

EMISSIONSFREIE ZUSTELLUNG BEI DER ÖSTERREICHISCHEN POST

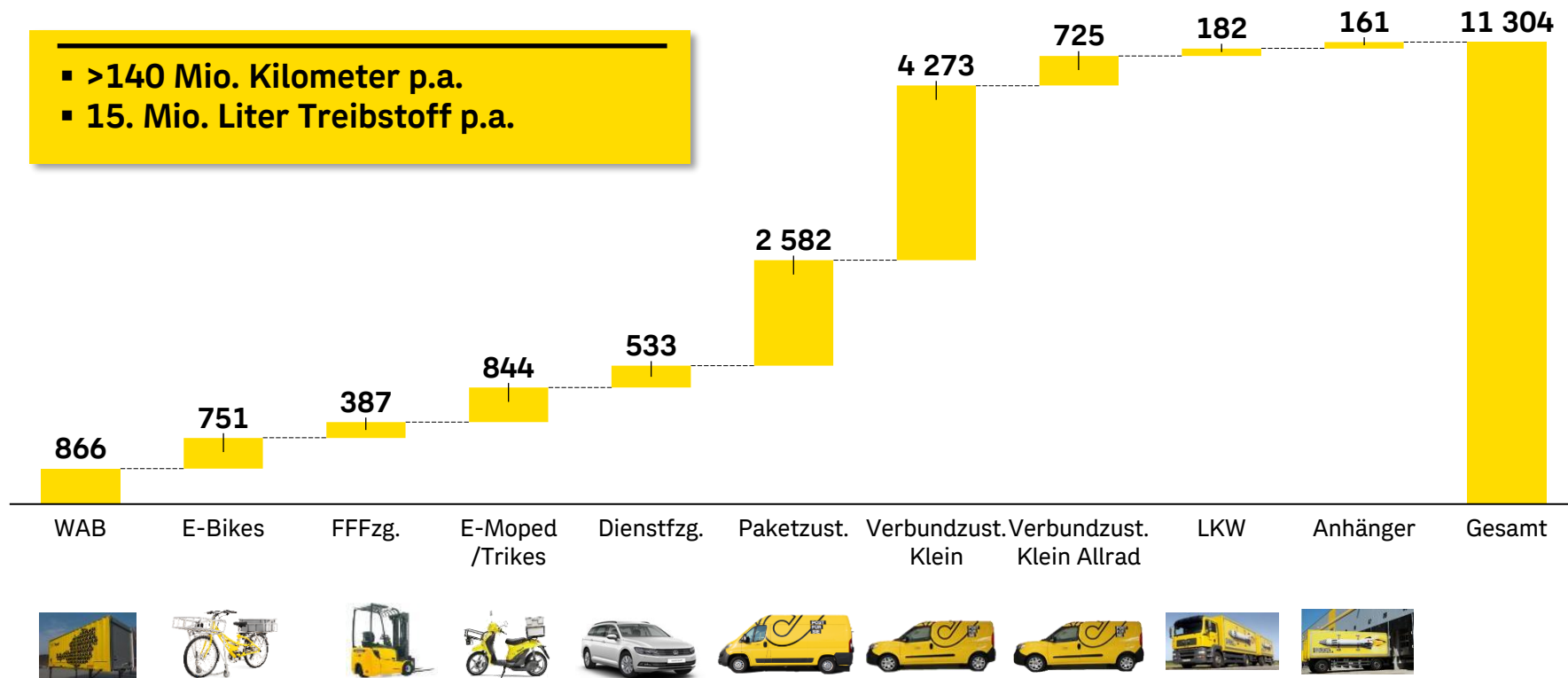
Konzern Fuhrpark
Paul Janacek
8. Juni 2021



