Verwaltungseinheiten. Neben der Hauptstadt des Landes, City of Manila, gehören dazu 15 weitere Städte sowie eine Gemeinde. Diese umfassen ein Gebiet von 638 Quadratkilometern.

#### Basisdaten Metro-Manila

Indikator		Jahr	2025
Einwohner (Mio.)	11,9	2010	30,0
Fläche (qkm)	619,54	2015	619,54
BIP/Kopf (US\$)	13.411	2011	n.v.
Bevölkerungsdichte (Einwohner/qkm)	19.137	2010	n.v.
Länge des ÖPNV (km/qkm)*	0,08	n.v.	n.v.
Abfall pro Einwohner (kg/Einwohner/Jahr)	261,68	2011	n.v.
Wasserverbrauch pro Kopf (Liter/Person/Tag)	n.v.	n.v.	267

Anmerkungen: \*) nur Rapid Transit Systems; Busse, Eisenbahn nicht verfügbar

Quelle: Metro Manila Development Authority (MMDA)

#### Übergreifende Stadtplanung schwierig

Seit 2012 ist der "Metro Manila Greenprint 2030" in der Planung, für den die Metro Manila Development Authority (MMDA) verantwortlich zeichnet. Sie ist die zuständige Planungs- und Entwicklungsbehörde, die 1996 per Gesetz ins Leben gerufen wurde. Direkt dem Präsidenten

unterstellt, wird der Vorsitzende der MMDA vom Präsidenten ernannt und hat den Rang eines Kabinettsmitglieds.

Dennoch ist die Durchsetzungsfähigkeit der MMDA nicht besonders ausgeprägt. Die starke Dezentralisierung mit 17 Gebietskörperschaften, die über hohe Autonomie verfügen, setzt der MMDA, wie auch schon deren Vorgängerorganisation Metropolitan Manila Authority, Grenzen. Umfassende Planung und tatkräftige Umsetzung waren daher bislang kaum zu finden. Dabei mangelt es nicht an Initiativen. Seit den 1970er Jahren gab es bereits mehr als zehn Masterpläne zur Entwicklung Manilas.

### **Öffentlicher Nahverkehr unterentwickelt**

So ist bis heute nur ein rudimentäres öffentliches Verkehrswesen mit wenig koordiniertem Transportnetz vorhanden. Es existieren drei Hochbahnlinien der Manila Light Rail Transit (Nord-Süd-Achse, Ost-West-Achse und eine Ringlinie) mit insgesamt nur 48 km Schienennetz. Bislang wird der Großteil des Personenverkehrs durch eine Vielzahl von Bus- und Kleinbusgesellschaften, Jeepneys und Tricycles (Mopeds mit Beiwagen) organisiert. Integrierte Transportzentren sind noch nicht vorhanden.

Das Straßensystem ist trotz relativ geringen privaten Fahrzeugbestands gegenwärtig schon überlastet. Doch stiegen die Verkaufsraten für Pkw in den letzten Jahren mit rasanter Geschwindigkeit. Abhilfe wird teilweise durch Hochstraßen geschaffen, die auf Maut-Basis funktionieren. Wegen der Gebührenpflicht werden sie jedoch nur unterdurchschnittlich genutzt.

Ein hohes und weiter wachsendes Verkehrsaufkommen, hohe Dichte von innerstädtischen Kleingewerben und größeren Industrieanlagen um die NCR herum sowie nicht zuletzt viele Bauvorhaben führen dazu, dass Manila mit hoher Luftverschmutzung zu kämpfen hat. Unter den gegenwärtigen Bedingungen soll der Ausstoß von Treibhausgasen zwischen 2012 und 2030 um 1 Mio. t auf 5,7 Mio. t steigen, schätzt die Japan International Cooperation Agency.

Als Mittel gegen die Luftverschmutzung soll das öffentliche Schienentransportsystem verbessert werden. Zudem ist für die nächsten Jahre geplant, den hohen Bestand an alten Bussen und Jeepneys in Manila teilweise durch E-Jeepneys und E-Trikes sowie mehr gasbetriebene Busse und Taxis zu ersetzen. Allerdings wird dies nicht schnell zu messbaren Verbesserungen führen, da die Zahl der registrierten Fahrzeuge insgesamt zunehmen dürfte.

