

Antrag

der Abgeordneten **Laurenz Meyer (Hamm), Eckhardt Rehberg, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Ulrich Adam, Veronika Bellmann, Otto Bernhardt, Antje Blumenthal, Klaus Brähmig, Monika Brüning, Gitta Connemann, Alexander Dobrindt, Anke Eymer (Lübeck), Dr. Hans Georg Faust, Enak Ferlemann, Hartwig Fischer (Göttingen), Dirk Fischer (Hamburg), Axel E. Fischer (Karlsruhe-Land), Dr. Maria Flachsbarth, Erich G. Fritz, Jochen-Konrad Fromme, Dr. Michael Fuchs, Reinhard Grindel, Michael Grosse-Brömer, Bernd Heynemann, Ernst Hinsken, Robert Hochbaum, Klaus Hofbauer, Franz-Josef Holzenkamp, Susanne Jaffke-Witt, Bartholomäus Kalb, Hans-Werner Kammer, Eckart von Klaeden, Jürgen Klimke, Dr. Rolf Koschorrek, Hartmut Koschyk, Thomas Kossendey, Dr. Martina Krogmann, Dr. Hermann Kues, Andreas G. Lämmel, Helmut Lamp, Ingbert Liebing, Wolfgang Meckelburg, Dr. Angela Merkel, Dr. h. c. Hans Michelbach, Philipp Mißfelder, Dr. Eva Möllring, Carsten Müller (Braunschweig), Bernd Neumann (Bremen), Franz Obermeier, Henning Otte, Rita Pawelski, Ulrich Petzold, Dr. Joachim Pfeiffer, Ronald Pofalla, Dr. Heinz Riesenhuber, Dr. Norbert Röttgen, Kurt J. Rossmanith, Albert Rupprecht (Weiden), Georg Schirmbeck, Dr. Ole Schröder, Christian Frhr. von Stetten, Gero Storjohann, Lena Strothmann, Andrea Astrid Voßhoff, Kai Wegner, Marcus Weinberg, Karl-Georg Wellmann, Dagmar Wöhrl, Volker Kauder, Dr. Peter Ramsauer und der Fraktion der CDU/CSU**

sowie der Abgeordneten Dr. Margrit Wetzel, Garrelt Duin, Ludwig Stiegler, Klaas Hübner, Dr. h. c. Gerd Andres, Niels Annen, Doris Barnett, Dr. Hans-Peter Bartels, Klaus Barthel, Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, Dr. Axel Berg, Ute Berg, Kurt Bodewig, Clemens Bollen, Willi Brase, Bernhard Brinkmann (Hildesheim), Dr. Michael Bürsch, Edelgard Bulmahn, Ulla Burchardt, Christian Carstensen, Martin Dörmann, Sebastian Edathy, Karin Evers-Meyer, Annette Faße, Rainer Fornahl, Sigmar Gabriel, Renate Gradistanac, Monika Griefahn, Gabriele Groneberg, Hans-Joachim Hacker, Bettina Hagedorn, Hubertus Heil, Dr. Reinhold Hemker, Rolf Hempelmann, Gabriele Hiller-Ohm, Iris Hoffmann (Wismar), Brunhilde Irber, Johannes Kahrs, Christian Kleiminger, Hans-Ulrich Klose, Dr. Bärbel Kofler, Rolf Kramer, Ernst Kranz, Volker Kröning, Dr. Uwe Küster, Ute Kumpf, Christian Lange (Backnang), Gabriele Lösekrug-Möller, Dirk Manzewski, Caren Marks, Dr. Matthias Miersch, Marko Mühlstein, Gesine Mulhaupt, Thomas Oppermann, Holger Ortel, Heinz Paula, Dr. Wilhelm Priesmeier, Dr. Sascha Raabe, Dr. Carola Reimann, Sönke Rix, Dr. Ernst Dieter Rossmann, Ortwin Runde, Heinz Schmitt (Landau), Olaf Scholz, Reinhard Schultz (Everswinkel), Dr. Martin Schwanholz, Rita Schwarzelühr-Sutter, Dieter Steinecke, Joachim Stünker, Dr. Rainer Tabillion, Jörg Tauss, Jörn Thießen, Franz Thönnnes, Jörg Vogelsänger, Hedi Wegener, Petra Weis, Andrea Wicklein, Engelbert Wistuba, Dr. Wolfgang Wodarg, Heidi Wright, Manfred Zöllmer, Dr. Peter Struck und der Fraktion der SPD

