

Hilfe braucht Logistik

Praktiker helfen bei der Organisation HLO freiwillig mit

„Unser ältester Unterstützer ist 80 Jahre alt“

VORSTAND BENJAMIN BRICH ZUM UNTERSTÜTZERKREIS DER HLO



Ohne Logistik würden Katastrophenhilfe und humanitäre Projekte nicht funktionieren. Dabei brauchen vor allem kleine und mittelgroße Hilfsorganisationen Unterstützung. Denn die Logistik von Transporten in Entwicklungsländern oder Krisengebiete ist besonders komplex und Kosteneffizienz auch bei humanitären Projekten wichtig. Für die Belange dieser Helfer, die die Logistik betreffen, setzt sich daher die Organisation HLO (Humanitarian Logistics Organisation) ein. Dabei setzt sie auch auf die Unterstützung von Unternehmen und Privatpersonen aus der Logistik, die ihr Branchen-Know-how für die gute Sache einsetzen wollen.

So wie Benjamin Brich, Mitbegründer und Vorstand von HLO. Nach einem dualen Studium Transport und Logistik an der Hochschule Mannheim und einem Trainee-Programm arbeitete er in verschiedenen Positionen bei DB Schenker. Nach eigenen Angaben beschäftigte er sich schon damals äußerst gerne mit den vielen Facetten der Logistik – und fragte sich gleichzeitig, was

er für die Welt nachhaltig bewirken könnte. Die Idee, beides miteinander zu verbinden – Logistik und die Hilfe für andere, und das in Kombination mit einem Expertenteam – mündete in der HLO.

Fünf Halb- und Ganztagskräfte bilden den engen Kreis der HLO, dazu kommen derzeit 15 Ehrenamtliche, die fest an aktuellen Projekten mitarbeiten. Darunter sind junge Menschen, aber auch viele mit einem großen Erfahrungsschatz. „Der richtige Mix aus Kreativität und Weisheit“, sagt Brich. Die privaten Unterstützer helfen nicht nur mit ihrem Mitgliedsbeitrag, sondern vor allem mit ihrem Wissen und ihrer Erfahrung: etwa zum Thema Einfuhr und Verzollung oder durch ihr Netzwerk und den Kontakt zu Transportpartnern im Ausland.

Projekte auch im Umfeld

Aktuelle Aktivitäten des HLO sind etwa der Transport einer Sauerstoff-Erzeugungsanlage für ein Krankenhaus in Uganda, die Verschiffung eines Feuerweh-

fahrzeugs nach Paraguay und ein Hilfsprojekt in Togo. Doch wer humanitäre Projekte unterstützen will, muss nicht weit reisen: Für die Hamburger Initiative „Das Geld hängt an den Bäumen“ etwa übernimmt die HLO die Transportabwicklung samt Leergutrücknahme und weitere Logistikleistungen.

„Wir wollen uns nicht hauptsächlich auf die Katastrophenhilfe fokussieren, sondern unterstützen vor allem bei logistischen Fragestellungen in der Entwicklungshilfe und bei anderen gemeinnützigen Projekten“, sagt Brich. Denn schon hier kann es für die NGOs (Nichtregierungsorganisationen) schwierig werden: Was kann ein deutscher Hilfsverein tun, wenn der mit viel Engagement organisierte Container mit Hilfsgütern im fernen Ausland im Hafen stehen bleibt?

„Die Mitarbeiter oder Mitglieder haben sich zumeist nur autodidaktisch weitergebildet. Die Logistik ist aber sehr komplex und unterliegt täglich wechselnden Regelungen, etwa zum Zoll oder zu Einfuhrbestimmungen“, sagt Brich. Deshalb hat die Organisation im Oktober erste Trainings-

maßnahmen für gemeinnützige Organisationen zu logistischem Know-how angeboten – neben der Unterstützung bei Ausschreibungen und der Organisation logistischer Leistungen.

Forschung stärken

Dabei will die HLO keine Konkurrenz zu Speditionsunternehmen sein, die mit solchen Transporten betraut werden: „Ganz im Gegenteil, wir reduzieren das Risiko für den Spediteur, indem wir die Schnittstelle zum Kunden übernehmen. Wir fungieren als organisatorische Einheit, die steuert und die Umsetzung der Projekte betreut – quasi wie ein 4PL.“ Auch die Bündelung von verschiedenen Sendungen in eine Region kann die HLO so übernehmen, wovon vor allem kleinere Hilfsorganisationen auf der Kostenseite profitieren können.

Das Ziel der HLO ist zudem, die Forschung im Bereich humanitäre Logistik voranzutreiben. Dafür beteiligt sie sich bereits bei entsprechenden Forschungspro-

jekten zum Thema Rettungslogistik sowohl auf deutscher als auch auf europäischer Ebene. „Hier stehen wir noch in der Anfangsphase“, sagt Brich.

Die Organisation ist gerade dabei, sich zu professionalisieren und Geld aufzutreiben. Ziel ist es, den Geschäftsbetrieb mittelfristig in eine gemeinnützige Gesellschaft (gGmbH) umzuwandeln, um etwa bei größeren Entwicklungshilfeprojekten auch Mitarbeiter vor Ort schicken zu können.

