



Manhattan
auf dem Weg
ins Grüne: Der
Stadtteil hat
jetzt Biotonnen
– ein Quanten-
sprung für New
York City

Kein großer Deal

Brooklyn hat jetzt braune Biotonnen. Seit Anfang Oktober kommt die Müllabfuhr, um im größten Bezirk New York Citys die organischen Reste aus Küchen und Gärten abzuholen. In Queens passiert das schon länger. Und die drei anderen New Yorker Bezirke Bronx, Manhattan und Staten Island folgen 2024.

Was hierzulande kaum mehr als ein Schulterzucken auslösen würde, ist für die US-Metropole ein Quantensprung. Denn über Jahrzehnte hatte die Stadt „Milliarden Tonnen Lebensmittelreste Hunderte Meilen weit über die Staatsgrenze transportieren lassen, um sie auf Depo- nien zu entsorgen“, so die stellver- tretende Bürgermeisterin Meera

USA Marode Infrastruktur, hoher Energieverbrauch: Die Vereinigten Staaten müssen investieren, um das Land auf Vordermann zu bringen. Der Nachholbedarf ist so gewaltig, dass auch die vielen Milliarden von Präsident Bidens Förderprogrammen nicht reichen. Ein Blick nach New York zeigt, warum das so ist

von Oliver Ristau

Joshi zum Startschuss des sogenannten Curbside-Programms. Der Hintergrund: Eine Müllverbrennung gibt es in New York City nicht. Lediglich der Anteil des enormen Abfallaufkommens, der sich recyceln lässt, bleibt in Teilen in der Stadt. Der Rest wird unter hohem Transportaufwand ins Umland gekarrt. Die Bilanz: ein verheerender CO₂-Fußabdruck, und auf der Deponie setzen die organischen Reste auch noch Methan frei – ein größerer Klimakiller als CO₂.

New York muss handeln. Denn Stadt und Staat hinken erheblich hinter den selbst gesteckten Klimazielen hinterher. Der Bundesstaat New York will den Treibhausgasausstoß bis 2030 um 40 Prozent gegenüber 1990 reduzieren. 2019 waren erst sieben Prozent erreicht.

Biomethan aus Resten

Die braunen Mülltonnen helfen, dass der Big Apple den Zielen näherkommt. Aus den Resten wie Gemüseabschnitte, Laub und Co will Gasnetzbetreiber National Grid Biomethan produzieren, und zwar am Standort der größten Kläranlage der Metropole am Newtown Creek in Brooklyn.

Dazu müssen sie zunächst von Fremdstoffen wie Plastik befreit werden. Zuständig dafür ist Waste Management, einer der größten Abfallverwerter und Deponiebetreiber des Landes. Die Umweltingenieure brauen aus den Abfällen einen energetisch hochwertigen Bioschlamm. Gemeinsam mit Klärschlamm wird er in große Gärbehälter am Newtown Creek gepumpt. In den silbernen Eiern zersetzen Bakterien die Mischung. Übrig bleibt neben CO₂ zu mehr als 60 Prozent Methan, das die New Yorker künftig wärmen soll.

Ein innovatives und bisher US-weit einzigartiges Projekt, das an den anderen 13 Kläranlagen New Yorks und in den übrigen US-Städten durchaus Schule machen könnte und fossile Energien verdrängen. Auch für Waste Management bietet es attraktive Perspektiven.

Doch die grüne Bilanz für New York ist überschaubar: National Grid schätzt, dass das saubere Gas vom Newtown Creek gut 5000 New Yorker Haushalte mit Wärme versorgen kann. Angesichts von acht Millionen Einwohnern weniger als der berühmte Tropfen auf den heißen Stein.

