

Beschlüsse zum Thema Verkehr und Wirtschaft

Beschluss des Landeshauptausschusses am 6. Juli 2002 in Karlsruhe

Alpentransit für Güterverkehr

Die FDP Baden-Württemberg fordert rasche Maßnahmen, um das Problem des Alpentransits im Warenverkehr in den Griff zu bekommen.

Die verheerenden Brände im Montblanc- und im Gotthardtunnel haben die unentschuld bare Vernachlässigung der Sicherheit in erschreckender Weise deutlich gemacht.

Zu den Forderungen gehören insbesondere:

1. Maßnahmen zur besseren Kapazitätsauslastung der Bahn im Alpentransit
2. Beschleunigter vierspuriger Ausbau der Rheintalstrecke der Bahn zwischen Karlsruhe und Basel und Errichtung der notwendigen Ladekapazitäten
3. Eine Vereinbarung mit der Schweiz zur beschleunigten Fertigstellung des Gotthardbasistunnels, auch unter Anbietung zusätzlicher finanzieller Mittel
4. Verbesserung der Sicherheit für bestehende Autotunnel in den Alpen; insbesondere die Einrichtung zusätzlicher Zufluchtsräume
5. Eine Erhöhung der Transitgebühren für Alpentunnel im Güterverkehr, etwa proportional zu den erhöhten wirklichen Kosten der Sicherheit.

Karlsruhe, den 6. Juli 2002

Beschluss des Landeshauptausschusses am 6. Juli 2002 in Karlsruhe

Privatwirtschaftliche Vorfinanzierung des Anti-Stau-Programms für Bundesfernstraßen Baden-Württemberg

Der FDP/DVP-Landesverband Baden-Württemberg erwartet von der Landesregierung, dass sie unverzüglich mit dem Bund Verhandlungen aufnimmt mit dem Ziel, die in Baden-Württemberg vorgesehenen Maßnahmen des sog. Anti-Stau-Programms auf Bundesfernstraßen durch private Vorfinanzierung zeitlich vorgezogen zu realisieren.

Die anteiligen Vorfinanzierungskosten sind im Landeshaushalt entsprechend zu veranschlagen.

Karlsruhe, den 6. Juli 2002

Beschluss des Landeshauptausschusses am 6. Juli 2002 in Karlsruhe

Zweckentsprechende Verwendung von Bundeszuweisungen aus dem Regionalisierungsgesetz

Der FDP/DVP- Landesverband Baden-Württemberg bittet die Landtagsfraktion, sich mit Nachdruck dafür einzusetzen, dass die dem Lande Baden-Württemberg zufließenden Regionalisierungsmittel künftig vollständig und ausschließlich für Maßnahmen zur Förderung des Öffentlichen Personenverkehrs - und dort insbesondere zur Stabilisierung des ÖPNV im ländlichen Raum – eingesetzt werden.

Über die zweckentsprechende Verwendung der Bundesmittel ist der Landtag jährlich nachträglich durch besonderen Bericht der Landesregierung zu informieren.

Karlsruhe, den 6. Juli 2002

Beschluss des Landeshauptausschusses am 6. Juli 2002 in Karlsruhe

Neue Finanzierungskonzepte bei Bau und Ausbau des Verkehrswegenetzes

1. Die FDP Baden-Württemberg fordert, den Neubau und Ausbau von Verkehrswegen von einer finanziellen Beteiligung der davon profitierenden Länder, Landkreise, Städte und Gemeinden, sowie interessierter Wirtschaftskreise abhängig zu machen.
2. Die finanzielle Beteiligung der Begünstigten ist freiwillig. Je höher der relative Anteil an den Gesamtkosten ist, desto höher die Priorität des Projektes beim Bund bzw. Land.
3. Es sollen sich beteiligen:
 - ?? Bei Autobahnen und Eisenbahnstrecken für den Fernverkehr die begünstigten Bundesländer;
 - ?? Bei Ortsumgehungen im Zuge von Bundesstraßen die begünstigten Landkreise oder Nachbarschaftsverbände;
 - ?? Bei Ortsumgehungen im Zuge von Landstraßen die begünstigten Städte und Gemeinden.
 - ?? Bei allen Maßnahmen die davon profitierenden Wirtschaftskreise

Karlsruhe, den 6. Juli 2002

Beschluss des Landeshauptausschusses am 6. Juli 2002 in Karlsruhe

Umsetzung der Lkw-Maut

Der FDP/DVP- Landesverband Baden-Württemberg fordert die Landesregierung auf, durch einen Initiativantrag im Bundesrat dafür zu sorgen, dass die Lkw-Maut in Deutschland nicht nur für Autobahnen, sondern für alle Bundesfernstraßen erhoben wird.

