

2022 Geschäftsbericht

Hafen Stuttgart Gesellschaft mit beschränkter Haftung
in Stuttgart für die Zeit vom
1. Januar bis 31. Dezember 2022



Kurz & knapp

DIE WICHTIGSTEN KENNZAHLEN

Finanzen	2022	2021
	in TEUR	in TEUR
Umsatzerlöse	11.879	11.093
Sachanlagen	30.585	31.233
Abschreibungen	518	571
Materialaufwand	712	1.408
Personalaufwand	1.331	1.263
Eigenkapital	24.437	24.437
Eigenkapitalquote in Prozent	58	57
Bilanzsumme	41.994	43.270
Gewinnabführung	8.212	10.093

Umschlag und Verkehre	2022	2021
	Tonnen	Tonnen
Güterumschlag gesamt	3,734 Mio	3,475 Mio
Die drei umschlagstärksten Gütergruppen sind beim wasserseitigen Güterumschlag		
• Mineralölerzeugnisse	187.326	225.570
• Sekundärrohstoffe (Schrott und Bauschutt)	178.232	231.844
• Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft, Rohstoffe (mit Baustoffen)	173.921	174.366
und beim bahnseitigen Güterumschlag		
• übrige Güter (Container)	1.549.284	1.316.279
• Mineralölerzeugnisse	951.072	677.592
• Erzeugnisse der Land- und Forstwirtschaft, Rohstoffe (mit Baustoffen)	667.724	454.285
Containerumschlag gesamt	69.244 TEU	57.163 TEU
Anzahl Schiffsbewegungen	827	984
Anzahl Eisenbahnwaggons	63.255	54.456



INHALT

Kurz und knapp	3
Vorwort	4
Schlaglicht Schleusen	8
Lagebericht	
1. Grundlagen des Unternehmens	10
2. Wirtschaftsbericht	10
3. Prognose-, Chancen- und Risikobericht	13
4. Nachhaltigkeits- und Innovationsbericht	14
5. Erklärung zur Unternehmensführung	16
Anhang	
1. Allgemeine Angaben zu Inhalt und Gliederung des Jahresabschlusses	17
2. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden	17
3. Erläuterungen zur Bilanz	18
4. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung	19
5. Nachtragsbericht	20
6. Sonstige Pflichtangaben	20
7. Organe der Gesellschaft	21
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	22
Bericht des Aufsichtsrats	25
Bilanz	26
Gewinn- und Verlustrechnung	29
Anlage zum Anhang	
Entwicklung des Anlagevermögens	30

Sehr geehrte Damen und Herren,

die vergangenen Jahre haben gezeigt, dass die Welt immer wieder vor völlig ungeahnten Herausforderungen steht. Die Komplexität der Zusammenhänge erinnern an die Chaosforschung, wonach sinngemäß der Flügelschlag eines Schmetterlings in China einen Wirbelsturm in Amerika auslösen kann.

In unserem vergleichbar überschaubaren Bereich wirken sich politische und wirtschaftliche Veränderungen ganz unterschiedlich aus. 2022 konnten wir einerseits auf gestiegene Gesamt-Umschlagszahlen blicken, andererseits gab es Verschiebungen bei den Transportwegen. Der Binnenschiffumschlag ist im Vergleich zum Vorjahr gesunken, während der Bahnumschlag erneut deutlich gestiegen ist. Dies liegt zum einen an dem sehr trockenen Sommer. Viele unserer Binnenschiffe konnten – wenn überhaupt – nur mit der Hälfte des normalen Frachtgewichts fahren. Zum anderen wurde Frachtraum zum sehr gut bezahlten Kohle- oder Getreidetransport abgezogen. In einer derartigen Situation zeigt sich die Stärke unseres Hafens, der trimodale Umschlag, sehr deutlich. Für unsere Hafenfirmer ist er ein großer Vorteil. Güterverkehre, die für gewöhnlich über den Wasserweg transportiert werden, sind kurzerhand umdisponiert über Schienen zu uns gekommen.

Gleichwohl schauen wir besorgt auf den Zustand der Wasserstraßen, Schleusen und des Schienennetzes. Unsere Branche fordert seit Langem die notwendigen Investitionen in deren Unterhalt und Entwicklung. Die Wasserstraßen und hier insbesondere die in die Jahre gekommenen Schleusen müssen dringend saniert werden. Dabei ist es mehr als sinnvoll, auch den Ausbau der Schleusen gleich mit anzupacken. Dies nicht zu tun wäre eine vertane Jahrhundertchance!

Trotz aller Unwägbarkeiten läuft die tägliche Arbeit im Hafen Stuttgart rund. Die Versorgung der Wirtschaft und Industrie, aber auch der Supermärkte und Warenhäuser funktioniert sehr gut. Und so soll es bleiben.

Stuttgart, den 21. März 2023

Ihr

Carsten Strähle
Geschäftsführer



Schlaglichter 2022

Über den Hafen Stuttgart und die Bundeswasserstraße Neckar wird deutschland- und europaweit berichtet. Die Themen sind vielfältig, doch eines stand 2022 im Vordergrund: Der Ausbau der Schleusen. Hier ein kleiner Auszug der Berichterstattung:

STUTTGARTER ZEITUNG
Nr. 261 | Freitag, 11. November 2022

BADEN-W



Nach fünf Erdgas durch die Leitungen von Terranets BW - ab 2030 kann es auch Wasserstoff sein.

Erste Wasserstoffpipeline soll 2030 starten

Wasserstoff gilt als das Rückgrat der Energiewende, denn damit können Kraftwerke laufen, Lastwagen fahren und Unternehmen produzieren. Der Fernleitungsanbieter Terranets BW plant eine neue Leitung von Mannheim in die Region Stuttgart - in acht Jahren fließt der Wasserstoff.

Von Thomas Faltin

Der Gesamtmarkt hat noch eine Aura des Unwärtigen und Utopischen an sich. Denn noch weiß niemand, woher der grüne Wasserstoff für Baden-Württemberg einmal kommen soll, und noch weiß niemand, wie die Abnehmer sein werden. Dennoch wird bereits konkret am Aufbau eines Transportnetzes gearbeitet. Im Südwesten soll die erste Leitung 2030 in Betrieb gehen. Zuvor ist im Land vor allem der Fernleitungsanbieter Terranets BW, eine Tochter der EnBW, der zentrale energiepolitischer Leiter Christoph Luschkat bekannt, der diese Technologie vorantreiben will. „Der Wasserstoff wird das gesamte System nicht funktionieren“, sagt Luschkat. „Auch Fracht-Staß, für Solar- und Wasserstoff-Forschung in Stuttgart, sage vor Kurzem in einer Anhörung im Umweltausschuss: „Der Wasserstoff wird ein Viertel des Endenergieverbrauchs decken.“



Christoph Luschkat, Sprecher der EnBW, betont, dass die EnBW die Wasserstoff-Forschung in Stuttgart, sage vor Kurzem in einer Anhörung im Umweltausschuss: „Der Wasserstoff wird ein Viertel des Endenergieverbrauchs decken.“

„Baden-Württemberg droht ins Hintertreffen zu geraten.“, sagt Luschkat. „Die EnBW hat sich verpflichtet, bis 2030 Wasserstoff in Baden-Württemberg zu produzieren und zu transportieren.“

Doppelte Leistung gibt, lässt sich leicht eine Pipeline für Wasserstoff bauen. Dies hätte auch den Vorteil, dass die Umstellung von Erdgas zu Wasserstoff nur geringe Kosten verursacht. „Das ist bis zu zehnmal billiger als Erdgas“, sagt Luschkat. „Die EnBW hat sich verpflichtet, bis 2030 Wasserstoff in Baden-Württemberg zu produzieren und zu transportieren.“

Abnehmer Kraftwerke können von Erdgas auf Wasserstoff umgestellt werden - der langfristige Plan ist es, auch Lastwagen mit Wasserstoff betreiben zu können. Auch für die energieintensive Stahl-, Chemie- und Zementindustrie ist Wasserstoff attraktiv.

