

# iNEVER

Innovationsnetzwerk Verkehrsvermeidung

<b>Programm / Ausschreibung</b>	Mobilitätssystem, Mobilitätssystem, Regionen & Technologien Ausschreibung 2022	<b>Status</b>	abgeschlossen
<b>Projektstart</b>	01.06.2023	<b>Projektende</b>	31.05.2024
<b>Zeitraum</b>	2023 - 2024	<b>Projektlaufzeit</b>	12 Monate
<b>Keywords</b>	Transdisziplinarität; aktives Stakeholdermanagement; Verkehrsvermeidung; Innovationsnetzwerk; Mobilitätswende		

## Projektbeschreibung

Es existieren verschiedene Strategien, die notwendigen Emissionsreduktionen für eine Erreichung der österreichischen Klimaziele im Einklang mit dem Mobilitätsmasterplan umzusetzen. Für eine erfolgreiche Verkehrswende kommt der Verkehrsvermeidung als Basis eine zentrale Rolle zu. Während in den letzten Jahren vor allem Ansätze in Verbesserung und Verlagerung des Verkehrs verfolgt wurden, war das Thema Verkehrsvermeidung, trotz seines Potenzials, von untergeordneter Bedeutung in Forschung und Praxis. Gründe dafür sind der notwendige systemische Wandel, der mit einer tiefgreifenden Verkehrsvermeidungsstrategie einhergehen muss, und damit verbundene Barrieren in der Umsetzung. Dennoch wird nur ein grundsätzliches Umdenken der Mobilität unter Berücksichtigung der tragenden Rolle der Verkehrsvermeidung in Forschung und Innovation eine nachhaltige Mobilitätswende ermöglichen, um so der steigenden Verkehrs nachfrage und dadurch induziertem Verkehr entgegenzuwirken.

Zusammenfassend beschäftigt sich das Innovationsnetzwerk für Verkehrsvermeidung iNEVER daher mit folgenden zentralen Fragestellungen:

- Wie kann Verkehrsvermeidung in Österreich in der Akteurs- und Forschungslandschaft erfolgreich verankert werden?
- Welche Möglichkeiten ergeben sich dabei in Hinsicht auf die spezifischen Themenbereiche (i) Verhaltensänderungen im Personenverkehr, (ii) Güterverkehr und (iii) Digitalisierung/virtueller Mobilität sowie deren Wechselwirkungen?

Basierend auf den Ausschreibungsinhalten und der geplanten Schwerpunktsetzung sind folgende Ziele im Fokus des Projekts:

- Erstellung und kontinuierliche Weiterentwicklung einer Akteurs- und Kompetenzlandkarte (AKL)
- Erhebung und Strukturierung nationaler und internationaler Best-Practices
- Erarbeitung von Handlungs- und Maßnahmenfeldern für die drei Streams Verhaltensänderungen im Personenverkehr, Güterverkehr und Digitalisierung/virtuelle Mobilität
- Etablierung eines Innovationsökosystems und Konkretisierung von relevanten Forschungsfragen
- Sicherstellung der Wirksamkeit und Monitoring
- Erarbeitung von Ansätzen zur Weiterführung und Institutionalisierung des Innovationsnetzwerks
- Diversität, Gleichberechtigung und Inklusion des Innovationsnetzwerks iNEVER

iNEVER geht aufbauend auf den Projektzielen in vielfacher Weise über den State-of-the-Art hinaus. Es lassen sich vor allem fünf Hauptpunkte des Innovationsgehalts zusammenfassen:

- Eine ganzheitliche Perspektive der Verkehrsvermeidung durch Berücksichtigung sämtlicher Verkehrsträger, des Personen- und Güterverkehrs sowie der Angebots- und Nachfrageseite.
- Die Verknüpfung kurzfristiger Vermeidungspotenziale unter Berücksichtigung von Megatrends auf der einen Seite, gepaart mit dem Blick in mögliche zukünftige Entwicklungen auf der anderen Seite bei entsprechender wissenschaftlicher Fundierung und der Berücksichtigung von praktischen Erfahrungswerten und Knowhow.
- Eine Kommunikationsstrategie, die stark auf hybride Lösungen und zielgruppenorientierte Dialoge in Zusammenarbeit und Abstimmung mit dem BMK setzt. Insbesondere kommen dabei die Leitmethode Futures Thinking sowie transdisziplinäre und Co-Creation-Prozesse zum Einsatz.
- iNEVER als Netzwerk der Netzwerke und Demonstrationsprojekt für Verkehrsvermeidung mit einem starken Umsetzungsfokus und hoher Praxisrelevanz durch die Bereitstellung von Use Cases als Impuls für Innovationen sowie stetiges Monitoring zur Messung des Netzwerkerfolgs.
- Die umfassende Berücksichtigung der Themen Diversität, Inklusion und Geschlechtergleichheit.