DER FUHRPARK DER POST



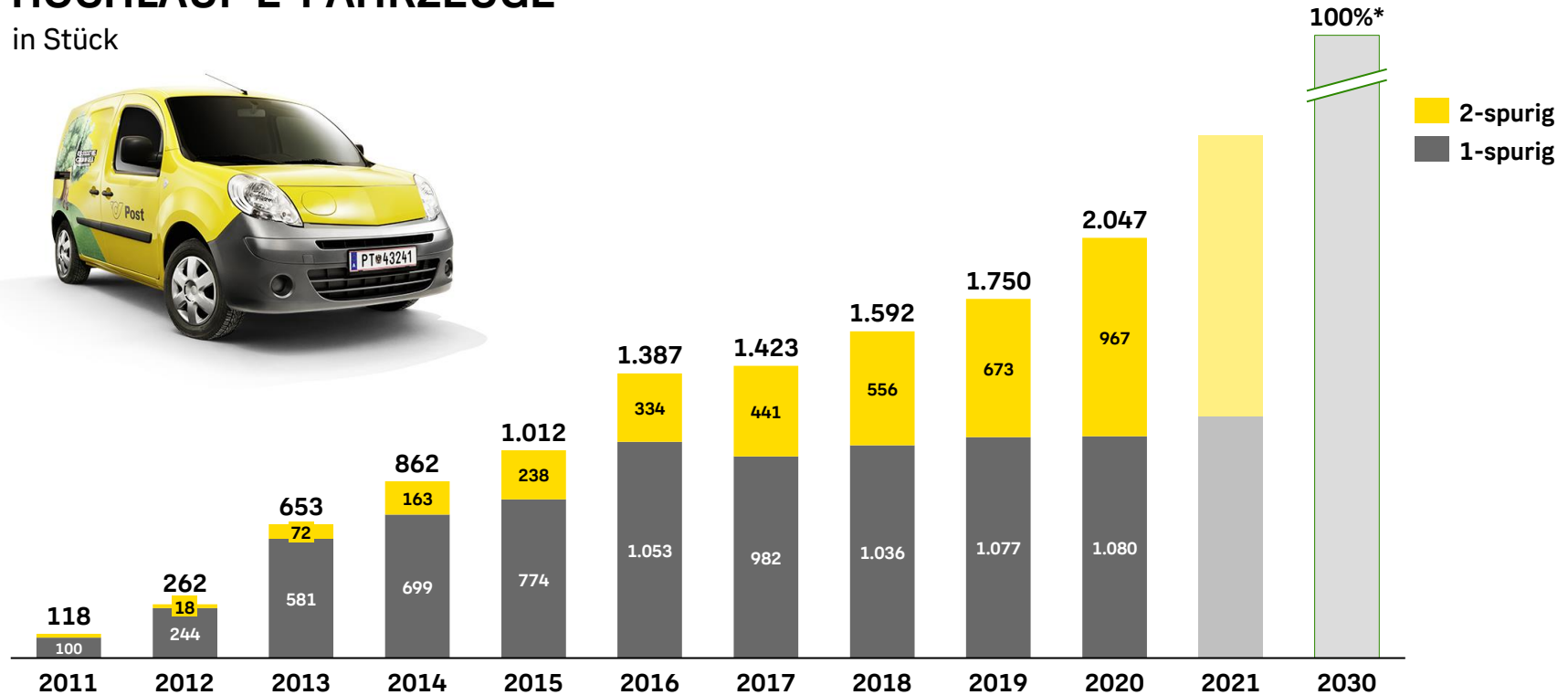
- >140 Mio. Kilometer p.a.
- 15. Mio. Liter Treibstoff p.a.