Die Erträge aus den Mautgebühren sollen grundsätzlich den Gebietskörperschaften zufließen, zu deren Baulast die betreffenden Straßenabschnitte gehören.

Karlsruhe, den 6. Juli 2002

Beschluss des Landeshauptausschusses am 6. Juli 2002 in Karlsruhe

Mobilität stärken – Wettbewerb im Verkehrsbereich entfesseln

Einleitung

Bei der Beobachtung unserer gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Situation haben wir es immer wieder mit sich verändernden Strukturen zu tun. Aus dieser Strukturveränderung ergeben sich die Probleme, die die wirklichen politischen Herausforderungen ausmachen. Mobilität verwirklichen heißt dabei, sowohl geistige Freiheit zu ermöglichen, als auch einen Handlungsfreiheit in gesellschaftlichen, beruflichen und tatsächlichen Dingen zu gewährleisten. Familienstrukturen, Altersstrukturen, Siedlungsstrukturen und Arbeitsstrukturen verändern sich. Die Menschen entfernen sich weiter und häufiger von ihrem gewohnten Lebensmittelpunkt. In einer sich wandelnden Gesellschaft heißt mobil zu sein, geistige Freiheit für sich in Anspruch zu nehmen und geistig wie wirtschaftlich beweglich zu sein. Die Infrastruktur im Verkehrsbereich ist dabei eine Voraussetzung für Mobilität in allen Bereichen. Es ist die Aufgabe der Politik, die Rahmenbedingungen so zu setzen, dass sich für die Bürger aus dem Strukturwandel neue Chancen ergeben.

Mobilität in der Arbeitswelt bedeutet, Flexibilität zu zeigen und bei besseren Arbeitsplatzchancen auch bereit sein, den Wohnort zu wechseln.

Wem dies nicht möglich ist, der muss auf die notwendige Infrastruktur sowohl im Individual- als auch im ÖPNV-Verkehr zurückgreifen können. Bei einem regionalen Arbeitsplatzmangel und bei einem gleichzeitig in einigen Regionen bestehenden Fachkräftemangel kann auch durch eine gute Verkehrsinfrastruktur die Bereitschaft Arbeitssuchender gestärkt werden, ihr gewohntes Umfeld zeitweise zu verlassen. Das gilt insbesondere für Jugendliche.

Ein leistungsfähiges Verkehrsnetz ist einer der wichtigsten Standortfaktoren. Die Standortwahl wird sich für die vermehrt international tätigen Unternehmen immer mehr mit der Verkehrsanbindung entscheiden. Hier verliert Deutschland durch sein benutzerunfreundliches Verkehrssystem und eine mehr als zögerliche Verwirklichung längst angekündigter Projekte gegenüber ausländischen Konkurrenten an Boden. Nach vorsichtigen Voraussagen wird die Steigerung des Verkehrsaufkommen bis 2010 im Personenverkehr 20%, im Transportbereich 50% betragen (PROGNOS).

Mobilität und Flexibilität sind in der heutigen Arbeitswelt wichtige Voraussetzungen, um sich persönlich weiter entwickeln zu können.

Deutschland braucht zukunftsfähige Verkehrsträger, um modernen und freiheitsliebenden Bürgern Flexibilisierung im privaten und wirtschaftlichen Bereich zu ermöglichen. Der einzige Weg dorthin führt über die Einführung eines echten Wettbewerbs.

A. Echte Privatisierung der Bahn, Bahnreform weiterführen

Eine Privatisierung der Deutschen Bahn AG ist noch lange nicht geschaffen. Die DB AG befindet sich im alleinigen Eigentum des Bundes und ist nicht materiell privatisiert. Ihre Unternehmensstruktur erfüllt die Bedingungen an Transparenz, die von einem privaten Unternehmen gefordert werden noch lange nicht. Die Deutsche Bahn AG agiert weiterhin wie ein Monopolist. Die gestiegene Zahl der Verkehrsunternehmen darf nicht darüber hinwegtäuschen, dass diese Unternehmen gerade 3-4% des Marktanteils innehaben und oft im Auftrag der DB AG arbeiten. Das Beispiel kleiner Unternehmen, die von DB stillgelegte Strecken übernehmen zeigt,

dass eine echte Wettbewerbsbildung durch die DB mit allen Mitteln zu Lasten der Nutzer verhindert wird.

