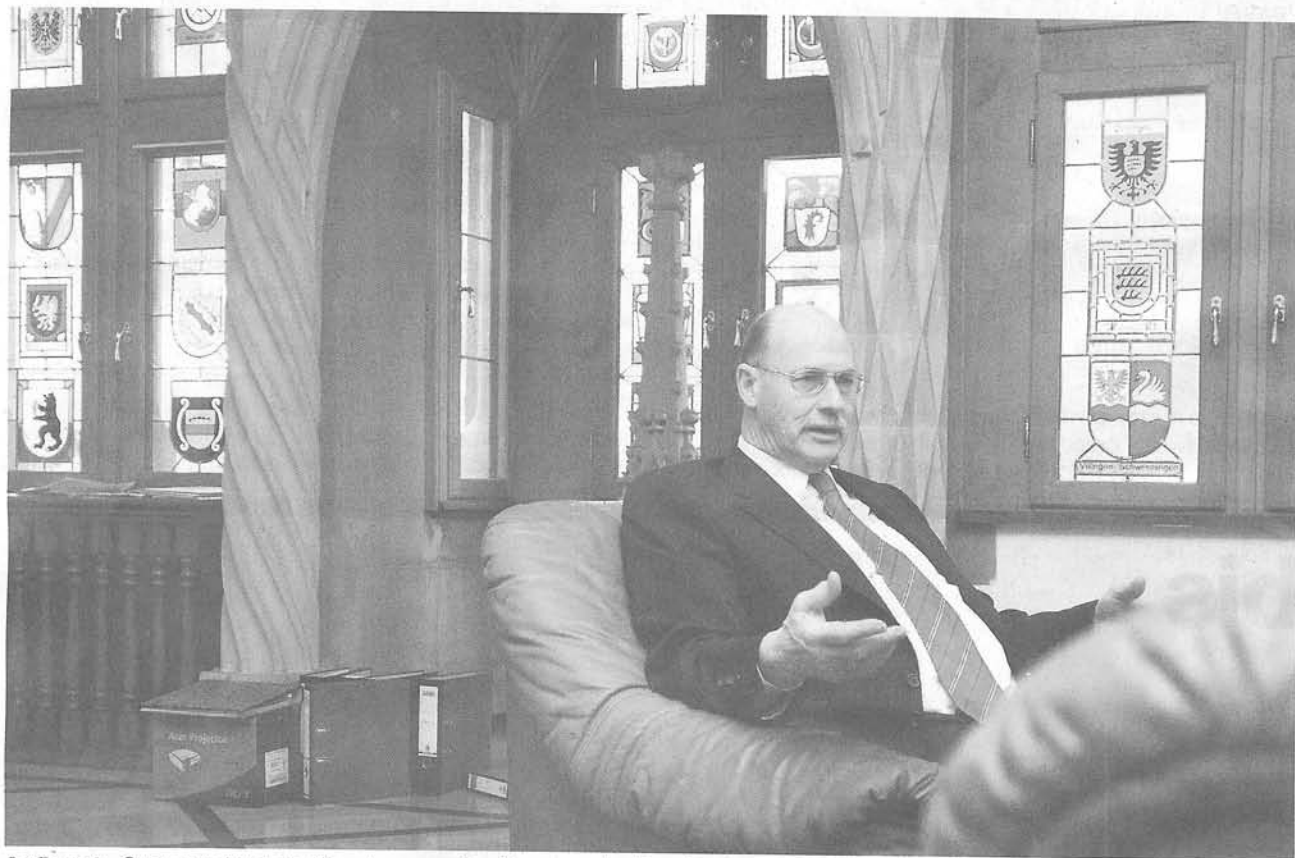


## «Zollfreie war das schwierigste Dossier»

Freiburgs Regierungspräsident Sven von Ungern-Sternberg ist froh, dass der Konflikt gelöst ist



**Aufbruch.** Sven von Ungern-Sternberg wenige Tage vor der Pensionierung im Freiburger Regierungspräsidium. Foto Margrit Müller

INTERVIEW: PETER SCHENK

**Sven von Ungern-Sternberg hat als Freiburger Regierungspräsident fast ein Jahrzehnt lang auch die grenzübergreifende Kooperation mitbestimmt. Nun hört er auf – eine Bilanz.**

Der gebürtige Berliner und Vater von acht Kindern Sven von Ungern-Sternberg (65) lebt seit Mitte der 60er-Jahre in Südbaden und hat in Freiburg im Breisgau Volkswirtschaft und Jura studiert. Seit 1978 war er Freiburger Baubürgermeister (CDU) und verlor bei den Oberbürgermeisterwahlen nur knapp gegen Rolf Böhme (SPD). Seine Tätigkeit als Freiburger Regierungspräsident (siehe Text rechts) begann er am 1.12.1998 – Ende des Jahres wird er nun, neun Jahre später, pensioniert.

**baz:** Sie haben als Regierungspräsident viel mit Kooperation über die Grenzen zu tun gehabt. Wie haben Sie die Zusammenarbeit mit den Schweizern empfunden?

