

Schriftliche Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Anjes Tjarks (GRÜNE) vom 07.03.13

und Antwort des Senats

Betr.: Der Zusatzvertrag mit Hamburg zum „Staatsvertrag betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich“ aus dem Jahre 1921

Im Zusatzvertrag mit Hamburg zum „Staatsvertrag betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich“ aus dem Jahre 1921 übertrug das Deutsche Reich „die Verwaltung und Unterhaltung des Elblaufs von Ortkathen durch die Norderelbe und die Unterelbe bis zu der Blankenese gegenüber geplanten Einmündung der alten Süderelbe, und zwar einschließlich der in der Unterelbe vor den preußischen Ufern gelegenen Wasserflächen sowie des im hamburgischen Staatsgebiet gelegenen Teiles des Reiherstiegs“ auf das Land Hamburg. Das Reich übernahm die Verantwortung für zukünftige Elbvertiefungen bis zur Hamburger Landesgrenze: „Hamburg hat bisher in der Elbe für ein derartiges Fahrwasser gesorgt, daß in der Regel die größten Seeschiffe Hamburg unter Ausnutzung des Hochwassers erreichen konnten. Das Reich wird das gleiche tun.“

Vor diesem Hintergrund frage ich den Senat:

Der Senat beantwortet die Fragen teilweise auf der Grundlage von Auskünften der Hamburg Port Authority (HPA) wie folgt:

1. *Wie wurde der Zusatzvertrag mit Hamburg 1921 in der Hamburgischen Bürgerschaft begründet?*

In der Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft von 1921 heißt es unter anderem:

„Die Tatsache, daß der an sich auf das Reich übergehende Elbstrom im Bereich des Hamburger Hafens fast ausschließlich Hafenzwecken dient und in erheblichem Umfange mit Hafeneinrichtungen versehen ist, hat den Senat veranlaßt, zur Gewährleistung einer einheitlichen, vom Reich unabhängigen Verwaltung des Hamburger Hafens darauf zu dringen, daß dieser Teil der Elbe, wenn auch das Eigentum an ihm förmlich auf das Reich übergeht, in hamburgischer Verwaltung und Unterhaltung verbleibt. (...) Der Einheitlichkeit wegen soll in Zukunft unter den gleichen Bedingungen auch der bisher preußische Teil des Elbstromes von St. Pauli bis Blankenese – natürlich unter Ausschluß des Altonaer Hafens – der Hamburgischen Verwaltung unterstellt werden.“

Im Übrigen siehe Anlage.

2. *Wie bewerten der Senat oder die zuständige Behörde diesen Vertrag heute*
 - a) *historisch und*
 - b) *für die Zukunft?*

Vom Grundsatz her besitzen die in der Antwort zu 1. genannten Aspekte nach wie vor Gültigkeit. Der Staatsvertrag trägt zu einer einheitlichen Hafenverwaltung bei, die der Freien und Hansestadt Hamburg (FHH) eine umfassende Gestaltungskompetenz bei der Entwicklung und Unterhaltung ihres Hafens verschafft. Darüber hinaus haben sich der Senat und die zuständige Behörde hiermit nicht befasst.

3. *Welche Vorteile und Nachteile bietet der Zusatzvertrag mit Hamburg gegenüber den Regelungen mit den anderen deutschen Häfen beziehungsweise Hafenstädten?*

Der Senat und die zuständige Behörde haben sich hiermit nicht befasst.

4. *Welche Gestaltungsmöglichkeiten bietet die Zuständigkeit Hamburgs für die Elbe im Stadtgebiet, die andere Hafenstädte oder Bundesländer wie Bremen nicht haben?*

Durch die Delegation liegt neben den Zuständigkeiten für Planung, Planfeststellung und verkehrs- und verkehrswegerechtlicher Aufgaben auch die Zuständigkeit für die Verwaltung und Unterhaltung der Bundeswasserstraße im Delegationsgebiet bei der FHH. Die Wahrnehmung der Überwachung und Regelung des See-, Binnen- und Hafenschiffsverkehrs liegen im Hamburger Hafen damit für Landes- und Bundesgewässer in einer Hand. Dadurch wird ein ganzheitlicher Ansatz zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs ermöglicht, wozu auch die Festlegung von Anlaufbedingungen, Tiefgängen und Tidenfenster gehören. Daneben erfolgt die Steuerung und Durchführung der Wassertiefenunterhaltung der Delegationsstrecke und der Hafengewässer ebenfalls aus einer Hand. Die enge Abstimmung und Bewertung bietet die Gewähr für optimale Entscheidungen unter bestmöglicher Berücksichtigung der Interessen aller Beteiligten im Hafen sowie nautischer Sicherheitsaspekte.

