



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen



Kooperationsprojekt - Digitalisierung Drucksachen der Bremischen Bürgerschaft

Drucksache / Bremische Bürgerschaft, Landtag 14. Wahlperiode, 1995-1996

27.02.1997 - Drucksache 14/602

Staats-und Universitätsbibliothek Bremen - Digitale Sammlungen

**Bericht des Ausschusses für Angelegenheiten der Häfen im Lande Bremen
(Hafenausschuß)****I.**

Die Bürgerschaft (Landtag) hat dem Ausschuß für Angelegenheiten der Häfen im Lande Bremen in ihrer 6. Sitzung am 12. Oktober 1995 folgenden Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN einstimmig zur Beratung und Berichterstattung überwiesen:

Hafenkooperation der Seehäfen Bremen/Bremerhaven und Hamburg

Die Bürgerschaft (Landtag) möge beschließen:

Der Senat wird ersucht, eine Hafenkonferenz der Seehäfen Bremen/Bremerhaven und Hamburg auszurichten, mit der ein gemeinsamer und gleichmäßiger Abbau staatlicher Beihilfen zur Entlastung der überbeanspruchten Haushalte und zur Vermeidung volkswirtschaftlicher Fehlinvestitionen erreicht werden soll. Darüber hinaus muß die ökologische Situation in den Häfen nachhaltig verbessert werden.

Vereinbarungen sollten unter anderem für die folgenden Bereiche gesucht werden:

Abbau materieller Beihilfen durch

- korrekte Mieten und Pachten für stadtbremische und Bremerhavener Flächen und Bauten (Kaimauern etc.),
- kostendeckende Gebühren für öffentliche Hafendienste,
- korrekte Trennung öffentlicher Dienstleistungen von privaten Unternehmens-tätigkeiten,
- zoll- und steuerbezogen korrekte Abgrenzung von Binnen- und Außenhandel (Freihafenstatus),
- Kostentransparenz öffentlicher Leistungen;

Berücksichtigung ökologischer Grundsätzen in den Häfen durch

- Berücksichtigung der Naturschutzregelungen auch innerhalb der Hafengrenzen, effektives und kostendeckendes Flächenmanagement,
- Anwendung der Lagerungs- statt Bereitstellungsvorschriften in den Häfen,
- Vorbeugemaßnahmen gegen hafentypische Gewässerverschmutzungen,
- wirksame MARPOL-Nachfolgeregelung,
- gemeinsame Anstrengungen, künftig Atomtransporte über die Häfen zu unterbinden.

Außerdem sollten Anstrengungen zur Koordinierung der Hinterlandverkehre mit dem Ziel der Emmissionsminimierung unternommen werden.

In einem zweiten Schritt sollen im nationalen Rahmen die Wettbewerbsbedingungen der deutschen Häfen harmonisiert werden.

Im europäischen Rahmen müssen außerdem die Wettbewerbsbedingungen der Häfen der Nord-Range so ausgestaltet werden, daß der Subventionswettbewerb auch unter diesen beendet wird.

II. a

Die erste inhaltliche Beratung des Antrages hat am 2. Februar 1996 stattgefunden. Während dieser Sitzung hat sich Abg. Schramm für die Antragsteller bereit-erklärt, dem Ausschuß ein detailliertes Konzept mit konkreteren Vorschlägen vorzulegen. Gleichzeitig hat der Ausschuß den Senator für Häfen, überregionalen Verkehr und Außenhandel gebeten, eine Übersicht vorzulegen, aus der hervorgehe, welche Kontakte und Kooperationen in welchen Bereichen bereits vorhanden seien.

II. b

Zur Sitzung am 26. April 1996 hat Abg. Schramm für die Antragsteller als Tischvorlage folgenden Bericht vom 23. April 1996 vorgelegt:

Bericht des Abgeordneten Manfred Schramm, hafenpolitischer Sprecher von BUNDNIS 90/DIE GRÜNEN, über die Tätigkeit seiner Fraktion im Rahmen des dem Landeshafenausschuß überwiesenen Antrages „Hafenkooperation der Seehäfen Bremen/Bremerhaven und Hamburg“

Die Lage der öffentlichen Haushalte, die härter werdende Konkurrenz der Seehäfen, die zukünftige Wettbewerbsaufsicht der Europäischen Union auch in Hafenfragen, die Schonung der natürlichen Ressourcen und der Schutz der maritimen Umwelt, macht eine abgestimmte Hafenpolitik in ausgewählten Sachfragen notwendig.

