

UNTER STROM

EINE BEILAGE DER WOCHENZEITUNG VERKEHR



Ein volle Ladung Inspiration

Am 6. und 7. Mai 2026 versammelt die EL-Motion führende Experten unterschiedlichster Branchen zu einem der bedeutendsten Kongresse für E-Mobilität und die Transformation des Wirtschafts- und Güterverkehrs.

Doch was genau ist die EL-Motion? Die Veranstaltung ist mehr als nur ein klassischer Kongress – sie ist eine Plattform für Wissenstransfer, Innovation und Austausch. Seit ihrer Gründung vor 14 Jahren hat sie sich von einem kleinen Branchentreffen zu Österreichs größtem Fachkongress für Elektromobilität entwickelt. Der Fokus liegt dabei auf der praktischen Umsetzung und den Her-

ausforderungen in der betrieblichen Mobilität, im Transportwesen und in der kommunalen Anwendung.

An beiden Tagen erwartet die Besucher ein dichtes Programm aus Fachvorträgen, Präsentationen und Produktneuheiten. Thematisch wird dabei ein breites Spektrum abgedeckt – von aktuellen Förderlandschaften über neue Bauvorschriften für Ladein-

frastruktur bis hin zu Fragen der Netzbelastung durch den zunehmenden Strombedarf im Bereich E-Nutzfahrzeuge. Gerade der gewerbliche Einsatz elektrischer Fahrzeuge stellt Unternehmen und Gemeinden vor neue Anforderungen – und genau hier setzt die EL-Motion mit fundierter Information und praktischen Lösungen an. Weitere Informationen zum Programm, zu Ausstellern und zur Anmeldung unteraktuell

Trends und Potenziale

Was genau ist die EL-Motion? Die Veranstaltung ist mehr als nur ein klassischer Kongress – sie ist eine Plattform für Wissenstransfer, Innovation und Austausch. Seit ihrer Gründung vor 14 Jahren hat sie sich von einem kleinen Branchentreffen zu Österreichs größtem Fachkongress für Elektromobilität entwickelt.

FORTSETZUNG AUF SEITE 2

Partner:

 Bundesministerium
Finanzen

 **ONDOT**
SOFTWARE SOLUTIONS

 **thinkport VI**
powered by BOKU Wien

 **independent
logistics
society** *Pioneer
the Next.*

 **LUKA KOPER**
Port of Koper

 **WKO** WIEN
WIRTSCHAFTSKAMMER WIEN

 **BMO**
BUNDESVERBAND MATERIALWIRTSCHAFT,
EINKAUF UND LOGISTIK IN ÖSTERREICH

 **DLE**
LOGO



FORTSETZUNG VON SEITE 1

Ugia nim eos et ipicil ide volecer natur? Magnihi tibus, ipsapic aturibus ut as enisquid estibus aliberc hitatet eatem. Ut omnit aut quam, sitia nobis con con esto cone natur alita dolum restrunt harchic turecus eosantu rionsed ut voluptatur asite pa cus a nimpos que officit

et aspero vitet latur res doluptat litempo ribusam asperi dolit estemporem exerunt, quodit et ea disim molup tatquaecatur modigni scipis adit millesecum faccoll orerum fugitam, conserum volecte nia quas dolupta tiscitatio etum sequi omnis que volupta tectorr oriatem rehentiam quam solorio que pa debitas pi-

tatquam ese voluptasi debitas alia vel iliquas mint plicabo riberis ut et pos enis ventisi de sincto cus sed ut officidel iunt rem fugia dis conet vellisqui vendips apelectur? Erferep ellaborion nust quatemp oriorerum fugiatem.

