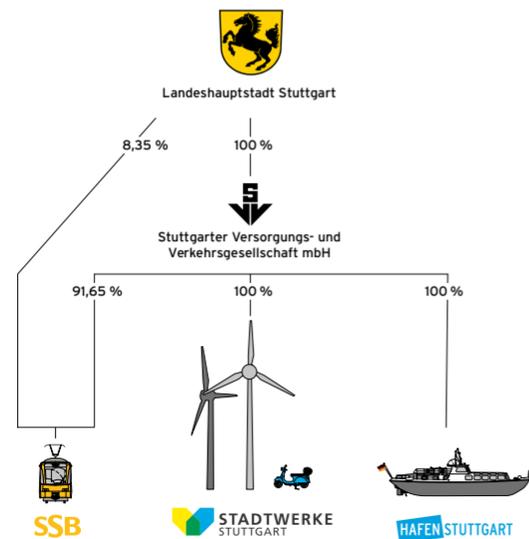


3. Organisation

Der Hafen Stuttgart ist eine Beteiligungsgesellschaft der Landeshauptstadt Stuttgart in der Rechtsform einer GmbH. Betrieben wird er nach dem sogenannten „Heilbronner Modell“. Die gesamte Hafensfläche ist im Eigentum der Hafen Stuttgart GmbH und wird im Erbpachtverfahren vergeben. Die Hafengrundstücke werden unbebaut an private Unternehmen verpachtet. Die Unternehmen errichten und betreiben die für ihren Betrieb erforderlichen Anlagen (Kräne, Lagerhallen, Silos, Tanks, Verwaltungsgebäude usw.) in eigener Verantwortung.

Die HSG verwaltet die Hafengrundstücke, sorgt für die Instandhaltung und Verkehrssicherheit der Kaimauern und Bahnanlagen und regelt deren Benutzung. Die HSG entwickelt die Infrastruktur nach Bedarf weiter.



4. Güterumschlag im Jahr 2024

Güterumschlag gesamt - davon wasserseitig - davon bahnseitig		2.561.225 t 559.465 t 2.001.760 t
	Anzahl Container	dies entspricht
Containerumschlag gesamt - davon wasserseitig - davon bahnseitig	32.521 Stk. 7.043 Stk. 25.478 Stk.	62.630 TEU 13.434 TEU 49.196 TEU <small>(TEU=Twenty-foot Equivalent Unit)</small>
Huckepackverkehr (Umschlagbahnhof) - davon Wechselbrücken - davon Sattelaufleger		43.534 Stk. 30.555 Stk. 12.979 Stk.
Umschlagstärkste Gütergruppen sind beim wasserseitigen Güterumschlag - Sekundärrohstoffe (Schrott und Bauschutt) - Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft, Rohstoffe (mit Baustoffen) - Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch, Holzwaren		133.713 t 130.615 t 106.760 t
und beim bahnseitigen Güterumschlag - Mineralölerzeugnisse - übrige Güter (Container, Huckepackverkehr) - Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft, Rohstoffe (mit Baustoffen)		892.107 t 814.165 t 159.204 t

Diese Gütermengen sind mit 610 Schiffen und 56.797 Eisenbahnwagen in den Hafen gekommen oder von dort abgegangen.

5. Bedeutung des Hafens

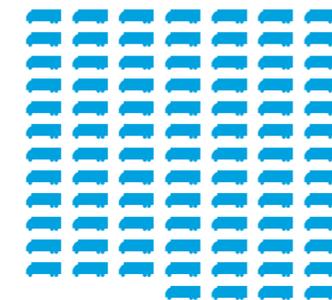
Der Hafen Stuttgart ist zentraler Güterumschlagplatz und Verkehrsknotenpunkt einer starken Wirtschaftsregion. Ursprünglich als Hafen für Massengüter wie Kohle, Kies, Sand und Bims konzipiert, passt sich der Hafen den wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Veränderungen kontinuierlich an.