Abnehmer Kraftwerke können von Erdgas auf Wasserstoff umgestellt werden - der langfristige Plan ist es, auch Lastwagen mit Wasserstoff betreiben zu können. Auch für die energieintensive Stahl-, Chemie- und Zementindustrie ist Wasserstoff attraktiv.



Leitungsnetz im Südwesten: Baden-Württemberg: Wasserstoff-Abfuhr

STUTTGARTER ZEITUNG
Nr. 228 | Samstag, 1. Oktober 2022

BADEN-W

Schleusen sichern Wettbewerbsfähigkeit

Die Union europäischer Industrie- und Handelskammern fordert in einer Resolution, die Binnenschifffahrt in Deutschland stärker zu fördern. Die IHK Region Stuttgart fürchtet, dass die Berliner Pläne, auf die Verlängerung der Anlagen am Neckar zu verzichten, dem Land schaden.

Von Kai Holth

Johannes Schmalz, der Geschäftsführer der IHK Region Stuttgart, wird deutlich: „Wir wollen doch nicht, dass der Neckar in ein Museum verpackt wird.“ Genau das drohe dem Fluss aber, wenn die Bundesregierung ihre Pläne zur dringlich notwendigen Verlängerung der 27 Neckarschleusen um 105 auf 135 Meter lege - und damit nur Geld für die Instandhaltung der Schleusen zwischen Mannheim-Neckar und Plochingen in die Hand nehmen würde.

Schmalz: „Das wäre ein großer und fataler Schicksalsschlag.“ Schicksallich habe die Schleusenverlängerung nur noch zehn Prozent mehr als die Sanierung des Status quo. Dieser entspräche aber nicht mehr den Anforderungen an moderne Binnenschifffahrt. Der Verzicht auf die Schleusenverlängerung auf dem Neckar bedeute dem Fluss jede Entwicklungsmöglichkeit. Denn heute würden über 100 Meter lange Schiffe auf dem Neckar verkehren, die für die Zukunft der Wirtschaft von zentraler Bedeutung sind. „Wir erwarten, dass die Bundesregierung die Verlängerung der Schleusen auf dem Neckar bis 2030 realisieren wird.“

Die Schleusenverlängerung auf dem Neckar bis 2030 realisieren wird. „Wir erwarten, dass die Bundesregierung die Verlängerung der Schleusen auf dem Neckar bis 2030 realisieren wird.“



Die Schleusenkammer auf dem Neckar bei Stuttgart-Höfen

FAKTEN ZUR BINNENSCHIFFFAHRT AUF DEM NECKAR

Schleusen insgesamt gibt es 27 Neckarschleusen. Die 105 Meter langen Bauwerke ermöglichen den Transport von bis zu 2000 Tonnen Waren. Die Containerlastkraftwagen transportieren 40 Prozent mehr Waren als die Schleusen.

Die Schleusenverlängerung auf dem Neckar bis 2030 realisieren wird. „Wir erwarten, dass die Bundesregierung die Verlängerung der Schleusen auf dem Neckar bis 2030 realisieren wird.“

Die Schleusenverlängerung auf dem Neckar bis 2030 realisieren wird. „Wir erwarten, dass die Bundesregierung die Verlängerung der Schleusen auf dem Neckar bis 2030 realisieren wird.“

Experten rechnen vor, dass nach dem Ausbau der Schleusen auf dem Neckar bis 2030 bis zu 100.000 Tonnen Waren mehr transportiert werden können. Die Bundesregierung plant, die Schleusenverlängerung auf dem Neckar bis 2030 realisieren zu lassen.

STUTTGARTER ZEITUNG
Nr. 192 | Samstag, 20. August 2022

STUTTGART

27 Schleusen halten Schifffahrt am Laufen

Zwischen Plochingen und Mannheim garantieren die Staustufen ausreichend Tiefgang auf dem Neckar. Lange Trockenphasen wirken sich jedoch auf die Wasserqualität negativ aus.

Von Sebastian Stegmüller

Mehr als 1600 Tonnen kann die „Rezat“ maximal laden. Als das Frachtschiff aus Donnerstag den Hafen Stuttgart in Richtung Mannheim verlässt, ist sein Bauch aber gerade einmal mit 500 Tonnen beladen. „Das ist ein Problem“, sagt der Kapitän. „Die Wasserqualität ist nicht optimal.“



Das Frachtschiff „Rezat“ liefert Raps vom Hofen Stuttgart nach Mannheim aus. Mit seiner Länge von 105 Metern passt es gerade noch in die Schleuse Bad Cannstatt.

„Dennesprechend mitunter Freizeitsportler in Sportbooten, Kanuten oder Stand-Up-Paddler eben an Schleusen entgegen der Wasserströmung in Kauf nehmen. Sie werden in Gruppen oder zusammen mit Großraumbussen durch den Neckar, der dort zwar gestaut, aber nie zum Stillstand kommen würde. Das liegt am ständigen Zufluss, der unter anderem durch das Abwasser, das über Kläranlagen in den Neckar geleitet wird, konstant gewährleistet ist. Erzen werden abgebaut und Unternehmen der Holz- und Papierindustrie, die hier ansässig sind, können Wasser ablassen. „Dann hätten wir aber weit größere Probleme“, sagt der Sprecher der EnBW.

11 000 Kubikmeter Wasser gehen in eine Schleusenstunde.

Fluss liegt Genscher, Sprecher der EnBW, betont, dass die EnBW die Wasserqualität im Neckar durch den Einsatz von Wasser aus natürlichen Ressourcen zu verbessern versucht. „Wir arbeiten daran, die Wasserqualität im Neckar zu verbessern.“

Zeitplan für Schleusenausbau zugesagt

Bundesverkehrsminister Wissing hat versprochen, die Planungen bis Ende dieses Jahres vorzulegen.

Von Johannes Fischer

Im Streit über den Schleusenausbau auf dem Neckar hat Bundesverkehrsminister Wissing offenbar eine Zusage erteilt, bis Ende des Jahres einen konkreten Zeitplan vorzulegen. Das sagte der Fraktionsvorsitzende der Grünen im baden-württembergischen Landtag, Andreas Schwarz. Die Zusage soll bereits im Juli gefallen sein bei einem Besuch in Heilbronn.



Johannes Fischer

„Das ist ein großer Schritt“, sagt Fischer. „Wir hoffen, dass die Bundesregierung den Schleusenausbau auf dem Neckar bis 2030 realisieren wird.“



Andreas Schwarz

Grün-Schwarz streitet mit Bund über Nec

Eine abgesagte Fachkonferenz führt zum Eklat: Grüne und CDU machen Bundesverkehrsminister Volker Wissing heftige Vorwürfe wegen eines Schifffahrtsweges.

Von Christoph Link

Der Ausbau der 27 Neckarschleusen von Mannheim bis Plochingen um 105 auf 135 Meter Länge ist ein Herkulesauftrag der bayerischen Wirtschaft und der Landesregierung. Nach einer Verwaltungsvereinbarung von 2007 war geplant, dass der Bund bis 2023 den entsprechenden Ausbau vornimmt. Auch im Bundesverkehrsplan 2030 steht die Maßnahme unter „vordringlichem Bedarf“.