Stand 12/2020







HOCHLAUF E-FAHRZEUGE

in Stück



EINGESETZTE E-FAHRZEUGE



		REICHWEITE		EINSATZGEBIET		
	Nissan E-NV200 4,2m3	20	20	40	Hauptsächlich innerstädtisch, Batteriekapazität 24kWh	
	Renault Kangoo Z.E. 4,2m3	60		20	80	Flächendeckend Österreich inkl. Alpine Regionen mit entspr. Tageskm., Batteriekapazität 33kWh
	MAN eTGE 11m3	80		20	100	Derzeit Paketzustellung Graz, zukünftig österreichweit, Batteriekapazität 36kWh
		IM EINSATZ AB 2021*		EINSATZGEBIET		
	Peugeot E-Expert 6,1m3	[Progress bar showing 50% completion]				Verbundzustellung Groß, flächendeckend, Batteriekapazität 50/70kWh
	Mercedes E-Sprinter 11m3	[Progress bar showing 30% completion]				Paketzustellung long-range, Batteriekapazität 47kWh
	Fiat E-Ducato 15m3	[Progress bar showing 20% completion]				Paketzustellung Graz, Batteriekapazität 47kWh

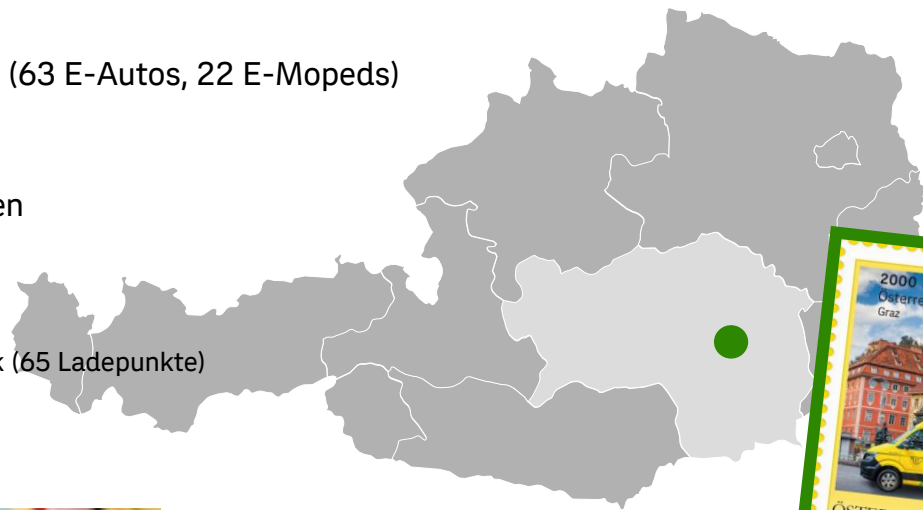
*Tatsächliche Reichweiten für Post-Zustellung werden erst in eigenem Testverfahren erprobt.

PILOTPROJEKT GRÜNE LANDESHAUPTSTADT: EMISSIONSFREIE ZUSTELLUNG IN GRAZ AB SEPT. 2021



Stufenplan

- (1) Briefzustellung seit 2020 100% CO₂ frei (63 E-Autos, 22 E-Mopeds)
- (2) Cityhub-Projekt – hohe Produktivität
- (3) Test mit ersten E-Paketzustellfahrzeugen
- (4) Rollout E-Paketzustellfahrzeuge
 - 100% CO₂ frei ab September 2021
 - Österreichs größter, aktiv gesteuerter Ladepark (65 Ladepunkte)



PROBLEMSTELLUNG LADEINFRASTRUKTUR



Effizientes Lademanagement als Schlüssel zur kostenoptimalen Umsetzung.

LADEMANAGEMENT IST

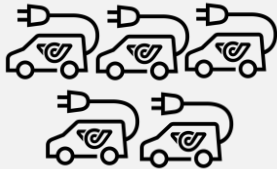
ZIELSZENARIO

Lokales, dynamisches Lastmanagement

Vorteile



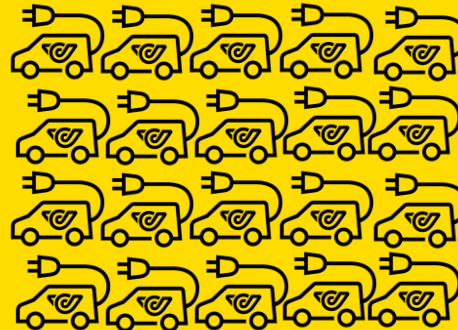
50 kW
Gebäudeanschluss-
leistung



Ladung von
max. 5 E-KFZ
gleichzeitig
(abh. von Fzg.
bis zu 10kWh)



