Endlich alle Ministerien nach Berlin!

Das Bonn-Berlin-Gesetz und der damit verbundene Verbleib großer Teile des Regierungsapparates in Bonn sind immer wieder Diskussionsanlass. Im folgenden Namensartikelnimmt der CDU-Fraktionsvorsitzende im Berliner Abgeordnetenhaus, Dr. Friedbert Pflüger, Stellung:

Dr. Friedbert Pflüger

Die Entscheidung des Deutschen Bundestages zum zukünftigen Regierungs- und Parlamentssitz Berlin vom 20. Juni 1991 beinhaltete zu Recht, die Interessen Bonns nach einem Umzug zu berücksichtigen und die Stadt am Rhein nicht sich selbst zu überlassen. Die Sorge war damals groß, dass Bonn „abstürzen“ würde.

Heute können wir feststellen, es ist alles ganz anders gekommen. Bonn erstrahlt und boomt: U. a. die Vereinten Nationen, die Deutsche Welle, die Telekom und die Post haben sich hier angesiedelt und schöpfen höchste Wirtschaftskraft für die Region. Mehr als 25.000 Arbeitsplätze sind in der Region neu geschaffen worden.

Bonn braucht die hier verbliebenen Ministerien schon lange nicht mehr als Auffangbecken all der Sorgen und Verlustängste, die für den Fall des Umzugs proklamiert worden waren. Bonn hat sich durch seinen Namen weltweit bewährt und durch die Hilfen des Bundes selbst neu aufgestellt. Bonn schafft es allein.

Auch deshalb ist es richtig und wichtig, endlich alle Ministerien in der Hauptstadt zu vereinen. Durch die derzeitige Pendelei manifestieren wir nicht nur immense Kosten, sondern es bedeutet für die Betroffenen auch einen enormen Kraft- und Zeitverlust. Wir haben große Reibungsverluste in der Arbeit – auch in Zeiten bester telekommunikativer Ausstattung.

In der entscheidenden Fraktionssitzung wenige Tage vor der Debatte im Juni 1991 habe ich darauf hingewiesen, dass egal, wie der Bundestag sich entscheiden würde, eine Kompromisslösung (evtl. geteilte Ministerien) keine Lösung darstelle. Auch das ist anders gekommen. Doch wir müssen dies jetzt revidieren. Die Zeit und die Entwicklung beider Städte, vor allem aber der gesunde Menschenverstand sprechen dafür. Berlin ist eine unfertige Hauptstadt.

Ich freue mich deshalb auch darüber, dass nach dem niedersächsischen Ministerpräsidenten Wulff weitere Ministerpräsidenten und namhafte Vertreter des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages eine Zusammenführung aller Ministerien in Berlin befürworten und unterstützen.

Wir haben damals aus tiefer Überzeugung den ersten Schritt vom Rhein an die Spree unternommen. Wir sollten den zweiten Schritt nun genauso beherzt angehen. Für Berlin ist es ein Gewinn, für Bonn aber kein Verlust.

Übrigens habe ich in der Debatte von 1991 auch gesagt: „Berlin ist meine Lieblingsstadt.“ Sie ist es bis heute geblieben.

Das Regierungs-Viertel beherbergt eigentlich nur die halbe Regierung. Friedbert Pflüger fordert „den zweiten beherzten Schritt vom Rhein an die Spree.“

Bahn-Kunden stehen im Regen

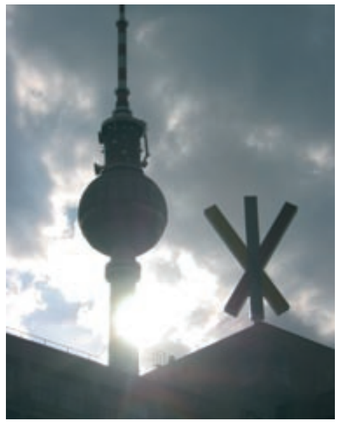
Fortsetzung von S. 1

Die Alleingänge der Bahn gehen am Ende zu Lasten der Steuerzahler. Wäre dies allein schon genug, bedankte sich die Bahn zum Jahreswechsel noch zusätzlich mit saftigen Preiserhöhungen. Laut Zeitungsberichten bezweifeln Experten darüber hinaus die Erklärung des Bahnchefs, wonach die Verkürzung unbedingt erforderlich gewesen sei, um den neuen Bahnhof noch vor der WM im Sommer 2006 fertig stellen zu können. Mehdorn sollte in dieser Woche eigentlich dem Haushaltsausschuss des Bundestages zu diesem Thema Rede und Antwort stehen. Doch er sagte kurzfristig aus „terminlichen Gründen“ ab. „Die Projekte der Bahn sind eine Bündelung von Pleiten, Pech und Pannen und die Verantwortlichen sind um keine noch so fadenscheinige Antwort verlegen. Es wird endlich Zeit, dass die Deutsche Bahn nicht weiter Katz und Maus mit den Kunden und dem Deutschen Bundestag spielt, sondern endlich Transparenz und Professionalität in ihre Planungen bringt. Es bleibt nur zu hoffen, dass die Bahnanbindung an den neuen Hauptstadtflughafen BBI rechtzeitig bis zur Eröffnung 2011 fertig gestellt wird, damit die Reisenden unter dem zu kurzen Glasdach am Hauptbahnhof nicht vergeblich auf den Airport-Express warten müssen.“

Vom Milliardengrab zum Goldesel?

