



# Eigenbetrieb Hafen der Stadt Oldenburg

– Lagebericht 2017–



Hafen Oldenburg – Osthafen  
Quelle: AGRAVIS Kraftfutterwerk Oldenburg

Herausgeber:

Stadt Oldenburg  
Der Oberbürgermeister  
- Betriebsleitung Hafen -



**Inhaltsverzeichnis****Seite**

<b>A.</b>	<b>Geschäftsverlauf und Rahmenbedingungen .....</b>	<b>3</b>
1.	Vorbemerkung .....	3
2.	Geschäftsverlauf .....	3
2.1	Entwicklung des Eigenkapitals und der Rückstellungen .....	4
2.1.1	Eigenkapital .....	4
2.1.2	Rückstellungen .....	4
2.2	Umsatzerlöse .....	5
2.3	Personalaufwand .....	5
2.4	Verwaltungskostenbeitrag .....	5
2.5	Instandhaltung Fahrwasser .....	5
3.	Hafenstatistik .....	5
3.1	Umschlagentwicklung .....	6
3.2	Umschlagentwicklung nach Gütergruppen .....	6
3.3	Umschlagentwicklung nach Verkehrswegen .....	6
3.4	Verkehrsentwicklung .....	7
4.	Eisenbahnverkehr .....	7
5.	Umschlag in Hafenbereichen des Eigenbetriebes Hafen.....	7
6.	Schiffsgüterumschlag in den Binnenhäfen Niedersachsens.....	8
6.1	Umschlag über Binnenschiffe.....	8
6.2	Umschlag über Seeschiffe .....	8
<b>B.</b>	<b>Lage des Unternehmens .....</b>	<b>9</b>
1.	Entwicklung des Hafens Oldenburg .....	9
1.1	Beurteilung der Umschlagentwicklung im Wirtschaftsjahr 2016.....	9
1.2	Fahrgastschiffe .....	9
1.3	Hafenlust 2016.....	9
1.4	Stammgleis Dalbenstraße .....	10
1.5	Erneuerung einer Spundwand im Alten Stadthafen .....	10
<b>C.</b>	<b>Nachtragsbericht .....</b>	<b>10</b>
<b>D.</b>	<b>Prognosebericht .....</b>	<b>10</b>
1.	Umschlagentwicklung .....	10
2.	Stammgleis Dalbenstraße .....	11
3.	Entwicklung des Gewerbegebietes Osthafen .....	11
4.	Neubau einer Wendestelle .....	11
5.	Erneuerung der Spundwände auf der Südseite Alter Stadthafen.....	11
6.	Anleger für Fahrgastschiffe .....	12
7.	Ausblick - Chancen und Risiken.....	12
8.	Bedeutung des Hafens in der Stadt Oldenburg .....	13

## A. Geschäftsverlauf und Rahmenbedingungen

### 1. Vorbemerkung

Der städtische Hafen ist ein Eigenbetrieb im Sinne der Eigenbetriebsverordnung vom 27.01.2011. Gemäß § 24 dieser Verordnung wird der nachfolgende Lagebericht erstattet. Betriebsausschuss im Sinne der Eigenbetriebsverordnung des Landes Niedersachsen war im Jahr 2016 nach § 4 der Betriebssatzung für den Eigenbetrieb Hafen der Stadt Oldenburg (Amtsblatt für die Stadt Oldenburg vom 21.10.2011, Seite 57) der Ausschuss für Finanzen und Beteiligungen des Rates der Stadt Oldenburg (Oldb). Für die Abrechnung der Gebühren in 2016 wurde die Gebührensatzung vom 28.02.1011, Amtsblatt der Stadt Oldenburg vom 18.03.2011, S. 22, angewendet.

Der Gesamthafen Oldenburg wird als kommunaler See- und Binnenhafen geführt, wobei die Hafen- und Kaianlagen teilweise im Eigentum der Hafenumschlagfirmen und teilweise im Eigentum der Stadt Oldenburg (Oldb) – Eigenbetrieb Hafen stehen. Neben dem kommunal betriebenen Alten Stadthafen und dem Hafenbereich Osthafen sind im Oldenburger Hafen mit den Firmen Rhein-Umschlag GmbH & Co. KG, AGRAVIS Kraftfutterwerk Oldenburg GmbH, und Rhein-Umschlag Hafen und Handel GmbH drei private Hafenbetreiber mit eigenen Kaianlagen ansässig.

### 2. Geschäftsverlauf

Im Jahr 2017 wurden im Oldenburger Hafen 1.058.533 t Güter umgeschlagen, das sind 3.009 t (+ 0,29 %) mehr Umschlag als im Vorjahr. In dieser Zahl ist auch der gesamte Bahnumschlag eingerechnet, da diese Güter direkt im Hafengebiet mit der dort vorhandenen Infrastruktur umgeschlagen wurden. Der reine Schiffsumschlag (See- und Binnenschiffe) belief sich auf 1.033.290 t und liegt damit um ca. - 0,63 % (- 6.514 t) unter dem Ergebnis von 2016.

