



Eine ehemalige Rieter-Halle bildet das Basislager der Winterthurer Quickpac-Flotte.

75 Ladestationen stehen den 73 Renault Kangoo Z.E. zur Verfügung.

Zu Besuch bei der grössten E-Flotte der Schweiz

Quickpac, die neue Division der Quickmail AG, der einzigen privaten Briefdienstleisterin der Schweiz, vertraut seit der Gründung im Februar 2019 ausschliesslich auf Elektrofahrzeuge – und betreibt mit 101 Renault Kangoo Z.E. mittlerweile die grösste E-Flotte der Schweiz. *aboutFLEET* stattete Uwe Heinrichs, Leiter Technik bei Quickpac am Standort Winterthur, einen Besuch ab. *Text: Rafael Künzle*

Ein Logistikunternehmen, das ausschliesslich auf Elektrofahrzeuge setzt und dabei weit mehr als nur die letzte Meile bedient? Geht nicht, würden viele sagen. Das Gegenteil beweist der Paketzusteller Quickpac: Die neue Division der Quickmail AG, der einzigen privaten Briefdienstleisterin der Schweiz, setzt seit ihrem Start im Juni 2019 ausschliesslich auf Elektrofahrzeuge. «Wir haben uns ökologisches Denken und Handeln auf die Fahne geschrieben – und lieben Herausforderungen», sagt Uwe Heinrichs, Leiter Technik, als wir ihn nach den Beweggründen fragen.

Die Vorzüge des Renault Kangoo Z.E.

Bewegt wurde seither einiges: Rund 400'000 Pakete lieferte Quickpac von Juni bis Ende 2019 aus und legte dabei 938'000 Kilometer zurück, wobei die 50 anfänglich angeschafften Renault Kangoo Z.E. mehr als 140 Tonnen CO₂ gegenüber vergleichbaren Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor sparten. Mittlerweile sind 101 Renault Kangoo Z.E. im Namen von Quickpac unterwegs, womit der Paketzusteller die grösste Elektroflotte der Schweiz betreibt. Dass ausgerechnet der französische Hochdachkombi zum Handkuss kam, ist kein Zufall: «Renault ist in vielen Bereichen der Elektromobilität nach wie vor führend. Der Kangoo Z.E. bildet dabei im Benchmark am besten das ab, was wir für unser Business benötigen, nicht mehr, aber auch nicht weniger. Mit einer Reichweite von realistischen



Uwe Heinrichs erläutert die mobilen Ladestationen der Quickpac-Flotte.

200 Kilometern (beladen und bei guten Wetterbedingungen) ist er in seiner Klasse nach wie vor ganz vorne», erläutert Heinrichs.

Zweimal täglich gehen die Hochdachkombis auf Tour. Die durchschnittliche Fahrleistung pro Tag beträgt 90 bis 100 Kilometer. Die maximale Tourlänge wird aus Sicherheitsgründen auf 130–140 Kilometer beschränkt. Bei optimalen Aussentemperaturen von 15 °C bis 20 °C kann diese aber auch leicht darüber liegen. Dabei muss stets sichergestellt werden, dass die Zusteller sicher ins jeweilige Depot zurückkommen, weshalb bei Quickpac eine

komplexe Tourplanungssoftware zum Einsatz kommt, welche die einzelnen Routen anhand zahlreicher Faktoren wie des Ladezustands der Batterie oder der klimatischen Bedingungen errechnet. Der dafür verantwortliche Algorithmus wurde durch Quickpac mittels eigener Messverfahren entwickelt.

Wissen im eigenen Unternehmen halten

Heinrichs, der als gelernter Mechaniker und studierter Dipl.-Ing. Fahrzeugtechnik mit über 20 Jahren Erfahrung in der Zuliefererbranche die Automobilindustrie von der Pike auf kennt,

legt grossen Wert darauf, das Wissen im eigenen Unternehmen zu halten und die Flotte möglichst eigenständig zu managen. Zu den Inhouse-Tätigkeiten zählt seit kurzem auch das Reifenmanagement: «Wir mussten schnell lernen, dass die Reifen auf der angetriebenen Achse der Elektrofahrzeuge aufgrund des hohen und direkt anliegenden Drehmoments bei unseren Einsatzbedingungen nach maximal 8500 Kilometern, und somit überproportional schnell, verschleissen.» Diesem Umstand trägt Quickpac Rechnung, indem ein eigener Reifenmontagebereich aufgebaut wird und die Fahrer ausschliesslich im E-Modus unterwegs sind. Ansonsten berichtet Heinrichs von einem deutlich geringeren und kostengünstigeren Wartungsaufwand der Elektroautos im Vergleich zu thermischen Fahrzeugen. Der Antrieb sei, was die Komponenten betreffe, weniger komplex. Bei Software und Sensoren komme es hingegen ab und an vor, dass Fehlermeldungen auftreten. Die weiteren Unterhaltskosten seien aufgrund der Steuerersparnis/Steuerbefreiung deutlich geringer.

