

Maritimes Bindeglied

Mit der Übernahme des Wallmann-Terminals hat Deufol alle Dienstleistungen an einem zentralen Ort gebündelt. Der auf Schwergut, Breakbulk und Projektladung spezialisierte Logistiker versteht sich auch als Spezialist für digitale Infrastruktur.

VON NICOLE DE JONG



Der Standort Hamburg könnte als Lückenschluss in der Logistikkette des global agierenden Dienstleisters Deufol bezeichnet werden. Erst recht, seit der auf Breakbulk, Schwergut, Projektladung, Industrieverpackungen und IT spezialisierte Dienstleister das Wallmann-Terminal im Hafen übernommen hat. Das Multipurpose-Seaport-Hub bildet das maritime Bindeglied für die 90 Standorte des Unternehmens in zwölf Ländern. Es verfügt über 130.000 Quadratmeter Fläche, davon 50.000 Quadratmeter Hallenfläche, sowie über vier nicht schienengebundene Mobilkräne, die sich flexibel auf dem Terminal bewegen und im Tandem bis zu 400 Tonnen Stückgewicht bewegen oder heben können.

Dazu kommt eine 600 Meter lange Kaianlage mit drei Schiffsliegeplätzen, von wo aus der Dienstleister schwere Ladung weltweit verschifft. Neben dem Wasser- gibt es auch einen eigenen Gleisanschluss. Damit hat Deufol die Terminaldienstleistungen und die Wertschöpfung an einem Standort gebündelt. Ob Schwergutkisten, Montage, Konsolidierung, Verpackung und Versand – alles geschieht an einem zentralen Ort, ohne zusätzliche Transporte innerhalb des Hafens. Der Zeitaufwand für die Verschiffung ist gesunken, und die Straßen innerhalb des Hafens wurden um rund 10.000 Lkw-Fahrten pro Jahr entlastet. Groß, schwer und oft von hohem Wert sind die Waren, die Deufol in Hamburg umschlägt: Güter aus dem Maschinen- und Anlagenbau, die Kunden für Projekte in aller Welt benötigen. „Ein Auftraggeber aus dem Norden Hamburgs baut Bohrhämmer für die Offshore- und Windindustrie“, erzählt Dirk Wülfing, Senior Regional Manager Customer Development bei Deufol. Die Komponenten, die auf dem Land- und Seeweg zum Wallmann-Terminal gelangen, werden dort zwischengelagert, fertig montiert und entsprechend auf Seeschiffe verladen.

Ein anderer Kunde produziert und verpackt Gasturbinen in seinem Werk in Berlin und lagert diese bei Deufol in Hamburg in Halle 8 zwischen, bis sie im jeweiligen Kraftwerksprojekt benötigt werden. Um

diese Güter auf dem Terminal bewegen zu können, setzt der Dienstleister auf die Unterstützung eines Hamburger Spezialtransporteurs. „Dank seinem hydraulisch betriebenen Equipment ist es möglich, die oft mehr als 300 Tonnen schweren Turbinen aufzunehmen und in die Hallen zu fahren“, erläutert Wülfing.



Deufol hat eine 600 Meter lange Kaianlage mit drei Schiffsliegeplätzen, von wo aus der Dienstleister schwere Ladung weltweit verschifft.

Für ein Unternehmen aus der Getränkeabfüllindustrie übernimmt Deufol alle Leistungen entlang der Lieferkette. Dazu gehört teils die Demontage von Anlagenteilen ebenso wie der Transport, die Lagerung, die Konsolidierung sowie die optimierte Verpackung. „Wir bilden das gesamte Projekt des Kunden bereits im Vorfeld digital ab, um es strategisch zu optimieren und so eine maximale Auslastung der Transportmittel zu gewährleisten“, sagt er.



Deufol besitzt vier nicht schienengebundene Mobilkräne, die sich flexibel auf dem Terminal bewegen und im Tandem bis zu 400 Tonnen Stückgewicht bewegen oder heben können.



© Deufol

Das Multipurpose-Seaport-Hub Wallmann bildet das maritime Bindeglied für die 90 Standorte von Deufol in zwölf Ländern.

Deufol versteht sich als Spezialist für physische und digitale Infrastruktur und wirbt damit, alles aus einer Hand anzubieten mit dem Ziel, individuelle und internationale Logistikkonzepte zu entwickeln, um Verschwendung zu vermeiden, Durchlaufzeiten zu verkürzen, Transport- und Verpackungskosten zu senken und die Wirtschaftlichkeit und Effizienz seiner Kunden zu steigern. „Mit unseren Dienstleistungen wollen wir unsere Kunden schneller machen, Verkehrswege zwischen ihren Werken optimieren und Ladungen bündeln, um überflüssiges Handling zu vermeiden“, betont er. Alles, was beim Kunden rausgeht, nimmt dort keinen Platz mehr weg und hilft, seine Produktionskapazitäten zu erhöhen. „Oft ist es sehr sinnvoll, ihre Güter bei uns verpacken zu lassen, auch das hilft, schneller Platz auf dem eigenen Werksgelände zu schaffen“, ergänzt Wülfing.

Mit dem Wallmann-Terminal, das seit 2021 zu Deufol gehört, ist es gelungen, die Wertschöpfungstiefe für die Auftraggeber weiter zu erhöhen. Anders als Containerschiffe fahren Breakbulk-Schiffe nicht immer auf festen Routen, sondern werden dorthin geschickt, wo die entsprechenden Anlagenteile gesammelt werden. „Derzeit arbeiten wir beispielsweise an einem Staudammprojekt in Laos mit. Wo auch immer auf der Welt die großen und schweren Güter gebraucht werden, fahren wir hin“, erläutert er. Mit Hilfe von Rolltrailern wird die übergroße und schwere Ladung hin- und herbewegt oder in die Hallen gefahren.

