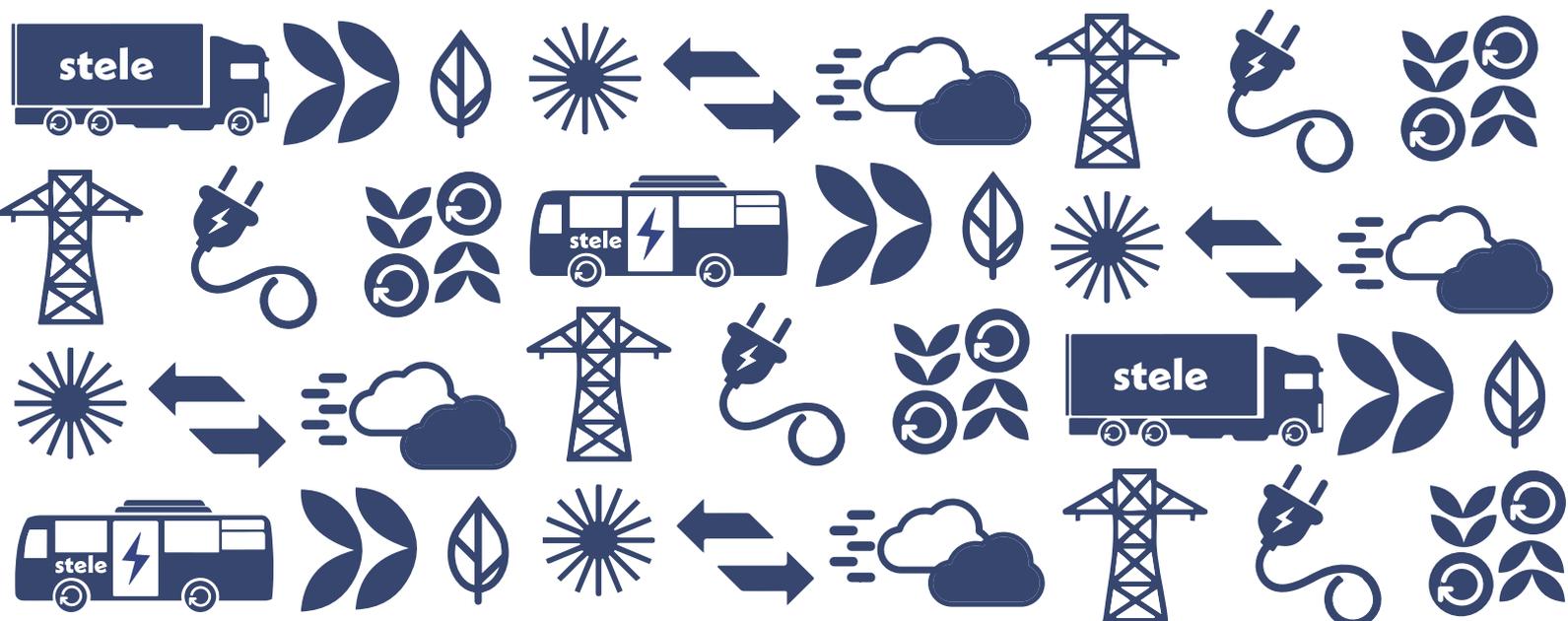


STELE – Die Plattform, die verbindet

Plattformkonzept



STELE – Die Plattform, die verbindet



Medieninhaber/Herausgeber

Klima- und Energiefonds

Leopold-Ungar-Platz 2 / Stiege 1 / 4.OG / Top 142

1190 Wien

Tel.: (+43 1) 585 03 90

Fax: (+43 1) 585 03 90 11

Autor:innen

Reiner Lemoine Institut gGmbH: Jakob Gemassmer, Friederike Reisch, Jakob Wegner
Prof. Dr. Kathrin Goldammer

Grazer Energieagentur GmbH: Lisa Göttfried, Manuela Beran

UIV Urban Innovation Vienna GmbH: Thomas Vith-Barrett, Sophie Hofbauer, Gerald Franz

Kairos OG: Christoph Breuer

Kontakt

STELE – Die Plattform, die verbindet

info@stele.at

Internet: www.stele.at

STELE ist eine Plattform des Energie- und Klimafonds. STELE wird von einem internationalen Projekt-konsortium, bestehend aus dem Reiner Lemoine Institut, der Grazer Energieagentur, UIV Urban Innovation Vienna, Kairos und Localiser, umgesetzt.

Stand: 01. April 2025



Inhaltsverzeichnis

1.	Hintergrund und Ziele.....	1
1.1	Ausgangslage.....	1
1.2	Warum eine neue Plattform?	9
2.	Stakeholder	12
2.1	Stakeholder-Übersicht	12
2.2	Bedarfe der Stakeholder	13
3.	Plattformkonzept.....	18
3.1	Matchmaking-Prozess.....	18
3.2	Maßnahmen.....	19
3.3	Organisationsstruktur.....	37
3.4	Zeitplan	40
4.	Kommunikationskonzept	42
4.1	Narrativ – Was ist STELE?.....	42
4.2	Zielgruppen in der Kommunikation	43
4.3	Kanäle und Formate	44
	Literaturverzeichnis.....	46



Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Verteilung von Wind- und Pumpspeicherkraftwerken in Österreich.....	2
Abbildung 2: Entwicklung Stromverbrauch und Erzeugungsleistung gemäß ÖNIP.....	3
Abbildung 3: Bewilligte und umgesetzte Fahrzeugvolumina im EBIN & ENIN Förderprogramm.....	7
Abbildung 4: Bestand öffentlicher Ladeleistung pro Bundesland im Jahr 2023.....	7
Abbildung 5: Übersicht der eingebundenen Stakeholder.....	13
Abbildung 6: Zeitplan der Maßnahmen in STELE.....	41

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Bestand und Neuzulassungsanteil elektrischer Fahrzeugtypen 2024.....	6
Tabelle 2: Bestand elektrischer Fahrzeuge nach Fahrzeugklasse und Jahr.....	6

Vorbemerkung zur sprachlichen Gleichstellung aller Geschlechter

In Einklang mit den Vorgaben des Klima- und Energiefonds wählen wir in Publikationen im Rahmen von STELE Formulierungen, die eine sprachliche Gleichstellung aller Geschlechter unterstützen. Dementsprechend verwenden wir entweder neutrale Formulierungen oder gendern die Begriffe mit Doppelpunkt (z.B. Nutzer:in). In Abstimmung mit dem Klima- und Energiefonds verzichten wir bei der Nennung von Begriffen, die nicht unmittelbar Personengruppen benennen, sondern vielmehr Organisationen beschreiben (z.B. Verteilnetzbetreiber), auf neutrale Formulierung oder Doppelpunkte.



Glossar

AATP	Austrian Automotive Transformation Platform
ASFINAG	Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft
APG	Austrian Power Grid
BEV	Batterieelektrisches Fahrzeug
BMIMI	Bundesministerium für Innovation, Energie und Infrastruktur
CNL	Council für nachhaltige Logistik
CPO	Ladeinfrastrukturbetreiber (Charge Point Operator)
EBIN	FFG-Förderprogramm "Emissionsfreie Busse und Infrastruktur"
EE	Erneuerbare Energien
EIWOOG	Elektrizitätswirtschafts- und -organisationsgesetzes 2010
EIWG	Elektrizitätswirtschaftsgesetzes
ENIN	FFG-Förderprogramm "Emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur"
EU	Europäische Union
FFG	Österreichische Forschungsförderungsgesellschaft
LIS	Ladeinfrastruktur
LUC	Lade Use Cases
NNE	Netznutzungsentgelte
PKW	Personenkraftwagen
LKW	Lastkraftwagen
OLÉ	Österreichs Leitstelle für Elektromobilität
ÜNB	Übertragungsnetzbetreiber
VNB	Verteilnetzbetreiber
V-NEP	Verteilernetzentwicklungspläne



1. Hintergrund und Ziele

Österreich befindet sich mitten in der Energie- und Verkehrswende. Die volatile Einspeisung durch Erneuerbare Energien (EE) steigt und ebenso der Strombedarf des Landes, da unter anderem immer größere Teile des Verkehrssektors elektrifiziert werden. Millionen Elektroautos und Tausende LKW und Busse müssen zukünftig intelligent in das Stromnetz eingebunden werden. Diese Integration stellt alle beteiligten Akteure, von Netz- und Flottenbetreiber über Ladeinfrastrukturbetreiber bis hin zur Politik, vor große Herausforderungen. Diese Veränderung bietet gleichzeitig aber auch Chancen. Damit diese Chancen genutzt werden können, ist eine intelligente Integration und ein hoher Grad an Vernetzung und kontinuierlichem Informationsaustausch zwischen den verschiedenen Akteuren erforderlich. Das wollen wir mit der neuen Plattform STELE (*STromnetze für ELEktromobilität*) erreichen.

Denn: Im Netzbereich werden heute schon die Entscheidungen für die Infrastruktur der Zukunft getroffen. Netzbetreiber arbeiten mit Planungshorizonten von Jahrzehnten. Das Stromnetz darf nicht zum Flaschenhals für den Markthochlauf der Elektromobilität werden. Damit Netzbetreiber die zusätzliche Flexibilität der Elektromobilität in ihren Betrieb integrieren können, braucht es neue dynamische Ansätze, mehr Austausch zwischen den Akteuren und einen regulatorischen Rahmen, der die Chancen erkennt und den Akteuren geeignete Werkzeuge an die Hand gibt. STELE ist der zentrale Ort, um die Akteure zusammen zu bringen und wirksame Formate für eine schnelle und intelligente Netzintegration zu entwickeln.

1.1 Ausgangslage

Als Basis für unser Plattformkonzept haben wir zuerst die gegenwärtige Situation der Elektrifizierung des Verkehrs sowie des Energiesektors in Österreich analysiert. Der Fokus lag dabei auf Nutzfahrzeugen und laufenden Aktivitäten, die den Markthochlauf der Elektromobilität und ihre Netzintegration bereits unterstützen.

1.1.1 Stromversorgung

Die Europäische Union (EU) hat das Ziel, bis 2050 klimaneutral zu sein. Um dieses Ziel zu erreichen, legen der europäische Green Deal und das „Fit für 55“-Paket konkrete (Sub-)Ziele fest. Bis 2030 sollen die Treibhausgasemissionen um 55 % verglichen mit 1990, reduziert werden. Die EU hat 2023 die überarbeitete Erneuerbare-Energien-Richtlinie, bekannt als RED III (Revised Renewable Energy Directive III), verabschiedet. Gemäß der RED III soll der Anteil Erneuerbarer Energien am gesamten Endenergieverbrauch der EU im Jahr 2030 mindestens 42,5 % betragen. 2023 lag dieser Wert bei 24,5 % [1]. Für den Verkehrssektor sieht die RED III einen Mindestanteil von 29 % erneuerbarer Energien am Endenergieverbrauch vor.

Die österreichischen Bundesregierungen der letzten Jahre haben sich zum Ziel gesetzt, den Stromverbrauch bis 2030 bilanziell zu 100 % durch Strom aus Erneuerbaren Energien zu decken. Diesem Ziel ist Österreich bereits sehr nahe. 2024 konnte Österreich seinen nationalen Strombedarf mit 92,1 % zu einem sehr hohen Anteil durch Erneuerbare Energien decken [2]. Wasserkraft ist dabei die



zentrale Stromerzeugungstechnologie. In den letzten Jahren ist aber auch der Anteil an Wind- und Solarenergie deutlich angestiegen. An der Nettostromerzeugung hatte Wasserkraft im Jahr 2024 mit 61,2 % den größten Anteil, gefolgt von Windkraft mit 15,4 % und Solarenergie mit 9,6 % [3].

Während sich Photovoltaikanlagen und Laufwasserkraftwerke relativ gleichmäßig über das Land verteilen, gibt es bei Windkraft und Pumpspeicherkraftwerken ein Ost-West-Gefälle. Windkraftwerke befinden sich vorrangig im Norden und Osten, Pumpspeicherkraftwerke hingegen eher im Westen und Süden Österreichs. Die Kraftwerksverteilung ist in Abbildung 1 dargestellt und resultiert in Netzengpässen, auf die in Kapitel 1.1.2 näher eingegangen wird.

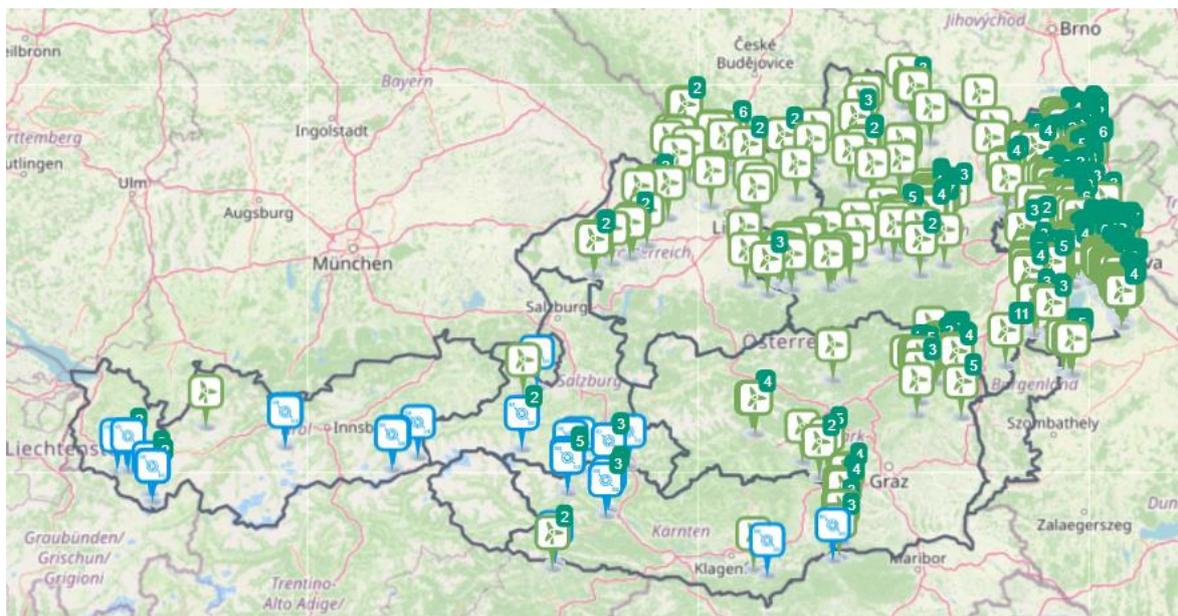


Abbildung 1: Verteilung von Wind- und Pumpspeicherkraftwerken in Österreich [4]

Der Stromverbrauch in Österreich wird durch die Transformation der verschiedenen Sektoren ansteigen. Die Prognosen und Auswirkungen auf das Stromnetz sind im ÖNIP (Integrierter österreichischer Netzinfrastrukturplan) festgehalten [5]. 2021 lag der Stromverbrauch in Österreich noch bei 74 TWh, wovon auf den Verkehrssektor 3 TWh entfielen. Der ÖNIP beziffert den Strombedarf auf 90 TWh im Jahr 2030 und 121 TWh im Jahr 2040. Durch den Hochlauf der Elektromobilität wird angenommen, dass der Stromverbrauch im Verkehrssektor auf 12 TWh im Jahr 2030 bzw. 23 TWh im Jahr 2040 steigt. Um den steigenden Stromverbrauch ab 2030 bilanziell zu 100 % aus EE zu decken, bedarf es eines massiven Zubaus von Erneuerbaren Energien, insbesondere von Solarenergie und Windkraft, wie Abbildung 2 zeigt.

