

RIGHT OF WAY ^{MAGAZIN}

Die Stimme der Wegrechtsexperten

AN VORDERSTER FRONT **IM FELDZUG** Behördenreform kommt in Gang

JANUAR/FEBRUAR
2017

IRWA



MILLIARDEN

FÜR BEHÖRDENDSCHUNGEL

Das Gateway-Eisenbahntunnelprojekt durchläuft ein lähmendes — und kostspieliges — Genehmigungsverfahren

VON PHILIP K. HOWARD

Es müssen zwei neue Eisenbahntunnel unter dem Hudson River gebaut werden, um einen wesentlichen Streckenengpass zu entlasten und eine Überholung der jahrhundertealten Tunnel zu ermöglichen. Zweck dieses Berichts ist es, die wirtschaftlichen und Umweltkosten von verschiedenen Genehmigungszeitplänen zu umreißen und einen Mechanismus vorzuschlagen, der den Steuerzahlern Einsparungen in Milliardenhöhe bringt und schwere Umweltschäden verhindert.

Ein Verkehrs-Armageddon

Das Gateway-Eisenbahntunnelprojekt ist ein Infrastrukturplan im Wert von 24 Mio. Dollar zur Entlastung eines wesentlichen Streckenengpasses auf der Eisenbahnstrecke des Northeast Corridor (Washington DC nach Boston). Es werden damit zwei neue Tunnel unter dem Hudson River zwischen New Jersey und dem Bahnhof Penn Station in New York City gebaut, die Kapazität der zum Hudson



Jahre für mindestens ein Jahr dauernde Reparaturarbeiten geschlossen werden. Wird einer von ihnen ohne zusätzliche Gleise geschlossen, verringert sich die Kapazität der Anlagen um 75 Prozent. Die Auswirkungen einer Schließung ohne neue Tunnelkapazität zum Ersatz der vorhandenen Tunnel auf die Wirtschaft und die Umwelt werden schädlich für die regionale Wirtschaft sein und fast den ganzen Tag über lähmende Verkehrsstaus verursachen. Im Mai 2015 hat Senator Cory Booker aus New Jersey vor Reportern erklärt: „Ich möchte, dass die Leute begreifen, dass wir in einer Krise stecken.“

Neue Gleiskapazität unter dem Hudson wurde mindestens seit 1971 untersucht. Ein Vorschlag für den Bau zweier neuer Tunnel wurde in das ARC-Projekt (ARC: Zugang zum Herzen der Region) aufgenommen, das nach sechs Jahren Umweltprüfung mit einem Anfangsbudget von 8,4 Mrd. Dollar im Jahr 2009 genehmigt wurde. 2010 waren die angegebenen Projektkosten auf 11 Mrd. Dollar angestiegen, und der Gouverneur von New Jersey, Chris Christie, zog den Anteil seines Bundesstaats an der Finanzierung zurück. Das Projekt wurde beendet, nachdem 600 Mio. Dollar ausgegeben waren.

Plan zur Verdoppelung der Kapazität

Die im Rahmen von Gateway vorgeschlagenen zwei Tunnel sind mit denen im ARC-Projekt vergleichbar, werden aber etwas nördlicher unter dem Hudson verlaufen und am Bahnhof Penn Station enden. (Der ARC-Tunnel hätte unter dem Herald Square in Manhattan ohne direkte Anbindung an Penn Station geendet.) Gateway umfasst auch den Bau weiterer Bahnsteige in Penn Station und die Sanierung von Brücken und Bahnübergängen in New Jersey zur Verbesserung der Anlagenkapazität.

