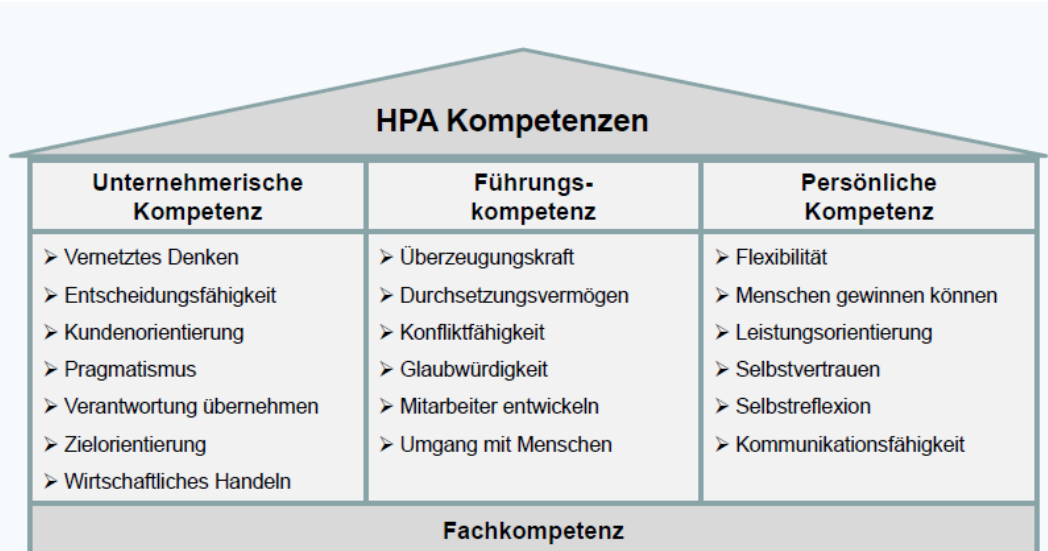


KOMPETENZMANAGEMENT

- Anlass** Mit dem Kompetenzmanagement wird auf die demografischen Veränderungen in der Gesellschaft, auf das altersbedingte Ausscheiden der Beschäftigten und den zunehmenden Mangel an Fach- und Führungskräften reagiert. Um Funktionen langfristig nachbesetzen zu können, sollen potentielle Nachfolgerinnen und Nachfolger im Rahmen eines standardisierten und transparenten Verfahrens frühzeitig ermittelt und durch Entwicklungsprogramme für Fach- und Führungsaufgaben qualifiziert werden.
- Projekt** Das Kompetenzmanagement gliedert sich in vier Phasen. Bei der Potenzial-einschätzung schätzt zunächst die Führungskraft die eigenen Mitarbeiter/innen ein. Im darauf folgenden Kompetenzworkshop werden die Ergebnisse mit der nächst höheren Führungskraft, den Führungskräften auf gleicher Ebene, einem Mitglied des Personalrates und einem Beschäftigten der Personalentwicklung diskutiert und ggf. die Teilnahme am Entwicklungsprogramm festgelegt. Im Anschluss an die Ergebnisfindung im Kompetenzworkshop führt die Führungskraft ein Feedbackgespräch mit dem/der Mitarbeiter/in. Danach durchlaufen die ausgewählten Potenzialträger/innen eines der Entwicklungsprogramme.
- Nutzen** Das Programm hat eine motivierende Wirkung auf die Mitarbeiter/innen, denn viele empfinden es als Wertschätzung an dem Programm teilnehmen zu dürfen. Außerdem ist die bessere Vernetzung von Mitarbeitern/innen und der besseren Austausch zwischen den Unternehmensbereichen entscheidend. Im Programm werden zentrale Führungsthemen bearbeitet sowie Selbstreflexion und Kommunikation gestärkt. Ziel ist es die Teilnehmer/innen auf weitere Aufgaben vorzubereiten und viele Führungspositionen auch weiterhin intern zu besetzen.
- Fortgang** Das Kompetenzmanagement ist ein Zeichen dafür, dass das Thema Führung immer mehr an Bedeutung gewinnt und die HPA den Blick auf die Entwicklung der Mitarbeiter/innen legt. 2012 wurde das Kompetenzmanagement auf den gewerblichen Bereich ausgedehnt.

