



Solche Lieferwagen namens «Transporter» will der kalifornische Spezialist Udelv 2023 auf die Strasse bringen.

PD

Unbemannte Paketdienste bald in Europa

Als erstes europäisches Transportunternehmen wagt die Schweizer Firma Planzer den Schritt zum vollautonomen Lieferwagen ohne Fahrerkabine. Was steckt hinter dem Unternehmertum? VON HERBIE SCHMIDT

Ortstermin bei Planzer, einer der führenden Transport- und Lagerlogistikfirmen der Schweiz und Europas. Wir betreten den Sitzungsraum im Verwaltungsgebäude Dietikon, wo uns der Geschäftsführer Nils Planzer, Technik-Leiter Hansjörg Rupp und Kommunikationschef Jan Pfenninger empfangen. Die Herren sind sichtlich stolz. Erneut stehen sie an der Spitze der europäischen Transporttechnologie. Das war schon 2014 so, als Planzer als erstes Transportunternehmen einen batterieelektrischen Lkw in Betrieb nahm. Diesmal wird es noch futuristischer: Das Familienunternehmen hat als erster Transporteur in Europa Fahrzeuge in den USA bestellt, die vollautonom ausliefern sollen, ganz ohne Chauffeur.

Ein Blindkauf

Die Bestellung von fünf Fahrzeugen beim kalifornischen Startup Udelv soll 2023 ausgeführt werden, doch niemand bei Planzer hat die Fahrzeuge bisher in natura gesehen. «Wir können uns wenigstens die Technologie erstmals bei einem Besuch in München ansehen», sagt Rupp. In München befindet sich eine Vertretung des israelischen Spezialisten Mobileye, der mittlerweile von Intel übernommen worden ist.

Mobileye ist ein grosser Mitspieler im Bereich des automatisierten Fahrens, dessen Technologie bei vielen Automobilunternehmen zum Einsatz kommt. Für Planzer ist insbesondere interessant, dass die Firma sich auch mit Transportlösungen bestens auskennt. «Letztlich war es nicht Udelv selbst, sondern das Know-how von Mobileye, das uns ermutigt hat, zu bestellen», verrät Pfenninger.

Was mit den fünf Fahrzeugen passieren soll, steht in der Pressemitteilung von Planzer. Der erstmalige Einsatz der autonomen Fahrzeuge soll «im Rahmen eines Pilotprojekts mit klar definierten Shuttle-Korridoren» stattfinden. Doch der Eindruck drängt sich auf, dass Planzer die Udelv-Wagen zu Imagezwecken bestellt hat und erst einmal damit herumspielen möchte. «Das ist kein Eindruck, das ist die Wahrheit», sagt Nils Planzer. «Wir müssen erst ein-



So sollen dereinst die Planzer-Paketwagen in der Schweiz unterwegs sein. VISUALISIERUNG PD

mal herausfinden, was wir überhaupt mit autonomen Lieferwagen tun dürfen. Deshalb sind wir in engem Kontakt mit dem Bundesamt für Strassen Astra». Vieles an diesem Schweizer Projekt ist noch ungewiss, aber Planzer hat noch Zeit. Die Fahrzeuge sollen ja erst in zwei Jahren eintreffen. Bis dann sollen die rechtliche Situation und die Versuchsanordnung geklärt sein.

Ein Wegrationalisieren von Personal ist für Planzer kein Thema. «Wir haben ja derzeit nicht einmal genug Fahrer, warum also sollten wir unseren Bestand noch zusätzlich reduzieren?», fragt Planzer in die Runde. «Das war nie der Hintergedanke bei der Bestellung von autonomen Lieferwagen.»

Doch was steckt hinter der Firma Udelv, die von Planzer bis heute keinen Besuch erhalten hat? Um zu verstehen, worin die Attraktivität für unbemannte Paketlieferungen liegt, sprechen wir mit Tobias Wessels, Chief Corporate Development Officer von Udelv in Mountainview, Kalifornien. Er kennt die Schweiz, hat in Freiburg studiert und ist nach Erfahrungen mit mehreren kalifornischen Startups und bei Waymo

zu Udelv in Burlingame bei San Francisco gestossen.

Dort sind bereits erste Fahrzeuge mit hoher Autonomie entstanden, die zwar noch über einen Fahrersitz mit Lenkrad und Pedalen verfügen, jedoch bereits vollautonom fahren können. Ab 2023 soll das Udelv-Modell «Transporter» auf die Strasse kommen, das mit Mobileye-Technologie in der Lage sein soll, auch im offenen Strassenverkehr zu bestehen.

