

DEUTSCH-FRANZÖSISCH-
SCHWEIZERISCHE
OBERRHEINKONFERENZ



CONFERENCE
FRANCO-GERMANO-SUISSE
DU RHIN SUPERIEUR

Verkehrspolitisches Leitbild für den Oberrhein (2015)

*Auf der Grundlage des gemeinsamen Berichtes der Arbeitsgruppen Verkehrspolitik und Raumordnung zur Zusammenführung der Erkenntnisse des raumordnerischen Leitbildes und der im Frühjahr 2004 abgeschlossenen multimodalen Verkehrsstudie Oberrhein hat das 29. Plenum der **deutsch-französisch-schweizerischen Oberrheinkonferenz (ORK)** am 03. Dezember 2004 ihre Arbeitsgruppe Verkehrspolitik erstmals mit der Entwicklung eines verkehrspolitischen Leitbildes für den Oberrheinraum beauftragt. Am 16. Oktober 2009 hat das Präsidium das Leitbild beschlossen. Es erfährt hiermit, gestützt durch den Beschluss des Plenums vom 28. November 2014, seine Fortschreibung.*

Oberziel

Zentrales Ziel einer nachhaltigen Verkehrspolitik für den Oberrhein muss es sein, eine **gute Mobilität aller Bevölkerungsschichten und der Wirtschaft** am Oberrhein in einer umweltverträglichen Weise zu gewährleisten. Auch ist die Bedeutung des Oberrheins als **Freizeit- und Tourismusregion zu sichern** und zu entwickeln. Die Betrachtung darf sich dabei nicht alleine auf die Verkehrsmittel und die sie tragenden Infrastrukturen beschränken. Sie muss von den Bedürfnissen der Menschen und der Wirtschaftsakteure ausgehen. Eine Optimierung im Verkehrsbereich kann nur zusammen mit anderen Bereichen staatlicher Daseinsvorsorge gelingen.

Nicht in jedem Fall muss eine bessere Befriedigung der Bedürfnisse mit mehr Verkehr verbunden sein. Mobilität lässt sich auch nicht alleine über Reise- oder Transportzeiten qualifizieren. Schließlich ist ihre Beurteilung nicht statisch über die Zeit, sondern dem gesellschaftlichen Wertewandel unterworfen. So hat z.B. der Besitz eines eigenen PKW bei jüngeren Menschen in Städten heute nicht mehr den Stellenwert wie früher. Auf dem Land könnte er hingegen noch zunehmen. Das hat ein verkehrspolitisches Leitbild bei allen Unsicherheiten, die dabei mitwirken, so gut es geht zu antizipieren.

Als **wichtige Transitregion in der Mitte Europas** kommt der Oberrheinregion außerdem eine hohe Verantwortung für die Entwicklung der beteiligten Staaten und darüber hinaus, insbesondere im Zuge des transeuropäischen Güterkorridors Rotterdam – Genua, zu. Die Oberrheinkonferenz erwartet aber auch hier Anstrengungen zu einer Minimierung des Transitbedarfs durch eine Mitbetrachtung anderer Korridore und des Seewegs.

Grundlage für eine gute Mobilität sind und bleiben **leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturen, multimodale Knotenpunkte, attraktive, vernetzte Bedienungsangebote im Personen- und Güterverkehr sowie bedarfsgerechte begleitende Dienstleistungen**. Sie dienen gleichermaßen der Mobilität aller Gruppen der Bevölkerung und ihrer Teilhabe am gesellschaftlichen Leben sowie dem Austausch von Gütern und Diensten. Infrastrukturen sind auf Dauer angelegt und verbinden Räume, sie lenken die Entwicklung der Siedlungsstrukturen, sie beeinflussen Standortentscheidungen der Wirtschaft. Sie schaffen Vertrauen in die dauerhafte Qualität der Standorte und stabilisieren.