In der Maritimen Wirtschaft Kurs halten

Der Bundestag wolle beschließen:

Maritimer Standort

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die maritime Wirtschaft in Deutschland mit rund 400 000 Beschäftigten und einem Umsatzvolumen von rund 54 Mrd. Euro ist eine innovative Zukunftsbranche von herausragender Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit Deutschlands als Technologie-, Produktions- und Logistikstandort. Ebenso trägt sie bei zur guten Position Deutschlands im Export.

Langfristig bieten sich gute Wachstums- und Beschäftigungschancen. Kurzfristig steht die maritime Wirtschaft vor der Herausforderung, der aktuellen Wirtschafts- und Finanzkrise wirksam zu begegnen.

Ziel der maritimen Politik ist es, Deutschland als maritimen Standort zu stärken und Beschäftigung, Wertschöpfung sowie Ausbildung zu sichern. Die Umsetzung und Fortentwicklung der nationalen Zukunftsstrategie „LeaderSHIP Deutschland“ für den Schiffbau und des „maritimen Bündnisses“ für den Seeverkehr sind wesentlich, um dieses Ziel zu erreichen.

Der Deutsche Bundestag begrüßt

- die maritime Koordination durch die Bundesregierung. Das Instrument der Durchführung der maritimen Konferenzen im Zweijahresrhythmus hat sich bewährt.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- entsprechend ihrer Zielsetzung, den maritimen Standort zu sichern und zu stärken, die politischen und administrativen Rahmenbedingungen in Deutschland so zu gestalten, dass die deutsche maritime Wirtschaft ihre technologische und logistische Führungsrolle unter marktwirtschaftlichen Bedingungen international ausspielen kann und staatliche Einflussnahmen globaler Wettbewerber zurückgedrängt und ausgeglichen werden;
- ihre maritime Strategie als Bestandteil ihrer Gesamtstrategie für Wachstum und Beschäftigung weiterzuentwickeln;
- internationale Vereinbarungen für technischen Umweltschutz von Schiffen und in Häfen auch weiterhin nachdrücklich wettbewerbsneutral voranzutreiben.

Schiffbau

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Deutschland steht an vierter Position im Weltschiffbau. Die Umsätze deutscher Werften beliefen sich im Jahr 2007 auf 5,5 Mrd. Euro. Auf deutschen Werften sind 24 500 Mitarbeiter unmittelbar beschäftigt. Schiffbau und Zuliefererindustrie erzielten 2007 einen Umsatz von 17,1 Mrd. Euro und beschäftigten rund 100 000 Mitarbeiter. Entscheidend für ihre Zukunftsfähigkeit ist ihre Innovationsfähigkeit.

Der Deutsche Bundestag begrüßt

- die verstärkte Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation;
- die Ausgestaltung von Commercial Interest Reference Rate (CIRR) als Gewährleistungsinstrument;
- die Maßnahmen zur Schließung der „Ingenieurlücke“ und zur Sicherung des Fachkräftenachwuchses:
 - Erhöhung der Ausbildungsquote von 6 auf 7 Prozent,
 - Stärkung der dualen beruflichen Ausbildung,
 - Erweiterung der Hochschulkooperation,
 - Einrichtung einer länderübergreifenden Arbeitsgruppe „Schiffbauliche Hochschulausbildung und Forschung“,
 - Imagekampagne;
- das KfW-Sonderprogramm 2009, das entsprechend den Bedürfnissen der deutschen Schiffbauindustrie infolge der Finanz- und Wirtschaftskrise ausgestellt wurde. Dies betrifft sowohl die Bauzeitfinanzierung der deutschen Werften als auch die Endfinanzierung der Reeder;
- die Unterstützung der Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des deutschen Schiffbaues im Zusammenwirken von Industrie und Sozialpartnern.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- das Zukunftskonzept „LeaderSHIP Deutschland“ weiterzuentwickeln;
- die Innovationsförderung für die Zeit von 2009 bis 2011 ohne Rückzahlbarkeit auszugestalten;
- sich auf EU-Ebene einzusetzen, die Auftragsabhängigkeit bei der Innovationsförderung aufzuheben;
- sich bei der EU dafür einzusetzen, dass das deutsche Schiffsbürgschaftssystem in seiner heutigen Form als beihilfefrei eingestuft und fortgeführt werden kann;
- sich weiterhin für faire internationale Wettbewerbsbedingungen und den Abschluss eines Weltschiffbauabkommens einzusetzen;
- zu prüfen, ob angesichts der zu erwartenden schwierigen Situation in der deutschen Schiffbauindustrie Schiffbauaufträge der Bundesministerien bzw. Bundesbehörden zeitlich vorgezogen werden können.

