

Neue Kraft für Andernach

Der Hafen Andernach blickt auf herausfordernde Jahre zurück. Jan Deuster, Geschäftsführer der Stadtwerke Andernach, und Jens Lauermaun, Prokurist und Bereichsleiter Hafen, geben im Gespräch mit der SUT Einblicke in die aktuelle Entwicklung.



Die Umschläge im Hafen Andernach steigen, sodass dieser seit 2024 wieder eigenwirtschaftlich arbeitet.

2023 war im Containergeschäft ein Tiefpunkt“, erinnert sich Jan Deuster. Der drastische Rückgang beim Containerumschlag wirkte sich unmittelbar auf die Wirtschaftlichkeit aus: sinkende Erlöse bei nahezu gleichbleibenden Kosten. Doch die Wende kam schneller als erwartet. 2024 verzeichnet der Hafen rund 90.000 Containerhandlings – ein deutlicher Anstieg im Vergleich zum Vorjahr und ein Schritt zurück in Richtung Vorkrisenniveau. Besonders dynamisch entwickelte sich der Bereich Stückgut. Während die Branche insgesamt rückläufige Zahlen meldete, konnte Andernach zulegen.

Ein wesentlicher Treiber: der Weißblechhersteller Thyssenkrupp Rasselstein. „Eigentlich hatten wir mit einem Rückgang gerechnet – doch das Gegenteil trat ein“, so Deuster. Die produzierten Mengen sind beachtlich: Bis zu 1,4 Millionen Tonnen Weißblechrollen werden jährlich in Andernach hergestellt. Nennenswerte Anteile davon werden über den Hafen verschifft, teils sogar per Seeschiff nach Nordamerika. Diese Volumina sind nicht nur logistisch, sondern auch wirtschaftlich von Bedeutung. „Unsere Kostenstruktur ist wenig flexibel. In den Jahren 2022 und 2023 sind die Mengen eingebrochen, die Kosten aber auf relativ hohem Niveau geblieben – das führte zwangsläufig zu Verlusten. Jetzt steigen die Umschläge wieder, bei stabilen Kosten. Das wirkt sich sehr unmittelbar positiv auf unser Ergebnis aus.“ 2024 arbeitet der Hafen wieder eigenwirtschaftlich.

Neben Container- und Stückgut bleibt das Massengutgeschäft eine stabile Säule. Lava, Basalt, Streusalz – rund 1,5 Mil-

lionen Tonnen jährlich. „Wir bewegen uns hier am unteren Rand unserer Kapazitäten“, sagt Deuster. Der Trend gehe teilweise dahin, Massengüter regional weiterzuverarbeiten, statt sie unverarbeitet über große Strecken zu transportieren. Die Steigerung des regionalen Wertschöpfungspotenzials soll langfristig dem Standort entgegenkommen.

Personell haben die Stadtwerke eine strukturelle Veränderung der Organisation der Führungsebene vorgenommen: Zum 1. April 2025 wurde Jens Lauermaun offiziell zum Prokuristen bestellt. Er führt weiterhin den Hafenbereich, nun jedoch mit erweiterten Befugnissen zur rechtsverbindlichen Vertretung des Unternehmens.

Grüne Energie für Flotte und Flur

Parallel dazu nimmt der Hafen spürbar Fahrt in Richtung Nachhaltigkeit auf. Eine Schnellladestation für Lkw mit 300-kW-Leistung wurde in Betrieb genommen. Gleichzeitig kommt mit Unterstützung von Haeger & Schmidt sowie der Spedition Riser erstmals ein vollelektrischer Lkw im Vor- und Nachlauf zum Einsatz – weitere Fahrzeuge sollen folgen.

Auch in die Hafeninfrastruktur wurde gezielt investiert: Drei neue Landstromanschlüsse ermöglichen Schiffen das emissionsfreie Liegen. Drei neue Reachstacker mit HVT-Getriebe – einer Kombination aus hydrostatischem und hydraulischem System – senken den Dieselverbrauch um bis zu 20 Prozent. Als Treibstoff wird HVO eingesetzt, ein synthetischer Biokraftstoff aus hydriertem Pflanzenöl. „Wir haben den Betrieb der Maschinen genau beobachtet und man merkt keinen Unterschied in deren Leistungsfähigkeit – aber die CO₂-Bilanz verbessert sich erheblich“, betont Lauermaun.