Fakten zum Kompetenzmanagement

Projektanfang | 2010

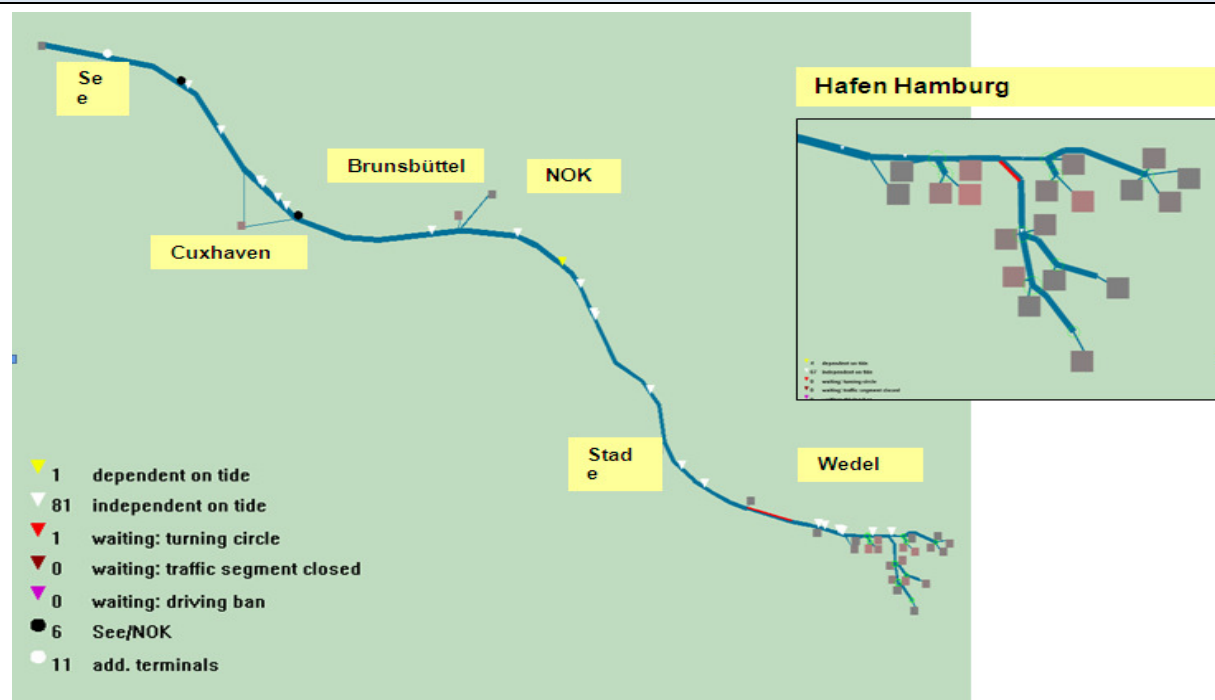


Ansprechperson: Frau Strade
 Personalmanagement
Elke.Strade@hpa.hamburg.de

ELBSIMULATION

- Anlass** Die Flottenentwicklung hin zu immer größeren Schiffen und der mit der Umschlagsentwicklung verbundene stetig ansteigende Schiffsverkehr, war Anlass für die HPA, zusammen mit dem Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL), 2005 die „Elbsimulation“ zu entwickeln. Ziel war es ein Simulationsmodell zu entwickeln, mit dem die gegenwärtige und zukünftige Entwicklung des Schiffsverkehrs modelliert und Potenziale und Engpasssituationen auf der Elbe und im Hamburger Hafen simuliert werden können. Im Rahmen der Diskussion um Schadstoffemissionen des Schiffsverkehrs wurde im Jahr 2010 das Modell um die Simulation der Schiffsverkehrsemissionen erweitert.
- Projekt** Die Elbsimulation umfasst das Gebiet der Außen- und Unterelbe sowie den Hamburger Hafen. Das Simulationsmodell kann zur Beurteilung alternativer Ausbau- oder Kapazitätsszenarien bezüglich deren Folgewirkung auf den Schiffsverkehr herangezogen werden und indirekt Rückschlüsse auf Layout und Dimensionierung von Hafenausbauten- und -umbauten sowie Strombaumaßnahmen geschlossen werden. Neben der verkehrlichen Betrachtung können seit 2011 auch die Emissionen des Schiffsverkehrs betrachtet und bewertet werden.
- Nutzen** Mit Hilfe des Modells können wechselseitige Beziehungen zwischen kapazitiven Ausbauplanungen und Schiffsverkehrsentwicklungen im Zulauf auf der Elbe sowie speziell im Hamburger Hafengebiet dargestellt werden und der Planungsprozess positiv beeinflusst werden. Vor dem Hintergrund der Luftreinhaltegebote werden die erhobenen Emissionsdaten ausgewertet und kann die Zukunftsplanung auf die Einsparung von Emissionen ausgerichtet werden.
- Fortgang** Die Modellentwicklung ist abgeschlossen und erfolgreich getestet. Anpassungen der Datengrundlage an Umschlagspotenzialprognosen, Schiffsgrößenentwicklung, Verkehrsregeln, Hafeninfrastruktur oder auch Emissionsminderungstechnologien sind regelmäßig einzupflegen.

