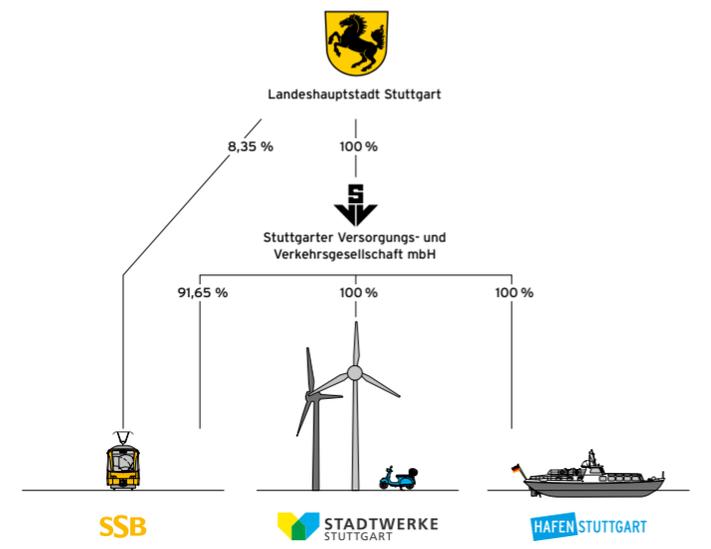


### 3. Organisation

Der Hafen Stuttgart ist eine Beteiligungsgesellschaft der Landeshauptstadt Stuttgart in der Rechtsform einer GmbH. Betrieben wird er nach dem sogenannten „Heilbronner System“. Das bedeutet, dass Hafengrundstücke, Hafenbecken, Hafenbahnanlagen unter anderem im Eigentum der Hafen Stuttgart GmbH (HSG) stehen. Die HSG verwaltet die Hafengrundstücke, sorgt für Instandhaltung und Verkehrssicherheit der Hafenanlagen und regelt deren Benutzung.

Die Hafengrundstücke werden unbebaut an private Unternehmen vermietet. Diese errichten und betreiben die für ihren Betrieb erforderlichen Anlagen (Kräne, Lagerhallen, Silos, Tanks, Verwaltungsgebäude usw.) in eigener Verantwortung.



### 4. Güterumschlag im Jahr 2019

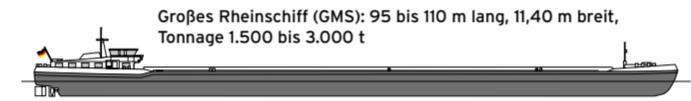
Wasser- und bahnseitiger Güterumschlag im Jahr 2019: - davon wasserseitiger Güterumschlag: - davon bahnseitiger Güterumschlag:		Mio. Tonnen:  3,342  2,176  1,166
Containerumschlag: - davon wasserseitiger Güterumschlag: - davon bahnseitiger Güterumschlag:	Anzahl Container:  39.898  15.416  24.482	dies entspricht:  73.675 TEU  27.578 TEU  46.097 TEU  <small>(TEU = Twenty-foot Equivalent Unit)</small>
Huckepackverkehr (Umschlagbahnhof): - davon Wechselbrücken: - davon Sattelaufleger:		Anzahl Einheiten:  21.718  17.119  4.599
Die drei umschlagstärksten Gütergruppen sind beim wasserseitigen Güterumschlag:		Tonnen:  Baustoffe 255.579 Mineralölerzeugnisse 253.491 Eisen, Stahl, Schrott 244.685
und beim bahnseitigen Güterumschlag:		Tonnen:  Mineralölerzeugnisse 818.309 Übrige Güter 809.596 Baustoffe 411.294

Diese Gütermengen sind mit 1.108 Schiffen und 51.633 Eisenbahnwagen in den Hafen gekommen oder von dort abgegangen

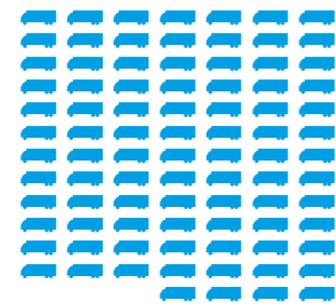
### 5. Bedeutung des Hafens

Der Hafen Stuttgart ist zentraler Güterumschlagplatz und Verkehrsknotenpunkt einer starken Wirtschaftsregion. Ursprünglich als Hafen für Massengüter wie Kohle, Kies, Sand und Bims konzipiert, passt sich der Hafen den wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Veränderungen kontinuierlich an. Der Hafen Stuttgart ist heute ein moderner Handels- und Industriehafen mit breitgefächertem Dienstleistungsangebot, das bestens die Anforderungen von Industrie und Handel erfüllt. Die Kombination der Verkehrsträger Binnenschifffahrt, Eisenbahn und Güterkraftverkehr ermöglicht es große Tonnagen günstig zu verfrachten. Die hier ansässigen Reedereien, Speditionen, Lagerhausgesellschaften, Produktionsunternehmen und Handelsfirmen mit insgesamt rund 3.500 Mitarbeitern bereichern das wirtschaftliche Potential von Stadt und Region.