Teilziele

Mit an vorderer Stelle stehen eine an Nachhaltigkeitszielen orientiertes Streben nach **Verlagerung der Mobilität auf umweltfreundliche Verkehrsträger** und somit die Übernahme von Verantwortung für den Schutz von Leben und Gesundheit, des Klimas und der natürlichen Ressourcen. Hierzu bedarf es **attraktiver Angebote im öffentlichen Personenverkehr**. In diesem Zusammenhang verdienen die **Barrierefreiheit** sowie die Sicherheit der Fahrgäste und der Beschäftigten vor Übergriffen Dritter eine hohe Beachtung.

Es kommt verstärkt darauf an, die **negativen Auswirkungen** des notwendigen Verkehrs vom Wirtschaftswachstum zu entkoppeln und zu **verringern**. Gerade am ohnehin schon hoch belasteten Oberrhein kann nicht hingegenommen werden, dass die Menschen, die in der Nähe der Fernverkehrswege wohnen, die Lasten einer positiven wirtschaftlichen Entwicklung in Gestalt der negativen Auswirkungen insbesondere des Transitverkehrs tragen müssen.

Insbesondere gilt es, den **Schienenverkehrslärm** bis spätestens zum Jahr 2020 durch die Umrüstung von Bestandsgüterwagen auf lärmarme Verbundstoffbremsen **zu halbieren**. Danach sollten – wie bereits in der Schweiz – grundsätzlich keine lauten Bestandsgüterwagen mehr zugelassen sein. Aber auch danach muss durch die Anwendung entsprechender Techniken der von den Eisenbahnfahrzeugen ausgehende Lärm weiter verringert werden. Weiter bedarf es einer verstärkten **Prüfung alternativer Routen** für den Transitverkehr über andere Korridore unter Einbeziehung des Seeverkehrs, auch zur Entlastung besonders sensibler Räume. Hier ist eine europaweite Optimierung noch nicht erkennbar.

Die **Entwicklung der Elektromobilität** ist aufmerksam zu verfolgen, damit die daraus erwachsenden Chancen und Vorteile für eine umweltfreundliche Mobilität frühzeitig genutzt werden können. Insgesamt braucht es eine stärkere Einbettung der Verkehrspolitik in die Aktivitäten zur vermehrten Nutzung regenerativer Energien.

Im Infrastrukturbereich kommt es auf eine **Beseitigung von Engpässen** und die **Fertigstellung begonnener Vorhaben** besonders an, weil damit in der Regel ein hoher Nutzen verbunden ist. Vorrang sollte jedoch der **Erhaltung und Sanierung** des bestehenden Verkehrswegenetzes zukommen. Maßnahmen zum Neu- und Ausbau von Verkehrswegen sollen auf die wichtigsten Vorhaben konzentriert werden. Die Auswirkungen der europäischen Einigung und die Öffnung vor allem der osteuropäischen Staaten und darüber hinaus stellen zusätzliche Anforderungen an die Ausrichtung der **Verkehrsinfrastruktur auch quer zum Oberrhein**, der weiterhin wichtigsten Nord-Süd-Achse im europäischen Korridor Rotterdam - Genua.

Ein guter Zustand von Anlagen und Fahrzeugen bei allen Verkehrsträgern ist sowohl zur Minimierung der Umweltauswirkungen als auch zur **Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus** erforderlich. Gerade der gesellschaftliche Anspruch an die Sicherheit von Gefahrguttransporten verlangt ein stetes Bemühen zur Verringerung der Risiken.

Eine besondere Erwähnung verdient die Sorge um den Schutz des aufgrund seiner technischen und logistischen Verknüpfungen zunehmend gegen Störungen empfindlichen Verkehrssystems. Auch die arbeitsteilige Produktion mit Lieferketten über teils große Entfernungen bei geringen Lagerhaltungen macht ein **zuverlässiges Funktionieren** immer wichtiger. Seine Funktionsfähigkeit muss auch bei Katastrophen und in anderen Krisensituationen möglichst gewährleistet sein. Es braucht Rückfallebenen, die in der Lage sind, Ausfälle zu kompensieren. Die Sorge dafür ist auch Staatsaufgabe. Hierzu sind grenzüberschreitende Absprachen, Vorsorgemaßnahmen und Übungen unter Einbeziehung der Hilfs- und Rettungsdienste zu empfehlen.