Die Bahnreform ist steckengeblieben und nicht wie geplant weitergeführt worden. Die rot-grüne Bundesregierung scheut sich, der Deutschen Bahn AG weitere Vorgaben zu machen. Dabei wird übersehen, dass die Verantwortung für eine Ordnungspolitik, die Wettbewerb schafft, weiterhin bei der Politik liegt und die Deutsche Bahn AG als Monopolist der schlechteste Verbündete auf dem Weg dorthin ist. Solange der Bund Eigentümer der Bahn AG ist, muss er auch über die Ausrichtung der Bahn AG bestimmen.

Die FDP Baden- Württemberg fordert den Bundestag auf, endlich in einer zweiten Bahnreform die Voraussetzungen für eine echte Privatisierung der Bahn zu legen. Ziel dieser Reform muss sein, dass das Unternehmen Bahn auch materiell privatisiert wird und sich die Politik endgültig von ihrer Einflussnahme verabschiedet. Gleichzeitig muss die Monopolstellung der DB in allen Bereichen gebrochen werden.

Eine materielle Privatisierung ist über Parteigrenzen hinweg von allen Kommissionen die sich bisher mit der DB beschäftigt haben, gefordert worden. (Regierungskommission, Pällmann-Kommission).

Wir fordern deshalb:

- ?? dass der Bund die ihm als Eigner bestehenden Möglichkeiten zur Einflussnahme auf die Unternehmensstruktur der DB AG konsequent und umfassend ausschöpft. Hierdurch ist zu gewährleisten, dass die unternehmerischen Entscheidungen der DB AG den verkehrspolitischen Zielsetzungen entsprechen.
- ?? das vorgeschlagene Fahrpreiskonzept der Deutschen Bahn AG abzulehnen. Bahnfahren wir damit noch unflexibler und teurer.
- ?? Eine Regulierungsbehörde außerhalb des Verkehrsministeriums und außerhalb des Kartellamtes. Diese unabhängige Regulierungsinstitution dient zur Sicherung des Wettbewerbs im Verkehrsbereich und kann somit Vorgaben machen, die sich gegen den Monopolisten richten.
- ?? eine transparentes Betriebswesen um Quersubventionen und Kompensationsgeschäfte durch die Kontrolle von Regulierungsinstitution und Öffentlichkeit zu verhindern
- ?? die Herauslösung der DB- Netz- AG aus der Holdingstruktur der Bahn.
- ?? ein Konzessionsmodell für den weiteren Ausbau der Infrastruktur.
- ?? Die sicherheitstechnische Überprüfung des rollenden Materials und der Anlagen soll durch ein unabhängiges Eisenbahnbundesamt durchgeführt werden.
- ?? Die Schaffung einer Fahrplankoodinierungsstelle, die die Nutzungsrechte der Trassen im Slotsystem vergibt.
- ?? Die Privatisierung der DB- Transporttochter DB Cargo und sukzessive der anderen Tochtergesellschaften.

- ?? Öffnung des Bahnnetzes auch für ausländische Bahngesellschaften nicht nur auf Gegenseitigkeit, damit im Zuge der weiteren Ausdehnung Europas auch im Verkehrsbereich Wettbewerb gefördert wird.
- ?? Den Gebietsschutz für private ÖPNV- Unternehmer in Verbindung mit staatlich garantierten Preisen aufzuheben, damit dort Marktwirtschaft einziehen kann.

B. Stau beheben – Infrastruktur für Individualverkehr stärken

Die Straße bleibt weiter der Verkehrsträger Nummer 1. Die Steigerung des Verkehrsaufkommens wurde in den letzten Jahren zum größten Teil von der Straße aufgenommen. Dabei ist nach Aussage des DIHK mehr als ein Fünftel des Autobahnnetzes an der Kapazitätsgrenze angelangt. Dem Zuwachs der Anzahl der Kraftfahrzeuge, die täglich über unsere Straßen rollen steht allerdings ein Zustand der Autobahnen gegenüber, der besorgniserregend ist. Insgesamt wird davon ausgegangen, dass insgesamt 30 Mrd. DM Substanzverlust jährlich dadurch entstehen, dass Schäden nicht nachgebessert und Bauwerke nicht saniert werden.