Hafenwirtschaft und Logistik

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die See- und Binnenhäfen sind aufgrund der starken Einbindung der deutschen Volkswirtschaft in die internationalen arbeitsteiligen Produktionsprozesse und Absatzmärkte von zentraler gesamtwirtschaftlicher Bedeutung. Sie tragen in hohem Maße zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung Deutschlands bei. Von den Häfen profitiert ganz Deutschland mit einer Vielzahl von komplementären Industrie- und Dienstleistungsbereichen, die in allen Regionen und Wirtschaftssektoren angesiedelt sind.

Die deutsche Hafenwirtschaft ist ein wichtiger Garant für die Wettbewerbsfähigkeit des Standortes Deutschland im globalen Wettbewerb. Mit 2,7 Millionen Beschäftigten ist die Logistik eine der Schlüsselbranchen.

Die deutschen Häfen haben als logistische Dienstleistungszentren und Industriestandorte große Bedeutung für den Wirtschaftsstandort Deutschland.

Der Deutsche Bundestag begrüßt

- den Masterplan Güterverkehr und Logistik sowie die Umsetzung der darin enthaltenen Maßnahmen;
- die Entwicklung des nationalen Hafenkonzeptes für die See- und Binnenhäfen und die entsprechende Schwerpunktsetzung bei der Beseitigung von Kapazitätsengpässen;
- die Aufstockung der Mittel für die Hafenhinterlandanbindungen und seewärtiger Zufahrten im Rahmen des Investitionsrahmenplanes für die Verkehrsinfrastruktur des Bundes, die Entwicklung des Programms „Arbeitsplatzprogramm Bauen und Verkehr“ im Rahmen des ersten Konjunkturpaketes der Bundesregierung, die Fortschreibung der Verkehrsinvestitionen im Rahmen des zweiten Konjunkturpaketes der Bundesregierung. Die Länder sind aufgefordert, ihre Planungen zügig voranzutreiben;
- die Aufstockung der Investitionen in Wasserstraßen und Schienen, die hilfreich sind, das Konzept „From Road to Sea“ zu unterstützen;
- das gemeinsame Qualifizierungsprogramm der Bundesregierung und der Hafenwirtschaft „Qualifizierungsoffensive für Langzeitarbeitslose für die Hafenwirtschaft“;
- die Anstrengungen der Bundesregierung auf EU-Ebene, Harmonisierungsdefizite auf europäischer Ebene abzubauen und europäische Hafenpolitik mitzugestalten.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- sich für den Ausbau und die Weiterentwicklung der Transeuropäischen Netze und der Meeresautobahnen sowie für die Vereinfachung und mehr Transparenz bei der Umsetzung des Konzeptes der Meeresautobahnen einzusetzen;
- den „Masterplan Güterverkehr und Logistik“ umzusetzen und sich dafür einzusetzen, die unterschiedlichen Pläne auf EU-, Bundes- und Länderebene zu vernetzen;
- die seewärtigen Zufahrten und Hinterlandanbindungen durch geeignete Maßnahmen unter Beachtung ökologischer Kriterien zielgerichtet, leistungs- und bedarfsgerecht auszubauen und zu verbessern;
- sich einzusetzen, auf EU-Ebene durch Beihilferichtlinien und Transparenzregelungen faire Wettbewerbsbedingungen für die Häfen zu schaffen. Notwendige nationale Spielräume müssen erhalten bleiben, um die Häfen nach standortspezifischen Strategien weiterentwickeln zu können.

