

## Dialogforum Strombau- und Sedimentmanagement Tideelbe

### Nachhaltige Lösungen für die Unterelbe

Martin Abratis und Maik Bohne

#### 1. Anlass

Der Hamburger Hafen ist der größte deutsche Seehafen und der drittgrößte Containerumschlagplatz Europas. Der Hafen kann jedoch nur erfolgreich betrieben werden, wenn die Wassertiefen – von der Elbmündung bis zum Liegeplatz – täglich sicher zur Verfügung stehen. Die sprichwörtliche Handbreit Wasser unter dem Kiel muss gegeben sein. Sonst kann es zu teils erheblichen Einschränkungen für die Schifffahrt kommen.

In allen tidebeeinflussten Häfen weltweit müssen regelmäßig Sedimente – also Schlick – aus Fahrrinnen und Hafenbecken entfernt werden. An der Tideelbe und im Hamburger Hafen sind dies jedoch jährlich mehrere Millionen Kubikmeter. Die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) und die Hamburg Port Authority (HPA) sind für die Baggerung, den Transport und die Verbringung der Sedimente zuständig.

Als Leitfaden für ihr Handeln diente WSV und HPA ein 2008 entwickeltes Strombau- und Sedimentmanagementkonzept (SSMK). Dieses Konzept galt es, ab 2013 strategisch und inhaltlich weiterzuentwickeln und in ein neues Gesamtkonzept für Strombau- und Sedimentmanagement zu überführen. Dabei sind WSV und HPA neue Wege des Dialogs gegangen. Um die vielfältigen gesellschaftlichen Erfahrungen und Betroffenheiten in der Region frühzeitig in die Weiterentwicklung ihrer Überlegungen einzubeziehen, haben sie zwischen 2013 und 2015 mit dem Dialogforum Strombau und Sedimentmanagement Tideelbe einen intensiven Beteiligungsprozess organisiert – unterstützt von einer externen Moderation.

Ansatz von WSV und HPA war es, den Dialog auf möglichst breiter Wissensbasis zu führen, die nicht nur den fachlichen Rat von Wissenschaft und Verwaltung, sondern auch das Erfahrungswissen von Fischern und Umweltverbänden, von Freizeitschifffahrt und Tourismus, von Kommunen und Wirtschaft ganz bewusst einbezieht. Obwohl das Dialogforum Strombau- und Sedimentmanagement Tideelbe (<http://www.dialogforum-tideelbe.de>) nicht, wie viele andere Dialogprozesse, aus dem Anlass eines konkreten Konfliktes entstanden ist, galt es vielfältige Herausforderungen in kommunikativer und fachlicher Hinsicht zu meistern.

#### 2. Beteiligungsprozess

Das Dialogforum hat sich für die Diskussion fast zwei Jahre Zeit genommen. In 16 Sitzungen zwischen Dezember 2013 und Juli 2015 wurden nahezu 40 Optionen für ein nachhaltiges Strombau- und Sedimentmanagement gemeinsam betrachtet und bewertet. Die Arbeit im Forum hatte dabei ausdrücklich den Charakter einer Konsultation, das heißt, es wurden keine bindenden Entscheidungen getroffen, sondern Empfehlungen ausgesprochen und auch das abschließend für eine Unterbringung von Sediment notwendige Einvernehmen der Länder wurde nicht ersetzt.

Nach einer Auftaktsitzung, im Rahmen derer Spielregeln für die Zusammenarbeit definiert wurden, nahm sich das Dialogforum zunächst die nötige Zeit, um einen gemeinsamen Wissensstand zu erarbeiten, sich auf übergreifende Ziele und eine »gemeinsame Sprache« zu einigen. Nach dieser Phase der Faktenklärung wurde die Arbeit in zwei Fachforen fortgesetzt, in denen unterschiedliche Handlungsoptionen für die Zukunft vorgestellt und gemeinsam bewertet wurden.

Im Fachforum Sedimentmanagement ging es hauptsächlich um die Frage, wie der unausgeglichene Sedimenthaushalt durch eine weiterentwickelte Unterhaltungsstrategie stabilisiert werden kann – mit dem Ziel, Baggermengen zu reduzieren. Für den Austrag von Sedimenten standen unterschiedliche Unterbringungsgebiete im Gewässer zwischen der Elbmündung und der Ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) in der Nordsee zur Verfügung.

