

Elektromobilität in der Praxis

Endbericht

Programmsteuerung:

Klima- und Energiefonds

Programmabwicklung:

Kommunalkredit Public Consulting GmbH (KPC)

1 Projektdaten

| | | |
|--|--|------------------|
| Projekttitel | Mobilitätsplattform Nassfeld – Pressegger See / Lesachtal – Weissensee - Nachhaltige Mobilität in der Praxis | |
| Projektnummer | C238345 | |
| Programm | Nachhaltige Mobilität in der Praxis Ausschreibung [2022] | |
| Beauftragter | Gemeindeverband Karnische Region Daniela Schelch (Wechsel des KEM-Managements: Nina Fabian) | |
| Projektpartner | Mobilbüro Hermagor Mobilbüro & Verkehrsmanagement GmbH | |
| Projektstart und Dauer | Projektstart: 01.01.2023 | Dauer: 15 Monate |
| <p>Synopsis: Kurzbeschreibung des Projektes und der wichtigsten Inhalte und Ergebnisse</p> <p>Das Projekt zielt darauf ab, eine digitale Mobilitätsplattform zu entwickeln, die verschiedene Mobilitätsangebote auf regionaler, überregionaler und lokaler Ebene miteinander verknüpft. Das Projekt konzentriert sich auf die Region Nassfeld – Pressegger See / Lesachtal – Weissensee und integriert bestehende Informations- und Buchungssysteme sowie lokale Mobilitätsdienste. Dadurch wird den Nutzer:innen ermöglicht, alle öffentlichen Verkehrsmittel über ein einziges, regional gebrandetes Tool zu recherchieren und zu buchen.</p> | | |

2 Inhaltliche Beschreibung des Projektes

2.1 Kurzfassung (max. 2 Seiten)

Ausgangssituation:

Die Region Nassfeld – Pressegger See/Lesachtal – Weissensee wurde bereits als „Nachhaltigste Tourismusregion Österreichs“ ausgezeichnet. Im Jahr 2021 erfolgte die Projektvergabe KEM Tourismus an die Region. Dabei beinhaltet das Maßnahmenpaket 6 das Themenfeld Mobilität. Die Region verfügt bereits über ein breitgefächertes Mobilitätsangebot – angefangen von einem liniengebundenen Verkehrsangebot (Bus, Bahn) bis hin zu bedarfsorientierten Mobilitätsangeboten (z.B. Rufbusse, Bahnhofshuttle, ...) hat die Region einiges zu bieten. Die Bahnhöfe Greifenburg, Hermagor und Oberdrauburg gelten als Mobilitätsdreh scheiben in der Region. Die Nähe zu Italien stellt in den regionalen und überregionalen Verkehrsnetz-Verbindungen keine Barriere dar.

Ziele:

Die Region zielt darauf ab, eine CO₂-Reduktion im Verkehrssektor zu erreichen und die Bevölkerung, wie auch die Gäste für nachhaltiges Handeln im Mobilitätssektor zu mobilisieren. Dies soll speziell über eine stressfreie und nachhaltige Mobilitätsan- und Abreise als auch über die Mobilitätsangebote innerhalb der Region sowohl für die heimische Bevölkerung als auch die Gäste erreicht werden. Es wird eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs hin zum öffentlichen Verkehr (z.B. erhöhte Urlaubsreise mit ÖV, Vernetzung Mobilitätsangebote) inkl. bedarfsorientierten Mobilitätsangeboten angestrebt.

Methoden und Tätigkeiten:

Die genannten Ziele sollen durch die Kombination überregionaler, hochrangiger Verkehrsangebote mit regionalen Mobilitätsangeboten in einer intermodalen Online-Plattform zusammengefasst dargestellt und für Kund:innen (Gäste, Einheimische, Beherbergungsbetriebe, lokale Mobilitätsexpert:innen) abrufbereit sein. Mit dieser Mobilitätslösung soll



kund:innenseitig ein Anreiz für eine nachhaltige Mobilitätsreise über die Ticketbuchung einer gesamte Wegestrecke (z.B. stressfrei und umweltverträglich vom Wohnort bis hin zum Hotel und wieder retour) geschaffen werden. Ziel ist es, die Plattform schrittweise aufzubauen und im Laufe der Zeit durch weitere Module und Mobilitätsangebote stetig zu erweitern. Für die Realisierung der Mobilitätsplattform wurden während des gesamten Projektverlaufs internen wiederkehrenden

Abstimmungen (Workshops, Runder Tisch, Besprechungs- und Koordinationstermine, ...) zwischen den unterschiedlichen Akteur:innen abgehalten. Speziell während des Probebetriebs des Bahnhofshuttles wurde darauf geachtet die Nutzer:innen in den Realisierungsprozess der Mobilitätsplattform miteinzubeziehen.

Resultate und Schlussfolgerungen

Die Mobilitätsplattform soll die Gäste-Anreise und Abreise ohne eigenes Auto ermöglichen, die nachhaltige Mobilität innerhalb der Region gewährleisten und die Reise vom Startpunkt zum geplanten Zielpunkt mit einer einfachen Ticketbuchung über die Mobilitätsplattform ermöglichen. Dadurch kann den Kund:innen eine stressfreie und umweltfreundliche Transportmöglichkeit beispielsweise von zuhause zu ihrem Urlaubsquartier garantiert werden. Gleichzeitig wird neben der individuellen Stressreduktion ein wichtiger Beitrag für den Umweltschutz und eine Reduktion der CO₂-Emissionen geleistet, die wiederum in eine bessere Luftqualität und in einen angenehmeren Aufenthalt den Kund:innen in der Region mündet.

Während der Projektphase sollen sowohl die Möglichkeiten als auch die Herausforderungen für die Errichtung solch einer Mobilitätsplattform aufgezeigt werden. Mittels einer ersten Testphase mit dem Bahnhofshuttle Greifenburg soll die zuvor entwickelte Mobilitätsplattform in der Praxis getestet und gegebenenfalls an die sich veränderten Anforderungen kontinuierlich angepasst und verbessert werden. Dies dient dazu den größtmöglichen Erfolg gewährleisten zu können. In diesem Projekt wird zudem auf ein sorgfältiges Zusammenspiel zwischen Technologie, Strategie und Planung geachtet. Weiters sollen künftig weitere Feedbackschleifen nach Testphasen erfolgen, um eine kontinuierliche Plattformentwicklung zu ermöglichen. Die Region verfolgt eine klare Strategie und möchte einen ganzheitlichen Mobilitätsansatz (Planbarkeit, Benutzerfreundlichkeit, Wartung,) sicherstellen.

Ausblick und Zusammenfassung

Das Förderprojekt gilt als Impuls für einen regionalen Transformationsprozess in Richtung nachhaltiger Mobilität, da erstmals eine digitale Mobilitätsplattform mit sowohl überregionalen als auch lokalen Mobilitätsangeboten in diesem komplexen Umfang in der Praxis umgesetzt wurde. Die gewonnenen Erkenntnisse der Plattformentwicklung und der beginnenden Testphase werden in erster Linie erhoben und für die Plattformerweiterung bzw. den kommenden Projektphasen evaluiert. Die Ergebnisse stehen als zukunftsweisende Mobilitätslösung anderen Kooperationspartner:innen zur Verfügung.

3 Projektinhalte und Resultate

3.1 Ausgangssituation / Motivation

Die Karnische Region und der Tourismusverband Nassfeld – Pressegger See / Lesachtal – Weissensee arbeiten bereits seit vielen Jahre an der nachhaltigen und klimaverträglichen Weiterentwicklung der Region. Durch unzählige Projekte und einem umfassenden Nachhaltigkeitskonzept wurde die Region mittels internationalen Jurybescheids mit dem Förderpreis „Nachhaltigste Tourismusregion Österreichs“ ausgezeichnet.

Die Tourismusregion ist für ihren Sommer- und Wintertourismus sowohl im Inland als auch im Ausland bei Gästen bekannt. Die Kulinarik der Region, die Landschaft und die Berge bieten den Gästen eine Vielzahl an Möglichkeiten und laden die Gäste dazu ein die Tourismusregion zu jeder Jahreszeit für Urlaubs- und Freizeit Zwecke zu besuchen und zu erleben. Im Winter gilt neben weiteren Attraktionen in der Region das Schigebiet Nassfeld als Attraktion. Die Tourismusregion verfügt über mehr als 120 Attraktionspunkte und über mehr als 540 Beherbergungsbetriebe. Die Nähe zu Italien und die unterschiedlichen regionalen Naturgegebenheiten gelten ebenfalls als Anreiz für einen Aufenthalt in der Tourismusregion. All diese Bestrebungen mündeten im Jahr 2021 zur Projektvergabe KEM Tourismus an die Region. Im Rahmen dieses übergeordneten Projektes widmet sich das Maßnahmenpaket 6 der Mobilität. Die Region Nassfeld – Pressegger See / Lesachtal – Weissensee weist bereits ein breites und gutes Mobilitätsnetz auf. Zusätzlich zum liniengebundenen Mobilitätsnetz – Bahn- und Busverkehr – wurden bereits Mobilitätsangebote für die Überwindung der „Letzten Meile“ etabliert. Beispielsweise verkehrt das Bahnhofshuttle, verschiedene Rufbusse – Naturparkbus, Almtaxi, Almshuttle etc. und Carsharing (FreD Carsharing) als bedarfsorientierte Mobilitätsangebote in der Region. Als überregionale Verkehrsanbindung nehmen die Bahnhöfe Hermagor, Greifenburg und Oberdrauburg eine bedeutende Rolle ein. Zusätzlich kooperiert die Region seit einigen Jahren mit dem angrenzenden Lesachtal und grenzüberschreitend mit dem benachbarten Italien.

Die Motivation des hier vorliegenden Förderprojektes war es, dass der heimischen Bevölkerung und den Gästen stressfreie, zeitgemäße und nachhaltige Mobilitätsangebote wie bedarfsorientierte Verkehrssysteme mittels einer Mobilitätsplattform zur Verfügung gestellt werden können.

3.2 Projektziele

Speziell im ländlichen Raum spielt die Erreichbarkeit von Tourismusregionen eine Rolle. Um dies zu ermöglichen, sind bedarfsorientierte Lösungen wie Rufbusse und eine Anbindung ans übergeordnete Verkehrsnetz (z.B. Bahn) notwendig.¹

Die Region setzt bei diesen Herausforderungen an und möchte mithilfe der Vernetzung mittels digitaler Mobilitätsplattform die Mobilitätsanforderungen der heimischen Bevölkerung und der Gäste gewährleisten.

Grundsätzlich ist der Trend zur Individualisierung und Flexibilisierung generell festzustellen und muss in den Projektzielen berücksichtigt werden. Darüber hinaus werden folgende Ziele im Bereich der Mobilität in der Region verfolgt:

- nachhaltige Mobilitätsangebote zur An- und Abreise für Gäste,
- die Steigerung der Motivation der regionalen Bevölkerung, das eigene Mobilitätsverhalten nach nachhaltigen Prinzipien auszurichten und
- damit die CO₂-Reduktion im Verkehrssektor zu erzielen

Der Ausstoß an Treibhausgasemissionen soll bis 2030 auf 36% reduziert werden.² Die Dichte und Vielfalt der Mobilitätsangebote innerhalb der Region soll der heimischen Bevölkerung den Umstieg schmackhaft machen, sowohl den Freizeit- als auch den Berufsverkehr neu zu denken. Die neuen touristischen Angebotspakete werden die Mobilitätsvielfalt widerspiegeln und die Gäste werden dies wertschätzen, indem sie autolos bereits anreisen werden.

Der VCÖ definierte bereits auf unterschiedlichen Planungsebenen Maßnahmen für die Förderung des nachhaltigen Reisens. Auf überregionaler Ebene ist die Anpassung von Streckennetzen und beispielsweise die Fahrplanabstimmung basierend auf der Nachfrage für eine Direktanbindung zwischen Quell- und Zielmärkten bedeutend. Die Zusammenarbeit verschiedener Regionen führt mittels Veranstaltungen oder anderen Anreizsystemen innerhalb der Region zu einer Attraktivitätssteigerung der Gäste auf regionaler Ebene. Die Berücksichtigung eines bedarfsorientierten öffentlichen Verkehrsangebots und die Stärkung relevanter baulicher Strukturen (z.B. Ortskerne, Innenstädte, ...) spielt lokal für die Forcierung einer nachhaltigen Mobilität eine Rolle.³

¹ Vgl. VCÖ (Verkehrsclub Österreich): Klimafaktor Reisen, In: vcö.at, o.O., 2020, <https://vcoe.at/publikationen/vcoe-schriftenreihe-mobilitaet-mit-zukunft/detail/klimafaktor-reisen>, S.11 (abgerufen am 18.03.2024).

² Vgl. Wiener Umwelt Anwaltschaft: Rechtsgrundlagen zum Thema, In: wua-wien.at, o.O., o.J., <https://wua-wien.at/klimaschutz-klimawandelanpassung-und-resilienz/rechtsgrundlagen-zum-thema> (abgerufen: 16.08.2024).

