



Neubau des Kanzleramts in Berlin

HAUPTSTADT

## Sehnsucht nach Bonn

Zunehmend ratlos sucht die Protokollabteilung des Auswärtigen Amtes (AA) nach geeigneten Räumlichkeiten für Schröders exklusives Gala-Diner Anfang Juni in Berlin. Bei einer Konferenz zum Thema „Modernes Regieren“ mit 14 Staats- und Regierungschefs will der Kanzler als Gastgeber brillieren – doch wohin auch immer die Protokollbeamten im vereinten Berlin bisher geschaut haben, keine der in Frage kommenden historischen Stätten erfüllte die hohen sicherheitstechnischen und repräsentativen Anforderungen.

Weder das Schloss Glienicke noch das Pergamonmuseum, weder das Alte Museum noch die Staatsoper fanden in den Augen der AA-Experten Gnade. Voller Sehnsucht erinnern sich die staatlichen Partyplaner an den Petersberg bei Bonn mit seinem Blick auf das Rheintal oder an das vielfach bewährte Schloss Augustsburg in Brühl. Vergangenen Sommer, während des G-8-Gipfels, hatten die Staats- und Regierungschefs gar auf einem Mosaikboden im Römisch-Germanischen Museum in Köln getafelt.

Abhilfe wird erst das neue Kanzleramt bringen: Nach seiner Fertigstellung, voraussichtlich im April kommenden Jahres, können Gala-Veranstaltungen nahezu jeder Größenordnung



ACTION PRESS

Staatsempfang im Schloss Augustsburg (1995)

im achten Stock des Schultes-Baus stattfinden, mit weitem Blick über den Tiergarten und das neue Regierungsviertel. Bis dahin muss der Kanzler mit Provisorien leben: Die Arbeitssitzungen der Regierungskonferenz mit Bill Clinton, Tony Blair und anderen liberalen und sozialdemokratischen Staatslenkern finden im Übergangskanzleramt am Schlossplatz statt – mit wenig herrschaftlichem Blick auf den ausgeschlachteten Palast der Republik.

VERKEHRSPOLITIK

## Lkw-Maut willkommen

Im Streit um die geplante Autobahngebühr für schwere Lkw findet Bundesverkehrsminister Reinhard Klimmt (SPD) Experten-Unterstützung. „Weder das deutsche Fuhrgewerbe noch der Wirtschaftsstandort Deutschland sind in Gefahr“, lautet das Fazit einer Untersuchung des Karlsruher Verkehrswissenschaftlers Werner Rothengatter. Negative Folgen für den Wirtschaftsstandort seien „nicht belegbar“. Seit die vom Ministerium eingesetzte Kommission Verkehrsinfrastrukturfinanzierung unter Vorsitz des Managers Wilhelm Pällmann im Februar vorgeschlagen hat, von 2003 an eine Lkw-Maut in Höhe von



Lkw-Stau auf der A45 bei Hagen

M. VOLLMEYER

25 Pfennig pro Kilometer zu erheben, mobilisiert die Transportlobby heftigen Widerstand. Dabei würde die Gebührenhöhe, so Verkehrsexperte Rothengatter, „bei weitem nicht die Größenordnung der Senkung der Lkw-Beförderungspreise seit 1994 erreichen“. Vermindert werde sich lediglich der jetzige Wettbewerbsvorteil der vornehmlich ausländischen „Billigfahrer“. Bestärkt durch diese Untersuchung, hat Pällmann jetzt die Bundesregierung schriftlich vor „halbherzigen Lösungen“ gewarnt. Ohne Einnahmen aus der Gebühr, rund fünf Milliarden Mark pro Jahr, seien eine „Verschärfung der Stau-problematik“ sowie „weiterer Raubbau an der Substanz der Straßeninfrastruktur“ unausweichlich. Pällmann: „Es lohnt sich also, standhaft zu streiten.“