Schleuse am Neckar

Die Bundesregierung plant, die Schleusenverlängerung auf dem Neckar bis 2030 realisieren zu lassen. „Wir erwarten, dass die Bundesregierung die Verlängerung der Schleusen auf dem Neckar bis 2030 realisieren wird.“

Die Bundesregierung plant, die Schleusenverlängerung auf dem Neckar bis 2030 realisieren zu lassen. „Wir erwarten, dass die Bundesregierung die Verlängerung der Schleusen auf dem Neckar bis 2030 realisieren wird.“

„Es geht um die Zukunft der Binnenschifffahrt“, sagt Link. „Wir hoffen, dass die Bundesregierung die Verlängerung der Schleusen auf dem Neckar bis 2030 realisieren wird.“

Die Bundesregierung plant, die Schleusenverlängerung auf dem Neckar bis 2030 realisieren zu lassen. „Wir erwarten, dass die Bundesregierung die Verlängerung der Schleusen auf dem Neckar bis 2030 realisieren wird.“

Die Bundesregierung plant, die Schleusenverlängerung auf dem Neckar bis 2030 realisieren zu lassen. „Wir erwarten, dass die Bundesregierung die Verlängerung der Schleusen auf dem Neckar bis 2030 realisieren wird.“

Verkehrsminister Hermann befürchtet Aus für Schleusenausbau auf Neckar

Das baden-württembergische Verkehrsministerium hat dem Bund vorgeworfen, sich beim Ausbau der Neckarschleusen aus der Verantwortung zu ziehen. Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) sagte im Gespräch mit dem SWR: Eine einseitige Aufkündigung einer solchen Vereinbarung gehe nicht. Das Projekt sei sowohl aus wirtschaftlichen Gründen wichtig, als auch aus Gründen des Klimaschutzes.

Wissing: Planerische Zeiträume werden überschritten

Hermann bezog sich dabei auf ein Schreiben von Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) bezüglich des Ausbaus der 27 Neckarschleusen für Schiffe mit einer Länge von bis zu 135 Metern.

Darin erklärte Wissing, „die planerischen Zeiträume, die für eine Realisierung der Schleusenverlängerung in Ansatz gebracht werden müssen“, würden die zuletzt

Wissing: Planerische Zeiträume werden überschritten

Hermann bezog sich dabei auf ein Schreiben von Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) bezüglich des Ausbaus der 27 Neckarschleusen für Schiffe mit einer Länge von bis zu 135 Metern.

Darin erklärte Wissing, „die planerischen Zeiträume, die für eine Realisierung der Schleusenverlängerung in Ansatz gebracht werden müssen“, würden die zuletzt

Wissing: Planerische Zeiträume werden überschritten

Hermann bezog sich dabei auf ein Schreiben von Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) bezüglich des Ausbaus der 27 Neckarschleusen für Schiffe mit einer Länge von bis zu 135 Metern.

Darin erklärte Wissing, „die planerischen Zeiträume, die für eine Realisierung der Schleusenverlängerung in Ansatz gebracht werden müssen“, würden die zuletzt

Wissing: Planerische Zeiträume werden überschritten

Hermann bezog sich dabei auf ein Schreiben von Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) bezüglich des Ausbaus der 27 Neckarschleusen für Schiffe mit einer Länge von bis zu 135 Metern.

Darin erklärte Wissing, „die planerischen Zeiträume, die für eine Realisierung der Schleusenverlängerung in Ansatz gebracht werden müssen“, würden die zuletzt

Wissing: Planerische Zeiträume werden überschritten

Hermann bezog sich dabei auf ein Schreiben von Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) bezüglich des Ausbaus der 27 Neckarschleusen für Schiffe mit einer Länge von bis zu 135 Metern.

Darin erklärte Wissing, „die planerischen Zeiträume, die für eine Realisierung der Schleusenverlängerung in Ansatz gebracht werden müssen“, würden die zuletzt

Lagebericht

1. Grundlagen des Unternehmens

Gegenstand des Unternehmens ist der Betrieb von Hafen- und Bahnanlagen, die Verwaltung von Grundstücken und Gebäuden sowie die Erfüllung aller damit zusammenhängenden Aufgaben. Der Hafen Stuttgart wird nach dem sogenannten Heilbronner Modell betrieben. Das bedeutet, dass Hafengrundstücke, Hafenbecken, Hafenbahnanlagen unter anderem im Eigentum der 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.

Güterverkehr ist eine wichtige Voraussetzung für die Wirtschaft. Mit der fortschreitenden Globalisierung verlängern sich die Transportwege und das Verkehrsaufkommen steigt. Durch den Klimawandel gewinnen im kontinentalen Verkehr der Umweltverbund Binnenschiff und Schiene zunehmend an Bedeutung. Der sogenannte kombinierte Verkehr mit standardisierten Ladeeinheiten in Form von Containern oder Wechselbehälter hat erhebliches Potenzial. Insbesondere der Container bietet nicht nur eine leicht umzuschlagende Ladeeinheit, sondern ist auch ein preiswertes Lagermedium, welches zur Erhöhung der Lieferkettensicherheit beitragen kann.

Die langfristige Zunahme des Güterverkehrs macht es erforderlich, alle vorhandenen Ressourcen optimal zu nutzen. Da der Güterverkehr auf der Straße nicht mehr wesentlich ausgeweitet werden kann, verfolgt der Hafen Stuttgart als trimodale Logistikkreuzung als wesentliches Ziel eine Verlagerung von der Straße auf die Wasserstraßen und das Schienennetz zu erreichen und dadurch eine nachhaltige Förderung des Umwelt- und Klimaschutzes zu bewirken.



2. Wirtschaftsbericht

Gesamtwirtschaftliche branchenbezogene Rahmenbedingungen

Das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) war nach ersten Berechnungen des Statistischen Bundesamtes im Jahr 2022 um 1,9 % höher als im Vorjahr. Die gesamtwirtschaftliche Lage in Deutschland war im Jahr 2022 geprägt von den Folgen des russischen Angriffskrieges in der Ukraine und den daraus resultierenden extremen Energiepreiserhöhungen. Hinzu kamen Material- und Lieferengpässe, steigende Lebensmittelpreise sowie der Fachkräftemangel und die Folgen der Corona-Pandemie. Trotz dieser schwierigen Bedingungen konnte sich die deutsche Wirtschaft aber insgesamt gut behaupten. Im Vergleich zum Jahr 2019, dem Jahr vor der weltweiten Corona-Pandemie, war das BIP 2022 um 0,7 % höher.

Hafenwirtschaft

Der Schiffsgüterumschlag litt 2022 aufgrund des Jahrhundertsommers und den dadurch langfristigen Trockenperioden unter dem langanhaltenden Niedrigwasser des Rheins und den dadurch verringerten Schiffsabladetiefen. Wegen des niedrigen Wasserstandes konnten die Binnenschiffe nicht voll beladen werden, weil sie sonst auf Grund gelaufen wären.

Auch der Krieg in der Ukraine hatte Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt. Eine große Anzahl von Schiffen sind über die Donau in Richtung Ukraine gefahren, um dort Weizen zu transportieren. Diese fehlten dann wiederum im Rheinstromgebiet, zu welchem auch der Neckar gehört. Zusätzlich wurde die Lage dadurch verschärft, dass wegen der Energiekrise als Folge des Krieges in der Ukraine wieder verstärkt auf Kohlekraftwerke gesetzt wurde.

Für die Stromproduktion brauchten die Kohlekraftwerke enorme Mengen Kohle, für die viel Transportkapazität von den Kraftwerkbetreibern eingekauft wurde.

Der Mangel an Frachtkapazität auf dem Rhein traf auch die Wirtschaft. Viele notwendige Güter können nicht im geplanten Umfang abtransportiert oder angeliefert werden. Gleichzeitig war es schwierig, Transporte kurzfristig auf Lkw oder auf die Bahn zu verschieben.

Im Jahr 2022 betrug der Gesamtumschlag im Hafen Stuttgart 3.733.904 t, das sind 259.353 t (+7,5 %) mehr als im gleichen Vorjahreszeitraum. Dem Anstieg des Bahnumschlags von 377.216 t (+14,3 %) stand eine Minderung von 117.863 t (-14,0 %) des Schiffgüterumschlags gegenüber.

Die Verkehrszahlen im Hafen Stuttgart sind aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich.