Die digitale Abwicklung spielt dabei eine große Rolle. „Wir wollen die Warenströme nachvollziehbar machen, damit Baustellen nicht ins Stocken geraten oder Kunden Waren neu bestellen müssen“, betont Wülfing. Gerade bei Großbaustellen komme es immer noch vor, dass die Güter zwar angeliefert wurden, aber dort nicht wiedergefunden werden, weil sie nicht eindeutig identifizierbar, markiert oder gelabelt sind. „Das kostet unnötigerweise sehr viel Geld und Zeit.“

Deufol beschäftigt rund 60 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die ausschließlich digitale Lösungen erarbeiten. Der Dienstleister rühmt sich damit, der einzige dieser Größe mit einer komplett eigenen IT-Infrastruktur zu sein, um eine Lieferkette digital transparent von Ende zu Ende abbilden zu können. Damit können die Kunden ihre Ware lückenlos verfolgen, auch wenn Unterlieferanten mit im Spiel sind. Sie sehen beispielsweise, wo was gekauft wurde und in wie vielen Teilen die Ware ankommt. Auf dieser Basis können sie ihre Baustelle entsprechend steuern. Klingt trivial, ist es aber nicht. Denn oft wissen die Bauleiter gar nicht, was geliefert wird oder bekommen Teile, die sie erst in einem halben Jahr benötigen. „Mit unserem Tool behalten sie den Überblick.“

Nicht alle Waren, die verschifft werden, lagert Deufol gleich im Hamburger Hafen. Da Lagerflächen dort relativ teuer sind, nutzt der Dienstleister auch seine Binnenstandorte und lässt die Güter erst kurz vor der Verladung auf das Schiff in den Hafen brin-

gen. In manchen Fällen lagert Deufol Güter dennoch auch länger in seinen Hallen, wenn Kunden bei sich keinen Platz für Ersatzteile haben oder um beispielsweise Turbinenlaufwerke für Offshore-Windanlagen bei Bedarf schnell verschiffen zu können.

Die Flächen sind nicht nur teuer, sondern auch begrenzt, was Wülfing durchaus als Herausforderung sieht. „Wir haben grundsätzlich zu wenig Platz und wir sehen es skeptisch, dass vorhandene Flächen für Wohnbebauung genutzt werden, anstatt sie der Hafenvirtschaft für Wachstum zur Verfügung zu stellen“, beklagt er. Es sei nicht nachvollziehbar, warum ehemalige Terminalflächen zweckentfremdet würden, zumal gleichzeitig die Angst vorherrsche, dass Ladung in andere Häfen abwandern könnte.

Eine weitere Herausforderung sei der Arbeits- und Fachkräftemangel, vor allem im gewerblichen Bereich, der nicht nur Deufol und nicht nur den Standort Hamburg betreffe. Um dem entgegenzuwirken, bildet das Unternehmen in seiner Akademie in Dortmund unter anderem Industrieverpacker oder Speditionskaufleute aus, die später im Hafen arbeiten. Mit einem entsprechenden Programm sorgt Deufol dafür, dass die Mitarbeiter bleiben. „Das Schwierigste

ist, Leute zu finden. Wir haben es gerade in Hamburg erlebt: Von zehn Bewerbern kommen mit Glück zwei zum Vorstellungsgespräch. Manche tauchen trotz unterschriebenem Arbeitsvertrag erst gar nicht auf“, sagt Wülfing.

Andererseits sieht sich der Projektlogistiker im Vorteil, weil er ein Nischenprodukt anbietet und über ein eigenes Terminal verfügt. Das sei nicht nur für die eigene Wertschöpfung interessant, sondern auch ein Trumpf bei der Kundenakquise. „Wir können die Ende-zu-Ende-Dienstleistung aus eigener Hand anbieten, mit eigener Infrastruktur und eigenem Personal“, betont er. Auch die Kunden hätten zu wenig Personal und schätzten daher eine vernünftige Kommunikation mit nur einem Ansprechpartner, kurze Durchlaufzeiten und sinnvolle Verpackungen.

Für die großen, schweren und sperrigen Produkte der Kunden entwickeln und produzieren die speziell ausgebildeten Deufol-Mitarbeiter standardisierte, aber auch individuelle Verpackungen, meist aus Holz, Grobspanplatten und Sperrholz. Dabei geht es um effiziente, kostengünstige und langlebige Lösungen, die sowohl den Kräften auf dem Seeweg als auch den klimatischen Beanspruchungen standhalten. ■

Klimaneutral bis 2040

Wegweiser in eine klimaneutrale Zukunft

Die Logistik von morgen muss nachhaltig funktionieren.

Die Hamburger Hafen und Logistik AG stellt sich dieser Herausforderung. Denn wir nehmen unsere Verantwortung für Gesellschaft, Umwelt und Mitarbeitende ernst. Als ein führender europäischer Logistikkonzern gestalten wir eine nachhaltige Zukunft der Logistik mit. Dafür organisieren wir Transport- und Datenströme wie auch komplette Arbeitsprozesse neu und setzen auf innovative, energiesparende Technologien.

Eines unserer Ziele:

Spätestens 2040 arbeiten wir klimaneutral.

Hier erfahren Sie mehr zum Thema Nachhaltigkeit