³ Vgl. VCÖ (Verkehrsclub Österreich): Klimafaktor Reisen, In: vcö.at, o.O., 2020, <https://vcoe.at/publikationen/vcoe-schriftenreihe-mobilitaet-mit-zukunft/detail/klimafaktor-reisen>, S.13 (abgerufen am 18.03.2024).

All die genannten Aspekte galt es zu verbinden, um Anreize für Kund:innen (Gäste, Einheimische, Beherbergungsbetriebe, lokale Mobilitätsexpert:innen) zur Nutzung der Mobilitätsangebote auf unterschiedlichen Ebenen – vernetzt mit einer digitalen Mobilitätsplattform - zu schaffen.

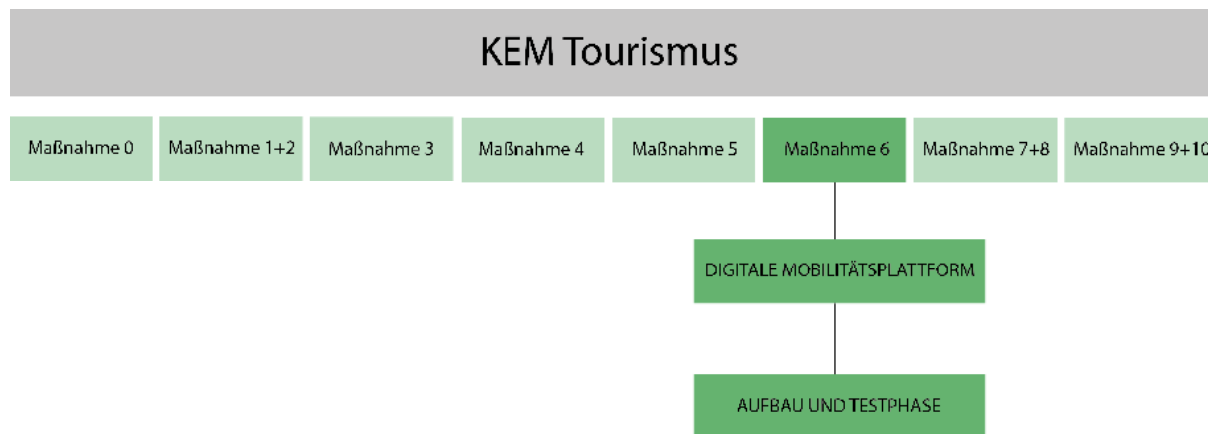


Abbildung 1: Projektabgrenzung

4 Tätigkeiten im Rahmen des Projektes

Um die unter Punkt 2 genannten Projektziele in der Region zu verwirklichen, wird das Verschmelzen überregionaler, hochrangiger Verkehrsangebote mit regionalen Mobilitätsangeboten in einer intermodalen Online-Plattform als Mobilitätslösung angesehen. Die Mobilitätsplattform soll den unterschiedlichen Nutzer:innen einen einheitlichen und durchgehenden Buchungsvorgang von überregionalen und regionalen Mobilitätsdienstleistungen gewährleisten. Im Zuge des Projektverlaufs (Entwicklung Mobilitätsplattform, Schnittstellen-Management etc.) wurde deutlich, dass eine durchgehende Ticketbuchung aufgrund einer fehlenden Schnittstellenthematik nicht ganzheitlich möglich ist. Den Kund:innen wird jedoch beispielsweise beim Verkehrsverbund Kärnten ein Verweis für die Plattform des bedarfsorientiertem Verkehrs angezeigt. Auf dieser können die Kund:innen die Tickets des „Letzten-Meile-Transports“ buchen (siehe Punkt 4). Diese Einschränkungen sind aktuell noch auf unterschiedlichen Medien als Hürde bekannt. Daher blieb es auch in diesem Fall bei dieser vorerst statischen Lösung.

Die intermodale Plattform wird Schritt für Schritt aufgebaut und soll die Möglichkeit bieten künftig weitere Module bzw. Mobilitätsangebote zu integrieren. Die Mobilitätsplattform wird als lernendes System verstanden. Daher sollen künftig aktuell noch statische Lösungen künftig auch in Richtung dynamischer Lösungen entwickelt werden.

In dem Projektprozess wurden folgende unterschiedliche Akteur:innen eingebunden:

- Gemeindeverband Karnische Region (Förderwerber / Auftraggeber)
- Mobilbüro Hermagor (Auftragnehmer)
- Anexia * (Subauftragnehmer)
- Raumplanungsbüro im-plan-tat GmbH& Co KG (Subauftragnehmer)
- Der Tourismusverband NLW (stand beratend in touristischen Fragestellungen zur Verfügung)

*In der ursprünglichen Einreichung wurde für die Plattformentwicklung die ÖBB 360° angeführt. Da nach mehreren Gesprächen jedoch eine gemeinsame Projektumsetzung der digitalen Mobilitätsplattform nicht möglich war, entschied sich die Region Nassfeld - Pressegger See/Lesachal – Weissensee nach Marktsondierung und erneuerter Angebotseinholung für das Unternehmen Anexia, welches mit der Plattformentwicklung beauftragt wurde.

Die genannten Akteur:innen wurden im Prozess mit unterschiedlichen Tätigkeiten betraut. Der Gemeindeverband Karnische Region fungiert als Projektträger in enger Abstimmung mit den Partnern. Das Mobilbüro Hermagor übernahm das Projektmanagement, die Aufbereitung der Dateninputs und erstellte das Pflichtenheft, beim Mobilbüro am meisten Erfahrungen aus der regionalen Verkehrsplanung und Mobilitätsabwicklung vorlag. Wie bereits zuvor erwähnt wurde das Unternehmen Anexia als technische Expertise für die Plattformentwicklung, die Einbindung regionaler Services/Schnittstellen und teilweise für den Betrieb der Testphase beauftragt. Diese Beauftragung basierte auf Basis einer Marktsondierung durch das Mobilbüro. Im Zuge der Projektphase und der ersten Testphase wurde ein vorläufiges Design speziell für das Bahnhofshuttle angefertigt. Das Projektteam – speziell der Tourismusverband NLW Tourismus Marketing GmbH, das Mobilbüro und Anexia – befanden sich stetig in enger Abstimmung, um u.a. das bestehende Design in ein regionales Brandings umzuwandeln. Das Projektteam des Raumplanungsbüros im-plan-tat GmbH&Co KG fungierte als externe Expertise über den gesamten Projektverlauf, war stets in enger Abstimmung mit dem Projektmanagement, unterstützte das Team bei der Suche neuer Partner:innen bzw. für die Vermittlung der Schnittstellenthematik und definierte die Indikatoren für ein vorläufiges Monitoring-Tool. Aufgrund einer Fristverlängerung konnte zusätzlich zur Plattformentwicklung eine erste Testphase im Zuge des Projektzeitraums erfolgen. Damit einhergehend wurde ein Monitoring verfolgt, um die Nutzer:innendaten in erster Linie auslesen und darauf aufbauend eine Evaluierung durchzuführen zu können.

Die Mobilitätsdienstleister:innen in der Region (z.B. Bahnhofshuttle, ...) als auch die überregionalen Anbieter:innen (überregionale Betreiber:innen von Zugverbindungen) wurden im Laufe des Projektes in den Prozess der Plattformentwicklung miteingebunden. Diese stellten dafür ihre Angebote zur Verfügung. Weitere regionale Mobilitätsanbieter:innen (z.B. Carsharing), welche zum derzeitigen Projektstand noch nicht in die Mobilitätsplattform integriert wurden, konnten vom Projektteam in der Entwicklung der Plattform mitberücksichtigt werden, um diese bei weiteren Entwicklungsschritten der Mobilitätsplattform integrieren zu können.

Die Plattformentwicklung der Projektphase bietet einerseits die technischen Voraussetzungen für eine Plattformerweiterung weiterer regionaler Mobilitätsangebote. Andererseits wurden während des Projektprozesses Gespräche z.B. mit den Carsharing-Betreiber:innen geführt. Diese zeigten sich am Vorhaben interessiert und sind an einer Kooperation mit der Mobilitätsplattform interessiert.

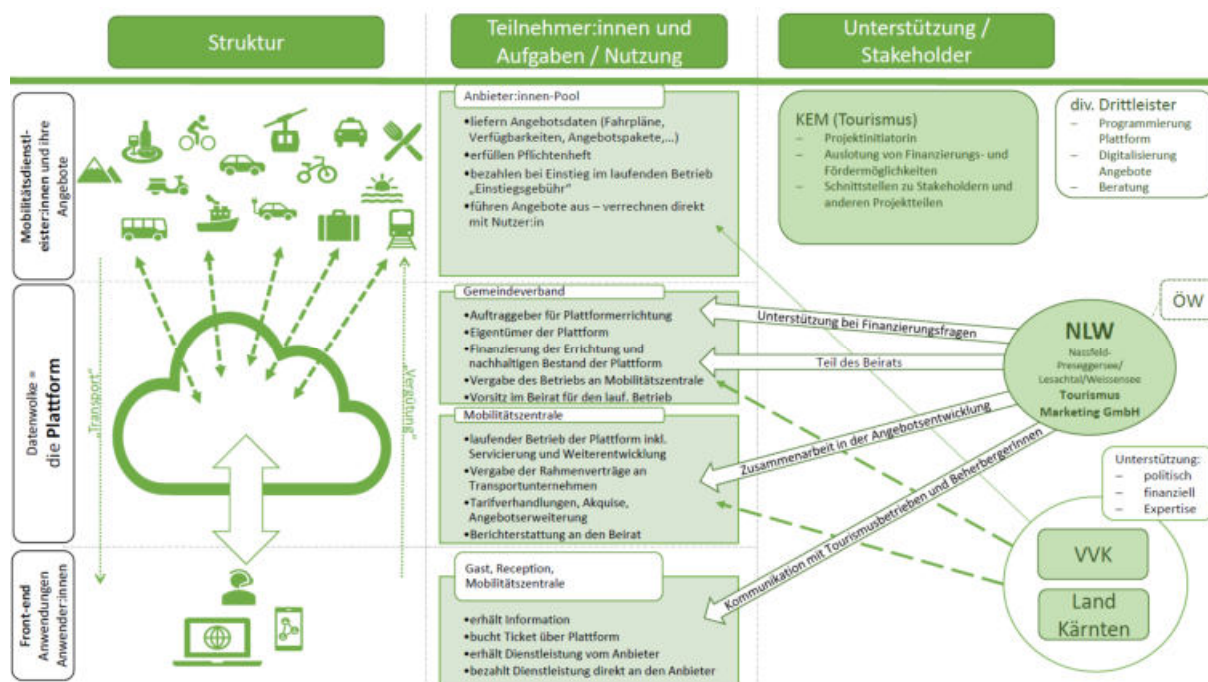


Abbildung 2: Tätigkeiten und Akteur:innen

5 Methodischer Zugang der Mobilitätsplattform

Bei der Entwicklung einer digitalen Mobilitätsplattform ist der methodische Zugang entscheidend. Beispielsweise konnten somit die Bedürfnisse der Benutzer:innen eruiert und diese mit den Möglichkeiten der Plattformentwicklung abgestimmt werden. Das Projektteam und die dafür zuständigen Projektpartner:innen untersuchten sowohl bereits im Zuge vergangener Projekte/Analysen als auch innerhalb der Projektabwicklung die Herausforderungen und Bedürfnisse/Anreize der Zielgruppen für Nutzung nachhaltiger Mobilitätsangebote. Dafür wurde unter anderem eine Homepage- und Mystery-Check Analyse durchgeführt (im Rahmen der Phase von KEM Tourismus). Diese diente dazu ein umfassendes Verständnis über das Anforderungsprofil der Kund:innen zu erhalten. Darauf basierend setzte sich das Projektteam klare Ziele in der Plattformentwicklung, um die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und Erhöhung Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel voranzutreiben.

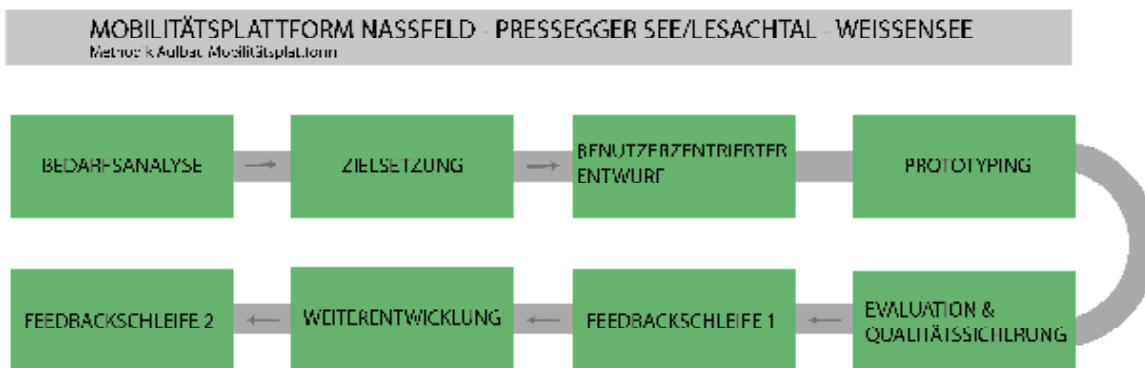


Abbildung 3: Methodik Aufbau Plattform

Das Mobilbüro und Anexia wendeten für die Konzipierung der Plattform aus der Perspektive der Benutzer:innen eine sogenannte Design Thinking Methode an. Diese stammt aus dem Designbereich, ist für die Entwicklung innovativer Ideen bekannt und orientiert sich an die Bedürfnisse der Nutzer:innen. Dabei steht im Mittelpunkt der/ die Kund:innen. Es geht darum, dass sich der/ die Anwender:in in deren Perspektive hineinversetzt und somit die bestmögliche Lösung erzielt. ⁴

Danach wurden mehrere Prototypen (Frontend und backend Kernfunktionalitäten der Plattform) für die Plattform erstellt und mit regelmäßigen Austauschtreffen optimiert. Es wurden unterschiedliche Designideen getestet und von unterschiedlichen Partner:innen des Projektes Feedback eingeholt. Die entwickelte Front-End Anwendung der Mobilitätsplattform ermöglicht den Kund:innen eigenständig auf Informations- und Buchungsmöglichkeiten zuzugreifen. Weiters besteht die Möglichkeit, dass Beherberger:innen ebenfalls die Kund:innen bei Fahrtauskünften unterstützen können. Für den Entwicklungsprozess wurde sich im Dezember 2023 für ein Design der Plattform entschieden, welches in einem ersten Schritt mit dem „Mobilbüro Hermagor“ Branding einhergeht und speziell für das Bahnhofshuttle Greifenburg getestet wird.