Der im Jahresabschluss 2017 ausgewiesene Jahresfehlbetrag von 106.397,96 EUR hat den im Wirtschaftsplan 2017 prognostizierten Jahresfehlbedarf von 286.000 EUR um 179.602,04 EUR unterschritten.

Die Erträge aus Hafengebühren, Landungsgebühren und den Entgelten für die Gleisbenutzung lagen gegenüber dem Wirtschaftsplan um rd. 26.900 EUR höher. Die Mehrerträge haben sich insbesondere bei den Liege- und Landungsgebühren eingestellt. Die Verlagerung des Umschlages zwischen den privaten Hafenbereichen und dem städtischen „Osthafen“ wird unterjährig durch die Umschlagbetriebe nach betriebsinternen Notwendigkeiten vorgenommen. Diese Verbesserung konnte bei der Aufstellung des Wirtschaftsplanes für 2017 noch nicht abgesehen werden.

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen um rd. 1.900 EUR unter dem Ansatz im Wirtschaftsplan. Diese Verschlechterung ist auf Veränderungen bei der geplanten Abnahme und Abrechnung von Strom (Landstromanschlüsse im Osthafen) und Trinkwasser (Osthafen) durch Schiffe zurückzuführen.

Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr ist insbesondere dadurch bedingt, dass im Bereich Mieten und Pachten eine Pachteinnahme (ca. 16.200 EUR) für eine Fläche im Bereich des „Industriehafens“ wegen des Verkaufes der städt. Fläche nicht mehr anfällt. Der gesamte ehemalige Hafenbereich „Industriehafen“ wird nicht mehr für Hafenzwecke genutzt und soll einer Wohnbebauung und gewerblichen Nutzung zugeführt werden.

Der Personalaufwand war gegenüber dem Ansatz im Wirtschaftsplan um rd. 5.244 EUR höher. Dies ist überwiegend auf Tarifierhöhungen zurückzuführen.

Die Abschreibungen fielen im Jahresergebnis um rd. 29.000 EUR geringer aus als geplant. Ursache ist, dass die Spundwanderneuerung (1. BA) in 2017 noch nicht abgeschlossen werden konnte und damit noch als „Anlage im Bau“ geführt wurde.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen blieben gegenüber dem Wirtschaftsplan im Saldo um rd. 104.000 EUR hinter den Planungen zurück. Dies ist durch eine Verschiebung von geplanten Unterhaltungsarbeiten bedingt. Insbesondere wurden geplante Sanierungsarbeiten am Stammgleis Dalbenstraße, die über den Erhalt der Verkehrs- und Betriebssicherheit hinausgehen, nach dem Bekanntwerden von Fördermöglichkeiten im laufenden Jahr 2017 zurückgestellt.

Die veranschlagten Zinsen in 2017 für die Erneuerung der Spundwand im Alten Stadthafen in Höhe von 26.900 EUR sind wegen der Finanzierung über Tagesgeld (Zinsniveaus 0 %) nicht angefallen.

## 2.1 Entwicklung des Eigenkapitals und der Rückstellungen

### 2.1.1 Eigenkapital

Das Eigenkapital (Stammkapital und Rücklagen) des Eigenbetriebes Hafen der Stadt Oldenburg entwickelte sich im Berichtsjahr wie folgt:

Stand 01.01.2017	838.631,39 EUR
Jahresverlust	<u>106.397,96 EUR</u>
Stand 31.12.2017	<u>732.233,43 EUR</u>

Der Jahresverlust wird durch den Kernhaushalt ausgeglichen.

### 2.1.2 Rückstellungen

Die Rückstellungen haben sich im Geschäftsjahr 2017 wie folgt entwickelt:

Rückstellungen	Stand 01.01.2017 EUR	Verbrauch EUR	Auflösung EUR	Zuführung EUR	Stand 31.12.2017 EUR
<b>Unterlassene Instandhaltung Infrastrukturvermögen</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>41.000,00</b>	<b>41.000,00</b>
davon: - Hafengebaggerung Alter Stadt hafen	0,00	0,00	0,00	41.000,00	41.000,00
<b>Andere Rückstellungen</b>	<b>2.800,00</b>	<b>2.374,29</b>	<b>425,71</b>	<b>3.000,00</b>	<b>3.000,00</b>
davon: - Prüfungskosten Jahresabschluss	2.800,00	2.374,29	425,71	3.000,00	3.000,00
<b>Summe Sonstige Rückstellungen</b>	<b>2.800,00</b>	<b>2.374,29</b>	<b>425,71</b>	<b>44.000,00</b>	<b>44.000,00</b>

## 2.2 Umsatzerlöse

Gebührenart	2013 EUR	2014 EUR	2015 EUR	2016 EUR	2017 EUR
Landungs- gebühren	43.252,85	50.498,32	76.137,18	81.739,96	84.418,63
Liegegebühren	28.473,17	25.682,10	33.473,58	38.217,61	41.841,37
<b>Summen</b>	<b>71.726,02</b>	<b>76.180,42</b>	<b>109.610,76</b>	<b>119.957,57</b>	<b>126.260,00</b>

Zusätzlich waren Erträge aus Gleisbenutzungsgebühren in Höhe von 3.585,00 EUR und Lagergebühren von 51,84 EUR zu verzeichnen. Die gesamten Umsatzerlöse beliefen sich damit auf 129.896,84 EUR. Damit lagen die Umsatzerlöse um 7.676,97 EUR über dem Ergebnis von 2016. Daneben wurden sonstige betriebliche Erträge (z. B. Mieten und Pachten) in Höhe von 15.712,62 EUR erzielt.

