



Eigenbetrieb Hafen der Stadt Oldenburg

– Lagebericht 2019 –



Hafen Oldenburg – Alter Stadthafen
Quelle: Eigenbetrieb Hafen

Herausgeber:

Stadt Oldenburg
Der Oberbürgermeister
- Betriebsleitung Hafen -



STADT OLDENBURG i.O.

Inhalt

A. Geschäftsverlauf und Rahmenbedingungen	4
1 Vorbemerkung	4
2 Geschäftsverlauf	4
2.1 Entwicklung des Eigenkapitals	5
2.2 Umsatzerlöse	5
2.3 Personalaufwand	6
2.4 Verwaltungskosten.....	6
3 Hafenstatistik	6
3.1 Umschlagentwicklung (Schiffs- und Bahnumschlag)	6
3.2 Umschlagentwicklung nach Gütergruppen	7
3.3 Umschlagentwicklung nach Verkehrswegen	7
3.4 Verkehrsentwicklung	7
4 Eisenbahnverkehr	7
5 Umschlag in Hafenbereichen des Eigenbetriebes Hafen	8
B. Lage des Unternehmens	9
1 Entwicklung des Hafens Oldenburg	9
1.1 Beurteilung der Umschlagentwicklung im Wirtschaftsjahr 2019.....	9
1.2 Fahrgastschiffe und Fahrgastschiffanleger	9
1.3 Hafenveranstaltungen 2018	9
C. Prognosebericht	10
1 Umschlagentwicklung	10
2 Neubau einer Wendestelle	10
3 Ausblick - Chancen und Risiken	10
3.1 Bedeutung des Hafens in der Stadt Oldenburg	10

A. Geschäftsverlauf und Rahmenbedingungen

1 Vorbemerkung

Der städtische Hafen ist ein Eigenbetrieb im Sinne der Eigenbetriebsverordnung vom 12.07.2018. Gemäß § 24 dieser Verordnung wird der nachfolgende Lagebericht erstattet. Betriebsausschuss im Sinne der Eigenbetriebsverordnung des Landes Niedersachsen war im Jahr 2019 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 2019 wurde die Gebührensatzung vom 28.02.2011, Amtsblatt der Stadt Oldenburg vom 18.03.2011, S. 22, angewendet.

Der Gesamthafen Oldenburg wird als kommunaler See- und Binnenhafen geführt. Die Hafen- und Kaianlagen stehen teilweise im Eigentum der Hafenumschlagfirmen und teilweise im Eigentum der Stadt Oldenburg (Oldb) – Eigenbetrieb Hafen. Neben dem kommunal betriebenen Alten Stadthafen und dem Hafenbereich Osthafen sind im Oldenburger Hafen drei private Hafentreiber mit eigenen Kaianlagen ansässig:

- Rhein-Umschlag GmbH & Co. KG,
- AGRAVIS Kraftfutterwerk Oldenburg GmbH sowie
- Rhein-Umschlag Hafen und Handel GmbH.

2 Geschäftsverlauf

Im Jahr 2019 wurden im Oldenburger Hafen 1.143.849 t Güter umgeschlagen. Das sind 115.908 t (+ 11,3 %) 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 1.111.007 t und liegt damit um 116.410 t (+ 11,7 %) über dem Ergebnis von 2018.

Der im Jahresabschluss 2019 ausgewiesene Jahresfehlbetrag von 237.520,81 EUR hat den im Wirtschaftsplan 2019 prognostizierten Jahresfehlbedarf von 273.950 EUR um 36.429,19 EUR unterschritten.

Die Umsatzerlöse aus Hafengebühren, Landungsgebühren, den Entgelten für die Gleisbenutzung sowie den privatrechtlichen Entgelten fielen gegenüber dem Wirtschaftsplan um rd. 14.804 EUR niedriger aus. Während die Entgelte für die Gleisbenutzung gegenüber dem Wirtschaftsplan stiegen, fielen die Hafengebühren und Landungsgebühren niedriger aus. Ursächlich dafür sind Verschiebungen zwischen den Hafenbereichen im Löschen der Schiffsladungen (Verschiebung vom städt. Osthafen in den Privathafenbereich der anliegenden Firmen) und Beeinträchtigungen der Schifffahrt durch Funktionsausfälle der Eisenbahnbrücke.

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen um rd. 1.900 EUR über dem Ansatz im Wirtschaftsplan. Die Veränderung resultiert aus der Abnahme und Abrechnung von Strom (Landstromanschlüsse im Osthafen) und Trinkwasser (Osthafen) durch die Schiffe.