**SVEN VON UNGERN-STERBERG:** Sehr gut und sehr freundschaftlich. Ich habe von der Landesregierung recht freie Hand bekommen für diese sogenannte kleine Aussenpolitik. So haben wir den direkten Kontakt zu den jeweiligen Kantonsregierungen gepflegt. Es gab ein Netz von bilateralen Kontakten und die Zusammenarbeit in den gemeinsamen Gremien wie der Oberrheinkonferenz oder dem Interreg-Ausschuss.

Im Verhältnis zu Basel war die Zollfreie sicher das schwierigste Dossier. Stimmt das?

Das ist richtig. Die Zollfreie war sicher ein Konfliktpunkt. Ich bin sehr froh, dass er doch gelöst worden ist. Wenn wir da überhaupt nicht weitergekommen wären, will ich nicht aus-

schliessen, dass die Nachbarschaftsbeziehungen dauerhaft belastet worden wären. Nach meinem Eindruck hat die Auseinandersetzung weder auf der deutschen noch auf der schweizerischen Seite dauerhaft zu Nachbelastungen geführt.

Wie ist der Stand beim Bau des 3. und 4. Gleises zwischen Karlsruhe und Basel? Wegen der Neat (Neue Alpentransversale) ist der funktionierende Zufluss für die Schweiz ja sehr wichtig.

In diesem Punkt gibt es völlige Interessensgleichheit zwischen uns und Basel: Wir müssen das 3./4. Gleis so schnell wie möglich machen.

Aber es gibt viele Probleme und Einsparungen.

## «Die Schweiz sagt zwar, sie sei kein EU-Mitglied, will aber so behandelt werden.»

Es ist klar: Diese Strecke muss gebaut werden. Es ist eine der grossen europäischen Linien, an der die Deutsche Bahn (DB) auch sehr viel Geld verdient. Für uns ist die Frage, inwieweit es zusätzliches Geld gibt, um gegenüber den ursprünglichen Vorstellungen der DB zusätzliche Verbesserungen beim Lärm- und Umweltschutz einzubauen. Der Bau wird eher etwas langsamer vorangehen, als sich das die Bahn vorgestellt hat. Es ist aber in unser aller Interesse, dass die zeitliche Differenz zwischen der Fertigstellung der Neat und dem Ausbau bei uns nicht zu gross wird.

In der Trinationalen Agglomeration Basel tut sich derzeit viel. Genannt seien nur die Regio-S-Bahn und die Tramverlängerung nach Weil. Hat der deutsche Teil des Eurodistricts Basel im fernen Stuttgart genügend Gewicht?

Es ist immer so, dass Regionen innerhalb eines Bundeslandes in Konkurrenz stehen. Es ist eine permanente Aufgabe, dass die peripheren Teile ihr Gewicht in die Waagschale werfen. Wir haben aber den grossen Vorteil, dass wir das als trinationaler Raum machen – ein Raum, der auch aus Landessicht interessant ist. Übrigens ist das Thema 3./4. Gleis voll von der Landesregierung in Stuttgart übernommen worden.

Seit vielen Jahren ist die Rede davon, das Land Baden-Württemberg könnte sich finanziell beim EuroAirport beteiligen. Wie schätzen Sie die Chancen dafür ein?

Ich bin sehr optimistisch. Ich war bis vor Kurzem Vorsitzender des Flughafenbeirats und hatte erst Anfang Dezember Staatsminister Willi Stächele zu einer Art Sondersitzung in Basel zu Besuch. Es ging darum, was man konkret machen kann, damit der EuroAirport von Stuttgart auch als baden-württembergischer Flughafen bewertet wird. Dafür gibt es eine klare Zusage, auch von Ministerpräsident Günther Oettinger. Das heisst, es gibt jetzt einen Luftverkehrsplan, in dem der EuroAirport eine ähnliche Rolle erhalten wird wie zum Beispiel der Flughafen Friedrichshafen am Bodensee. Das wird sich so auswirken, dass das Land Baden-Württemberg auch Finanzen anpacken wird. Das heisst aber nicht, dass im nächsten Haushalt 100 Millionen Euro Kapitalbeteiligung ausgewiesen werden.

Was dann?

Es wird schon jetzt sehr konkret diskutiert, ob die Schienenanbindung von der deutschen Seite an den EuroAirport finanziert wird. Wir haben in der Region ein völlig anderes Verhältnis als zwischen Waldshut und Zürich. Als Swiss ihre Destinationen in Basel ausgeweitet hat, habe ich im Freiburger Regierungspräsidium eine Medienkonferenz veranstaltet, auf der wir das als Erfolg für Südbaden gesehen haben. Das Gleiche in Waldshut in Bezug auf Zürich wäre kaum vorstellbar.

Sie haben neun Jahre lang in der Kooperation gearbeitet. Was hat es gebracht?