Bei allen verkehrsbezogenen Maßnahmen am Oberrhein geht es vor diesem Hintergrund um

- die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens im Sinne der Nachhaltigkeit,
- die Verringerung der Belastungen durch Verkehrsemissionen der jeweiligen Verkehrsträger auf ein klima- und menschenverträgliches Niveau,
- die Beseitigung von Engpässen bei der Erreichbarkeit der Region Oberrhein als Ganzes und ihrer Teile untereinander, auch durch attraktive grenzüberschreitende Verbindungen im öffentlichen Personenverkehr, möglichst durch aufeinander abgestimmte integrale Taktfahrpläne,
- die Förderung der Innenentwicklung der Orte vor der Ausweisung von Flächen im Umland,
- die Ausrichtung der Entwicklung an den Achsen des öffentlichen Verkehrs,
- die Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs, besonders innerhalb der Orte,
- die Zugänglichkeit der Städte mit ihren vielfältigen Angeboten und Arbeitsplätzen,
- die gute und werthaltige Gestaltung der öffentlichen Räume und ihrer Verkehrsanlagen als Voraussetzung für eine hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität,
- die grenzüberschreitende Abstimmung der Infrastrukturentwicklung, insbesondere auch zur Bewältigung des Transitverkehrs,
- die Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen im Inland und grenzüberschreitend,
- die grenzüberschreitende Kooperation bei Verwaltungsverfahren, Bedarfsermittlung, Gestaltung und Umsetzung unter angemessener und frühzeitiger Beteiligung der Bevölkerung,
- die aufmerksame Pflege und Sicherung bedarfsgerechter verkehrsbegleitender Dienstleistungen, z.B. durch die Bereitstellung von Flächen für Reparaturbetriebe, insbesondere an wichtigen Schnittstellen wie z.B. in Häfen und Bahnhöfen,
- die Verbesserung der Sicherheit (Safety und Security),
- die frühzeitige Nutzung fortschrittlicher Technologien.

Handlungsfelder

Der Verkehrspolitik stehen dabei Instrumente auf mehreren Handlungsfeldern zur Verfügung:

Am Anfang sollte die **Entwicklung nachhaltiger Verkehrskonzepte und Szenarien** stehen. Die Gesellschaft und die repräsentierenden Kräfte müssen sich klar werden, welche Entwicklungsziele erreicht werden sollen und welchen Stellenwert Verkehr als dienende Funktion in der Gesellschaft von morgen voraussichtlich einnehmen wird. Hier fließen in besonderer Weise Wertvorstellungen und Gewichtungen mit ein. Die Verfahren zur Bewertung müssen transparent und demokratisch legitimiert sein.

Im Bereich **Prognosen, Verkehrsplanung und Netzbildung** sind vor allem die nationalen, regionalen und kommunalen Verkehrspläne in ihrer ineinandergreifenden Abstufung sowie ihre Finanzierung, die Entwicklungsprogramme und die Raumordnungspläne zu nennen. In den Prognosen ist der demografischen Entwicklung und den Leitlinien einer umweltverträglichen Entwicklung Rechnung zu tragen. Sie sind nicht Vorgabe für Handlungserfordernisse, sondern Hilfsmittel zur Beurteilung von Konzepten in einem iterativen Prozess. Die Bildung von Netzen ist grenzüberschreitend abzustimmen. Positive Beispiele sind hier die Verknüpfung der Hochgeschwindigkeitsnetze betreffend TGV Rhein-Rhône und TGV-Ost mit dem deutschen Schnellnetz sowie die Nahverkehrsprojekte im Großraum Basel und die Fortführung der Straßenbahn von Straßburg nach Kehl. Im Schienengüterverkehr fehlt das Pendant dazu noch.