Modellierungsgebiet



Ansprechperson: Frau Kullmann
 Leiterin Verkehrsinfrastruktur
Stefanie.Kullmann@hpa.hamburg.de

NACHHALTIGE ENTWICKLUNG DER TIDEELBE

PILOTPROJEKT: TIDEBEEINFLUSSTES FLACHWASSERGEBIET KREETSAND

Anlass	Die Tideelbe ist nicht nur die seewärtige Zufahrt zum Hamburger Hafen, sondern auch ein wertvoller und einzigartiger Lebensraum, der verschiedenen Nutzungen unterliegt. Um diese Lebensader der Metropolregion Hamburg zukunftsfähig zu gestalten, ist ein ganzheitliches Management notwendig, das die vielfältigen Interessen der unterschiedlichen Nutzergruppen berücksichtigt. Mit dem Konzept für eine nachhaltige Entwicklung der Tideelbe verfolgt die Hamburg Port Authority zusammen mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes das Ziel, durch die Verbesserung der natürlichen Dynamik in der Elbe die Zugänglichkeit zum Hafen langfristig zu sichern und damit den Hafenstandort Hamburg als Wirtschaftsmotor der Metropolregion zu erhalten.
Projekt	Die Schaffung von Flutraum im Bereich von Hamburg ist eine der zentralen Säulen des Tideelbkonzepts. Innerhalb der nächsten drei Jahre entsteht auf einer circa 47 Hektar großen Außendeichfläche auf der Ostseite der Elbinsel Wilhelmsburg ein neues tidebeeinflusstes Flachwassergebiet und damit neuer Raum für den Fluss, die Natur und die Menschen. Seit Juni 2012 befindet sich das Projekt in der Umsetzung.
Nutzen	Durch die Schaffung des Flachwassergebiets Kreetsand entsteht neues Tidevolumen, wodurch der Tidenhub gedämpft wird und das ungünstige Kräfteverhältnis von Flut- zu Ebbestrom reduziert werden kann. Dadurch soll der stromaufwärts gerichtete Sedimenttransport und letztendlich auch die Baggermengen im Hamburger Hafen verringert werden. Dieser nachhaltige Ansatz wird sowohl den wirtschaftlichen Interessen als auch dem Naturraum und damit den Menschen in der Region gleichermaßen gerecht. Das Tideelbkonzept wirkt darüber hinaus auch den Folgen des Klimawandels entgegen.
Fortgang	Kreetsand steht als Pilotprojekt des Tideelbkonzepts beispielgebend für eine integrative Planung und ist gleichzeitig eines der ersten Projekte zur Umsetzung des ‚Integrierten Bewirtschaftungsplans für das Elbeästuar‘ in Hamburg. Während der baulichen Umsetzung informiert der Infopavillon „Deichbude“ vor Ort über die Zusammenhänge und Hintergründe des Projekts tidebeeinflusstes Flachwassergebiet Kreetsand.

Technische Daten

Größe Projektgebiet	47 ha
Neu zu schaffendes Flachwassergebiet	30 ha
Neu zu schaffendes Tidevolumen	Ca. 1 Mio. m ³
Erdaushub	Ca. 2 Mio. m ³
Kosten	63 Mio. €
Voraussichtliche Fertigstellung	Ende 2015



Ansprechperson: Herr Gutbrod
Planung Strombauprojekte
joern.gutbrod@hpa.hamburg.de

LEISTUNGSBEZOGENES ENTGELTSYSTEM DER HAFENBAHN

Anlass	Bereits 2007 wurde deutlich, dass die Kapazitäten der Hafenbahn aufgrund der ständig wachsenden Anzahl der „Langzeitparker“ für weitere Umschlagszuwächse nicht ausreichen würden. Um die vorhandenen Gleise stärker auszulasten und damit wirtschaftlicher zu betreiben, wurde am 01.01.2008 ein anreizorientiertes Entgeltsystem eingeführt.
Projekt	Das Infrastruktur-Nutzungs-Entgelt-System (INES) setzt ein Abrechnungssystem auf die Schiene, das für mehr Fairness, aber auch für mehr Performance im Netzbetrieb sorgt. Denn bezahlt wird im Hafen für die Nutzung der Infrastruktur, d.h. wer definierte Standardaufenthaltszeiten einhält, zahlt weniger.
Nutzen	INES bietet ein Anreiz-System für mehr Effizienz in der Bahnabwicklung. Durch kontinuierliche Weiterentwicklung von INES sind die „Langzeitparker“ von den Gleisen der Hafenbahn verschwunden und durch fahrende Waggons ersetzt worden. Das Ergebnis ist eine entlastete Hafeninfrastruktur.
Fortgang	Die Hamburg Port Authority will mit „grünen“ Schwerpunkten Vorbild für andere Bahnen sein, um die Entwicklung auf nationaler und internationaler Ebene voranzutreiben. Durch anreizorientierte Elemente im Entgeltsystem INES wird der Einsatz lärmreduzierender Bremsen und Bremsbeläge an Waggons unterstützt. Und um den Bahnbetrieb sauberer zu gestalten wird auch der Einsatz von Rußfiltern bei den dieselbetriebenen Rangierlokomotiven im Hamburger Hafen gefördert.