Mit der Hinzufügung von zwei neuen Tunneln und der Sanierung der derzeit vorhandenen wird sich die Gleiskapazität durch Gateway über den gesamten Projektzeitraum hinweg nach Schätzungen von Amtrak letztendlich verdoppeln. Im Jahr 2015 schätzte Amtrak die Kosten für Gateway auf 20 Mrd. Dollar – die Hälfte davon für die neuen Tunnel und die andere Hälfte für die Erweiterung der Kapazität auf beiden Seiten, einschließlich Modernisierung von Brücken und neuen Bahnsteigen für Penn Station. Im Frühjahr 2016 erhöhte Amtrak die geschätzten Kosten auf 23,9 Mrd. Dollar.

führenden Strecken in New Jersey wiederhergestellt und weitere Bahnsteig- und Bahnhofskapazität in Penn Station geschaffen. Diese Verbindung ist die entscheidende Verkehrsverbindung auf dem Northeast Corridor, einem Gebiet des Landes, in dem 20 Prozent des Bruttoinlandsprodukts erwirtschaftet werden. An jedem Werktag sind auf dem Northeast Corridor zwischen New Jersey und New York in beide Richtungen fast 100.000 Fahrgäste unterwegs. Die Züge sind fast voll ausgelastet.

Die vorhandene Bahnverbindung zwischen New Jersey und New York besteht aus zwei 105 Jahre alten Tunneln unter dem Hudson River, gleich südlich vom Lincoln-Tunnel. Diese Eisenbahntunnel, die sowohl von Amtrak-Zügen als auch von NJ Transit-Zügen genutzt werden, waren bereits reparaturbedürftig, als sie im Oktober 2012 durch Millionen Liter von Meerwasser im Supersturm Sandy stark

beschädigt wurden, was zu einer weiteren Verschlechterung der Leistungsfähigkeit führte. In einer ansonsten gewöhnlichen Woche im Juli 2015 gab es an vier der fünf Werktage eine komplette Dienstunterbrechung, bei der überhaupt keine Züge den Hudson unterquerten. Ohne Eingreifen sind solche Verzögerungen eine „erschütternde Vorahnung unserer Zukunft“, erklärte Senator Chuck Schumer vom Bundesstaat New York im August 2015 und fügte hinzu, dass wir auf ein „Verkehrs-Armageddon“ zusteuern.

Regionale Krise

Den Kern des Gateway-Projekts, das zuerst im Jahr 2011 von Amtrak vorgeschlagen wurde, bildet der Bau von zwei neuen Tunneln unter dem Hudson River. Weitere Störungen an den vorhandenen Tunneln sind unvermeidlich, und jeder von ihnen muss irgendwann im Laufe der nächsten zehn

Die endgültigen Kosten werden davon abhängen, wann die Arbeiten beginnen können. Die Planung für das Projekt ist im Wesentlichen abgeschlossen, und bei vorliegenden Genehmigungen könnten die Arbeiten bis Ende 2017 beginnen. Allerdings erfordert Gateway eine Umweltprüfung und Genehmigungen von fast einem Dutzend Behörden auf Bundes-, Bundesstaats- und lokaler Ebene.

Heute gibt es keinen klaren Kurs für die Prüfung und Genehmigung des Projekts, obwohl das vergleichbare ARC-Projekt einer sechsjährigen Umweltprüfung unterzogen und komplett genehmigt wurde. Noch besteht Einigkeit über den erforderlichen Umfang der Prüfung. Amtrak schätzt die Dauer des Prozesses auf drei Jahre. Andere Beteiligte haben vermutet, es würde doppelt so lange dauern. Ein fünfjähriger Prüfungsprozess würde bedeuten, dass die neuen Tunnel frühestens 2028 eröffnet werden könnten, nach dem Zeitpunkt, zu dem einer der vorhandenen Tunnel wahrscheinlich wegen Reparaturen geschlossen werden muss.

Zeit ist Geld

In unserem Bericht mit dem Titel „Zwei Jahre, nicht zehn Jahre“ von 2015 kam Common Good zu dem Ergebnis, dass eine sechsjährige Verzögerung bei

Umweltprüfung und Genehmigungen die Gesamtinfrastrukturkosten mehr als verdoppelt und weitere Kapazitätsprobleme nach sich zieht. Der Bericht befand auch, dass eine in die Länge gezogene Umweltprüfung durch Verlängerung von Engpässen oft Umweltschäden verursacht. Der Hauptmangel am derzeitigen Verfahren zur Genehmigung von Infrastrukturmaßnahmen ist dem Bericht zufolge das Fehlen klarer Berechtigungen zum Treffen der notwendigen Entscheidungen, die den Fortgang des Prüfungsprozesses gewährleisten und verhindern, dass er sich in unwesentlichen Problemen und Meinungsverschiedenheiten verzettelt.