### **Investitionen in bessere Wasserinfrastruktur notwendig**

Als weitere Problemgebiete der Mega-City Manila sind sauberes Wasser und die Entsorgung und Reinigung von Abwasser zu nennen. Die Wasserversorgung Metro-Manilas ist zu über 90% auf den Angat-Damm angewiesen, der 1967 fertiggestellt wurde und heute renovierungsbedürftig ist. Um die Wasserversorgung des expandierenden Ballungsraums zu sichern, sieht die Metropolitan Waterworks and Sewage System (MWSS) den Bau neuer Dämme vor.

Der Ausbau der Wasserdistribution sowie der Reinigung und Entsorgung von Abwasser liegt in den Händen zweier privater Wasserunternehmen, Maynilad Water Services und Manila Water, die jeweils für das westliche und das östliche Konzessionsgebiet der NCR zuständig sind. Diese investieren in den Ausbau des Kanalisationssystems und in Kläranlagen. Nach Plänen der MWSS sollen bis 2030 alle Abwässer gesammelt und gereinigt werden.

Zudem investieren die beiden Wasserunternehmen kontinuierlich in die Erneuerung ihrer Distributionssysteme, um die hohen Wasserverluste und damit Einnahmehausfälle zu senken. Nach Zahlen der Asian Development Bank beläuft sich der Wasserverlust in den Philippinen

durchschnittlich auf circa 50%. Dies beeinflusst auch die Tarife, die zu den höchsten in Südostasien gehören.

Lange vernachlässigt wurde in Manila der Schutz vor Überschwemmungen, obwohl diese aufgrund der Lage im Taifun-Gürtel ein regelmäßig wiederkehrendes Ereignisse darstellen. Daher hat das Department of Public Works and Highways 2012 einen Plan vorgestellt, wie bis zum Jahr 2035 ein effektiver und umfassender Hochwasserschutz erreicht werden soll. Für diese Maßnahmen sind Ausgaben von mindestens 352 Mrd. Philippinischen Peso (philPeso; knapp 7 Mrd. Euro; Januar 2015: 1 EUR = 50,323 philPeso) vorgesehen.

### **PPP-Projekte als Lösung für Elektrizitätsengpässe**

Die Verbesserung der Stromversorgung steht für Metro-Manila ebenfalls auf der Agenda. Denn die Elektrizitätserzeugung kann mit dem Verbrauch nicht Schritt halten. Als wichtigster Stromversorger des Ballungsraums ist Meralco (Manila Electric Co.) aktiv, welcher von Elektrizitätskraftwerken Strom einkauft und verteilt. Das Unternehmen, das früher selbst als Produzent tätig war, will wieder in die lukrative Stromerzeugung einsteigen. Presseberichten zufolge soll Meralco planen, in den nächsten Jahren Kohle- und Gaskraftwerke mit einer Kapazität von zusammen 2.700 MW zur Versorgung der Hauptinsel Luzon zu bauen.

Eine Reihe von Unternehmen engagieren sich bereits im Ausbau der Stromproduktion auf Luzon, wo sich etwa 75% des Elektrizitätsbedarfs konzentrieren. Um mit dem erwarteten Verbrauchsanstieg mitzuhalten, müssen laut Department of Energy (DoE) bis 2030 rund 10.000 MW an zusätzlich installierter Kapazität auf der Hauptinsel entstehen. Zudem sollen energieeffiziente Maßnahmen umgesetzt und 2030 gegenüber 2013 etwa 10% weniger Energie verbraucht werden, so das DoE Ziel.

Viele der Probleme sind seit langem bekannt, wurden jedoch bisher nicht angegangen. Als Treiber ist daher die gegenwärtige Zentralregierung, insbesondere das Department of Public Works and Highways, aktiver geworden. Dazu greift der Staat auf Public-Private-Partnership-Modelle zurück, um Kapital und Know-how des Privatsektors einzubeziehen.