VERKEHRZAHLEN

Schiffsgüterumschlag		
Kalenderjahr	2022	2021
Gütergruppe	t	t
Erzeugnisse der Land- u. Forstwirtschaft, Rohstoffe	173.921	174.366
Konsumgüter zum kurzfristigen Verbrauch, Holzwaren	79.111	74.770
Mineralische, chemische u. Mineralölerzeugnisse	187.326	225.570
Metalle u. Metallerzeugnisse	55.512	65.186
Maschinen u. Ausrüstungen, langlebige Konsumgüter	43.822	63.376
Sekundärrohstoffe, Abfälle	178.232	231.842
Sonstige Produkte	4.932	5.609
Zusammen	722.856	840.719
Veränderung zum Vorjahr		-14,0 %

Verkehrsaufkommen Hafenbahn		
Kalenderjahr	2022	2021
Gütergruppe	t	t
Erzeugnisse der Land- u. Forstwirtschaft, Rohstoffe	493.803	479.348
Mineralische, chemische u. Mineralölerzeugnisse	763.746	677.592
Sekundärrohstoffe, Abfälle	209.147	160.613
Sonstige Produkte	1.544.352	1.316.279
Zusammen	3.011.048	2.633.832
Veränderung zum Vorjahr		14,3 %

Gesamtumschlag		
Kalenderjahr	2022	2021
Gütergruppe	t	t
Schiffsgüterumschlag	722.856	840.719
Verkehrsaufkommen Hafenbahn	3.011.048	2.633.832
Zusammen	3.733.904	3.474.551
Veränderung zum Vorjahr		7,5 %

Deutschland will 2045 klimaneutral werden. Bis 2030 soll der Treibhausgasausstoß um mindestens 65 % sinken. Um dies zu erreichen, muss sich das Tempo der Emissionsminderungen gegenüber dem Status quo deutlich beschleunigen, bis 2030 sogar nahezu verdreifachen.

Bis 2030 werden Bund und Deutsche Bahn 86 Milliarden Euro in die Modernisierung des Schienennetzes investieren. Die rechtlichen Rahmenbedingungen wurden geschaffen, um Planungs- und Genehmigungsverfahren für den Schienenausbau zu beschleunigen. Die Stärkung der Schieneninfrastruktur ist Voraussetzung, um zentrale Knoten und Verbindungen auszubauen. Dadurch kann deutlich mehr Güterverkehr auf die Schiene verlagert werden und die Kapazität des Schienenverkehrs erweitert werden.

Die Wettbewerbsfähigkeit des Standorts Deutschland und die Umweltbilanz des Verkehrs werden maßgeblich durch eine Vernetzung aller Verkehrsträger beeinflusst. Für intermodale Schnittstellen bieten sich vorzugsweise Hafendstandorte an, da nur hier ein trimodaler Umschlag möglich ist.

Logistikflächen

Die Nachfrage nach Logistikflächen ist ungebrochen hoch. Seien es Pufferlager oder neue Produktionsstandorte, die Logistikbranche ist getrieben von der momentanen globalen Lage. Zudem haben E-Commerce und E-Mobilität einen enormen Flächenbedarf. Die Nachfrage nach Logistikimmobilien wird weiterhin hoch bleiben und auf ein begrenztes Angebot vor allem in den Ballungsgebieten treffen. Somit ist davon auszugehen, dass sich die Werthaltigkeit von Logistikflächen steigern wird.

Die Nachfrage nach Grundstücken und Logistikflächen war 2022 im Hafen Stuttgart unverändert hoch, sodass alle zur Verfügung stehenden Flächen vermietet oder in Erbpacht vergeben waren.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Die Umsatzerlöse belaufen sich im Geschäftsjahr 2022 auf rd. 11,8 Mio. EUR. Verglichen mit den Umsatzerlösen aus dem Vorjahr mit 11,1 Mio. EUR bedeutet dies eine Erhöhung der Umsatzerlöse um rd. 0,7 Mio. EUR. Die Umsatzerlöse der Hafen Stuttgart GmbH resultieren hauptsächlich aus den Erlösen aus Miet- und Erbpachtverträgen. Der russische Angriffskrieg hatte indirekte Auswirkungen auf die Umsatzerlöse der Hafen Stuttgart GmbH. Wegen des Ukraine-Krieges und den daraus resultierenden gestiegenen Energiekosten und in Folge dessen erhöhter Inflationsrate wurde im Geschäftsjahr ein erhöhter Umsatzerlös aufgrund von Indexierungen von Mieteinnahmen erzielt.

Die sonstigen betrieblichen Erträge mit rd. 0,2 Mio. EUR unterschreiten den Vorjahreswert um rd. 3,6 Mio. EUR. Dies resultiert aus der letztjährigen Nachaktivierung der Gleisanlagen für die Jahre 2013 bis 2020 aufgrund der Betriebsprüfung der Jahre 2013 bis 2017.

Insgesamt betragen die Erträge rd. 12,0 Mio. EUR und unterschreiten damit die Erträge des Vorjahres um rd. 2,9 Mio. EUR.

Auf der Aufwandsseite beläuft sich der Materialaufwand auf 1,4 Mio. EUR. Er verringerte sich gegenüber dem Vorjahr um 40 Tsd. EUR.

Der Personalaufwand beträgt rd. 1,3 Mio. EUR und fällt damit gegenüber dem Vorjahr um rd. 0,1 Mio. EUR höher aus. Grund hierfür sind insbesondere Neueinstellungen aufgrund altersbedingten Personalwechsels.

Die Abschreibungen in Höhe von 0,5 Mio. EUR unterschreiten das Vorjahr um rd. 0,8 Mio. EUR. Dies resultiert hauptsächlich aus der erhöhten Abschreibung von Gleisanlagen im Vorjahr aufgrund der Betriebsprüfung der Jahre 2013 bis 2017.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betragen 603 Tsd. EUR und sind gegenüber dem Vorjahr geringfügig um 70 Tsd. EUR gesunken.



Die Zinsen und ähnlichen Aufwendungen in Höhe von 78 Tsd. EUR unterschreiten das Vorjahr um rd. 115 Tsd. EUR.

Die gesamten Aufwendungen betragen im Geschäftsjahr 3,9 Mio. EUR und fallen damit gegenüber dem Vorjahr um rd. 1,0 Mio. EUR geringer aus.

Insgesamt betragen die Erträge rd. 12,1 Mio. EUR und die Aufwendungen rd. 3,9 Mio. EUR, was einen Jahresüberschuss von rd. 8,2 Mio. EUR ergibt. Dies ist eine Verringerung gegenüber dem Jahr 2021 um 1,9 Mio. EUR.

Der Überschuss ist aufgrund des bestehenden Gewinnabführungsvertrags in voller Höhe an die Stuttgarter Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH abzuführen.

In der letzten Hochrechnung für das Jahr 2022 war eine Gewinnabführung in Höhe von 8,0 Mio. EUR prognostiziert. Dieser Planansatz wird damit geringfügig um 0,2 Mio. EUR überschritten.

Für Gleisbaumaßnahmen wurden in den letzten Jahren Fördermittel nach dem Schienengüterfernverkehrsnetzförderungsgesetz (SGFFG) als Zuschüsse vom Bund gewährt und abgerufen. Die EU-Kommission hat die Zuschüsse nach SGFFG für Serviceeinrichtungen im vergangenen Jahr noch als Beihilfe eingestuft. Das SGFFG wurde inzwischen angepasst, so dass in diesem Geschäftsjahr wieder eine Förderung als Zuschuss möglich war. Aufgrund der Betriebsprüfung der Jahre 2013 bis 2017 werden die Gleisanlagen im Geschäftsjahr nicht mehr als Aufwand gebucht, sondern als Betriebsvermögen aktiviert.

Die Finanzlage der Hafen Stuttgart GmbH ist gesichert. Rund 90 % der Umsätze stammen aus Erlösen von langfristigen Miet- und Erbpachtverträgen mit Laufzeiten bis zu 30 Jahren. Die Hafen Stuttgart GmbH ist finanziell so ausgestattet, dass sie jederzeit in der Lage ist, ihre Zahlungsverpflichtungen fristgerecht zu erfüllen. Zum Jahresende wird eine Liquidität in Höhe von rd. 10 Mio. EUR verzeichnet, davon sind rd. 8,2 Mio. EUR für die Gewinnabführung an die Stuttgarter Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH abzuführen.