Bei einem Projekt der Größenordnung von Gateway ist Zeit nicht nur einfach Geld, sondern viel Geld. Wie auf Seite 20 dargelegt, bedeutet ein dreijähriger Genehmigungszeitplan für das Projekt im Vergleich zu einem Prozess von 18 Monaten für den Abschluss der Prüfung und Genehmigung für den Steuerzahler Mehrkosten in Höhe von über 3 Mrd. Dollar. Eine weitere Verzögerung um zwei Jahre würde die Kosten auf fast 10 Mrd. Dollar erhöhen.

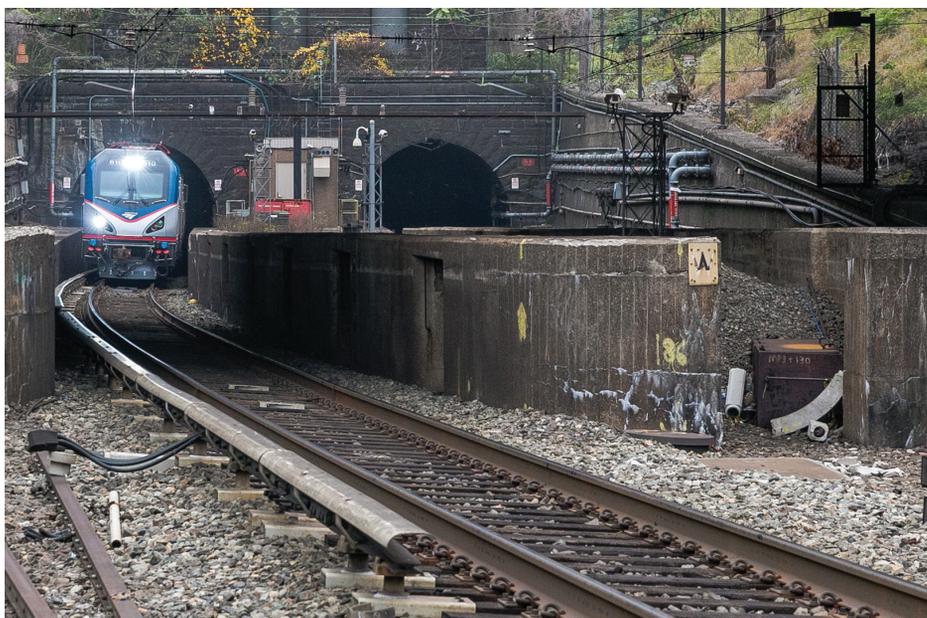
Die Wichtigkeit von Gateway ist unbestreitbar. Es gibt keine ernsthaften Argumente gegen das Projekt. Und es gibt auch keine ernsthaften Alternativen, die bereits als Teil der ARC-Prüfung untersucht wurden. Ein Verzug beim Beginn der

Arbeiten würde nur die Kosten erhöhen, die regionale Wirtschaft lähmen und Umweltschäden verursachen. Umgekehrt sind die Umweltvorteile eines Baus von Gateway so schnell wie möglich überzeugend. Eine bessere Schienenkapazität verringert die Anzahl von PKWs und Bussen auf den Straßen. Den Albtraum einer vorzeitigen Schließung eines vorhandenen Tunnels zu verhindern, ist schon an sich ein zwingender Grund, den Bau so schnell wie machbar zu beginnen. Was zur Förderung des öffentlichen Interesses – den Steuerzahlern Milliarden zu ersparen und ein mögliches „Verkehrs-Armageddon“ zu verhindern – benötigt wird, ist ein beschleunigter und sicherer Rechtsweg zur Genehmigung von Gateway.