Nequissi nullacipsa velliquamus

Veni berumquatem dis maximil et idebit, id quiamusam, officiar alique res nossinienda doluptatiunt qui rerovitatum volupta volo vendebit as et quo ipsanda ndigene natem. Aximo et eossitatus aut eosseniminctiorrum imet pratem eumendam arum exprovit quatur moluptaes sento cullupient ex experen delisquas abor acid milliquost quiaecum quae non commis mi, occae num acatem is que volum as et atibus et, officitur ra quis audia commodiandae parumque ipsantem sandam alit qui net et, ut ut illo-reptur? Nat et et quatis escia volore quibus alignatem ea cor sam, tem quid moluptati suntibus doluptatis exerias veritatias derfe-

ruptate labore debitas remporro berem eruptatur andae nis reseditaecte abore volenderis magni que sitassi bereius anihit, odit, sitore dio volore verumque landis solo is vellab id molorrovid mos ipsantibusae latem conseriae nis corum ea veliciatiant quatiatur aut ute voloris volecatemque pereicius exeroratem quos aut alia quis seque aut am recto te mos id minciis a doluptatur as ratios a consequatin porio. Eprempo recabo. Atet, es coriam volestis voluptiorem fugia sanda ium vinctota veliqui beaquiandis es aliasit atempernate dit officia deliquodis etur, que sit, sedit quias diciend ersperit, consend iorehendit harum quo ventiaepetae. In natur?

Ximi, solecatur, et aut quun-tiatia conet, corro bla dolor as re lacest, sus eatium nus. Omnisse quidunt rem ea velit atum nam aut re plibearit, arum fugitia nimus sam quam fugiaer ovitinnobis dis everibu sandiature nonesto et utem abori odit everibu sandiature nonesto et utem abori.

„Wir investieren kräftig in E-Fahrzeuge“

Hubert Schlager, Geschäftsführer von Schlager Transporte will bereits 2030 seine gesamte Flotte auf E-Fahrzeuge umstellen und damit nationale und internationale Transporte abwickeln. Was treibt ihn an? Und welche Etappen-Ziele möchte er heuer noch erreichen?

Herr Schlager, Sie wollen Ihre gesamte Flotte bis 2030 auf E-Fahrzeuge umstellen. Viele in der Branche halten das für unrealistisch. Warum gehen Sie diesen Weg?

Wir haben uns das sehr genau überlegt. Ich bin überzeugt, dass wir als mittelständisches Unternehmen nur dann langfristig wettbewerbsfähig bleiben, wenn wir früh in neue Antriebe investieren. Der Druck von Kunden-seite steigt, die CO₂-Vorgaben werden strenger, und die Technologie macht große Sprünge. Wir könnten noch jahrelang abwarten – aber dann würden wir irgendwann hinterherlaufen. Wir müssen mutig vorangehen, sonst verlieren wir den Anschluss.

Was war der Auslöser für den Entschluss, bereits jetzt eine so ambitionierte Roadmap aufzustellen?

Zum einen persönliche Überzeugung. Ich beschäftige mich seit Jahren mit alternativen Antrieben. Zum anderen ganz klar die Marktsituation: Die Nachfrage nach klimafreundlichen Transporten steigt rasant. Große Verlager wollen konkrete Maßnahmen sehen. Und ehrlich gesagt: Wer 2030 noch Diesel fährt, wird es schwer haben, konkurrenzfähig zu bleiben.



Kritiker sagen, dass vor allem die Ladeinfrastruktur fehlt. Wie gehen Sie damit um?

Das ist tatsächlich der Knackpunkt. Wir planen deswegen eine eigene Schnellladeinfrastruktur an unserem Hauptstandort und arbeiten mit Partnern entlang wichtiger Korridore zusammen. „Wer wartet, bis alles perfekt ist, wird niemals starten.“ Wir setzen

bewusst auf Pilotstrecken und testen aktuell bereits drei E-Sattelzüge im täglichen Einsatz. Die Erfahrungen sind positiv – auch was Reichweite und Zuverlässigkeit betrifft.

Wie sieht Ihr Etappenplan für 2026 aus?

Heuer wollen wir zehn weitere E-Lkw in die Flotte integrie-

ren und den Großteil unserer regionalen Verkehre elektrifizieren. Außerdem starten wir ein eigenes Energieprojekt: Auf unseren Dachflächen wird eine große PV-Anlage installiert, die künftig bis zu 40 Prozent unseres Ladebedarfs decken soll. Parallel schulen wir unsere Fahrer intensiv – denn ein E-Lkw wird anders gefahren als ein Diesel.