## **Abstract**

There are various strategies for implementing the necessary emission reductions to achieve Austria's climate targets in line with the Mobility Master Plan. Transport avoidance plays a central role as a basis for a successful mobility transformation. While in recent years mainly approaches in improving and shifting transport have been pursued, the topic of avoidance, despite its potential, has been of secondary importance in research and practice. Reasons for this are the necessary systemic change that must accompany a profound avoidance strategy and associated barriers to implementation. Nevertheless, only a fundamental rethinking of mobility, taking into account the supporting role of transport avoidance in research and innovation, will enable a sustainable mobility transformation in order to counteract the increasing demand for transport and thereby induced traffic.

In summary, the Innovation Network for Transport Avoidance iNEVER therefore deals with the following central questions:

- How can transport avoidance in Austria be successfully anchored in the actor and research landscape?
- What opportunities arise with regard to the specific topics of (i) behavioral changes in passenger transport, (ii) freight transport and (iii) digitalization/virtual mobility and their interactions?

Based on the contents of the call and the planned focus, the following objectives are in the core of the project:

- Creation and continuous development of an actor and competence map
- Reviewing and structuring of national and international best practices
- Development of fields of action and measures for the three streams behavioral change in passenger transport, freight transport and digitalization/virtual mobility
- Establishment of an innovation ecosystem and concretization of relevant research questions
- Ensuring effectiveness and monitoring
- Development of approaches for the continuation and institutionalization of the innovation network
- Diversity, equality and inclusion of the innovation network iNEVER

Based on the project goals, iNEVER goes beyond the state-of-the-art in many ways. Above all, five main points of innovation content can be summarized:

- A holistic perspective of transport avoidance by taking into account all modes of transport, passenger and freight traffic as well as the supply and demand side.

- The linking of short-term avoidance potentials under consideration of megatrends on the one hand, paired with the view into possible future developments on the other hand with the corresponding scientific foundation and the consideration of practical experience values and know-how.
- A communication strategy that relies strongly on hybrid solutions and target group oriented dialogues in cooperation and coordination with the BMK. In particular, the guiding method Futures Thinking as well as transdisciplinary and co-creation processes are used.
- iNEVER as a network of networks and demonstration project for transport avoidance that includes a strong implementation focus and high practical relevance through the provision of use cases as an impulse for innovations as well as constant monitoring to measure the network success.
- The thorough consideration of the topics of diversity, inclusion and gender equality.

## **Endberichtkurzfassung**

Der Verkehrssektor steht vor noch nie da gewesenen Herausforderungen, die es notwendig machen, gerechte, leistbare und flächendeckende Mobilität zu ermöglichen und gleichzeitig Klima- und Nachhaltigkeitsziele zu erreichen. Für eine erfolgreiche Verkehrswende kommt der Verkehrsvermeidung sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr eine zentrale Rolle zu. Während in den letzten Jahren vor allem Ansätze zur Verbesserung und Verlagerung des Verkehrs verfolgt wurden, war das Thema Verkehrsvermeidung, trotz seines Potenzials, von untergeordneter Bedeutung in Forschung und Praxis. Das Projekt iNEVER greift diese Wissens- und Forschungslücke auf und beschäftigte sich mit den folgenden beiden Hauptfragestellungen:

Wie kann Verkehrsvermeidung in Österreich in der Akteurs- und Forschungslandschaft erfolgreich verankert werden? Welche Möglichkeiten ergeben sich dabei in Hinsicht auf die spezifischen Themenbereiche (i) Verhaltensänderungen im Personenverkehr, (ii) Güterverkehr und (iii) Digitalisierung/virtueller Mobilität sowie deren Wechselwirkungen?