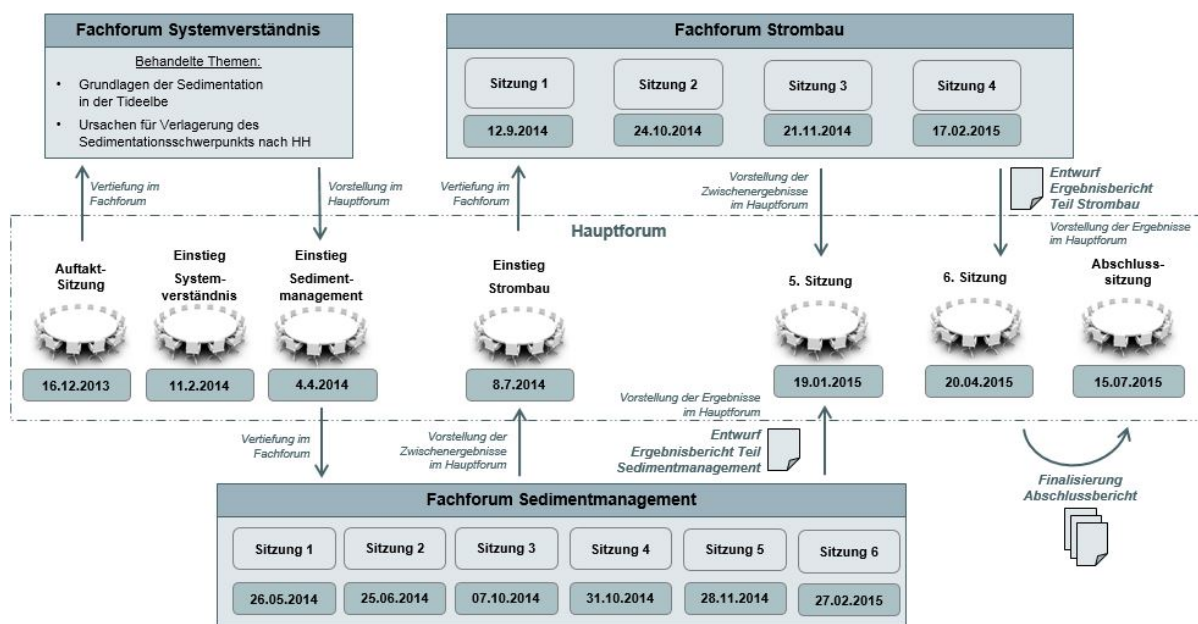


Abb. 1: Ablauf des Dialogforums Tideelbe / © Die Gesprächspartner

Im Fachforum Strombau wurde über Wege diskutiert, wie die Tidedynamik an der Unterelbe durch die Schaffung von Flutraum nachhaltig verändert werden kann. Dazu stellten WSV und HPA 23 mögliche strombauliche Maßnahmen vor, die sich positiv auf die Tideparameter auswirken.

Im Rahmen einer sehr sachlichen und fachlich geprägten Arbeit im Forum konnten konkrete Empfehlungen erarbeitet werden, die in einem gemeinsamen Abschlussbericht gebündelt wurden. Um diesen Bericht auf eine möglichst breite Grundlage zu stellen, der die vielfältigen Sichtweisen der Teilnehmer/innen widerspiegelt, bildete sich eine Redaktionskonferenz aus der Mitte des Dialogforums, die den Entwurf des Berichts gemeinsam redigierte. Aus dieser Sitzung ging der finale Berichtsentwurf hervor, der auf einer Abschlusssitzung im Juli 2015 einstimmig verabschiedet wurde – begleitet von einer gemeinsamen Pressemitteilung. Der öffentlich zugängliche Abschlussbericht zeigt die Bandbreite der Teilnehmerstandpunkte und dient HPA und WSV als wichtige Grundlage für die Weiterentwicklung des Strombau- und Sedimentmanagementkonzepts.