Wie reagieren Ihre Kunden auf diesen Transformationskurs?

Überwiegend positiv. Viele unserer Kunden wollen ihre eigenen CO₂-Reduktionsziele erreichen und sehen unsere Initiative als wichtigen Baustein. Überraschend war für mich, wie hoch die Bereitschaft ist, langfristige Partnerschaften aufzubauen. „Nachhaltigkeit schafft Vertrauen – das spüren wir deutlich.“

Wo sehen Sie die größten Herausforderungen bis 2030?

Ganz klar die Energieversorgung. Wir brauchen stabile, leistbare Strompreise und eine planbare Netzinfrastruktur. Und wir müssen realistisch bleiben: Nicht jeder Einsatz wird sofort elektrifizierbar sein. Für Langstrecken im internationalen Verkehr.

„Bei Truck Charging stehen wir erst am Anfang“

E-Mobilität im Schwerverkehr steckt noch in den Kinderschuhen. **Hauke Hinrichs**, CEO von **Smatrics**, erklärt, warum Truck Charging mehr ist als hochskalierte Pkw Ladeinfrastruktur und welche Weichen jetzt gestellt werden müssen, damit Logistik und Energieversorgung Schritt halten.

Welche Herausforderungen bestehen für Betreiber und Unternehmen im Truck-Bereich?

Der Einstieg in die E-Mobilität ist nicht unbedingt ein Selbstläufer. Für Truck Charging gilt dies ebenfalls, denn dies ist mehr als nur eine größere Version von Pkw-Laden. Die Anforderungen steigen massiv: bei den Ladeleistungen, der Convenience und auch der Abrechnung.

Herausfordernd ist vor allem die Integration in bestehende Betriebsflächen und bei laufendem Betrieb – Ladeinfrastruktur muss sich in Rangierflächen, Zeitfenster und Logistikprozesse einfügen, ohne Ausfälle zu verursachen. Denn: Ein stehender Lkw entspricht einem wirtschaftlichen Totalschaden. Hinzu kommen neue Anforderungen an Verrechnungssysteme, insbesondere für Konzernstrukturen. Service, Abrechnung und Betrieb müssen neu gedacht werden.

Österreich liegt im Pkw-Segment beim Ausbau der Ladeinfrastruktur im guten Mittelfeld Europas. Bei Truck Charging stehen wir erst am Anfang. Die neue Förderschienen der Bundesregierung eMOVE ist ein wichtiger Schritt, um den Hochlauf voranzutreiben. Zusätzlich braucht es eine enge Zusammenarbeit zwischen Logistikern und Ladeinfrastrukturbetreibern. Wir brauchen gemeinsame Lernkurven, praxistaugliche Lösungen und Betriebssicherheit auf neuem Niveau. Dazu gehören Aspekte wie Mittelspannungsanschlüsse genauso wie kurze Reaktionszeiten mit entsprechenden Service Level Agreements und hochqualifiziertes Fachpersonal.

Welche Rolle werden Schnellladeparks spielen?

Schnellladeparks sind das Rückgrat der E-Mobilität – nicht nur für Pkw, sondern auch für Trucks. Für den Schwerverkehr müssen die Konzepte angepasst und weiterentwickelt werden. Neben dem Depot Charging spielen das Destination Charging inklusive dem Public Overnight Charging an Autobahnen mit

hoher Leistung, Pufferspeichern und fix zugewiesenen Ladeplätzen eine große Rolle. Planbarkeit ist für die Logistik essenziell. Die gemeinsame Nutzung von Ladeparks mit verschiedenen Flotten braucht abgestimmte Raumkonzepte, robuste Serviceprozesse, Interoperabilität und Benutzerfreundlichkeit.

Welche Maßnahmen braucht es, um die E-Mobilität im Logistikbereich schneller voranzutreiben?

Truck Charging ist kein einfaches Hochskalieren von Pkw-Ladeinfrastruktur – es ist ein komplett neues System. Der Hochlauf bei E-Trucks wird zudem deutlich schneller erfolgen.