Langsam wird es Zeit, mit dem Märchen von der Berliner Bankgesellschaft – heute firmiert sie als Landesbank Berlin Holding AG – als „Fass ohne Boden“ aufzuräumen: Sie war eben nicht der oft bemühte „Todesstoß für den Landeshaushalt“. Vielmehr ist die Krise im Jahr 2001 von Anfang an als Totschlagargument der SPD im Wettkampf der politischen Parteien in der Hauptstadt missbraucht worden. Nach Abschluss der erfolgten Sanierung steht sie heute gut da und der Berliner Finanzsenator kann auf einen milliardenschweren Verkaufserlös hoffen.

Entgegen anders lautenden Behauptungen hat Berlin für die Sanierung 2001 ca. 1,75 Mrd. Euro aus dem Landeshaushalt gezahlt. Dieser Summe stehen Gewinnabführungen der Bank an das Land aus früheren Jahren von 400 Mio. Euro gegenüber. Mit der Kapitalerhöhung hat sich auch der Eigentumsanteil Berlins erhöht, und zwar auf 81 Prozent. Eine hervorragende Investition, wenn man bedenkt, dass die Börse das Unternehmen aktuell mit gut acht (!) Milliarden Euro bewertet. Darüber hinaus sind die negativen finanziellen Folgen der riskanten Immobiliengeschäfte für den Haushalt bescheiden: Zur Risikoabschirmung sind in den vergangenen beiden Jahren jeweils zweistellige Millionenbeträge geflossen.



Der Bieterwettbewerb um die formalige +Bankgesellschaft geht jetzt in die entscheidende Phase.

Das alles hat die Berliner SPD mit Wowereit und Strieder lange nicht davon abgehalten, die Berliner CDU mit einer beispiellosen Schmutzkampagne zu überziehen. Obwohl Vertreter der SPD an verantwortlicher Stelle bis hinein in den Aufsichtsrat der Bank beteiligt waren, wurde allein die CDU für die Beinahe-Pleite der Bankgesellschaft verantwortlich gemacht. Erst die erdrückende Faktenlage zwang Klaus Wowereit zu einer peinlichen Kehrwende: „Die Krise der Bankgesellschaft“, musste er im April vor dem Bundesverfassungsgericht kleinlaut eingestehen, „hat keinen wesentlichen Einfluss auf die Haushaltsnotlage Berlins.“

Der CDU-Bundestagsabgeordnete und zuvor Mitglied des Abgeordnetenhauses Peter Rzepka stellt fest: „Am Ende des Verkaufsprozesses könnte sich herausstellen, dass die Berliner Steuerzahler mit keinem Euro belastet werden. Stattdessen könnte ein positiver Saldo für den Berliner Landeshaushalt übrig bleiben.“

Tempelhof: Jetzt entscheiden die Bürger

Im Verfahren um die Schließungspläne des Berliner Senats für den City Airport Tempelhof vor dem Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg haben sich die klagenden Flugunternehmen gegen ein schnelles Ende entschieden.

Ingo Schmitt

Peter Rzepka

In ihrer Mehrzahl lehnten sie einen vom Gericht vorgeschlagenen Vergleich ab, der das Ende des traditionsreichen Flughafens zum Herbst 2008 besiegelt hätte.

Der Landesvorsitzende der CDU Berlin, Ingo Schmitt, erklärt zum gescheiterten Vergleichsvorschlag des Oberverwaltungsgerichtes: „Unabhängig davon, dass zwischen den Parteien eine Einigung nicht zustande gekommen ist, bleibt die CDU bei Ihrer eindringlichen Aufforderung an Herrn Wowereit, den Schließungsbescheid im Interesse Berlins zurückzunehmen.“ Schmitt verweist darauf, dass eine bloße Verschiebung für die Stadt ohnehin keinen nachhaltigen Mehrwert bedeutet hätte, sondern wäre vielmehr nur eine verlängerte Galgenfrist für den City-Airport gewesen wäre. Schmitt: „Die erfreuliche Entwicklung, dass das Fluggastaufkommen in Berlin stetig wächst, darf nicht durch unzureichende Flughafenkapazitäten beeinträchtigt werden, zumal der provisorische Ausbau von Tegel keineswegs gesichert ist.“ Darüber hinaus stehen Investoren für Tempelhof bereit und bieten durch tragfähige Konzepte eine Chance zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Berlin, betont der CDU-Politiker. Der Senat sitze nun am Hebel diesen Gewinn für Wachstum und Beschäftigung nicht durch eine ideologisch motivierte Schließung zunichte zu machen. Der CDU Landesverband unterstützt derweil massiv das von der ICAT (Interessengemeinschaft City Airport Tempelhof e.V.) geplante Volksbegehren. In der aller ersten Reihe kämpfen dabei die CDU-Vertreter aus Tempelhof-Schöneberg. Der CDU-Bundestagsabgeordnete Peter Rzepka betont daher: „Jetzt sind alle Bürgerinnen und Bürger aufgerufen, dem Senat zu zeigen, dass seine Schließungspläne nicht mehrheitsfähig sind.“

Das Bauwerk ist denkmalgeschützt.