Die Vermögenslage der Hafen Stuttgart GmbH ist geordnet. Die Bilanzsumme beträgt im Berichtsjahr rd. 41.994 Tsd. EUR. Das Eigenkapital bleibt unverändert bei 24.437 Tsd. EUR.



3. Prognose-, Chancen- und Risikobericht

Das Risiko- und Chancenmanagement der Hafen Stuttgart GmbH wird von der Unternehmensführung wahrgenommen. Die Risikoberichte werden bei Vorlage des Wirtschaftsplans jeweils im Herbst und des Jahresabschlusses im Frühjahr vorgelegt. Unabhängig von der periodischen Berichterstattung wird der Aufsichtsrat unverzüglich darüber informiert, wenn bei laufender Risikoüberwachung Risiken erkannt werden, die von erheblicher Bedeutung sind.

Die Risiken werden im Risikobericht in die Risikoklassen 1 bis 3 (Klasse 1: wesentliche Risiken, Klasse 2: zu beobachtende Risiken und Klasse 3: geringfügige Risiken) unterteilt. Die Risikoklassen resultieren aus der Kombination von Eintrittswahrscheinlichkeit und Schadenshöhe.

Insgesamt wurden 17 Risiken identifiziert, wobei keine Risiken der Klasse 1 (wesentliche Risiken) bekannt sind. Es wurden 9 Risiken der Klasse 2 (zu beobachtende Risiken) und 8 Risiken der Klasse 3 (geringfügige Risiken) erkannt.

Ein Risiko der Klasse 2 ist die Netzwerksicherheit und -verfügbarkeit. Nach Einschätzung des Bundesamts für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) ist durch den Krieg in der Ukraine die Gefährdungslage im Cyber-Raum so hoch wie nie. Der Hafen Stuttgart hat daher seine IT-Sicherheitsmaßnahmen überprüft und den aktuellen Notwendigkeiten angepasst. Zusätzlich wurden regelmäßige Back-Ups und ein Stress- und Penetrationstest durchgeführt. Ein modifizierter IT-Notfallplan wird zeitnah erstellt.

Zu einem identifizierten Risiko der Klasse 2 gehört insbesondere die Entwicklung der Neckarschifffahrt: Innerhalb des Bundesverkehrswegeplans 2030 ist die Verlängerung sämtlicher Schleusen für das 135-m-Schiff am Neckar von Mannheim bis Plochingen in den „vordringlichen Bedarf“ aufgenommen worden. Durch den Ausbau sollen 135 Meter lange und deutlich effizientere Großmotorgüterschiffe den Neckar passieren können. Der Schleusenausbau ist damit ein wichtiger Baustein für die Verkehrswende zum Erreichen der Klimaschutzziele des Bundes.

Ein ebenso erkanntes Risiko der Klasse 2 sind die im Stuttgarter Hafengebiet vorhandenen Bodenverunreinigungen. Insbesondere im Falle eines großflächigen Mieterwechsels und den damit verbundenen baulichen Änderungen könnte der Hafen Stuttgart verpflichtet werden, die im Hafengebiet vorhandenen Bodenverunreinigungen kostenaufwendig zu beseitigen.

Ein ebenso großes Risiko für das weltweite Wirtschaftswachstum bleibt auch in naher Zukunft der russische Angriffskrieg auf die Ukraine. Im Hafen Stuttgart besteht weiterhin eine große Nachfrage an zusätzlichen Logistikflächen. Der Bedarf an regionalen Logistikflächen wird sich in Zukunft weiter erhöhen und zu einer gesteigerten Nachfrage an Logistikflächen führen. Dem gegenüber stehen jedoch die Baustoffknappheit und eine steigende Unsicherheit in der Energieversorgung. Die schwer kalkulierbaren Baukosten und die globale Unsicherheit werden sich zukünftig auch auf den Logistikimmobilienmarkt widerspiegeln.

In Anbetracht der herausragenden Lage des Stuttgarter Hafens und der idealen Verknüpfung der Verkehrsträger Binnenschiff, Bahn und LKW ist es nachteilig, dass keine Flächenreserven bestehen. Für eine Flächenoptimierung und eine maximale Nutzbarkeit von vorhandenen Flächen werden bei der Hafen Stuttgart GmbH laufend neue Konzepte entwickelt und fortgeschrieben. Bei den bestehenden Miet- und Erbpachtverhältnissen sind keine wesentlichen Veränderungen festzustellen.

Für das Jahr 2023 wird für den Stuttgarter Hafen ein Güteraufkommen von 3,9 Mio. Tonnen erwartet.

Aufgrund des verhältnismäßig geringen Anteils von rd. 10 % an den Umsatzerlösen aus dem Güterumschlag wird das wirtschaftliche Ergebnis der Gesellschaft durch Mengenschwankungen nicht wesentlich verändert. Bei den Erlösen aus der Grundstücksverwaltung sind im Geschäftsjahr erhöhte Umsatzerlöse auch aufgrund von Indexierung der Miet- und Erbpachtverträge erzielt worden. Der Krieg in der Ukraine hatte im Geschäftsjahr indirekte Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der Hafen Stuttgart GmbH. Weitere Indexierungen aufgrund einer gestiegenen Inflationsrate werden in den nächsten Jahren nicht mehr erwartet.

Aus heutiger Sicht wird für das Jahr 2023 ein Jahresergebnis von rd. 8,0 Mio. EUR erwartet.

4. Nachhaltigkeits- und Innovationsbericht

Der Hafen Stuttgart wird im Hafenverwaltungsgebäude den Stromanschluss erneuern. In diesem Zug sollen zwei von drei Stellplätzen mit Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge (Wallboxen) ausgebaut werden. Darüber hinaus soll die Elektrifizierung des gesamten Kfz-Fuhrparks im kommenden Jahr abgeschlossen sein.

Die Ölheizung im Hafenverwaltungsgebäude soll in den nächsten Jahren gegen eine umweltfreundliche Heizung ausgetauscht werden.

Um den Mitarbeitern eine gute Work-Life-Balance zu ermöglichen, soll im kommenden Jahr eine öffentliche DHL-Packstation vor dem Hafenzollamtsgebäude errichtet werden. Somit können die Mitarbeiter ihre Pakete im Anschluss ihrer Arbeitszeit problemlos in Empfang nehmen.





Der Hafen Stuttgart steht im kontinuierlichen Austausch mit den Stadtwerken Stuttgart um den Ausbau von Photovoltaikanlagen und um die Speicherkapazität für Strom innerhalb des Hafengeländes voranzutreiben. Auch auf dem Hafenverwaltungsgebäude ist bereits eine Photovoltaikanlage vorhanden.

Des Weiteren wird in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken Stuttgart geprüft, ob innerhalb des Hafengeländes der Bau einer Pyrolyseanlage möglich ist. Die Pyrolyse ermöglicht eine umweltschonende Aufbereitung sämtlicher brennbarer Materialien. Das Ergebnis sind sortenreine Restabfälle, die problemlos weiterbehandelt werden können, sowie Strom und Wärmeenergie. Moderne Pyrolyseanlagen erfüllen die Anforderungen an eine umweltfreundliche und wirtschaftliche Alternative zur Müllverbrennung.

Auch wird in Kooperation mit den Stadtwerken Stuttgart die Möglichkeit zur Errichtung einer Anlage zur Produktion von grünem Wasserstoff auf dem Hafengelände überprüft. Da die Erdgaspreise massiv gestiegen sind, wird in Zukunft auch der grüne Wasserstoff konkurrenzfähiger.

Auch werden ökologische Aspekte durch den Hafen Stuttgart kommuniziert, indem hinsichtlich der bevorzugten Nutzung von Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Binnenschiffen kontinuierlich beraten wird.

Im Zuge der Verbindung des Radschnellweges Stuttgart–Esslingen wurde eine Machbarkeitsstudie hinsichtlich der Anschlussmöglichkeiten an den „Schienenanschluss Süd“ in Auftrag gegeben.