Kosten-Nutzen-Analyse

Aus bereits abgeschlossenen ingenieurtechnischen, Konstruktions- und Bewertungsarbeiten geht hervor, dass der Bau der Gateway-Tunnel bis Ende 2017 oder etwa 18 Monate nach April 2016 beginnen könnte und dass die Tunnel sieben Jahre später, Ende 2024, funktionsfähig sein könnten. Wie bereits angemerkt, würde eine Verzögerung der Genehmigungen um weitere 18 Monate die Kosten um über 3 Mrd. Dollar erhöhen, wobei die Kosten bei weiteren Verzögerungen jeweils schneller ansteigen. Hauptkosten und Hauptnutzen sehen wie folgt aus:

Umweltvorteile einer rascheren Erhöhung der Schienenkapazität. Die Genehmigungsdokumente für das ARC-Projekt sagen zusätzliche 80.000 Zugfahrten pro Tag über dem derzeitigen Niveau voraus, eine fast 50-prozentige Erhöhung der Fahrgastzahlen bei Projektabschluss. Gateway würde die ARC-Kapazität verdoppeln (und letztendlich etwa 160.000 Zugfahrten hinzufügen). Eine Erhöhung der Schienenkapazität führt zu einer entsprechenden Senkung in der Nutzung von Autos. Die Analyse von ARC hat eingeschätzt, dass 80.000 zusätzliche Zugfahrten eine Senkung der täglichen Autofahrten über den Hudson um 4,9 Prozent und etwa 590.000 weniger gefahrene Meilen pro Tag bedeuten würden. Legt man die gleichen Zahlen zugrunde, würde Gateway pro Tag über 1,1 Million Meilen einsparen und den Autoverkehr über den Hudson um fast 10 Prozent senken.



Das Gateway-Projekt wird die Bahnstrecke auf dem Northeast Corridor zwischen Newark (New Jersey) und New York City erweitern und modernisieren. Die ursprünglichen Tunnel und Brücken der Strecke wurden vor über 100 Jahren gebaut und wurden durch den Hurrikan Sandy stark beschädigt.

Wirtschaftliche Vorteile durch das

Bauvorhaben. Die ARC-Planungsdokumente kommen zu dem Schluss, dass das Projekt in der Bauphase fast 100.000 Arbeitsplätze in der Region schaffen und im gleichen Zeitraum ein Geschäftsvolumen von ungefähr 9 Milliarden Dollar erzeugen würde. Das Umweltverträglichkeitsgutachten für ARC schätzt auch ein, dass die Bauphase des Projekts Steuereinnahmen für Bund, Bundesstaat und Gemeinden in Höhe von etwa 1,5 Milliarden \$ erbringen würde.

Wirtschaftliche und Effektivitätsvorteile einer erhöhten Schienenkapazität.

Ein Analysebericht des ARC-Projekts nach dessen Abbruch durch das Government Accountability Office (Rechnungshof der USA) fasste mehrere ökonomische Analysen zusammen, die zu dem Ergebnis kamen, dass das mit der verbesserten Infrastruktur einhergehende Wirtschaftswachstum in den 10 Jahren nach Projektabschluss zwischen 44.000 und 100.000 zusätzliche Arbeitsplätze schaffen und zu einer Erhöhung der persönlichen Einkommen von bis zu 4 Mrd. Dollar führen würde. Die Analyse kam auch zu dem Schluss, dass das Projekt langfristig Geschäftstätigkeit im Wert von 120 Mrd. Dollar pro Jahr generieren würde und dass die Preise für Eigenheime im Einzugsbereich des Projekts nach dessen Abschluss um durchschnittlich 4,2 Prozent ansteigen würden, was zu zusätzlichen Grundsteuereinnahmen der Kommunalverwaltungen in Höhe von 375 Mio. Dollar pro Jahr führen würde.