„Gerade im Logistikbereich braucht es ein Höchstmaß an Planbarkeit für Wachstum und Investitionen.“

gen, weil Logistikfahrzeuge intensiver genutzt und schneller durchgetauscht werden. Die Anforderungen an die Stromnetze sind hoch, und dynamisches Lastmanagement spielt eine wichtige Rolle.

Was es braucht, ist ein realistisch abgestimmter Infrastrukturchochlauf – unterstützt durch klare Standortplanung, schnelle Genehmigungen und die richtigen regulatorischen Rahmenbedingungen. Der von der Bundesregierung angekündigte Verfahrensturbo und das in Vorbereitung befindliche Elektrizitätswirtschaftsgesetz sind zentrale Hebel, um Netzzugänge zu beschleunigen und Speicherelemente zur Lastspitzenentlastung zu integrieren.

Gerade im Logistikbereich braucht es ein Höchstmaß an Planbarkeit für Wachstum und Investitionen, Fehlerresistenz bei der Ladeinfrastruktur und



Hauke Hinrichs warnt: Stillstehende Lkw kosten die Logistik immense Summen. Truck Charging

Zuverlässigkeit bei der Energieversorgung.

Welche Herausforderungen bestehen für Betreiber und Unternehmen im Truck-Bereich?

Der Einstieg in die E-Mobilität ist nicht unbedingt ein Selbstläufer. Für Truck Charging gilt dies ebenfalls, denn dies ist mehr als nur eine größere Version von Pkw-Laden. Die Anforderungen steigen massiv: bei den Ladeleistungen, der Convenience und auch der Abrechnung.

Herausfordernd ist vor allem die Integration in bestehende Betriebsflächen und bei laufendem Betrieb – Ladeinfrastruktur muss sich in Rangierflächen, Zeitfenster und Logistikprozesse einfügen, ohne Ausfälle zu verursachen. Denn: Ein stehender Lkw entspricht einem wirtschaftlichen Totalschaden. Hinzu kommen neue Anforderungen an Verrechnungssysteme, insbesondere für Konzernstrukturen. Service, Abrechnung und Betrieb müssen neu gedacht werden.

Österreich liegt im Pkw-Segment beim Ausbau der Ladeinfrastruktur im guten Mittelfeld Europas. Bei Truck Charging stehen wir erst am Anfang. Die

neue Förderschienen der Bundesregierung eMOVE ist ein wichtiger Schritt, um den Hochlauf voranzutreiben. Zusätzlich braucht es eine enge Zusammenarbeit zwischen Logistikern und Ladeinfrastrukturbetreibern. Wir brauchen gemeinsame Lernkurven, praxistaugliche Lösungen und Betriebssicherheit auf neuem Niveau. Dazu gehören Aspekte wie Mittelspannungsanschlüsse genauso wie kurze Reaktionszeiten mit entsprechenden Service Level Agreements und hochqualifiziertes Fachpersonal.

Welche Rolle werden Schnellladeparks spielen – und wo steht Österreich im EU-Vergleich?

Schnellladeparks sind das Rückgrat der E-Mobilität – nicht nur für Pkw, sondern auch für Trucks. Für den Schwerverkehr müssen die Konzepte angepasst und weiterentwickelt werden. Neben dem Depot Charging spielen das Destination Charging inklusive dem Public Overnight Charging an Autobahnen mit hoher Leistung, Pufferspeichern und fix zugewiesenen Ladeplätzen eine große Rolle. Planbarkeit ist für die Logistik essenziell.

IMPRESSUM:

Sonderbeilage. Medieninhaber, Herausgeber und Verleger: Verlag Holzhausen GmbH, Traungasse 14-16, 1030 Wien Projektleitung und Redaktion: Stephan Böhm. Herstellung: Marlovics Uhl Medien GmbH, Kreitnergasse 48/1A, 1160 Wien Druck: Wograndl Druck Ges. m. b. H., Druckweg 1, 7210 Mattersburg. Verlags- und Herstellungsort: Wien, 2026. Die Beilage erscheint als entgeltliche Kooperation mit Witzany GmbH.