Die realisierbare Schienennetzkapazitäten machen ökologische Wünsche zunichte, einen Teil des Verkehrs oder auch nur den jährlichen Verkehrszuwachs von der Straße auf die Schiene zu verlagern.

Die Auswirkungen der Ökosteuer zeigen, dass die Menschen sich zwar von einer höheren Besteuerung von Energie beeinflussen lassen, aber in einer flexiblen Arbeits- und Freizeitwelt weiterhin auf Individualität im Individualverkehr angewiesen sind und auf sie nicht verzichten wollen. Es kann nicht Ziel liberaler Politik sein, die zunehmende Mobilität in allen Bereichen durch eine Vernachlässigung der Infrastruktur wieder zunichte zu machen.

Der Autofahrer zahlt heute schon weit mehr, als in die Infrastruktur des Autoverkehrs investiert wird. Gleichzeitig kann die Finanzierung des Unterhalts der Autobahnen allein durch eine Haushaltsfinanzierung nicht mehr gewährleistet werden. Im Sinne eines entstehenden Wettbewerbs ist es dringend notwendig, das Finanzierungssystem umzustellen und teilweise zu einer gebührenbasierenden Finanzierung der Infrastruktur zu gelangen. Auch im Individualverkehr müssen wir endlich zu einem stärkeren Wettbewerb kommen. Der Staat muss nicht Inhaber und Betreiber des Netzes sein. Dazu ist es notwendig, privaten Betreibergesellschaften mehr Raum zu geben. Wir begrüßen deshalb das vorgestellte Modell der Privatfinanzierung des sog. Altaufstiegs.

Wir fordern deshalb:

- ?? Die Ermöglichung der Einführung einer streckenbezogenen Maut, die den Betreibergesellschaften zugute kommt.
- ?? Geschwindigkeitskontrollen sollten vor allem dort durchgeführt werden, wo sie der Sicherheit dienen, wie an Schulen, Kindergärten oder unübersichtlichen Stellen. Sie dürfen nicht dafür herhalten, die öffentlichen Kassen zu sanieren.
- ?? Die Vergabe von Lizenzen an private Betreibergesellschaften, die Betrieb und Unterhalt von bestimmten Trassen des Autobahn- und Bundesstrassennetzes übernehmen.

C. Das Aufkommen steigt, der Lärm sinkt – Luftverkehr als Zukunftsbranche

Was in vielen anderen Bereichen unmöglich erscheint, gelingt im Flugverkehr. Der Flugverkehr selbst, seine Kontrolle und die agierenden Unternehmer sind weitestgehend privatisiert. Auch die Flughäfen lösen sich zunehmend von ihren alten öffentlichen Eigentümern.

Der Weltluftverkehr wächst jährlich um etwa 5 Prozent. Das Wachstumspotential der Tourismusbranche ist in Deutschland weiterhin enorm hoch. Für Deutschland bedeutet das die Notwendigkeit von mindestens 4 neuen Start- und Landebahnen. Bei einer absehbar weiter wachsenden Nachfrage von Passagier- und Frachtverkehr muss auch in der Planung von zusätzlichen Kapazitäten langfristig gedacht werden und in einem gesamtdeutschen Flugverkehrsplan die Zukunftsplanung auch öffentlich transparent gemacht werden. Die Angst der Bürger vor Lärmbelästigung darf nicht übergangen werden, ihr muss langfristig durch offensive Strategien der Verantwortlichen begegnet werden.

Wir fordern deshalb:

- ?? für Baden-Württemberg ein Luftverkehrskonzept, das Kapazitäten am Landesflughafen Stuttgart und allen baden-württembergischen Regionalflughäfen zukünftig absichert.
- ?? den Ausbau der Infrastruktur des Flughafens Stuttgart.
- ?? den Rückzug der Länder und Kommunen aus den Flughafengesellschaften.
- ?? die komplette Privatisierung der Flugsicherung.
- ?? eine europaweite Vereinheitlichung und zentrale Koordinierung der Flugsicherung, die auch für Nicht- EU-Staaten offen steht.
- ?? die Orientierung der Start- und Landegebühren an der Lärmbelästigung der einzelnen Flugzeuge.
- ?? Kontrolle der Marktstruktur auf dem deutschen, aber auch auf dem internationalen Markt. Vor allem eine strenge wettbewerbliche Kontrolle der Allianzen ist anzustreben.
- ?? den strikten Abbau von Subventionen auch auf europäischer Ebene.
- ?? die Straffung der Genehmigungsverfahren neuer Bauvorhaben.