Heinrichs sieht als eine der grössten Herausforderungen die Suche nach passenden Depots. Momentan betreibt Quickpac mit Winterthur und Hägendorf zwei Logistikzentren. Zumindest ein weiterer Standort soll 2020 hinzukommen. Wunschdestinationen wären Bern, St. Gallen oder Luzern. Der Haken: Der hohe Strombedarf und die damit einhergehenden erforderlichen Kabelleitungen. Allein in Winterthur wollen 73 Kangoo Z.E.

mit Energie versorgt werden. «Bei so vielen Fahrzeugen liegt es auf der Hand, dass die erforderliche elektrische Leistung für die Aufladung eine grosse Herausforderung darstellt. Da wir Phasen am Tag haben, an denen wir alle eingesetzten Fahrzeuge gleichzeitig mit voller elektrischer Leistung aufladen, muss die elektrische Zuleitung zum Gebäude entsprechend ausgelegt sein», sagt Heinrichs und führt uns durch die 4700 m² grosse Halle. Die 75 Ladestationen sind einschliesslich FI auf mobilen Racks mit jeweils drei Einheiten

Heinrichs legt grossen Wert darauf, das Wissen im eigenen Unternehmen zu halten und die Flotte möglichst eigenständig zu managen.

montiert. Dies bietet gegenüber einer Wandmontage eine optimale Flexibilität. Die Ladestationen kommunizieren im Lastmanagement über Access Points untereinander, wovon jedes Rack einen besitzt.

1000 Fr. Ersparnis pro Fahrzeug im Jahr

Zwischen den beiden Zustellturen sowie am Abend werden die Fahrzeuge im Depot aufgeladen. Das heisst: Am Morgen sind alle Fahrzeuge zu 100% aufgeladen, im Laufe des Tages

besteht dagegen zwischen den beiden Touren nur die Möglichkeit des Nachladens. Folglich werden Fahrzeuge mit langer Tour am Morgen abends auf einer kurzen Tour eingesetzt und umgekehrt. Am Standort ist darüber hinaus die Reihenfolge, in der die Ladestationen bei Rückkehr der Fahrzeuge belegt werden, genau definiert, um eine Schiefbelastung im elektrischen Netz zu vermeiden.

Ein eigenes Fahrzeug besitzen die Fahrer übrigens nicht, es wird täglich gewechselt, was zu Beginn nicht ohne Folgen blieb: Für entstandene Schäden wollte niemand verantwortlich sein. Erst die Einführung eines Übergabeprotokolls schuf Abhilfe. Um die Fahrt möglichst schadenfrei und sicher zu bewältigen, werden die Fahrer spezifisch geschult, wobei kleine Wettbewerbe zu einem möglichst sparsamen Fahrstil animieren.

Gespart werden konnte auch bei den Gesamtkosten der Flotte: «Ab einer Leistung von 16'483 Kilometern pro Jahr sind die monatlichen fixen Mehrkosten für den Renault Kangoo Z.E. durch die niedrigen Energiekosten eines Elektrofahrzeugs gedeckt. Da die Quickpac-Fahrzeuge im Schnitt über 25'000 Kilometer pro Jahr zurücklegen, ergibt sich eine jährliche Einsparung pro Fahrzeug von ca. 1000 Franken. Bei einer Flotte von über 100 Fahrzeugen lassen sich somit mehr als 100'000 Franken einsparen. Und die Quickpac-Flotte dürfte künftig weiter anwachsen, denn 2020 will der Paketzusteller die schweizweite Haushaltsabdeckung von bisher 25% auf 35% erhöhen und rund 2,4 Millionen Pakete zustellen – sechsmal mehr als im Startjahr. ■



400'000 Pakete lieferte Quickpac im Startjahr 2019 aus und legte dabei 938'000 km zurück, wobei die Renault Kangoo Z.E. mehr als 140 Tonnen CO₂ einsparten.



2020 soll die Anzahl zugestellter Pakete auf 2,4 Millionen steigen, ein neuer Standort wird dafür hinzukommen.