5. *Welche Kosten fallen durch die Zuständigkeit Hamburgs für die Elbe im Stadtgebiet für die Freie und Hansestadt Hamburg an, die andere Hafenstädte oder Bundesländer wie Bremen nicht haben? Wie hoch waren diese jeweils in den vergangenen 30 Jahren?*

Im Bereich der Delegationsstrecke nimmt Hamburg Aufgaben bei der Regelung und Lenkung des Schiffsverkehrs, der Erhaltung der Schiffbarkeit sowie bei der für einen ordnungsgemäßen Wasserabfluss erforderlichen Unterhaltung der Ufer wahr und trägt die damit verbundenen Kosten.

Die im Rahmen der Unterhaltung, der Verkehrslenkung und des Eisbrechdienstes anfallenden Kosten werden nicht differenziert nach Delegationsstrecke beziehungsweise Hafengewässern erfasst. Sie umfassen jährlich insgesamt circa 5 Millionen Euro. Lediglich im Falle der Wassertiefenhaltung ist eine grobe Schätzung der anteiligen Kosten für die letzten Jahre möglich. Im Übrigen siehe Antwort zu 7.

Zum Ausgleich der von Hamburg zu tragenden besonderen Hafenlasten, die im Ergebnis nicht nur der FHH, sondern der gesamten Bundesrepublik zugutekommen, zahlt der Bund jährlich knapp 21 Millionen Euro an die FHH (vergleiche Haushaltsplan 2013/2014 Einzelplan 7 Kapitel 7350 Titel 331.01).

Verglichen mit Bremen obliegen Hamburg die Aufgaben für die Unterhaltung und Verkehrslenkung auch auf der Delegationsstrecke. Darüber hinaus liegen zur möglichen Kostentragung beziehungsweise Kostenbeteiligung anderer Hafenstädte oder Bundesländer bei derartigen Aufgaben keine näheren Informationen vor. Im Übrigen siehe Antwort zu 6.

6. *Hat Bremen bisher keine Kosten für die Weservertiefung oder Schlickausbaggerungen und Abtransport zahlen müssen?*

Nach dem „Staatsvertrag betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich“ aus dem Jahr 1921 ist die Weser auf das Reich beziehungsweise die Bundesrepublik Deutschland übertragen worden, sodass die Unterhaltungs- und Ausbaupflichten für die Weser nunmehr grundsätzlich beim Bund liegen. Mit dem Verwaltungsabkommen vom 17. Oktober 1997 zur Änderung des Verwaltungsabkommens zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Freien Hansestadt Bremen vom 17./26. Oktober 1988 hat sich die Freie Hansestadt Bremen jedoch ver-

pflichtet, ein Drittel der Gesamtkosten zur Anpassung der Mittelweser an den Verkehr mit 2,50 m abgeladenen Großmotorgüterschiffen zu übernehmen.

7. *Wie hoch waren die entsprechenden Kosten für die Freie und Hansestadt Hamburg in den letzten 30 Jahren? Bitte nach Jahren aufschlüsseln.*

Aufgrund ihres Anteils an der Wasserfläche entfallen auf die Delegationsstrecke grob geschätzt rund 60 Prozent der Kosten, die für die Baggerung und Umlagerung der Sedimente im Gewässer entstehen. Darüber hinaus ergeben sich Kosten für die Unterhaltung der Böschungen an der Bundeswasserstraße.

