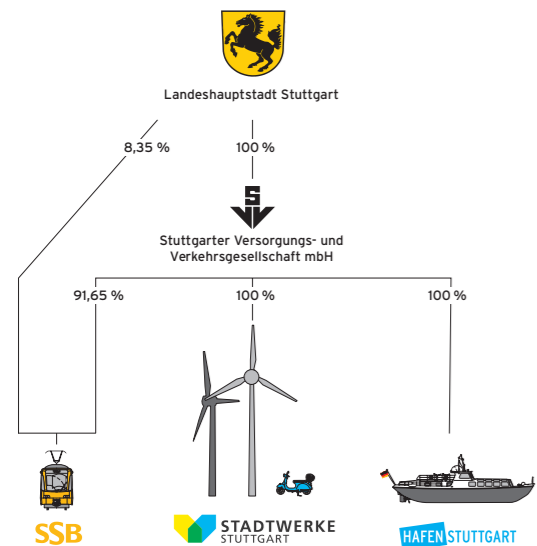


### 3. Organisation

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

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 2021

Güterumschlag gesamt - davon wasserseitig - davon bahnseitig		3.475.000 t 841.000 t 2.634.000 t
Containerumschlag gesamt - davon wasserseitig - davon bahnseitig	Anzahl Container 31.008 11.577 19.431	dies entspricht 57.163 TEU 19.869 TEU 37.294 TEU <small>(TEU=Twenty-foot Equivalent Unit)</small>
Huckepackverkehr (Umschlagbahnhof) - davon Wechselbrücken - davon Sattelaufleger		28.637 Stk. 11.693 Stk. 16.944 Stk.
Die drei umschlagstärksten Gütergruppen sind beim wasserseitigen Güterumschlag - Eisen, Stahl, Schrott - Mineralölerzeugnisse - Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft, Rohstoffe (mit Baustoffen)		232.000 t 226.000 t 175.000 t
und beim bahnseitigen Güterumschlag - Übrige Güter (Container) - Mineralölerzeugnisse - Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft, Rohstoffe (mit Baustoffen)		1.316.000 t 678.000 t 480.000 t

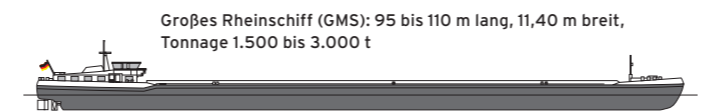
Diese Gütermengen sind mit 984 Schiffen und 54.456 Eisenbahnwagen in den Hafen gekommen oder von dort abgegangen.

### 5. Bedeutung des Hafens

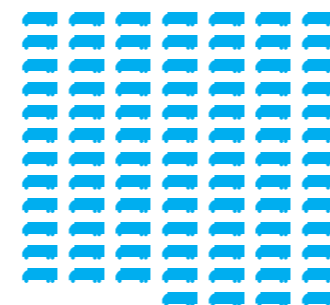
Der Hafen Stuttgart ist zentraler Güterumschlagplatz und Verkehrsknotenpunkt einer starken Wirtschaftsregion. Ursprünglich als Hafen für Massengüter wie Kohle, Kies, Sand und Bims konzipiert, passt sich der Hafen den wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Veränderungen kontinuierlich an.

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 **und ökologisch** zu verfrachten. Die hier ansässigen Reedereien, Lagerhausgesellschaften, Produktionsunternehmen und Handelsfirmen mit insgesamt rund 3.500 Mitarbeitern bereichern das wirtschaftliche Potenzial von Stadt und Region.