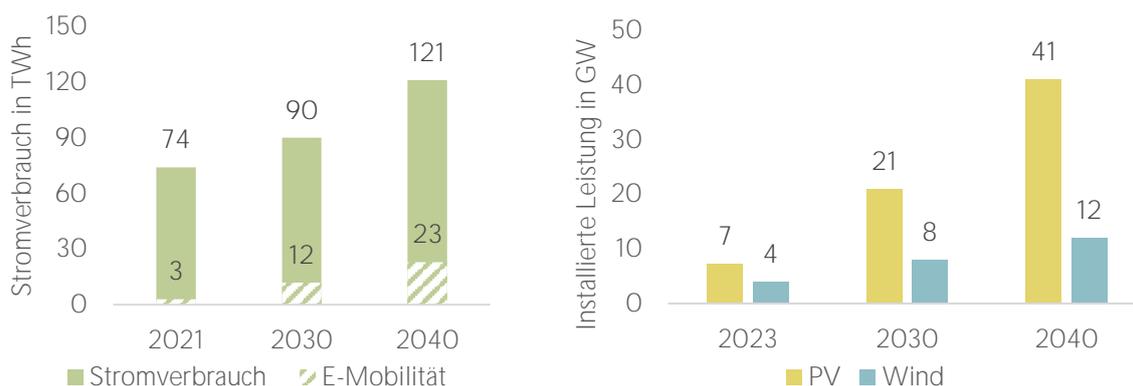


Abbildung 2: Entwicklung Stromverbrauch und Erzeugungsleistung gemäß ÖNIP

Für das Stromnetz bedeutet dies einen intensiven Netzausbau. Die APG folgt dabei dem NOVA-Prinzip (Netzoptimierung vor Netzverstärkung vor Netzausbau). Um den Netzausbaubedarf zu senken, spielen flexible Verbrauchseinrichtungen eine zentrale Rolle.

1.1.2 Stromnetz

Das Stromnetz in Österreich ist in sieben Netzebenen unterteilt, wobei Netzebene 1 das Höchstspannungsnetz und Netzebene 7 das Niederspannungsnetz darstellt. In Österreich gibt es drei Übertragungsnetzbetreiber (ÜNB), die Austrian Power Grid (APG), die den Großteil des Landes abdeckt, sowie die Vorarlberger Übertragungsnetze und die Tiroler Übertragungsnetz GmbH. Alle ÜNB sind für Netzebene 1 und 2 verantwortlich. Nachgelagert gibt es 114 Verteilnetzbetreiber (VNB), die für die Netzebenen 3-7 verantwortlich sind. Diese VNB unterscheiden sich in Größe des Netzgebiets sowie Anzahl an Kund:innen und damit auch in ihrer Netztopologie. Die Wiener Netze haben mit etwa 1,2 Mio. Kund:innen das dichteste Netz. Das flächenmäßig größte Netzgebiet ist das der Netz Niederösterreich GmbH mit einer Größe von etwa 19.179 km². Reguliert wird die Netzwirtschaft in Österreich von der E-Control. Sie überwacht die Netzbetreiber und legt bspw. auch die Systemnutzungsentgelte fest.

Im Stromnetz müssen Erzeugung und Verbrauch jederzeit im Gleichgewicht sein. Dieses Gleichgewicht spiegelt sich in der Netzfrequenz wider, die exakt bei 50 Hertz liegen muss. Abweichungen dürfen lediglich im Bereich von +/- 0,2 Hertz auftreten, um eine stabile Stromversorgung zu gewährleisten. Die in Abbildung 1 dargestellte Kraftwerksverteilung sowie der steigende Anteil fluktuierender Erzeugung stellt das Stromnetz schon heute vor Herausforderungen. Um Engpässe im Stromnetz zu vermeiden, bspw. bei hoher Windstromerzeugung, werden sogenannte Redispatchmaßnahmen ergriffen. Redispatch bezeichnet Eingriffe in die Einsatzplanung von Kraftwerken, um Leitungsabschnitte vor einer Überlastung zu schützen. Durch die zunehmende Integration volatiler Erneuerbarer Energien muss die APG fast täglich Redispatchmaßnahmen ergreifen. Diese Eingriffe sind mit zusätzlichen Kosten verbunden. Im Jahr 2024 lagen die Kosten bei 86,5 Mio. Euro [6].

Neben der Integration Erneuerbarer Energien stellen auch neue Stromverbraucher wie Elektrofahrzeuge oder Wärmepumpen das Stromnetz durch hohe Lastspitzen vor Herausforderungen, insbesondere die Verteilnetze. Gleichzeitig bieten diese neuen Verbraucher auch Flexibilitätsoptionen,



elektrische Fahrzeuge etwa durch die Möglichkeit, Ladevorgänge zeitlich zu verschieben. Dieses Flexibilitätspotenzial kann die Stromnetze entlasten und zukünftig auch im Rahmen von Redispatchmaßnahmen genutzt werden. Durch den Beschluss des neuen Elektrizitätswirtschaftsgesetzes (EIWG) werden die Verteilernetzbetreiber in Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/944 zur marktbasierter Beschaffung von Flexibilitätsleistungen verpflichtet werden.

Im Oktober 2024 haben erstmals die 15 größten Verteilernetzbetreiber¹ Netzentwicklungspläne (V-NEP) auf Basis eines Leitfadens der E-Control veröffentlicht [7]. Durch das EIWG werden die Verteilernetzbetreiber in Umsetzung der Richtlinie (EU) 2019/944 dazu verpflichtet werden alle zwei Jahre Verteilernetzentwicklungspläne zu veröffentlichen. Neben einer Beschreibung des Ist-Zustandes und Planungsgrundsätzen enthalten die VNEP auch erwartete Entwicklungen im Bereich der Elektromobilität für die nächsten zehn Jahre sowie Aussagen zur Nutzung von Flexibilitäten. Den steigenden Strombedarf beschreiben alle VNB als Herausforderung. Neben Wärmepumpen und Rechenzentren wird auch die Elektromobilität als eine der primären Netzlasten gesehen. Allerdings enthält kein VNEP Aussagen- oder Prognosen zu elektrischen LKW, lediglich im V-NEP der Energie Klagenfurt werden Annahmen für Ladeleistungen von Bussen getroffen.

Dynamische Stromtarife, die aufgrund der Preisentwicklung an der Strombörse variieren, werden bereits von einigen Energieversorgern angeboten. Ein dynamisches Netznutzungsentgelt (NNE), das sich nach der aktuellen Netzsituation richtet bietet hingegen noch kein VNB an. Es sprechen sich jedoch sechs der 15 größten VNB für die Einführung von NNE aus. Im Pilotprojekt INNOnet [8] werden sie zudem im Rahmen einer Regulatory Sandbox² erprobt. Netznutzungsentgelte setzen sich aus Arbeits- und Leistungspreisen zusammen. Um Lastspitzen zu reduzieren, schlägt die Energie Klagenfurt GmbH die Verlagerung von Arbeitspreisen hin zu Leistungspreisen vor. Bislang wurden in Österreich von der Regulierungsbehörde keine dynamischen Netzentgelte verordnet. Anders ist dies z.B. in Deutschland, wo in § 14a EnWG eine Ermächtigung der Bundesnetzagentur zur Festlegung von Vorgaben für steuerbare Verbrauchseinrichtungen geschaffen wurde. Im Rahmen dessen dürfen VNB einzelne Verbrauchseinrichtungen auf eine Mindestbezugsleistung von 4,2 kW dimmen, im Gegenzug müssen sie Kund:innen ein reduziertes NNE in Rechnung stellen. Zudem müssen alle VNB in Deutschland ab April 2025 die Nutzung eines zeitvariablen NNE ermöglichen [9] [10]. Durch das EIWG sollen auch in Österreich sogenannte "flexible Netzanschlüsse" eingeführt werden, wo durch eine flexible - und teils auch dynamische - Anpassung der Netznutzung ein früherer Anschluss und entsprechend angepasste Netzentgelte ermöglicht werden sollen.

In Österreich sind Verteilernetzbetreiber verpflichtet, auf Netzanschlussanfragen innerhalb festgelegter Fristen zu reagieren. Diese Fristen bestimmt die E-Control in der Netzdienstleistungsverordnung Strom – für Anlagen bis 20kW sieht § 17a EIWOG 2010 ein vereinfachtes Anzeigeverfahren vor. In den Netzebenen 1-6 beträgt diese Frist einen Monat. In Netzebene 7 (Niederspannung) verkürzt sich die Frist auf zwei Wochen. Innerhalb dieses Zeitraums muss der VNB einen konkreten Vorschlag zur weiteren Vorgangsweise unterbreiten [11]. Der Prozess von erster Netzanschlussanfrage bis zur tatsächlichen vertraglichen Buchung der Kapazität dauert jedoch deutlich länger. Im Bereich der

¹ Diese VNB haben V-NEP veröffentlicht: Energie Klagenfurt, E-Netze Steiermark, eww, Feistritzwerke, IKB, KNG, Linz Netz, Netz Burgenland, Netz NO, Netz OÖ, Salzburg Netz, Stromnetz Graz, TINETZ, Vorarlberger Energienetze, Wiener Netze

² Eine Regulatory Sandbox ermöglicht im Energiebereich Forschungsprojekte durch temporäre Ausnahmen von regulativen Vorgaben, z. B. Ausnahmen von Netznutzungsentgelten.



Stromeinspeisung hat der Branchenverband Österreichs Energie in Zusammenarbeit mit der E-Control auf der Plattform ebUtilities gemäß der gesetzlichen Grundlage (§ 20 EIWOG 2010) eine Karte zu freien Einspeisekapazitäten je Umspannwerk veröffentlicht. Dies soll auch den Prozess des Netzanschlusses von Erzeugungsanlagen beschleunigen [12]. Für den Anschluss von Verbrauchseinrichtungen gibt die Karte jedoch bisher keine Auskunft über verfügbare Kapazitäten.

1.1.3 Elektromobilität

Der Verkehrssektor ist mit etwa 29 % nach den Sektoren Energie und Industrie der zweitgrößte Emittent von Treibhausgasen in Österreich. Während die Emissionen im Gegensatz zu anderen Sektoren deutlich über denen von 1990 liegen, ist mit zunehmender Elektrifizierung seit 2020 auch im Verkehrssektor ein Rückgang der Emissionen zu erkennen. 99 % der Emissionen im Verkehrssektor entfielen 2023 auf den Straßenverkehr, wobei PKW für 64,0 % und Nutzfahrzeuge für 33,2 % verantwortlich waren [13].

Österreich hat das Ziel, bis 2040 Klimaneutralität im Verkehrssektor zu erreichen. Um dies zu erreichen, ist ein intensiver Austausch aller beteiligten Stakeholder notwendig. Deshalb wurde im Dezember 2022 die OLÉ – Österreichs Leitstelle für Elektromobilität bei der AustriaTech eingerichtet. Sie dient als zentrale Anlaufstelle für Elektromobilität in Österreich und unterstützt das Bundesministerium für Innovation, Energie und Infrastruktur (BMIMI) bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität. Zudem übernimmt die OLÉ eine Koordinationsrolle und stellt Informationsmaterial für Stakeholder bereit.

Seit 2021 unterstützt die Austrian Automotive Transformation Platform (AATP) die Transformation im Verkehrssektor. Sie wurde im Rahmen des „**Mobilitätsmasterplans 2030**“ des BMIMI eingerichtet und bringt Expert:innen aus relevanten Unternehmen zusammen. Die AATP hat das konkrete Ziel, Handlungsempfehlungen und Maßnahmen zu entwickeln. Innerhalb der AATP fokussiert sich die Arbeitsgruppe „Ladeinfrastruktur und E-Mobilitätsmarkt Österreich“ zudem auf den Ausbau der Ladeinfrastruktur und die Netzintegration. [14] Dabei ist u.a. die Ausarbeitung folgender Handlungsempfehlungen für STELE relevant:

- HE 012: Österreichweite Vereinheitlichung eines beschleunigten und verbindlichen Modus/Prozesses für den Netzantrag und Netzzugang
- HE 052: Lkw-Rastplätze auf Autobahnen und E-Ladeinfrastruktur
- HE 084: Schaffen von Rahmenbedingungen für marktbasiertere Integration von Ladeinfrastruktur und Stromnetze

Ein weiterer Anreiz zur Umstellung auf emissionsfreie Fahrzeuge stellen die Mautsätze dar. Emissionsfreie LKW profitieren seit dem 1. Januar 2024 von reduzierten Mautsätzen. Elektrische Fahrzeuge werden der CO₂-Emissionsklasse 5 zugeordnet, die die niedrigsten Mautsätze vorsieht. Verglichen mit einem Fahrzeug in der CO₂-Emissionsklasse 1 (EURO VI) kostet der Kilometer für eine emissionsfreie Sattelzugmaschine etwa 78 % weniger [15].

Den aktuellen Stand beim Fortschritt der Neuzulassungen, der Fahrzeugentwicklung sowie der Ladeinfrastruktur gibt der Jahresrückblick zur Elektromobilität der OLÉ wieder. Im Bereich der PKW, der



leichten LKW <3,5 t sowie der schweren LKW liegt der Anteil elektrischer Fahrzeuge an den Neuzulassungen auf bzw. über dem EU-27-Schnitt. Im Bereich der Busse hingegen liegen die Zulassungszahlen trotz gezielter Förderprogramme deutlich unter dem EU27-Schnitt. In beiden Fahrzeugklassen wird die Anschaffung von Fahrzeugen und Infrastruktur gefördert, im Bereich der Busse seit 2022 durch EBIN („Emissionsfreie Busse und Infrastruktur“) und im Bereich der LKW seit 2023 durch ENIN („Emissionsfreie Nutzfahrzeuge und Infrastruktur“). Tabelle 1 zeigt den Bestand und den Anteil an Neuzulassungen der verschiedenen Fahrzeugklassen im Jahr 2024.

Tabelle 1: Bestand und Neuzulassungsanteil elektrischer Fahrzeugtypen 2024 [16], [17]

Fahrzeugklassen	Elektrischer Bestand	Anteil am Bestand	Anteil an Neuzulassungen	EU-27: Anteil an Neuzulassungen
PKW (M1)	200.603	3,8 %	17,6 %	13,6 %
Busse (M2, M3)	347	3,2 %	10,3 %	18,4 %
Leichte LKW (N1)	13.120	2,5 %	8,8 %	5,4 %
Schwere LKW (N2, N3, Sattelzugfahrzeuge)	314	0,4 %	2,1 %	2,3 %

Während der Hochlauf bei PKW und leichten LKW seit Jahren in vollem Gange ist, nimmt er bei elektrischen Bussen und schweren LKW erst seit etwa zwei bis drei Jahren langsam Fahrt auf (vgl. Tabelle 2). So waren im Jahr 2024 erst 347 Elektrobusse und 314 schwere elektrische LKW zugelassen.

Tabelle 2: Bestand elektrischer Fahrzeuge nach Fahrzeugklasse und Jahr [17], [18]

Fahrzeugklasse	2019	2020	2021	2022	2023	2024
PKW (M1)	29.523	44.507	76.539	110.225	155.490	200.603
Busse (M2, M3)	161	172	174	202	242	347
Leichte LKW (N1)	2.605	3.330	5.627	7.582	10.584	13.120
Schwere LKW (N2, N3, Sattelzugfahrzeuge)	15	16	47	103	154	314

Im Rahmen der EBIN- und ENIN-Förderung wurden bereits deutlich höhere Fahrzeugvolumina bewilligt. Insbesondere im Bereich der Busse spiegeln sich diese Volumina jedoch noch nicht in den Zulassungszahlen wider. Abbildung 3 zeigt das Verhältnis bewilligter zu bereits umgesetzten Fahrzeugen. In den ersten Ausschreibungen wurde ein Zeitraum von bis zu fünf Jahren für die tatsächliche Fahrzeugbeschaffung ermöglicht, auch weil die Lieferzeiten der Hersteller noch sehr lange waren. Dies hat Akteuren die Möglichkeit gegeben, ein breites Angebot auf dem Markt sowie technologische Entwicklungen abzuwarten. Mittlerweile sind in den Ausschreibungen deutlich kürzere Umset-



zungszeiträume festgelegt und das Fahrzeugangebot am Markt deutlich breiter. Daher ist davon auszugehen, dass sich der Markthochlauf elektrischer Nutzfahrzeuge in den kommenden Jahren rasant beschleunigen wird.