Für die Jahre 2006 bis 2012 ergeben sich die in nachfolgender Tabelle dargestellten Werte:

anteilige Kosten für Delegations- strecke	2006 Tausend €	2007 Tausend €	2008 Tausend €	2009 Tausend €	2010 Tausend €	2011 Tausend €	2012 Tausend €
Sediment- umlagerung	8.391	8.593	7.276	3.826	5.713	1.198	3.522
Böschungs- unterhaltung	511	516	580	570	652	881	652

Durch die mit dem Rechtsformwechsel im Oktober 2005 in eine Anstalt des öffentlichen Rechts einhergehende Änderung der Rechnungslegung (Kameralistik versus Handelsgesetzbuch (HGB)) und den damit verbundenen Struktur- und Kontierungsänderungen ist für die vorherigen Jahre eine vergleichbare, detaillierte Aufbereitung in der für die Beantwortung einer Schriftlichen Kleinen Anfrage zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich. Im Übrigen siehe auch Antwort zu 5.

8. *Ist das Reich beziehungsweise der Bund in der Vergangenheit seiner Verpflichtung nachgekommen, für ein derartiges Fahrwasser zu sorgen, „daß in der Regel die größten Seeschiffe Hamburg unter Ausnutzung des Hochwassers erreichen konnten“?*

Wenn nein, wann und warum nicht?

Ja.

9. *Kann der Staatsvertrag gekündigt werden?*

Wenn ja, wie und mit welchen Fristen?

Der Senat hat sich mit der Frage, ob und wie eine Rückübertragung der Verwaltung und Unterhaltung der Delegationsstrecke auf den Bund rechtlich möglich wäre, bisher nicht befasst. Festzustellen ist, dass weder in dem Staatsvertrag von 29. Juli 1921 noch in den Nachträgen vom 18. Februar 1922 und vom 22. Dezember 1928 Hamburg ein Kündigungsrecht eingeräumt worden ist.

Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft.

Nr. 121.

Hamburg, den 21. März 1921.

Antrag, betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich.

Nach Art. 97 und 101 in Verbindung mit Art. 171 der Reichsverfassung gehen die dem allgemeinen Verkehr dienenden Wasserstraßen und die Seezeichen spätestens am 1. April 1921 auf das Reich über. Gleichzeitig erhält das Reich neben der Enteignungsbefugnis die Tarifhoheit sowie die Strom- und Schifffahrtspolizei an den übergehenden Wasserstraßen. Die Bedingungen der Übernahme sollen durch Vertrag mit den Ländern und, falls bis zum 1. April 1921 eine Einigung nicht erzielt wird, durch Entscheidung des Staatsgerichtshofs festgesetzt werden. Über die Übernahmebedingungen schweben zwischen der Reichsregierung und den beteiligten Ländern seit längerer Zeit Verhandlungen, die bei der Schwierigkeit der zu behandelnden Fragen, der Verschiedenartigkeit der Wasserstraßenverhältnisse der Länder und den erheblichen Abweichungen in den von den Ländern aufgestellten Forderungen erst in den letzten Tagen zur Aufstellung eines in den wesentlichen Punkten für alle Länder annehmbaren gleichen und einheitlichen vorläufigen Vertrags geführt haben. Während noch vor einigen Monaten angenommen werden konnte, daß es gelingen werde, auch alle Organisationsfragen so rechtzeitig zu klären, daß tatsächlich zum 1. April 1921 die gesamte Wasserstraßenverwaltung auf das Reich übergehen können, ist die Reichsregierung genötigt gewesen, den Übergang der Verwaltungsgeschäfte am 1. April d. J. zunächst auf die Zentralinstanz zu beschränken und die Verwaltung in der Mittel- und Unterinstanz auf Rechnung des Reichs und unter dessen Aufsicht von den Ländern noch bis zu einem später festzusetzenden Zeitpunkt fortführen zu lassen.

Das Ergebnis der Verhandlungen ist in dem Entwurf eines Staatsvertrages zusammengefaßt, den die Reichsregierung mit den Regierungen der beteiligten 15 Länder vorbehaltlich Zustimmung des Reichstags und der gesetzgebenden Körperschaften der Länder abzuschließen im Begriff steht. Es ist die allseitige Absicht, noch vor dem 1. April 1921 die Vollziehung des Vertrags zu erwirken und tunlichst auch die Zustimmung der gesetzgebenden Körperschaften herbeizuführen, um die sonst nötige Entscheidung des Staatsgerichtshofs zu vermeiden.