Die **Wahl eines** aus ökologischer und gesamtwirtschaftlicher Sicht zu bevorzugenden **Verkehrsmittels** kann nur in den seltensten Fällen vorgeschrieben werden. Deshalb sind die Rahmenbedingungen möglichst so zu gestalten, dass die Nutzer und Entscheider auch für sich selbst Vorteile sehen. Außerdem sind entsprechende Angebote einzurichten. Beispielhaft gilt das für Fahrradverleihsysteme in Städten, die dazu beitragen, anstatt oder in Ergänzung zu motorisierten Verkehrsmitteln das Fahrrad zu benutzen. Auch eine konsequente Parkraumbewirtschaftung ist geeignet, umweltfreundliche Verkehre zu bevorzugen. Die Akzeptanz von Staus als Steuerungsinstrument erscheint allerdings ungeeignet. Oft führt eine **Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel** zu einem Optimum. In diesem Sinne sollte seitens der regionalen und kommunalen Gebietskörperschaften angesichts der Liberalisierung im Fernbusverkehr für eine gute Verknüpfung der Fernbuslinien mit den übrigen öffentlichen Verkehrsangeboten durch gut gestaltete, funktionsgerechte und leicht erreichbare Busbahnhöfe gesorgt werden.

Der **Ausbau einer leistungsfähigen Telekommunikation** ermöglicht die Vermeidung körperlichen Verkehrs und führt so zu geringeren negativen Auswirkungen von Verkehr. Sie spart zudem Zeit und ist geeignet, Standorte im ländlichen Raum aufzuwerten und zu stabilisieren.

Die **Planung von Infrastrukturprojekten** betrifft auch kommunale Flächennutzungs- und Bebauungspläne bis hin zu Ingenieur- und Architektenentwürfen für die Bemessung und Gestaltung von Verkehrsanlagen und öffentlichen Räumen. Gestaltungsaufgaben sollten auf der Basis von Wettbewerben gelöst und längerfristig werthaltig ausgelegt werden. Denn öffentliche Räume prägen das Renommee und fördern regionale Identitäten über Generationen hinweg. Die Hauptstraßen in Städten dürfen nicht zu Wohnorten überwiegend schwächerer Bevölkerungsgruppen werden. Besonders in diesen Bereich fällt die Aufgabe einer angemessenen und frühzeitigen **Beteiligung der betroffenen**

und interessierten Bevölkerung auf der Grundlage einer umfassenden Informationsbereitstellung im Internet und anderen geeigneten Medien.

Die **Bestellung von Verkehrsleistungen**, insbesondere im öffentlichen Personennahverkehr, schafft die Grundlage für die tägliche Mobilität der Bürger und erleichtert ihnen die Teilhabe am sozialen und gesellschaftlichen Leben. Ergänzend ist auch im Personenfernverkehr eine nicht nur auf betriebswirtschaftliche Ergebnisse der Bahnen konzentrierte, sondern auch am Gemeinwohl orientierte gesamthafte Angebotsplanung mit guter Verknüpfung untereinander und mit dem Regionalverkehr erforderlich. Soweit staatliche Mittel eingesetzt werden, können die Bestellungen auf wettbewerblicher Basis Vorteile bieten. Das europäische Recht erfordert dies zumeist. Dabei ist der Sicherung von Sozialstandards gerade in grenznahen Räumen ein hohes Augenmerk zu widmen. Die **Leistungserbringung** hat in guter Qualität, d.h. in erster Linie pünktlich und zuverlässig zu erfolgen. In ländlichen Räumen können alternative Bedienungsformen erforderlich werden.