Zur Förderung der Biodiversität hat der Hafen Stuttgart einen Bienenstock am Ufergelände angesiedelt. Der dadurch gewonnene Honig wird als Präsent verwendet.

Ein verstärktes soziales Engagement zeigt der Hafen Stuttgart auch durch die Beteiligung an der „Langen Nacht der Museen“, die mit großem Erfolg von den Anrainern, Kunden und Bürgern angenommen wird.

Der Hafen Stuttgart versteht sich als trimodaler Zugangspunkt zu den umweltfreundlichen Verkehrsträgern Eisenbahn und Binnenschiff. Daher wird sich der Hafen gemeinsam mit den im Hafen ansässigen Firmen im Rahmen des Tag der Schiene im September 2023 präsentieren.

5. Erklärung zur Unternehmensführung

Bei der Hafen Stuttgart GmbH beträgt im Geschäftsjahr 2022 die Zahl der Beschäftigten im Jahresdurchschnitt insgesamt siebzehn, davon zehn Frauen. Zwei Mitarbeiterinnen befanden sich in Altersteilzeit in der Freistellungsphase. Der Anteil von Frauen in Führungspositionen beträgt im Jahresdurchschnitt ein Drittel.

Stuttgart, den 1. März 2023

Carsten Strähle
Geschäftsführer

Anhang

1. Allgemeine Angaben zu Inhalt und Gliederung des Jahresabschlusses

Die Hafen Stuttgart GmbH mit Sitz in Stuttgart ist unter der Nummer HRB 10814 im Handelsregister des Amtsgerichts Stuttgart eingetragen.

Die Gesellschaft weist zum Abschlussstichtag die Größenmerkmale einer kleinen GmbH im Sinne des § 267 I HGB auf.

Der Jahresabschluss ist unter Beibehaltung der für große Kapitalgesellschaften geltenden Vorschriften des Handelsgesetzbuches aufgestellt (§§ 242 ff., 265 I, 266 ff. HGB). Ergänzend wurden die Regelungen des GmbH-Gesetzes beachtet.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Gesamtkostenverfahren (§ 275 II HGB) gegliedert.

2. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierung des Anlagevermögens erfolgt zu Anschaffungskosten unter Berücksichtigung nutzungsbedingter planmäßiger Abschreibungen. Grundlage der planmäßigen Abschreibung ist die voraussichtliche Nutzungsdauer (§§ 253 I 1, III i.V.m. § 255 I HGB).

Die immateriellen Vermögensgegenstände wurden zu Anschaffungskosten, vermindert um lineare Abschreibungen (bei einer betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer von drei bis zu fünf Jahren), bewertet.

Die Sachanlagen wurden zu Anschaffungskosten, vermindert um lineare Abschreibungen (Nutzungsdauern zwischen 6 und 99 Jahren) angesetzt.

Geringwertige Wirtschaftsgüter mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten zwischen EUR 250,01 bis EUR 800 wurden gemäß § 6 II Satz 1 EStG im Erwerbsjahr voll abgeschrieben. Hilfs- und Betriebsstoffe wurden zu Anschaffungskosten angesetzt, unter Beachtung des strengen Niederstwertprinzips.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände werden zu Nominalwerten angesetzt. Einzelwertberichtigungen wurden nicht vorgenommen. Dem allgemeinen Kreditrisiko bei den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wurde durch eine ausreichend bemessene Pauschalwertberichtigung Rechnung getragen.

Flüssige Mittel wurden zu Nominalwerten angesetzt (§ 253 I HGB).

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags angesetzt (§ 253 I 2, 2. HS HGB) und pauschal mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz abgezinst, der sich bei einer angenommenen Restlaufzeit von 15 Jahren ergibt (§ 253 II 2 HGB). Zur Berechnung der Pensionsrückstellung wurde in 2022 eine Rentendynamik von 2,0 % berücksichtigt (VJ 2,0 %).

Sonstige Rückstellungen werden in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags angesetzt (§ 253 I 2, 2. HS HGB). Bei Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr wird eine Abzinsung auf den Bilanzstichtag vorgenommen. Die Berechnungsart der Urlaubs- und Überstundenrückstellungen wurde im Vergleich zu den Vorjahren geändert. Dadurch ergibt sich eine positive Auswirkung auf das Ergebnis von ca. TEUR 1, die Rückstellungen fallen im Vergleich zur vorigen Berechnungsmethode niedriger aus.

Die Verbindlichkeiten wurden mit ihren Erfüllungsbeträgen angesetzt (§ 253 I 2 HGB).

Anlagevermögen

Immaterielle
Vermögensgegenstände

Sachanlagen

Geringwertige
Wirtschaftsgüter
Hilfs- und Betriebsstoffe

Forderungen und sonstige
Vermögensgegenstände

Flüssige Mittel
Rückstellungen für Pensionen
und ähnliche Verpflichtungen

Sonstige Rückstellungen

Verbindlichkeiten

3. Erläuterungen zur Bilanz

Anlagevermögen	Die Entwicklung und Gliederung der einzelnen Posten des Anlagevermögens ist aus dem Anlagenspiegel (siehe Anlage zu diesem Anhang) ersichtlich; ebenso wie die Abschreibungen des Geschäftsjahres.
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	Alle Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände haben eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr. Es bestehen Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen in Höhe von TEUR 7 gegenüber der Stadtwerke Stuttgart GmbH und der Stuttgart Netze GmbH.
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden nach anerkannten versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Anwendung der Projected-Unit-Credit-Methode ermittelt. Als biometrische Rechnungsgrundlagen wurden die Richttafeln 2018 G von Dr. Klaus Heubeck zugrunde gelegt. Für die Abzinsung der unmittelbaren und mittelbaren Pensionsverpflichtungen wurde gem. § 253 Abs. 2 Satz 1 HGB ein durchschnittlicher Marktzinssatz von 1,78 % aus den vergangenen 10 Jahren angesetzt. Der Unterschiedsbetrag nach § 253 Abs. 6 HGB (Ansatz der Rückstellungen mit einem durchschnittlichen Marktzinssatz aus den vergangenen sieben Jahren) beträgt TEUR 17, Gehaltsanpassungen sind mit 4,00 % bzw. mit den geplanten Erhöhungen lt. Versorgungsvertrag berücksichtigt; Rentenanpassungen sind mit 2,00 % p.a. eingerechnet.
Sonstige Rückstellungen	Die sonstigen Rückstellungen beinhalten im Wesentlichen künftig zu erwartende Sanierungsverpflichtungen für Hafengrundstücke mit verunreinigtem Untergrund (TEUR 4.840, VJ TEUR 4.184) und eine Rückstellung für das Risiko einer Zuschusskürzung bei den durch Bund geförderten Investitionen in die Schienenwege (TEUR 446, VJ TEUR 446).
Rückstellung für Altersteilzeitverpflichtungen	Die Rückstellung für Altersteilzeitverpflichtungen wird unter Berücksichtigung der Richttafeln 2018 G von Dr. Klaus Heubeck als biometrische Rechnungsgrunddaten ermittelt. Für die Ermittlung des Zinsaufwands wurde der Rechnungszins bei einer Restlaufzeit von einem Jahr zugrunde gelegt. Dieser beträgt 0,43 % p.a. Gehaltsanpassungen wurden zum 1.4.2023 mit 4,0 % berücksichtigt, und ab 1.1.2024 mit 2,0 % p.a. Für die Insolvenzversicherung des Anspruches aus der Altersteilzeitverpflichtung wurde ein Verpfändungskonto angelegt. Der beizulegende Zeitwert dieses Kontos beträgt TEUR 50 (VJ TEUR 155). Die Rückstellung der Altersteilzeitverpflichtung zum 31.12.2022 beträgt TEUR 27 (VJ TEUR 119). Beide Sachverhalte werden miteinander verrechnet und mit dem Wert von TEUR 23 (VJ TEUR 36) als aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung saldiert ausgewiesen.