In der ersten Testphase wurde in enger Abstimmung zwischen diversen Projektpartner:innen das regionale Branding an das Design der NLW Tourismus Marketing GmbH angelehnt. Bei der Plattformerweiterung und der Integration weiterer Mobilitätsdienstleistungen soll künftig den Kund:innen die Möglichkeit geboten werden, direkt über die Homepage des Mobilbüros die unterschiedlichen Mobilitätsangebote buchen zu können. Dabei wird es in der frontend-Anwendung der Homepage eine Unterkategorie mit „Nachhaltiger Mobilitätsanreise“ geben, bei dem die Kund:innen die unterschiedlichen regionalen Mobilitätsangebote mittels diversen Buttons einsehen und buchen können.

⁴ Vgl. designerinaction.de: Was ist Design Thinking? Prozess und Methode erklärt, In: designerinaction.de, o.O., 2023, <https://www.designerinaction.de/design-wissen/design-thinking/> (abgerufen am 18.03.2024).

Weiters kann das On-demand-system beispielsweise über die Homepage der Kärntner Linien⁵ abgerufen werden und über einen dementsprechenden Hyperlink ein Verweis auf das regionale Mobilitätsangebot für die gewünschte Strecke abgerufen werden. Als Zielorte können regionale Unterkünfte und in weiterer Folge touristische Angebote von dem/der Kund:in abgerufen werden.

Wie bereits zuvor erwähnt, fand im Zuge des Projektverlaufs eine mehrmalige Sondierung vergleichbarer Referenzprojekte durch das Projektteam statt, wodurch eine zeitliche Verzögerung zustande kam. Durch die Möglichkeit einer Projektverlängerung konnte die erste Testphase nach der Entwicklung der Mobilitätsplattform innerhalb der Projektlaufzeit durchgeführt werden, um Fehlerquellen zu reduzieren und die optimale Benutzer:innenerfahrung zu erzielen. Es wurde sowohl die Funktionalität als auch die Benutzer:innenfreundlichkeit gesondert geprüft. Nach Beendigung der Testphase wurden die ersten Erfahrungen und Rückmeldungen von Nutzer:innen gesammelt und darauf basierend Verbesserungen vorgenommen. Die Plattform soll künftig laufend weiterentwickelt werden beziehungsweise regelmäßige Updates durchgeführt werden. Es soll sichergestellt werden, dass die Plattform zeitgemäßen Anforderungen und steigenden Qualitätsansprüchen entspricht. In regelmäßig wiederkehrenden Zeiträumen sollen mittels Feedbackschleife die Aktualität und Qualität der Mobilitätsplattform geprüft werden. Der methodische Zugang des Projektteams zielt darauf ab, dass die Mobilitätsplattform effektiv entwickelt wird, die Bedürfnisse der Benutzer:innen erfüllt werden und ein positiver Einfluss zugunsten nachhaltiger Mobilitätsangebote erzielt wird.

In der Abbildung 4 sind die einzelnen Tätigkeiten innerhalb des Projektverlaufs aufgelistet. Für die Entwicklung der Mobilitätsplattform wurden anfangs die Entwicklungspotentiale regionaler nachhaltiger Mobilität (sowohl für die An- und Abreise als auch für innerhalb der Region) festgestellt. Regelmäßige interne Abstimmungstermine waren für den Entwicklungsprozess notwendig. Während des Projektverlaufs fanden zudem mehrmalige Gespräche rund um die Definition von Schnittstellen zwischen überregionalen und regionalen Verkehrsangeboten statt.

Mit dem angestrebten Projektpartnern ÖBB 360°, der bereits im Antrag angekündigt wurde, kam letztendlich keine Kooperation zustande. Daher folgte eine Marktsondierung nach einem Partnerunternehmen für die technische Realisierung der Mobilitätsplattform und es gelangt einen regionalen Projektpartner zu finden. Dieser Prozess benötigte weitere Zeit und führte zu Verzögerungen. Letztendlich wurde das Unternehmen Anexia beauftragt und es fanden regelmäßige Austauschtreffen zwischen dem Projektträger und dem Mobilbüro statt. Die Abstimmung zu den technischen Voraussetzungen für die Plattformentwicklung erforderte mehrmalige interne Feedbackschleifen und Gesprächsrunden. Die Klärung der Schnittstellenthematik und die Suche nach geeigneten Kooperationspartner:innen erforderte einen hohen zeitlichen Aufwand, weshalb die Testphase erst Ende März 2024 gestartet werden konnte (Genauerer dazu unter Punkt 5 und 7).

⁵ Kärntner Linien: <https://www.kaerntner-linien.at/> (abgerufen am 18.08.2024).

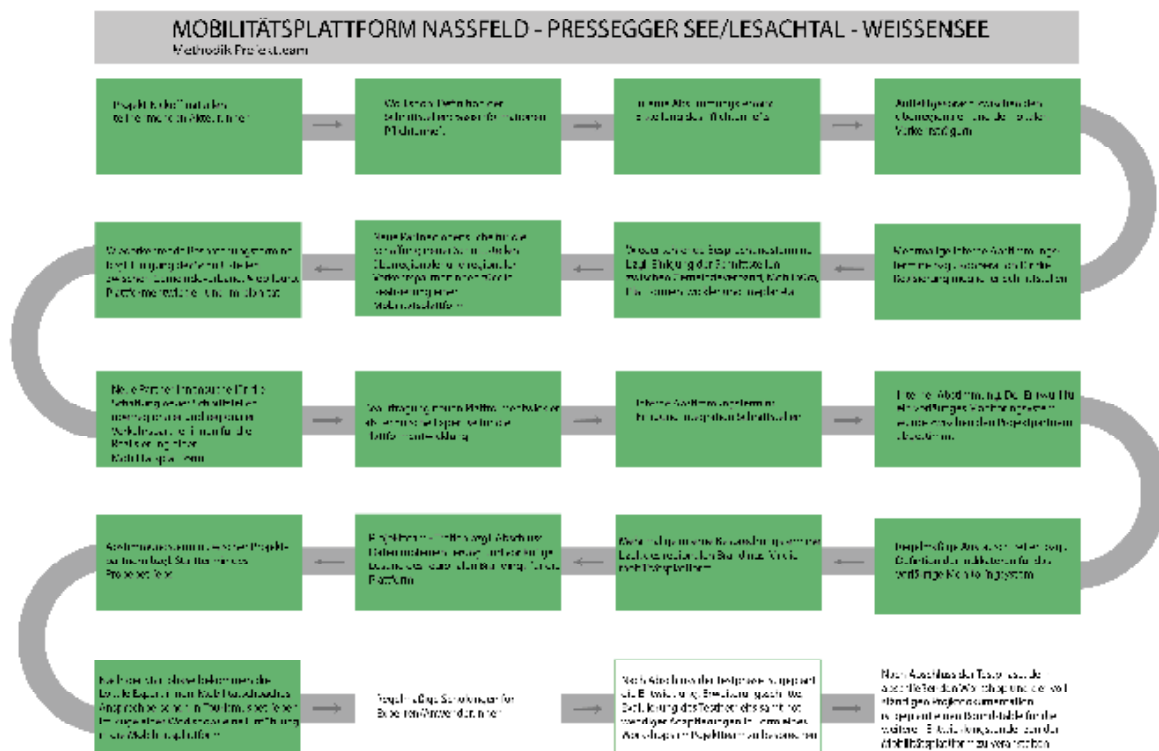


Abbildung 4: Methodik Projektteam

Im Zuge des Projektverlaufs wurden zudem die notwendigen Dateninputs (Sammlung bestehender Routendaten) erhoben und aufbereitet. Beispielsweise wurden die Daten der jeweiligen Bushaltestellen mit ID-Nummern vergeben und die Betriebe mit Adressen hinterlegt. Somit konnten in einem ersten Schritt die Daten manuell angefertigt werden. Diese Daten fungierten unter anderem als Grundlage für die Analyse und Beobachtung der Nutzer:innenverhalten und für die Anwendung des Monitoring-Tools. Weiters wurde wie bereits zuvor erwähnt in der Testphase die Mobilitätsplattform unter dem regionalen Branding angelehnt an das Design der NLW Tourismus Marketing GmbH angewendet.

Nach dem Start der ersten Testphase und den bereits gesammelten ersten Erfahrungswerten veranstaltete das Projektteam einen Workshop für lokale Expert:innen, Mobilitätscoaches und Ansprechpersonen in Tourismusbetrieben. Dieser ermöglichte den Zielgruppen eine Einführung in die digitale Mobilitätsplattform. Basierend darauf sollen anschließend regelmäßige Schulungen für Anwender:innen stattfinden. Im Zuge des Projektverlaufs gab es bereits die Möglichkeit Testbuchungen online durchzuführen.

Nach Abschluss einer längerfristigen Testphase (nach Projektlaufzeit) ist ein weiterer interner Workshop geplant, indem die weiteren Entwicklungsschritte (z.B. Integration weiterer Mobilitätsangebote), die Evaluation des Testbetriebs (z.B. Nutzer:innenanalyse) sowie mögliche

Adaptierungen im Projektteam besprochen werden. Dieser Workshop bildet die Grundlage, um nach der vollständigen Projektdokumentation und dem Abschluss einer Testphase über eine längere Projektlaufzeit weitere Entwicklungstendenzen der Mobilitätsplattform (z.B. regionale Ausweitung der Plattform, Integration weiterer Mobilitätsanbieter:innen – z.B. Carsharing-Betreiber) mittels Round-Table gemeinsam abzustimmen.⁶

6 Beschreibung der Resultate und Meilensteine (vgl. Arbeitspakete der Einreichung)

Im Folgenden werden die Resultate und Meilensteine des Projekts „digitale Mobilitätsplattform“ aufgelistet. Die eingereichten Themenfelder wurden den tatsächlichen im Projektverlauf dahingehend angepasst. Genaueres zu Projektabweichungen ist unter Punkt 7 zu finden.

Zeitplan des Projektvorhabens:

In der untenstehenden Tabelle wird der tatsächliche Zeitplan des Projektvorhabens „Mobilitätsplattform“ dargestellt.

| | | |
|-----------------------------|--|-----------|
| Okt. 22 | Okt.22 Arbeitstreffen der Projektpartner | |
| Jänner 2023 | offizielle Annahme Fördervertrag durch Gemeindeverband Karnische Region | M1 |
| Februar 2023 | Projekt Kick-off | |
| Februar 2023 - Februar 2024 | Errichtung der Plattform und Definition Monitoring System | |
| | In einem Workshop werden Schnittstellen definiert und das Pflichtenheft zur Datenintegration erarbeitet | |
| März 2023 | Das Pflichtenheft liegt vor | M2 |
| Mai 2023 | Einigung auf die Schnittstellen | M3 |
| | Ein Entwurf für ein Monitoringsystem wird erarbeitet und in einem Workshop mit den Projektpartnern abgestimmt | |
| Juni 2023 | Definition der Indikatoren für Monitoring freigegeben | M4 |
| | lokale Mobilitätsdienstleister:innen werden informiert und wenn notwendig neue lokale Strukturen zur Fahrtenvergabe geschaffen | |

⁶ Es ist hier nicht ausgeschlossen, diese Projektvorhaben über Programm der FFG /z.B. zero emission einzureichen.