Ein besonders sichtbares Zeichen für den Wandel ist der Neubau der Uferbefestigung des sogenannten „Stromhafens“. Die bisherige Spundwand stammte aus den 1960er-Jahren und war technisch am Ende der Lebenszeit. Da eine Reparatur wirtschaftlich nicht möglich war, fiel die Entscheidung für einen zukunftssicheren Neubau. Seit Mitte 2023 laufen die Bauarbeiten, die Investitionssumme liegt bei rund 18 Millionen Euro – gefördert vom Land Rheinland-Pfalz und aus EU-Mitteln. Im „Stromhafen“ wird nicht nur eine moderne Kaimauer mit stabiler Uferbefestigung geschaffen, sondern auch eine neue Versorgungsstruktur für Strom, Daten und Wasser. Künftig sollen alle Schiffe mit Landstrom versorgt werden können, perspektivisch auch solche mit alternativen Antriebstechnologien wie Wasserstoff oder Ammoniak. „Damit stellen wir die Weichen für einen emissionsarmen Hafenbetrieb“, sagt Deuster.

Andernach als Logistikdrehkreuz

Dass Andernach zunehmend zur logistischen Schaltzentrale wird, zeigt sich am neuen Containerdrehkreuz, das 2024 in

Jacqueline Engler



Jacqueline Engler



Jan Deuster (l.), Geschäftsführer der Stadtwerke Andernach, und Jens Lauermaun, Prokurist und Bereichsleiter Hafen, ziehen eine positive Bilanz für das vergangene Jahr.

Kooperation mit dem Logistikunternehmen Haeger & Schmidt Logistics in Betrieb ging. Die Idee: Container aus dem Oberrhein oder von Seehäfen werden in Andernach gebündelt, zwischengelagert oder direkt von Schiff zu Schiff umgeschlagen. „Im Grunde ist das wie ein Mitfahrerparkplatz – nur für Container“, scherzt Lauermaun. Für mittelständische Verladere bietet das Konzept eine flexible und kosteneffiziente Möglichkeit, in den intermodalen Verkehr einzusteigen. Der Standort wird so zum Knotenpunkt für Unternehmen, die ihre Transporte intelligenter und planbarer gestalten wollen.

Der Hafen ist längst mehr als ein Ort für Umschlag. Nachhaltige Logistik gewinnt rasant an Bedeutung – und genau hier spielt die Binnenschifffahrt ihre systemischen Vorteile aus: Sie verursacht deutlich weniger CO₂-Emissionen als der Straßen-güterverkehr, benötigt pro Tonne und Kilometer erheblich weniger Energie und entlastet zudem überlastete Fernstraßen. In Kombination mit der Bahn lassen sich intermodale Transportketten realisieren, die nicht nur ökologisch sinnvoll, sondern auch wettbewerbsfähig sind. Sie bieten Unternehmen eine Alternative, die sowohl Nachhaltigkeitszielen als auch Effizienzansprüchen gerecht wird. Durch die Bündelung von Verkehren entstehen darüber hinaus Skaleneffekte, die sich langfristig auch wirtschaftlich auszahlen. Doch dafür brauche es Mut zur Umstellung – und politischen Rückhalt.

Denn trotz der Fortschritte fehlt es häufig noch an klaren Leitlinien. „Wir brauchen nicht nur mehr Fördermittel, sondern auch klare Rahmenbedingungen“, fordert Deuster. Die Binnenschifffahrt müsse als nachhaltige Alternative stärker ins Bewusstsein rücken – sowohl bei politischen Entscheidern als auch in der Wirtschaft. Denn: Obwohl viele Vorteile auf der Hand liegen, werde der Lkw noch oft bevorzugt. „Die Straße ist voll, der Rhein ist frei – trotzdem wird der Lkw gewählt. Das ist paradox.“ Ein Container kann vier Wochen zuverlässig den Seeweg aus Asien zurücklegen – doch auf den letzten 500 Kilometern fällt oft die Entscheidung für den Lkw. „Weil man glaubt, das sei effizienter. Aber das ist häufig ein Irrtum.“

Und so zeigt sich 2024: Der Hafen Andernach steht wirtschaftlich stabiler da als in den Jahren zuvor. Der Umschwung im Containergeschäft, die Expansion im Stückgutbereich und die vielfältigen Investitionen in Technik und Nachhaltigkeit zeigen Wirkung. Doch spektakuläre Sprünge seien nicht das Ziel, meint Deuster. „Wir sind keine Eventbranche“, sagt er nüchtern. „Wir sind das Rückgrat der Logistik. Das muss leise, effizient und verlässlich funktionieren – nicht laut, aber beständig.“

Jacqueline Engler

Anzeige

HAFEN ANDERNACH
THINK TRIMODAL >>>

THINK TRIMODAL >>>

Ihr trimodaler Logistik-partner am Mittelrhein.

- Trimodaler Umschlag von Containern, Schütt- und Stückgut
- Regelmäßige Bahnverbindung in den Seehafen Antwerpen
- Lagerangebot für Ihre Güter und weitere Dienstleistungen