Im Verkehrsbereich beispielsweise sind konkret die Modernisierung und Erweiterung von Bahn- und Straßeninfrastruktur sowie zwei Transporthubs für Metro-Manila in der Planung. Ausschreibungen sind teilweise schon erfolgt oder in absehbarer Zeit zu erwarten. Das neueste Projekt betrifft den Bau einer hauptsächlich unterirdischen Metro-Verbindung, die Bonifacio Global City, die den Makati Central Business District und die SM Mall of Asia besser zugänglich machen soll.

Bezüglich der Wasserversorgung des Ballungsraums sind ebenfalls einige Projekte in der Ausschreibungsphase; wie der Bau zweier Staudämme oder auch die Erneuerung der Wasserverteilernetze. Im Strombereich, der in den Philippinen zum großen Teil bereits privatisiert ist, stehen Aktivitäten privater Investoren als Independent Power Producer im Vordergrund.

### **Ausgewählte Projekte**

Projektbezeichnung	Investitionssumme	Projektstand	Anmerkung
New Centennial Water Source Project	18 Mrd. philPeso	Ausschreibung erfolgt durch MWSS	Bau zweier Staudämme als zusätzliche Wasserversorgung für Metro-Manila

Metro-Linie	375 Mrd. philPeso	Ausschreibung für 1. Halbjahr 2015 angekündigt	Erste überwiegend unterirdische Verkehrsverbindung
-------------	-------------------	--	---

Quellen: Public Private Partnership Center; Metropolitan Waterworks and Sewerage System

### **Potenzial für deutsches Engagement**

Da die deutsche Industrie bei vielen dieser Herausforderungen, wie Verkehr, Wasser- und Energieversorgung sowie Abfallwirtschaft, Lösungsansätze in Form von Beratungsdienstleistungen und maßgeschneiderten Technologien bieten kann, wäre sie ein guter Partner für die Weiterentwicklung der Mega-City. Allerdings ist gerade bei der Kooperation mit öffentlichen Auftraggebern besondere Vorsicht angebracht, weil die Praxis zeigt, dass laufende Projekte in Frage gestellt oder ganz storniert werden können.

Bei der Kooperation mit großen Privatkonzernen, die die philippinische Wirtschaft dominieren, wird hingegen von guten Erfahrungen berichtet. Da bei den Großprojekten sowieso kaum deutsche Unternehmen als Generalunternehmer auftauchen, könnten sie sich über Beratung oder über Produktlieferung involvieren. Deutsches Know-how und deutsche Erzeugnisse genießen in den Philippinen einen guten Ruf. Dem steht jedoch ein ausgeprägtes Preisbewusstsein gegenüber.

### **Internetadressen**

Metropolitan Manila Development Authority

(Stadtplanungs- und Entwicklungsbehörde für Metro Manila)

Internet: <http://www.mmda.gov.ph>

Public-Private Partnership Center

(Ausschreibungsbehörde)

Internet: <http://ppp.gov.ph>

Department of Public Works and Highways

Verkehrsministerium

Internet: <http://www.dpwh.gov.ph>

Department of Energy

(Energieministerium)

Internet: <http://www.doe.gov.ph>

Metropolitan Waterworks and Sewerage System

(Wasserbehörde für Metro Manila)

Internet: <http://www.mwss.gov.ph>

Maynilad Water Services

(Wasserversorgungsunternehmen)

Internet:  <http://www.mayniladwater.com.ph>

Manila Water

(Wasserversorgungsunternehmen)

Internet:  <http://www.manilawater.com>)

(M.J.)


### Dieser Artikel ist relevant für:

Philippinen

Transport und Verkehr, allgemein, Strom-, Energieerzeugung, allgemein, Straßen-, Brücken- und Tunnelbau, Infrastruktur, Wasserversorgung, -gewinnung, Bewässerung, Abwasserentsorgung

#### KONTAKT

**Helmut Kahlert**

 0228/24993-209

 **Ihre Frage an uns**

[http:// www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=1224870.html](http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=1224870.html)

Datum: 28.04.2015

© 2015 Germany Trade & Invest

Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.