Seeschifffahrt

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Deutschland ist einer der größten und erfolgreichsten Schifffahrtsstandorte der Welt. Die deutsche Handelsflotte steht nach der Nationalität der Eigner weltweit an dritter Stelle, bei den Containerschiffen und deren Vermarktung weltweit an erster Stelle.

Tonnagesteuer, Lohnsteuereinbehalt, Ausbildungsplatzförderung und die Schiffsbesetzungsverordnung haben positive Wirkungen erzielt.

Das Maritime Bündnis für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt hat sich bewährt und zeigt positive Wirkungen.

Aufgrund der Ausbildungsdefizite der vergangenen Jahre gewinnt die Ausbildung qualifizierter deutscher Seeleute für den Bordbetrieb und für die Landbe-

triebe der Reedereien eine immer größere Bedeutung. Um dem herrschenden Mangel wirksam begegnen zu können, müssen Länder, Reedereien und Gewerkschaften gemeinsam das Ausbildungskonzept weiterentwickeln.

In Anbetracht der gestiegenen Gefahr terroristischer Angriffe kommt der Gefahrenabwehr im internationalen Seeverkehr herausragende Bedeutung zu.

Der Deutsche Bundestag begrüßt

- die Schaffung der Voraussetzungen durch die Bundesregierung für die Zusage der Reeder, die unter deutscher Flagge im internationalen Verkehr fahrenden Handelsschiffe deutlich zu erhöhen. Kurzfristiges Ziel ist, dass ab 2009/2010 wieder 600 Handelsschiffe unter deutscher Flagge im internationalen Verkehr fahren;
- die erfolgreiche Umsetzung der Absprachen im Rahmen des Maritimen Bündnisses für Ausbildung und Beschäftigung in der Seeschifffahrt;
- die Verstärkung der Maßnahmen zur Senkung der Lohnnebenkosten zur Kompensation von Kostennachteilen der Schiffe unter deutscher Flagge und der Ausbildungsplatzförderung;
- die Zusicherung der Bundesländer, die notwendigen Ausbildungsplätze an den seemännischen Fachhochschulen zur Verfügung zu stellen;
- die Zusage der Reederschaft auf der 5. Nationalen Maritimen Konferenz alle Absolventen der entsprechenden Ausbildungsgänge einzustellen;
- den Schutz der Schifffahrt im Rahmen der EU-Mission vor Piraterie.

Der Deutsche Bundestag bekräftigt,

- dass entsprechend dem Koalitionsvertrag die Tonnagesteuer sowie der Lohnsteuereinbehalt beibehalten werden. Diese Instrumente müssen entsprechend den Leitlinien der EU und deren praktischen Anwendung durch die Mitgliedstaaten weiterentwickelt werden. Dazu gehört auch, dass die deutschen Reeder ihr Flaggenverhalten ändern und an den Vorgaben für die Förderung der Schifffahrt ausrichten müssen. Die Zahl der Seearbeitsplätze deutscher Arbeitnehmer ist weiter deutlich zu erhöhen. Wettbewerbsgleichheit innerhalb der EU muss gewährleistet werden;

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- die finanzielle Unterstützung der Ausbildung des Fachkräftenachwuchses beizubehalten;
- auf die Küstenländer hinzuwirken, eine kurzfristige flexible Anpassung der Ausbildungskapazitäten zu realisieren. Dabei ist sicherzustellen, dass das erforderliche Lehrpersonal für alle seemännischen Berufe an den jeweiligen seemännischen Ausbildungsstätten zur Verfügung steht;
- das „Maritime Bündnis“ weiterzuentwickeln;
- neue Ziele zu vereinbaren für mehr Handelsschiffe unter deutscher Flagge, damit die EU-Vorgaben für die Förderung der Schifffahrt eingehalten werden. Deutsche Schiffseigner müssen dazu beitragen, dass der Anteil ihrer Schiffe unter deutscher Flagge gegenüber Nicht-EU-Flaggen erhöht wird;
- darauf hinzuwirken, dass die deutschen Reeder die Absolventen der seefahrtsbezogenen Ausbildungsstätten entsprechend ihrer Ausbildung weiterhin in ein Beschäftigungsverhältnis übernehmen;