Gateway wird die doppelte Kapazität von ARC zu doppelten Kosten bereitstellen. Nach unserer konservativen Annahme würde aus Gateway jedoch kein größerer ökonomischer Nutzen als aus ARC erwachsen. Da wir den Nettonutzen dessen, was die ARC-Analyse „Geschäftstätigkeit“ nennt, nicht bestimmen können, verringern wir diese Zahl um 80 Prozent.

Erhöhungen der Baukosten durch Verzug. Als Faustregel nehmen Bauherren eine Erhöhung der Baukosten um mindestens fünf Prozent für jedes Jahr des Verzugs eines Projekts an. Davon sind zwei Prozent der Inflation bei den harten Kosten und drei Prozent den Gemeinkosten für jedes weitere Jahr zuzuschreiben. Im Jahr 2003 wurden für das ARC-Projekt 3,7 Mrd. Dollar veranschlagt. Diese Kostenschätzung war aufgrund einer Reihe von Faktoren, darunter Verzug, bis zum Jahr 2010 auf 12,4 Mrd. Dollar angewachsen.

Schließungen der vorhandenen Tunnel zuzuweisende Kosten. Amtrak schätzt ein, dass die weitere Verschlechterung der beiden



Als Vorsitzender der gemeinnützigen Verwaltungsreformkoalition Common Good hat Philip Howard mit Führern beider großen politischen Parteien in den Vereinigten Staaten zusammengearbeitet.

vorhandenen Bahntunnel unter dem Hudson früher oder später zu einem Rückgang der Kapazität um 75 Prozent führen wird, wenn ein Tunnel wegen Reparaturen geschlossen werden muss, was einen Verlust von 131.000 Zugfahrten pro Tag (65.500 in jede Richtung) entspricht. Die Dauer einer Schließung wegen Reparaturen wird auf ein Jahr geschätzt. Wenn die Reparaturen für einen Tunnel abgeschlossen sind, muss der andere Reparatur bedingt geschlossen werden. Legt man das in den ARC-Genehmigungsdokumenten verwendete, oben erwähnte Aufkommen zugrunde, entspricht die Schließung eines Tunnels fast einer Million zusätzlicher gefahrener Meilen in der Region pro Tag. In Spitzenzeiten wird die Kapazität der drei Querungen des Hudson River für Autos bereits jetzt überschritten. Da sich die Stauzeit nicht proportional zur Kapazitätsüberschreitung des Verkehrs verhält, würde die Schließung eines Bahntunnels drastisch größere Verspätungen zur Folge haben.

Annahmen zur Tunnelschließung

Keiner der Beteiligten hat öffentlich Aussagen darüber gemacht, wie viel länger die vorhandenen Tunnel im Dienst bleiben können, bevor sie für Reparaturen geschlossen werden. Auch gibt es keine Angaben dazu, wie viele weitere kurzfristige Schließungen erforderlich sein werden.

Der Einfachheit halber gehen wir von

einem relativ optimistischen Szenario aus:

Bei einem dreijährigen Genehmigungsverfahren mit Genehmigungen gehen wir davon aus, dass die Wahrscheinlichkeit der notwendigen Schließung eines Tunnels in sieben Jahren bei 25 Prozent liegt und dass der zweite Tunnel so lange offen bleiben kann, bis die neuen Tunnel fertiggestellt sind;

Bei Genehmigungsverfahren, die entweder fünf oder sieben Jahre dauern, gehen wir von einer 75-prozentigen Wahrscheinlichkeit einer Schließung in etwa zehn Jahren aus, wobei der zweite Tunnel geschlossen werden muss, nachdem der erste repariert wurde;

Bei einer Schließung in allen Szenarios nehmen wir basierend auf der Amtrak-Schätzung eines Verlustes von 65.500 Zugfahrten pro Tag hin und zurück (insgesamt 131.000 Zugfahrten) und ein Ausweichen der verlorenen Zugfahrgäste auf Autos in einem Verhältnis von 1,3 Fahrgästen pro Auto, wenn ein Tunnel geschlossen wird, eine Erhöhung des Autoverkehrs nach Manhattan um 50.000 Autos pro Tag an.