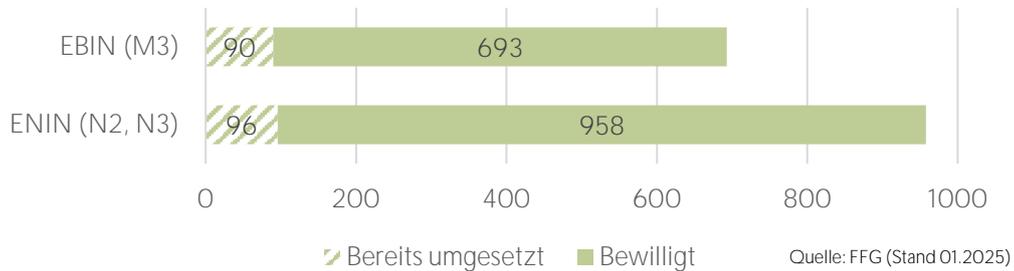


Abbildung 3: Bewilligte und umgesetzte Fahrzeugvolumina im EBIN & ENIN Förderprogramm

Aktuelle Ankündigungen im ÖPNV bestätigen dies. Bis Ende 2025 plant beispielsweise der Verkehrsverbund Vorarlberg den Fahrzeugbestand auf 130 E-Busse – knapp die Hälfte aller in Vorarlberg im öffentlichen Verkehr eingesetzten Busse – zu erhöhen [19]. Die Wiener Linien planen bis Mitte des Jahrzehnts insgesamt 60 E-Busse im laufenden Betrieb einzusetzen [20]. Insgesamt soll die Anzahl der in Österreich zugelassenen Elektrobusse bis Ende 2026 durch EBIN auf 682 erhöht werden [21].

1.1.4 Ladeinfrastruktur

Ende 2023 zählt Österreich 21.344 öffentlich zugängliche Ladepunkte – eine Verdopplung gegenüber 2021. Die öffentlich installierte Ladeleistung verteilt sich in den Bundesländern zu unterschiedlichen Anteilen auf Normal-, Schnell- und Ultraschnellladepunkte, wie Abbildung 4 zeigt. Insbesondere der Ausbau der Schnellladeinfrastruktur wächst rasant. Um eine flächendeckende Versorgung auch in unterversorgten Regionen zu gewährleisten, wurde im November 2023 das Förderprogramm „LADIN – Ladeinfrastruktur“ gestartet.

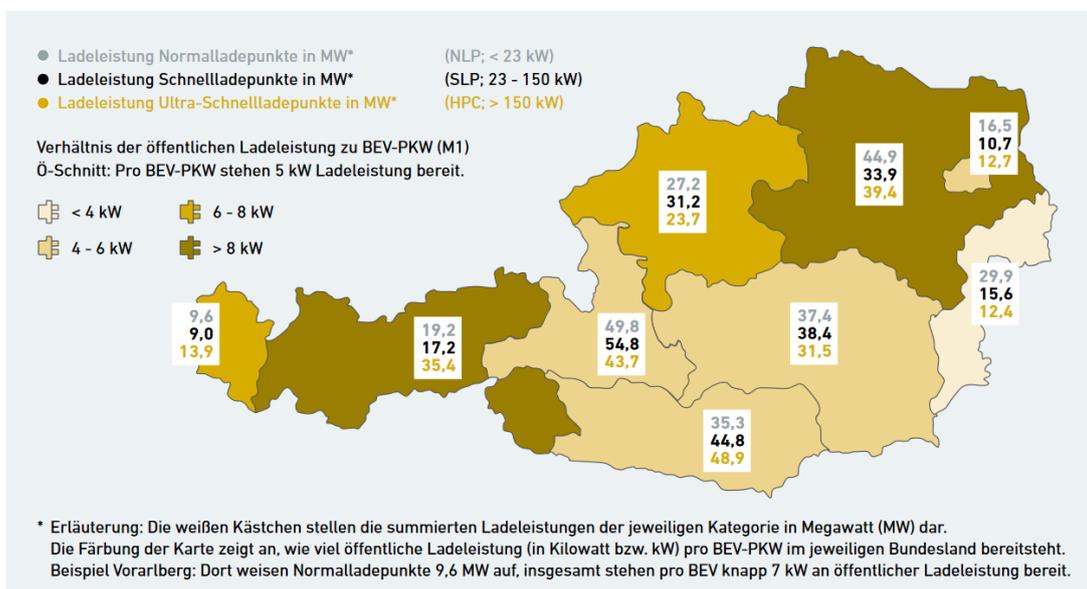


Abbildung 4: Bestand öffentlicher Ladeleistung pro Bundesland im Jahr 2023



Seit April 2024 macht die EU-Verordnung „Alternative Fuels Infrastructure Regulation“ (AFIR) Vorgaben zum Aufbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur (LIS). Die Vorgaben sollen sicherstellen, dass die Ladeinfrastruktur proportional zur Anzahl der Elektrofahrzeuge wächst. Dazu gibt sie sowohl flotten- als auch entfernungsbezogene Ziele vor. So müssen Mitgliedstaaten sicherstellen, dass pro BEV eine durchschnittliche öffentlich zugängliche Ladeleistung von mindestens 1,3 kW und je PHEV eine durchschnittliche öffentlich zugängliche Ladeleistung von mindestens 0,8 kW bereitgestellt wird. Wie Abbildung 4 zeigt, werden die flottenbezogenen Vorgaben der AFIR derzeit in allen Bundesländern übertroffen. Zusätzlich müssen entlang des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) alle 60 km Ladestationen für PKW mit mindestens 150 kW und für LKW mit mindestens 350 kW errichtet werden.

Um den Ladeinfrastrukturausbau zu beschleunigen, stellt die OLE seit April 2024 die Plattform Ladegrund bereit. Die kostenlose Matching-Plattform unterstützt den Ladeinfrastrukturausbau, indem sie Grundstückseigentümer:innen mit Ladeinfrastrukturbetreiber (CPO) vernetzt. Eigentümer:innen können Grundstücke eintragen und CPO darauf zugreifen [22]. Ab 2025 soll zudem die Plattform „Ladeplaner“ Gemeinden und Kleinstädte darin unterstützen, Bedarfe für Ladeinfrastruktur zu ermitteln. Öffentliche Ladepunkte sind im Ladestellenverzeichnis der E-Control gesammelt. Darin können sich Nutzer:innen zu einem bestimmten Standort auf einer Karte die nächstgelegenen zehn öffentlichen Stromladestellen anzeigen lassen. Zu jeder Ladestelle gibt das Verzeichnis Informationen wie Steckertypen, Ladeleistung oder Zahlungsoptionen an. Eine Unterscheidung zwischen Eignung für PKW oder LKW findet derzeit noch nicht statt. Ab Juli 2025 wird diese Information im dann erweiterten Ladestellenverzeichnis enthalten sein, zusätzlich zu dynamischen Informationen wie zum Beispiel zur aktuellen Belegung.

Im Gegensatz zur Ladeinfrastruktur für PKW, steht der LIS-Aufbau für Nutzfahrzeuge noch ganz am Anfang. An Österreichs Autobahnen gibt es 87 Raststätten, von denen derzeit 36 mit insgesamt 270 Ladepunkte für Elektroautos ausgestattet sind. Im Schnitt gibt es alle 55 km eine Lademöglichkeit [23]. Bis 2030 soll entlang des hochrangigen Straßennetzes mindestens alle 25 km eine Ladestation verfügbar sein. Das will die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft, kurz ASFINAG, durch den Aufbau von 1.500 Ladepunkten mit einer Leistung von mindestens 150 kW garantieren. 2024 wurde der erste LKW-Ladepunkt mit einer Leistung von 300 kW in Österreich durch die OMV eröffnet. [24] Bis 2035 sollen laut ASFINAG 1.300 Ladepunkte für LKW entstehen, darunter Schnellladestationen mit bis zu 1 Megawatt pro Ladepunkt sowie sogenannte "Overnight Charger" an Raststätten. [25] Diese Hochleistungsladeinfrastruktur, in der LKW-Fahrer:innen in ihren 45-minütigen Lenkpausen möglichst viel Energie nachladen, stellt Herausforderungen für das Stromnetz dar und bedarf langer Vorlaufzeiten bis zur eigentlichen Inbetriebnahme der Ladestationen.

Die Verdichtung des Ladenetzes entlang des hochrangigen Straßennetzes will die ASFINAG über eine europaweite Ausschreibung realisieren. Derzeit ist geplant Ladestationen mit 150 kW Leistung für PKW sowie 350 kW Leistung für LKW auszuschreiben, wobei die rasch fortschreitende Entwicklung in Richtung 1 Megawatt-Ladeleistung wohl ebenfalls noch zu berücksichtigen sein wird. Diese Ausschreibung steht jedoch vor der Hürde, dass es in den Verträgen mit den Raststationsbetreibern



ein Gebietsschutz verankert ist. So darf in einem bestimmten Umkreis einer Raststation ein anderer Akteur keinen Treibstoff und damit auch keinen Strom verkaufen. Unbewirtschaftete Rastplätze, auf die die Ausschreibung fokussiert, sind oft zu nah an Raststationen. Derzeit ist nicht absehbar, ob und wann dieser Gebietsschutz gesetzlich aufgeweicht wird.

1.2 Warum eine neue Plattform?

Die Analyse zeigt, dass in den kommenden Jahren mit einer starken Beschleunigung des Hochlaufs der Elektrifizierung von Nutzfahrzeugen zu rechnen ist. Um die ambitionierten Ziele hinsichtlich Elektromobilität und Erneuerbaren Energien zu erreichen, gibt es bereits zahlreiche Aktivitäten, die die Akteure in den verschiedenen Sektoren unterstützen. Diese ermöglichen jedoch oft keinen direkten Austausch von Informationen oder Daten zwischen den Stakeholdergruppen.

Wir brauchen also mehr Vernetzung und Informationsaustausch. Das wird in der Plattform STELE passieren. Ziel ist es, die Planung von Ladeinfrastruktur und damit auch den Hochlauf der Elektromobilität zu beschleunigen und dabei zu unterstützen, den Stromnetzausbau bedarfsgerecht zu gestalten. Dazu bringt STELE Akteure aus der Mobilitäts- und Energiewirtschaft über verschiedene Formate auf nationaler und regionaler Ebene zusammen, um so das gegenseitige Bewusstsein zu fördern und Bedarfe zu identifizieren. Über analoge Veranstaltungen schaffen wir einen sicheren Raum für vertrauensvollen Austausch der Akteure. Mit Hilfe digitaler Werkzeuge unterstützen und beschleunigen wir datenbasiert den Austausch der Akteure. Das Besondere: Uns ist bewusst, dass sich die Bedarfe der Akteure aufgrund verschiedener Rahmenbedingungen immer wieder ändern können. Das Monitoring der Bedarfe erfolgt daher über eine strukturierte, laufende Erfassung. Das erlaubt es uns, die Aktivitäten von STELE an sich ändernde Ziele anzupassen.



STELE verfolgt im Kern folgende Ziele:

Erfassung von Bedarfen

Über regionale Veranstaltungen sowie digitale, interaktive Tools erfassen wir strukturiert die gegenseitigen Bedarfe der verschiedenen Akteure. Die Akteure werden so bestmöglich und frühzeitig gegenseitig von Bedarfen wie etwa Ladebedarfen oder Netzanschlussplänen erfahren.

Bereitstellung von Informationen

Die Plattform informiert die gesamte Akteurslandschaft zielgerichtet über technische und regulatorische Neuerungen. Wir machen Erfolge und Best-Practices im Bereich der Netzeintegration der Elektromobilität sichtbar, sowohl auf nationaler als auch auf regionaler Ebene.

Vernetzung der Akteure

STELE vernetzt die relevanten Akteure durch digitale und analoge Formate. Auf regionaler Ebene etablieren wir Matchmaking-Veranstaltungen, um gegenseitiges Bewusstsein aufzubauen und den Erfahrungsaustausch zu fördern.

Entwicklung von Handlungsoptionen

Die Plattform erarbeitet Handlungsoptionen und Diskussionspapiere für die relevanten Branchen sowie die öffentliche Hand. Diese können als Grundlage für die Weiterentwicklung des regulatorischen Rahmens dienen.

STELE arbeitet nicht im „luftleeren“ Raum. Im Rahmen der Plattformarbeit berücksichtigen wir bestehende und geplante Parallelaktivitäten im Bereich der Energie- und Verkehrswende, um Synergien zu laufenden Prozessen oder vorhandenen Tools herzustellen. Wir erreichen das, indem wir die Wissenschaft einbinden, um bei der Plattformarbeit stets den neusten Stand von Wissenschaft und Technik zu berücksichtigen. Wo notwendig werden durch STELE neue Studien, Forschungsprojekte oder Förderprogramme angestoßen.



STELE setzt klare Schwerpunkte und versteht sich als praxisorientierte Plattform zur Vernetzung, Informationsbereitstellung und Entwicklung von Handlungsoptionen für eine effiziente Netzintegration der Elektromobilität. Die Plattform ergänzt bestehende Initiativen und arbeitet eng mit relevanten Akteuren zusammen, um Synergien zu schaffen und den Hochlauf der Elektromobilität und ihre Integration in das Stromnetz zielgerichtet zu unterstützen. STELE unterstützt die Koordination von Maßnahmen zur Erreichung der Transformationsziele im Strom- und Verkehrssektor. Dabei sind folgende Abgrenzungen wichtig:

- Keine politische Plattform
STELE unterstützt als unabhängige Plattform bei der Erreichung definierter politischer Ziele. Diskussionen über diese Ziele müssen in politischen Gremien stattfinden.
- Keine direkte Regulierungsarbeit
Im Rahmen von STELE werden keine Gesetze oder Verordnungen geschrieben. Die Plattform kann Impulse und Handlungsempfehlungen erarbeiten, übernimmt aber keine regulatorische oder legislative Funktion.
- Kein Forschungsprojekt ohne Praxisbezug
STELE arbeitet eng mit der Wirtschaft und relevanten Akteuren aus der Praxis zusammen. Die Plattform ist kein rein akademisches Forschungsprojekt, sondern stellt sicher, dass wissenschaftliche Erkenntnisse praxisnah genutzt und angewendet werden.
- Keine finanzielle Unterstützung
STELE ist keine Förderinstitution und bietet weder direkte finanzielle Unterstützung noch eigene Förderprogramme an. Allerdings kann STELE bestehende Fördermöglichkeiten bewerben sowie Impulse für neue Förderschwerpunkte erarbeiten.
- Keine vollumfängliche Einbindung aller Stakeholder
STELE verfolgt das Ziel, möglichst viele, vor allem aber systemrelevante Akteure einzubinden. Eine lückenlose Einbeziehung aller Stakeholder ist jedoch nicht möglich. Es ist aber allen Stakeholdern möglich sich einzubringen.
- Keine Verantwortung zur Auflösung aller Interessenkonflikte
STELE fördert den Austausch zwischen Akteuren und trägt zur Identifikation gemeinsamer Lösungen bei. Die Plattform kann jedoch nicht alle potenziellen Interessenskonflikte auflösen.



2. Stakeholder

Der erfolgreiche Ausbau der Elektromobilität und die effiziente und bedarfsgerechte Integration in die Stromnetze erfordern eine enge Abstimmung zwischen verschiedenen Akteuren. Der frühzeitige Einbezug relevanter Stakeholder ist essenziell, da diese mit ihren spezifischen Perspektiven, Anforderungen und Herausforderungen die Grundlage für ein bedarfsgerechtes und praxistaugliches Konzept liefern. Dieses Kapitel beleuchtet die zentralen Bedarfe und Wünsche der beteiligten Akteure und zeigt auf, wie deren Einbindung zu einer zukunftsfähigen Konzeption der Plattform beitragen kann. Auf dieser Basis und mit den Erkenntnissen aus der Analyse der Ausgangslage leiten wir ab, wie STELE bestehende und parallele Aktivitäten unterstützen, zusammenführen und ergänzen kann.

2.1 Stakeholder-Übersicht

Ein detailliertes Erfassen und Darstellen aller Stakeholder bildet die unverzichtbare Grundlage für die systematische Einbindung der relevanten Akteure im Projektverlauf. Angesichts der Vielzahl an Akteuren in der Mobilitäts- und Energiewirtschaft ist es entscheidend, die wichtigsten Interessengruppen frühzeitig zu identifizieren und ein flexibles System zu entwickeln, das sich dynamisch an Veränderungen und neue Anforderungen anpassen kann.

Im ersten Schritt haben wir alle relevanten Stakeholdergruppen in zwei Detaillierungsebenen definiert und auf Basis dessen ein Schema für die Erfassung der Stakeholder erstellt. Die oberste Ebene deckt folgende Stakeholdergruppen ab:

- Stromnetzbetreiber
- Ladeinfrastrukturbetreiber
- Standortbetreiber
- Flottenbetreiber
- Interessensvertretungen
- Verwaltung & Politik
- Forschung, Entwicklung & Fertigung

Im nächsten Schritt haben wir drei Methoden der Stakeholderintegration genutzt:

1. Persönliche Interviews
2. Workshops
3. Befragung

Anschließend haben wir für jeden Stakeholder definiert, ob und wann (Konzeption oder Plattformbetrieb) er miteinbezogen und welche Methode verwendet werden soll. Zur effizienten und optimalen Integration der Stakeholder haben wir bereits bestehenden Geschäftsbeziehungen und Kontakte des Konsortiums bzw. des Klima- und Energiefonds genutzt. Abbildung 5 zeigt die zentralen Stakeholdergruppen auf zwei Ebenen, mit denen wir innerhalb der Konzeption gesprochen haben.