D. Binnenschifffahrt als alternativen Verkehrsträger nutzen

Die Binnenschifffahrt hat das Potential als ergänzender Verkehrsträger, Schiene und Straße im Güterverkehr auf umweltfreundliche Weise zu entlasten

Wir fordern deshalb:

- ?? Planung und Kostenprüfung für den zügigen Bau und die Fertigstellung der dringend benötigten Projekte im Bereich der Binnenschifffahrt
- ?? die Entwicklung innovativer Konzepte, z.B. Verladeterminals, um vermehrt Verkehr von der Straße auf das Schiff zu bringen.
- ?? Erstellung einer mittelfristigen Ausbauplanung für den Neckar zur Anpassung und Erweiterung der baulichen Anlagen an die Anforderungen einer leistungsfähigen Bundeswasserstraße, z.B. bei der Schleusenkapazität und bei den Durchfahrthöhen.

Karlsruhe, den 6. Juli 2002

Beschluss des Landeshauptausschusses am 6. Juli 2002 in Karlsruhe

Private Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur

Der Landesverband Baden-Württemberg der FDP/DVP stellt fest:

1) Der Staat ist unter den gegenwärtigen Voraussetzungen nicht in der Lage, die für eine funktionsfähige Verkehrsinfrastruktur notwendigen Investitionen zu finanzieren.

Die Nachfrage nach Mobilität von Personen und Gütern hat in den letzten Jahren erheblich zugenommen. Nach aktuellen Prognosen wird diese Entwicklung anhalten und es sind deutliche Steigerungen zu erwarten.

Es wird davon ausgegangen, dass die Verkehrsleistung im Straßenpersonenverkehr von 1999 bis zum Jahr 2020 um 20 % steigt. Der Straßengüterverkehr im gleichen Zeitraum seine Transportleistung um nahezu 50 % auf 492 Mrd. Tonnenkilometer steigern. Baden-Württemberg als Transitland wird von diesem Verkehrswachstum besonders betroffen und die Verkehrsprobleme auf den Landesfernstraßen als auch den regionalen Straßen werden sich weiter verschärfen.

Beim Schienenverkehr wird eine Steigerung der Gütertransporte bis 2020 um etwa 50 % und im Personenverkehr um etwa 16 % erwartet. Um dieser Verkehrsnachfrage gerecht zu werden und den Marktanteil des Verkehrsträgers Schiene gegenüber der Straße zu erhöhen, müssen ebenso im Schienennetz sowie bei den Umschlagknoten beträchtliche Investitionsmittel eingesetzt werden.

Überdies erfordert das prognostizierte Wachstum der Transportleistung in der Binnenschifffahrt von etwa 30 % insbesondere am Neckar erhebliche Investitionen in Hafenanlagen und Erneuerung von Schleusen.

Der noch aktuelle Generalverkehrsplan des Landes aus dem Jahr 1995 ist in Teilen veraltet und total unterfinanziert. Seit 1993 hat sich in Baden-Württemberg beispielsweise bei den Landesstraßen ein Investitionsdefizit von 1,1 Mrd. DM angestaut. Für Unterhaltungsmaßnahmen fehlen weitere 900 Mio. DM. Auch im kommunalen Straßenbau können derzeit Maßnahmen von ca. 1 Mrd. DM nicht finanziert werden.

Der Eisenbahnverkehr bietet nach einer aktuellen Studie der 12 Regionalverbände des Landes keine konkurrenzfähigen regionalen und überregionalen Schienenverbindungen für die Oberzentren.

Aufgrund des Ziels der Landesregierung vom Jahr 2006 an keine Schulden mehr zu machen, und einer beschränkten Zahl von disponiblen Etatposten im Verkehrshaushalt - 600 Mio. DM, etwa 15 % von rund 4 Mrd. DM – ist leicht nachzuvollziehen, dass die für Qualität und Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts Baden-Württemberg wesentlichen Infrastrukturinvestitionen nicht getätigt werden können. Produktivitäts- und Wachstumseinbußen sind die Folge.

2) Dieser Finanzierungsenqpass kann durch eine private Finanzierung von Verkehrswegen nach Empfehlungen der Pällmann-Kommission*) beseitigt werden.