Eine Kooperation der Seehäfen ist nur im europäischem Rahmen bzw. unter den Nordseeanrainerstaaten sinnvoll. Kooperation ist wegen des Umfangs der Probleme, die gelöst werden müssen, ein Prozeß und kein einmaliger Vorgang. Hafenkooperation ist die Aufgabe der politischen Instanzen und damit Bestandteil Bremischer Hafenpolitik.

Offensichtlich wird die Notwendigkeit zu kooperieren in den Aufgaben:

Schutz der Meere, Ökologie in den Häfen, Überwachung von Standards auf den Schiffen, fairer Wettbewerb zwischen den Häfen und im Hinterlandverkehr und in den Maßnahmen zur Förderung des Küstenschiffsverkehrs.

Als ersten Schritt in diesem Katalog hat die Fraktion von BUNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Initiative zu einem Gesetz über die Erhebung einer Sonderabgabe für die Ölentsorgung von Seeschiffen ergriffen. Diese Initiative stützte sich auf den Gesetzentwurf des Senators für Häfen, Schifffahrt und Außenhandel von 1994 zur Erhebung einer Sonderabgabe zur Ölentsorgung in den Häfen. Bis zur Einführung dieses Gesetzes sollte für die Übergangszeit eine 50prozentige Finanzierung aus dem Haushalt des Ressorts für die Ölentsorgung geleistet werden. Dieser Haushaltsantrag wurde von der Mehrheit im Landeshafenausschuß abgelehnt.

Die Aufgaben zum Schutze der Nordsee bleiben bestehen.

Wir schlagen weiterhin zur Beschlußfassung im Landeshafenausschuß vor:

1. eine Vereinbarung der Nordseeanrainerstaaten zwecks Vorlage von Öltagebüchern bei der Einklarierung von Schiffen. (CDU-Vorschlag, BBU vom 21. 3. 1996),
2. eine Vereinbarung über Verschärfung von Sanktionen bei illegaler Einleitung,
3. Beratung der Vorlage des Hafensenators vom 5. 3. 1996 zur Zukunft der Marpol-Ölentsorgung von Seeschiffen in den bremischen Häfen im Landeshafenausschuß und in den nationalen Gremien,
4. Vorlage eines Konzeptes der norddeutschen Küstenländer zur Förderung der Küstenschifffahrt.

II. c

Der Ausschuß hat diesen Bericht zur Kenntnis genommen und die weitere Beratung ausgesetzt. Gleichzeitig wurde der Senator für Häfen, überregionalen Verkehr und Außenhandel an die Vorlage des erbetenen Berichts über bestehende Kooperation gebeten.

Ebenso wurde am 7. Juni 1996 verfahren.

Am 15. August 1996 bemängelte der Ausschußvorsitzende, daß der vom Ausschuß erbetene Bericht vom Ressort noch nicht vorgelegt worden sei. Dazu hat der Senator Beckmeyer ausgeführt, fachlich bezogene vertragliche Kooperation — abgesehen von den Kooperationen einzelner Firmen oder Firmenteile — existieren auf übergreifender Ebene zwischen großen Häfen in Deutschland und darüber hinaus nicht.

Der Ausschuß forderte das Ressort auf, zur nächsten Sitzung einen schriftlichen Bericht dazu vorzulegen. Eine Beratung des gesamten Komplexes wurde für den 12. September 1996 vorgesehen.

III.