Abbildung 5: Übersicht der eingebundenen Stakeholdergruppen

2.2 Bedarfe der Stakeholder

Innerhalb der Konzeptionsphase haben wir im Zeitraum von Ende Oktober bis Ende Jänner 2025 insgesamt 25 Gespräche geführt. Der Fokus lag darauf, Unternehmen aller Stakeholdergruppen einzubinden und im ersten Schritt mit den federführenden Akteuren zu sprechen. Erst im nächsten Schritt geht es darum, auch kleinere Akteure miteinzubeziehen. Zur Sicherstellung eines zielgerechten Interviewverlaufs sowie als Basis für das Monitoring der Gespräche, haben wir einen Gesprächsleitfaden erarbeitet. Dieser beinhaltet sämtliche relevante Fragestellungen zu den Themen Mobilitäts- und Energiewirtschaft, vor allem jedoch die Bedarfserfragung der Stakeholder hinsichtlich des konkreten Aufbaus und Betriebs der STELE Plattform.

Nachfolgend sind die wesentlichen Ergebnisse der Interviews (fokussiert auf den Bedarf der Stakeholder hinsichtlich der STELE Plattform) zusammengefasst. Zusätzlich werden die erarbeiteten Maßnahmen zur Deckung der eruierten Anforderungen an die STELE Plattform kurz angeführt. Die detaillierte Darstellung der Maßnahmen befindet sich in Kapitel 3.2.



Stakeholdergruppe	Übersicht der Bedarfe	Konkrete Anforderungen an die Plattform	Maßnahmen zur Deckung der Anforderungen (Kapitel 3.2)
 <p>Stromnetzbetreiber</p>	<ul style="list-style-type: none"> Planungsgrößen- und Parameter (z.B. über Kategorisierungen) für die Abschätzung des künftigen Leistungsbedarfs als Grundlage für die Zielnetzplanung erheben (z.B.: Zahl der LKW, Fahrleistung, Ladeart, Ladezeiten) Förderung des Dialoges zwischen Netzbetreibern, Frächtern, LKW-Herstellern und CPO fördern 	<ul style="list-style-type: none"> Erhebung und Darstellung von Planungsgrößen- und Parametern größerer Kund:innen für die Zielnetzplanung Interaktive Karte mit öffentlich zugänglichen Infos zu Zielnetzplanung und Leistungsreserven Koordination von Austauschformaten zwischen relevanten Stakeholdern 	<ul style="list-style-type: none"> M1: Forecast elektrischer LKW- und Bus Neuzulassungen nach Region M2: Grobplanung der Unternehmen in Österreich M3: Webtool zur Simulation elektrischer Flotten M4: Erhebung von Elektrifizierungsplänen M5: Analyse von Ladebedarfen im Fernverkehr M13: Matchmaking-Veranstaltungen M14: Webtool zur Darstellung von Bedarf und Angebot für Ladeinfrastruktur
 <p>Ladeinfrastrukturbetreiber</p>	<ul style="list-style-type: none"> Flächen finden, die verkehrlich und netzseitig für die Errichtung von Ladeinfrastruktur gut geeignet sind Transparenz über die Kapazität der Netzan-schlusspunkte Mehr Informationen und direkter Austausch mit Flottenbetreiber (aktuell holen sich CPO oftmals über Pressemitteilungen Infos über zukünftige Bedarfe) Aus Sicht der CPO wären für VNB mittelfristige Beschaffungspläne der Frächter mit einem jährlichen Update hilfreich 	<ul style="list-style-type: none"> Netzinfos auf interaktiver Karte für mehr Netztransparenz Matchmaking von Logistiker, die Interesse haben zu dekarbonisieren Heatmaps zur Planung der Flottenbetreiber (Unterstützung der Priorisierung von Ladestandorten bzw. Änderung der Suchstrategie) Schnelle Rückmeldung der Netzbetreiber über die Plattform, ob Netzanschluss möglich oder nicht (Erstaussage! Nicht belastbare/verbindlich) Sichtbarmachung von Erfolgen FAQs für verschiedene Zielgruppen Leitfäden/Studien sammeln und Aufbereiten Lade Use Cases 	<ul style="list-style-type: none"> M1: Forecast elektrischer LKW- und Bus Neuzulassungen nach Region M4: Erhebung von Elektrifizierungsplänen M5: Analyse von Ladebedarfen im Fernverkehr M10: Darstellung von Best Practices in der Flotten-elektrifizierung und Netzintegration M13: Matchmaking-Veranstaltungen M14: Webtool zur Darstellung von Bedarf und Angebot für Ladeinfrastruktur M16: Entwicklung von Maßnahmen zur Beschleunigung von Netzanschlussanfragen



 <p>Standortbetreiber</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Anschlussgarantie für Planungssicherheit • Bessere Vernetzung mit KMUs • Information über geplante Ladeinfrastrukturprojekte anderer Stakeholder (z.B. links und rechts des Autobahnnetzes), sodass frühzeitig geplant werden kann und es keine Doppelplanungen gibt • Regelmäßige und umfassendere Informationen zum Netz und zur Verfügbarkeit der Anschlussleistung • Schnellere Netzanschlussanfragen • Regelmäßige Abstimmungen mit dem Schwerlastverkehr (vor allem mit den kleinen und mittelgroßen Unternehmen, große sind über CNL gut abgedeckt) 	<ul style="list-style-type: none"> • Aktuelle Informationen zum Netz und zur Verfügbarkeit von Anschlussleistungen • Abstimmung mit anderen LIS-Betreiber, speziell im LKW-Bereich 	<ul style="list-style-type: none"> • M13: Matchmaking-Veranstaltungen
 <p>Flottenbetreiber</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Austausch mit Netzbetreiber auf kurzem Wege • Gegenseitige Unterstützung der Verkehrsbetriebe in der Optimierung der Ausbauplanung • Informationsbereitstellung 	<ul style="list-style-type: none"> • Datenlandkarte → interaktive Karte zum verorten von Bedarfen • Bedarfe direkt auf Plattform eingeben und Angebot erhalten • Bündelung parallellaufender Projekte • Bündelung von Informationen • Netzverfügbarkeiten auf Plattform abrufbar • Herausforderungen sammeln und (politische) Handlungsempfehlungen ableiten • Infos zu aktuellen Rahmenbedingungen und Förderungen • Transparente Preisgestaltung, Klare Bepreisung an der Ladesäule 	<ul style="list-style-type: none"> • M1: Forecast elektrischer LKW- und Bus Neuzulassungen nach Region • M2: Grobplanung der Unternehmen in Österreich • M3: Webtool zur Simulation elektrischer Flotten • M4: Erhebung von Elektrifizierungsplänen • M6: Erarbeitung Lade Use Cases • M11: F&E-Transfer sicherstellen • M12: Check-Liste für Flottenbetreiber zum LIS-Aufbau • M13: Matchmaking-Veranstaltungen • M14: Webtool zur Darstellung von Bedarf und Angebot für Ladeinfrastruktur • M16: Entwicklung von Maßnahmen zur Beschleunigung von Netzanschlussanfragen



 <p>Interessen- vertretungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Belastbare Prognosen zur E-Mobilität • Verringerung der Wartezeiten bei Netzanfragen (aktuell teilweise sehr lange) • Sicherstellung, dass Ladeinfrastruktur dort errichtet wird, wo Personen ihre Zeit verbringen • Bereitstellung von Informationen zur Netzverfügbarkeit für bessere Transparenz • Information und Darstellung gesetzlicher Rahmenbedingungen (RED III, AFIR, EPBD, OIB, ...) • Bewusstseinsbildung und Lösungsansätze zur Finanzierung des Netzausbaus • Thematisierung von Energiespeicherung z.B. als Überbrückung des Netzausbaus sowie bidirektionales Laden • Bewusstseinsbildung zum Netzausbau • Anreize durch Fördersysteme und leistungsbezogene Tarife schaffen • Bessere Vernetzung der relevanten Akteure 	<ul style="list-style-type: none"> • Best Practice Beispiele (auch kleinere UN hervorheben) • Veranstaltungen in den Regionen (Gemeinden, Wirtschaftskammer, etc.) • Entwicklung von Leitfäden für bestimmte Zielgruppen: z.B. wie gehe ich als Unternehmen vor, wenn ich einen Bedarf habe • Darstellung freier Netzkapazitäten durch VNB • Bewusstseinsbildung • Interaktive Karte zur Prüfung von Bedarf und Angebot • Information wo Laden sofort möglich ist Energielandkarte • Information über Fördermöglichkeiten • Kommunikation, Diskussions- und Informationsplattform • Fördermöglichkeiten darstellen • Informationen zur Nachhaltigkeitsberichterstattung 	<ul style="list-style-type: none"> • M10: Darstellung von Best Practices in der Flottenelektrifizierung und Netzintegration • M12: Check-Liste für Flottenbetreiber zum LIS-Aufbau • M13: Matchmaking-Veranstaltungen • M14: Webtool zur Darstellung von Bedarf und Angebot für Ladeinfrastruktur
 <p>Verwaltung & Politik</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Sicherstellung, dass Netzanfragen an korrekter Stelle landen (aktuell landen Anfragen von CPO oft bei Sachbearbeiter:innen von Privatkund:innen) • Austausch zwischen den kleineren Netzbetreiber verbessern (aktuell müssen nur die 15 größten Netzentwicklungspläne veröffentlichen) • Informationen zu Netzkapazitäten (CPO wissen zwar, wo Ladeinfrastruktur aus verkehrlicher Sicht optimal wäre, nicht aber, wo es freie Netzkapazitäten gibt) 	<ul style="list-style-type: none"> • Plattform als Werkzeug zur Erleichterung einer gemeinsamen vorausschauenden Planung, z.B. Studien, Austauschforum, Key Player, neue Player 	<ul style="list-style-type: none"> • M13: Matchmaking-Veranstaltungen



 <p>Forschung, Entwicklung & Fertigung</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Planungssicherheit für Netzbetreiber durch Unterstützung der Berechnung von Leistungsbedarfen der Kund:innen sowie der Weitergabe von Informationen zu Netzanschlussleistungsbedarfen aus beantragten Förderprojekten (z.B. EBIN / ENIN) 	<ul style="list-style-type: none"> • Integration von Infos zu Netzanschlussbedarfen aus Förderprojekten (z.B. ENIN/EBIN Förderprogramm) 	<ul style="list-style-type: none"> • M11: F&E-Transfer sicherstellen
---	---	--	---

Folgende in Kapitel 3.2 erläuterten Maßnahmen wurden in der Tabelle oben nicht aufgelistet, da diese themenübergreifend agieren und somit unterschiedliche Bedarfe aller Stakeholdergruppen adressieren:

- M7: Website
- M8: Newsletter und LinkedIn-Kanal
- M9: Regelmäßige Aggregation und Veröffentlichung von Daten zu Elektromobilität und Netzintegration
- M15: Arbeitsgruppen



3. Plattformkonzept

Damit die Ziele der Plattform STELE erreicht werden, müssen die Aktivitäten vieler Stakeholder auf unterschiedlichen Ebenen koordiniert und integriert werden. Es gibt bereits zahlreiche Akteure und Aktivitäten, die den Hochlauf der Elektromobilität und ihre Netzintegration unterstützen. Das Plattformkonzept sieht vor, diese und weitere Akteure zusammenzubringen und bestehende Aktivitäten zu nutzen und zu ergänzen.

Dabei bewegt sich die Plattform in einem sehr dynamischen Umfeld, in dem sich die technischen, politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen schnell ändern können. Das vorliegende Plattformkonzept setzt den Rahmen zum Start von STELE und hat den Stand Februar 2025. Die in Kapitel 3.2 beschriebenen Maßnahmen sind flexibel angelegt. Wir können sie im Sinne eines agilen Projektmanagements weiterentwickeln und auf neue Gegebenheiten reagieren. Dies stellen wir durch ein kontinuierliches Monitoring und regelmäßigen Austausch mit dem Plattform-Beirat sicher.

3.1 Matchmaking-Prozess

Im Matchmaking-Prozess bringen wir die Akteure aus den Stakeholdergruppen zusammen und unterstützen sie in der Umsetzung durch gegenseitigen (Bedarfs-)Austausch. STELE wird dadurch den Markthochlauf der Fahrzeuge mit Elektroantrieb und den Ausbau des öffentlichen Landernetzes für den Schwerverkehr unterstützen. Der Matchmaking-Prozess richtet sich vorrangig an Unternehmen mit eigenen Lkw- und Busflotten, Charge Point Operator und Verteilnetzbetreiber.

Kernelement des Prozesses sind in den drei kommenden Jahren jährliche Präsenzveranstaltungen in allen Bundesländern, um den direkten Austausch der Akteure auf regionaler Ebene bestmöglich zu fördern. Dort kommen die Akteure in einen Austausch untereinander, diskutieren lokale Herausforderungen, lernen voneinander durch die Darstellung österreichweiter Best-Practice Beispiele der Elektrifizierung und stimmen sich über geplante Vorhaben ab. In den Veranstaltungen planen wir neben Fachbeiträgen thematische Gruppenarbeiten und Diskussionen zu spezifischen Themen (Maßnahme 13 in Kapitel 3.2). Anknüpfend an die Präsenzveranstaltungen bieten wir unterjährig österreichweite Webinaren zu Fachthemen wie beispielsweise netzdienlichem Laden, Einbindung von PV-Anlagen und stationären Batteriespeichern oder Dienstleistungen zur Netzstabilisierung an.

Die Präsenzveranstaltungen starten im Herbst 2025. Logistiker und Verkehrsbetriebe als Hauptzielgruppe der Veranstaltungen werden über die lokalen Wirtschaftskammern und Innungen, die regionalen Kundenbetreuer:innen der Verteilnetzbetreiber und der Fahrzeughersteller eingeladen. Bis 2028 sind 27 dieser Matchmaking-Veranstaltungen sowie mindestens zwei Webinare pro Jahr geplant.

Das zweite Element des Matchmaking-Prozesses sind digitale Lösungen (u.a. Webtools), die kostenfrei auf der Plattform-Website verfügbar sind. Im Rahmen des Plattform-Kickoffs auf der 2. Mobilitätskonferenz des BMIMI am 01.04.2025 stellen wir mögliche Webtools in Form von Mock-Ups vor und holen direkt Feedback der teilnehmenden Stakeholdergruppen ein. Im Anschluss an die Konferenz entscheiden wir in Abstimmung mit dem Klima- und Energiefonds, mit welchen Webtools und



Spezifikationen STELE die Akteure bestmöglich unterstützen kann. Die Entwicklung der ausgewählten Webtools erfolgt in enger Abstimmung mit den Anwender:innen. Um die Akteure langfristig zu unterstützen, müssen die Webtools unbedingt über die Laufzeit von STELE hinaus verfügbar sein.

Eines der Webtools hat zum Ziel, dass Logistiker und Verkehrsbetriebe mit wenig Aufwand eigenständig eine qualifizierte Abschätzung des Leistungsbedarfs der Ladeinfrastruktur im zeitlichen Verlauf erstellen können (vgl. Maßnahme 3 in Kapitel 3.2). Über eine Schnittstelle können die Logistiker ausgewählte Ergebnisse der Simulation den VNB ihres Versorgungsgebietes zugänglich machen. Dadurch können die VNB zusätzliche Leistungsanforderungen auf Grund der Elektrifizierung des Schwerverkehrs frühzeitig in ihren Planungen berücksichtigen.

Um den Aufbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur für den Schwerlastverkehr bestmöglich zu unterstützen, bietet ein weiteres Webtool Logistikern und Busunternehmen die Möglichkeit, ihren Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur anzumelden. CPO können den angemeldeten Bedarf an öffentlicher LIS einsehen und daraus Standortentscheidungen ableiten und ggf. Angebote direkt im Webtool einstellen. Ergänzend zu diesen Möglichkeiten der Interaktion zwischen Flotten- und Infrastrukturbetreiber, plant STELE auch Standzeiten der Lkw im Nahbereich der Autobahnen auf Basis anonymisierter Daten der ASFINAG sichtbar zu machen.