### 3. Wirksamkeit der Ergebnisse

Die zuständigen Umweltverwaltungen der Bundesländer Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Hamburg werteten die Ergebnisse des Dialogforums zusammen mit den Unterhaltungsträgern WSV und HPA im nächsten Schritt intensiv aus. Als Grundlage diente eine mehr als 20 Kriterien umfassende Matrix, innerhalb derer umwelt- und naturschutzfachliche Aspekte genauso abgewogen wurden wie Nutzerkonflikte, auf die die Teilnehmer/innen des Dialogforums hingewiesen hatten. Das Resultat dieser Auswertung: Für den Austrag von Sedimenten aus der Tideelbe (und dem Hamburger Hafen) wurde eine Verbringstelle bei »Tonne E3« 20 Kilometer südöstlich von Helgoland als ökologisch verträglichste und gesellschaftlich akzeptierteste Option ermittelt. Für die Nutzung dieser Verbringstelle stellte die HPA kurz darauf einen Genehmigungsantrag beim zuständigen schleswig-holsteinischen Umweltministerium.



Abb. 2: Diskussion im Dialogforum/ © Die Gesprächspartner

Zeitgleich zur Abgabe der Genehmigungsunterlagen für das formelle Verfahren im Februar 2016 informierte die HPA die Teilnehmer/innen des Dialogforums transparent über die Inhalte des Antrags. Im Fokus stand dabei die Frage, welche Empfehlungen aus der Konsultation aufgenommen wurden und welche Hinweise aus fachlichen Gründen unberücksichtigt bleiben mussten. Dabei ist wichtig zu erwähnen, dass der Genehmigungsantrag wesentlich auf den Ergebnissen des Dialogforums fußte und immer wieder Bezug auf die Diskussionen der Teilnehmer/innen nahm – unter anderem im wichtigen Abschnitt zur Alternativenprüfung.

Im formellen Verfahren wurden wenige Einwendungen zum Genehmigungsantrag eingereicht, es gab keine Klagen. Im April 2016 erteilte das Umweltministerium in Kiel eine Genehmigung zur Verbringung von Hafensedimenten bei »Tonne E3« im Schlickfallgebiet der Nordsee – unter strengen Umweltauflagen.

Um die nachhaltige Entwicklung der Unterelbe mit flutraumschaffenden Maßnahmen voranzutreiben, wurde das Dialogforum noch im Jahr 2016 unter dem neuen Titel Forum Tideelbe verstetigt. Hamburg verpflichtete sich, jährlich 500.000 Euro für den weiteren Prozess zur Verfügung zu stellen. Im Beisein des Ersten Bürgermeisters Olaf Scholz wurde das Forum Tideelbe im Dezember 2016 gegründet. Sein Auftrag: Bis spätestens 2020 muss eine Rangliste mit geeigneten Maßnahmen zur nachhaltigen Entwicklung der Tideelbe vorliegen, die den politisch Verantwortlichen übergeben werden soll. Eine Vorauswahl von Maßnahmen im Rahmen einer Arbeitsgruppe läuft momentan.

## 4. Erkenntnisse

Auf Basis der Erfahrungen von WSV und HPA in dem oben skizzierten Dialogprozess lassen sich vier wesentliche Hinweise für eine gelingende Verknüpfung von informellen mit formellen Beteiligungsverfahren geben:

- Vor dem Start des Dialogs – nicht erst im laufenden Verfahren – entwickelten die Planer/innen ein möglichst konkretes Verständnis davon, wie sich der Gesamtprozess der informellen und formellen Beteiligung gestalten sollte. Klar war von Anfang an, dass die Empfehlungen des Dialogforums eine wichtige Basis für spätere Handlungsweisen und Genehmigungsanträge darstellen würden.
- Eine notwendige Voraussetzung für das Gelingen des Gesamtprozesses war es, die Erwartungen der Teilnehmer/innen an die Mitwirkung klar zu adressieren und sie in Form von Sondierungsgesprächen vor Beginn des Dialogs miteinander abzugleichen. Dabei wurde deutlich, dass das Dialogforum den Charakter einer Konsultation – also einer Beratung – annehmen sollte und kein Ort für eine verpflichtende Mitentscheidung (und Mitverantwortung) war.
- Auch die inhaltlichen Grenzen des Prozesses müssen beachtet werden. Im Verfahren wurde deutlich, dass eine vertiefte inhaltliche Diskussion in einem großen Kreis nur begrenzt möglich ist. Der Effekt des Dialoges sollte daher vor allem im gegenseitigen Verständnis und Vertrauensaufbau sowie beiderseitiger Information gesehen werden.
- Von Beginn des Prozesses an achteten die Moderation, die Planer/innen und die Teilnehmer/innen darauf, dass der Dialog in möglichst sachlicher Atmosphäre geführt werden konnte – als Grundlage für spätere fachliche Entscheidungen. Man verabredete sich, dass das Dialogforum ein Ort der konstruktiven Aussprache sein sollte, kein Ort für politische Statements und Polemik. Diese Verabredung wurde von allen Beteiligten eingehalten.