Zu dieser Sitzung des Ausschusses legte der Senator für Häfen, überregionalen Verkehr und Außenhandel nachfolgende Tischvorlage vom 10. September 1996 vor:

„Hafenkooperation der Seehäfen Bremen/Bremerhaven und Hamburg“

Die Häfen in der Hamburg-Antwerpen-Range, also auch die Häfen Bremen/Bremerhaven und Hamburg, sind Wettbewerber, die ihre Häfen betreiben mit dem Ziel, am Markt erfolgreich zu sein und die Arbeitsmarktsituation und die Wirtschaftsstruktur der Hafenregion zu sichern. Vor dem Hintergrund dieser Fakten sieht der Bremer Senat — wie übrigens auch der Hamburger Senat in der Antwort auf eine Große Anfrage der GAL vom 15. 11. 1996 — keine Ansatzpunkte für eine Hafenkooperation zwischen den Wettbewerbern. Wie sich das Bundeskartellamt in dieser Frage äußern würde, ist aus dem kürzlich ergangenen Spruch zur Übernahme des Buss-Terminals Tollerort in Hamburg durch die HHLA abzulesen, in dem der Wettbewerb zwischen den Häfen als notwendig und sinnvoll gesehen wird. Preisabsprachen zwischen Hamburg (HHLA) und Bremen (BLG) wären vermutlich unzulässig.

Bezüglich Absprachen bei Investitionen der öffentlichen Hand greift zwar das Kartellrecht nicht, aber realistisch ist es nicht, eine Marktaufteilung vorzuschlagen. Es gibt im Grunde nur einen wichtigen Wachstumsmarkt, den Containerverkehr. Weder Hamburg noch Bremen kann hier auf weitere Investitionen verzichten, weil es keine Alternative zum Containerverkehr gibt. Die Hafenverwaltungen Hamburgs und Bremens kooperieren jedoch in mehreren Bereichen. So treten Hamburg und Bremen gegenüber der Verkehrspolitik des Bundes oft gemeinsam und sogar im Verbund aller Küstenländer auf.

Ein Beispiel ist das Vorgehen gegen die Mainport-Ideologie Rotterdams, die Betuwe-Linie und das kostenlos zu nutzende niederländische Schienennetz. Auch bei der Bundesgesetzgebung, z. B. im Eisenbahnbereich, treten die beiden Stadtstaaten in der Regel abgestimmt auf.

Auf regionaler Ebene — hier wird auf die inhaltliche und organisatorische Weiterentwicklung der Gemeinsamen Landesplanung Bremen/Niedersachsen verwiesen — stellt sich die Frage nach Kooperationsmöglichkeiten so dar, daß mit dem Ziel der Verbesserung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der Häfen im Unterweserraum, zur optimalen Nutzung ihrer Marktchancen und zur Vermeidung von Fehlentwicklungen die Möglichkeiten eines arbeitsteiligen und abgestimmten Vorgehens der Seehäfen in der Region zu prüfen sind.

Der Antrag der Fraktion BUNDNIS 90/DIE GRÜNEN zielt auf einen Beihilfetatbestand, der in den Seehäfen gegeben sein soll und abgebaut werden muß. Diese Fragestellung ist völlig unzutreffend.

In den bremischen Häfen werden die öffentlich rechtlichen Hafengebühren unter Berücksichtigung der Gebühren in den Wettbewerbshäfen festgesetzt.

Das gilt sowohl für die Raumgebühr (in Hamburg: Hafengeld genannt) als auch für die von Bremen festzusetzenden kostendeckenden Gebühren und Tarifentgelte für Dienstleistungen der Hafenlotsen, Festmacher sowie der Beseitigung von Hausmüll von den Schiffen. Die Dienstleistungen in den Häfen sind unterschiedlich. Sie erfordern daher auch unterschiedliche Kosten.

Auf die Preisbildung der Schleppdienstleister hat Bremen keinen Einfluß.

Die Mieten und Pachten entsprechen im wesentlichen den Schätzungen der KuVV, die sie in Einzelfällen für Verkäufe im Hafen empfiehlt.

Im übrigen müssen sich die bremischen Häfen an der Wettbewerbssituation nicht nur gegenüber dem Hafen Hamburg, sondern vornehmlich gegenüber den Westhäfen messen lassen. Nach hiesiger Kenntnis sind die Mieten und Pachten durchaus vergleichbar.

Zur Berücksichtigung ökologischer Grundsätze in den Häfen ist folgendes anzumerken:

Gesetze, so auch das Naturschutzgesetz, gelten innerhalb der Hafengrenzen. Entsprechend werden alle Hafenplanungen gemäß den naturschutzrechtlichen Anforderungen abgestimmt. An einem Flächenmanagementkonzept für die bremischen Häfen wird z. Z. gearbeitet.