Bis heute gibt es keine umfassende, öffentlich verfügbare Analyse der möglichen Effekte einer sprunghaften Erhöhung des Verkehrsaufkommens, die eintreten würde, wenn einer der vorhandenen Tunnel geschlossen wird und viele dieser Fahrgäste auf Autos ausweichen oder gar nicht mehr pendeln.



Der Preis des Verzugs bei Genehmigungen

Mit einem Prüfungs- und Genehmigungsverfahren von 18 Monaten als Ausgangsgröße und Ende 2017 erteilten Genehmigungen umfassen die Kosten eines weiteren Verzugs der Genehmigungen verzögerte Bauvorteile, entgangene Geschäftschancen und Verluste bei den Grundsteuereinnahmen (alles auf der Basis der ARC-Prognosen). Bei einer Verdoppelung des Prüfungs- und Genehmigungsprozesses von 18 Monaten – auf insgesamt drei Jahre – erhöhen sich die Projektkosten um 3,3 Mrd. Dollar.

Bei einem Genehmigungsdatum von März 2019 kommt es zu folgenden Berechnungen:

Erhöhungen der Baukosten bei einem Verzug von 18 Monaten: Jährlich 5 % Aufschlag auf die Baukosten von 24 Mrd. Dollar x 1,5 Jahre = **1,8 Mrd. Dollar.**

Verzögerte Bauvorteile: 4 Mrd. Dollar Baueinnahmen + 1,8 Mrd. Dollar Nettogeschäftsvolumen (9 Mrd. Geschäftsvolumen minus 80 Prozent) + 1,5 Mrd. Dollar Steuereinnahmen auf Bautätigkeit) mit einem Skonto von 3 Prozent über 1,5 Jahre = **317 Mio. Dollar.**

Entgangene Geschäfte allgemein: 120 Mio. Dollar jährliches Geschäftsvolumen, verringert um 80 Prozent x 1,5 Jahre = **36 Mio. Dollar.**

Verluste bei Grundsteuereinnahmen: 375 Mio. Dollar Steuereinnahmen pro Jahr x 1,5 Jahre = **562,5 Mio. Dollar.**

Verzug bei Umweltvorteilen: 401 Mio. zusätzlich gefahrene Fahrzeugmeilen pro Jahr erzeugen 181.898 Tonnen CO₂-Emissionen pro Jahr x 1,5 Jahre = 601 Mio. zusätzlich gefahrene Meilen, **272.000 Tonnen an freigesetztem CO₂.**

Zusatzkosten durch einjährige Schließung eines Tunnels (bei Annahme einer 25-prozentigen Wahrscheinlichkeit einer Tunnelschließung im Zeitraum bis Frühjahr 2023).

Umweltauswirkungen: 736.000 Tonnen zusätzliches CO₂ freigesetzt pro Jahr x 25 Prozent Wahrscheinlichkeit = **184.000 Tonnen an freigesetztem CO₂.**

Produktivitätsverlust durch 50.000 zusätzliche Autos, die täglich über den Hudson nach New York fahren: 2,3 Mrd. Dollar pro Jahr x 25 Prozent Wahrscheinlichkeit = **575 Mio. Dollar.**

Die Gesamtkosten eines Genehmigungsverzugs von 18 Monaten betragen 3,3 Mrd. Dollar. Bei Anwendung der gleichen Berechnungen für längere Genehmigungsverzögerungen betragen die Kosten für einen Verzug von 3,5 Jahren 9,8 Mrd. Dollar und steigen bei einem Verzug von 5,5 Jahren auf 13,4 Mrd. Dollar.