| | | |
|--------------------------------|---|------------|
| Juli 2023 | Gründung ARGE Mobilitätsdienstleister | M5 |
| Juli 2023; Ab Dezember 2023 | Die notwendigen Daten zur Integration werden generiert und eingearbeitet; das lokale Branding auf Basis der Regionsvorgaben wird implementiert | |
| Dezember 2023 | Implementierung der Daten (Routen und Fahrpläne) abgeschlossen | M6 |
| Dezember 2024 | Erstellung Plattform | M7a |
| Februar 2024 | Die Plattform erscheint im regionalen Branding | M7b |
| | Lokale Expert:innen, Mobilitätscoaches und Ansprechpersonen in Tourismusbetrieben werden mit der Plattform vertraut gemacht | |
| Mai 2024 | Durchführung der Schulung für Expert-Anwender:innen | M8 |
| März 2024 – Juli 2024 | Go-Live: Start des Probebetriebs | M9 |
| März 2024- Juli 2024 | Live-Testphase (am Beispiel des Bahnhofshuttles) | |
| | Betrieb der Plattform, Lernphase | |
| | Monitoringsystem wird eingeführt und Zwischenergebnisse geteilt | |
| Ab Juli 2024 | Monitoringsystem startet | M10 |
| | In einem Workshop werden die Entwicklung der Plattform und die nächsten Erweiterungsschritte auf Basis der definierten Schnittstellen und des erarbeiteten Pflichtenheftes festgelegt | |
| Ab März 2024 | Erweiterungsschritte sind definiert | |
| Juli 2024 | Abschluss Testphase | M11 |
| | In einem Workshop werden der erste Zwischenbericht des Monitorings vorgelegt, die Testphase gemeinsam evaluiert und notwendige Adaptierung festgelegt | |
| Juli 2024 | Zwischenbericht Monitoring liegt vor | M12 |
| Juli/August 2024 | Abschlussbericht zur Testphase liegt vor | M13 |
| August 24 | Vollständige Projektdokumentation und Disseminationsmaterialien liegen vor | M14 |

Das Projektvorhaben untergliedert sich in 2 Arbeitspakete. AP1 beinhaltet den Aufbau, die Errichtung und die Entwicklung der Mobilitätsplattform samt Definition Monitoring Systems. Das AP2 umfasst den Probetrieb, die Erweiterungsschritte der Plattform und die Monitoring-Phase. In den zwei Arbeitspaketen wurden unterschiedliche Meilensteine definiert, die im folgenden Diagramm dargestellt werden:



Abbildung 5: Meilensteine während des Projektverlaufs

M1: offizielle Annahme Fördervertrag durch Gemeindeverband Karnische Region

Bereits im Jänner 2023 erhielt die Region Karnische Region die offizielle Annahme des Fördervertrags, wodurch der Startschuss für das Projektvorhaben „Mobilitätsplattform“ erfolgte.

M2: Pflichtenheft liegt vor

Für das Projektvorhaben „Mobilitätsplattform“ wurde im Projektzeitraum ein Pflichtenheft angefertigt. Dieses wurde bereits im März 2023 vom Projektteam definiert und abgestimmt. Speziell das Mobilbüro und der Tourismusverband NLW Tourismus Marketing GmbH mit Unterstützung des Raumplanungsbüros im-plan-tat GmbH & Co. KG waren an der Erstellung des Pflichtenhefts maßgeblich beteiligt. Das Pflichtenheft beinhaltet neben der Ausgangslage und die Zielsetzung die Projektadministration, die definierten Arbeitspakete, das Produkt samt Anforderungen und eine dementsprechende Bewertungskriterien.

M3: Einigung auf Schnittstellen

Als Schnittstellen wurden unterschiedliche regionale Mobilitätsangebote in den Arbeitsprozess miteingebunden. In der Region gibt es folgende bestehende Mobilitätsangebote, die als On-Demand-Systeme in die Mobilitätsplattform integriert werden sollen:

- Bahnhofshuttle
- Rufbusse
- Naturparkbus
- Almtaxi
- Almshuttle
- FreD-Carsharing etc.

Für die Schnittstellen-Integration wurden zahlreiche Gespräche mit den oben angeführten Mobilitätsdienstleister:innen geführt.

Im Prozess wurden dabei speziell die Bus-Haltestellen der Region analysiert, aufgenommen und in die Planungssoftware integriert. Dabei wurden unter anderem Gespräche mit dem Verkehrsverbund Kärnten geführt. Die GPS-Daten der einzelnen Haltestellen wurden im Online-System, welches von der technischen Expertise Anexia programmiert wurde, eingespielt und übernommen.

Beim Projektverlauf wurde in erster Linie der Fokus auf das Angebot des Bahnhofshuttles gelegt, da dieses sowohl von den Einheimischen als auch von den Gästen regelmäßig in Anspruch genommen wird. Speziell der Bahnhof in Greifenburg fungiert als regionale Mobilitätsdrehscheibe, weshalb im Zuge des Projektverlaufs speziell die Verkehrsanbindung des Bahnhofshuttles Greifenburg betrachtet wurde. Aus diesem Grund entschied sich das Projektteam in weiterer Folge die Testphase ebenfalls mit dem Bahnhofshuttle Greifenburg als regionales Mobilitätsangebot zu starten. Die weiteren „Last-mile-Angebote“ sollen nach einer ersten Testphase und einer anschließenden Evaluierung in die Mobilitätsplattform integriert werden. Beispielsweise werden nach dem Angebot des Bahnhofshuttles weitere Rufbusse und Wanderbusse aufgenommen werden und für die Kund:innen über die Plattform buchbar sein.

M4: Definition der Indikatoren für Monitoring freigegeben Monitoring

Zu Beginn des Projektes wurde ein Monitoringkonzept entwickelt, um die Qualität des Betriebs der Mobilitätsplattform sicher zu stellen. In der Testphase soll das System erstmals gemonitort werden und allenfalls das Monitoring entsprechend adaptiert beziehungsweise erweitert werden. Mit diesem sollen einerseits die Kund:innenanforderungen und deren Routen analysiert werden und andererseits Rückschlüsse über die bestehende Mobilitätsplattform und Qualitätsverbesserungen gezogen werden.

M5: Gründung ARGE Mobilitätsdienstleister

Bei Antragstellung war seitens des Projektteams geplant eine eigene ARGE (Arbeitsgemeinschaft) für Mobilitätsdienstleister zu gründen. Diese Idee basierte darauf, dass alle regionalen Mobilitätsdienstleister (z.B. Taxiunternehmen) die gleiche Informationsqualität erhalten und keine Bevorzugung etwaiger Unternehmen stattfindet. Das im Projektteam integrierte Mobilbüro verfügt jedoch bereits über eine eigene ARGE Dienstleistung. Daher wurde im Zuge des Projektverlaufs eine weitere ARGE-Gründung als nicht sinnvoll erachtet. Das Mobilbüro übernimmt im Mobilitätsbereich in der Region bereits eine etablierte Funktion und ist in regelmäßiger Absprache beziehungsweise im Austausch mit den regionalen und potentiellen Partnern. Für die regionalen Mobilitätsanbieter fungiert das Mobilbüro bereits als Mobilitätszentrale, die in der Region bereits bekannt und vernetzt ist, eine direkte Zusammenarbeit beispielsweise mit den Taxiunternehmen pflegt, den öffentlichen Personen-Nahverkehr koordiniert und Ansprechpartner für den Verkehrsverbund ist.⁷

M6: Implementierung der Daten (Routen und Fahrpläne) abgeschlossen

Mit „M3: Einigung der Schnittstellen“ wurden die einzelnen Routen und Fahrpläne der regionalen Mobilitätsdienstleister erhoben und analysiert. Dies geschah in enger Abstimmung zwischen dem Projektteam und den regionalen Mobilitätsdienstleistern. Einerseits wurden für die Routenplanung die gesamten Haltestellen aufgenommen und für die Integration in die Mobilitätsplattform (GPS-Daten) vorbereitet. Andererseits wurde mit den einzelnen regionalen Mobilitätsanbieter diverse Gespräche bezüglich Fahrpläne besprochen. Dabei wurde deutlich, dass durch die unterschiedlichen On-Demand-Systeme die Fahrpläne oftmals an die vorhandenen Saisonen (Sommersaison, Wintersaison) gebunden sind. Nach einer allgemeinen Datenaufnahme der jeweiligen regionalen Mobilitätsanbieter entschied sich das Projektteam die Implementierung der Daten für den Bahnhof Greifenburg (Bahnhofshuttle) als beispielhafte und erste Lösung in die Mobilitätsplattform zu integrieren. Durch die erneute Sondierung des Projektteams und die differenzierten Routenplanungen bzw. Fahrplänen wurde die vollständige Datenimplementierung für das Bahnhofshuttle Greifenburg durchgeführt. Im Projektteam fanden für die Realisierung dieses Meilensteins wiederkehrende Austauschgespräche zwischen dem Mobilbüro, dem Verkehrsverbund Kärnten und Anexia statt. Neben den regionalen Mobilitätsdaten erhob das Projektteam zusätzlich touristische Attraktionspunkte in der Region, um diese in weiterer Folge ebenfalls in die Mobilitätsplattform integrieren zu können.

⁷ Vgl. meinbezirk.at: 20 Jahre Mobilbüro Hermagor: Es wurde gefeiert!, In: Mobilität Gailtal, o.O., 2023, https://www.meinbezirk.at/gailtal/c-wirtschaft/20-jahre-mobilbuero-hermagor-es-wurde-gefeiert_a6276585 (abgerufen am 27.03.2024).

M7a: Erstellung / Programmierung Plattform

Nach Klärung der Datenimplementierung und den internen Abstimmungsterminen bezüglich der technischen Umsetzbarkeit einer Mobilitätsplattform konnte mit Dezember 2023 erstmalig das Front-End der Plattform entwickelt werden. Dabei wurden die zuvor bereits erwähnten Daten in die Plattform eingespielt. Für die Buchung eines Tickets werden den Kund:innen mehrere Möglichkeiten geboten.

Einerseits wird den Kund:innen für die einfache Anwendung die Möglichkeit einer Buchung eines bedarfsorientierten Verkehrs über die Plattform z.B. der Kärntner Linien mittels eines weiterführenden Links angezeigt. Der/die Kund:in kann ausschließlich über diesen Link ein On-Demand-Ticket buchen. Andererseits kann der/die Kund:in direkt über die Homepage des Mobilbüros die Tickets buchen. Die Bevölkerung in der Region wurde über die Möglichkeit dieses Buchungsvorgangs mittels Öffentlichkeitsarbeit informiert (Genauere Vorgehensweise der Buchung wird unter M9 beschrieben.).

M7b: Die Plattform erscheint im regionalen Branding

Nach Erstellung der Plattform fanden interne Austauschtreffen statt, wobei sich das Projektteam über die Benutzerfreundlichkeit der Plattform mittels regionalen Branding austauschten. Anfänglich wurde das Branding der Mobilitätsplattform an das Design des Mobilbüros angelehnt, um eine regionale Identität zu gewährleisten.

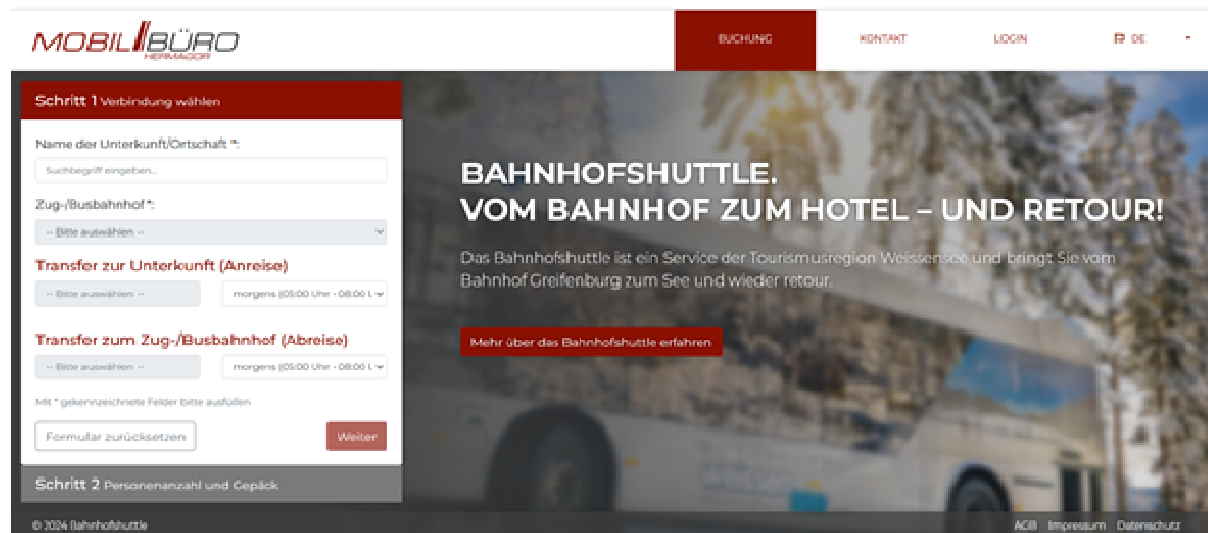


Abbildung 6: Mobilitätsplattform - Regionales Branding Mobilbüro

Im weiteren Verlauf wurde das regionale Branding intern mit diversen Projektpartner:innen diskutiert. Darauf basierend wurde die frontend-Lösung der Mobilitätsplattform an das regionale Branding der NLW Tourismus Marketing GmbH angepasst.