## 2.3 Personalaufwand

Ein Technischer Beschäftigter war 2017 zu 100 % in der Funktion des Hafenmeisters eingesetzt. In der Funktion des Betriebsleiters war der Leiter des Fachdienstes Finanzen des Amtes für Controlling und Finanzen 2017 mit 15 % seiner Arbeitszeit tätig.

## 2.4 Verwaltungskosten

Für Dienstleistungen der städtischen Ämter (z. B.: Vertretung des Betriebsleiters, Vertretung des Hafenmeisters, Personalabrechnung, Haushalt, Kassenaufgaben und Buchhaltung, Rechnungsprüfung, fachtechnische Unterstützung bei Bauunterhaltung durch das Amt für Verkehr und Straßenbau, u. a.) wurden vom Kernhaushalt Verwaltungskostenbeiträge erhoben. Für die Nutzung des Hafengebäudes mussten an den Eigenbetrieb Gebäudewirtschaft die üblichen Leistungsentgelte gezahlt werden. Der Gesamtaufwand für diese Posten belief sich auf 31.674,90 EUR.

## 2.5 Instandhaltung Fahrwasser

Im Jahr 2017 wurde im Hafengebiet „Alter Stadthafen“ des Eigenbetriebes Hafen der Stadt Oldenburg im Zuge des 2. Bauabschnittes der Erneuerung der Spundwand auf der Südseite des Wendebeckens eine Teilbaggerung, als notwendige Vorbereitung, durchgeführt. Die Baggerung ist Teil der Investitionsmaßnahme „Spundwanderneuerung“.

## 3. Hafenstatistik

Die nachfolgenden Darstellungen beziehen sich auf den Gesamthafen Oldenburg.

### 3.1 Umschlagentwicklung (Schiffs- und Bahnumschlag)

Jahr	Umschlag in t	Änderung zum Vorjahr in %
2013	1.163.171	- 7,62
2014	1.190.870	+ 2,38
2015	1.017.023	- 14,60
2016	1.055.524	+ 3,78
2017	1.058.533	+ 0,29

In 2017 ist der Hafenumschlag gegenüber 2016 um 3.009 t (+ 0,29 %) gestiegen.

### 3.2 Umschlagentwicklung nach Gütergruppen

Der Umschlag nach Gütergruppen seit 2015 entwickelte sich wie folgt:

Gütergruppen	2015 in t	2016 in t	2017 in t	Änderung 2017 zum Vorjahr in %
Getreide, Futtermittel	437.721	415.176	317.568	- 23,51
Kies, Sand, Erden, Steine	492.321	562.584	648.786	+ 15,32
Chem. Erzeugnisse (Dünger)	37.767	32.849	41.253	+ 25,58
Sekundärrohstoffe	34.535	27.885	24.098	- 13,58
Sonstige	0	1.310	1.585	+ 20,99
Bahnumschlag im Hafenbereich	14.679	15.720	25.243	+ 60,58
<b>Insgesamt</b>	<b>1.017.023</b>	<b>1.055.524</b>	<b>1.058.533</b>	<b>+ 0,29</b>

### 3.3 Umschlagentwicklung nach Verkehrswegen

Oldenburg ist zum weit überwiegenden Teil ein Güterempfangshafen. 96,76 % aller Güter waren 2017 eingehender Umschlag (2016 = 97,36 %). Dementsprechend betrug der Anteil des ausgehenden Umschlags am Gesamtumschlag 2017 = 3,24 % (2016 = 2,64 %).

Eingehender Umschlag (Ladung in t)

Verkehrsweg	2015 t	2016 t	2017 t	Änderung zum Vorjahr in %
Seeverkehr	82.150	70.507	64.412	- 8,64
Binnenverkehr	883.406	941.412	934.570	- 0,73
Bahnverkehr	14.679	15.720	25.243	+ 60,58
<b>Insgesamt</b>	<b>980.235</b>	<b>1.027.639</b>	<b>1.024.225</b>	<b>- 0,33</b>

## Ausgehender Umschlag (Ladung in t)

Verkehrsweg	2015 t	2016 t	2017 t	Änderung zum Vorjahr in %
Seeverkehr	0	0	0	k. A.
Binnenverkehr	36.788	27.885	34.308	+ 23,03
<b>Insgesamt</b>	<b>36.788</b>	<b>27.885</b>	<b>34.308</b>	<b>+ 23,03</b>

### 3.4 Verkehrsentwicklung

2017 liefen 43 Seeschiffe (Vorjahr: 46) und 931 Binnenschiffe (Vorjahr: 962), insgesamt somit 974 See- und Binnenschiffe (Vorjahr: 1.008), den Hafen Oldenburg an. Dies sind 34 Schiffe (= - 3,37 %) weniger als im Vorjahr.