Gegen Verunreinigungen des Hafengebietes ist mit der Bremischen Hafenordnung soweit als möglich getroffen, so daß beeinflussbare hafentypische Gewässerverschmutzungen bei Berücksichtigung der Hafenordnung weitgehend ausgeschlossen werden. Weitergehende Maßnahmen wären allenfalls im Werftenbereich vorstellbar.

Eine Nachfolgeregelung für das MARPOL-Übereinkommen ist nicht notwendig, da das Übereinkommen nach wie vor gilt und entsprechend in Organisation und Betrieb der bremischen Häfen Berücksichtigung findet. Anpassungen an Neuregelungen des MARPOL-Übereinkommens werden durch aktive Mitarbeit der deutschen Häfen in nationalen und internationalen Arbeitsgruppen sichergestellt. In diesen Fachgremien werden außerdem Lösungen für ein harmonisiertes Vorgehen beim Umgang mit der Schiffsentsorgung im europäischen und internationalen Kontext erarbeitet. Regelmäßige Erfahrungsaustausche finden unter Beteiligung der Hafen-/Wirtschafts- und Umweltressorts sowie betroffener Verbände statt.

IV.

Der Ausschuß für Angelegenheiten der Häfen im Lande Bremen (Hafenausschuß) hat in seiner Sitzung am 13. Dezember 1996 den Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN unter Einbeziehung einer Stellungnahme des Senators für Häfen, überregionalen Verkehr und Außenhandel nochmals beraten. Von den Fraktionen der SPD und der CDU ist folgender Vorschlag vorgelegt worden:

1. Der Hafenausschuß schließt sich der Auffassung des Senators für Häfen, überregionalen Verkehr und Außenhandel an, daß die Häfen Bremen/Bremerhaven und Hamburg als Wettbewerber an der Nordrange ihre Häfen mit dem Ziel betreiben, am Markt erfolgreich zu sein und Umschlag, Wirtschaftsstruktur und Beschäftigung in der Region zu sichern und auszubauen. Kooperation, die diesen Zielen dient, wird vom Hafenausschuß unterstützt und soll verstärkt werden. Der Abbau vermeintlicher Beihilfen, die der Antrag der BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sieht, ist nach Auffassung des Hafenausschusses kein Kooperationsgegenstand.
2. Der Hafenausschuß unterstützt bestehende Kooperationen,
 - die zu einer verbesserten Vertretung hafenpolitischer Interessen gegenüber dem Bund und der EU führen,
 - die zu einer Stärkung des schienengebundenen Hinterlandverkehrs führen,
 - die in den Bereichen Sicherheit auf See und in den Häfen Verbesserungen ermöglichen,
 - die über Feederdienste (z. B. der SCL) und über das Streckennetz der Elbe-Weser-Bahn die Straße von Verkehren entlastet und gleichzeitig die Attraktivität der norddeutschen Seehäfen für die Reeder erhöhen.
3. Der Hafenausschuß schließt Kooperationen aus,
 - die kartellrechtlich vermutlich unzulässige Preisabsprachen vorsehen,
 - die eine Begrenzung hafenpolitisch notwendiger Investitionen in den Ausbau der Kapazitäten für den wachsenden Containerverkehr und -umschlag zur Folge hätten,
 - die eine sachlich nicht gerechtfertigte Harmonisierung von Gebührenstrukturen zwischen Häfen mit unterschiedlichen Dienstleistungen auslösen würden,