Roll-out in Europa

UTA Edenred treibt die internationale Expansion seiner Elektromobilitätslösung voran. Mit UTA eCharge® können Unternehmen ihre Fahrzeugflotten künftig nicht nur in Deutschland und Österreich, sondern auch in Belgien, den Niederlanden, Luxemburg, Frankreich, Italien, Spanien und Polen effizient elektrisch laden.

UTA Edenred, einer der führenden europäischen Mobilitätsdienstleister, baut sein Angebot für das öffentliche Laden von Elektro- und Hybridfahrzeugen international weiter aus. Nach erfolgreichen Einsätzen in Deutschland und Österreich steht die Ladelösung UTA eCharge® nun auch Kunden in Belgien, den Niederlanden, Luxemburg, Frankreich, Italien, Spanien und Polen offen. Mit diesem Schritt erweitert UTA Edenred den Zugang zu über 880.000 Ladepunkten in 28 Ländern, darunter rund 300 für Lkw geeignete Schnellladepunkte des Milence-Netzes. Weitere Länder sollen in den kommenden Monaten folgen, um das europaweite Ladenetz kontinuierlich zu stärken.

Internationaler Roll-out für mehr Nachhaltigkeit

„Mit UTA eCharge bieten wir unseren Kunden eine effiziente Lösung für die Elektri-

fizierung ihrer Fuhrparks und machen damit den Schritt zur nachhaltigen Flotte einfach“, erklärt Pierre Jalady, General Manager Edenred Mobility EMEA und CEO von UTA Edenred. Der aktuelle Roll-out ermöglicht es nun noch mehr Unternehmen, von der Elektromobilitätslösung von UTA zu profitieren und ihre Fahrzeugflotten klimafreundlich umzustellen. Damit reagiert der Mobilitätsdienstleister auf den wachsenden Bedarf an nachhaltigen Transportlösungen, der durch strengere CO₂-Vorgaben und steigende Kundenerwartungen getrieben wird.

360°-Ladelösung für alle Fahrzeugklassen

UTA eCharge ist als ganzheitliche Lösung konzipiert und deckt sämtliche Anforderungen elektrischer Fahrzeugflotten ab. Über die UTA eCard oder die UTA eCharge-App können Fahrzeuge aller Klassen, vom Pkw über Transporter bis hin zu

Lkw, geladen werden. Das System integriert sowohl öffentliche Ladepunkte als auch Ladeoptionen am Wohnsitz von Mitarbeitern, am Firmenparkplatz oder auf Firmengeländen. Dabei sorgt eine transparente Abrechnung dafür, dass Unternehmen die Kosten klar nachvollziehen können. Diese Flexibilität und Reichweite machen UTA eCharge zu einem zentralen Baustein für die nachhaltige Mobilität von Flotten in ganz Europa.

Home-, Workplace- und Depot-Charging in Planung

Während Kunden in Deutschland und Österreich das volle 360°-Ladeangebot bereits nutzen, werden die erweiterten Ladeoptionen in den neuen Ländern im Lauf des Jahres eingeführt. Damit werden Home-, Workplace- und Depot-Charging künftig auch in Belgien, den Niederlanden, Luxemburg, Frankreich, Italien, Spanien und Polen verfügbar sein. Dieser

schrittweise Ausbau stellt sicher, dass Unternehmen ihre Flotten nicht nur an öffentlichen Ladepunkten, sondern auch an eigenen Standorten effizient und zuverlässig mit Strom versorgen können.

Strategische Bedeutung für den Flottenbetrieb

Der internationale Roll-out von UTA eCharge unterstützt Flottenbetreiber dabei, ihre Elektromobilität nachhaltig zu planen und umzusetzen. Durch die Integration verschiedener Ladeszenarien und die Abdeckung aller Fahrzeugklassen ermöglicht UTA Edenred nicht nur die Reduktion von CO₂-Emissionen, sondern erleichtert auch die operative Planung und Kostenkontrolle. Für Unternehmen, die ihre Logistik- und Transportprozesse zunehmend auf elektrischen Antrieb umstellen, stellt die Ladelösung daher einen entscheidenden Vorteil dar.