- im Rahmen des Bündnisses für Ausbildung und Beschäftigung darauf hinzuwirken, dass die Reederschaft sowohl im Hinblick auf die anwachsende Tonnage als auch auf die Altersstruktur der Seeleute ihre Ausbildungsanstrengungen wesentlich verstärkt;
- darauf hinzuwirken, dass der Verband Deutscher Reeder sich für die Bildung von „Pools“ bzw. für die Festlegung von Rückflaggungsquoten einsetzt, um den Voraussetzungen der EU-Leitlinien zur Förderung der Seeschifffahrt zu genügen;
- geeignete Maßnahmen im Rahmen des Maritimen Bündnisses zu prüfen, die es zukünftig möglich machen, dass Kreuzfahrtschiffe unter deutscher Flagge fahren können;
- die ILO-Konvention (Seearbeitsübereinkommen 2006) schnellstmöglich zu ratifizieren.

Maritime Technologien

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die deutsche Meerestechnische Industrie ist eine Hightechbranche. Das weltweite Marktpotential für die meerestechnische Industrie beträgt ca. 150 Mrd. Euro. Die Meere bieten eine Vielzahl bislang noch weitgehend unerkundeter Ressourcen. Gleichwohl reagieren sie sehr sensibel auf menschliche Eingriffe durch die Fischereiwirtschaft, die Öl- und Gasförderung, die Förderung mineralischer Rohstoffe, landbasierte Aktivitäten wie Landwirtschaft und Industrie, Schifffahrt, Küstenentwicklung, Tourismus sowie Kies- und Sandentnahme.

Moderne Meerestechnik kann dazu beitragen, die ökologische Verträglichkeit menschlicher Tätigkeit auf und in den Meeren zu optimieren.

Der Deutsche Bundestag begrüßt

- die Initiativen der Bundesregierung, Zukunftschancen und vorhandene Potentiale in der Meerestechnik besser zu nutzen und die Position auf internationalen Märkten zu stärken;
- die Förderung der Meeresforschung innerhalb der Hightechstrategie durch die Bundesregierung;
- die planvolle Erneuerung der Flotte der Forschungsschiffe.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- einen „Nationalen Masterplan Maritime Technologien“ mit Empfehlungen für eine künftige maritime Technologiepolitik und eine mit den Ländern abgestimmte kohärente maritime Politik zu erstellen. Voraussetzung ist eine umfassende Bestands- und Potentialanalyse.

Offshore-Windenergie

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Offshore-Windenergie ist ein junger hightechorientierter Wirtschaftszweig der Maritimen Wirtschaft in Deutschland. Dank des Spitzen-Know-hows verfügt dieser Bereich auch angesichts des weltweit drastisch steigenden Energiebedarfes über erhebliches Potential, in den nächsten Jahren auf den Weltmärkten eine herausragende Rolle zu spielen. Deutschland ist Weltmarktführer in der Offshore-Technologie.

Der Deutsche Bundestag begrüßt

- die Einrichtung eines Monitorings für die Entwicklung von Offshore-Windparks und den Netzausbau;
- die Schaffung aller gesetzlichen Rahmenbedingungen in den Bereichen Vergütung und Netzanbindung sowie dem Regime für Genehmigung und Raumordnung mit dem 2006 in Kraft getretenen Infrastrukturbeschleunigungsgesetz sowie den Änderungen des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG) im Rahmen der Novelle zum Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) 2009 geschaffen wurden, um mit der Offshore-Entwicklung in der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) zu beginnen.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