Die wirklichen Herausforderungen liegen nicht in Brooklyn, son-

dern auf der anderen Seite des East River. Im südlichen Manhattan, nahe der Wall Street, sind sie mit bloßem Auge zu sehen. Hier steigt die Ineffizienz gen Himmel: über mannshohe orange Schloten quillt Wasserdampf aus dem Asphalt. Der stammt von der Kondensation von Wasser (etwa nach Regen) auf heißen und teils undichten Rohren, die den Untergrund Manhattans wie Metrostationen durchziehen.

Sie gehören zu einem der größten Wasserdampfnetze der Welt, das auf eine Geschichte von mehr als 125 Jahren zurückblicken kann. Versorger Consolidated Edison liefert damit Wärme für die meisten der bekannten Hochhäuser in Manhattan wie das Empire State Building, das Chrysler Building und viele Wohngebäude. Das Unternehmen pumpt mit fossilen Energien erzeugten Dampf durch das betagte Netz. In den Häusern steigt er dann für die Heizungen in die Höhe.

Eine Regulierung der Heizkörper gibt es oft nicht. „Ist es im Winter in den Räumen zu warm, hilft nur das Fenster aufzureißen“, erzählt eine New Yorkerin, deren Wohnung ans Dampfnetz angeschlossen ist. Kein Wunder also, wenn 70 Prozent der Treibhausgasemissionen in New York City von den Gebäuden stammen.

Gigantische Lücke

Der Nachholbedarf in Sachen Klimaschutz und Infrastruktur ist in den USA enorm. So beziffert die Vereinigung der amerikanischen Ingenieure ASCE – so etwas wie das Pendant zum deutschen VDI – die Lücke zwischen dem, was die öffentliche Hand für Infrastruktur ausgibt, und dem tatsächlichen Bedarf auf 2,6 Billionen Dollar. Allein der Transportsektor brauche zusätzlich 1,2 Billionen Dollar. Dahinter rangieren Wasser und Abwasser mit 430 Milliarden Dollar, die Schulen mit 380 Milliarden Dollar und die Stromversorgung mit 200 Milliarden Dollar.

Der Rückstand zeigt sich auch in internationalen Vergleichen. So landen nach einer Analyse der auf Flugverkehr spezialisierten Unternehmensberatung Skytrax gerade einmal fünf US-Flughäfen unter den Top 50 der Welt. Der beste, in Seattle-Tacoma, rangiert auf Rang 18.

Grund für die Problematik: Über Jahrzehnte hat das Land chronische Defizite aufgebaut. Die USA geben gerade einmal 0,5 Prozent des Bruttoinlandsprodukts für die Infra-



Wasserdampf als Heizung: Das Netz dafür ist 125 Jahre alt, die Wärme wird mit fossilen Energien erzeugt

2,6

Billionen Dollar groß ist die Lücke zwischen den Ausgaben für Infrastruktur und dem tatsächlichen Bedarf in den USA.

struktur aus. Die Verteidigung erhält dagegen 3,5 Prozent. Für die größte Volkswirtschaft der Welt ist das aber viel zu wenig, um ein Top-niveau zu erreichen. Zum Vergleich: China gibt 4,8 Prozent für Infrastruktur aus, aber nur 1,6 Prozent für die Rüstung.

Dass das nicht so bleiben kann, ist Beobachtern schon lange klar. Und auch US-Präsident Joe Biden war angetreten, die Lücke zu schließen. Doch genauso klar wird beim Vergleich mit dem über Jahrzehnte aufgebauten Defizit: Die von ihm angestoßenen Investitionsprogramme reichen vorne und hinten nicht. Sie sind alles andere als der ganz große Deal.

2021 kam das erste: das Gesetz zu Infrastruktur, Investment und Beschäftigung (Infrastructure Investment and Jobs Act – IIJA). Es soll vor dem Hintergrund des Klimawandels über zehn Jahre 1,2 Billionen Dollar in die Reparatur und Modernisierung der nationalen Infrastruktur pumpen. 25 Prozent davon wandern in den Transportsektor. Es geht um Ladestationen und die Elektrifizierung von Bussen.