Der Senat hat beschlossen, den Vertragsentwurf vorbehaltlich Zustimmung der Bürgerschaft zu genehmigen, und legt in der Anlage den Vertrag, die für die drei Hansestädte zu schließenden Zusatzverträge, Auszüge aus den Verzeichnissen der auf das Reich übergehenden Wasserstraßen und der Nachweisung der begonnenen Bauten sowie die vom Reichsverkehrsministerium ausgearbeitete für den Reichstag und den Reichstag bestimmte Begründung vor. Ein Abdruck der vollständigen vom Reichsverkehrsministerium für die

Reichsinstanzen vorbereiteten Druckschrift, aus der auch das vollständige Verzeichnis der auf das Reich übergehenden Wasserstraßen und der begonnenen Bauten sowie der mit Preußen zu schließende Zusatzvertrag ersichtlich sind, ist in der Kanzlei der Bürgerschaft niedergelegt.

Was die einzelnen Vertragsbestimmungen anlangt, so glaubt der Senat sich im allgemeinen auf die Anlagen beziehen und auf diejenigen Bestimmungen beschränken zu können, die vom hamburgischen Standpunkt aus einer besonderen Hervorhebung bedürfen.

Von den hamburgischen Gewässern soll nur die Elbe auf das Reich übergehen, d. h. ihre gesamten zu Hamburg gehörigen Stromteile von Geesthacht bis zur Mündung, also die Nordereibe, Südereibe, Untereibe, der Köhlbrand, Reiherstieg und die alte Südereibe. Bei Hamburg verbleiben dagegen als nur örtlichem Verkehr dienend Alster, Bille, Dove- und Goseelbe und Köhlfleth sowie sämtliche künstlichen Wasserstraßen.

Wenn im § 1 Z. 1 Abs. 2 bestimmt ist, daß Schutz- und Sicherheitshäfen in den Übergang auf das Reich einbegriffen sind, so ist demgegenüber zu betonen, daß der Hamburger, der Cuxhavener sowie der Geesthachter Hafen als Verkehrshäfen bei Hamburg verbleiben; ebenso gehen die zahlreichen kleinen Lösch- und Ladeplätze an der Oberelbe nicht mit auf das Reich über.

Die Tatsache, daß der an sich auf das Reich übergehende Elbstrom im Bereich des Hamburger Hafens fast ausschließlich Hafenzwecken dient und in erheblichem Umfang mit Hafeneinrichtungen versehen ist, hat den Senat veranlaßt, zur Gewährleistung einer einheitlichen, vom Reich unabhängigen Verwaltung des Hamburger Hafens darauf zu dringen, daß dieser Teil der Elbe, wenn auch das Eigentum an ihm förmlich auf das Reich übergeht, in hamburgischer Verwaltung und Unterhaltung verbleibt. Wie der Zusatzvertrag, Abs. 1 und 4 zu §§ 11 und 12, ergibt, hat das Reich dieser grundsätzlichen Forderung unter Vorbehalt der Kündigung im Falle der Beeinträchtigung der dem Reiche durch die Verfassung überwiesenen Aufgaben Rechnung getragen. Die Eigenschaft der Elbe im Hafensbereich — von Ortkathen bis Blankenese — als wesentlicher Teil des Hafens mußte neben der in erster Linie wichtigen Rückübertragung der Verwaltung und Unterhaltung auf den hamburgischen Staat zur Gewährleistung einer einheitlichen Hafenverwaltung auch zur Rücküberweisung der Strom- und Schiffsahrtspolizei sowie zur Anerkennung des Rechtes führen, auf dieser Elbstrecke Hafensabgaben zu erheben; andererseits mußte aber Hamburg, wie es im übrigen Hafen sämtliche Unterhaltungs- und Verwaltungskosten trägt, wegen der ausgedehnten Benutzung der Elbe für Hafenzwecke folgerichtig auch die Unterhaltung und Verwaltung auf seine Kosten zu leisten übernehmen. Damit ist Hamburg in genügendem Maße die nötige Selbständigkeit in der Verwaltung seines gesamten Hafens gewährleistet. Der Einheitlichkeit wegen soll in Zukunft unter den gleichen Bedingungen auch der bisher preußische Teil des Elbstromes von St. Pauli bis Blankenese — natürlich unter Ausschluß des Altonaer Hafens — der hamburgischen Verwaltung unterstellt werden.