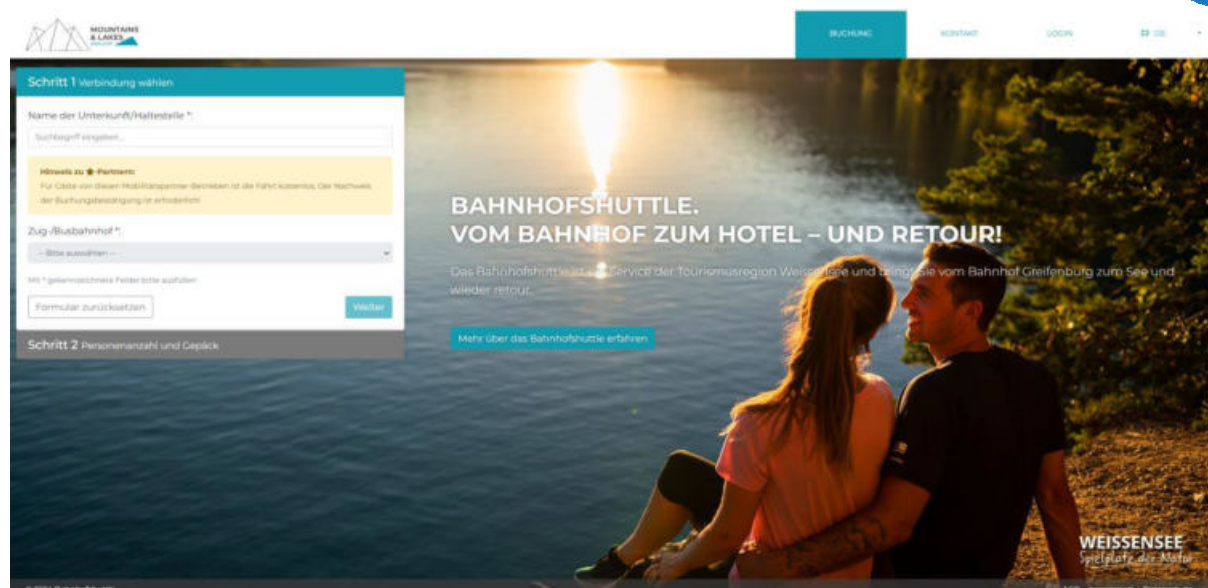


Abbildung 7: Mobilitätsplattform – Regionales Branding NLW Tourismus Marketing GmbH

Mit zunehmender Integration weiterer regionaler Mobilitätsanbieter:innen sollen verschiedene regionale Brandings je nach Mobilitätsangebot für die Nutzer:innen zur Verfügung stehen. Beim Bahnhofshuttle in Greifenburg wird das bestehende Branding des Weissensees künftig bestehen bleiben. Bei der Implementierung weiterer Mobilitätsangebote können beispielsweise die Nutzer:innen die Homepage des Mobilbüros aufrufen und die unterschiedlichen Buttons der diversen Mobilitätsangebote je nach Bedarf auswählen. Anschließend gelangen die Kund:innen auf das jeweilige Front-End mit dem regionalen Branding des ausgewählten Mobilitätsangebots.

Buchungshomepage über das Mobilbüro:

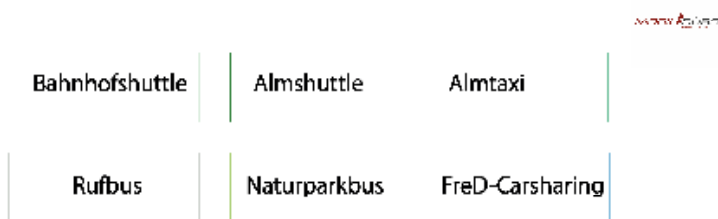


Abbildung 8: Buchungshomepage über das Mobilbüro

Sofern bei einer Buchung verkehrsträgerübergreifend Mobilitätsdienstleistungen gefragt sind, wird auf Verlinkungen hingewiesen. Bei einer Streckenbuchung beispielsweise mit den Kärntner Linien erscheint für den anschließenden bedarfsorientierten Verkehr ein Hinweisfeld. Mit einem direkten Klick auf das Hinweisfeld gelangt der/die Kund:in direkt zum jeweiligen gewünschten Mobilitätsangebot im spezifischen Branding.

M8: Durchführung der Schulung für Expert-Anwender:innen

Mit Ende Mai erhielten nach der ersten internen Testphase die lokalen Expert:innen und Mobilitätscoaches eine Schulung über die Mobilitätsplattform. Dies geschah mittels eines diskursiven Workshops. Beim Workshop waren das Mobilbüro, Anexia und der Tourismusverband als Vertreter:innen des Projektteams beteiligt und gestalteten den informativen Nachmittag. Die Einbindung der oben genannten Zielgruppen diente dazu, dass diese in weiterer Folge als Multiplikator:innen der Mobilitätsplattform fungieren und die Einheimischen beziehungsweise Gäste über das neue Mobilitätsangebot samt Buchung über eine Mobilitätsplattform informieren.

M9: Go-Live: Start des Probetriebs

Durch die mehrmaligen Sondierungsphasen der technischen Expertise für die Plattformentwicklung startete die interne Testphase mit März 2024. Das Projektteam entschied sich in erster Linie dafür die Mobilitätsplattform für eine eingeschränkte Zielgruppe zur Verfügung zu stellen, um die Anwendbarkeit und den Buchungskomfort zu testen. Nach einer internen Testphase wurde die Mobilitätsplattform für die Bevölkerung ausgerollt. Für die Testphase der Mobilitätsplattform wurde das Bahnhofshuttle in Greifenburg als beispielhafte Buchungsmöglichkeit forciert.

Frontend: Vorläufige Design-Oberfläche der Mobilitätsplattform (Fokus: Bahnhofshuttle Greifenburg):

Der Urlaubsgast kann durch die Eingabe spezifischer Informationen wie Unterkunft, Datum, Uhrzeit, Anzahl der Personen und Gepäckangaben die Rahmenbedingungen für die Fahrt festlegen. Daraufhin werden passende Verbindungen für die An- und Abreise angezeigt. Sofern nicht anders angegeben, handelt es sich bei den Suchergebnissen um Sammeltransfers. Individuelle Transfers zum/vom Partner werden nur angezeigt, wenn entsprechende Preise im Backend für diese hinterlegt wurden.

The image displays two screenshots of the mobility platform's search interface. The left screenshot, titled 'Schritt 1 Verbindung wählen', shows a form for selecting a connection. It includes a dropdown for 'Name der Unterkunft/Haltestelle *' (Haus Georg (Gatschach)), a dropdown for 'Zug-/Busbahnhof *' (Bhf. Greifenburg), and two date/time pickers for 'Transfer zu "Haus Georg (Gatschach)"' (22.08.2024, mittags (11:00 Uhr - 14:00 Uhr)) and 'Transfer nach "Bhf. Greifenburg"' (29.08.2024, vormittags (08:00 Uhr - 11:00 Uhr)). A yellow warning box states: 'Hinweis zu ★-Partnern: Für Gäste von diesen Mobilitätspartner-Betrieben ist die Fahrt kostenlos. Der Nachweis der Buchungsbestätigung ist erforderlich!'. A 'Weiter' button is at the bottom right. The right screenshot, titled 'Schritt 2 Personenanzahl und Gepäck', shows a form for specifying passenger and luggage details. It includes a 'Personenanzahl *' section with '2' adults and '0' children, a 'Fahrräder / Rollstuhl' section with '0' bicycles and '0' rollstuhlfahrer:innen, and a 'Hunde' section with '0' dogs. The 'Gepäckinformationen *' section includes a dropdown for 'Gepäck M (max. 30x70 cm)', a field for 'Ski- oder Snowboard[s]' (0), and a '2xGepäck' field. A 'Verbindungen anzeigen' button is at the bottom right.

Abbildung 9: Mobilitätsplattform – Frontend – Verbindung suchen

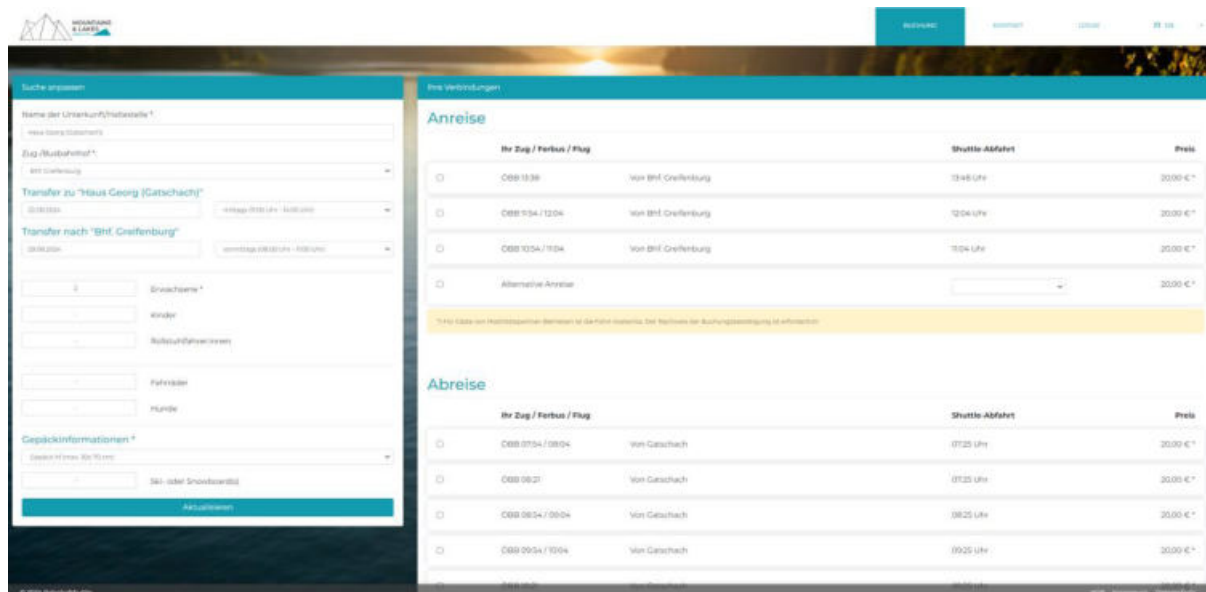


Abbildung 10: Mobilitätsplattform – Frontend – Suchergebnisse auflisten

Dem Gast werden entsprechende Zugverbindungen angezeigt. Basierend auf diesen Verbindungen werden die entsprechenden Shuttle-Abfahrtszeiten berechnet. Alternativ kann der Gast auch eine individuelle Abfahrtszeit für seinen Transfer wählen. Hat sich der Gast für einen Transfer für die An- und Abreise entschieden, werden die ausgewählten Informationen noch einmal zusammengefasst, und der Buchungsprozess kann gestartet werden. Dazu loggt sich der Gast entweder mit seinen Benutzerdaten ein, erstellt ein neues Benutzerkonto oder führt die Buchung ohne Benutzerkonto durch. Falls dem Gast Kosten für den Transfer entstehen, muss im Buchungsprozess die gewünschte Zahlungsmethode ausgewählt werden. Die verfügbaren Zahlungsmethoden werden im Backend der Plattform aktiviert. Standardmäßig ist Barzahlung voreingestellt.

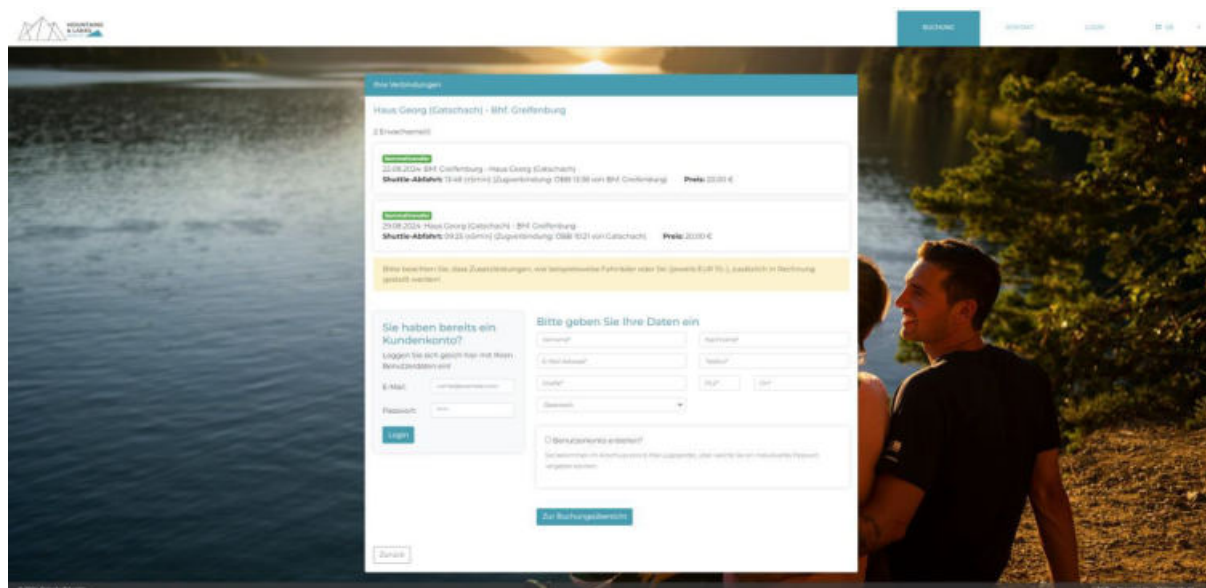


Abbildung 11: Mobilitätsplattform – Frontend – Zusammenfassung der ausgewählten Verbindung

Vor dem Absenden der Buchung werden dem Gast alle wesentlichen Daten wie etwa Abfahrtszeit, Preis, Anzahl der Personen, persönliche Daten und Gepäckinformationen zusammengefasst. Bei Partnerbetrieben, die mit einem „*“ gekennzeichnet sind, fallen keine Kosten für den Transfer an.