3.2 Maßnahmen

Anhand der Stakeholder-Interviews haben wir eine Reihe von Bedarfen identifiziert und Maßnahmen abgeleitet, mit denen sich diese Bedarfe decken lassen. Nachfolgend stellen wir diese Maßnahmen in Form von Steckbriefen vor.

Während der Laufzeit von STELE können verändernde Rahmenbedingungen oder Aktivitäten anderer Akteure die Bedarfe der Stakeholder verändern, so dass Anpassungen der Maßnahmen notwendig werden. Im Rahmen des Monitorings überprüfen wir in Abstimmung mit dem Beirat regelmäßig, ob die hier vorgeschlagenen Aktivitäten, in Bezug auf Wirkung und Kosten weiterhin die beste Lösung sind und bewerten fortlaufend die Zuständigkeit für einzelne Maßnahmen. Das macht die Durchführung effizient und zielgerichtet. Die Nummerierung der Maßnahmen hat keine Bedeutung für die Priorität.

Die Maßnahmen in STELE lassen sich entsprechend der gesetzten Ziele in die folgenden Themenfelder unterteilen:

- Datenerhebung,
- Informationsbereitstellung,
- Vernetzung und
- Entwicklung von Handlungsoptionen.



Das folgende Beispiel zeigt, wie die Steckbriefe aufgebaut sind.

Themenfeld	Einordnung nach Themenfeld	Nr.	
Maßnahme	Titel der Maßnahme		
Zeitraum	2025	2026	2027
			2028
Betreffende Stakeholder			
Beschreibung			
Ziel und Hintergrund der Maßnahme			
Risikobewertung		Liefergegenstände	
Einschätzung des Risikos für den Erfolg der Maßnahme sowie mögliche Korrekturmaßnahmen		Ergebnisse der Maßnahme	
Vorgehen nach Projektende			
Aufwands- und Ressourcenschätzung zur Fortführung der Maßnahme nach Ende des Projekts im Sommer 2028. Dieser Block entfällt bei einzelnen Maßnahmen.			



3.2.1 Themenfeld Datenerhebung

Themenfeld	Datenerhebung				Nr.	1
Maßnahme	Forecast elektrischer LKW- und Bus-Neuzulassungen nach Region					
Zeitraum	2025		2026		2027	
Betreffende Stakeholder						
Beschreibung						
<p>Ziel der Maßnahme ist die Prognose zukünftiger Zulassungszahlen elektrischer Lastkraftwagen der Klassen N2 und N3 und Busse in den Klassen M2 und M3. Die Datenerhebung erfolgt regional mit möglichst hoher Detailgenauigkeit – mindestens auf Bundeslandebene, idealerweise auf Postleitzahlebene. Diese Prognosen ermöglichen CPO den bedarfsge- rechten Ausbau der Ladeinfrastruktur und unterstützen Verteilnetzbetreiber bei der Optimierung der Zielnetzplanung. Die Analyse basiert auf Antragsdaten aus Förderprogrammen der Forschungsförderungsgesellschaft (FFG) sowie nach Möglichkeit auf Herstellerangaben. Zur Umsetzung bereiten wir unter anderem Daten aus den Förderprogrammen EBIN und ENIN auf.</p>						
Risikobewertung				Liefergegenstände		
<p>Mittel: Über die Laufzeit der FFG-Förderprogramme kann von einer Verfügbarkeit dieser Daten ausgegangen werden. Für die Zeit danach ist ein belastbarer Forecast schwieriger zu erstellen. Datengrundlage können die Herstellerangaben sein. Eine Zusage der Hersteller dieses Daten zur Verfügung zu stellen, steht noch aus.</p>				<ul style="list-style-type: none"> Vorausschau Zulassungszahlen elektrischer Lastkraftwagen der Klassen N2 und N3 und Busse in den Klassen M2 und M3 nach Region und Jahr Darstellung dieser in der Karte auf der Plattform-Web-site 		
Vorgehen nach Projektende						
<p>Im Jahr 2028 wird der Nutzen einer Aktualisierung des Forecasts über die Projektlaufzeit hinaus beurteilt und die nötigen Schritte in die Wege geleitet. Bei Bedarf kann dann bspw. eine Datenschnittstelle zur Karte für eine einfache Wartung eingerichtet werden.</p>						



Themenfeld	Datenerhebung			Nr.	2
Maßnahme	Grobplanung der Unternehmen in Österreich				
Zeitraum	2025		2026	2027	2028
Betreffende Stakeholder					
Beschreibung					
<p>Ziel der Maßnahme ist eine erste Bestandsaufnahme der Planungen von Unternehmen, insbesondere CPO und Flottenbetreiber. Dazu erfragen wir Planungen zum Ausbau der Ladeinfrastruktur durch CPO sowie Pläne und Bedarfe der Logistikbranche. Die Datenerhebung erfolgt möglichst im Rahmen eines Technologie-Workshops der OLE, alternativ im Nachgang des Workshops online. Die OLE organisiert den Technologie-Workshop, STELE unterstützt bei der Vorbereitung, Durchführung und Auswertung.</p>					
Risikobewertung			Liefergegenstände		
<p>Mittel: Die OLE organisiert den Workshop und lädt Unternehmen ein, der Technologie-Workshop findet im Sommer 2025 statt. Inwiefern die Unternehmen bereit sind Daten zu teilen ist nicht absehbar. Eine alternative Strategie besteht in einer anonymen online-Befragung im Nachgang des Workshops.</p>			<ul style="list-style-type: none"> • Informationen der CPO zu Ausbauplänen /-zielen für öffentliche Ladeinfrastruktur. • Informationen zu Umstellungsplänen /-zielen der Logistiker und Frächter. 		



Themenfeld	Datenerhebung			Nr.	3
Maßnahme	Webtool zur Simulation elektrischer Flotten				
Zeitraum	2025	2026	2027	2028	
Betreffende Stakeholder					
Beschreibung					
<p>Ziel der Maßnahme ist die Entwicklung eines frei zugänglichen, webbasierten Simulationstools für Flottenbetreiber. Dieses Tool ermöglicht die Analyse verschiedener Szenarien zur Elektrifizierung von Fahrzeugflotten mit einem Fokus auf Logistik- und Busbetrieben. Nutzer:innen können anhand der Fahrpläne bzw. Dispositionsplanungen ihres Fuhrparks ermitteln, welche elektrischen Fahrzeuge, Ladestandorte und Ladeinfrastruktur erforderlich sind, um eine effiziente Umstellung ihrer Fahrzeugflotte auf Elektromobilität zu realisieren. Über eine Exportfunktion lassen sich Leistungsbedarfskurven direkt in Netzplanungswerkzeuge übertragen.</p>					
Risikobewertung			Liefergegenstände		
<p>Niedrig: Die Tool-Entwicklung liegt vollständig bei STELE. Das Webtool kann auf bestehenden, vergleichbaren Webtools des Konsortiums aufbauen. Mögliche Risiken liegen in der Akzeptanz der Flottenbetreiber. Um diese zu steigern wollen wir die VNB frühzeitig einbeziehen, denn diese haben ein Interesse an den Ergebnissen und können die Flottenbetreiber bei der Analyse unterstützen.</p>			<ul style="list-style-type: none"> • Frei zugängliches Webtool, mit dem Flottenbetreiber eine Elektrifizierung ihrer Flotte standortgenau simulieren können. • Das Tool erhält eine Importfunktion für Flottendaten sowie eine Exportfunktion für Leistungsbedarfskurven sowie Fahrzeug- und LIS- Bedarfe an verschiedenen Ladestandorten. 		
Vorgehen nach Projektende					
<p>Das Webtool kann auch nach Projektende sinnvoll eingesetzt werden, um Flottenbetreiber in der Elektrifizierung zu unterstützen und die Informationen an VNB weiterzuleiten. Die Wartung seitens des STELE-Konsortiums kann dabei über mehrere Wege erfolgen: von einer reinen Wartung bis hin zur Weiterentwicklung neuer Features. Eine Abstimmung dazu erfolgt im späteren Projektverlauf.</p>					



Themenfeld	Datenerhebung			Nr.	4
Maßnahme	Erhebung von Elektrifizierungsplänen				
Zeitraum	2025	2026	2027	2028	
Betreffende Stakeholder					
Beschreibung					
<p>Ziel der Maßnahme ist die Erfassung von Elektrifizierungsplänen von Flottenbetreiber in den nächsten 5 – 15 Jahre. Dabei fließen Informationen zu Lade-Use-Cases, Fahr- und Ladeprofilen sowie zu möglichen Flexibilitäten bei der Standortwahl und dem Ladeverhalten ein. Die erhobenen Daten ermöglichen den VNB eine vorausschauende Netzplanung. Gleichzeitig dienen sie als Planungsgrundlage für CPO. Basis sind Daten, die durch die Nutzung des Simulationstools aus Maßnahme 3 generiert werden. Wir unterstützen die Flottenbetreiber bei der Nutzung des Simulationstools. Die Ergebnisse aggregieren wir, bereiten sie auf und diskutieren sie im Rahmen der Matchmaking-Veranstaltungen.</p>					
Risikobewertung			Liefergegenstände		
<p>Mittel: Voraussetzung für die effiziente Durchführung ist die erfolgreiche Entwicklung des Webtools aus Maßnahme 3. Um aussagekräftige Informationen für VNB zu generieren ist es zudem notwendig, dass eine ausreichende Zahl von Flottenbetreibern das Webtool nutzt. Multiplikatoren für die Anwendung der Tools sind VNB, CPO und Unternehmen, die Flottenbetreiber bei der Elektrifizierung des Schwerverkehrs begleiten. STELE wird mit allen drei Gruppen im Austausch sein, um das Risiko zu minimieren.</p>			<ul style="list-style-type: none"> Elektrifizierungspläne einzelner Flottenbetreiber inkl. differenzierter Leistungsbedarfe an einzelnen Standorten im tageszeitlichen Verlauf. 		
Vorgehen nach Projektende					
<p>Das Webtool wird auch nach Projektende kostenfrei zur Verfügung stehen (vgl. Maßnahme 3). Unternehmen können es dann weiter nutzen und Elektrifizierungspläne erhoben werden.</p>					



Themenfeld	Datenerhebung			Nr.	5
Maßnahme	Analyse von Ladebedarfen im Fernverkehr				
Zeitraum	2025	2026	2027	2028	
Betreffende Stakeholder					
Beschreibung					
<p>Ziel der Maßnahme ist die regional aufgelöste Quantifizierung des Bedarfs an Ladeinfrastruktur sowie der erforderlichen installierten Leistung und des Energiebedarfs für den Fernverkehr. Dabei berücksichtigen wir den Transitverkehr und Binnenverkehr. Im Fokus stehen Standorte, die als zentrale Knotenpunkte im Verkehrsnetz dienen oder überwiegend für Lenkpausen von 45 Minuten genutzt werden. Die Ergebnisse und relevante Datensätze stellen wir in kartografischer Form auf der Plattform-Website zur Verfügung. Die Analyse liefert eine detaillierte räumliche Einschätzung, um einen gezielten Ladeinfrastruktur-Ausbau zu unterstützen. Die Quantifizierung basiert auf Vorarbeiten aus Forschungsprojekten und auf bestehenden Datengrundlagen, darunter Standzeiten und Frequentierung von LKW-Parkplätzen sowie das Verkehrsaufkommen auf Hauptverkehrsrouten. Die Erhebung und Auswertung führen wir in enger Abstimmung mit der ASFINAG durch.</p>					
Risikobewertung			Liefergegenstände		
<p>Niedrig: Die Berechnung der Ladebedarfe erfolgt durch STELE. Für erforderliche Zuarbeiten und Abstimmungen haben Akteure wie ASFINAG, FFG und OLÉ bereits Unterstützung zugesagt.</p>			<ul style="list-style-type: none"> • Räumlich aufgelöster Datensatz mit Standzeiten, Frequentierung, Verkehrszählungen, Mautdaten. • Räumlich aufgelöster Datensatz zu prognostizierten Ladebedarfen mit Leistungsangabe und Anzahl an Ladepunkten. • Darstellung der Ladebedarfe als Kartenlayer auf der Plattform-Website. 		
Vorgehen nach Projektende					
<p>Die erstellten Layer zu Ladebedarfen bleiben auf der Karte erhalten. Da der Markthochlauf und die Entwicklungen im Nutzfahrzeugbereich sehr dynamisch sind, empfiehlt sich mindestens ein Update der Bedarfsanalyse (z.B. zu oder nach Projektende). Ein Update ist mit weniger Aufwand verbunden, da vorhandene Formate und Informationskanäle genutzt werden können.</p>					



3.2.2 Themenfeld Informationsbereitstellung

Themenfeld	Informationsbereitstellung	Nr.	6								
Maßnahme	Erarbeitung Lade Use Cases										
Zeitraum	<table border="1"> <tr> <td>2025</td> <td>2026</td> <td>2027</td> <td>2028</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #cccccc;"></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>			2025	2026	2027	2028				
2025	2026	2027	2028								
Betreffende Stakeholder											
Beschreibung											
<p>Ziel der Maßnahme ist die Entwicklung von Lade Use Cases (LUC), die sämtliche in Österreich relevanten Ladeszenarien für schwere Nutzfahrzeuge abbilden. Einheitliche LUC sind entscheidend, um ein gemeinsames Verständnis zu schaffen und die Vergleichbarkeit zwischen verschiedenen Projekten und Initiativen sicherzustellen. Die Entwicklung basiert auf einer Analyse bestehender Einteilungen in anderen EU-Ländern.</p>											
Risikobewertung		Liefergegenstände									
<p>Mittel: Die Entwicklung der Lade Use Cases wird von OLÉ verantwortet. STELE berät bei diesem Prozess. Die Verantwortung und Auslegung liegt bei der OLÉ, ein Erfolg der Maßnahme ist jedoch nicht kritisch für die Plattform selbst.</p>		<ul style="list-style-type: none"> Grafische Übersicht der Lade Use Cases & eine spezifische Beschreibung aller Lade-Use-Cases in Form einer Tabelle. 									
Vorgehen nach Projektende											
<p>Mit Blick auf die dynamische Entwicklung im Nutzfahrzeugbereich empfiehlt sich eine Evaluation und ggf. Anpassung der LUC.</p>											



Themenfeld	Informationsbereitstellung	Nr.	7								
Maßnahme	Website										
Zeitraum	<table border="1"> <tr> <td>2025</td> <td>2026</td> <td>2027</td> <td>2028</td> </tr> <tr> <td colspan="4" style="background-color: #cccccc;"></td> </tr> </table>			2025	2026	2027	2028				
2025	2026	2027	2028								
Betreffende Stakeholder											
Beschreibung											
<p>Das Ziel der Maßnahme ist die Entwicklung einer optisch ansprechenden und inhaltlich aussagekräftigen Website für STELE (www.stele.at). Auf dieser stellen wir die Plattform und ihr Konzept sowie die Arbeitsbereiche, wie beispielsweise die Arbeitsgruppen, vor. Weiters nutzen wir die Website, um Informationen und Ergebnisse aus anderen Maßnahmen für alle Stakeholder und die breite Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen. Für Newsletter und Matchmaking-Formate bietet die Website passende Anmeldesysteme. Zudem integrieren wir dort eine interaktive Karte mit verschiedenen Daten- und Informations-Layern (vgl. andere Maßnahmen). Die Website aktualisieren wir inhaltlich regelmäßig und ergänzen bei Bedarf neue Funktionen.</p>											
Risikobewertung		Liefergegenstände									
<p>Niedrig: Die Kompetenz, die Ressourcen und die technische Infrastruktur für die Umsetzung stehen zur Verfügung. Die Website ist bereits im Aufbau und wird vor dem Plattform-Kickoff live geschaltet.</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Plattform-Website zur Darstellung von STELE, den Arbeitsbereichen sowie Informationen und Ergebnissen • Interaktive Karte auf der Plattform 									
Vorgehen nach Projektende											
<p>Eine Fortführung der Website nach Projektende scheint hinsichtlich der weiteren Verfügbarkeit der im Rahmen von STELE entwickelten Tools zielführend.</p>											