Was die Untereibe anlangt, so verheißt der Senat nicht, daß er zunächst lebhaftere Befürchtungen in der Richtung hegte, daß die Übertragung der Fürsorge für diese Lebensader Hamburgs auf die zwar stärkeren Schultern des Reichs keinen vollwertigen Ersatz für den gegenwärtigen Zustand bedeuten könnte.

Der Senat hat daher zunächst unter Hervorhebung der außergewöhnlichen Leistungen, die Hamburg auf der ganzen preußischen Untereibe durch die Jahrhunderte geleistet hat,

1921 März 21.

385

und unter Hinweis auf die Tatsache, daß Hamburgs dem ganzen Reich zum Nutzen dienender Aufschwung in erster Linie der Unabhängigkeit zu danken sei, mit der Hamburg nicht nur seinem Hafen, sondern auch dessen Zufahrt zum Meere tatkräftige Fürsorge hat angebahnen lassen können, beantragt, nicht nur im Interesse Hamburgs, sondern im gleichen Maße des Reichs, hinsichtlich der Tiefhaltung und Bezeichnung der Unterelbe Hamburg die bisherige Bewegungsfreiheit zu belassen und ihm demgemäß den Auftrag zu erteilen, die Unterelbe namens des Reichs zu verwalten und zu unterhalten.

Das Reich ist auf diesen Antrag aus grundsätzlichen Bedenken nicht eingegangen und hat sich auf den Standpunkt gestellt, daß bei der Unterelbe zu einer Ausnahmebehandlung wie bei der Hafeneibe zwingende besondere Verhältnisse nicht vorliegen. Die Reichsregierung erklärte sich aber grundsätzlich bereit, in gleichem Maße, wie Hamburg dieses in vorbildlicher Weise getan habe, für die Unterelbe sorgen zu wollen. Unter diesen Umständen blieb dem Senat nichts anderes übrig, als eine ausreichende Tiefhaltung der Unterelbe durch das Reich vertraglich sicherzustellen.

Dem dient die Bestimmung des Zusatzvertrages zu §§ 18 und 19:

„Hamburg hat bisher in der Elbe für ein derartiges Fahrwasser gesorgt, daß in der Regel die größten Seeschiffe Hamburg unter Ausnutzung des Hochwassers erreichen konnten. Das Reich wird das gleiche tun. Zunächst soll die Elbe auf eine Tiefe von 10 m bei mittlerem Niedrigwasser oberhalb Cuxhaven und von 11 m unterhalb Cuxhaven gebracht werden.“

Eine weitergehende Bindung des Reiches war nicht zu erreichen. Der Senat glaubt, daß Hamburg sich bei den durch die Reichsverfassung gegebenen Verhältnissen hiermit wird abfinden müssen. Auf geraume Zeit wird die Bestimmung genügende Sicherheiten bieten.

Von einschneidender Bedeutung für Hamburg ist es ferner, daß die Tarifhoheit auf den Wasserstraßen auf das Reich verfassungsmäßig übergeht. Das Reich würde daher, soweit nicht zwischenstaatliche Verträge entgegenstehen, in der Lage sein, Schiffsabgaben auf der Unterelbe einzuführen. § 17 des Vertrages beugt dem vor, daß hierdurch die Wettbewerbsfähigkeit Hamburgs wie auch der übrigen deutschen Seehäfen im Weltverkehr beeinträchtigt wird.

Bezüglich der finanziellen Auseinandersetzung (§§ 6—10 des Vertrages, Zusatzvertrag, Bestimmung zu § 6) nimmt der Senat Bezug auf die dem Vertrage vom Reichsverkehrsministerium beigelegte Begründung. Die danach Hamburg zufallenden Beträge lassen sich zur Zeit noch nicht genau beziffern, da sowohl die bis zum 31. März 1921 seit 100 Jahren von den Ländern für die auf das Reich übergehenden Wasserstraßen aufgewendeten Beträge noch nicht feststehen, auch für Hamburg die der Berechnung zugrunde zu legenden Zahlen noch nicht endgültig ermittelt werden konnten, da über die Grundlagen der Berechnung erst kürzlich Einvernehmen erzielt ist. Um aber der Bürgerschaft einen ungefähren Anhalt über die Bedeutung der Bestimmungen über die finanzielle Auseinandersetzung zu geben, bemerkt der Senat, daß der für die Rückvergütung von 30 v. H. in Betracht kommende Gesamtbetrag der hamburgischen Ausgaben bis zum 31. März 1920 rund *M* 135 000 000 beträgt. Davon sind durch Anleihe aufgebracht rund *M* 36 000 000, von denen rund *M* 6 000 000 getilgt sind. Hamburg erhält demnach nach § 6 Abs. 1b vorweg rund *M* 30 000 000. Der Anteil an der nach Abs. 1a zu verteilenden Rückvergütung mag sich auf etwa *M* 20 000 000 belaufen.