Die durchschnittliche Ladung pro Schiff betrug 2017 bei Seeschiffen rd. 1.497 t und bei Binnenschiffen rd. 1.040 t. Damit haben die durchschnittlichen Seeschiffsladungen gegenüber dem Vorjahr um 2,34 % abgenommen, und die durchschnittlichen Binnenschiffsladungen um 3,27 % zugenommen. Insgesamt bleibt es bei dem Trend, dass die Schiffseinheiten immer größer werden.

## 4. Eisenbahnverkehr

Der Eisenbahnverkehr wurde 2017 in Oldenburg von Eisenbahnverkehrsunternehmen auf Hauptanschlussgleisen des Hafens durchgeführt. Der Umfang der Gleisanlagen hat sich gegenüber dem Vorjahr nicht geändert. Bei den umgeschlagenen Gütern im Bahnverkehr in den Hafenbereichen handelte es sich hauptsächlich um Mineraldünger (14.488 t = 57,39 %). Auf Baustoffe entfielen 10.488 t (41,55 %) und auf Flüssiggas 267 t (1,06 %).

Verkehrsentwicklung im Bahnumschlag:

Jahr	Anzahl der Waggons	Gütermengen in t
2015	318	14.679
2016	318	15.720
2017	484	25.243

Der Eisenbahnverkehr (Anzahl der Waggons) ist im Vergleich zum Vorjahr um 166 Waggons gestiegen. Die Gütermenge nahm im gleichen Zeitraum um 9.523 t (+ 60,58 %) zu. Im Bereich der Kaje Dalbenstraße wird im 2018 mit einem leicht zunehmenden Bahnumschlag gerechnet.

## 5. Umschlag in Hafenbereichen des Eigenbetriebes Hafen (ohne private Hafenbereiche)

In den städtischen Hafenbereichen wurden an der Kaje Osthafen insgesamt 497.671 t umgeschlagen. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet dies eine Steigerung von 26.188 t (+ 5,55 %). Dies entspricht einem Anteil von 48,16 % am gesamten Schiffsumschlag im Hafen Oldenburg. Der größte Anteil des Umschlages entfiel auf das Segment „Kies, Sand, Erden, Steine“.

## 6. Schiffsgüterumschlag in den Binnenhäfen Niedersachsens

### 6.1 Umschlag über Binnenschiffe (ohne Seeverkehr und Bahnumschlag)

Der Hafen Oldenburg konnte beim Schiffsumschlag mit Binnenschiffen im Jahr 2017 erneut den ersten Platz unter den genannten niedersächsischen Binnenhäfen belegen. Der Hafen Spelle-Venhaus folgt auf Platz zwei.

Binnenhäfen in Niedersachsen Schiffsgüterumschlag Binnenschiffe	2016	2017	Veränderungen		Umschlags- Vergleich in % *)	
	in t	in t	in t	in %	2016	2017
1. Oldenburg	969.297	968.878	- 419	- 0,04	100,00	100,00
2. Spelle-Venhaus	730.000	936.000	+206.000	+ 28,22	75,31	96,61
3. Hannover (städt.)	832.600	861.700	+ 29.100	+ 3,50	85,90	88,94
4. Braunschweig	778.400	856.700	+ 78.300	+ 10,06	80,31	88,42
5. Osnabrück	623.300	500.510	- 122.790	- 19,70	64,30	51,66
6. Peine	458.700	473.222	+ 14.522	+ 3,17	47,32	48,84
7. Hildesheim	586.700	469.200	- 117.500	- 20,03	60,53	48,43
8. Hannover-Misburg	370.300	347.100	- 23.200	- 6,27	47,32	35,82
9. Leer	254.800	313.002	+ 58.202	+ 22,84	26,29	32,31
10. Uelzen	287.600	288.900	+ 1.300	+ 0,45	29,67	29,82
11. Wittingen	263.000	276.000	+ 13.000	+ 4,94	27,13	28,49
12. Lüneburg	208.000	257.528	+ 49.528	+ 23,81	21,46	26,58
13. Dörpen	255.000	237.660	+ 17.340	- 6,80	26,31	24,53
14. Papenburg	136.900	205.241	+ 68.341	+ 49,92	14,12	21,18
15. Cloppenburg (c-Port)	100.885	165.039	+ 64.154	+ 63,59	10,41	17,03

\*) gemessen am Umschlag im Hafen Oldenburg

Quellen: Bundesverband Öffentlicher Binnenhäfen e. V. (BÖB) und Seaports of Niedersachsen GmbH

### 6.2 Umschlag über Seeschiffe (ohne Binnenverkehr und Bahnumschlag)

In den drei kommunalen Seehäfen in Niedersachsen wurden 2017 insgesamt 770.223 t Güter über Seeschiffe umgeschlagen. Der Hafen Papenburg liegt beim Seeumschlag weit vor den Häfen Oldenburg und Leer.