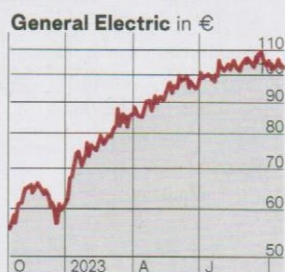


Silberne Gärbehälter
am Newtown Creek:
Das dort entstehende
saubere Gas
versorgt gerade mal
5000 Haushalte

Daneben steht die Sanierung von Straßen, Brücken und des Stromnetzes im Fokus. Doch das ist gerade mal ein Viertel des vom ASCE definierten Finanzbedarfs.

Obwohl kleiner vom Volumen, hat aber vor allem der Inflation Reduction Act (IRA) von August 2022 für Aufsehen insbesondere in Europa gesorgt. Er soll helfen, den Folgen steigender Inflation durch Investitionen in neue, grüne Technologien zu begegnen, die die USA unabhängiger von Importen machen. Dafür sind knapp 400 Milliarden Dollar vorgesehen. Dabei bevorzugt das Programm Produkte, die zumindest in Teilen in den USA gefertigt werden. Im Prinzip nichts Neues – schon Biden-Vorgänger Donald Trump nahm die Forderung nach mehr US-Produktion zum Anlass, Handelsabkommen wie das mit Kanada und Mexiko aufzukündigen.

Beispiel Elektroauto: US-amerikanische Verbraucher erhalten beim



Kauf eines Elektroautos eine Steuergutschrift von 7500 US-Dollar aus dem IRA, wenn die Endmontage und mindestens 50 Prozent der Batteriekomponenten aus Nordamerika stammen. Überhaupt läuft die Förderung vor allem über Steuergutschriften für Privathaushalte und Unternehmen.

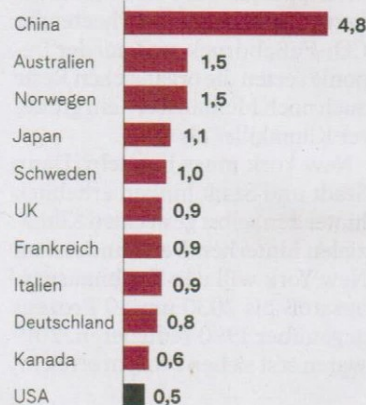
In Europa und speziell in Deutschland löste das Programm diplomatische Hektik aus. Bundeswirtschaftsminister Robert Habeck versprach umgehend, sich bei der EU für Gleichbehandlung stark zu machen. Der Blätterwald rauschte vor der Sorge, Europa gerate bei der Energiewende in Rückstand.

Die Billionen-Lücke

Doch die Wirklichkeit ist eine andere. Denn nicht nur bei den nötigen Infrastrukturausgaben klappt eine Lücke von zusammen rund einer Billion Dollar. Auch für die Erreichung der Klimaziele ist der IRA nach Meinung von Wissenschaftlern nicht ambitioniert genug. „Der IRA verdoppelt zwar die Geschwindigkeit, mit der wir unsere Emissionen mindern, er müsste aber das Tempo verdreifachen, um die Ziele für 2030 zu erreichen“, sagt Jesse Jenkins, Assistenzprofessor für Klimatechnologie an der Princeton University. Statt 400 Milliarden Dollar wäre

Die USA investieren weniger ins Transportwesen als andere entwickelte Länder

Jährliche Investitionen in Prozent des BIP



Quelle: Organization for Economic Cooperation and Development

dafür wohl mindestens das Doppelte anzusetzen. Denn gerade die letzten Prozentpunkte kosten am meisten.