Einer Analyse von NJ Transit zufolge würde eine Verkehrsspitze, die durch eine vergleichbare Reduzierung der Schienenkapazität verursacht würde, Staus mit einer Länge von 25 Meilen von den Brücken und Tunnelzufahrten auf der Seite von New Jersey zur Folge haben. Das Umweltverträglichkeitsgutachten für ARC hat festgestellt, dass 44 Kreuzungen in Manhattan während der Spitzenzeiten unter anhaltendem Stau leiden würden, wenn sich der Autoverkehr in dieser Weise erhöhen würde (im Gegensatz zu neun Kreuzungen, bei denen es derzeit in den Spitzenzeiten zu Dauerstaus kommt)

Verkehrsmodellierungssoftware, die hier zur Herleitung der wirtschaftlichen Verluste verwendet wurde, zeigt außerdem, dass die durchschnittliche Fahrzeuggeschwindigkeit in der gesamten betroffenen Region zu Spitzenverkehrszeiten um immerhin 10 % sinken kann. Niemand hat die speziellen Verzögerungen berechnet, die durch die Einfahrt von 50.000 zusätzlichen Autos in die Querungen des Hudson verursacht werden.

Berechnen der Kosten von Genehmigungsverzögerungen

Die berechneten Kosten und Vorteile von Verzögerungen sind Näherungswerte. Die Zahlen sind aus ARC-Prüfungsdokumenten abgeleitet, wobei die Stauwirkungen auf dem allgemein anerkannten Verkehrsmodell „Balanced Transportation Analyzer“ basieren.

Während die Erhöhungen bei den Baukosten und den Umweltkosten im Allgemeinen lineare Verluste sind, ist die Verringerung des Geschäftsvolumens eine kompliziertere Formel, wobei sich verschiedene Kategorien in den Randbereichen aufheben können. Wie angemerkt, haben wir im Allgemeinen konservative Annahmen verwendet, darunter wurden wirtschaftliche Vorteile, die mit dem ARC Projekt vergleichbar sind, für das doppelt so große und umfangreiche Gateway-Projekt verwendet und optimistische Szenarios für eine mögliche Schließung der vorhandenen Tunnel angenommen. Anderen realistischen Annahmen zufolge könnten sich die Kosten des Genehmigungsverzugs um weitere 50 bis 100 Prozent erhöhen.

Neutralisieren der bürokratischen Trägheit

In anderen Ländern wie Deutschland und Kanada werden Prüfungen und Genehmigungen für Großprojekte binnen einem oder zwei Jahren abgeschlossen. Dies wird erreicht, ohne dass es zu Einbußen bei der öffentlichen Mitsprache, Transparenz oder Qualität kommt, indem klare Zuständigkeiten zugewiesen werden, die die Einhaltung von Terminen gewährleisten.

Für das Gateway-Projekt sind die meisten Prüfungen entweder im Gange oder bereits abgeschlossen. Die wesentlichen Umweltprobleme wurden, wie angemerkt, bereits bei der ARC-Prüfung ausführlich untersucht und veröffentlicht. Der Abschluss des Genehmigungsverfahrens innerhalb von 18 Monaten ist erreichbar, wenn Aufsichtsmechanismen bestehen, um durch bürokratische Trägheit verursachte Sackgassen oder Verzögerungen zu verhindern.

Die zur Einhaltung dieses Zeitplans erforderlichen Mechanismen könnten umfassen:

Vollzugsanordnung des US-Präsidenten

Durch eine Vollzugsanordnung kann der Präsident einen beschleunigten Zeitplan für Gateway festlegen, um wirtschaftliche und Umweltschäden zu verhindern. Der Präsident kann den Vorsitzenden des Rates für Umweltqualitätsnormen beauftragen, Entscheidungen über den Umfang und die Angemessenheit der Umweltprüfung zu treffen, und den Leiter des Office of Management and Budget die Aufgabe übertragen, alle weiteren Genehmigungsprobleme zu lösen. Er kann fordern, dass sich die Verwaltungen der Bundesstaaten und gekommenen an den Zeitplan halten oder ansonsten die Finanzierung durch die US-Regierung aufs Spiel setzen.

Gesetzgebung. Der US Kongress könnte ein Gesetz verabschieden, das das Gateway-Projekt von verschiedenen Anforderungen auf Bundesebene (einschließlich weiteren Umweltprüfungen) freistellt und Genehmigungen durch Bundesstaaten und Kommunen vorwegnimmt, wenn sie den angegebenen Zeitplan nicht einhalten (vergleichbar mit dem bestehenden Verfahren zur Genehmigung von durch mehrere Bundesstaaten führenden Gaspipelines) und die gerichtliche Überprüfung beschleunigt.