Kommunale Seehäfen in Niedersachsen Schiffsgüterumschlag Seeschiffe	2016	2017	Veränderungen		Umschlags- Vergleich in % *)	
	in t	in t	in t	in %	2016	2017
1. Papenburg	559.976	647.217	+ 87.241	+ 15,58	794,21	1.004,80
2. Oldenburg	70.507	64.412	- 6.095	- 8,64	100,00	100,00
3. Leer	42.698	58.594	+ 15.896	+ 37,23	60,56	90,97

\*)gemessen am Umschlag im Hafen Oldenburg  
Quelle: Seaports of Niedersachsen GmbH

## B. Lage des Unternehmens

### 1. Entwicklung des Hafens Oldenburg

#### 1.1 Beurteilung der Umschlagentwicklung im Wirtschaftsjahr 2017

Der Gesamtumschlag 2017 erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr 2016 um 3.009 t (+0,29 %). Die Entwicklung stellt sich in den Hauptgütergruppen wie folgt dar:

„Getreide und Futtermittel“	- 23,51 %
„Baustoffe (Kies, Sand, Erden, Steine)“	+ 15,32 %
„Düngemittel“	+ 25,58 %
„Sekundärrohstoffe (Altmittel)“	- 13,58 %
„Bahnumschlag“	+ 60,58 %

Beim Hafenumschlag über See- und Binnenschiffe wirken sich der europäische und deutsche Markt auch auf den Hafen Oldenburg aus. Veränderte Ernteergebnisse, Preise und Angebote der einzelnen Güter und Transportkosten pro Tonne für die einzelnen Verkehrsträger (Wasser, Schiene, Straße) lösen Reaktionen bei der Nachfrage und den Verkehrsströmen aus.

#### 1.2 Fahrgastschiffe

Der Hafen Oldenburg – Alter Stadthafen – war 2017 Anlaufstation von 30 Fahrgastschiffen (Vorjahr 31). Davon waren 21 Schiffe (Vorjahr 16) auf Fluss-Kreuzfahrttour. Die restlichen 9 Schiffe waren auf Tagestour von Bremen nach Oldenburg. Die Fahrgäste der Fluss-Kreuzfahrttouren besuchen die Stadt Oldenburg für einen Tag. Besichtigungen der Fußgängerzone und Einkaufen in Oldenburg stehen auf dem Programm der Passagiere. Bei Bedarf ist die OTM Ansprechpartner für Stadtführungen und weitere Programmpunkte.

#### 1.3 Hafenlust 2017

Aufgrund unterschiedlicher Baumaßnahmen rund um den Hafen und aufgrund eines geplanten Relaunch haben die Veranstalter entschieden, im Jahr 2017 eine Pause einzulegen. Die Hafenlust wurde also nicht durchgeführt.

Das traditionelle „Entenrennen“ des Lions Club Oldenburg für einen guten Zweck, das bisher immer im Rahmen der Hafenlust veranstaltet wurde, fand am 11.06.2017 mit erneut großem Erfolg statt. Zum ersten Mal wurde das Rennen von Oberbürgermeister Jürgen Krogmann gestartet. Neben vielen Besuchern aus Oldenburg und Umgebung waren auch Gäste aus den Niederlanden von einem befreundeten LionsClub aus Zwolle anwesend.

#### 1.4 Stammgleis Dalbenstraße

Im Jahr 2017 waren keine größeren Unterhaltungsarbeiten am Stammgleis Dalbenstraße notwendig. Das Stammgleis war betriebssicher. Für eine in 2018 geplante Grundsanierungsmaßnahme wurden in 2017 notwendige Voruntersuchungen durchgeführt.

#### 1.5 Erneuerung einer Spundwand im Alten Stadthafen

Die Spundwanderneuerung im Alten Stadthafen zwischen Haarenschöpfwerk und Wendebecken (1. Bauabschnitt) wurde bis auf Restarbeiten in 2017 abgeschlossen.

Im November 2017 wurde mit den Arbeiten für den 2. und 3. Bauabschnitt (Südseite und Ostseite Wendebecken und Nordseite Doktorsklappe mit Anschluss an die Spundwand der Wasserstraßen- und Schifffahrtverwaltung am Küstenkanal begonnen.

### C. Nachtragsbericht

Der Schiffsumschlag im Hafen Oldenburg liegt in den ersten drei Monaten 2018 gegenüber dem Vorjahreszeitraumes um 65.789 t (- 31,33 %) zurück. Der Umschlag im Seeverkehr war, bei einem Seeschiff weniger, gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 901 t geringer. Der Umschlag im Binnenverkehr liegt um 64.888 t unter dem Umschlag des 1. Quartals 2017. Der Bahnverkehr im ersten Quartal 2018 verzeichnete gegenüber dem Vorjahreszeitraum ein Plus von 107 t (+ 1,84 %).