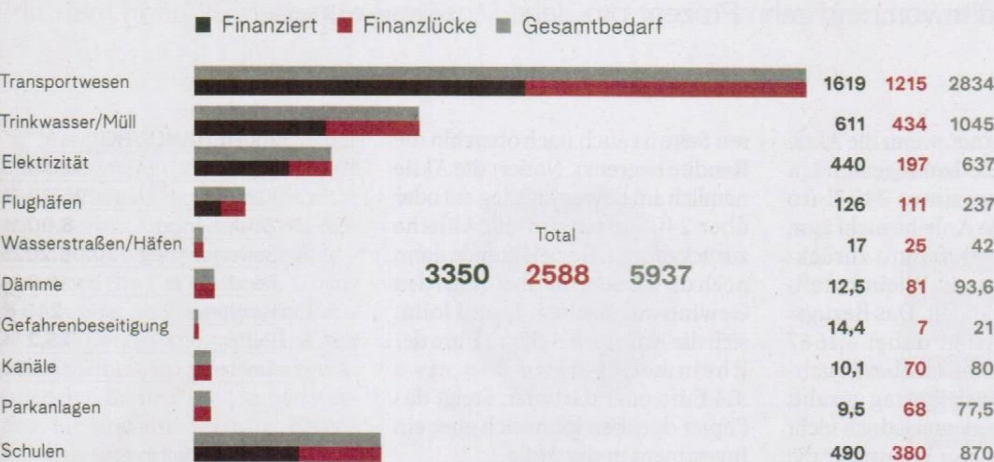
Auch für Berenberg-Volkswirt Jörn Quitzau sind die geplanten Ausgaben der Biden-Administration dann nicht mehr „sehr spektakulär“, wenn man die Summen auf einzelne Jahre runterbricht. Denn die 1,6 Billionen Dollar aus den beiden Programmen verteilen sich über eine Dekade. „Dazu kommt, dass der Bedarf enorm ist, auch was das Bildungssystem und das soziale Netz betrifft. Stichwort: massive Obdachlosigkeit. Da ist ein gewaltiger Investitionsschub nötig, und da reicht das Geld letztlich nicht aus.“

Die Rückständigkeit hat aber auch etwas Positives. „Das ist die große Chance für Amerika. Sie haben enormes Aufholpotenzial, das gemessen an den zu erwartenden Effekten gar nicht so viel kosten wird“, sagt Quitzau. Ähnlich argumentiert der ASCE. Investiere die USA die notwendigen 2,6 Billionen Dollar in ihre Infrastruktur, Sorge das in Zukunft für eine zusätzliche Wirtschaftsleistung von fast zehn Billionen Dollar im Jahr.

Allerdings fällt das Geld nicht vom Himmel. New Yorks Dampfnetzbetreiber Con Edison plant eine Offensive für Wärmepumpen und die Umstellung auf regenerative Gase

Kumulierter Investitionsbedarf in öffentliche Systeme zwischen 2020 und 2029 in den USA

in Milliarden Dollar



Quelle: ASCE

wie Biomethan und Wasserstoff. Das Ende der dampfenden Straßen in Manhattan hat seinen Preis. Sieben Milliarden Dollar wären bis 2031 nötig, um eine CO₂-Einsparung von gut 20 Prozent hinzubekommen. Dafür müssen die New Yorker tiefer in die Taschen greifen, denn die Wärmepreise müssten, so Con Edison, kräftig steigen.

Belastung für Unternehmen

Und auch für die Unternehmen wird die geplante Infrastruktur- und Klimatechnikoffensive zum Kostenfaktor. Denn zur Gegenfinanzierung des IRA plant Präsident Biden die Einführung einer effektiven Körperschaftsteuer von 15 Prozent, wo es bisher vielen Unternehmen gelungen war, offiziell hohe Steuerlasten durch eine Reihe von Instrumenten herunterzurechnen.

Das bedeutet auf der anderen Seite: Diejenigen Unternehmen profitieren, die Infrastruktur und Klimatechnologien anbieten. Denn sie erhalten über die Förderprogramme Steuergutschriften. Das sind zum Beispiel die Produzenten von erneuerbaren Energietechnologien, Zulieferer für Effizienztechnologien, Unternehmen, die Umweltdienstleistungen anbieten, sowie vor allem die Infrastrukturdienstleister, die die notwendigen Straßen, Brücken, Leitungen planen und bauen.

