

Baufällige Brücken und verrottende Straßen- und Eisenbahnnetze sind Anzeichen für den fortschreitenden Zerfall der US-Infrastruktur.

LUFTPOST

**Friedenspolitische Mitteilungen aus der
US-Militärregion Kaiserslautern/Ramstein
LP 207/10 – 27.10.10**

Für die Erneuerung der zerbröckelnden Infrastruktur der USA müssten 2,2 Billionen Dollar aufgewendet werden

Von Rupert Cornwell

THE INDEPENDENT, 17.10.10

(<http://www.independent.co.uk/opinion/commentators/rupert-cornwell/rupert-cornwell-crumbling-america-has-a-22-trillion-repair-bill-2108955.html>)

Aus den USA: Die USA müssen dringend ihre Straßen, Eisenbahnen und Flughäfen reparieren, aber die Rezession und der zu erwartende Rechtsruck gefährden die notwendigen Infrastruktur-Projekte.

Zunächst möchte ich auf zwei Eisenbahntunnel eingehen. Bei dem einen, dem 35 Meilen (57 km) langen Tunnel durch den St. Gotthard in der Schweiz, fand am Freitag unter großem nationalem Jubel der Durchstich statt, und nach seiner Eröffnung im Jahr 2017 wird er der längste Eisenbahntunnel der Welt sein. Er wird insgesamt 10 Milliarden Dollar (6,2 Milliarden £ oder derzeit 7,17 Milliarden Euro) kosten, das sind 1.300 Dollar an Steuern für jeden Bürger im Land William Tells. Er wird nicht nur für die Schweiz riesige Vorteile bringen, sondern auch für den Fracht- und Personenverkehr in Europa, der von Norden nach Süden erfolgt.

Der andere Eisenbahntunnel ist – oder besser war – in New Jersey geplant und sollte den Garten-Staat mit Manhattan verbinden, den beschwerlichen Zugang nach New York City verbessern und langfristig große wirtschaftliche Vorteile bringen. Das Projekt, das seit 20 Jahren in der Planung ist, hätte 9 Milliarden Dollar kosten sollen, das wären rund 1.000 Dollar für jeden Einwohner eines der reichsten Staaten der USA gewesen.

Leider wird es nicht dazu kommen. Vor ein paar Tagen gab Chris Christie, der Gouverneur von New Jersey, bekannt, dass sich sein Staat aus dem Projekt zurückziehen und den Tunnelbau aufgeben wird, obwohl für die Grabungsarbeiten bereits 500 Millionen Dollar ausgegeben wurden. Die Kosten seien einfach zu hoch, erklärte er. New Jersey müsse angesichts leerer Kassen sein verbliebenes Geld für wichtigere Dinge ausgeben. Das ist bezeichnend für die unbemerkt heraufziehende Krise, die durch den fortschreitenden Zerfall der öffentlichen Infrastruktur der USA entstanden ist.

Dieser Zerfall (der Infrastruktur) wird überall sichtbar – in den Schlaglöchern auf den Interstate-Autobahnen, in den schmutzigen Eisenbahnzügen, in den verstopften Flughäfen und in einem überlasteten Flugsicherungssystem, welches das Fliegen in den USA so abenteuerlich wie in einem Land der Dritten Welt hat werden lassen. Wenn Sie in den USA eine Brücke überqueren, sollten Sie den Atem anhalten, denn eine bereits im Jahr 2005 veröffentlichte Studie hat ergeben, dass ein Viertel aller Brücken strukturelle Mängel aufwies und reparaturbedürftig war.

Dann und wann drängen sich diese Mängel ins öffentliche Bewusstsein – als bei dem Hurrikan Katrina sträflich vernachlässigte Deiche brachen und New Orleans überschwemmt wurde, oder als im August 2007 an einem sonnigen Nachmittag zur

Hauptverkehrszeit plötzlich die Interstate-Brücke 35 in Minneapolis zusammenbrach und 13 Menschen, die in ihren Autos in den Mississippi stürzten, mit in den Tod riss.

An die Mängel wird man auch erinnert, wenn Freunde von Auslandsreisen zurückkehren und über die Hochgeschwindigkeitszüge in Europa, Japan und China oder über andere Wunderwerke der Technik wie den Viadukt von Millau in Südfrankreich berichten (s. http://de.wikipedia.org/wiki/Viaduc_de_Millau). Dann fragt man sich immer, warum gibt es so etwas nicht auch in den USA?

Um fair zu bleiben, in den USA gibt es das auch. Gestern wurde eine atemberaubende neue Brücke eröffnet (Fotos s. http://de.wikipedia.org/wiki/Mike_O%27Callaghan-Pat_Tillman_Memorial_Bridge), die sich in 890 Feet (271 m) Höhe über die Colorado-Schlucht spannt, und unter Umgehung der überlasteten Straße auf dem Hoover-Damm (s. <http://de.wikipedia.org/wiki/Hoover-Staudamm>) Arizona mit Nevada verbindet; der Hoover-Damm, ebenfalls ein Wunderwerk der Infrastruktur aus den Zeiten der Weltwirtschaftskrise, wurde 1935 von Präsident Franklin Roosevelt eingeweiht.