Themenfeld	Informationsbereitstellung	Nr.	8								
Maßnahme	Newsletter und LinkedIn-Kanal										
Zeitraum	<table border="1"> <tr> <td>2025</td> <td>2026</td> <td>2027</td> <td>2028</td> </tr> <tr> <td colspan="4" style="background-color: #cccccc;"></td> </tr> </table>			2025	2026	2027	2028				
2025	2026	2027	2028								
Betreffende Stakeholder											
Beschreibung											
<p>Zur laufenden Kommunikation setzen wir einen Newsletter und einen LinkedIn-Kanal auf. Der Newsletter soll anlassbezogen über die Entwicklungen auf der Plattform informieren. Die Newsletter-Anmeldung ermöglichen wir über die Plattform-Website und verknüpfen sie mit einem CRM-Tool. Im Rahmen eines neu geschaffenen LinkedIn-Kanals erstellen wir regelmäßig Beiträge für eine möglichst hohe Reichweite. Sowohl Newsletter als auch LinkedIn-Kanal dienen dazu, zentrale Plattformaktivitäten (Veranstaltungen, Meilensteine, Veröffentlichungen, etc.) zu kommunizieren. Wir planen für den Newsletter eine quartalsweise Aussendung über die gesamte Laufzeit von STELE. Den LinkedIn-Kanal bespielen wir mit mindestens einem Beitrag pro Monat. Sämtliche Beiträge werden über einen vorab definierten Prozess durch den Klima- und Energiefonds freigegeben.</p>											
Risikobewertung		Liefergegenstände									
<p>Niedrig: Die Kompetenz, die Ressourcen und die technische Infrastruktur für die Umsetzung dieser Kommunikationskanäle stehen bereit. Falls LinkedIn nicht mehr zur Verfügung stehen oder an Bedeutung verlieren sollte, kann auf ein anderes, vergleichbares Medium gewechselt werden. Kritischer ist die Frage nach der Reichweite, welcher durch eine breite Bewerbung und eine hohe Qualität der Beiträge begegnet wird.</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Vorlage für Newsletter-Aussendungen • 4 Newsletter-Aussendungen jährlich • LinkedIn-Redaktionsplan (wird laufend fortgeschrieben) • 12 LinkedIn-Beiträge pro Jahr 									
Vorgehen nach Projektende											
<p>Insofern STELE als Plattform weitergeführt wird, kann ggf. auch eine Fortführung des Newsletters und des LinkedIn-Kanals sinnvoll sein.</p>											



Themenfeld	Informationsbereitstellung	Nr.	9								
Maßnahme	Aggregation und Veröffentlichung von Informationen zu Elektromobilität und Netzintegration										
Zeitraum	<table border="1"> <tr> <td>2025</td> <td>2026</td> <td>2027</td> <td>2028</td> </tr> <tr> <td colspan="4" style="background-color: #cccccc;"></td> </tr> </table>			2025	2026	2027	2028				
2025	2026	2027	2028								
Betreffende Stakeholder											
Beschreibung											
<p>Ziel der Maßnahme ist die Bündelung und Bereitstellung zentraler Informationen zur Elektromobilität im Schwerlastverkehr, im öffentlichen Personennahverkehr sowie zur Netzintegration auf der Website von STELE. Die Website ist eine umfassende Informationsquelle für alle Akteure, die sich mit der Elektrifizierung im Schwerlastverkehr befassen. Durch die regelmäßig aggregierte Bereitstellung der Informationen entsteht ein einheitlicher und leicht zugänglicher Überblick, der Planungsprozesse unterstützt und den Wissenstransfer erleichtert. Die Umsetzung umfasst die Identifikation relevanter Daten sowie die Einrichtung einer Datenschnittstelle, die eine regelmäßige Aktualisierung der Informationen auf der Plattform ermöglicht.</p>											
Risikobewertung		Liefergegenstände									
<p>Niedrig: Für die Bearbeitung nutzen wir vorrangig öffentlich zugängliche Daten und Informationen. Die Erhebung zusätzlicher Daten sowie die Beschaffung von Daten mit höherer Auflösung streben wir an, dies ist aber jedoch nicht entscheidend für den Erfolg der Maßnahme.</p>		<p>Kartenlayer (mindestens aufgelöst nach Bundeslandebene) sowie grafische Auswertungen zu:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neuzulassungen & Bestand von Fahrzeugen differenziert nach Antriebstechnologie • Bestand an Ladeinfrastruktur <p>Halbjährlich aktualisierte Übersicht technischen Entwicklungen und zu Regulatorik (EU, national sowie Bundeslandebene).</p>									
Vorgehen nach Projektende											
<p>Wir empfehlen die Informationsplattform über die Projektlaufzeit hinweg zu erhalten und regelmäßig zu warten. Der Wartungsaufwand und damit die jährlichen Kosten für den Weiterbetrieb fallen aufgrund vorhandener Formatvorlagen und Schnittstellen gering aus.</p>											



Themenfeld	Informationsbereitstellung	Nr.	10								
Maßnahme	Darstellung von Best Practices in der Flottenelektrifizierung und Netzintegration										
Zeitraum	<table border="1"> <tr> <td>2025</td> <td>2026</td> <td>2027</td> <td>2028</td> </tr> <tr> <td colspan="4" style="background-color: #cccccc;"></td> </tr> </table>			2025	2026	2027	2028				
2025	2026	2027	2028								
Betreffende Stakeholder											
Beschreibung											
<p>Ziel der Maßnahme ist die Identifikation und Darstellung von Vorzeigeprojekten im Bereich der Netzintegration. Die ausgewählten Projekte werden auf der Plattform-Website veröffentlicht und im Rahmen von Matchmaking-Veranstaltungen vorgestellt. Durch erfolgreiche Umsetzungsbeispiele erhalten VNB, CPO, Flottenbetreiber und weitere Stakeholder Einblicke in bewährte Lösungen und können aus den Erkenntnissen lernen. Die Identifikation und Auswahl geeigneter Projekte erfolgten durch gezielte Recherche sowie den Austausch mit relevanten Akteuren.</p>											
Risikobewertung		Liefergegenstände									
<p>Niedrig: Die Verantwortung der Maßnahme liegt vollständig bei STELE. Wir streben Zuarbeiten von weiteren Akteuren an, diese sind aber für den Erfolg der Maßnahme nicht notwendig.</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Übersichtliche Darstellung der Best-Practices auf der Plattform-Website. • Vorstellung der Best-Practices auf Matchmaking-Veranstaltungen. 									
Vorgehen nach Projektende											
<p>Es ist sinnvoll die Best-Practices über die Projektlaufzeit hinweg sichtbar zu machen. Dazu muss regelmäßig die Aktualität der Best-Practices sowie eine Kurzrecherche zu neuen Projekten erfolgen. Da das Darstellungsformat auf der Website unverändert bleibt, sind jährlich anfallenden Kosten gering.</p>											



Themenfeld	Informationsbereitstellung	Nr.	11								
Maßnahme	F&E-Transfer sicherstellen										
Zeitraum	<table border="1"> <tr> <td>2025</td> <td>2026</td> <td>2027</td> <td>2028</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #cccccc;"></td> <td style="background-color: #cccccc;"></td> <td style="background-color: #cccccc;"></td> <td style="background-color: #cccccc;"></td> </tr> </table>			2025	2026	2027	2028				
2025	2026	2027	2028								
Betreffende Stakeholder											
Beschreibung											
<p>Ziel der Maßnahme ist die Aggregation von Erkenntnissen aus Forschungs- und Entwicklungsprojekten zur Netzintegration von Ladeinfrastruktur und die Förderung des Austauschs mit anderen Vorhaben. Durch die strukturierte Bereitstellung auf der Plattform-Website und jährliche Aktualisierung dieser Informationen erhalten Stakeholder eine fundierte Wissensgrundlage, die Planungs- und Entscheidungsprozesse unterstützt. Die Umsetzung erfolgt durch gezielte Recherche sowie die Teilnahme an Veranstaltungen der FFG.</p>											
Risikobewertung		Liefergegenstände									
<p>Niedrig: Die Zahl der Förderprogramme zu diesem Thema ist überschaubar und ermöglicht mit den zur Verfügung stehenden Ressourcen ein jährliches Update.</p>		<ul style="list-style-type: none"> Überblick zu laufenden Forschungsprojekten und Ergebnissen abgeschlossener Forschungsprojekte im Bereich der Elektrifizierung schwerer Nutzfahrzeuge sowie der Netzintegration. 									



Themenfeld	Informationsbereitstellung	Nr.	12								
Maßnahme	Check-Liste für Flottenbetreiber zum LIS-Aufbau										
Zeitraum	<table border="1"> <tr> <td>2025</td> <td>2026</td> <td>2027</td> <td>2028</td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="2" style="background-color: #cccccc;"></td> <td></td> </tr> </table>			2025	2026	2027	2028				
2025	2026	2027	2028								
Betreffende Stakeholder											
Beschreibung											
<p>Ziel der Maßnahme ist die Unterstützung von Unternehmen bei der Planung und Umsetzung von Ladeinfrastrukturprojekten. Dazu werden zentrale Prozesse verständlich dargestellt und praktische Hilfestellungen bereitgestellt. Auf der Plattform-Website stellen wir eine Check-Liste sowie Informationen zu rechtlichen Rahmenbedingungen und kommunalen Anforderungen bereit. Die Check-Liste bietet Unternehmen eine übersichtliche Orientierungshilfe, die den Ausbau der Ladeinfrastruktur erleichtert und Planungsprozesse effizienter gestaltet. Die Umsetzung erfolgt durch die systematische Aufbereitung bestehender Informationen und deren nutzerfreundliche Darstellung auf der Plattform-Website.</p>											
Risikobewertung		Liefergegenstände									
<p>Niedrig: Die Verantwortung des Prozesses liegt vollständig bei STELE. Unterstützung von anderen Akteuren ist nicht notwendig.</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Check-Liste zu Planungsprozessen von Ladeinfrastruktur. • Darstellung von Informationen zu rechtlichen Rahmenbedingungen und spezifischen kommunalen Anforderungen. 									
Vorgehen nach Projektende											
<p>Wir empfehlen die weiterführende Bereitstellung der Informationen. Nach Projektende muss dazu eine regelmäßige Überprüfung der Aktualität der Rahmenbedingungen durchgeführt werden und die Informationen gegebenenfalls angepasst werden. Den Aufwand für die Fortführung der Maßnahme schätzen wir als gering ein.</p>											



3.2.3 Themenfeld Vernetzung

Themenfeld	Vernetzung	Nr.	13	
Maßnahme	Matchmaking-Veranstaltungen			
Zeitraum	2025	2026	2027	2028
Betreffende Stakeholder				
Beschreibung				
<p>Ziel der Maßnahme ist das regionale Zusammenbringen und Vernetzen von Akteuren, um konkrete Herausforderungen vor Ort zu diskutieren und Lösungsansätze zu entwickeln. In jährlichen Präsenzveranstaltungen in allen Bundesländern tauschen sich ansässige Flottenbetreiber, CPO, VNB sowie weitere Stakeholder über die Chancen, Herausforderungen und Wirtschaftlichkeit der Elektrifizierung und Netzintegration von Fahrzeugflotten aus. Wir koordinieren und moderieren die Veranstaltungen. Durch verschiedene Formate kommen die Akteure auf unterschiedliche Weise ins Gespräch. Durch Kleingruppen ermöglichen wir einen vertrauensvollen, geschützten Austausch. Nach den Veranstaltungen wollen wir den mittelfristig durch die Ladebedarfe der Fahrzeuge entstehenden zusätzlichen Leistungsbedarf im Verteilnetz beziffern. Ergänzend zu den regionalen Präsenzveranstaltungen bieten wir Webinare an, in denen wir Spezialthemen wie beispielsweise netzdienliches Laden, Einbindung von PV-Anlagen und stationären Batteriespeichern oder Dienstleistungen zur Netzstabilisierung vertiefen.</p>				
Risikobewertung		Liefergegenstände		
<p>Mittel: Das Risiko einer zögerlichen Inanspruchnahme der Veranstaltungen reduzieren wir durch die Vielfalt der Angebote, eine gute regionale Streuung der Präsenzveranstaltungen und eine umfassende Bewerbung über die STELE-Kommunikationskanäle sowie das Netzwerk des Konsortiums.</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Präsenzveranstaltungen, die einen intensiven und lösungsorientierten Austausch unter den Akteuren bewirken. • In den Jahren 2025-2027 wird in jedem Bundesland jeweils eine Veranstaltung durchgeführt. In Summe finden somit über die Laufzeit von STELE 27 Veranstaltungen statt. • Vertiefende Webinare zu Spezialthemen werden nach Bedarf durchgeführt. 		
Vorgehen nach Projektende				
<p>Ohne Trägerschaft, Beauftragung und Anschlussfinanzierung für die Zeit nach Abschluss des STELE Projektes ist davon auszugehen, dass die Veranstaltungen in der angebotenen Dichte und Intensität nicht weitergeführt werden.</p>				



Themenfeld	Vernetzung	Nr.	14								
Maßnahme	Webtool zur Darstellung von Bedarf und Angebot für Ladeinfrastruktur										
Zeitraum	<table border="1"> <tr> <td>2025</td> <td>2026</td> <td>2027</td> <td>2028</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="background-color: #cccccc;"></td> <td></td> <td></td> </tr> </table>			2025	2026	2027	2028				
2025	2026	2027	2028								
Betreffende Stakeholder											
Beschreibung											
<p>Ziel der Maßnahme ist die Entwicklung einer interaktiven Karte, auf der Logistiker und Frächter sowie Busunternehmen ihren Ladebedarf anmelden können. CPO können diese Bedarfe einsehen, um die Entscheidungsgrundlage für ihre Standortwahl zu verbessern und ihrerseits Planungen für den Aufbau von Ladeinfrastruktur oder konkrete Angebote eintragen. Optional können CPO Logistiker und Busunternehmen auch einladen, zur Diskussion stehende Standorte für Ladeparks zu bewerten oder in ihrer Dringlichkeit zu priorisieren. Die räumlich differenzierte Darstellung der Leistungsbedarfe können VNB in ihre Netzplanung integrieren.</p>											
Risikobewertung		Liefergegenstände									
<p>Mittel: Die Entwicklung des Webtools ist mit geringen Risiken verbunden. Der generierte Mehrwert ist jedoch abhängig von der Akzeptanz und Nutzung des Tools. Um die Akzeptanz zu erhöhen, binden wir relevante Stakeholder frühzeitig in den Entwicklungs- und Designprozess ein.</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Interaktive Karte, in die Stakeholder Ladebedarfe und geplante Ladeinfrastrukturprojekte eintragen können • Feature zur Bewertung von Ladestandorten 									
Vorgehen nach Projektende											
<p>Das Webtool wird als der Plattform-Website auch nach Projektende kostenfrei zugänglich sein. Die Wartung ist mit der allgemeinen Wartung der Website zu harmonisieren.</p>											



3.2.4 Themenfeld Entwicklung von Handlungsoptionen

Themenfeld	Entwicklung von Handlungsoptionen			Nr.	15
Maßnahme	Arbeitsgruppen				
Zeitraum	2025		2026		2027
	2028				
Betreffende Stakeholder					
Beschreibung					
<p>Ziel der Maßnahme ist der Aufbau von themenspezifischen Arbeitsgruppen zur Entwicklung von Handlungsoptionen. In diesen Arbeitsgruppen diskutieren wir zentrale Herausforderungen und erarbeiten Lösungsvorschläge. Die Handlungsoptionen können sich sowohl an die Politik sowie direkt an einzelne Akteure richten. Die Teilnehmer:innen der Arbeitsgruppen werden so ausgewählt, dass eine ausgewogene Beteiligung unterschiedlicher Stakeholdergruppen gewährleistet ist. Die Arbeitsgruppen treffen sich vier Mal jährlich mit maximal 15 Stakeholdern. Jede Arbeitsgruppe wird durch eine Person des STELE-Konsortiums geleitet. Arbeitsergebnisse stellen wir auf (Matchmaking-)Veranstaltungen sowie in spezifischen Treffen mit einzelnen Stakeholdergruppen vor.</p>					
Risikobewertung			Liefergegenstände		
<p>Mittel: Ein Risiko dieser Maßnahme besteht darin, sowohl eine ausreichende Anzahl als auch fachlich geeignete Personen für die Arbeitsgruppen zu finden. Dieses Risiko minimieren wir jedoch gezielt durch den umfassenden Stakeholder-Mapping- und Matchmaking-Prozess. Eine weitere Herausforderung ist die gezielte Übermittlung der Handlungsoptionen an die relevanten Entscheidungsträger:innen und Institutionen. Dies stellen wir durch eine enge Zusammenarbeit mit Akteuren wie dem BMIMI oder der E-Control sicher.</p>			<ul style="list-style-type: none"> • Vierteljährliche Treffen mit ~ 15 Stakeholdern pro Arbeitsgruppe • Liste an Handlungsoptionen • Übermittlung / Präsentation der Handlungsoptionen im Rahmen geeigneter Formate 		
Vorgehen nach Projektende					
<p>Im Rahmen des Monitorings evaluieren wir, inwiefern eine Fortführung der Arbeitsgruppen über das Projektende zielführend ist. Bei einer Fortführung kann die Koordination auch von anderen Akteuren übernommen werden.</p>					