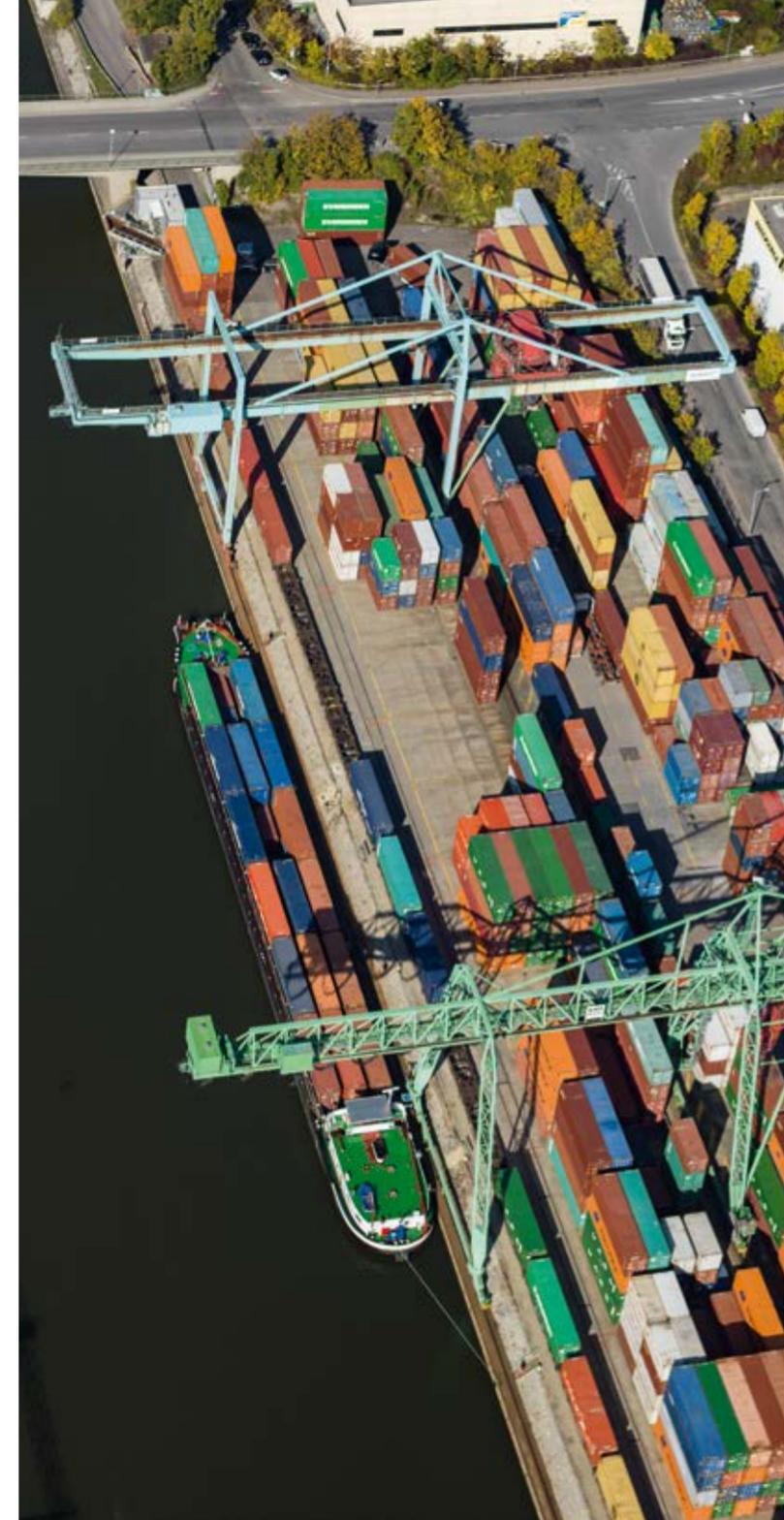
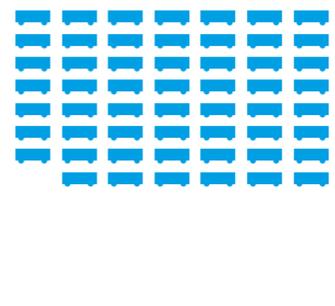
#### Binnenschiffe sind effizient