Zum Materialaufwand gehören u.a. die Aufwendungen für bezogene Leistungen. Darin enthalten sind Unterhaltungs- und Wartungskosten sowie Mieten und Pachten (u.a. für den Infrastrukturanschluss der Gleisanlage am Bahnhof Oldenburg und gepachtete Flächen vom Wasser- und Schifffahrtsamt). Die Aufwendungen verliefen planmäßig.

Der Personalaufwand stieg gegenüber dem Ansatz im Wirtschaftsplan um rd. 44.000 EUR. Die wahrgenommenen Aufgaben durch das Betriebspersonal (insbesondere der Betriebsleitung) wurden im Berichtsjahr durch mehrere Investitionsmaßnahmen (Gleissanierung, Toranlage, Anleger für Fahrgastschiffe) geprägt, die einen erhöhten Personaleinsatz erforderten.

Die Abschreibungen fielen im Jahresergebnis um rd. 65.400 EUR geringer aus als geplant. Ursache ist, dass die Spundwandenerneuerung in 2019 später als geplant abgeschlossen werden konnte und damit noch als „Anlage im Bau“ geführt wurde.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen konnten weitestgehend im Rahmen des Wirtschaftsplanes ausgeführt werden. Dazu zählen u.a. die Erstattungsbeträge für die Inanspruchnahme Fachkräfte anderer städt. Ämter, Mitglieds- und Versicherungsbeiträge. Für die Begutachtung etwaiger Schadensansprüche der Anwohner am Alten Stadthafen, die durch die Rammarbeiten bei der Erneuerung der Spundwand entstanden sein könnten, wurde ein Sachverständiger beauftragt. Die Rechnung lag bis Jahresende noch nicht vor. Es wurde eine Rückstellung in Höhe von rund 4.000 EUR gebildet.

2.1 Entwicklung des Eigenkapitals

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

Stand 01.01.2019	747.358,18 EUR
Verlustausgleich durch Stadt Oldenburg 2018	+91.273,21 EUR
Jahresverlust 2019	-237.520,81 EUR
Stand 31.12.2019	601.110,58 EUR

Der Jahresverlust wird durch den Kernhaushalt ausgeglichen.

2.2 Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse sanken leicht gegenüber 2018:

Gebührenart	2015 EUR	2016 EUR	2017 EUR	2018 EUR	2019 EUR
Landungs- gebühren	76.137,18	81.739,96	84.418,63	69.500,79	64.495,25
Liegegebühren	33.473,58	38.217,61	41.841,37	33.888,83	32.054,97
Erträge aus Gleisbenutzungs- gebühren	1.702,50	2.167,50	3.585,00	4.965,00	3.900,00

Lagergebühren	0,00	64,80	51,84	188,33	5.586,75
Summen	111.313,26	122.189,87	129.896,84	108.542,95	106.036,97

Tabelle 1: Umsatzerlöse 2019

2.3 Personalaufwand

Ein Technischer Beschäftigter war 2019 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 2019 bis zum 14.03.2019 mit 20 % seiner Arbeitszeit tätig. In der Zeit vom 15.03. – 30.11.2019 wechselte die Leitung auf einen Mitarbeiter des Fachdienstes Controlling. Zum 01.12.2019 übernahm die neue Leiterin des Fachdienstes Finanzen die Betriebsleitung des Eigenbetriebes Hafen. Der Arbeitsaufwand wird weiterhin mit 20 % berechnet.

2.4 Verwaltungskosten

Für Dienstleistungen der städtischen Ämter (z. B. Vertretung der Betriebsleitung, 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 Hafensbüros mussten an den Eigenbetrieb Gebäudewirtschaft die üblichen Leistungsentgelte gezahlt werden. Der Gesamtaufwand für diese Posten belief sich auf 31.516,35 EUR.

3 Hafenstatistik

Die nachfolgenden Darstellungen beziehen sich auf den Gesamthafen Oldenburg.

3.1 Umschlagentwicklung (Schiffs- und Bahnumschlag)

In 2019 stieg der Hafenumschlag gegenüber 2018 um 115.908 t (+ 11,3 %).

Jahr	Umschlag in t	Änderung zum Vorjahr in %
2015	1.017.023	- 14,60
2016	1.055.524	+ 3,78
2017	1.058.533	+ 0,29
2018	1.027.942	- 2,89
2019	1.143.849	+ 11,3

Tabelle 2: Umschlagsentwicklung gesamt 2019

3.2 Umschlagentwicklung nach Gütergruppen

Der Umschlag nach Güterarten seit 2017 entwickelte sich wie folgt:

Gütergruppen	2017 in t	2018 in t	2019 in t	Änderung 2019 zum Vorjahr in %
Getreide, Futtermittel	317.568	361.960	426.194	+ 17,7
Kies, Sand, Erden, Steine	648.786	585.176	636.456	+ 8,8
Chem. Erzeugnisse (Dünger)	41.253	33.103	34.334	+ 3,7
Sekundärrohstoffe	24.098	13.983	14.023	+ 0,3
Sonstige	1.585	375	0	- 100
Bahnumschlag im Hafenbereich	25.243	33.345	32.842	- 1,5
Insgesamt	1.058.533	1.027.942	1.143.849	+ 11,3

Tabelle 3: Umschlagsentwicklung nach Güterarten 2019

3.3 Umschlagentwicklung nach Verkehrswegen

Umschlag (Ladung in t):

Verkehrsweg	2017 in t	2018 in t	2019 in t	Änderung 2018 zum Vorjahr in %
Seeverkehr	64.412	83.614	71.060	- 15,0
Binnenverkehr	934.570	910.983	1.039.947	+ 14,2
Bahnverkehr	25.243	33.345	32.842	- 1,5
Insgesamt	1.024.225	1.027.942	1.143.849	+ 11,3

Tabelle 4: Umschlag 2019

3.4 Verkehrsentwicklung

2019 liefen 48 Seeschiffe (Vorjahr: 54) und 955 Binnenschiffe (Vorjahr: 861), insgesamt somit 1.003 See- und Binnenschiffe (Vorjahr: 915), den Hafen Oldenburg an. Dies sind 88 Schiffe mehr als im Vorjahr.

4 Eisenbahnverkehr

Der Eisenbahnverkehr wurde 2019 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 (29.976 t = 91,3 %). Auf Baustoffe entfielen 2.866 t (8,7 %).

Das Bahngleis wurde 2019 ertüchtigt.

Verkehrsentwicklung im Bahnumschlag:

Jahr	Anzahl der Waggons	Gütermengen in t
2016	318	15.720
2017	484	25.243
2018	662	33.345
2019	572	32.842

Tabelle 5: Bahnumschlag 2019

Der Eisenbahnverkehr (Anzahl der Waggons) ist im Vergleich zum Vorjahr um 90 Waggons gesunken. Die Gütermenge nahm im gleichen Zeitraum um 502 t (- 1,5 %) ab.

5 Umschlag in Hafengebieten des Eigenbetriebes Hafen

In den städtischen Hafengebieten (ohne private Hafengebiete) wurden an der Kaje Osthafen insgesamt 420.137 t umgeschlagen. Dies entspricht einem Anteil von 38 % am gesamten Schiffsumschlag im Hafen Oldenburg. Im Vorjahr lag der Anteil noch bei 40,17 %. Nach Ertüchtigung der Privathäfen wurde wieder einiges dorthin verlagert. Der größte Anteil des Umschlages entfiel auf die Güterart „Erze, Steine und Erden, sonstige Bergbauerzeugnisse“.

B. Lage des Unternehmens

1 Entwicklung des Hafens Oldenburg

1.1 Beurteilung der Umschlagentwicklung im Wirtschaftsjahr 2019

Der Gesamtumschlag 2019 stieg gegenüber dem Vorjahr 2018 um 115.908 t (+ 11,3 %).

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. Aufgrund der Bautätigkeiten der nächsten Jahre in Oldenburg wird kein Einbruch der Umschlagzahlen erwartet. Auch die derzeitige Corona-Pandemie wirkt sich nicht auf den Umschlag im Hafen aus.

1.2 Fahrgastschiffe und Fahrgastschiffanleger

Der Hafen Oldenburg – Alter Stadthafen – war 2019 Anlaufstation von 43 Fahrgastschiffen (Vorjahr 29). Davon waren 37 Schiffe auf Fluss-Kreuzfahrttour, fünf Schiffe auf Tagestour von Bremen nach Oldenburg sowie ein Schiff als Ausstellungsschiff im Hafen. 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.

Im Jahr 2019 wurde im Bereich des Alten Stadthafens ein neuer Fahrgastschiffanleger gebaut. Der neue Fahrgastschiffanleger ermöglicht langen Fahrgastschiffen das Anlegen. Über eine Rampe und einen Lift gelangen die Passagiere bequem vom Schiff auf die Hafepromenade. Aufgrund der technischen Anforderungen befindet sich der Lift noch im Bau. Mit einer Fertigstellung wird nicht mehr vor Saisonende gerechnet.

2020 ist von der Corona-Pandemie geprägt. Insbesondere im Tourismus sind Einbrüche zu verzeichnen. Bis jetzt mussten erst wenige Schiffe die Touren absagen. Es wird darauf spekuliert, dass ab Juni die Branche wieder durchstarten kann.

1.3 Hafenveranstaltungen 2019

Im Sommer 2019 fand am Stadthafen das zweite „Food- & Lifestyle Festival“ statt. Am Hafenbecken entlang standen wieder verschiedene Food-Trucks und Pagodenzelte, in denen kulinarische Leckereien und Lifestyle-Produkte verkauft wurden.

