

Hafengebiet mit den für Freiladeplätze üblichen Umschlagseinrichtungen und die Schaffung von Nebenanlagen zu den sonst für Waltersdorf bestimmten Anlagen unberührt bleiben. Kattwyk—Hohe Schaar—Neuhof soll außerdem für Stückgutumschlag benutzt werden, soweit er für den heutigen Hamburger Hafen einschließlich Waltersdorf nicht geeignet ist.

- b) Der Ausbau von Kattwyk—Hohe Schaar—Neuhof soll so vorgenommen werden, daß bis zum 31. Dezember 1933 mindestens ein Betrag von 25 Millionen Reichsmark verausgabt wird. Aus diesen Mitteln werden zunächst die für die volle Nutzbarkeit des Hafengebietes Kattwyk—Hohe Schaar—Neuhof nötigen allgemeinen Anlagen hergestellt werden, insbesondere die für später als im Zollausland liegend vorzusehende Straßenverbindung zwischen Kattwyk und dem Hamburger Freihafen einschließlich der Brücke (mit beweglichen Schiffahrtsöffnungen) über die Kette und der Brücken über die von dieser Straßenverbindung gekreuzten Straßen, die Ausbaggerung der Kette in voller planmäßiger Breite (200 Meter in der Sohle), die Verbreiterung der Seeschiffahrtsstraße des Köhlbrands um 20 Meter bis zur Kethemündung, der Bau einer Brücke über den Reiherstieg bei der Plange'schen Mühle, die Herstellung der Seeschifftiefe im Reiherstieg bis zu dieser Brücke und der Bau eines ausreichenden Flußschiffhafens für das Hafengebiet Kattwyk—Hohe Schaar—Neuhof. Der Frage, ob das Reich einzelne dieser Anlagen herzustellen oder die Kosten für sie zu tragen hat soll damit nicht vorgegriffen sein. Weiter sollen aus diesen Mitteln der Ausbau des bereits in Angriff genommener Hafenbeckens an der Kette, die Herstellung der erforderlichen Anlagen für die Einrichtung eines Zollausschlußgebietes auf Kattwyk—Hohe Schaar und die Herstellung einer im Zollausland liegenden Wasserverbindung zwischen Kattwyk—Hohe Schaar und dem Freihafen Hamburg entsprechend dem Bedürfnis ausgeführt werden. Ist das wirtschaftliche Bedürfnis für die drei letztgenannten Bauausführungen nicht in dem Maße vorhanden, daß es notwendig ist, die obengenannten 25 Millionen Reichsmark bis zum 31. Dezember 1933 zu verausgaben, so soll dieser Termin hinausgeschoben werden. Es wird anerkannt, daß ein wirtschaftliches Bedürfnis besteht, stets Hafenanlagen in gewissem Umfange vorsorglich zu bauen.

7. Beide Länder verpflichten sich, das Hafengeld für die Häfen der Hafengemeinschaft nach gleichen Grundsätzen und in gleicher Höhe festzusetzen wie im Hamburger Hafen. Preußen übernimmt die gleiche Verpflichtung für die Hafengebiete von Harburg-Wilhelmsburg und Altona. Auch sollen im gesamten Hafengebiet von Hamburg, Harburg-Wilhelmsburg und Altona Hafengebühren nicht zum zweiten Male erhoben werden, wenn ein Fahrzeug innerhalb dieses Gebietes aus einem Hafenteil in einen anderen verholt. Im Gebiete der Hafengemeinschaft sollen die Umschlags- und Lagergebühren auf Vorschlag der Hafengemeinschaft festgesetzt werden; von diesem Vorschlage soll möglichst nur in gegenseitigem Einvernehmen der beiden Länder abgewichen werden.

8. Preußen ist bereit, für die von Hamburg gewünschte Erweiterung des Spreehafens auf preussischem Gebiete jede mögliche Unterstützung zu gewähren.

9. Ein Ausschuß von möglichst geringer Mitgliederzahl aus Vertretern beider Länder wird für folgende Punkte Vorschläge machen:

- a) Für die zweckmäßigste Weiterentwicklung des gesamten Hafengebietes, insbesondere für die Aufstellung des in Ziffer 3 genannten Flächenaufteilungsplans,
- b) für die genaue Festlegung des Gebietes der Hafengemeinschaft und ihres Erweiterungsgebietes (Ziffern 3 und 4),
- c) für die einheitliche Verwaltung der Gemeinschaftshäfen und der anderen Häfen,
- d) für die Bewertung der in die Hafengemeinschaft von beiden Ländern einzubringenden Werte,