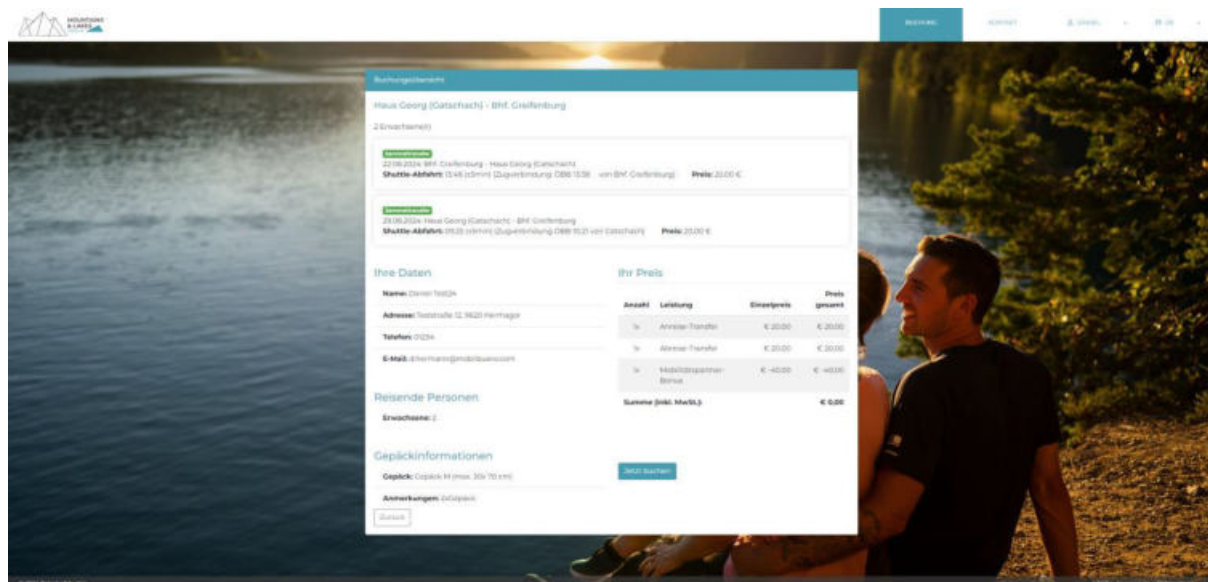


Abbildung 12: Mobilitätsplattform – Frontend – Buchungsübersicht

Nach erfolgreicher Buchung erhält der Urlaubsgast eine Buchungsbestätigung, die auch als PDF heruntergeladen werden kann. Eine Stornierung der Buchung ist über das Benutzerkonto möglich, solange die entsprechende Fahrt noch nicht eingeteilt wurde. Ist eine Stornierung nicht mehr möglich, wird der entsprechende Button ausgeblendet.

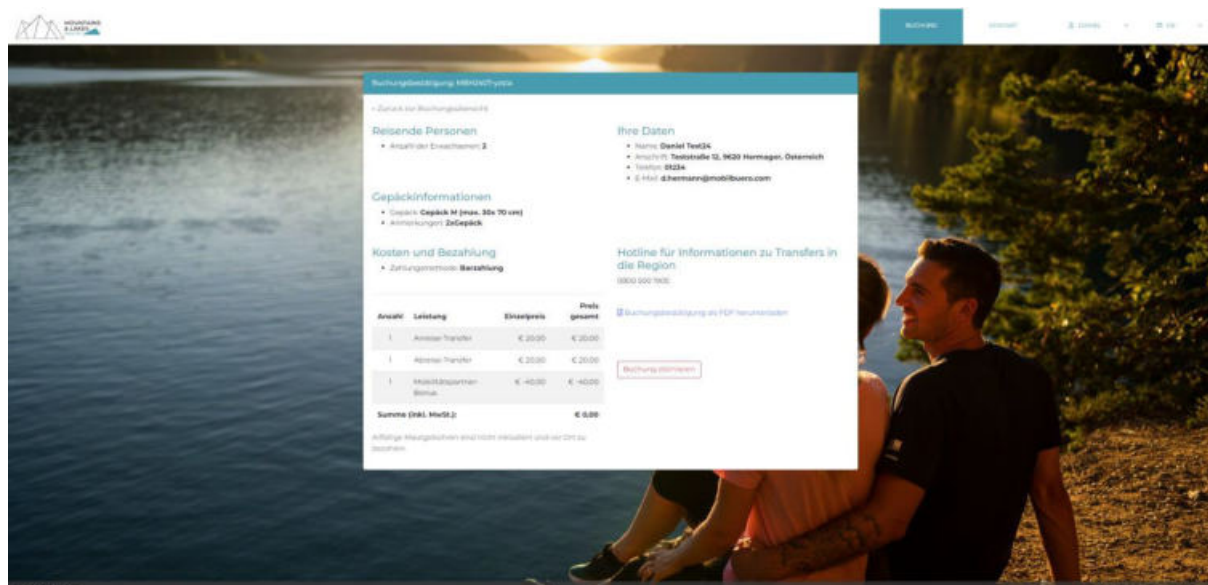


Abbildung 13: Mobilitätsplattform – Frontend – Buchungsbestätigung

Im Benutzerkonto kann der Urlaubsgast jederzeit seine getätigten Buchungen einsehen und bei Bedarf eine Buchung stornieren. Ist eine Stornierung nicht mehr möglich, wird der entsprechende Button ausgeblendet. Die Buchungsbestätigung steht dem Gast jederzeit unter „Buchung anzeigen“

zum Download zur Verfügung. Kommt es bei der Durchführung des Transfers zu größeren Zugverspätungen, ist der Subunternehmer angehalten, sich darum zu kümmern und mit dem Urlaubsgast entsprechend in Kontakt zu treten.

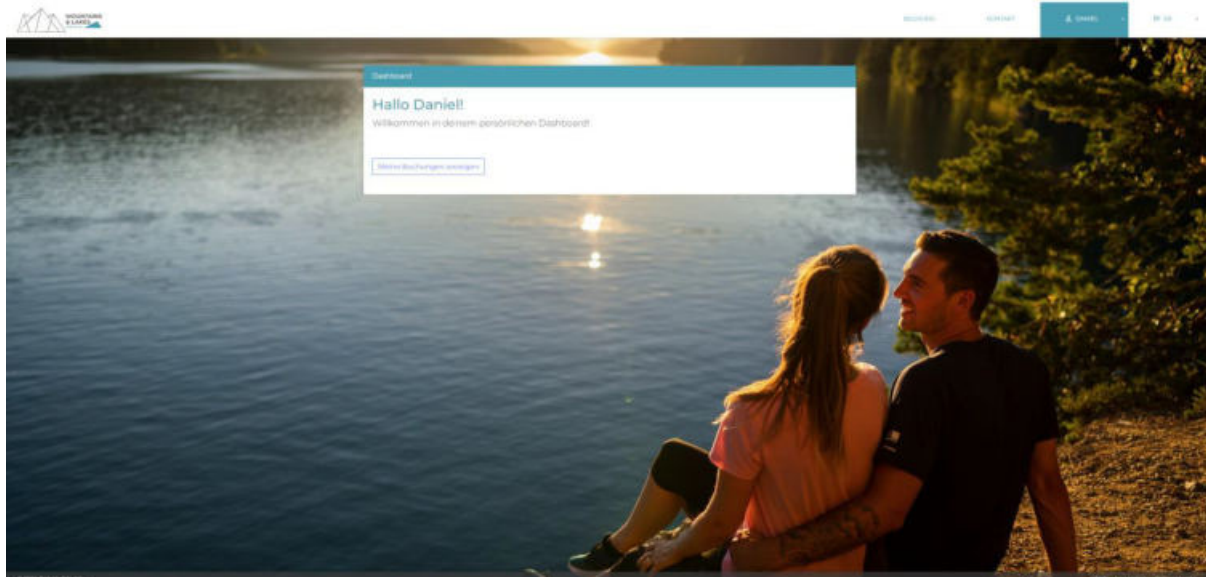


Abbildung 14: Mobilitätsplattform – Frontend – Benutzerkonto

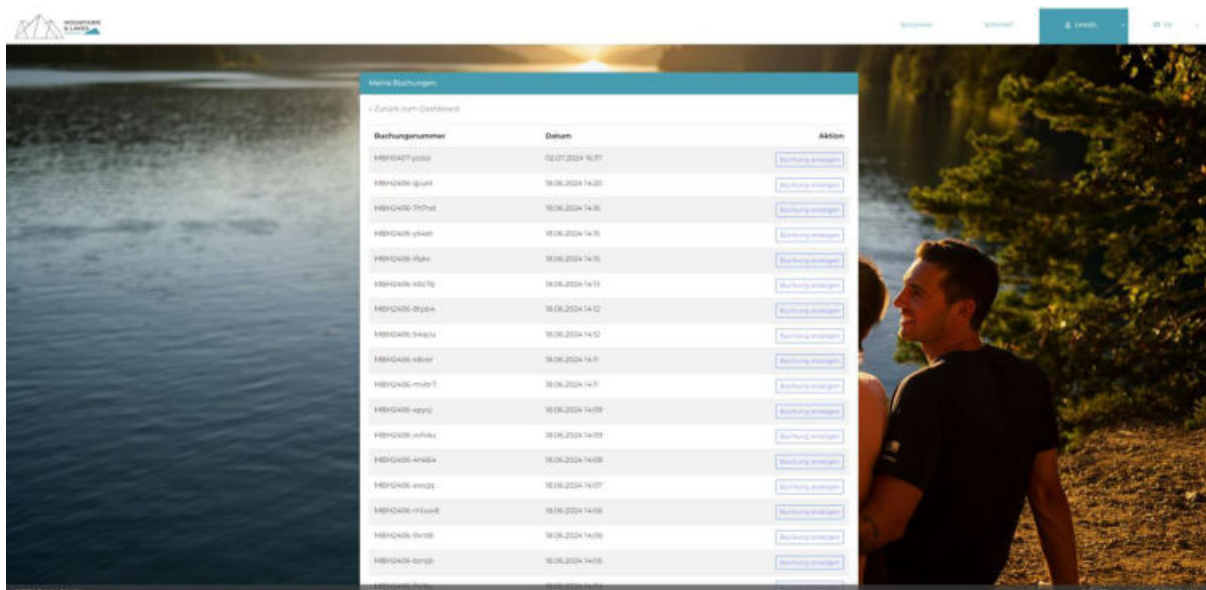


Abbildung 14: Mobilitätsplattform – Frontend – Buchungsübersicht

Den Urlaubsgästen stehen jederzeit die AGB, das Impressum und die Datenschutzrichtlinien über die Startseite der Plattform zur Verfügung. Zusätzlich werden die Kontaktinformationen und Öffnungszeiten des Mobilitätsbüros angezeigt, um Fragen zu beantworten. Außerdem können die Gäste jederzeit die Sprache ändern. Folgende Sprachen sind verfügbar: Deutsch, Englisch, Italienisch und Niederländisch. Weitere Informationen zur Tourismusregion können über den Link „Mehr über das Bahnhofshuttle erfahren“ abgerufen werden.

Backend – Mobilitätsplattform:

Das Backend der Mobilitätsplattform ist für Nutzung der Subunternehmen, Partnerbetriebe (zur Buchung für die eigenen Hotelgäste) und des Mobilitätsbüros vorgesehen.

Der Backend-User kann über die Startseite des Backends (Dashboard) bevorstehende Transportaufträge einsehen. Diese Aufträge sind nach Datum sortiert und enthalten Informationen zur Transferart, Buchungsnummer, Buchungsdatum, Abfahrtszeit, Haltestelle, Bahnhof und den Namen des Gastes. Die bevorstehenden Transportaufträge können jederzeit vom Backend-User bearbeitet werden. Dabei können beispielsweise Kundendaten oder Gepäckinformationen geändert oder die Buchung storniert werden. Zudem werden dem Backend-Benutzer alle Detailinformationen zur Buchung angezeigt, wie Buchungsbestätigung, Kosten und sämtliche Logeinträge, um historische Änderungen an der Buchung nachverfolgen zu können.

Der Backend-Benutzer kann über das Backend auch Buchungen für Urlaubsgäste hinzufügen. Dies ist insbesondere relevant, wenn Gäste über die Hotline buchen oder ein Partnerbetrieb eine Buchung für einen Hotelgast durchführen möchte.