Bis dahin ist das Jonglieren mit vorhandener Zeit und Kapazitäten auch Geschäft der HLO-Aktivisten. „Wir haben einen Mitarbeiter, der gerade sein social sabbatical, also seine berufliche Auszeit, für die Arbeit bei uns nutzt“, sagt Brich, „andere verwenden ihren Jahresurlaub.“ Auch die Supply-Chain-Software ist gespendet. Weitere Mitarbeiter, die ihre Begeisterung für Logistik für humanitäre Projekte einsetzen wollen, sind willkommen. „Das Interesse ist da – viele Spediteure haben ein großes Herz.“

Text: Ilona Jüngst |
Foto: WFP/Giulio d'Adamo

MEHR IM NETZ



MEHR ZUM THEMA LESEN
SIE UNTER
EUROTRANSPORT.DE/HL

Hand anlegen ist gefragt

Vom schwierigen Weg der Hilfsgüter zu den Menschen

Es ist ein trauriger Rekord – im Jahr 2014 waren weltweit fast 60 Millionen Menschen auf der Flucht, teilte das Flüchtlingshilfswerk der Vereinten Nationen (UNHCR) im Sommer mit – so viele wie zuletzt im Zweiten Weltkrieg. Die Hälfte von ihnen sind noch Kinder. Sie fliehen vor Krieg und Unterdrückung, Armut und Naturkatastrophen, meist innerhalb ihres Landes oder in

Nachbarstaaten. Aus Syrien, Afghanistan und Somalia sind fast 7,6 Millionen Menschen aufgebrochen, suchen ihr Glück in Europa. Da könnte man meinen, die Flüchtlingshilfe ist ein Fachgebiet, das auch in der Logistik viele Anhänger hat. Doch einen passenden Studiengang gibt es nur im italienischen Lugano. An der Technischen Universität in Berlin forscht Hendrik Blome seit 2010 dazu und über nachhaltige Versorgungsoptionen, etwa für Subsahara-Afrika.

Im Juli reiste Blome nach Ruanda und in den Kongo, als Begleiter des World Food Programme, um wenig später nach Tansania aufzubrechen. „Man muss vor Ort reisen und mit den Leuten sprechen, die Dinge mit eigenen Augen sehen“, sagt der deutsche Logistikexperte. Er nahm an Konferenzen teil, sprach mit einheimischen Logistikdienstleistern, knüpfte Kontakte mit Hochschulen, besuchte ein Flüchtlingslager. Ziel war es, die Logistikstrukturen zu beleuchten und Schwachstellen aufzudecken, die auch die schnelle Verteilung von Hilfsgütern erschweren.

Gesehen hat Blome Länder mit erstaunlichen Unterschieden. „Ruanda hat eine ziemlich starke wirtschaftliche Entwicklung gemacht. Das primäre Straßennetz ist ganzjährig befahrbar.“ Ruanda entwickelt sich zu einem Sozialstaat, doch es fehlt an Demokratisierung.

Tansania fungiert als Küstenland, von dem aus die Waren weiter ins Innere des Kontinents verteilt werden. Dem Hafen von Tansania 4,5-Millionen-Metropole Daressalam fällt eine Schlüsselrolle zu. Doch während sich in Europa die Logistik im Zeitalter von Digitalisierung und Industrie 4.0 immer weiter beschleunigt und manche Arbeitsplätze überflüssig macht, „werden hier ganze Schiffe von Hand ausgeladen und Säcke

händisch gestapelt, was sehr lange dauert“, sagt Blome. Dann geht es mühsam weiter ins Hinterland.

Auf seiner Fahrt quer durch Tansania, von der Hafenstadt Daressalam zur rund 900 Kilometer entfernten Grenzstadt Tunduma an der Grenze zu Sambia, muss ein Lkw-Fahrer mehrere Komplettüberprüfungen und elf Wiegebrücken passieren, an 24 Polizeipunkten halten und des Öfteren ein wenig „Bakschisch“ herüberreichen. Geduld ist gefragt, mit deutscher Pünktlichkeit fängt man hier nichts an, von Zeitfensterbuchungen ganz zu schweigen.

Billige Arbeit, teure Technik

Arbeitskräfte sind in vielen Teilen Afrikas konkurrenzlos billig und im Vergleich zu technischen Geräten recht zuverlässig. „Lagerarbeiter verdienen etwa einen Dollar pro gestapelter Tonne. Treppen werden aus Europaletten gebaut, es gibt keine Gabelstapler, allenfalls einige Ameisen drehen ihre Runden. „Egal welche Technik man anwendet, irgendwann geht sie kaputt – und die Wartung und Ersatzteilbeschaffung funktioniert nicht. Wir waren erstaunt, dass eine Automatisierung im Moment kaum Vorteile bietet“, sagt Blome.

Ideen lassen sich also nicht einfach auf Entwicklungsländer übertragen. Doch es gibt zentrale Hebel zu Verbesserung: die Korruptionsbekämpfung, den Ausbau und die Vereinheitlichung der Infrastruktur sowie eine Harmonisierung bei Zoll- und Transportregeln. All dies trägt für Blome dazu bei, dass Transportwege und -zeiten planbar werden. „Ruanda hat seit Kurzem gemeinsam mit Uganda und Kenia eine vereinfachte Zollabfertigung. Das hilft sehr“, berichtet er.

Wer im Kongo die Hauptstadt Kinshasa verlässt, ruckelt über holprige Pisten, hat unendlich weite Transportwege vor sich, passiert zahlreiche Kontrollpunkte und muss überall warten. „Auch in Daressalam reihen sich täglich die Frachter wie Perlen an einer Kette und warten auf ihre Einfahrt“, erinnert sich Blome. „Es kann sein, dass ein Schiff drei Wochen vor dem Hafen auf Einfahrt wartet.“ Geduld ist gefragt.

Für die Menschen vor Ort sollten sich auch deutsche Logistiker beherrschen und vor allem langfristig engagieren, wünscht sich Blome. „Dabei spricht nichts dagegen, ein humanitäres Engagement zu starten und später auch vor Ort zu sein, um davon zu profitieren.“

Text: Claudia Wild |
Foto: WFP/Dina El-Kassaby