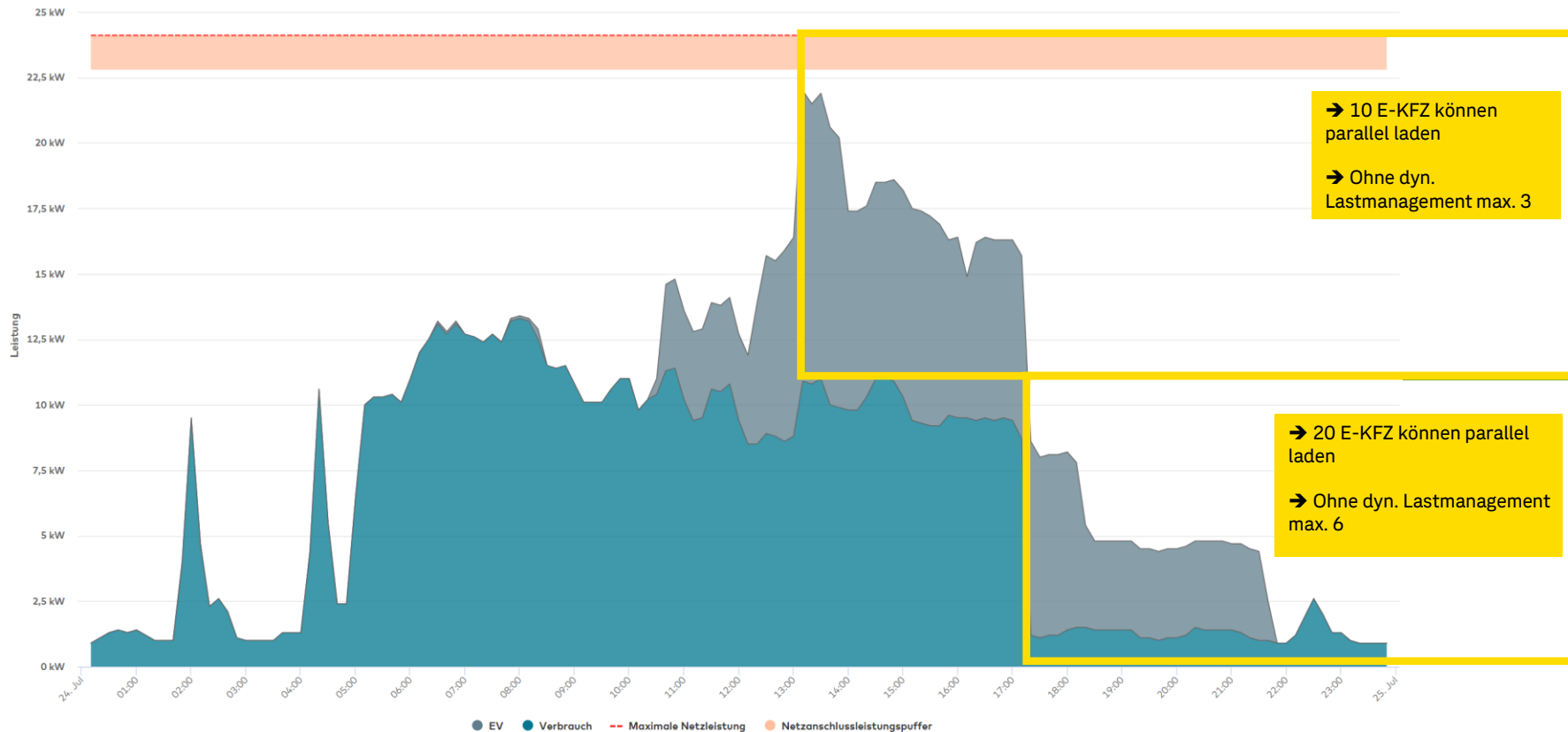
50 kW
Gebäudeanschluss-
leistung



Parallele
Ladung von
bis zu 25 E-
KFZ bei
gleicher
Infrastruktur
möglich.