...eine sechsjährige Verzögerung bei der Umweltprüfung und Genehmigung erhöht die Gesamtinfrastrukturkosten um mehr als das Doppelte..."

Einhaltung der Termine durch Bundesstaaten und Kommunen. Die Gouverneure von New Jersey und New York könnten einen Projektleiter einsetzen und ihre Befugnisse beim Aufstellen und Durchsetzen von Zeitplänen zur Geltung bringen.

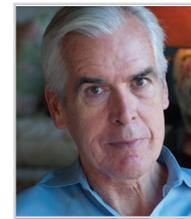
Eine tragbare Lösung

Infrastrukturprojekte gibt es in vielen Formen, Größen und Umfeldern. Das beste Verfahren wird zum Teil vom Abwägen der Umstände, darunter Kosten und Nutzen von Verzögerungen und Debatten, abhängen. Ein optionales Projekt mit wesentlichen Umweltkosten sollte im Allgemeinen ein Verfahren haben, das Zeit für eine angemessene Diskussion lässt. Der Zusammenbruch einer Brücke oder Fernstraße erfordert im Allgemeinen eine sofortige Reparatur, wie das mit dem Santa Monica Freeway geschah, der nach dem Erdbeben von 1994 im Stadtteil Northridge von Los Angeles innerhalb von 66 Tagen erneuert wurde.

Die Umstände des Eisenbahntunnelprojekts erfordern ein Verfahren, das dann abgeschlossen ist, wenn die Auftragnehmer zum Beginn der Arbeiten bereit sind, und das aus vier entscheidenden Gründen. Erstens besteht die Gefahr einer Schließung der beschädigten vorhandenen Tunnel selbst. Zweitens gibt es keine vernünftige Alternative zu den neuen Tunneln und drittens führt ein Verzug zur Erhöhung Gateway-der Baukosten von Milliarden und zu Umweltschäden. Und schließlich wurden Kosten und Nutzen bereits ausführlich für das ähnliche ARC-Projekt untersucht und diskutiert. Die Einhaltung dieses Zeitplans erfordert, dass mehrere Regierungsstellen Termine

einhalten und dass eine übergeordnete Behörde existiert, um die unvermeidlichen Meinungsverschiedenheiten zwischen Ämtern mit unterschiedlichen öffentlichen Mandaten beizulegen. Die größte Herausforderung zum Erreichen dieses Ergebnisses besteht darin, dass die Behörden an diesen Arbeitsstil nicht gewöhnt sind. Deshalb ist das Engagement von politischen Führern entscheidend. Die Unterstützung der Öffentlichkeit für einen disziplinierten Zeitplan ist ebenfalls wesentlich. Die Vorteile rechtfertigen durchaus eine zielgerichteten Einsatz für die Umsetzung: Die Steuerzahler sparen Milliarden, Verkehrsstaun werden reduziert und die Wirtschaft von New Jersey und New York erhält einen dringend benötigten Anstoß – einfach nur durch Minimierung des bürokratischen Aufwands. ☺

Dieser Bericht wurde zuerst im Mai 2016 von Common Good veröffentlicht und ergänzt den Bericht dieser Organisation aus dem Jahr 2015 mit dem Titel „Zwei Jahre, nicht zehn Jahre: Neugestaltung von Infrastrukturgenehmigungen“.



Philipp Howard ist ein bekannter Vorreiter von Verwaltungs- und Gesetzesreformen in Amerika. Er ist Vorsitzender von Common Good, einer gemeinnützigen Verwaltungsreformkoalition und Verfasser von mehreren Bestsellern, darunter „The Death of Common Sense“ (Tod des gesunden Menschenverstandes) und „The Rule of Nobody“ (Herrschaft durch Niemanden). Besuchen Sie www.commongood.org.