Das schlechtere Umschlagergebnis gegenüber dem Vorjahr im 1. Quartal ist bei Futtermitteln (rd. - 20.000 t) auf eine Verlagerung der Güter auf die Straße und auf Nachfrageveränderungen zurückzuführen. Bei den Baustoffen (rd. - 38.000 t) haben sich die Niederschläge der letzten Monate (kein Baubeginn in den Wintermonaten) und die Frostperiode im März (kein Transport von Sand und Kies möglich) negativ ausgewirkt. Beim Umschlag von Düngemitteln (rd. - 4.000 t) hat sich ebenfalls die „Regenzeit“ auf die Nachfrage ausgewirkt. Viele Flächen sind nicht befahrbar. Der ausgehende Umschlag in der Gütergruppe „Sekundärrohstoffe“ (rd. - 4.000 t) ist auf Verschiebungen zwischen Wasserweg und Straße zurückzuführen.

Vorgänge von besonderer Bedeutung haben sich nach Schluss des Geschäftsjahres 2017 bis Ende März 2018 nicht ereignet.

### D. Prognosebericht

#### 1. Umschlagentwicklung

Nachdem in den ersten drei Monaten des Jahres 2018 ein deutliches Umschlagminus gegenüber dem Vorjahreszeitraum entstanden ist, wird erwartet, dass in den nächsten Monaten der Umschlag wieder deutlich anzieht. Diese Annahme wird durch Prognosen der Umschlagbetriebe gestützt.

Die endgültige Umschlagentwicklung in 2018 muss vor dem Hintergrund der Nachfrage, der Preisentwicklung am Markt und der Ernteergebnisse (bei Getreide) abgewartet werden.

## **2. Stammgleis Dalbenstraße**

Das Stammgleis Dalbenstraße wird hinsichtlich der Betriebssicherheit laufend untersucht. Notwendige Unterhaltungsarbeiten werden durchgeführt und mögliche Schäden werden umgehend beseitigt, um die Betriebssicherheit zu erhalten.

Mit den für die geplante Grundsaniierungsmaßnahme (rd. 320.000 EUR) in 2017 erhobenen Daten wurde im November 2017 ein Förderantrag an das Eisenbahnbundesamt und die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) gestellt. Wenn die Fördermittel gewährt werden, soll die Maßnahme in 2018 durchgeführt werden. Die Finanzierung ist im Wirtschaftsplan 2018 beordnet. Allerdings wird die geplante Grundsaniierungsmaßnahme des Stammgleises während der Durchführung den Bahnverkehr behindern.

## **3. Entwicklung des Gewerbegebietes Osthafen**

Das Gewerbegebiet Osthafen wird bis auf eine Restfläche von ca. 1 ha, die noch im Eigentum der Stadt Oldenburg steht, durch gewerbliche Betriebe genutzt. Die Restfläche grenzt zwar direkt an die Hunte, es ist aber keine Spundwand vorhanden. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass die Fläche des Industriedhafens an der Rheinstraße im Zuge der Entwicklung des Gebietes „Alter Stadthafen“ dem gewerblichen Hafen verloren geht, sollte die Restfläche im Osthafen weiterhin für eventuell notwendigen Flächenbedarf des Hafens zur Verfügung stehen.

Um der Forderungen zur Hafensicherheit nachzukommen und immer wieder auftretende Beschädigungen und Verschmutzungen im Bereich der Kaje und auf den Betriebsgrundstücken der Umschlagbetriebe zu verhindern, soll die Kaje im Westen und im Osten mit je einer Toranlage gegen unbefugten Zutritt versehen werden. Die Mittel wurden in den Wirtschaftsplan 2018 eingestellt.

## **4. Neubau einer Wendestelle**

Die Wendestelle entsteht stromabwärts vor der Eisenbahnbrücke südlich der Hunte und wird einen Radius von 165 m haben. Die Baumaßnahme liegt in der Zuständigkeit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung. In 2017 wurde die Spundwand der Wendestelle eingebaut. Die Rückverankerung wurde durchgeführt. Nach Durchführung der Nassbaggerung im Herbst/Winter 2018/2019, ist die Fertigstellung für Frühjahr 2019 geplant.

## **5. Erneuerung der Spundwände auf der Südseite Alter Stadthafen**

Im November 2017 wurde im Alten Stadthafen mit der Erneuerung der Spundwände im 2. und 3. Bauabschnitt (Südseite und Ostseite Wendebecken und Nordseite Doktorsklappe mit Anschluss an die Spundwand der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung am Küstenkanal) begonnen. Die Spundwände entsprachen in diesen Abschnitten nicht mehr den Anforderungen der DIN 1076. Zur Sicherung der Böschungen und der benachbarten Verkehrswege und Bebauung sowie zum Hochwasserschutz und zur Verbesserung der Hafennutzung war die Erneuerung der beiden Abschnitte dringend erforderlich.

Die neuen Spundwände und die Rückverankerung, sowie die notwendige Hinterfüllung, sind an der Süd- und Ostseite des Wendebeckens bereits eingebaut. An der Nordseite der Doktorsklappe erfolgt der Einbau ab Anfang April. Die Arbeiten laufen planmäßig. Die Wasserbauarbeiten erfolgen bis Mai 2018. Die Arbeiten an Land sollen bis September 2018 erledigt sein.