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

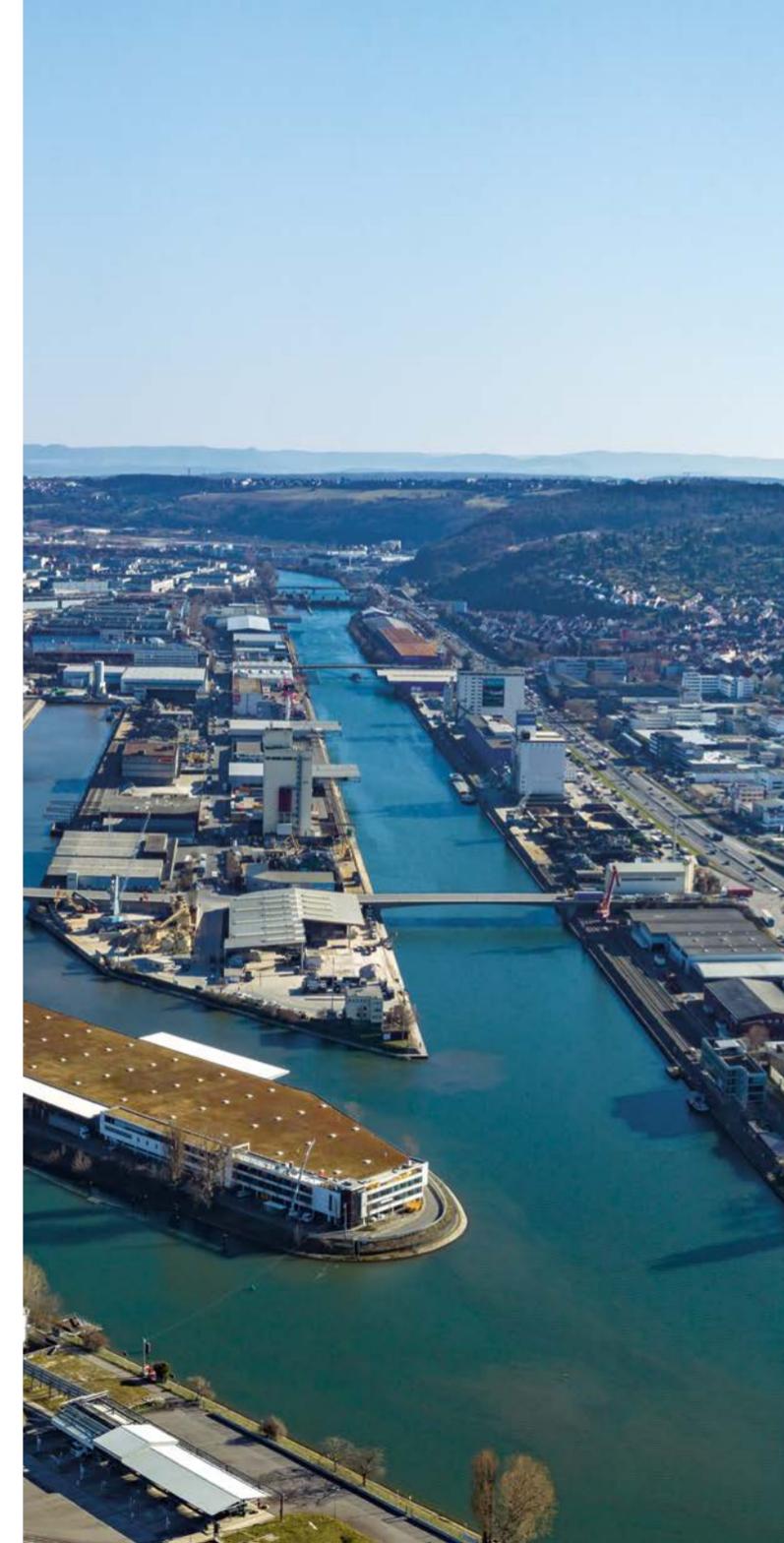
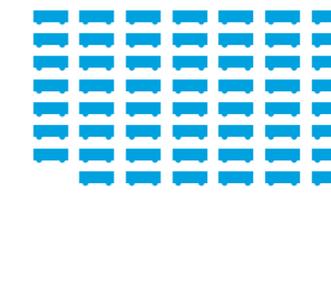
Binnenschiffe sind effizient



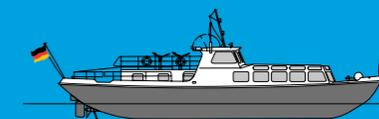
88 Lkws à 25 t entsprechen 1 Schiff mit einer Ladung von ca. 2.200 t



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



Zahlen, Daten, Fakten 2025



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, wurden 27 Schleusen gebaut. Die Hafeneinfahrt Stuttgart liegt bei Neckarkilometer 186,693.

Die einzelnen Teilstrecken:		
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, Wechselbrücken und Sattelaufieger 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



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 betragen damals rund 80,19 Mio. DM, umgerechnet rund 41 Mio. €.

Hafengebiet	Gesamtfläche	100 ha
Hafenbecken	Anzahl für Umschlagszwecke ausgebaute Uferlänge Wasserfläche (einschließlich Bundeswasserstraße)	3 4,9 km 11,4 ha
Hafenbahn	Gleisnetz Hafenkernbereich/Hafenaußenbereich in der Fläche rund	32,0 km 22,3 ha
Kombinierter Verkehr	Containerterminal trimodal Leercontainerterminal Straße Umschlagbahnhof Schiene/Straße	1 1 1
Straßen und Brücken	Länge Otto-Konz-Brücken über Becken 1 und Becken 2 Otto-Hirsch-Brücken über Becken 1	7,5 km 130 m 105 m 140 m
Hafengrundstücke / Betriebsflächen / Lagerkapazitäten	Gesamtfläche Silokapazität Tankraum Trocknungsanlage	64,8 ha 33.000 t 54.000 m ² 5.000 m ²
Wasserseitige Umschlagseinrichtungen	Portalkräne, Verladekräne und Verladebagger Umschlaganlagen für Öl 2 Schwerlastkais, Länge insgesamt ca. Belastbarkeit Laderampen Lkw Schiff Trogkettenförderanlagen Reachstacker Leercontainerstapler	12 1 100 m 150 t/m ² 3 2 2 4