Lieferrn und abholen

Transportiert werden – das ist Wessels besonders wichtig – nicht Personen, sondern Warenpakete. «Wir wollen in diesem Bereich eine bessere Auslastung erzielen», erklärt er. «Die meisten Paketdienst-Chauffeure fahren mit vollem Gepäckraum ihre Touren, geben den Adressaten ihre Pakete ab und beenden ihren Dienst mit leerem Fahrzeug. Diese sind also im Schnitt nur halb voll.»

Udelv will sich die jüngsten Gewohnheiten von Online-Bestellern zunutze machen, die Pakete nicht nur empfangen, sondern nicht selten auch retournieren, wenn die Konfektionsgrösse

Die unbemannten Paketwagen sollen an einem Sammelpunkt vorfahren und einzelne Postfächer für Abholung oder Rückgabe von Paketen freigeben.

nicht passt oder das Produkt anderweitig nicht den Vorstellungen entspricht. «Unsere Transporter sind dann da, um die Retouren in Empfang zu nehmen», so Wessels.

Jan Pfenninger von Planzer stellt sich das so vor: Die unbemannten Planzer-Paketwagen fahren an einem Sammelpunkt vor und geben einzelne Postfächer für Abholung oder Rückgabe von Paketen frei. Anschliessend fahren sie autonom wieder zur Zentrale zurück.

Auf diese Weise erreicht der Paketdienst eine höhere Auslastung und benötigt weniger Fahrzeuge. Zudem ist der Transporter maximal mit Laderaum bestückt – eine Fahrerkabine fehlt. Doch wie ist es möglich, dass ausgerechnet Udelv das Problem mit dem unbemannten Lieferwagen im normalen Strassenverkehr gelöst haben will? «Das ist ein 10-Milliarden-Euro-Problem», sagt Udelv-Vorstand Wessels. «Wir haben es an Mobileye ausgelagert. Konkurrenten wie Nuro und Waymo müssen noch viel Kapital investieren, um auf das Level von Udelv zu kommen.» Das klingt etwas vollmundig, schliesslich sind die beiden Bewerber bereits deutlich wei-

ter mit ihren Versuchen, aber sie haben keine Mobileye-Partnerschaft und entsprechend keine ausgereifte Soft- und Hardware fürs autonome Fahren.

«Anders als Tesla setzen wir nicht nur auf Kameras, sondern das dreifache Mobileye-System, bestehend aus Kameras, Radar- und Lidarsensoren, die parallel agieren und miteinander kommunizieren, um welche Objekte es sich in der Umgebung handelt.» Auf diese Weise soll es möglich sein, einen grossen Steinbrocken von einer Katze zu unterscheiden. «Die volle Autonomie in Fahrzeugen ist bereits Realität», sagt Wessels. Die Firma habe ab 2018 erste unbemannte Lieferfahrten auf öffentlichen Strassen gemacht. Bis heute seien mehr als 20 000 Liefertouren in den US-Gliedstaaten Arizona, Texas und Kalifornien durchgeführt worden.

Die Technik des Udelv Transporter basiert auf einer eigenen Fahrzeugplattform und einem eigens entwickelten Betriebssystem. Dank einer Lithium-Ionen-Batterie von mehr als 100 kWh Kapazität soll das Elektrofahrzeug mit einer Batterieladung bis zu 400 Kilometer weit kommen. Der Wagen ist jedoch kein dynamischer Flitzer, zu wertvoll ist die zu transportierende Ladung. Vielmehr fährt der Transporter «wie ein Grossvater», wie Wessels bestätigt. Immerhin 80 km/h schnell ist er aber doch, damit er bei seinen Touren auch Autobahnen nützen kann.

Das grösste Hindernis für den Einsatz von Udelv-Fahrzeugen in Europa ist die Rahmengesetzgebung, die auch die Haftungsfrage bei Unfällen festlegt. Noch ist auf dem Kontinent nicht alles geregelt. Und da die Schweiz in solchen Fällen weitgehend der EU-Gesetzgebung folgt, dürfte für den ersten europäischen Udelv-Kunden Abwarten angesagt sein. «Nachhaltige Antriebstechnologien und neue Mobilitätskonzepte sind unser Ding», sagt Nils Planzer. «Wie uns die Partnerschaft mit Udelv dabei hilft, hier weiterzukommen, ist abzuwarten.» Auch andere Paketdienste, man denke an UPS und die Schweizer Post, werden nun ganz genau hinschauen, ob ein unbemanntes Auslieferungs- und Retourensystem funktioniert.