Themenfeld	Vernetzung	Nr.	16
Maßnahme	Entwicklung von Maßnahmen zur Beschleunigung von Netzanschlussanfragen		
Zeitraum	2025	2026	2027
			2028
Betreffende Stakeholder			
Beschreibung			
<p>Ziel dieser Maßnahme ist es, einen Prozess zu schaffen, der Netzanschlussfragen beschleunigt. So sollen einerseits Anschlussnehmer:innen schneller Informationen zu einem Gesuch bekommen, andererseits sollen VNB darin unterstützt werden, vollständige und gut bearbeitbare Netzanschlussanfragen zu erhalten. STELE moderiert diesen Prozess, bringt die Stakeholder zusammen und entwickelt Lösungsvorschläge.</p>			
Risikobewertung		Liefergegenstände	
<p>Mittel: Der Erfolg hängt maßgeblich von der Zusammenarbeit der Akteure ab, darunter VNB und E-Control. Wie die konkreten Lösungen ausgestaltet werden, hängt von den Möglichkeiten und Limitierungen (rechtlich, technisch, budgetär) der Stakeholder ab. Bei der Erarbeitung der Prozessvorschläge berücksichtigen wir diese Faktoren.</p>		<ul style="list-style-type: none"> • Arbeitstreffen mit den relevanten Stakeholdern • Konzept für die Beschleunigung und Vereinfachung von Netzanschlussanfragen 	
Vorgehen nach Projektende			
<p>Im Rahmen der kontinuierlichen Evaluierung können aus den Vorschlägen neue Maßnahmen entstehen. Diese können in der Projektlaufzeit oder danach umgesetzt werden. Bei einer Fortführung kann die Koordination und Umsetzung auch von anderen Akteuren übernommen werden.</p>			



3.3 Organisationsstruktur

STELE verfügt über eine klare und effiziente Governance-Struktur, die sicherstellt, dass alle für die Plattform relevanten Bereiche und Akteure eingebunden, informiert und aufeinander abgestimmt sind. Die Struktur ist so gestaltet, dass sie den Prozess unterstützt, ohne ihn durch zu viele Abstimmungsrunden zu verlangsamen. Deshalb setzt STELE auf wenige, aber wirkungsvolle Ebenen und Rollen.

3.3.1 STELE-Konsortium

Das Konsortium übernimmt die Steuerung der operativen Aktivitäten und sorgt für eine reibungslose Zusammenarbeit der Akteure.

- Besetzung: RLI, UIV, GEA, kairos, Localiser
- Aufgaben
 - Organisation und Durchführung von Formaten und Maßnahmen
 - Moderation des Austauschs zwischen den beteiligten Akteuren
 - Monitoring der Zielerreichung der durchgeführten Maßnahmen
 - Festlegung der Regeln für die Zusammenarbeit und Kommunikation innerhalb der Plattform
- Arbeitsweise
 - Monatlicher Jour fixe mit dem Klima- und Energiefonds zur Abstimmung über Fortschritte, aktuelle Entwicklungen und zur Priorisierung von Maßnahmen
 - Der Klima- und Energiefonds und das BMIMI treffen strategische Entscheidungen und geben Maßnahmen zur Umsetzung frei

3.3.2 Beirat

Der Beirat fungiert als strategisches Gremium und unterstützt die Plattform mit seiner Expertise bei übergeordneten Weichenstellungen. Er trägt zur Meinungsbildung hinsichtlich der strategischen Ausrichtung und Priorisierung der Themen bei.

- Besetzung: Vertreter:innen des Bundesministeriums für Innovation, Energie und Infrastruktur (BMIMI), des Bundesministeriums für Wirtschaft, Energie und Tourismus (BMWET), der E-Control sowie Österreichs Leitstelle für Elektromobilität (OLÉ)
- Aufgaben
 - Beratung des Konsortiums in strategischen Fragen
 - Unterstützung bei der Priorisierung von Themen und Maßnahmen
 - Einbringung von Expertise und Perspektiven aus Politik, Netzwirtschaft und Elektromobilität
- Arbeitsweise
 - Ein physisches Treffen pro Jahr sowie ein zusätzliches Online-Meeting



- Weitere Treffen nach Bedarf zur Bearbeitung spezifischer Fragestellungen
- Bei den Treffen werden Projektfortschritte vorgestellt und diskutiert sowie strategische Entscheidungen konsultiert

3.3.3 Arbeitsgruppen

Die Arbeitsgruppen bringen Stakeholder aus verschiedenen Bereichen zusammen, um gemeinsam Handlungsoptionen für unterschiedliche Themenfelder zu erarbeiten.

- Besetzung: Die Teilnehmer:innen der Arbeitsgruppen werden so ausgewählt, dass eine ausgewogene Beteiligung unterschiedlicher Stakeholdergruppen gewährleistet ist. Ein transparenter Mechanismus zur Auswahl und Zusammensetzung wird beim Plattform-Kickoff abgestimmt.
- Aufgaben
 - Identifikation zentraler Herausforderungen und Entwicklung praxisnaher Handlungsoptionen
 - Anstoß und Begleitung relevanter Prozesse
- Arbeitsweise:
 - Vierteljährliche Treffen mit maximal 15 Stakeholdern aus verschiedenen Stakeholdergruppen
 - Jede Arbeitsgruppe wird durch eine Person des STELE-Konsortiums geleitet und moderiert
 - Vertrauliche Protokollierung zur Sicherstellung einer offenen Diskussion
 - Vorstellung von Arbeitsergebnissen auf Veranstaltungen, in Matchmaking-Veranstaltungen bzw. in spezifischen Meetings mit Verwaltung oder Politik

In STELE arbeiten verschiedene Arbeitsgruppen (AG) zu unterschiedlichen Bereichen. Eine genaue Festlegung der AGs und ihrer Inhalte erfolgt nach dem Plattform-Kickoff, bei dem wir die Vorschläge mit den unterschiedlichen Akteuren diskutieren. Für die Arbeitsgruppen schlagen wir die folgenden Schwerpunkte vor:

- Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur
 - Verbesserung der Abstimmung zwischen CPO und VNB
 - Prognosen zum regionalen Hochlauf der Ladeinfrastruktur und zur technischen Entwicklung der Elektromobilität
 - Identifikation von Synergien zwischen Akteuren, z. B. für die Gestaltung effizienter Ladeparks
 - Erarbeitung von Konzepten zur Identifikation von Lücken im österreichischen Lade-netz
- Beschleunigung des Netzanschlusses
 - Prozesse für einen schnelleren Netzanschluss und mehr Transparenz



- Digitalisierung und Standardisierung von Netzanschlussanfragen
- Netzstabilität und Flexibilitäten
 - Konzepte zur Identifikation und Nutzung von Flexibilitäten durch gesteuertes bzw. bidirektionales Laden
 - Vorschläge für regulatorische Anpassungen, wie z.B. Einführung eines dynamischen Netznutzungsentgelts
 - Beobachtung technologischer Trends und Ableitung von Implikationen für die Netzintegration

3.3.4 Task-Forces

Die Durchführung der einzelnen Maßnahmen erfolgt im Rahmen agiler Task Forces des Konsortiums. Auch neue Angebote, deren Bedarf im Verlauf der Plattformarbeit (z.B. aus den Matchmaking-Veranstaltungen oder Arbeitsgruppen heraus) identifiziert wird, können wir über die Task Forces entwickeln. Die Task Forces werden nach Prioritätensetzung beauftragt. Ziel ist eine effiziente und agile Bearbeitung und Entwicklung, um den Akteuren schnell die Informationen bereitzustellen bzw. die Anwendung zu ermöglichen. Bei der Entwicklung von digitalen Lösungen binden wir einzelne Akteure direkt über UX-Prozesse in die Entwicklung ein, um eine einfache und breite Anwendung sicherzustellen. In einer begleiteten Testphase können die Akteure die Tools erproben und Feedback zu Design und Nutzbarkeit geben. Die Matchmaking-Veranstaltungen werden parallel genutzt, um die Akzeptanz und Anwendbarkeit in der Praxis zu prüfen.



3.4 Zeitplan

Die STELE-Plattform hat ihren Kickoff im Rahmen der 2. Mobilitätskonferenz in Wien am 01.04.2025. STELE wird von da an mind. 3,5 Jahre arbeiten. Ein Monitoring stellt sicher, dass die Plattformziele erreicht werden.

Denn: Im sehr dynamischen Umfeld der Energie- und Verkehrswende ändern sich immer wieder die technischen, politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Im Laufe der nächsten 3,5 Jahre können neue Entwicklungen, Aktivitäten und Informationen die Bedarfe der Stakeholder verändern, wodurch es Anpassungen der Maßnahmen notwendig werden. Wir überprüfen halbjährlich, ob die vorgeschlagenen Aktivitäten weiterhin effizient die Plattformziele unterstützen. Dazu binden wir den Beirat von STELE aktiv ein. Dieses Vorgehen ist näher in Kapitel 3.3.2 beschrieben.

Die Laufzeit der Plattform lässt sich in drei Phasen (Test-, Aufbau- und Produktivphase) einteilen, wobei nicht alle Phasen in allen Maßnahmen wirken. Die Maßnahmen starten zudem nicht alle mit dem Plattform Kickoff. Dennoch ist hier eine Indikation für den Zeitraum der einzelnen Phasen genannt:

Testphase (April 2025 – Dezember 2025)

Ziel: Validierung und Feedback einzelner Formate und Plattformfunktionalitäten

- Test einzelner Präsenz und Onlineformate mit ausgesuchten Stakeholdern
- Evaluation und Anpassung der Formate für den Plattformbetrieb

Aufbauphase (Januar 2026 – Dezember 2026)

Ziel: Skalierung der Formate und Tools

- Erhöhte Beteiligung von Stakeholdern
- Integration erster Lessons Learned aus der Testphase
- Agile Umsetzung des Konzepts bis zum Betrieb der Plattform über alle Ebenen

Produktivphase (Januar 2027 – August 2028)

Ziel: Maximierung der Reichweite und Wirksamkeit

- Dokumentation und Evaluation von Ergebnissen aus dem Plattformbetrieb
- Kleinere Änderungen an Konzept und Formate

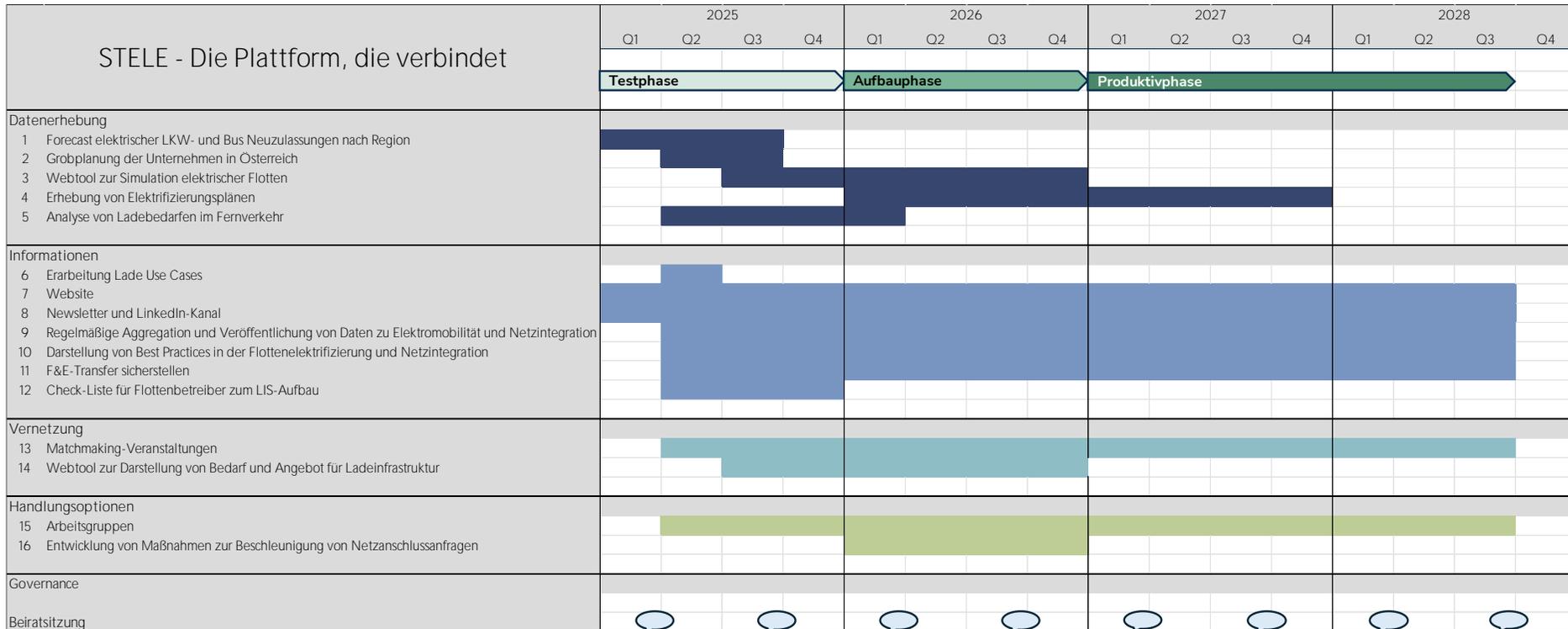


Abbildung 6: Zeitplan der Maßnahmen in STELE



4. Kommunikationskonzept

Um die teils sehr unterschiedlichen Interessen und Informationsbedürfnisse der verschiedenen Stakeholder zu berücksichtigen und effizient zu adressieren und eine effektive Öffentlichkeitsarbeit zu gewährleisten, ist ein Kommunikationskonzept essenziell. Es fördert die Akzeptanz und Nutzung der Plattform und motiviert die Stakeholder zu einer aktiven Beteiligung. Mit dem Kommunikationskonzept wollen wir STELE als zentrale Anlaufstelle in der Wahrnehmung der Stakeholder und Öffentlichkeit etablieren. Nachfolgend sind die relevanten Bausteine des Konzepts beschrieben.

4.1 Narrativ – Was ist STELE?

Das Narrativ erzählt die „Geschichte“ von STELE und spiegelt dabei in verständlicher Weise ihre Relevanz und ihren Impact wider. Das Narrativ bringt zum Ausdruck, was der Anlass für die Entwicklung von STELE ist und wer für STELE verantwortlich ist. Es ist eine gemeinsame „Erzählung“, auf die sich die Projektbeteiligten (Auftraggeber und Konsortium) geeinigt haben und auf die wir in der Außenkommunikation zurückgreifen. Das Narrativ lautet wie folgt:

Der Umstieg auf elektrische Antriebe stellt eine große Transformation des Mobilitätssystems dar. Zum einen müssen private und gewerbliche Fahrzeugflotten in allen Fahrzeugklassen schrittweise umgestellt werden. Zum anderen bedeutet die Elektrifizierung aber auch den Aufbau neuer Infrastrukturen für die Übertragung der benötigten Energie in die Fahrzeuge. Was bisher über die Tankinfrastruktur abgewickelt wurde, wird künftig über das Stromnetz übertragen. Das bedeutet, dass nicht nur zusätzliche Strommengen benötigt werden, sondern auch höhere Leistungen übertragen werden müssen. Da die Kapazitäten im Stromnetz aber beschränkt sind, muss dieses an vielen Stellen ausgebaut werden. Dieser Ausbau ist kostspielig und muss deshalb so effizient und zielgerichtet erfolgen wie möglich.