Zu diesen *M* 50 000 000 kommen nach dem Zusatzvertrag weitere *M* 35 000 000 als Ausgleich dafür hinzu, daß Hamburg im Vergleich zu Bremen in erheblich größerem Umfange die Mittel für Strombauten aus dem ordentlichen Haushaltsplan bestritten hat, während Bremen, was ihm jetzt dem Reiche gegenüber zugute kommt, seine Strombauten durchweg auf Anleihe genommen und diese auch nur in geringem Maße getilgt hat. Der Gesamtbetrag der Hamburg zufallenden, übrigens nach § 6 Abs. 3 nicht in Kapital, sondern in Form einer Rente von 4 v. H. zu zahlenden Abfindung wird sich hiernach auf mindestens *M* 85 000 000 belaufen.

Wenn, wie eingangs bemerkt, der abzuschließende Staatsvertrag zunächst nur als vorläufiger Vertrag geschlossen wird (vgl. § 30) und zum 1. April 1921 nur die Verwaltung in der Zentralinstanz auf das Reich übergeht, in der Mittel- und Unterinstanz dagegen die Verwaltung der Wasserstraßen den Ländern auf Kosten des Reichs übertragen wird (§ 11 des Vertrages), so wird sich dieser Zustand in Hamburg dadurch ausprägen, daß die für das Reich von Hamburg auszuführenden Arbeiten und zu tragenden Verwaltungskosten im Haushaltsplan der hamburgischen Behörden unter Ausgabe erscheinen, daß aber unter Einnahme als vom Reich zu erstattende Kosten entsprechende Posten eingesetzt sind. Die Wasserbaudirektion wird eine Änderung ihrer Verwaltungsorganisation dahin vornehmen, daß die demnächst vom Reich zu übernehmenden Verwaltungsteile von der bei Hamburg verbleibenden Hafenbauverwaltung schon jetzt losgelöst und als selbständige Zweige ausgebildet werden, die jederzeit ohne Schwierigkeit endgültig aufs Reich überführt werden können. Eine endgültige Entscheidung, welche Beamten damit von der hamburgischen Wasserbauverwaltung auf das Reich überzutreten haben, soll durch die Neuverteilung der Geschäfte nicht getroffen werden. Die Entscheidung hierüber wird dem endgültigen Vertrage vorzubehalten sein; vorher wird auch noch den Beamten, Angestellten und Arbeitern Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben werden. Die über das Personal des Reichsverkehrsministeriums getroffenen Bestimmungen der §§ 21—29 haben für Hamburg keine Bedeutung, da abgesehen von einem Regierungsrat, dessen Rechtsverhältnisse befriedigend geregelt sind, vorläufig kein hamburgischer Beamter in das Reichsverkehrsministerium übertreten wird.

Im übrigen verweist der Senat auf die Anlagen.

Nachdem nunmehr die außerordentlich schwierigen Verhandlungen der Länder zu einer einheitlichen Vertragsgrundlage geführt haben, beantragt der Senat in der Annahme, daß die hamburgischen Bedürfnisse durch die Sonderbestimmungen des Vertrages und insbesondere durch den Zusatzvertrag hinreichend berücksichtigt sind, und mit dem nochmaligen Hinweis, daß der Vertrag bereits zum 1. April 1921 in Kraft zu treten hat,

die Bürgerschaft wolle dem in der Anlage beigefügten Staatsvertrag, betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich, sowie dem gleichfalls beigefügten Zusatzvertrag mit Hamburg die vorbehaltene Zustimmung erteilen.