Es hat sich viel geändert und es ist ein Netz von persönlichen Bezügen entstanden. Auch die Grenzen sind offener geworden. Wobei zur Schweiz immer das Problem besteht, dass sie einerseits sagt, sie ist kein EU-Mitglied und auf der anderen Seite so behandelt werden möchte. Fakt ist,

dass die einzige Grenze innerhalb Europas hier zur Schweiz ist – die nächste ist bei Kasachstan. Dabei ist die Lebenswirklichkeit zum Glück anders: Es gibt keine harten Grenzkontrollen und wir sind aufeinander angewiesen. Die Schweiz benötigt dringend unsere Fachkräfte und unser Detailhandel und unsere Gastronomie sind froh, wenn die Schweizer kommen, kaufen und konsumieren.

Ende Jahr endet Ihre Amtszeit. Was haben Sie dann vor? Werden Sie sich langweilen?

Mit Sicherheit nicht. Ich bin mit Leib und Seele Freiburger geworden. So bin ich Vorsitzender des Münsterbauvereins und der Badischen Heimat, wodurch ich ein wenig Regionalpolitik mache. Ausserdem kümmere ich mich weiter um das EuroInstitut in Kehl – das ist das einzige Institut, das Mitarbeiter des öffentlichen Dienstes europafähig macht und in der grenzübergreifenden Zusammenarbeit ausgebildet. Zu guter Letzt kümmere ich mich um Städteplanung in Übersee.

## «Ich sehe den Bypass noch nicht als Problem»

Zusätzlicher Güterverkehr könnte statt über das Rheintal über die Strecke Zürich–Stuttgart geführt werden

INTERVIEW: PETER SCHENK

**baz:** Sie haben auch mit dem Bypass zu tun gehabt. Das ist das Projekt der Bahnen, Basel mit dem Güterverkehr zu umfahren. Wie haben Sie diese Auseinandersetzung erlebt?

**SVEN VON UNGERN-STERNBERG:** Das habe ich nicht so sehr als Konflikt empfunden. Es war für mich eher eine Auseinandersetzung mit den drei zentralen Bahnen SBB, SNCF und DB. Zeitweilig

natten wir den Eindruck, dass deren Konzept hiess: mit dem Kopf durch die Wand. Wir haben mit der Schweiz dafür gesorgt, dass das Primat der Politik wieder zur Geltung kam. Das konnten keine rein fachlichen Überlegungen der Bahnen sein.

Aber spätestens, wenn entschieden werden muss, wo der Bahnverkehr durchläuft und wer die Belastungen zu tragen hat, wird es Auseinandersetzungen geben!

Falls entschieden werden muss, wohin zusätzliche Bahn- und Güterströme gelenkt werden, gibt es naturgemäss einen Konflikt. Und wenn in einem riesigen Ausmass Güterströme von Holland durch die Schweiz nach Italien kommen, dann muss man ernsthaft nach Alternativen schauen. Es darf sich nicht alles im Rheintal drängen, dort ist es schon eng genug.

Was wäre denn Ihrer Ansicht nach die Alternative?

Es gibt die Überlegung, ob östlich oder westlich der Rheintalbahn Möglichkeiten bestehen, zum Beispiel mit der Gäu-Bahn. Da kann ich mir gar keinen Interessensgegensatz zu Basel vorstellen.

Was ist denn die Gäu-Bahn überhaupt?

Das ist die Strecke Stuttgart–Zürich. Die Schweiz hat dort

schon Vorleistungen gebracht, denn von Zürich bis zur deutschen Grenze ist schon einiges geschehen. Der Regierungsbezirk Freiburg ist sehr daran interessiert, dass diese Strecke aufgewertet wird. Früher war das die grosse Verbindung von Rom nach Berlin. Sie ist in der Nachkriegszeit demontiert worden und jetzt nur noch eingleisig. Da könnte man mehr draus machen und alle wären einverstanden. Basel hat ja auch kein Interesse, dass der ganze Verkehr durch das Nadelöhr in seiner Nähe geht.

#### Also gar kein Bypass?

Ich kann das im Moment nicht beantworten, aber es bleibt natürlich die Frage: Ist so ein Bypass überhaupt nötig? Wenn der Verkehr um Basel herumgeführt wird, gibt es auch innerschweizerische Konflikte – zwischen dem Aargau und Basel zum Beispiel. Da ist es schwierig, die richtige Lösung zu finden. Ich sehe das aber nicht als einen besonderen Streitpunkt zwischen den Schweizer Partnern und uns an. Deshalb ist der Bypass für mich noch nicht so als Problem erkennbar.

## Einflussreicher Regierungspräsident

**FREIBURG.** Neben den Oberbürgermeistern der grossen Städte dürfte der Freiburger Regierungspräsident in Südbaden am meisten politischen Einfluss haben. Er wird von der Landesregierung ernannt und hat eine Doppelfunktion. Auf der einen Seite ist er der Repräsentant der Landesregierung und politischer Beamter, auf der anderen Seite der Fürsprecher seines Bezirks in der Landeshauptstadt Stuttgart. Baden-Württemberg besteht aus vier Regierungsbezirken. Diese sind unter anderem zuständig für Strassenbau und Naturschutz sowie für die Rechtsaufsicht über Städte und Landkreise. Das Regierungspräsidium Freiburg hat derzeit 2100 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und kümmert sich auch um die grenzüberschreitende Kooperation. psc