Im **Ordnungsrecht** handelt es sich um Regelungen durch Gesetze und Verordnungen betreffend den Marktzugang, Zuständigkeiten, Grenzkontrollen und Zollabfertigung, Pflichten und Rechte der Verkehrsteilnehmer und Unternehmen sowie die zugehörige Überwachung durch staatliche Stellen. Hierzu zählen zum Beispiel Regelungen zu Fahrverboten, Stellplatzvorschriften, Emissions- und Immissionsgrenzwerten, technischen Standards für Fahrzeuge sowie Qualifikationsanforderungen für Personal. Die **Einhaltung** der Vorgaben ist wirksam zu **kontrollieren**. Aber auch die Kontrolle öffentlicher Räume zur Steigerung des Sicherheitsempfindens und zur Vermeidung von Vandalismus zählt hierzu. Die ordnungsrechtliche Förderung der Elektromobilität in Städten darf nicht zulasten schwächerer Verkehrsteilnehmer und des öffentlichen Verkehrs erfolgen. Am Oberrhein kommt es besonders auf eine **Harmonisierung der Vorschriften** und den Abbau von Zollhindernissen an.

Auf kurze Verwaltungsabläufe und **Entbürokratisierung** ist besonderen Wert zu legen. Hier könnte künftig in grenzüberschreitender Abstimmung schon bei der Fortentwicklung unionsrechtlicher Vorgaben der bisherigen aufgabenfernen Bürokratisierung und Überregulierung entgegengewirkt werden. Bei allem Verständnis für Interoperabilität gerade bei grenzüberschreitenden Betätigungen wäre es wichtig, regionale Entscheidungs- und Gestaltungsspielräume zu bewahren. Regulierende Eingriffe der europäischen Kommission und der Staaten in das Verkehrssystem rechtfertigen sich nur dort und nur so weit, wie dies nachvollziehbar dem Gemeinwohl dient.

Die **Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen** erfolgt grundsätzlich aus Steuermitteln und Nutzerabgaben. Gerade bei knappen Kassen müssen klare Prioritäten gesetzt werden. Grundsätzlich geht der Erhalt vor Neubau. Bei allen Verkehrsinfrastrukturen sollten die Folgekosten einkalkuliert werden. Für Erneuerungen ist eine angemessene Vorsorge zu treffen. Die Mittel sollten auch jahresübergreifend so bereitgestellt werden, dass neben dem Erhalt eine zügige Fertigstellung begonnener Projekte gewährleistet ist. Hierzu haben sich Fondsmodelle sowie Zustands- und Leistungsberichte bewährt. Die im Rahmen der INTERREG-Programme der Europäischen Kommission bereitgestellten Fördermittel sind zu nutzen.

Im Bereich **Preise, Steuern und Gebühren** handelt es sich um Tarife, Mautregelungen, Trassen- und Stationspreise, Energie- und Umsatzsteuern, Kosten für behördliche Genehmigungen und Überprüfungen sowie Anreize durch Steuererleichterungen. Auch lärmabhängige Trassenpreise im Schienen-güterverkehr zählen hierzu. Sie sind grundsätzlich geeignet, den Einsatz lärmarmen Fahrzeuge anzu-

regen. Grenzüberschreitende wirtschaftliche Betätigung ist auch hier auf harmonisierte Rahmenbedingungen besonders angewiesen. Nationale Preissysteme für die Infrastrukturnutzung beeinflussen die Routen- und Verkehrsmittelwahl. Wettbewerbsverzerrungen führen dabei zu gesamtwirtschaftlich suboptimalen Ergebnissen und können den grenzüberschreitenden Austausch behindern. In Anbetracht der dramatischen Unterfinanzierung allein bei der Erhaltung und nachholenden Sanierung der Verkehrswege Straße, Schiene und Wasserstraße aller Baulastträger ist die Erweiterung der **Nutzerfinanzierung** dringend erforderlich. Dabei sind die sozialen Belange ärmerer Bevölkerungsschichten zu beachten. In Mautsätze sind externe Kosten zu internalisieren, um die gesamtwirtschaftlichen Kosten des Verkehrs den Verursachern anzulasten. Die daraus generierten Einnahmen sind grundsätzlich zur Finanzierung der staatlichen Verkehrsaufgaben und zur Minderung der negativen Auswirkungen zu verwenden.