VERBINDLICHKEITEN

	Gesamt EUR	davon Restlaufzeiten			davon gesichert EUR
		unter 1 Jahr EUR	über 1 Jahr EUR	über 5 Jahre EUR	
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	253.305,56	125.000,00	128.305,56	0,00	253.305,56
<i>Vorjahr</i>	<i>454.813,96</i>	<i>201.508,40</i>	<i>253.305,56</i>	<i>0,00</i>	<i>454.813,96</i>
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	87.897,17	87.897,17	0,00	0,00	0,00
<i>Vorjahr</i>	<i>51.241,69</i>	<i>51.241,69</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	90.225,23	90.225,23	0,00	0,00	0,00
<i>Vorjahr</i>	<i>32.537,43</i>	<i>32.537,43</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>
4. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschafter	8.352.564,00	8.352.564,00	0,00	0,00	0,00
<i>Vorjahr</i>	<i>10.121.104,26</i>	<i>10.121.104,26</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>
5. Sonstige Verbindlichkeiten	257.615,51	178.502,52	79.112,99	0,00	158.225,98
<i>Vorjahr</i>	<i>261.892,15</i>	<i>103.666,17</i>	<i>158.225,98</i>	<i>0,00</i>	<i>237.338,97</i>
	9.041.607,46	8.834.188,91	207.418,55	0,00	510.991,08
<i>Vorjahr</i>	<i>10.921.589,49</i>	<i>10.510.057,95</i>	<i>411.531,54</i>	<i>0,00</i>	<i>692.152,93</i>

Die Verbindlichkeiten gegenüber der Gesellschafterin Stuttgarter Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH enthalten die Gewinnabführung gemäß Gewinnabführungsvertrag sowie USt-Verbindlichkeiten.

Bei den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen handelt es sich um Verbindlichkeiten gegenüber der Stuttgarter Straßenbahnen AG.

Zum Abschlussstichtag bestanden weder Haftungsverhältnisse i.S.d. § 251 HGB noch sonstige finanzielle Verpflichtungen gem. § 285 Nr. 3a HGB.

Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen



4. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Die Umsatzerlöse verteilen sich nach Tätigkeitsbereichen wie folgt:

Hafenbetrieb	1.370.005,83 EUR
Mieten/Erbbauzinsen	10.169.768,51 EUR
Sonstige Mieten	237.050,06 EUR
Sonstige Umsatzerlöse	101.892,59 EUR
Gesamt	11.878.716,99 EUR



Aufwendungen für bezogene Leistungen

In den Aufwendungen für bezogene Leistungen ist Grundsteuer für vermietete oder verpachtete Grundstücke in Höhe von EUR 101.597 enthalten, welche zu 100,00 % an Kunden weiterberechnet wird.

Zinsen und ähnliche Aufwendungen

In den Zinsen und ähnlichen Aufwendungen sind EUR 73.363 aus der Abzinsung der Rückstellungen für Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen enthalten.

5. Nachtragsbericht

Zu den Auswirkungen des Ukraine-Kriegs verweisen wir auf die Abschnitte 2. und 3. im Lagebericht.

6. Sonstige Pflichtangaben

Im Geschäftsjahr wurden durchschnittlich 17 Arbeitnehmer beschäftigt; davon 15 Angestellte und 2 technische Mitarbeiter.

Während des abgelaufenen Geschäftsjahres wurden die Geschäfte des Unternehmens – unverändert – geführt durch Herrn Carsten Strähle.

Die Bezüge der Geschäftsführung betragen für 2022 insgesamt EUR 147.993,63. Darin enthalten sind eine erfolgsabhängige Vergütung von EUR 20.926,07 sowie Sachbezüge in Höhe von EUR 5.314,32.

Für das Geschäftsjahr 2022 wird vom Abschlussprüfer voraussichtlich ein Gesamthonorar in Höhe von TEUR 10 für die Erbringung von Abschlussprüfungsleistungen berechnet. Für Steuerberatungsleistungen inkl. der Beratung in der Sache Betriebsprüfung 2013 bis 2017 wurden TEUR 15 berechnet.

Mutterunternehmen im Sinne von § 285 Nr. 14 HGB ist die Stuttgarter Versorgungs- und Verkehrsgesellschaft mbH, Stuttgart, mit der ein Organvertrag mit Ergebnisabführungsvereinbarung besteht. Der Konzernabschluss, in den die Hafent Stuttgart GmbH mit einbezogen wird, wird im Unternehmensregister veröffentlicht.

7. Organe der Gesellschaft

Vorsitzender Thomas Fuhrmann, Bürgermeister
 Stv. Vorsitzende Petra Rühle, Historikerin (M.A.), Stadträtin
 Stefan Conzelmann, Rechtsanwalt, Stadtrat, ab 27.7.2022
 Deborah Köngeter, Ingenieurin Architektur und Stadtplanung, Stadträtin
 Dr. Christine Lehmann, Nachrichtenredakteurin, Autorin, Stadträtin
 Jasmin Meergans, Studentin, Stadträtin, bis 27.7.2022
 Dr. Markus Reiners, Politik- und Verwaltungswissenschaftler, Stadtrat
 Stefan Ubat, Diplom-Physiker, Stadtrat

Aufsichtsrat

Fritz Currel, Weinbaumeister, Stadtrat
 Vittorio Lazaridis, Ministerialdirigent, Abteilungsleiter Kultusministerium, Stadtrat
 Dirk Thürna, Bürgermeister
 Rose von Stein, Diplom-Haushaltsökonomin, Stadträtin

Ständige Gäste

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats im Jahr 2022 betragen EUR 16.744.

Carsten Strähle

Geschäftsführer

Stuttgart, 1. März 2023

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die Hafen Stuttgart GmbH, Stuttgart

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der Hafen Stuttgart GmbH, Stuttgart, – bestehend aus der Bilanz zum 31.12.2022 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 01.01.2022 bis zum 31.12.2022 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der Hafen Stuttgart GmbH, Stuttgart, für das Geschäftsjahr vom 1.1.2022 bis zum 31.12.2022 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31.12.2022 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1.1.2022 bis zum 31.12.2022 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist. Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwort-

lich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können. Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.

- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Den vorstehenden Bericht über die Prüfung des Jahresabschlusses der Hafent Stuttgart GmbH, Stuttgart, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2022 und den Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022 erstatten wir in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Grundsätzen ordnungsmäßiger Erstellung von Prüfungsberichten (IDW PS 450 n.F.).

Stuttgart, den 2. März 2023

BANSBACH GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

Jörg Schuster
Wirtschaftsprüfer

Amelie Barwasser
Wirtschaftsprüferin

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat wurde im Geschäftsjahr von der Geschäftsführung über die Geschäftslage laufend unterrichtet. Wichtige Geschäftsvorfälle hat die Geschäftsführung mit dem Aufsichtsrat beraten.

Der Jahresabschluss und der Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022 wurden durch die von der Gesellschafterversammlung am 28. Juli 2020 gewählte Bansbach GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Steuerberatungsgesellschaft geprüft. Diese hat den Bestätigungsvermerk ohne Einschränkungen erteilt.

Der Prüfungsbericht hat dem Aufsichtsrat vorgelegen. Der Aufsichtsrat billigt den Jahresabschluss und den Lagebericht. In Übereinstimmung mit der Geschäftsführung empfiehlt der Aufsichtsrat der Gesellschafterversammlung die Feststellung des Jahresabschlusses 2022 samt Lagebericht.

Der Aufsichtsrat dankt der Geschäftsführung und den Betriebsangehörigen für die erfolgreiche Tätigkeit.