## 6. Anleger für Fahrgastschiffe

Mit dem Bau des geplanten Anlegers für Fahrgastschiffe auf der Nordseite des Alten Stadthafens soll im letzten Quartal 2018 begonnen werden. Mit der Anlegestelle würde das Ein- und Aussteigen für die Passagiere der Fahrgastschiffe erheblich erleichtert werden. Dies gilt besonders für Personen mit Kinderwagen, Rollator oder im Rollstuhl (Inklusion). Auch die Tide (max. 2,80 m) würde durch den Fahrgastanleger an Bedeutung verlieren. Daneben würde der Anleger auch eine positive Auswirkung auf den Tourismus haben. Die Oldenburger Tourismus und Marketing GmbH will den Fahrgastschiffanleger positiv bewerben und den Reedereien besondere Angebote machen, um eine Verlängerung der Liegezeiten der Fahrgastschiffe zu erreichen und den Aufenthalt für die mitfahrenden Touristen interessanter zu machen.

## 7. Ausblick - Chancen und Risiken

Wesentliche Chancen und Risiken, auf die im Lagebericht einzugehen ist, bestehen nicht.

Im Übrigen wird zu den allgemeinen Chancen und Risiken wie folgt Stellung genommen:

Der Eigenbetrieb Hafen der Stadt Oldenburg ist auch zukünftig auf Zuschüsse durch die Stadt Oldenburg angewiesen. Insbesondere Unterhaltungsbaggerungen im Alten Stadthafen und im Osthafen, Reparaturarbeiten am Stammgleis Dalbenstraße, die Unterhaltung der Hafenanlagen im Osthafen (Kajenstraße und Spundwand) sowie die Belastungen durch Abschreibungen werden die Finanzlage des Eigenbetriebes Hafen auch in Zukunft prägen.

Für die Erneuerung (Investitionen) der Holzspundwände im Alten Stadthafen (drei Bauabschnitte) sind im Wirtschaftsplan (Vermögensplan) von 2016 bis 2018 rd. 5 Mio. EUR eingeplant. Von diesem Betrag müssen rd. 4,5 Mio. EUR über Kredite finanziert werden. Durch diese Investitionen wird der Erfolgsplan des Eigenbetriebes Hafen zukünftig durch die entstehenden Zinsen und die Abschreibungen belastet werden. Auch in 2018 ist eine Kreditaufnahme von rd. 800.000 EUR für Investitionen geplant.

Nach der Seeverkehrsprognose wird der Seeumschlag bis 2030 jährlich um rd. 2,8 % zunehmen. Es wird erwartet, dass sich diese Zunahme, wenn auch in geringerem Umfang, auch auf die kleinen Seehäfen und auf den Güterverkehr mit Binnenschiffen auswirken wird. Der Hafen Oldenburg könnte von einer derartigen Entwicklung zukünftig ebenfalls profitieren. Insbesondere die neue Wendestelle (geplante Fertigstellung Anfang 2019) wird nach Aussagen der Umschlagbetriebe hierzu beitragen, denn sie wird größeren Seeschiffen ermöglichen, den Hafen Oldenburg anzulaufen. Und durch größere Seeschiffe wird der Transport der Güter je Tonne kostengünstiger, da die größeren Schiffe größere Mengen laden können.

Der Eigenbetrieb Hafen hat auch im eigenen Hafenbereich „Osthafen“ kein operatives Umschlaggeschäft. Hinsichtlich der Erträge aus Liege- und Landungsgebühren sowie Gleisbenutzungsentgelten ist der Eigenbetrieb auf die Nutzung seiner Infrastruktur durch die Umschlagbetriebe angewiesen. Veränderungen der Umschlagmengen im Osthafen wirken sich direkt auf den Wirtschaftsplan (Ertragslage) des Eigenbetriebes Hafen aus. Der Umschlag im Osthafen konnte auch in 2017 gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden (2016 - 471.483 t // 2017 - 497.671 t = Steigerung von 26.188 t (+ 5,55 %)). Dies entspricht 48,16 % des gesamten Schiffsumschlages im Hafen Oldenburg.

Die Minderumschläge bei „Getreide, pflanzlichen Rohstoffen, Nahrungs- und Futtermitteln“ resultieren in erster Linie aus der Geflügelgrippe im ersten Quartal 2017. Auch durch Schwankungen am Markt, eine veränderte Angebotslage in der Region oder schwankende Nachfrage entstehen. Auch der Wechsel zwischen den Transportwegen „Wasserstraße“ und „Straße“ wirkt sich hier aus. Der Eigenbetrieb Hafen hat keine Möglichkeiten hierauf zu reagieren. Auch für die Umschlagbetriebe sind die Möglichkeiten auf diesem Gebiet nur sehr

eingeschränkt, zumal, wenn sie nur als Dienstleister tätig sind und nicht selber umgeschlagene Produkte verarbeiten.