- die die Wettbewerbsfähigkeit der Hafenstandorte beschränkt und nicht zu einer Stärkung der Seehäfen gegenüber konkurrierenden Verkehrsträgern führen.
4. Der Hafenausschuß regt die Verstärkung von Kooperationen an,
- die zu einer verbesserten Interessenvertretung hafenpolitischer Belange gegenüber Bund und EU führen,
 - die zu einer Gewinnung zusätzlichen Umschlagsaufkommens in den Seehäfen führen und das Marketing für die Seehafenverkehrswirtschaft verbessern,
 - die den schienen- und wassergebundenen Hinterlandverkehr sowie die europäische Küstenschifffahrt stärken,
 - die schnellstmöglich eine Lösung für die Schiffsöleentsorgung in den Seehäfen der Nordrange über Abgaberegelungen oder über Hafengebühren herbeiführen helfen,
 - die Möglichkeiten eines arbeitsteiligen und abgestimmten Vorgehens der Seehäfen in der Unterweserregion verbessern und erwartet hierfür vom Senator für Häfen, überregionalen Verkehr und Außenhandel die Vorlage eines Konzepts, das Möglichkeiten der Zusammenarbeit zwischen diesen Seehäfen und den Häfen Hamburg und Bremen/Bremerhaven auslotet und zu einer Initiierung von Kooperationen zwischen den Häfen führt.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN konnte sich diesem Vorschlag nicht anschließen und kündigte Änderungswünsche an. Sie wurde daraufhin gebeten, ihre Änderungsvorschläge zur nächsten Sitzung vorzulegen.

V.

Zur Sitzung am 4. Februar 1997 lag dem Hafenausschuß folgender Entwurf der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vor:

Gemeinsamer Bericht des Landeshafenausschusses zum Antrag „Hafenkooperation“

Der Ausschuß für Angelegenheiten der Häfen im Lande Bremen (Hafenausschuß) hat in seiner Sitzung am 4. Februar 1997 den Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN unter Einbeziehung einer Stellungnahme des Senators für Häfen, überregionalen Verkehr und Außenhandel abschließend beraten. Der Ausschuß kommt zu folgendem Bericht:

1. Der Hafenausschuß stellt fest, daß die Häfen Bremen/Bremerhaven und Hamburg Wettbewerber sind und ihre Häfen mit dem Ziel betreiben, am Markt erfolgreich zu sein. Diesem Ziel dienen die Investitionen und Gebühren. Wo Wettbewerb herrscht, ist Kooperation nur in eingeschränktem Maße möglich.
Auf folgenden Gebieten ist Kooperation möglich und sachlich geboten:
 - a) bezüglich ökonomischer Rahmenbedingungen
 - b) bezüglich ökologischer und sozialer Standards
 - c) bezüglich Maßnahmen, die gemeinsame wirtschaftliche Interessen sichern.
2. Der Hafenausschuß befürwortet Kooperationen,
 - die zur Erreichung gleicher Wettbewerbsbedingungen und zum Abbau von Wettbewerbsverzerrungen dienen,
 - die zu einer verbesserten Vertretung hafenpolitischer Interessen gegenüber Bund und Europäischer Union führen,
 - die zu einer Gewinnung zusätzlichen Umschlagsaufkommens in den Seehäfen führen und das Marketing für die Seehafenverkehrswirtschaft verbessern.
3. Der Hafenausschuß befürwortet weiterhin Kooperationen,
 - die schienen- und wassergebundenen Hinterlandverkehr sowie die europäische Küstenschifffahrt stärken,
 - die in den Bereichen Sicherheit auf See und in den Häfen Verbesserungen auch über den Standard hinaus ermöglichen,

- die schnellstmöglich eine europäisch abgestimmte Lösung für die Schiffsent-
sorgung in den Seehäfen über Abgaberegelungen oder über Hafengebühren
herbeiführen helfen,
- die zu einer verbesserten Hafenstaatenkontrolle führen,
- die über Feederdienste per Binnenschiff (z. B. SCL) und über das Strecken-
netz Elbe/Weser-Bahn, die Straße vom Verkehr entlastet und gleichzeitig
die Attraktivität der norddeutschen Seehäfen für die Reeder erhöhen.

4. Der Hafenausschuß befürwortet schließlich Kooperationen,

- die zu einer Trennung zwischen staatlichen Aufgaben und privatwirtschaft-
lichem Handeln führen,
- die eine Kostenwahrheit und Kostenklarheit erreichen helfen
- die eine Einbeziehung der externen Kosten in die Wegekosten zu erreichen
suchen.

5. Der Hafenausschuß schließt Kooperationen,

- die kartellrechtlich unzulässige Preisabsprachen vorsehen,
- die den Wettbewerb durch unzulässige Beihilfen beschränken
- die eine sachlich nicht gerechtfertigte Harmonisierung von Gebührenstruk-
turen für unterschiedliche Dienstleistungen auslösen würden.