### Autoren

---

**Dipl.-Ing. Martin Abratis** ist Diplom-Bauingenieur und hat an den Universitäten Darmstadt und Aachen mit den Schwerpunkten Wasserbau und Grundbau studiert. Nach seinem Abschluss arbeitete er zunächst im Bereich der Hydrologie und Wasserwirtschaft, sowohl im öffentlichen Sektor als auch im Ingenieurbüro. Anschließend wechselte Er zur Bundesanstalt Technisches Hilfswerk als Leiter von mehrjährigen Auslandsprojekten zum Wiederaufbau von Infrastruktur und Gebäuden im Kosovo, Pakistan und Indonesien. Seit 2009 ist Martin Abratis bei der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes beschäftigt. Dort betreute er bis 2011 in der Planungsgruppe für den Ausbau des NOK die Vertiefung des Nord-Ostsee-Kanals, bevor er seine aktuelle Tätigkeit im Dezernat Management Küste der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS) übernahm. Neben seiner Zuständigkeit für die Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe koordinierte er hier zusammen mit Dr. Maik Bohne das Dialogforum Tideelbe (<http://www.dialogforum-tideelbe.de/>).

**Dr. Maik Bohne** hat im Juli 2017 das Büro »Die Gesprächspartner« gegründet, mit dem er komplexe Planungsprozesse von Unternehmen und Verwaltungen als Moderator und Strategieberater begleitet. Der Politikwissenschaftler begann zunächst in der Kommunikationsberatung – mit dem Schwerpunkt auf der Begleitung von Dialogverfahren im Bereich der Technologie-, Energie- und Verkehrsinfrastruktur. Von 2011 bis 2013 koordinierte er die Geschäftsstelle »Dialog schafft Zukunft« im Ministerium für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk (MWEIMH) des Landes Nordrhein-Westfalen. Bei der Hamburg Port Authority leitete Maik Bohne die Abteilung Strategie im Unternehmensbereich Hafeninfrastuktur Wasser von 2013 bis April 2017. Er trug dort u.a. dazu bei, das öffentlich intensiv diskutierte Sedimentmanagement im Hamburger Hafen neu auszurichten. In diese Zeit fällt auch die Koordinierung des Dialogforums Tideelbe.

#### **Kontakt**

##### **Dipl.-Ing. Martin Abratis**

Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt  
Dezernat Management Küste (W20)  
Kiellinie 247  
24106 Kiel  
E-Mail: [Martin.Abratis@wsv.bund.de](mailto:Martin.Abratis@wsv.bund.de)  
Internet: [www.wsv.de](http://www.wsv.de)

##### **Dr. Maik Bohne**

Die Gesprächspartner  
Inhaber  
Ludwig-Erhard-Straße 6  
20459 Hamburg  
E-Mail: [bohne@die-gespraechspartner.de](mailto:bohne@die-gespraechspartner.de)  
Internet: [www.die-gespraechspartner.de](http://www.die-gespraechspartner.de)

#### **Redaktion eNewsletter**

---

Netzwerk Bürgerbeteiligung  
c/o Stiftung Mitarbeit  
Redaktion eNewsletter  
Ellerstraße 67  
53119 Bonn  
E-Mail: [newsletter@netzwerk-buergerbeteiligung.de](mailto:newsletter@netzwerk-buergerbeteiligung.de)