Die seit Jahren zunehmende Menge der Güter je Schiff und damit die größeren Schiffseinheiten stellen an die Bundeswasserstraßen für die Zukunft steigende Anforderungen hinsichtlich Unterhaltung und Ausbau der Wasserwege. Für die Erreichbarkeit des Hafens Oldenburg müssen die Bundeswasserstraßen Hunte und Küstenkanal erhalten und entsprechend den Entwicklungen angepasst werden. Erster Schritt ist der Bau der Wendestelle, die die Erreichbarkeit des Hafens Oldenburg für Seeschiffe verbessern wird. Außerdem wurde der Ausbau des Küstenkanals in das Bundeswasserstraßenausbaugesetz (WaStrAbG) vom 23.12.2016 unter „Neue Vorhaben, Vordringlicher Bedarf (VB-E u. VB)“ als Maßnahme „Ausbau des Küstenkanals einschl. Ersatzneubau zweier Schleusen“ aufgenommen.

## **8. Bedeutung des Hafens in der Stadt Oldenburg**

In den Hafenbereichen „Dalbenstraße“, „Nordkaje“ und „Osthafen“ findet der gewerbliche Umschlag im Hafen Oldenburg statt. Neben dem eigentlichen Umschlag (Be- und Entladen von See- und Binnenschiffen) werden die umgeschlagenen Güter gelagert, teilweise verarbeitet und veredelt, sowie in die Region transportiert. Die von einem Umschlagbetrieb im Hafen Oldenburg produzierten „Crystalyx Leckmassen“ für Rinder, Pferde und Schafe werden sogar europaweit und in den Nahen Osten exportiert.

Die im Osthafen hergestellten Betonfertigteile werden ebenso in die gesamte Region geliefert. Das Werk im Osthafen hat 2017 – 84.689 t Rohstoffe für die Herstellung der Betonfertigteile über den Wasserweg erhalten und über die Kaje im Osthafen umgeschlagen.

Ein Oldenburger Unternehmen ist mit einem jährlichen Umschlag von Sekundärrohstoffen (Altmetall) im Umfang zwischen 35.000 t und 50.000 t für ausgehende Güter am Gesamtumschlag beteiligt. Die Umschlagschwankungen sind der Kostenstruktur zwischen Wasserweg und Straßentransport geschuldet. Letztlich entscheidet der Preis pro Tonne (Wirtschaftlichkeit) den Transportweg.

Die Umschlagbetriebe bieten in allen Geschäftsfeldern (Hafenumschlag, Veredlung, Lagerei, Verwaltung usw.) Arbeitsplätze für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Mittelbar müssen auch viele weitere Arbeitsplätze im Logistikbereich für die weitere Verteilung der Hafengüter in die Region mitgezählt werden. Damit stellt der Hafen am Standort Oldenburg mit unmittelbar und mittelbar rd. 400 Arbeitsplätzen einen bedeutenden Wirtschaftsfaktor dar und bietet vielfältige Arbeits- und auch Ausbildungsplätze in der Stadt Oldenburg. Seitens der Umschlagbetriebe wird diese Bedeutung auch durch die in den letzten Jahren getätigten Investitionen unterstrichen.

Der Alte Stadthafen stellt mit seiner exponierten Lage am Rande der Fußgängerzone einen besonderen Standort für die Sport- und Freizeitschiffahrt dar. Das maritime Flair wird bis in die Innenstadt getragen. Besonders deutlich wird dies bei den festlichen Veranstaltungen im Alten Stadthafen (z. B. Entenrennen). Zwei Vereine haben Flächen im Alten Stadthafen gepachtet und halten dort für die Sport- und Freizeitschiffe ihrer Mitglieder und Gäste Steganlagen mit Liegeplätzen bereit. Durch die Erneuerung der Spundwände auf der Südseite wird der Alte Stadthafen an Attraktivität gewinnen und auch die Vereine profitieren von der verbesserten Situation nach dem Ausbau. So wird einer der vereine seine Steganlage vergrößern und damit die Anzahl der Liegeplätze erhöhen, was auch den Gastliegern zu Gute kommen wird. Von hier können alle Nutzer auf kurzem Weg die Innenstadt von Oldenburg besuchen.

Der Alte Stadthafen ist auch Anlaufstelle für über 30 Passagierschiffe (siehe B - 1.2), die sowohl aus Bremen mit Tagesausflüglern, als auch auf großer Flusskreuzfahrt unterwegs sind und im Alten Stadthafen in Oldenburg Station machen. Die Flusskreuzfahrer fahren anschließend weiter Richtung Rhein und dann nach Süden oder Westen (z. B. Amsterdam) bzw. über die Weser und den Mittellandkanal Richtung Osten (z. B. Berlin).

Auch die zwei Börteboote (früher vor Helgoland im Einsatz), die von Mai bis September Hafensrundfahrten für Besucherinnen und Besucher sowie Oldenburger Bürgerinnen und Bürger anbieten, sind eine Besonderheit im Oldenburger Hafen.

Oldenburg, den 12. April 2018

Gerd Bischoff  
Betriebsleiter