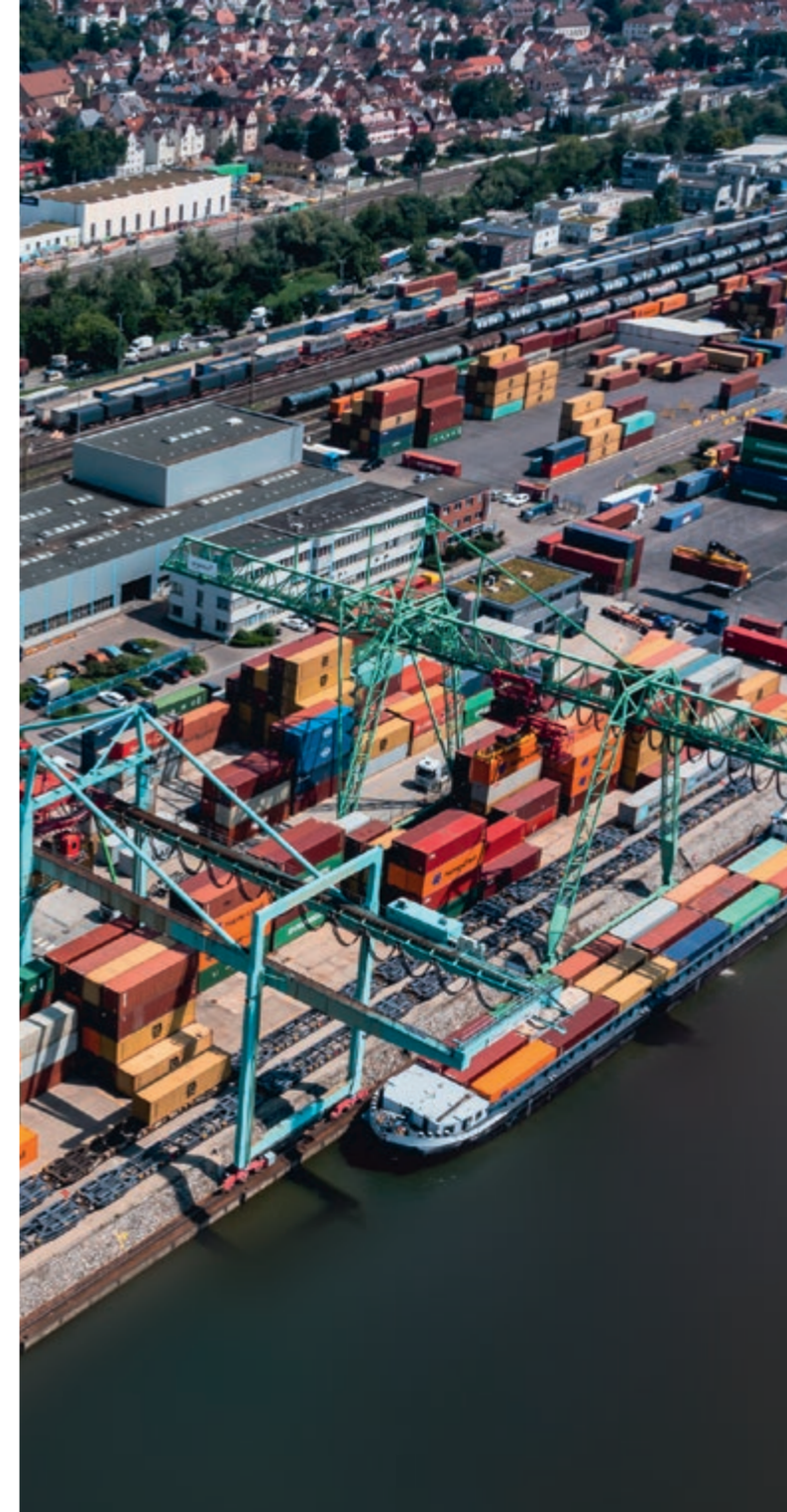
#### Binnenschiffe sind effizient



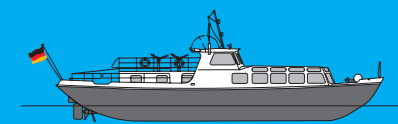
88 Lkws à 25 t entsprechen 1 Schiff mit einer Ladung von ca. 2.200 t



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



## Zahlen, Daten, Fakten 2022



## 1. Lage des Hafens an der Bundeswasserstraße Neckar

Auf der 201 Kilometer langen Strecke von Mannheim nach Plochingen ist der Neckar als Großschifffahrtsstraße ausgebaut. Um den Höhenunterschied von 161 Meter zwischen Mannheim und Plochingen zu überwinden, mussten 27 Schleusen gebaut werden. Die Hafeneinfahrt Stuttgart liegt bei Neckarkilometer 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 mit maximal 110 Meter Länge und 12 Meter Breite 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 wird vorgehalten und erfüllt.

## Der Lauf des Neckars



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 Rohplanie der Hafengrundstücke betragen rund 80,19 Mio. DM, umgerechnet rund 41 Mio. €.

Hafengebiet	Gesamtfläche	100 ha
Hafenbecken	Anzahl für Umschlagszwecke	3
	ausgebaute Uferlänge	4,9 km
	Wasserfläche (einschließlich Bundeswasserstraße)	11,4 ha
Hafenbahn	Gleisnetz Hafenkernbereich / Hafenaußenbereich in der Fläche rund	32,0 km 22,3 ha
	Kombinierter Verkehr	Containerterminal trimodal
Leercontainerterminal Straße		1
Umschlagbahnhof Schiene / Straße		1
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 / Lagerkapazitäten	Gesamtfläche	64,8 ha
	Freilagerfläche ca.	167.000 m <sup>2</sup>
	gedeckte Lagerfläche ca.	192.000 m <sup>2</sup>
	Siloraum	82.000 t
	Tankraum	54.000 m <sup>2</sup>
Wasserseitige Umschlagseinrichtungen	Trocknungsanlage	5.000 m <sup>2</sup>
	Portalkräne, Verladekräne und Verladebagger	22
	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	3
Trogkettenförderanlagen	2	
Reachstacker	9	