Nach Beratung dieses Entwurfs kam der Hafenausschuß mit den Stimmen von SPD, CDU und AFB zu folgendem Ergebnis:

1. Der Hafenausschuß schließt sich der Auffassung des Senators für Häfen, über-
regionalen Verkehr und Außenhandel an, daß die Häfen Bremen/Bremer-
haven und Hamburg als Wettbewerber an der Nordrange ihre Häfen mit dem
Ziel betreiben, am Markt erfolgreich zu sein und Umschlag, Wirtschaftsstruk-
tur und Beschäftigung in der Region zu sichern und auszubauen. Kooperation,
die diesen Zielen dient, wird vom Hafenausschuß unterstützt und soll verstärkt
werden. Der Abbau vermeintlicher Beihilfen, die der Antrag der BÜNDNIS
90/DIE GRÜNEN sieht, ist nach Auffassung des Hafenausschusses kein Koope-
rationsgegenstand.

2. Der Hafenausschuß unterstützt bestehende Kooperationen,

- die zu einer verbesserten Vertretung hafenpolitischer Interessen gegenüber
dem Bund und der EU führen,
- die zu einer Stärkung des schienengebundenen Hinterlandverkehrs führen,
- die in den Bereichen Sicherheit auf See und in den Häfen Verbesserungen
ermöglichen,
- die über Feederdienste (z. B. der SCL) und über das Streckennetz der Elbe-
Weser-Bahn die Straße von Verkehren entlastet und gleichzeitig die Attrak-
tivität der norddeutschen Seehäfen für die Reeder erhöhen.

3. Der Hafenausschuß schließt Kooperationen aus,

- die kartellrechtlich vermutlich unzulässige Preisabsprachen vorsehen,
- die eine Begrenzung hafenpolitisch notwendiger Investitionen in den Aus-
bau der Kapazitäten für den wachsenden Containerverkehr und -umschlag
zur Folge hätten,
- die eine sachlich nicht gerechtfertigte Harmonisierung von Gebührenstruk-
turen zwischen Häfen mit unterschiedlichen Dienstleistungen auslösen
würden,
- die die Wettbewerbsfähigkeit der Hafenstandorte beschränkt und nicht zu
einer Stärkung der Seehäfen gegenüber konkurrierenden Verkehrsträgern
führen.

4. Der Hafenausschuß regt die Verstärkung von Kooperationen an,

- die zu einer verbesserten Interessenvertretung hafenpolitischer Belange gegenüber Bund und EU führen,
- die zu einer Gewinnung zusätzlichen Umschlagauflommens in den Seehäfen führen und das Marketing für die Seehafenverkehrswirtschaft verbessern,
- die den schienen- und wassergebundenen Hinterlandverkehr sowie die europäische Küstenschifffahrt stärken,
- die zu einer verbesserten Hafenstaatenkontrolle führen,
- die schnellstmöglich eine Lösung für die Schiffsöhlentsorgung in den Seehäfen der Nordrange über Abgaberegelungen oder über Hafengebühren herbeiführen helfen,
- die Möglichkeiten eines arbeitsteiligen und abgestimmten Vorgehens der Seehäfen in der Unterweserregion verbessern und erwartet hierfür vom Senator für Häfen, überregionalen Verkehr und Außenhandel die Vorlage eines Konzepts, das Möglichkeiten der Zusammenarbeit zwischen diesen Seehäfen und den Häfen Hamburg und Bremen/Bremerhaven auslotet und zu einer Initiierung von Kooperationen zwischen den Häfen führt.

VI.

Der Ausschuß selbst hat auf seiner Sitzung am 13. Dezember 1996 mit Firmenvertretern der niedersächsischen Unterweserhäfen Nordenham und Brake Gespräche geführt. Als Ergebnis ist festzustellen, daß sich Kooperationsmöglichkeiten über die bisherige Zusammenarbeit hinaus anbieten.

VII.

Der Ausschuß für Angelegenheiten der Häfen im Lande Bremen (Hafenausschuß) empfiehlt der Bürgerschaft (Landtag), den Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 12. Oktober 1995 (Drucksache 14/50) abzulehnen und den Bericht des Hafenausschusses zur Kenntnis zu nehmen.

Töpfer
(Vorsitzender)