Stuttgart, den 2. Mai 2023

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats

Thomas Fuhrmann
Bürgermeister

**BILANZ DER HAFEN STUTT GART GMBH
ZUM 31. DEZEMBER 2022**

Aktivseite	EUR	31.12.2022 EUR	31.12.2021 TEUR
A. Anlagevermögen			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
Software		18.283,00	24
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	27.078.723,17		27.288
2. Technische Anlagen und Maschinen	3.381.243,00		3.782
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	124.692,00		163
		<u>30.584.658,17</u>	<u>31.233</u>
		<u>30.602.941,17</u>	<u>31.257</u>
B. Umlaufvermögen			
I. Vorräte			
Hilfs- und Betriebsstoffe		10.648,07	7
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.166.434,14		862
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	6.645,94		0
3. Sonstige Vermögensgegenstände	10.965,51		34
		<u>1.184.045,59</u>	<u>896</u>
III. Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten		<u>10.170.708,05</u>	<u>11.063</u>
		<u>11.365.401,71</u>	<u>11.966</u>
C. Rechnungsabgrenzungsposten			
		3.364,02	10
D. Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung		<u>22.754,12</u>	<u>36</u>
		<u>41.994.461,02</u>	<u>43.269</u>

Passivseite	EUR	31.12.2022 EUR	31.12.2021 TEUR
A. Eigenkapital			
I. Gezeichnetes Kapital	5.200.000,00		5.200
II. Kapitalrücklage	14.220.781,60		14.221
III. Gewinnrücklagen	<u>5.016.460,50</u>		<u>5.016</u>
		<u>24.437.242,10</u>	<u>24.437</u>
B. Rückstellungen			
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	2.439.733,00		2.372
2. Sonstige Rückstellungen	<u>5.779.980,21</u>		<u>5.126</u>
		<u>8.219.713,21</u>	<u>7.498</u>
C. Verbindlichkeiten			
1. Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	253.305,56		455
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	87.897,17		51
3. Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	90.225,23		33
4. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	8.352.564,00		10.121
5. Sonstige Verbindlichkeiten	<u>257.615,51</u>		<u>262</u>
		<u>9.041.607,47</u>	<u>10.922</u>
D. Rechnungsabgrenzungsposten			
		295.898,24	412
		<u>41.994.461,02</u>	<u>43.269</u>



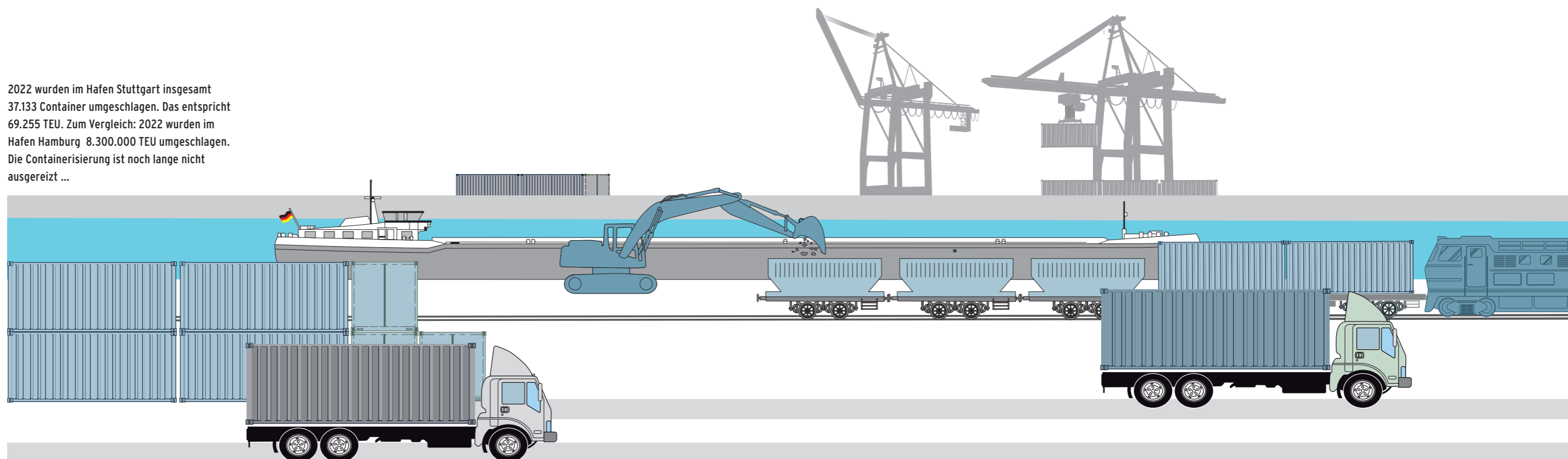
**GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER HAFEN STUTTART GMBH
FÜR DIE ZEIT VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2022**

	2022 EUR	2021 TEUR
Gewinn- und Verlustrechnung		
1. Umsatzerlöse	11.878.716,99	11.093
2. Sonstige betriebliche Erträge	220.585,54	3.860
	<u>12.099.302,53</u>	<u>14.953</u>
3. Materialaufwand		
a) Aufwand für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Ware	12.729,62	0
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.355.113,31	1.407
	<u>1.367.842,93</u>	<u>1.407</u>
4. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	994.966,31	916
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung - davon für Altersversorgung 145.098,91 EUR (178 TEUR)	335.575,52	347
	<u>1.330.541,83</u>	<u>1.263</u>
5. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlage- vermögens und Sachanlagen	519.268,56	1.319
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen	602.910,77	674
	<u>3.820.564,09</u>	<u>4.663</u>
7. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	18.431,40	4
8. Zinsen und ähnliche Aufwendungen - davon an verbundene Unternehmen 0 EUR (0 EUR)	78.141,46	193
	<u>-59.710,06</u>	<u>-189</u>
9. Ergebnis vor Steuern	8.219.028,38	10.101,00
10. Steuern vom Einkommen und Ertrag	0,00	0
11. Ergebnis nach Steuern	8.219.028,38	10.101
12. Sonstige Steuern	7.127,72	8
13. Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrages abgeführte Gewinne	8.211.900,66	10.093
14. Jahresüberschuss	<u>0,00</u>	<u>0</u>

**ANLAGE ZUM ANHANG
ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS IM GESCHÄFTSJAHR 2022**

	Anschaffungskosten				Stand 31.12.2022 EUR	Kumulierte Abschreibungen			Buchwerte		
	Stand 01.01.2022 EUR	Zugänge EUR	Umbuchungen EUR	Abgänge EUR		Stand 01.01.2022 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Stand 31.12.2022 EUR	Stand 31.12.2021 EUR	
I. Immaterielle Vermögensgegenstände											
Software	184.609,92	6.310,00	0,00	0,00	190.919,92	160.115,92	12.521,00	0,00	172.636,92	18.283,00	24.494,00
II. Sachanlagen											
Grundstücke und Bauten	44.919.408,37	0,00	0,00	935,65	44.918.472,72	17.631.753,84	208.931,36	935,65	17.839.749,55	27.078.723,17	27.287.654,53
Technische Anlagen und Maschinen	11.616.354,07	3.000,00	0,00	164.439,64	11.454.914,43	7.834.142,07	242.955,19	3.425,83	8.073.671,43	3.381.243,00	3.782.212,00
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	762.067,85	16.432,01	0,00	11.123,00	767.376,86	598.946,85	54.861,01	11.123,00	642.684,86	124.692,00	163.121,00
	57.297.830,29	19.432,01	0,00	176.498,29	57.140.764,01	26.064.842,76	506.747,56	15.484,48	26.556.105,84	30.584.658,17	31.232.987,53
Gesamt	57.482.440,21	25.742,01	0,00	176.498,29	57.331.683,93	26.224.958,68	519.268,56	15.484,48	26.728.742,76	30.602.941,17	31.257.481,53

2022 wurden im Hafen Stuttgart insgesamt 37.133 Container umgeschlagen. Das entspricht 69.255 TEU. Zum Vergleich: 2022 wurden im Hafen Hamburg 8.300.000 TEU umgeschlagen. Die Containerisierung ist noch lange nicht ausgereizt ...



HAFEN STUTTGART

Hafen Stuttgart GmbH
Am Westkai 9 A
70327 Stuttgart
www.hafenstuttgart.de