Die Errichtung der neuen Brücke dauerte fünf Jahre, und sie soll den längsten Einzel-Spannbetonbogen auf der Westhalbkugel haben. Wie andere große Bauwerke ihrer Art – zum Beispiel die Golden Gate Bridge in San Francisco (s. http://de.wikipedia.org/wiki/Golden_Gate_Bridge) – überzeugt auch sie durch die Eleganz ihrer Konstruktion. Es ist traurig, dass solche Triumphe des Designs, der Funktionalität und des wirtschaftlichen Weitblicks in den heutigen USA zur Ausnahme geworden sind.

Als Barack Obama 2008 gewählt wurde, hat man ihn als wiedergeborenen Roosevelt bejubelt. Wie dieser war er in wirtschaftlich schlechten Zeiten als demokratischer Präsident an die Macht gekommen und hatte versprochen, seine Regierung werde ihre ganze Kraft auf die Vergabe öffentlicher Aufträge konzentrieren, um die Wirtschaft wiederzubeleben und neue Jobs zu schaffen. Bisher ist das aus verschiedenen Gründen aber nicht geschehen.

Da wären erstens Einwände wie der des Gouverneurs Christie. Es wird behauptet, weil die Haushalte der einzelnen Bundesstaaten und der USA so sehr unter Druck stünden, könne man sich solche Projekte einfach nicht mehr leisten. Die US-Amerikaner befürworteten zwar Ausgaben für kühne Infrastruktur-Vorhaben, aber nicht, wenn sie die staatlichen Defizite noch weiter erhöhen.

Zweitens befand sich unter den Präsidenten, die Obama von Roosevelt trennen, ein gewisser Ronald Reagan, dessen Abneigung gegen große innenpolitische Projekte die US-Politik weit nach rechts rückte. Seit Reagan hat die öffentliche Abneigung gegen Eingriffe der Zentralregierung in interne Vorhaben (einzelner Bundesstaaten) gewaltig zugenommen. Was auch immer man von der Tea-Party-Bewegung – dieser heißesten Strömung in der heutigen US-Politik, die in der Republikanischen Partei den Ton angibt – halten mag, eins ist jedenfalls sicher: Die Tee Party-Anhänger sind keinesfalls für den Bau von Brücken und die Modernisierung von Flughäfen mit öffentlichen Mitteln oder für die Ausstattung der USA mit einem Netz modernster Eisenbahnen.

Europäer, welche die Ostküste besuchen, erleben ganz andere Zustände, als US-Amerikaner, die nach Europa reisen; sie sind häufig überrascht, dass es keine Hochgeschwindigkeitszüge zwischen Washington, Philadelphia, New York und Boston gibt. Es mangelt jedoch nicht an Plänen.

Letzten Monat hat Amtrak, die nationale Eisenbahngesellschaft für Personentransporte, (s.

<http://de.wikipedia.org/wiki/Amtrak>), Planungen veröffentlicht, Hochgeschwindigkeitszüge von Washington aus in 96 Minuten nach New York und in kaum drei Stunden nach Boston fahren zu lassen. Das einzige Problem ist nur, die Bauarbeiten würden 30 Jahre dauern und 117 Milliarden Dollar kosten. **Diese Summe ist aber verschwindend gering im Vergleich zu den 2,2 Billionen Dollar, die nach Schätzungen der American Society of Civil Engineers (des Berufsverbandes der US-Bauingenieure) erforderlich wären, um die gesamte Infrastruktur USA wieder in einen vertretbaren Zustand zu versetzen. In diesem Zusammenhang ist das Bauprogramm von 50 Milliarden Dollar, das Präsident Obama für die Reparatur von Straßen, Eisenbahnen und Flughäfen angekündigt hat, nur ein Tropfen im Meer.**

Dabei wäre die Gelegenheit günstig. Die Zinsen für langfristige Kredite haben einen Tiefstand erreicht, und eine Arbeitslosenquote von 9,6 Prozent belegt, wie viel Reservekapazität in der Wirtschaft vorhanden ist. Mit dem Verfall der Infrastruktur sinkt auch die internationale Wettbewerbsfähigkeit der USA. Kurz gesagt, jeder weiß, dass bald etwas geschehen muss. Sogar Gouverneur Christie soll für eine Wiederaufnahme der Bauarbeiten an dem Manhattan-Tunnel offen sein.

(Wir haben den aufschlussreichen Artikel aus der englischen Zeitung THE INDEPENDENT komplett übersetzt und mit Ergänzungen und Links in Klammern und Hervorhebungen versehen. Wenn die US-Regierung ihre völkerrechtswidrigen Angriffskriege beenden und ihre teuren Militärbasen im Ausland schließen würde, stünde genügend Geld für die Reparatur der maroden US-Infrastruktur zur Verfügung. Anschließend drucken wir den Originaltext ab.)