Dem Backend-User werden alle registrierten User (Urlaubsgäste) mit Kundennummer, Namen, Adresse und Anzahl der Buchungen aufgelistet. Einzelne User können bearbeitet und jederzeit gelöscht werden. Im Bearbeitungsmodus können sowohl die persönlichen Daten als auch die Buchungen des ausgewählten Users geändert werden. Der Backend-User hat außerdem die Möglichkeit, neue Kunden anzulegen und für diese Buchungen durchzuführen. Dabei werden persönliche Daten wie Name, Anschrift und Kundennummer erfasst. Über das Backend kann für bestehende Kunden, die noch keinen Zugang haben, ein Login erstellt werden. In diesem Fall erhält der Kunde eine E-Mail mit einem Link, über den er ein Passwort (inklusive Passwort-Wiederholung) festlegen muss.

Im Backend werden alle Partner verwaltet, darunter einzelne Hotels sowie Sammelpunkte, an denen sich mehrere Hotels in derselben Straße zu einer Sammelstelle zusammenschließen. Beim Hinzufügen eines Partners werden Informationen wie Anschrift, E-Mail, Typ und verschiedene Einstellungen (z.B. Mobilitätspartner, Zahlung per Rechnung erlaubt, Gratis-Stornierung) hinterlegt. Darüber hinaus können die Haltepunkte, die von diesem Partner/Sammelpunkt angefahren werden, definiert werden. Hier wird auch festgelegt, ob nur Sammeltransfers oder auch Individualtransfers mit Aufschlag angeboten werden. Ein Partner kann jederzeit bearbeitet oder gelöscht werden.

Über das Partnerkonto kann der Partner Buchungen für seine Hotelgäste vornehmen.

In der Transportübersicht werden dem Backend-User alle fahrplanbasierten Transporte angezeigt. Der Backend-Benutzer kann neue Transporte zum Fahrplan hinzufügen. Dem Backend-Benutzer werden alle für die Durchführung der Transporte erstellten Routen angezeigt, einschließlich der Shuttle-Abfahrts- bzw. Ankunftszeiten, der zugehörigen Bahnhöfe und der Zwischenstopps. Der Backend-User kann sämtliche Einstellungen zur Plattform im Backend verwalten.

M10: Monitoringsystem startet

Das Projektteam hat vor der Projektphase bereits ein vorläufiges Monitoringsystem entwickelt. Im Zuge der ersten Testphase wurde dieses adaptiert und mit zusätzlichen Indikatoren erweitert. Der Projektpartner im-plan-tat setzte sich mit dem Monitoringprozess der Plattform auseinander. Dieses System soll dazu dienen, das Verhalten der Nutzer:innendaten bzw. deren Anwendung zu erheben und anschließend zu evaluieren. Im Juli 2024 hat das Monitoringsystem gestartet. Es soll ein laufend ein Evaluierungsprozess stattfinden.

Nach der ersten Testphase konnten folgende Aspekte festgestellt werden:

- Durch die Gegenüberstellung der anfänglichen händischen Zuweisung der mit der automatischen Zuweisung ist eine Effizienzsteigerung beim Fahrzeug-Einsatz möglich und wird seitens der Backend-User als wünschenswert angesehen.
- Zurzeit werden ausschließlich die Buchungen des Bahnhofs Greifenburg (Bahnhof Greifenburg weist den höchsten Grad an verkehrstechnischer Komplexität auf.) über die Mobilitätsplattform abgewickelt. Künftig soll der Bahnhof Hermagor und weitere alternative Mobilitätsangebote (Naturparkbus, Rufbus, ...) in die Mobilitätsplattform integriert werden.
- Hinsichtlich des Brandings wird eine gemeinsame „landing page“ als sinnvoll erachtet. Auf dieser werden die unterschiedlichen Mobilitätsangebote zusammengefasst und können über spezifische Buttons ausgewählt werden.
- Die Vernetzung und die einheitliche Buchungsmöglichkeit gemeinsam mit den überregionalen Verkehrsangeboten wird ebenfalls als notwendig angesehen. Kund:innen wird der bedarfsorientierte Verkehr über ein Hinweisfeld angezeigt. Durch einen direkten Klick gelangt der/ die Kund:innen zum gewünschten Mobilitätsangebot. Dieser statische Lösungsansatz ist aktuell nachvollziehbar, soll aber mit der Weiterentwicklung der Schnittstellen in einer dynamischen Form künftig angeboten werden.

M11: Abschluss Testphase

Die erste Testphase konnte aufgrund einer Projektverlängerung von März 2024 bis Juli 2024 durchgeführt werden. In den vergangenen Wochen hat das Projektteam intensiv am Monitoring verschiedener Aspekte gearbeitet und wertvolle Erkenntnisse gewonnen. Diese Phase war von umfangreichen Tests, Analysen und Anpassungen geprägt, um sicherzustellen, dass die Mobilitätsplattform einem zeitgemäßen Standard entspricht. Mit dem Abschluss der Testphase tritt das Projektteam nun in die nächste Phase ein, in der weitere Entwicklungsschritte mittels Roundtable und laufenden Feedbackschleifen geplant sind.

M12: Zwischenbericht Monitoring liegt vor

Das Projektteam formulierte bereits einen Kurzbericht des Monitoringsystems. Im vergangenen Monat konzentrierte sich das Projektteam darauf, die Funktionalität und Zuverlässigkeit des Monitoringsystems sicherzustellen. Aus diesem Grund wurden umfangreiche Tests durchgeführt, um potenzielle Schwachstellen zu identifizieren und entsprechende Maßnahmen zur Behebung zu ergreifen. Die Ergebnisse bisheriger Tests zeigten, dass das Monitoringsystem erfolgreich Daten sammelt und Analysen ermöglicht. Besonders erfreulich ist die positive Resonanz des Mobilbüros auf das Monitoringsystem. Die Benutzerfreundlichkeit und die klare Darstellung der Daten wurden mehrheitlich als äußerst hilfreich empfunden, um die Leistung der Systeme besser verstehen und optimieren zu können.

M13: Abschlussbericht zur Testphase liegt vor

Es wurde ein Gespräch zwischen den Projektpartnern geführt, wovon ein umfassendes Protokoll als Bericht angefertigt wurde. Dabei wurden der interne Probebetrieb und die Analysen diskutiert und festgehalten. Während der Testphase wurden verschiedene Aspekte der Mobilitätsplattform geprüft, darunter Benutzerfreundlichkeit, Zuverlässigkeit, Sicherheit und Leistung. Die Testergebnisse zeigten, dass die Mobilitätsplattform in der Lage ist, den Anforderungen an eine moderne und effiziente Lösung im Bereich Mobilität gerecht zu werden. Das Projektteam hat erfolgreich potenzielle Schwachstellen identifiziert und entsprechende Verbesserungen vorgenommen, um eine reibungslose und zuverlässige Nutzung zu gewährleisten.

M14: Vollständige Projektdokumentation und Disseminationsmaterialien liegen vor

Am Ende der Projektphase wurde vom Projektteam eine Projektdokumentation durchgeführt. Dabei wurden die wichtigsten Erkenntnisse und Verbesserungsvorschläge festgehalten, um einen guten Ausgangspunkt für die kommenden Monate zu erhalten.

Zudem fertigte das Projektteam bereits die ersten Entwürfe etwaiger Disseminationsmaterialien an. Für die Region wurden Vorlagen für Flyer und Pressemitteilungen im Laufe der Projektlaufzeit erarbeitet.

7 Beschreibung von Schwierigkeiten bei der Zielerreichung

Die Entwicklung einer Mobilitätsplattform, die eine umfassende und nahtlose Lösung für die Nutzer:innen bietet, gestaltete sich zeitaufwendiger als ursprünglich geplant. Trotz ungeplanter Veränderungen im Projektteam und den damit einhergehenden Zusatzaufwendungen hat das Projektteam intensiv daran gearbeitet, dieser Version näher zu kommen und die ersten wesentlichen Schritte zu verwirklichen.

Eine der zentralen Schwierigkeiten bestand in der Suche nach Kooperationspartnern für die Schnittstellenthematik. Die erfolgreiche Integration verschiedener Mobilitätsdienste (überregional und regional) galt als wichtiger Aspekt für die Plattformentwicklung und erforderte eine enge Zusammenarbeit mit einer Vielzahl von Akteur:innen. Trotz intensiver Bemühungen gestaltete sich die Akquise von potentiellen Partner:innen als technische Expertise für die Zusammenarbeit der Schnittstellen als herausfordernd und komplex. Dies erforderte unter anderem zeitliche Ressourcen und sorgfältige Abstimmungen. Mit der Vergabe an das Unternehmen Anexia konnte letztendlich ein reibungsloser Ablauf/Projektentwicklung der Plattform gewährleistet werden.

Darüber hinaus gestaltete sich im Projektverlauf die Buchungsmöglichkeit einer gesamten Strecke innerhalb der Mobilitätsplattform als herausfordernd. In bestehenden Systemen wie z.B. ÖBB-Scotty wird den Nutzer:innen die Route samt bedarfsorientierten Mobilitätsangeboten der Mobilitätsplattform statisch angezeigt. Die durchgehende Buchung über diese App ist allerdings nicht möglich. Den Kund:innen wird ein weiterführender / statischer Link angezeigt über den die Buchung des bedarfsorientierten Verkehrs möglich ist.

Durch die im Projektverlauf entstandenen Herausforderung bzgl. der technischen Umsetzbarkeit der Schnittstellenthematik setzte das Projektteam den Fokus auf das Bahnhofsshuttle Greifenburg, da dieser den höchsten Grad an Komplexität aufweist. Das Projektteam ist bestrebt nach den ersten gewonnenen Erkenntnissen des Busshuttles Bahnhof Greifenburg eine Ausweitung bzw. Erweiterung der bisherigen Mobilitätsplattform zu forcieren, um keine „Insellösung für die Region“ zu verfolgen und eine Gesamtlösung für nachhaltige Mobilität auf überregionaler Ebene zu gewährleisten.

8 Beschreibung von Projekt-„Highlights“

Das Projektteam arbeitete im Projektprozess eng mit den bestehenden Mobilitätsanbieter:innen zusammen, um eine reibungslose Integration in der Plattform zu gewährleisten. Wie bereits beschrieben, wurde in einem ersten Schritt über die Mobilitätsplattform das Bahnhofsshuttle des regionalen Anziehungspunkts - Bahnhof Greifenburg – mit dem übergeordneten Verkehrsnetz digital verknüpft. Die Mobilitätsplattform bietet somit den Kund:innen eine stressfreie und nachhaltige An- und Abreise als auch nachhaltige Mobilitätsmöglichkeiten innerhalb der Region. Das Projekt ist geprägt von einem kontinuierlichen Streben nach Verbesserung und Innovation.

Mit der Marktsondierung nach einem technischen Umsetzungspartner lernte das Projektteam den Markt und bereits realisierte Lösungen besser kennen. Die Partnersuche wurde nicht mit dem Erwarten gestartet, dass ein regionaler Partner gefunden wird, was aber letztendlich mit Anexia – dem Kärntner Unternehmen – geglückt ist.

Die fortschrittliche Buchungsfunktion bietet zusätzlich den Kund:innen in der frontend-Anwendung einen gewissen Komfort. Die Benutzeroberfläche der automatisierten backend-Nutzung bietet im Vergleich zur händischen Anwendung ebenfalls zahlreiche Vorteile für die Anwender:innen, was jeweils zu einer wesentlichen Verbesserung gegenüber der ursprünglichen Lösung darstellt.

9 Beschreibung und Begründung von Abweichungen zum Antrag

Der Antrag beinhaltet den Aufbau und den Probetrieb der Plattform. Die umfangreiche Suche nach geeigneten potentiellen Kooperationspartnern für die technische Expertise der Schnittstellen erforderte zeitliche Verzögerungen im Projektprozess. Zu Beginn fanden zahlreiche Besprechungstermine mit dem ursprünglichen Projektpartner der Plattformentwicklung statt, wobei jedoch letztendlich keine zufriedenstellende Einigung der involvierten Partner:innen erzielt werden konnte. Daher wurde Kontakt mit einem weiteren Unternehmen aufgenommen. Im Zuge dessen fanden weitere Austauschtermine statt, für die sich jedoch der Betrieb der Plattform als nicht finanzierbar zeigte und nicht zum gewünschten Ergebnis führte. Danach setzte sich das Projektteam erneut mit den Zielen der Mobilitätsplattform auseinander und startete erneut eine weitere Marktsondierung. Es wurden diverse Angebote eingeholt und letztendlich Anexia als technische Expertise für den Entwicklungsprozess der Plattform beauftragt. Mit der erneuerten Marktsondierung und der Auswahl eines neuen Auftragnehmers (Anexia) konnte das Mobilbüro die in Zukunft anstehenden jährliche Betriebskosten im fünfstelligen Bereich reduzieren.

Aufgrund der zuvor genannten zeitlichen Verzögerungen konnte die geplante 6-monatige Probephase innerhalb des ursprünglichen Projektzeitraums nicht eingehalten werden. Das Projektteam war jedoch bemüht die Testphase mit Ende März 2024 zu starten.

Weiters war die Gründung einer ARGE-Mobilitätsdienstleister geplant – im Zuge des Projektverlaufs wurde jedoch festgestellt, dass dieses für die Entwicklung der Plattform als nicht zwingend erforderlich gilt. Das im Projektteam integrierte Mobilbüro verfügt bereits über eine eigene ARGE Dienstleistung.