Die Landesregierung wird aufgefordert, in Zusammenarbeit mit der Bundesregierung einen neuen aktuellen Generalverkehrsplan für Baden – Württemberg aufzustellen, der alle zukünftigen Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur Rechnung trägt. Die investiven Maßnahmen eines solchen Generalverkehrsplans sind finanzierbar, wenn die folgenden Empfehlungen der Pällmann – Kommission umgesetzt werden:

- ?? Die Finanzierung des Unterhalts der vorhandenen Bundesverkehrswege (Straßen, Schienenwege, Wasserstraßen) wird schrittweise von der bisher üblichen Finanzierung aus Haushaltsmitteln auf die Finanzierung aus den Entgelten der Nutzer umgestellt (Nutzerfinanzierung).
- ?? Der Bund als Eigentümer vergibt Lizenzen an private Betreibergesellschaften, die Betrieb und Unterhalt von bestimmten Trassen des Autobahn- und Bundesstraßennetzes übernehmen.
- ?? Die Belastung der Verkehrsteilnehmer soll durch die Abschaffung der Kfz-Steuer kompensiert werden.
- ?? Die Infrastrukturverantwortung verbleibt bei öffentlichen Institutionen.
- ?? Für die privaten Betreibermodelle wird ein Rechtsrahmen entwickelt.

***) Die „Pällmann – Kommission“ ist eine, inoffiziell nach ihrem Vorsitzenden benannte, von der Bundesregierung eingesetzte, unabhängige Kommission mit dem Auftrag; „konkrete Empfehlungen für die zukünftige Finanzierung der Bundesfernstraßen, der Bundesschienenwege und der Bundeswasserstraßen zu geben“. Sie erstattete ihren Schlussbericht am 5. September 2000.**

Karlsruhe, den 6. Juli 2002

Beschluss des Landeshauptausschusses am 6. Juli 2002 in Karlsruhe

Reformen bei den Industrie- und Handelskammern

Die Landtagsfraktion wird aufgefordert, die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um die unten angeführten Reformen 1-4 umzusetzen. Für Änderungen der Gesetzgebung ist eine abgestimmte Bundesratsinitiative anzustreben.

1. Die Industrie- und Handelskammern sollen weiterhin hoheitliche Aufgaben übernehmen. Dazu ist es notwendig, dass die Finanzierung der Industrie- und Handelskammern gewährleistet ist. Alle Unternehmen haben einen gleichen festzulegenden Beitrag zu leisten, der maximal Euro 100,00 pro Jahr betragen soll. Die Umlage wird aus Datenschutzgründen abgeschafft.
2. Die Industrie und Handelskammern haben alle kammereigenen Firmen, die in direkter Konkurrenz zu Mitgliedsfirmen stehen aufzulösen. Es dürfen keine neue Konkurrenzfirmen gegründet werden, die Mitgliedsunternehmen direkte Konkurrenz machen.
3. Das Wahlverfahren der Industrie- und Handelskammern muss in der Form geändert werden, dass Wahlen nach demokratischen Grundsätzen stattfinden, die für die Mitglieder nachvollziehbar sind. Wenn nur 9% der Mitglieder an Wahlen teilnehmen, ist das Wahlverfahren entweder nicht durchschaubar, oder die Mitglieder sehen sich in den gewählten Personen nicht vertreten. Das Wahlrecht ist in der Form zu ändern, dass die Aufstellung von Kandidaten ohne die Beschaffung von Unterstützungspersonen durchgeführt werden.
4. Rechenschaftsberichte sind nach bilanztechnischen Gesichtspunkten zu erstellen. Das kameralistische Abrechnungssystem ist nicht mehr anzuwenden (Einschlägige Gesetze sind entsprechend zu ändern). Die Rechenschaftsberichte und Geschäftsberichte der Industrie- und Handelskammern sind allen Mitgliedern zugänglich zu machen unter Zugrundelegung des Datenschutzes.

Karlsruhe, den 6. Juli 2002

Beschluss des Landeshauptausschusses am 6. Juli 2002 in Karlsruhe

Teilprivatisierung der Berufsgenossenschaften

Die Landtagsfraktion wird aufgefordert, unverzüglich die notwendigen Maßnahmen zu ergreifen, um die Privatisierung der Berufsgenossenschaften voranzutreiben.

Karlsruhe, den 6. Juli 2002