



CzW-Präsident Holger Ansmann (links) begrüßte Dr. Jörg Mosolf (Mitte), Vorstandsvorsitzender der Mosolf-Gruppe und Präsident

des Deutschen Verkehrsforums, und den ehemaligen BLG-Vorstandschef Detthold Aden beim „Wirtschaftsfrühstück“. WZ-FOTO: GABRIEL-JÜRGENS

Lkw-Fahrer werden knapp

LOGISTIK Dr. Jörg Mosolf beim CzW

Der Präsident des Deutschen Verkehrsforums ist skeptisch. Der Praxistest für das autonome Fahren steht noch aus.

WILHELMSHAVEN/GA – Im Speditionsgeschäft kommt es zunehmend nicht mehr darauf an, wer einen Lastwagen, sondern wer einen Lastwagen mit Fahrer anbieten kann. Dr. Jörg Mosolf, Präsident des Deutschen Verkehrsforums e. V. (Berlin) und Vorstandsvorsitzender der Mosolf-Gruppe (Kirchheim/Hessen), gab gestern beim Club zu Wilhelmshaven (CzW) einen Einblick in die aktuellen Probleme der Logistikbranche.

Dabei geht es auch um die zunehmende Digitalisierung, über die das Verkehrsforum als Lobbyverband für über 160 deutsche und europäische Unternehmen im engen Austausch mit der Politik stehe. Sein Eindruck: „Viele haben das Thema auf der Agenda, aber viele wissen auch nicht, wovon sie eigentlich reden.“

Nach dem Eindruck von Mosolf werden häufig nur Schlagzeilen produziert. Beispiel: Autonomes Fahren. Auch wenn es technologisch möglich sein wird, dass Autos ohne Fahrer fahren, gebe es vor dem praktischen Einsatz in der Fläche noch eine Fülle von Problemen: Was passiert bei einem Unfall? Wer haftet? Wer versichert ein autonom fahrendes Auto? Beispiel: Elektromobilität. Wer wie China anstrebt, 20 Prozent der Autos elektrisch anzutreiben, müsse auch sagen, woher der Strom kommen soll. Mosolf: „China baut 70 Atomkraftwerke – wollen wir das?“

Die Mosolf-Gruppe gilt als führender Automobillogistiker. Das Unternehmen mit seinen 3000 Mitarbeitern transportiert im Jahr bis zu drei Millionen Fahrzeuge in Deutschland und Europa,

übernimmt etliche Serviceleistungen für Autohersteller und Händler, von der Reinigung über den Umbau bis zum Recycling von Autos.

Ein künftiges Geschäftsmodell der Mosolf-Gruppe: Der Fahrer geht einkaufen. In der Zwischenzeit wird sein Fahrzeug – kostenlos – vom Parkplatz abgeholt und gereinigt. Der Preis für diese Dienstleistung sind die Daten von dem Fahrzeug, die dem Auftraggeber verraten, wann der Kunde wohl einen neuen Wagen gebrauchen könnte.

Für die Optimierung der Netzwerke der Speditionsbranche wäre eine digitale Vernetzung der Lkw-Parkplätze wichtig. „Was nützt es, wenn wir 15 000 neue Stellplätze an Autobahnen schaffen, der Fahrer aber nicht weiß, wann an welchem Rasthof ein Parkplatz für ihn frei ist?“ Erst über die Buchbarkeit der Stellplätze könnten Fahrerwechsel besser geplant und ein besserer Service für die Fahrer gewährleistet werden.

Aber nicht nur der Staat, auch die Branche selbst sei – jenseits der Bezahlung – für die Attraktivität des Fahrerberufes verantwortlich, so Mosolf im Gespräch mit der WZ. Sein Unternehmen etwa habe eine Kaserne gekauft und darin 300 Wohnungen für Lkw-Fahrer und deren Familien geschaffen – mit Integrationsservice für die ausländischen Arbeitnehmer.

Mosolf will zudem Logistik- und Herstellerbetriebe in die Pflicht nehmen, sichere und saubere Stellplätze für die Fahrer zur Verfügung zu stellen. Für mehr Sicherheit angesichts der hohen Zahl von schweren Lkw-Unfällen müsse dann aber doch der Staat sorgen: durch Druck in Form von „knallharten Verordnungen“ etwa zu Sicherheitsstandards der Wagen. Die müssten dann aber auch durchgesetzt und kontrolliert werden, so Jörg Mosolf.