Maßnahmen der **Information und Organisation** sind z.B. Mobilitätszentralen, Verkehrsverbünde, Behördenstrukturen und -kooperationen, Verkehrsinformationen durch Fahrpläne, Telematik, Auskunftssysteme sowie Verkehrsuntersuchungen und Öffentlichkeitsarbeit. Ihnen ist in grenzüberschreitender Abstimmung besondere Aufmerksamkeit zu widmen, da mit ihnen oftmals optimierende Steuerungsmaßnahmen ohne hohe Investitionen möglich sind. Die Möglichkeiten des Internet sind zu nutzen. Die Informationen sind mehrsprachig anzubieten.

Durch Maßnahmen der **Wirtschaftsförderung** können gewünschte Entwicklungen in der Startphase unterstützt und gesteuert werden. In Krisenzeiten lassen sich durch sie negative Auswirkungen auf die Verkehrswirtschaft und den Markt abwenden oder zumindest abmildern. Die Maßnahmen der Wirtschaftsförderung sind (in Frankreich und Deutschland) hinsichtlich ihrer Zulässigkeit und Ausgestaltung frühzeitig mit der Europäischen Kommission abzustimmen, um nicht in Konflikt mit Beihilfavorschriften zu geraten. Umgekehrt ist darauf hinzuwirken, dass gesamtwirtschaftlich sinnvolle Kooperationen wie z.B. aktuell der Häfen am Oberrhein oder zur Versorgung mit Leistungen des öffentlichen Nahverkehrs nicht durch überzogene Wettbewerbs- und Beihilfavorschriften verhindert werden.

Die **Ausbildung und Bewusstseinsbildung** sowohl der Entscheider als auch der Akteure und Verkehrsteilnehmer ist wichtig, damit die Zusammenhänge erkannt werden und so ein zielgerichtetes und umweltgerechtes Handeln möglich wird. In Anbetracht des teils dramatischen Mangels an geeigneten Fachkräften ist es für Behörden und Verkehrsunternehmen auch wichtig, sich mehr für die Ausbildung zu engagieren und attraktive Arbeitsbedingungen zu bieten. Es kommt weiter darauf an, vorhandenes Wissen nicht verloren gehen zu lassen. Gerade am Oberrhein ist dabei Sprachkompetenz besonders wichtig. Ist sie vorhanden, kann für grenzüberschreitende Kooperationsräume ein spezifischer Vorteil erwachsen. Darauf sollten besonders die Behörden achten und dies bei ihrer Personalentwicklung berücksichtigen. Die Ausbildungseinrichtungen am Oberrhein müssen von den Akteuren des Verkehrsbereichs für den Bedarf sensibilisiert werden und stärker zusammenarbeiten.

Nicht zuletzt kommt der **Forschung im Bereich des Verkehrs** eine wichtige Rolle bei der Positionierung eines Raumes mit seinen Lehr- und Forschungseinrichtungen eine hohe Bedeutung zu. Dies betrifft nicht nur die technischen Disziplinen, sondern genauso die Wirtschafts-, Gesellschafts- und Umweltwissenschaften und andere. Hochqualifizierte Fachkräfte werden angezogen und gehalten. Das nationale und internationale Image wird geprägt. Durch den gezielten Einsatz staatlicher Mittel

kann der Prozess gefördert werden. Die Chancen aber auch die Risiken neuer Technologien und Entwicklungen sind zu erkunden und hinsichtlich ihrer Folgen abzuklären. Der Oberrheinraum hat das Potential, hier vorne mit dabei zu sein. Die Suche nach wirtschaftlich optimierten Standards und kostengünstigen Verfahren wird zunehmende Bedeutung erlangen. Umweltgerechte Technologien wie z.B. die Elektromobilität sind weiter zu entwickeln. Die Möglichkeiten der Digitalisierung für eine vernetzte, verlässliche, bezahlbare, nachhaltige und komfortable Mobilität sind zu erkunden und zu nutzen.