- Nutzung des Vorteils, dass Fzg. Im Schnitt 12-14 Stunden geladen werden können.
- Vorhandene Netzanschlussleistung des Standorts wird optimal ausgenutzt und Ausbaukosten soweit möglich reduziert.
- Software überwacht permanent Lastnutzung an der ZB und verteilt freie Kapazitäten zu den Fzg.
- Priorisiertes Laden möglich, d.h. Software kann im Vollausbau zw. Wenig- und Vielfahrern unterscheiden.
- Alarmierungsfunktion bei Ausfall und Fernwartung möglich.
- RFID Fahrzeugidentifikation.

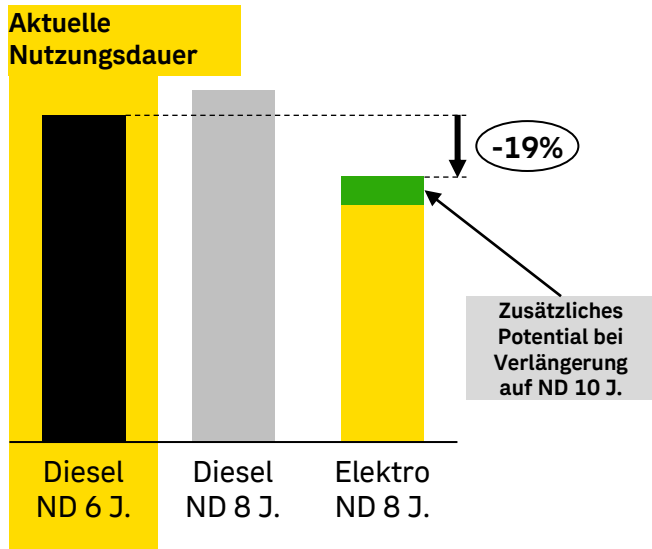
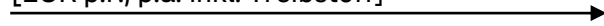
LASTMANAGEMENT AN EINER BEISPIELBASIS MIT 20 ZUSTELLFahrZEUGEN



EINE VOLLKOSTENRECHNUNG IST FÜR DIE INVESTITIONSENTSCHEIDUNG NOTWENDIG (AKTUELLES BEISPIEL: VERBUND KLEIN 4,2M³)



Total Cost of Ownership 10tkm p.a.
[EUR p.r., p.a. inkl. Treibstoff]



Die Betrachtung der Anschaffungskosten greift zu kurz -
Die Kostenvorteile eines E-Fahrzeuges zeigen sich während der Nutzungsdauer

Kostenart	BEV vs. ICE	
Anschaffungskosten		Derzeit hoch mit Ausblick auf spürbare Reduktion aufgrund Optimierung Batteriekosten.
Nutzungsdauer		8 Jahre mit Potential auf 10 J.
Ladeinfrastruktur		Grundvoraussetzung. Kostenrisiko an älteren Standorten mit geringeren Anschlussleistungen.
Förderungen		Nötige Unterstützung aktuell mit weiterem Anschub durch COVID Invert Prämie.
Haftpflichtversicherung		Aktuell neutral.
Besteuerung		Ausgenommen von motorbez. Vers.steuer.
Instandhaltung		Wesentlicher Optimierungshebel mit Potential von >50%.
Treibstoff		Bis zu 60% Einsparungspotential.
Prozesskosten		Geringere interne Aufwände aufgrund Wartungsoptimierung und Entfall Tanken.