- auf die Länder einzuwirken, dass sie die für den Bau und den Betrieb von Offshore-Windparks notwendige Hafeninfrastruktur in ihre Hafenentwicklungskonzepte einbinden und prüfen, ob Öffentlich Private Partnerschaften ein geeignetes Finanzierungsinstrument dafür sind;
- zu prüfen, ob weitere Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten notwendig sind für neue Gründungstechnologien sowie Wartung und Service der Windparks, die durch ihre Standorte völlig neu zu bemessenden Naturgewalten ausgesetzt sind. Dazu könnte auch die Entwicklung schwimmender Windkraftanlagen gehören;
- die bestehenden Sicherheitskonzepte für die deutlich zunehmende internationale Seeschifffahrt im Hinblick auf die Schutz- und Sicherheitsbestimmungen der Offshore-Windparks zu überprüfen, umzusetzen und ggf. weiterzuentwickeln sowie in internationalen Gremien zu veranlassen;
- die Raumordnungsplanung für die AWZ zum Abschluss zu bringen, um mögliche neue Nutzungskonflikte angesichts neuer Offshore-Nutzungen zu regeln;
- für den weiteren Ausbau der Offshore-Windenergie die europäische Zusammenarbeit und den Erfahrungsaustausch in den Bereichen Netzanbindung und Forschung zu verstärken.

Klima- und Umweltschutz in Schifffahrt und Schiffbau

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Lebensraum Meer ist das größte zusammenhängende Ökosystem der Erde, dessen biologische Vielfalt und Funktionen es zu schützen und zu erhalten gilt. Die 9. Vertragsstaatenkonferenz des Übereinkommens über die biologische Vielfalt im Mai 2008 in Bonn hat diese Aspekte – Schutz und nachhaltige Nutzung – besonders betont. Gleichzeitig ist das Meer ein Wirtschaftsraum mit großen Perspektiven und Chancen.

Notwendig ist ein politischer Rahmen, der die für die Menschen notwendige Nutzung der Meere auf einem ausschließlich nachhaltigen Niveau sicherstellt, so dass die natürlichen Funktionen der Meere nicht gefährdet werden und die Meerespolitik auf internationaler, EU-, Bundes-, Länder- und auf regionaler Ebene sowie daraus resultierende unterschiedliche Ansprüche miteinander in Einklang gebracht werden.

Die dazu entwickelten Technologien bieten zugleich eine besondere Chance für die deutsche maritime Wirtschaft.

Der Deutsche Bundestag begrüßt

- die Weiterentwicklung bestehender und die Verabschiedung neuer internationaler Übereinkommen zur Verbesserung des Klima- und Umweltschutzes in der Seeschifffahrt in der International Maritime Organization (IMO);
- die Verabschiedung der „Nationalen Strategie für die nachhaltige Nutzung und den Schutz der Meere“ durch die Bundesregierung im Oktober 2008;
- den Anteil von 31 Prozent der deutschen AWZ als Bestandteil des Schutzgebietsystems Natura 2000 und den damit erfolgten wesentlichen Beitrag Deutschlands zum Aufbau eines globalen Netzwerkes von Meeresschutzgebieten.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf;

- dafür zu sorgen, dass der Meeres- und Küstenschutz ebenso Bestandteil internationaler verbindlicher Vorschriften wird wie die fortschreitenden Anforderungen an Schiffssicherheit und Sicherheit auf See;
- bei der internationalen Senkung von Schiffsemissionen darauf hinzuwirken, die SECAs (SOx Emission Control Area) auf die Irische See, das Schwarze Meer sowie das Mittelmeer auszuweiten, innerhalb der SECAs für Wettbewerbsgleichheit zu sorgen und auf der Basis von Untersuchungen zur Gesamt-CO₂-Bilanz technologieoffene Lösungen zu finden;
- die internationalen Bemühungen zur Vermeidung und Reduzierung von Schiffsemissionen in den Häfen zu unterstützen und die Möglichkeiten für eine Normung von Landstromanschlüssen für die Versorgung der Schiffe in Häfen unter wirtschaftlichen und ökologischen Aspekten zu prüfen;
- die Forschung für umweltfreundliche Schiffsantriebe auszubauen und dafür zu sorgen, dass deutsche Umweltstandards europa- und weltweit gelten, und den Entwicklungsprozess proaktiv mitzugestalten.

Berlin, den 25. März 2009

Volker Kauder, Dr. Peter Ramsauer und Fraktion
Dr. Peter Struck und Fraktion