Die Verwirklichung einer gemeinsam abgestimmten, integrierten Verkehrspolitik im Sinne des Leitbildes kann nur über eine intensive **grenzüberschreitende Zusammenarbeit** der Behörden, Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen gelingen. Hierzu bedarf es einer starken Unterstützung durch alle Entscheidungsträger sowie durch die nationalen Regierungen. Es bedarf weiter einer angemessenen Ausstattung mit personellen und materiellen Ressourcen. Bereits auf der Fachebene ist dafür Sorge zu tragen.

Umsetzung

Auf einer solchermaßen gestärkten Grundlage kann über eine geschickte, Verkehrsträger übergreifende Bündelung von Maßnahmen aus allen vorgenannten Feldern eine optimale Wirkung im Sinne der Zielsetzung erreicht werden. Sie beteiligt dazu Fachleute aus allen Bereichen und Partner aus allen Interessengruppen, ohne dabei schwerfällig und unbeweglich zu werden. Zugleich betrachtet sie die Interdependenzen zu benachbarten Politikfeldern, fördert die Kommunikation mit der Bevölkerung und der Wirtschaft und strebt eine Gesamtoptimierung an. Dazu gehören gerade für grenzüberschreitend wirksame Maßnahmen eine frühzeitige Abstimmung der zuständigen Stellen und eine zeitlich verbundene Umsetzung. Je besser es der Verkehrspolitik gelingt, sich als notwendiger Teil eines größeren Ganzen darzustellen und Zusammenhänge sichtbar zu machen, desto größer sind die Chancen einer angemessenen Berücksichtigung bei der Verteilung öffentlicher Mittel.

Die Einsicht und die öffentliche Unterstützung dafür muss die ORK durch eine regelmäßige und engagierte Öffentlichkeitsarbeit nach außen und durch die Einforderung und Anerkennung des Engagements der Verantwortlichen in den beteiligten Behörden und Stellen fördern. Dabei gilt es auch, deutlich zu machen, dass gerade Maßnahmen für den grenzüberschreitenden Verkehr nicht zuletzt eine politische Gestaltungsaufgabe darstellen, die alleine mit den nationalen Maßstäben der Wirtschaftlichkeit nicht immer ausreichend in ihrer Bedeutung erfasst werden können. In Einzelfällen könnte die ORK prüfen, ob sie eine besondere Patenschaft zur Förderung der Maßnahme übernimmt.

Das verkehrspolitische Leitbild ist in diesem Sinne kein Schluss, sondern ein Anstoß dazu, der mit Leben erfüllt sein will. Es darf nicht - wie es leider das Schicksal vieler wertvoller Arbeiten ist - der schnellen Vergessenheit anheimfallen, sondern muss regelmäßig in das Bewusstsein gerufen und unter Einbezug der Umsetzungserfahrungen etwa alle 5 Jahre fortgeschrieben werden. Der Oberrhein, eingebettet in die Mitte Europas, will sich als Modellregion für Kooperationen zur Überwindung innereuropäischer Grenzhindernisse und zur Ausschöpfung der neuen Potenziale eines modernen Europas positionieren. Sie ist aufgerufen, das Leitbild als einen Pfeiler ihres Bestrebens in ihrer Arbeit und Kommunikation zu nutzen.

Die in der Oberrheinkonferenz zusammengeschlossenen Partner können viele verkehrspolitisch relevante Entscheidungen nicht selbst treffen. Sie haben aber jeweils für sich und noch besser gemeinsam die Möglichkeit, für richtig erachtete Ziele an ihre nationalen Regierungen und an die Europäischen Institutionen zu kommunizieren. Ihnen steht es weiter frei, im Schulterschluss mit anderen grenzüberschreitenden Kooperationen zu überzeugen und so ein größeres Gewicht zu erreichen. Das weitere Zusammenwachsen Europas in Zeiten auch gegenläufiger Kräfte ist zu einem guten Teil mit dem Erfolg dieser Kooperationen verknüpft. Dabei sind die dort lebenden Menschen mitzunehmen, ihre Wertvorstellungen sollten sich allseits der Grenzen annähern.

Dr. Georg Speck, 13. März 2015