

Planungsprozess von Verkehrsprojekten, ein Qualitätsproblem?

Liebe Leserinnen und Leser,

am 28. November 2025 ist in den News des Europäischen Rechnungshofs eine Notiz veröffentlicht worden: Für das Jahr 2026 haben die Prüfer einen neuen Sonderbericht über wichtige Infrastrukturprojekte (4 Bahn-, 1 Autobahn- und 2 multimodale Projekte) zur Optimierung des Verkehrs in Europa vorbereitet. Wesentliche Daten aus dem Bericht 2020 werden neu bewertet und analysiert, ob die damals festgestellten Probleme gelöst wurden. U. a. wurde festgestellt: „Verkehrsprognosen wurden häufig zu optimistisch oder schlecht koordiniert, was die Transparenz und Zuverlässigkeit beeinträchtigt“. Zudem bestehe ein „mangelnder Fokus auf wirtschaftliche Nachhaltigkeit“. Wir werden bald erfahren, zu welchem Befund der Europäische Rechnungshof heute kommt. Die jüngsten Erfahrungen mit nationalen Projekten lassen kaum spürbare Verbesserungen erwarten. Die derzeit angekündigten verkehrspolitischen Offensiven benötigen das aber unbedingt!

Das Thema Qualität von Verkehrsprognosen in den DACH-Ländern ist heute in den nationalen Richtlinien der Forschungsgesellschaften keinesfalls zufriedenstellend gelöst. Obwohl es allgemein bewusst ist, dass jede Prognose naturgemäß eine Unsicherheit aufweist, die nach den Regeln der Statistik zu behandeln ist, hat sich das in den Richtlinien und Planungsunterlagen von Verkehrsprojekten nicht ausreichend niedergeschlagen. Entweder werden Qualitätskriterien für die Beurteilung der Zuverlässigkeit von Verkehrsprognosen verwendet, die mit der Statistik nicht vereinbar sind (z. B. in Deutschland und der Schweiz) oder laut Statistik anerkannte Kriterien, wie z. B. das Konfidenzintervall, werden von Projektbetreibern aus Interessensgründen abgelehnt, wie in Österreich. Dies hat bei Genehmigungsverfahren oft die Folge, dass die Verkehrsprognosen insbesondere von NGO-Gruppen mit Recht kritisiert werden und es durch die mangelhafte Berücksichtigung der Unsicherheit, die auf Auswirkungen einen Einfluss hat, zu mangelhaften Ergebnissen und zu überlangen Planungsprozessen kommen kann.

Eine fachlich hochwertige Qualitätssicherung von Verkehrsprognosen mit Beachtung der Ergebnisunsicherheit hat in Zukunft noch mehr Bedeutung, da die am Markt vorhande-



em. Univ.-Prof. Dr. techn.
Gerd Sammer

IVe, Institut für Verkehrswesen,
Dep. für Raum, Landschaft und
Infrastruktur
Universität für Bodenkultur Wien
Mitglied des wissenschaftlichen
Beirats dieser Zeitschrift

nen Verkehrsmodellsoftwares immer mehr zur schwer durchschaubaren „künstlichen Intelligenz“ entwickelt werden, die eine hochwertige unabhängige Qualitätskontrolle benötigen.

Kritisch anzumerken ist, dass in strategischen Prüfungen von Verkehrsprojekten Nutzen-Kosten-Untersuchungen zur Anwendung kommen, die oft nicht dem Stand der Wissenschaft genügen, sei es, dass wesentliche Auswirkungen nicht berücksichtigt, die Unsicherheit der Ergebnisse nicht offengelegt wird und willkürlich subjektive, kaum begründbare Werthaltungen Eingang finden. Ein Schritt in die richtige Richtung wäre die Aktualisierung der einschlägigen Richtlinien nach dem aktuellen Stand der Wissenschaft.

Die angeführten Beispiele für einen nicht zufriedenstellenden Planungsprozess von Verkehrsinfrastrukturprojekten sind nur eine Ursache für überlange Planungs- und Umsetzungsprozesse. Diese sind aber im Expertenbereich der Forschungsgesellschaften angesiedelt und wären daher in absehbarer Zeit lösbar. Dies würde zu einer Reduktion des Projektrisikos, Verbesserung der planerischen Qualität und Beschleunigung des Planungsprozesses führen sowie dessen Transparenz und Zuverlässigkeit erhöhen.

Was ist Ihre Erfahrung zu diesem Thema? Schreiben Sie an die Redaktion der *Straßenverkehrstechnik*, um darüber eine fachliche Diskussion zu starten!

Ihr Gerd Sammer