Bleibt noch die Frage nach der Akzeptanz. Energieverbrauch ist in den USA bisher so etwas wie ein Bürgerrecht, der Stromverbrauch etwa zur Beleuchtung der Hochhäuser am New Yorker Times Square enorm. Kaum vorstellbar, dass die US-Amerikaner den Platz abdunkeln würden, um Energie zu sparen, oder kürzer und kälter duschten – wie vergangenen Winter in Deutschland propagiert.

Verzicht ist keine Lösung

„Die USA haben eine andere Herangehensweise“, sagt Volkswirt Quitzau. Nicht im Verzicht liegt der Schlüssel für Veränderung, sondern im Fokus auf die Chancen. „Es geht weniger darum einzusparen, als vielmehr darum, Technologien neu zu entwickeln und marktfähig zu machen.“ Und genau das ist auch das Ziel des IRA: Rückstände bei grünen Technologien, etwa bei Batterietechnologien und Wasserstoff, aufzuholen.

Auch für Anbieter aus Europa ist das eine Chance, sofern sie bereits in den Vereinigten Staaten produzieren oder dort Fabriken eröffnen wollen. Denn auch wenn die Investitionen nicht reichen, um die USA auf Topniveau zu heben: Sprichwörtliche Peanuts sind die geplanten Multimilliarden auch wieder nicht.



INVESTORS-INFO

AKTIEN

Überall am Start

WSP Global ist einer der größten Dienstleister für Infrastruktur weltweit. Brücken, Bahntrassen, Flughäfen, Energie, Wasserversorgung, Gesundheit: Die Kanadier liefern all das, was die USA jetzt brauchen. Zuletzt vermeldete der Vorstand ein Rekord-Auftragsvolumen sowie einen Gewinnssprung und hob die Jahresziele an. Die Dividendenrendite liegt bei 0,8 %, das Kurspotenzial für ein Jahr schätzen Analysten bei Bloomberg im Schnitt auf 6,8 %.

Name	WSP Global	WKN	A1XBPS
Akt. Kurs	132,80 €	KGV 2024	25,0
Börsenwert	16,7 Mrd. €		

Bauen für die Umwelt

Tetra Tech aus Kalifornien baut in Nordamerika sowie in UK und Australien Infrastrukturen. Neben Wasserversorgung geht es zum Beispiel um erneuerbare Energien wie Windparks auf hoher See. Das Unternehmen profitiert klar von der US-Modernisierungsoffensive. Zum letzten Quartal präsentierte CEO Dan Batrack Rekordzahlen bei Umsatz, Ergebnis und Aufträgen. Der Gewinn hatte sich bereits in den letzten fünf Jahren verdoppelt. Die Dividendenrendite beträgt 0,6 %, das Kurspotenzial für ein Jahr laut Analysten 12,5 %.

Name	Tetra Tech	WKN	902888
Akt. Kurs	156,48 €	KGV 2024	28,4
Börsenwert	8,4 Mrd. €		

Comeback des Dinos

Für den US-Börsen-Dino General Electric sind die Infrastrukturprogramme ein Jungbrunnen. Interne Probleme mit mangelnden schwachen Gasturbinen sind da zweitrangig. Der Bereich Infrastrukturen, speziell Energie, boomt ebenso wie das Flugzeuggeschäft. Neben einem Rekord bei erneuerbaren Energien, vor allem Wind, schlägt sich auch die Sanierung von US-Stromnetzen positiv nieder. Dividendenrendite 0,3 %, Kurspotenzial ein Jahr 17,4 %.

Name	GE	WKN	A3CSML
Akt. Kurs	103,14 €	KGV 2024	25,1
Börsenwert	113,3 Mrd. €		