Crumbling America has a \$2.2 trillion repair bill

By Rupert Cornwell
17 October 2010

Out of America: The US needs to update its roads, railways and airports – but recession and a shift to the right have put big infrastructure projects in jeopardy.

First, a tale of two rail tunnels. One of them is in Switzerland – the 35-mile Gotthard Base tunnel, the cutting of which was completed on Friday amid great national rejoicing, and which, when it opens for business in 2017, will be the longest of its kind in the world. It will have cost \$10bn (£6.2bn), representing \$1,300 of taxpayer's money for every citizen in the land of William Tell. But it will bestow huge benefits not only on Switzerland, but on north-south freight and passenger traffic for all Europe.

The other rail tunnel is (or rather was) in New Jersey, and would have linked the Garden State to Manhattan, vastly improving clogged access to New York City, with long-term economic benefits to match. The project, 20 years in the planning, would have cost around \$9bn, or roughly \$1,000 for each inhabitant of one of the richest states in the US.

Alas, it is not to be. A few days ago, Governor Chris Christie of New Jersey announced his state was pulling out, in effect dooming the tunnel even though digging has started and \$500m has already been spent. The cost was simply too high, he declared; in these cash-strapped times, New Jersey had better things to spend its money on. And so you start to understand the silent crisis that is undermining America: the creeping decay of its public

infrastructure.

It's happening everywhere, from potholed interstate highways and grimy railways, to congested airports and a creaking air traffic control system that only adds to the increasingly third world experience of flying in the US. And hold your breath when you cross an American bridge: a 2005 study found that fully a quarter of them were structurally inadequate or obsolete.

Every now and then, the defects explode into the national consciousness – when breaches in scandalously neglected levees led to the flooding of New Orleans by Hurricane Katrina, or when the Interstate 35 bridge in Minneapolis collapsed one sunny rush hour afternoon in August 2007, sending 13 people to their deaths as their cars plunged into the Mississippi river.

Another reminder is when friends return from foreign trips marvelling at the high-speed rail networks in Europe, Japan and China, or at other man-made wonders such as the Millau Viaduct in southern France. Why, they ask, can't we have this sort of thing?

To be fair, they can and do. Yesterday saw the opening of the stunning new bridge 890ft above the gorge of the Colorado river, linking Arizona with Nevada and bypassing the congested old road across the top of the Hoover Dam – that earlier Depression-era miracle of infrastructure building, dedicated by President Franklin Roosevelt in 1935.

The new bridge took five years to complete and is said to have the longest single-span concrete arch in the Western hemisphere. As other great achievements of its kind (the Golden Gate bridge in San Francisco, for example) it actually adds to the magnificence of its setting. Sadly such triumphs of design, functionality and economic farsightedness have become the exception these days in the US.

When he won the 2008 election, Barack Obama was being hailed as Roosevelt redux. Just like FDR, he had come to power in miserable economic times, a Democratic president promising to unleash the power of the government on vast public works to revive the economy and generate jobs. Thus far at least, it hasn't happened – for several reasons.

The first of course is Governor Christie's objection. When state and federal budgets are under so much pressure such projects, it is argued, cannot be afforded. Americans like bold infrastructure spending, but not if it expands the deficit even further.

Second, among the presidents separating Obama from FDR is a certain Ronald Reagan, whose hostility to big government shifted the whole spectrum of US politics to the right. Since Reagan, public suspicion of government intervention has taken a quantum leap. Whatever you think of the Tea Party movement, the hottest thing in American politics right now and which holds the Republican party to ransom, one thing is sure. Tea Partiers are not into building bridges and modernising airports out of the public purse, or endowing the US with a state-of-the-art passenger rail system.

Europeans who visit the East Coast are the mirror image of Americans heading in the opposite direction, often astonished that there is no true high-speed rail link between Washington, Philadelphia, New York and Boston. However it's not for want of trying.

Last month Amtrak, the national passenger rail network, unveiled a plan that would put Washington within 96 minutes of New York and barely three hours of Boston. The only problem was, it would take 30 years and cost \$117bn. But even that is nothing compared to the \$2.2trn which the American Society of Civil Engineers estimates is needed to get the country's infrastructure into good shape. In that context, the \$50bn scheme announced by

President Obama to improve roads, railways and airports is a drop in the ocean. But opportunity still beckons. Long-term borrowing rates are rock-bottom; a 9.6 per cent unemployment rate underlines how much spare capacity exists in the economy. As the infrastructure declines, so does the country's international competitiveness. In short, everyone knows something must be done. Indeed, even Governor Christie is said to be open to a rethink over that Manhattan tunnel.

www.luftpost-kl.de

VISDP: Wolfgang Jung, Assenmacherstr. 28, 67659 Kaiserslautern