Für das Branding der digitalen Mobilitätsplattform wurde im vorläufigen Planungsprozess die frontend-Lösung an das regionale Branding der NLW Tourismus Marketing GmbH angepasst. Bei Integration weiterer Mobilitätsdienstleistungen sind weitere regionale Brandings angedacht, die alle samt unter einer gemeinsamen „landing page“ verwaltet werden.

10 Schlussfolgerungen und Empfehlungen aus den Resultaten

Im Zuge des Projektverlaufs stellte sich heraus, dass die Schnittstellen-Integration mit hoher Komplexität und somit zeitlichen Ressourcen verbunden war. Die mehrmalige Partner:innensuche innerhalb des Projektteams führte ebenfalls zu ungeplanten Veränderungen und Zusatzaufwendungen während des Projektverlaufs. Durch die Marktsondierung und die Auswahl eines neuen Auftragnehmers konnten hingegen die in Zukunft anstehenden jährliche Betriebskosten reduziert werden können.

Die Mobilitätsplattform bietet für die Region einen Mehrwert und bietet den Nutzer:innen einen Anreiz auf nachhaltige regionale Mobilitätsdienstleistungen umzusteigen. Zudem war das Projektteam bei der Realisierung der frontend-Anwendung bestrebt speziell den Fokus auf die einfache Handhabung und Bedienbarkeit der Mobilitätsplattform zu legen.

Das angewandte Monitoringsystem ermöglichte dem Projektteam zudem erste aufschlussreiche Ergebnisse über das Nutzer:innenverhalten. Dieses dient wiederum in weiterer Folge als Grundlage für die Plattformweiterentwicklung.

Die Projektergebnisse der Mobilitätsplattform sind ohne weiteres für andere Zielgruppen ein interessantes Themenfeld. Beispielsweise ist die Plattform der Mobilitätszentralen Österreichs (PMZÖ)⁸, welche als Informationsschnittstelle zwischen Privatpersonen, Betriebe und Institutionen und als Auskunftsstelle für den öffentlichen Verkehr fungiert, über die Erkenntnisse dieses Pilot- und Vorzeigeprojektes gespannt. Das Vorhaben der Mobilitätsplattform spiegelt die Digitalisierung wider und stellt eine Qualitätssteigerung im Nahverkehr dar. Zudem ermöglicht die Mobilitätsplattform eine regionalisierte Form einer Mobilitätsdienstleistung, die aktiv und in enger Zusammenarbeit zwischen einem regionalen Mobilitätsanbieter (Mobilbüro) und anderen Projektpartner:innen des Teams selbst entwickelt wurde. Dies fungiert als Anreiz für weitere Region nachhaltige Mobilitätsangebote anzustreben und neue innovative Projekte im Mobilitätsbereich voranzutreiben.

11 Ausblick

Die Schere des Mobilitätsverhaltens geht laut VCÖ zwischen Stadt und Land immer stärker auseinander. Zersiedelte Strukturen tragen speziell in ländlichen Gebieten dazu bei, dass viele Alltagswege mit dem PKW zurückgelegt werden müssen.⁹ Um die Klimaziele zu erreichen, müssen großvolumige Einsparungen an Treibhausgasen kurzfristig erzielt werden. Mit rund 21 Mio. Tonnen CO₂-Emissionen für den Verkehrssektor 2022 werden vergleichsweise zum Jahr 1995 über 50% mehr CO₂ ausgestoßen.¹⁰ Im EU-Klima- und Energierahmenplan bis 2030 wird die Minderung der THG-Emissionen im Vergleich zum Jahr 1990 von mind. 40% festgehalten.¹¹ Österreich formulierte zudem 2021 den Mobilitätsmasterplan 2030. Dessen Ziel ist es die Mobilitätswende mit dem Motto „Vermeiden, Verlagern, Verbessern“ voranzutreiben. Beispielsweise ist hier die Erhöhung des ÖV-Anteils zu nennen.¹²

Das Förderprojekt setzt genau hier an, indem es mit Hilfe einer integrierten, verkehrsträgerübergreifenden Mobilitätsplattform mittelfristig den Kund:innen eine durchgängige und einheitliche Lösung für die Planung und Buchung der jeweiligen Wegestrecken ermöglicht und gleichermaßen die Ein- bzw. Umstiegshürden bzw. fehlende Informationen reduziert. Durch

⁸ Vgl. klimaaktiv.at: PMZÖ – Plattform Mobilitätszentralen Österreichs, In: Mobilitätsmanagement, o.O., 2023, <https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/mobilitaetsmanagem/pmzo.html> (abgerufen am 27.03.2024).

⁹ Vgl. VCÖ (Verkehrsclub Österreich): Autoverkehr in Österreich hat sich binnen 30 Jahre verdoppelt, In: vcö.at, o.O., 2021, <https://vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/20181206-autoverkehr-oesterreich-30-jahre> (abgerufen am 15.03.2024).

¹⁰ Vgl. VCÖ (Verkehrsclub Österreich): CO₂-Emissionen des Verkehrs im Vorjahr gesunken, aber nur gering, In: vcö.at – VCÖ-Factsheet 2020-03, o.O., 2020, <https://vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-co2-emissionen-des-verkehrs-im-vorjahr-gesunken-aber-nur-gering> (abgerufen am 15.03.2024).

¹¹ Vgl. Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz: Europäischer Klima- und Energierahmen 2030: Erneuerbare-Energien.de, o.O., o.J., https://www.erneuerbare-energien.de/EE/Redaktion/DE/Standardartikel/eu_klima_und_energierahmen.html (abgerufen: 15.03.2024).

¹² Vgl. BMVIT (Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie): Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich, Wien, 2021, S. 16ff.

beispielsweise den einfachen Buchungsvorgang ist das Erreichen von touristischen Freizeitzielen in der Region für die Bevölkerung und die Gäste möglich. Zudem kann hiermit auch die An- und Abreise in die Top-Urlaubs-Region Nassfeld – Pressegger See/Lesachtal- Weissensee mittels nachhaltiger Mobilität garantiert werden.

Mittels einer längerfristigen Beobachtung („Monitoring“) und Analyse des Nutzer:innenverhaltens soll die Plattform weiterentwickelt und optimiert werden, weitere Mobilitätsdienstleistungen eingebunden und der Umstieg auf nachhaltige Mobilitätsangebote sowohl der Einheimischen als auch der Gästen forciert werden. Das Modell der Region Nassfeld – Pressegger See/Lesachtal- Weissensee kann langfristig betrachtet österreichweit ausgeweitet werden, wodurch eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs hin zum Öffentlichen Verkehr und bedarfsorientierten Verkehrsangeboten (z.B. Bahnhofsshuttle, ...) erreicht und die THG-Emissionen gesenkt werden können.

12 Auswertung

Interne Kommunikation

Interne Austauschtreffen wurden als wesentliches Kriterium für die Entwicklung der Mobilitätsplattform angesehen. Im Projekt waren mehrere Teilnehmer:innen und Stakeholder in den Prozess miteingebunden - der Gemeindeverband als Auftraggeber für die Plattformerrichtung, die Mobilitätszentrale für die Kommunikation, den Projektaufbau und den laufenden Betrieb, die Anbieter:innen (i.d.F. Anexia), die Klima- und Energiemodellregion, der Tourismusverband, lokale Verkehrsanbieter:innen und externe Expert:innen. Für den Aufbau der Mobilitätsplattform fanden regelmäßige Austauschtreffen und interne Gesprächsrunden statt. Speziell das Mobilbüro und Anexia stimmten sich regelmäßig zur Angebotsentwicklung bzw. Erweiterung und Adaptierung der Plattformentwicklung ab.

Externe Kommunikation

Grundsätzlich war das gesamte Förderprojekt ein Entwicklungsprozess der teamintern abgelaufen ist. Es gab keine Vorankündigungen gegenüber der Öffentlichkeit, da bis zur Pilotphase nicht absehbar war, inwieweit und wie umfassend die Plattform letztendlich in Betrieb genommen werden kann. Über die nun vorliegende Version der Mobilitätsplattform – die Verknüpfung der lokalen Angebote mit den überregionalen Angeboten – soll demnächst die breite Bevölkerung mittels unterschiedlicher Medien informiert werden.¹³ Da die Buchung der Mobilitätsplattform über die Homepage der Mobilitätsbüros erfolgt, soll speziell diese über unterschiedliche Medien publiziert werden. Die breite

¹³ Bei der Öffentlichkeitsarbeit wird auch auf die Unterstützung des Klimafonds bei der Finanzierung der Plattform hingewiesen.

Ausrollung der Mobilitätsplattform – insbesondere die touristische Anwendung - soll über den Tourismusverband NLW Tourismus Marketing GmbH und über das Mobilbüro stattfinden.

Betreffend Außenauftritt hat das Projektteam an dem regionalen Branding gearbeitet und dieses auch professionell aufbereitet. Hierbei besteht das Bestreben dieses demnächst auf den öffentlichen Verkehrsmitteln in der Region mit einem projektspezifischen Branding zu versehen. Zusätzlich ist in diesem Zuge geplant, über diverse social-media Kanäle – Facebook, Instagram und Youtube – demnächst die Möglichkeiten und Vorteile der Mobilitätsplattform zu erklären.

Folgende Berichte und Publikationen sollen zeigen, dass das Thema Mobilität / Mobilitätsangebote bereits in der jüngsten Vergangenheit in den regionalen Medien präsent war. Es ist aber darauf hinzuweisen, dass die damit verbundenen Aktivitäten teilweise auch über andere Förderprojekte mitfinanziert wurden und daher hier nur als Ergänzung und nicht als Projektbestandteil verstanden werden sollen!

Publikationsaktivitäten während des Projektverlaufs



Kärntner Mobilitätsinitiativen erhielten Nachhaltigkeitspreis

Bei der 24. Generalversammlung von "Euregio Senza Confini" wurde auch zum zweiten Mal der Nachhaltigkeitspreis verliehen. Ausgezeichnet wurden neun nachhaltige Mobilitätsprojekte aus Kärnten, Friaul-Julisch Venetien und Veneto.

Abbildung 15: Online-Bericht Auszeichnung Mobilitätszentrale



Abbildung 16: Online-Bericht Villacher News – Nachhaltigkeitspreis für nachhaltige Mobilitätsprojekte aus Kärnten



Abbildung 17: Online-Beitrag Twitter – Austrian Ecolabel – Elektrobus im Bezirk Hermagor / KEM Tourismus



Abbildung 18: Gaital Magazin – Mobilbüro Hermagor testet ab Sommer Elektrobus / KEM Tourismus



Abbildung 19: Online-Beitrag Facebook – Leader Region Hermagor – HeurOpen-Projekt „GenusSTOURdelGusto“



Abbildung 20: Gailtaljournal Mobifolder 06.2023 – Mobilität in der Region / KEM

Rahmenverträge/Tarifverhandlungen

Im Zuge des Projektverlaufs wurden mit den unterschiedlichen Transportunternehmen und Partnerbetrieben, welche an der Integration bei der Mobilitätsplattform teilnehmen, Rahmenverträge abgeschlossen. Mit jedem im Laufe des Projektverlaufs integrierten Subunternehmer wurden Leistungsverträge, Tarifverhandlungen und daraus resultierende Tarifmodelle entwickelt. Die Tarifverhandlungen wurden im Laufe des Projektzeitraums dokumentiert.

Arbeitsmaterial – Monitoring-Indikatoren (vorläufig)

Ein effektives und projektspezifisches Monitoring-System ist entscheidend für den reibungslosen Betrieb einer Mobilitätsplattform, da es dazu beiträgt, Ausfälle zu minimieren, die Leistung zu optimieren und die Benutzererfahrung zu verbessern. Im Zuge des Projektverlaufs wurde ein vorläufiges Monitoring erarbeitet. Dabei wurden beispielhafte Indikatoren erfasst:

- die vorhandenen und zu integrierenden Unterkunftsarten (z.B. Betriebsnamen)
- Adresse der Unterkunftsarten bzw. Zielorten
- Postleitzahl der Unterkunftsarten bzw. Zielorten
- Ort der Unterkunftsarten bzw. Zielorten
- Zugeordnete Haltestellen (z.B. Haltestellen, welche sich im Umkreis des gewünschten Zielpunkts befinden)
- Geografische Länge und Breite

- Die Globale ID
- Die zugeordnete Ortschaft
- Anzahl der erfassten Anfragen
- Anzahl der durchgeführten Fahrten
- Anzahl der beförderten Personen
- Spezifische Zuordnung der Anfragen zu Quell- und Zielorten
- Zeitspannen der Fahrten
- Tageszeit der durchgeführten Fahrten
- ...

Weiters wurde ein Monitoring Konzept für die Nutzer:innendaten aufgestellt, indem die Nutzer:innendaten der Mobilitätsplattform erhoben wurden.

13 Unterschrift

Hiermit wird bestätigt, dass der Endbericht vollständig ist und von den Projektpartnern freigegeben wurde sowie vom Auftraggeber veröffentlicht werden kann.

Ort, Datum

Unterschrift und Stempel des Beauftragten

Achtung: das Dokument muss in .doc Format sowie unterfertigt eingescannt im .pdf Format übermittelt werden!

Der Auftragnehmer und alle Partner stimmen ausdrücklich zu, dass sämtliche Inhalte uneingeschränkt durch den Auftraggeber veröffentlicht werden können.