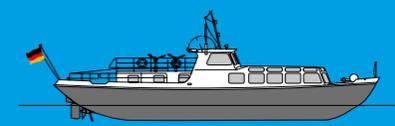
88 Lkws à 25 t entsprechen 1 Schiff mit einer Ladung von ca. 2.200 t



55 Waggons à 40 t entsprechen 1 Schiff mit einer Ladung von ca. 2.200 t



## Zahlen, Daten, Fakten



## 1. Lage des Hafens an der Bundeswasserstraße Neckar

Auf der 201 Kilometer langen Strecke von Mannheim nach Plochingen ist der Neckar als Großschiffahrtsstraße ausgebaut. Um den Höhenunterschied von 161 Meter zwischen Mannheim und Plochingen zu überwinden, mussten 27 Schleusen gebaut werden. Die Hafeneinfahrt Stuttgart liegt bei Neckar-km 186,693.

Die einzelnen Teilstrecken betragen:		
Mannheim - Heilbronn	11 Schleusen	112 km
Heilbronn - Stuttgart	12 Schleusen	76 km
Stuttgart - Plochingen	4 Schleusen	13 km

Die Größe der auf dem Neckar fahrenden Binnenschiffe ist durch die Abmessungen der Schleusen, die 110 Meter lang und 12 Meter breit sind, festgelegt. Die Fahrrinntiefe beträgt mindestens 2,80 Meter, so dass der Hafen Stuttgart auch von Großmotorschiffen angelaufen werden kann, die zum Beispiel bei einem Tiefgang von 2,60 Metern eine Tragfähigkeit von rund 2.200 Tonnen haben.

### Mobilitätsgarantie für Waren und Güter

Die Wirtschaftsregion Stuttgart ist mit ihrer industriellen Wertschöpfung eine der stärksten in Europa. Der Hafen Stuttgart hat darin eine zentrale Funktion. Hier werden Massen- und Stückgüter, Container, Wechselbehälter und Sattelanhänger umgeschlagen und zwischengelagert. Die angesiedelten Betriebe vernetzen Zulieferunternehmen mit produzierender Industrie. Die Infrastruktur für die unterschiedlichen Ansprüche der Logistiker werden vorgehalten und erfüllt.

## Der Lauf des Neckars



Fast so hoch wie das Ulmer Münster mit 161 Metern ist der Höhenunterschied, den der Neckar von Plochingen bis Mannheim überwindet.

199,6 km Schleuse Deizisau: 247,20 m NN  
 113,6 km Schleuse Heilbronn: 154,00 m NN  
 47,7 km Schleuse Hirschhorn: 121,70 m NN  
 6,2 km Schleuse Feudenheim: 96,50 m NN

## 2. Angaben über den Hafen

Der Hafen Stuttgart wurde in zwei Abschnitten, von 1954 bis 1958 und von 1966 bis 1968, erbaut. Die Investitionen zur Herstellung von Hafenbecken, Hafenbahnanlagen, Straßen und Brücken sowie für die Rohpläne der Hafengrundstücke haben damals rund 80,19 Mio. DM, umgerechnet rund 41 Mio. € betragen.

Die Anlagen:

Hafengebiet	Gesamtfläche	100 ha
Hafenbecken	Anzahl	3
	für Umschlagszwecke ausgebaute Uferlänge	4,9 km
	Wasserfläche (einschließlich Bundeswasserstraße)	30,7 ha
Hafenbahn	Gleisnetz Hafenkernbereich / Hafenaußenbereich in der Fläche rund	32,0 km 11,4 ha
	Kombinierter Verkehr	Containerterminal trimodal Umschlagbahnhof Schiene / Straße
Straßen und Brücken	Länge	7,5 km
	Otto-Konz-Brücken über Becken 1 und Becken 2	130 m
	Otto-Hirsch-Brücken über Becken 1	105 m 140 m
Hafengrundstücke / Betriebsflächen	Gesamtfläche	64,6 ha
	Freilagerfläche ca.	152.000 m <sup>2</sup>
	gedeckte Lagerfläche ca.	207.000 m <sup>2</sup>
	Siloraum	82.000 t
	Tankraum	54.000 m <sup>3</sup>
Wasserseitige Umschlagseinrichtungen	Trocknungsanlage	5.000 m <sup>2</sup>
	Kräne und Verladebrücken	18
	Umschlaganlagen für Öl	1
	2 Schwergutkais mit insgesamt ca. 100 m Länge und einer Belastbarkeit von	150 t/m <sup>2</sup>
	Laderampen LKW-Schiff	4 Stk.
Trogkettenförderanlagen	2 Stk.	
Reachstacker	5 Stk.	