Entlang der Hafepromenade wurden im November 2019 großformatige Arbeiten des Fotografen Barry Cawston ausgestellt. Diese Fotoausstellung stand den Besuchern kostenlos zur Verfügung.

Am 29. Juni 2019 sollte das zehnte „Entenrennen“ des Lions Club Oldenburg im Stadthafen starten. Das „Entenrennen“ konnte dann aber leider wetterbedingt nicht durchgeführt werden. Die Gewinner wurden per Los ermittelt und die Einnahmen wurden wieder für einen guten Zweck gespendet.

C. Prognosebericht

1 Umschlagentwicklung

Die Schiffsumschläge in den ersten vier Monaten 2020 haben dem Hafen Oldenburg im Vergleich zum Vorjahreszeitraum aufgrund der positiven Entwicklung am Jahresanfang einen Mehrumschlag von 26.744 t erbracht. Sollte der Umschlag sich weiterhin ähnlich entwickeln, kann das angestrebte Ziel von mindesten 1,0 Mio. t erreicht werden.

Die endgültige Umschlagentwicklung in 2020 muss vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie weiter beobachtet werden. Grundsätzlich dürften die Güter des Oldenburger Hafens nicht von Umsatzeinbrüchen betroffen sein.

2 Neubau einer Wendestelle

Die Wendestelle entsteht stromabwärts vor der Eisenbahnbrücke südlich der Hunte und wird einen Radius von 165 m haben. Damit wird es Schiffen bis zu 110 m ermöglicht, den Oldenburger Hafen anzulaufen. Die Baumaßnahme liegt in der Zuständigkeit des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Weser-Jade-Nordsee. In 2017 wurde die Spundwand der Wendestelle eingebaut. Die Rückverankerung wurde durchgeführt. Für die Wendestelle ist eine 300 Meter lange Uferwand, bestehend aus einzelnen Spundwandbohlen, neu errichtet worden. Beim Freilegen der neuen Uferwand zeigten sich zwischen den Spundwandbohlen zahlreiche Wandöffnungen, aus denen Wasser und Bodenmaterial austrat. Es handelt sich hierbei um sogenannte Schlosssprengungen. Die Baustelle war zwischenzeitlich zum Erliegen gekommen. Mittlerweile wurde die Bautätigkeit wieder aufgenommen.

3 Ausblick - Chancen und Risiken

Im Rahmen der Spundwanderneuerung Alter Stadthafen (Maßnahme des Eigenbetriebes Hafen) und der Straßen- und Kanalbaumaßnahme Huntestraße (Maßnahme der Stadt Oldenburg) wurden Schäden an Gebäuden von den Eigentümern angezeigt. Insgesamt sieben Eigentümer haben Schadensersatzansprüche angezeigt. Betroffen sind insgesamt vier Gebäude. Die Schadenshöhe wurde noch nicht beziffert. Die Haftpflichtversicherung hat den Schaden bislang nicht anerkannt mit der Folge, dass die Kosten voraussichtlich von der Stadt Oldenburg bzw. dem Eigenbetrieb Hafen zu tragen sind. Die Höhe der Kosten ist bislang unbekannt.

In 2020 ist noch die Erneuerung der Steigeleitern geplant, da die vorhandenen in die Jahre gekommenen Leitern bei Zeiten ein Sicherheitsrisiko darstellen könnten.

Weitere Risiken für die mittel- bis langfristige Unternehmensentwicklung sind aus heutiger Sicht nicht zu erwarten.

3.1 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 „Crystalx Leckmassen“ für Rinder, Pferde und Schafe werden sogar europaweit und in den Nahen Osten exportiert.

Ein anderer Umschlagbetrieb stellt im Osthafen Betonfertigteile her, die ebenso in die gesamte Region geliefert werden.

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 hat der Alte Stadthafen an Attraktivität gewonnen und auch die Vereine profitieren von der verbesserten Situation nach dem Ausbau. Von hier können alle Nutzer auf kurzem Weg die Innenstadt von Oldenburg besuchen.

Der Alte Stadthafen ist auch Anlaufstelle für Passagierschiffe, die sowohl aus Bremen mit Tagesausflügen, 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). Der Anleger wird für Schiffe mit einer Länge bis über 100 Metern ausgelegt sein. Er erhöht die Attraktivität des Oldenburger Hafens für die Reederei. Vom Anleger können die Passagiere auf kurzem Weg die Innenstadt von Oldenburg besuchen.

Oldenburg, den 08.09.2020

gez. Ramona Krupke

Ramona Krupke
Betriebsleiterin