Dabei sind die Bedürfnisse der Elektromobilitätsbranche sowie der Netzbetreiber von größter Bedeutung. Sie müssen den rasant steigenden Bedarf an Ladeinfrastruktur decken und gleichzeitig eine effiziente Netzintegration sicherstellen. Dabei stehen sie vor der Herausforderung, mittel- und langfristig sowohl die Bedürfnisse der Elektromobilität als auch die Anforderungen des Stromnetzes in Einklang zu bringen. Vor allem Unternehmen mit großen Fuhrparks wie Logistik-Unternehmen oder Verkehrsbetriebe, die zukünftig einen erheblichen Ladebedarf haben oder Betreibern von öffentlicher Ladeinfrastruktur müssen in der Planung der Netzinfrastruktur berücksichtigt werden.

Die österreichweite Plattform „STELE – Stromnetze für ELEktromobilität“ bringt diese Akteure zusammen, um die Integration der Elektromobilität in die Stromnetze einfach zu machen. STELE ist eine Austauschplattform, über welche die verschiedenen Akteure aus der Elektromobilitäts-, Energie- und Infrastrukturbranche ihre Anforderungen und Pläne einbringen können. Ziel ist es, die unterschiedlichen Perspektiven zusammenzuführen und Hürden sowie Hemmnisse bei der Integration von Elektromobilität in das Stromnetz zu identifizieren und abzubauen. Und das liefert STELE: gute Ideen zum schnellen, gemeinsamen Ausbau von Elektromobilität und Stromnetzinfrastuktur.

STELE wird seit September 2024 im Auftrag des Klima- und Energiefonds durch ein internationales Konsortium entwickelt. Die Plattform wurde vom BMIMI initiiert und wird im Auftrag und aus Mitteln



des Klima- und Energiefonds implementiert. Das beauftragte Projektkonsortium setzt sich aus dem Reiner Lemoine Institut (Berlin), der Grazer Energieagentur, UIV Urban Innovation Vienna, Kairos (Bregenz) und Localiser (Berlin) zusammen und vereint fachliche Expertise und starke regionale Präsenz.

4.2 Zielgruppen in der Kommunikation

Die Zielgruppen in der Kommunikation orientieren sich an den Kapitel 2 definierten Stakeholdergruppen. Die verschiedenen Stakeholder bringen unterschiedliche Bedürfnisse und Herausforderungen mit, die im Rahmen der Kommunikation adressiert werden müssen. Nachfolgend beschreiben und priorisieren wir die Zielgruppen, wobei wir nur grob unterscheiden: zwischen den Kern-Zielgruppen (**), die unmittelbar in die Plattform eingebunden werden sollen und den weiteren Zielgruppen (*). Die Priorisierung dient als erste Differenzierung in der Kommunikation. Höher priorisierte Gruppen werden intensiver und regelmäßiger eingebunden bzw. adressiert als niedriger priorisierte.

Zielgruppe	Beschreibung (Relevanz, Bedürfnisse Besonderheiten, etc.)	Priorität
 Stromnetz- betreiber	<ul style="list-style-type: none"> Wesentliche Zielgruppe, die über STELE adressiert werden soll, Einbindung ins Projekt zentral Gruppe aufgrund der unterschiedlichen Größe der Netzgebiete sehr heterogen Elektromobilität eines von mehreren Zukunftsthemen <ul style="list-style-type: none"> Selbstverständnis als Betreiber kritischer Infrastruktur für Dienstleistungen im öffentlichen Interesse <p><u>Bedürfnisse:</u> Grundsätzliche Ausrichtung auf Planbarkeit, technische Aspekte und Wirtschaftlichkeit. Der Ausbau des Netzes soll kostengünstig und effizient erfolgen.</p>	**
 Ladeinfrastruktur- betreiber	<ul style="list-style-type: none"> Wesentliche Zielgruppe, die über STELE adressiert werden soll, Einbindung ins Projekt zentral Hohe Abhängigkeit von VNB beim Ausbau des Ladenetzes Große CPO sind i.d.R. mit Energieversorgern verbunden <p><u>Bedürfnisse:</u> Grundsätzliche Ausrichtung auf Wirtschaftlichkeit und Ertrag; Planungssicherheit bei der Ladenetzentwicklung; schnelle Abwicklung der Behördenverfahren</p>	**
 Standort- betreiber	<ul style="list-style-type: none"> Wesentliche Zielgruppe, die über STELE adressiert werden soll, Einbindung ins Projekt zentral Bei STELE liegen große Organisationen im Fokus <ul style="list-style-type: none"> Tlw. Schnittstelle zwischen LIS-Betreiber und VNB <p><u>Bedürfnisse:</u> möglichst rascher Ausbau von LIS an den Standorten und unkomplizierte, kosteneffiziente Abwicklung; Planungssicherheit</p>	**
 Flottenbetreiber	<ul style="list-style-type: none"> Große Heterogenität, sowohl hinsichtlich konkreter Ausrichtung (Verkehrsbetriebe, Unternehmen mit großen Fuhrparks, Logistiker, etc.) als auch mit Blick auf die Unternehmensgröße (Konzern <> KMU) V.a. Akteure mit großen Fuhrparks müssen aktiv eingebunden werden Für kleinere Unternehmen sind z.B. Leitfäden zur Umsetzung und Unterstützung in der Bedarfserhebung erforderlich <p><u>Bedürfnisse:</u> Einfache Handhabung bei der Implementierung, geringe Einstiegshürden, klare Preisentwicklung, Unterstützung in der Datenerhebung</p>	**



 Interessens- vertretungen	<ul style="list-style-type: none"> • Relevant als Multiplikator:innen und als „Opinion Leaders“ • Gebündelte Einbindung von Akteuren, die aufgrund ihrer Vielzahl nicht einzeln involviert werden können <p><u>Bedürfnisse:</u> Jeweils branchenspezifisch</p>	*
 Verwaltung & Politik	<ul style="list-style-type: none"> • U.a. Verantwortung für Normierungen und deren Einhaltung • Zentral für Gesetzesgrundlagen und eine rasche Abwicklung von Verfahren <p><u>Bedürfnisse:</u> Einheitliches Schema bei Genehmigungsprozessen (z. B. Entwicklung eines Handlungsleitfadens), möglichst gute Einbindung aller Interessensgruppen, um konsensuale Entscheidungen treffen zu können</p>	*
 Forschung, Entwicklung & Fertigung	<ul style="list-style-type: none"> • Input zu aktuellen Technologien, Informieren zur Bekanntmachung von STELE bzw. auch um Inputs aus anderen Projekten zu bekommen • Aus Best Practices und Misserfolgen von STELE für eigene Forschungsarbeiten lernen • Vernetzung mit thematisch verwandten Forschungsprojekten <p><u>Bedürfnisse:</u> Einbindung bei Events z. B. Vorträge zu Themen, welche für STELE relevant sind</p>	*

4.3 Kanäle und Formate

Nachfolgend sind Kanäle und Formate beschrieben, über die STELE die verschiedenen Stakeholder-Gruppen sowie die interessierte Öffentlichkeit anspricht. Im weiteren Umsetzungsprozess von STELE konkretisieren wir, über welche Kanäle bzw. Formate welche Gruppen erreicht werden.

4.3.1 Website

Die Plattform-Website ist unter stele.at erreichbar. Dort können sich Interessierte für u.a. den Newsletter anmelden. Auf der Website aggregieren und veröffentlichen wir relevante Informationen und Daten zur Elektromobilität und zum Stromnetz. In die Website binden wir im Laufe des Plattformbetriebs zudem unterschiedliche Tools ein, die u.a. den Matchmaking-Prozess unterstützen. Zum Plattform-Kickoff bietet die Website unter anderem die folgenden Funktionen:

- Vorstellung der Plattform sowie des Konsortiums
- FAQ
- Interaktive Karte mit ersten Datenerhebungen
- Anmeldung für den Newsletter
- Downloadseite mit Factsheets, Studien etc.
- Verlinkung zum LinkedIn Kanal

4.3.2 Newsletter und LinkedIn

Über einen eigenen STELE-Newsletter (vgl. Maßnahme 8) informieren wir die Zielgruppen anlassbezogen über Entwicklungen auf der Plattform und regen sie zur Kooperation an. Die Newsletter-An-



meldung ist über die Plattform-Website möglich. Die bestehenden Kanäle des Klima- und Energiefonds wie z. B. der allgemeine Newsletter (ca. 16.000 Abonnent:innen) oder der Newsletter der Klima- und Energie-Modellregionen können darüber hinaus genutzt werden, um relevante Informationen einer breiten Öffentlichkeit bekannt zu machen.

Über einen eigenen LinkedIn-Kanal können wir darüber hinaus Projektfortschritte an die interessierte Fachcommunity kommunizieren. Die Beiträge erstellen wir anhand eines Redaktionsplans, der durch den Klima- und Energiefonds freigegeben wird. Als Richtwert wird monatlich mindestens ein Beitrag publiziert.

4.3.3 Factsheets für unterschiedliche Zielgruppen

Ausarbeitung von inhaltlich kompakten, sprachlich niederschweligen und grafisch ansprechend aufbereiteten Factsheets. Diese sind sowohl für die konkreten Zielgruppen als auch für die interessierte Öffentlichkeit zu erstellen. Die Factsheets stellen wir bei den Präsenzveranstaltungen bereit. Die Erstellung kann in Kooperation mit der OLE erfolgen.

4.3.4 Medienkooperationen

Über Medienkooperationen kann eine hohe Reichweite erzielt werden, gleichzeitig sind Beiträge vorbereitungsintensiv und ggf. auch kostspielig. Aus diesem Grund wird während der Laufzeit der Plattform ggf. auf bestehende Medienkooperationen des Klima- und Energiefonds zurückgegriffen.

4.3.5 **Testimonials / „Stimmen zu STELE“**

Im Zuge des Plattformbetriebs erstellen wir Beiträge mit „Opinion Leaders“ aus den unterschiedlichen Zielgruppen, die zeigen, was die verschiedenen Unternehmen zu einer Teilnahme an STELE bzw. einer Unterstützung bewegt. Diese veröffentlichen wir auf der Plattform-Website und auf LinkedIn.



Literaturverzeichnis

- [1] European Commission, „Renewable Energy Directive,“ [Online]. Available: https://energy.ec.europa.eu/topics/renewable-energy/renewable-energy-directive-targets-and-rules/renewable-energy-directive_en. [Zugriff am 06 Februar 2025].
- [2] Energy Charts, „Anteil Erneuerbarer Energien an der elektrischen Last im Jahr 2024,“ 2024. [Online]. Available: https://www.energy-charts.info/charts/renewable_share_map/chart.html?l=de&c=AT&interval=year&share=renewable_share_of_load&year=2024. [Zugriff am 06 Februar 2025].
- [3] Energy Charts, „Öffentliche Nettostromerzeugung in Österreich 2024,“ [Online]. Available: https://www.energy-charts.info/charts/energy_pie/chart.html?l=de&c=AT&interval=year&year=2024. [Zugriff am 06 Februar 2025].
- [4] Energy Charts, „Infrastruktur und Meteodaten,“ [Online]. Available: <https://www.energy-charts.info/map/map.html?l=de&c=AT&country=AT&zoom=7&lat=47.826&lng=14.513&pp-source=osm&pp-bitmap=000100000001000&lines=0000000>. [Zugriff am 16 November 2024].
- [5] BMIMI, „Integrierter österreichischer Netzinfrastrukturplan,“ Wien, 2024.
- [6] APG, „Redispatch-Kosten Vergleichszeitraum September,“ [Online]. Available: <https://www.apg.at/infografiken/#category=211>. [Zugriff am 20 November 2024].
- [7] ebUtilities, „Netzentwicklungspläne der Verteilnetzbetreiber,“ [Online]. Available: <https://www.ebutilities.at/informationen/VNEP>. [Zugriff am 20 November 2024].
- [8] Austrian Institute of Technology, „Projekt Innonet,“ 2024. [Online]. Available: <https://www.ait.ac.at/themen/integratedenergysystems/projekte/projekt-innonet>. [Zugriff am 20 November 2024].
- [9] Bundesnetzagentur, „Beschluss zur Integration von steuerbaren Verbrauchseinrichtungen und steuerbaren Netzanschlüssen nach §14a Energiewirtschaftsgesetz,“ 2023. [Online]. Available: https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Beschlusskammern/1_GZ/BK6-GZ/2022/BK6-22-300/Beschluss/BK6-22-300_Beschluss_20231127.pdf?__blob=publicationFile&v=1. [Zugriff am 14 November 2024].
- [10] Bundesnetzagentur, „Festlegung von Netzentgelten für steuerbare Anschlüsse und Verbrauchseinrichtungen nach §14a Energiewirtschaftsgesetz,“ 2023. [Online]. Available: https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Beschlusskammern/1_GZ/BK8-GZ/2022/2022_4-Steller/BK8-22-0010/BK8-22-0010-A_Festlegung_Download.pdf?__blob=publicationFile&v=5. [Zugriff am 14 November 2024].
- [11] E-Control, „NetzdienstleistungsVO Strom 2012 – Novelle 2024,“ 2023. [Online]. Available: https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/BgblAuth/BGBLA_2023_II_394/BGBLA_2023_II_394.pdfsig. [Zugriff am 21 November 2024].



- [12] ebUtilities, „Verfügbare Einspeisekapazitäten,“ 2024. [Online]. Available: <https://www.ebutilities.at/verfuegbare-netzanschlusskapazitaeten>. [Zugriff am 21 November 2024].
- [13] Umweltbundesamt, „Nahzeitprognose der Österreichischen Treibhausgas-Emissionen für das Jahr 2023,“ Wien, 2024.
- [14] Klima- und Energiefonds, „AATP Jahresbericht 2023,“ Wien, 2024.
- [15] ASFINAG, „GO-Maut-Tarife 2024,“ [Online]. Available: <https://www.go-maut.at/tarife>. [Zugriff am 21 November 2024].
- [16] European Commission, „European Alternative Fuels Observatory - Vehicles and fleet,“ [Online]. Available: <https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/transport-mode/road/european-union-eu27/vehicles-and-fleet>. [Zugriff am 15 März 2025].
- [17] AustriaTech, „OLÉ - Österreichs Leitstelle für Elektromobilität: Jahresrückblick 2024,“ Wien, 2025.
- [18] AustriaTech, „OLÉ - Österreichs Leitstelle für Elektromobilität: Jahresrückblick 2023,“ Wien, 2024.
- [19] Bundeskanzleramt, „EBIN: Größte E-Bus-Flotte Österreichs ist in Vorarlberg geplant,“ 2024. [Online]. Available: <https://www.bundeskanzleramt.gv.at/eu-aufbauplan/aktuelles/ebin-groesste-e-bus-flotte-oesterreichs-ist-in-vorarlberg-geplant-gefoerdert-durch-den-eu-aufbauplan.html>. [Zugriff am 21 November 2024].
- [20] Wiener Linien, „Meilenstein im Klimaschutz: Wien bekommt 70 emissionsfreie Busse,“ 2024. [Online]. Available: <https://www.wienerlinien.at/news/meilenstein-im-klimaschutz-70-emissionsfreie-busse-f%C3%BCr-wien>. [Zugriff am 21 November 2024].
- [21] FFG, „EBIN – Emissionsfreie Busse und Infrastruktur,“ [Online]. Available: <https://www.ffg.at/EBIN>. [Zugriff am 21 November 2024].
- [22] AustriaTech, „Ladegrund,“ 2024. [Online]. Available: <https://www.ladegrund.at/>. [Zugriff am 16 November 2024].
- [23] Electrive, „Österreich will Ladeinfrastruktur an Autobahnen ausbauen,“ 2024. [Online]. Available: <https://www.electrive.net/2024/05/02/oesterreich-will-ladeinfrastruktur-an-autobahnen-ausbauen/>. [Zugriff am 15 November 2024].
- [24] Traktuell, „Erster Ladepunkt für E-Lkw in Österreich,“ 2024. [Online]. Available: <https://traktuell.at/news/erster-ladepunkt-fuer-e-lkw-in-oesterreich/>. [Zugriff am 20 November 2024].
- [25] ASFINAG, „Zweites ASECAP Nachhaltigkeitsforum startet in Wien,“ [Online]. Available: <https://www.asfinag.at/ueber-uns/presse/presse-meldungen/zweites-asecap-nachhaltigkeitsforum-in-wien/>. [Zugriff am 20 November 2024].