Ein Flughafen mit Symbolkraft.

Für ewig leere Abfertigungsschalter?

Dieses Wochenende steht die Bezirks-CDU an insgesamt 11 Infoständen überall im Bezirk bereit, damit sich Unterstützer in die Unterschriftenlisten eintragen oder ihre bereits ausgefüllten Bögen abgeben können. Nach wie vor kann der CDU-Abgeordnete keinen Grund für eine vorzeitige Schließung des verkehrsgünstigen Innenstadtflughafens erkennen. Tempelhof ist Architekturgeschichte und wirtschaftliches Zukunftspotenzial in einem. Deshalb gebührt ihm ein fester Platz neben dem geplanten Großflughafen Berlin-Brandenburg International (BBI). In der gegenwärtigen Situation hat Peter Rzepka drei Forderungen an den Berliner Senat: Dieser muss endlich das Gesprächsangebot des Bundes aufgreifen, damit das Schadenbild Berlins belastete Verhältnis wieder verbessert wird. Er muss Kontakt zu den Investoren aufnehmen, um eine wohlwollende und vorurteilsfreie Prüfung ihrer Angebote für die Übernahme des Flughafens zu signalisieren. Er muss dem Wirtschaftstandort Tempelhof im Interesse der Stadt eine Chance geben.

Rzepka hofft, dass das OVG einer politischen Lösung sowie dem parallel stattfindenden Volksbegehren durch Aussetzung des Verfahrens genügend Zeit einräumt. Rzepka: „Dann bestehen keine Zweifel, dass die Berlinerinnen und Berliner für ihren Flughafen als bedeutenden Wirtschaftsfaktor in der Hauptstadt stimmen werden.“

Sie können für Tempelhof stimmen

Für den Antrag auf ein Volksbegehren sind 20.000 Unterschriften nötig. Der Zeitraum beträgt 6 Monate. Die frei zu sammelnden Unterschriften werden dann dem Landeswahlleiter eingereicht, der eine Prüfung beim Einwohneramt durchführt. Sind die 20.000 von der Behörde bestätigt, geht das Volksbegehren formell los. Nach jetziger Rechtslage müssen dann 7 Prozent der Wahlberechtigten (ca. 170.000) das Volksbegehren durch Unterschrift unterstützen. Ist diese Hürde erfolgreich genommen, wird der Volksentscheid dann von den zuständigen Behörden an einem Sonntag wie eine Abgeordnetenhauswahl durchgeführt, z.B. mit amtlicher Wahlbenachrichtigung etc.

Unterschriftsbogen zum Antrag auf Zulassung eines Volksbegehrens

ICAT Interessengemeinschaft City - Airport Tempelhof e.V., Berlin - Tempelhof

Flughafen Tempelhof A1 Turm 6, 12101 Berlin, Tel. 6951-3317, www.icat.de

Tempelhof bleibt Verkehrsflughafen!

Der Stadtflughafen Tempelhof ergänzt und entlastet den Verkehrsflughafen Berlin-Brandenburg International (BBI). Der Berliner Senat wird aufgefordert, sofort die Schließungsabsichten aufzugeben und den Widerruf der Betriebsgenehmigung aufzuheben.

www.Volksbegehren-Tempelhof.de Tel. 030-6951-3317

Damit der Volksentscheid erfolgreich ist, müssen mehr als 50 Prozent der Wähler dafür stimmen und gleichzeitig muss diese Mehrheit mindestens 25 Prozent der Wahlberechtigten umfassen. Ist das erfüllt, ist der dann beschlossene Text wie ein Beschluss des Abgeordnetenhauses zu werten und THF ist gerettet.

Achtung! Gültig sind nur Unterschriften von Bürgern, die Deutsche Staatsbürger, über 18 Jahre alt und mit Erstwohnsitz in Berlin gemeldet sind! Es muss die Originalform des Vordrucks oder eine Kopie davon benutzt werden. Am Ende zählen nur original ausgefüllte und unterschriebene Vordrucke, also keine gefaxten oder kopierten Vordrucke.

Die Vordrucke gibt es im Internet www.ICAT.de oder im „Fliegerladen Take Off“, am Flughafen Tempelhof, Tempelhofer Damm 2, 12101 Berlin, wo die unterschriebenen Zettel genauso abgeliefert werden können, wie auch per Post an ICAT e.V., Volksbegehren Tempelhof, Postfach 30 22 37, 10753 Berlin, ode im vivBüro werktags zwischen 10 und 18 Uhr.