Kennzahlen zur Hafenbahn

Umschlag pro Jahr	etwa 40 Mio. Tonnen Güter
- Davon im Massengutverkehr	- ca. 50 %
- Davon im Containerverkehr	- 50 %
Anteil der von der Bahn umgeschlagenen Güter	Im Hamburger Hafen: Fast 30 % aller Güter Im Fernverkehr (über 300 km): über 70 %
Umfang des Hafenbahnnetz	mehr als 300 km Gleise



Ansprechperson: Herr Bischof
 Leitung Bahnentwicklung
Daniel.Bischof@hpa.hamburg.de

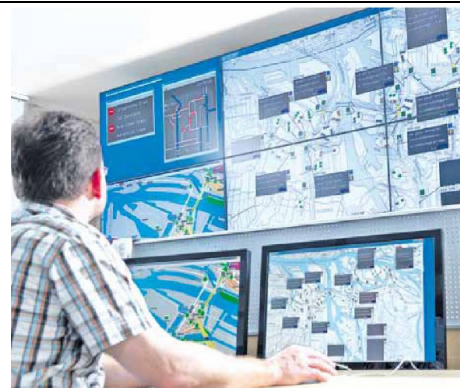
Wirtschaft

WIRTSCHAFTLICHKEIT, NACHHALTIGKEIT UND UMWELTSCHUTZ DURCH GANZHEITLICHE VERNETZUNG

- Anlass** Vier getrennte Infrastrukturen für IT, Telefonie, Bahn und Radar sollten in ein einheitliches Netz überführt werden. Dieses neu geschaffene Netz bildet die Basis für viele moderne IT-Applikationen, wie z.B. dem IT-gestützten Verkehrsmanagement. Gleichzeitig sollte es für eine effizientere Kommunikation der Mitarbeiter sorgen.
- Projekt** An zehn Standorten auf dem Gelände des Hamburger Hafens wurden Knotenpunkte für das Kernnetz installiert und mit Lichtwellenleiter verbunden. Daran wurden die verschiedenen LANs angedockt.
- Nutzen** Über das neue Netz der HPA konnten wesentliche IT-Projekte effizienter durchgeführt werden, da IT-Elemente aus dem gesamten Hafen direkt über das Netz kommunizieren können. Z.B. sind bei dem Port Road Management System diverse Detektoren eingebunden, die direkt an das zentrale System angebunden sind.
Ein weiterer großer Nutzen liegt in der Erreichbarkeit des HPA-Netzes von allen Standorten aus. Über ein Notebook, ist es nun möglich, von allen HPA-Standorten aus, z.B. auf seine Mails oder SharePoint zuzugreifen.
Außerdem konnte die Server-Virtualisierung durchgeführt werden, auf deren Basis die HPA Umweltpartner der Stadt Hamburg wurde.
- Preis** Die neue Lösung überzeugte nicht nur die HPA, sondern auch die Jury des 11. eGovernment-Wettbewerbs 2011. Dort wurde sie als „Bestes Modernisierungsprogramm Deutschlands“ ausgezeichnet.
- Fortgang** Die HPA möchte weitere IT-Systeme auf dem neuen Netz implementieren. Z.B. soll ein Port Traffic Center, ein verkehrsträgerübergreifender Leitstand, mit einer Software unterstützt werden.

Fakten zum Modernisierungsprogramm

Reduktion eingesetzter Hardware	200 anstatt 400 Netzkomponenten
Anzahl Core-Standorte	10 anstatt 16
Kostenersparnis Investition	1.575.000 € anstatt 2.445.400 €
Kostenersparnis Betrieb (gerechnet auf 7 Jahre)	1.501.500 € anstatt 5.278.000 €
Projektzeitraum	von Juli 2009 bis Dezember 2010
Erhöhte Verfügbarkeit und Performance	270 km Lichtwellenleiter



Ansprechperson: Herr Steinmeyer
Leiter IT-Betrieb
Mario.Steinmeyer@hpa.hamburg.de