Um diese Fragen zu beantworten, wurden im Projekt iNEVER eine Akteurs- und Kompetenzlandkarte erstellt und kontinuierlich weiterentwickelt (AP2), nationale und internationale Best-Practices erhoben und strukturiert (AP3), Handlungs- und Maßnahmenfeldern für die drei Bereiche Personen-, Güterverkehr und Digitalisierung/virtuelle Mobilität erarbeitet (AP4-AP6), ein Innovationsökosystem etabliert und relevante Forschungsfragen konkretisiert (AP7), die Wirksamkeit und das Monitoring der Projektinhalte sichergestellt (AP8) sowie Ansätze zur Weiterführung und Institutionalisierung des Innovationsnetzwerks erarbeitet (AP9). Ein besonderes Augenmerk wurde dabei auch auf die Diversität, Gleichberechtigung und Inklusion des Innovationsnetzwerks iNEVER gelegt.

Die methodische Ausrichtung von iNEVER zielte darauf ab, durch eine innovative und kooperative Herangehensweise die Verkehrsvermeidung voranzutreiben und langfristig zu etablieren. Insbesondere kamen folgende Methoden zum Einsatz: (i) virtuelle und hybride Arbeitsweisen, (ii) innovative Gesprächs- und Kommunikationsformate, (iii) Futures Thinking als Leitmethode, (iv) Transdisziplinarität und Co-Creation sowie (v) eine enge Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK).

Aufbauend auf den entwickelten Definitionen des Begriffs Verkehrsvermeidung für den Personen- und Güterverkehr sowie der Querschnittsmaterie Digitalisierung und virtuellen Mobilität bildet die erstellte und dynamisch angelegte Akteurs- und Kompetenzlandkarte mit mehr als 100 berücksichtigten Organisationen ein erstes zentrales Ergebnis. Zudem wurden diverse

nationale und internationale Best Practices analysiert und die zentralen Merkmale und Erfahrungen zusammengefasst. Im Personenverkehr waren beispielsweise die Themenbereiche Stadtplanung für kurze Wegstrecken, Umwandlung von Parkplätzen in öffentlichen Raum und Begegnungszonen und verkehrsberuhigte Zonen vertreten, während im Güterverkehr unter anderem der Aufbau von Konsolidierungszentren, die Förderung von Logistik-Kollaborationen und die Nutzung umweltfreundlicher Fahrzeugfleotten Erwähnung fanden. Für den Bereich Digitalisierung und virtuelle Mobilität wurden beispielsweise Remote-Arbeit und virtuelle Zusammenarbeit, Telemedizin und Gesundheitsberatung sowie Online-Weiterbildungen und virtuelle Schulungen als Themenbereiche angesprochen.

Einige konkrete Learnings bilden im Personenverkehr die (i) gezielte Planung der städtischen Infrastruktur, die (ii) Nutzung von Echtzeitdaten, Prognosemodellen und Rufbussen im öffentlichen Verkehr und (iii) die Einführung bzw. Anpassung von Gebühren und Beschränkungen im Straßenverkehr. Im Güterverkehr beziehen sich solche Learnings unter anderem auf die Nutzung von (i) Logistik-Kollaborationen, (ii) Verteilzentren und (iii) Fahrzeugkapazitäten. Im Bereich Digitalisierung und virtuelle Mobilität umfassen Learnings beispielsweise (i) Digital First bei Geschäftsreisen und Forcierung von Home-Office, (ii) den Ausbau von Online-Lernplattformen und Fernlehre sowie von (iii) Telemedizin. Forschungslücken und -fragen ergeben sich vor allem im Hinblick auf eine notwendige differenzierte Betrachtung der Verkehrszwecke, insbesondere beim Pendeln und Berufsverkehr, sowie in Bezug auf Geschlechtergerechtigkeit und integrative Mobilität.

Zusammenfassend ist das Thema Verkehrsvermeidung und Innovationen in der Verkehrsvermeidung ein wichtiger Baustein für die Mobilitätswende, allerdings erhält es bisher noch nicht die Aufmerksamkeit wie im Mobilitätsmasterplan 2030 gefordert und beschrieben. Um die Potenziale der Verkehrsvermeidung zu nutzen ist in der öffentlichen Diskussion, bei politischen Entscheidungen und in der Innovationspolitik und bei Fördermaßnahmen daher ein klarer Schwerpunkt in diese Richtung zu setzen. Während durch das Projekt iNEVER der Grundstock für ein Netzwerk für Verkehrsvermeidung gelegt wurde, bleiben die Etablierung, der Ausbau sowie Forschungsanstrengungen und Praxistransfer zentrale nächste Schritte zur besseren Verankerung des Themas.

## **Projektkoordinator**

- Universität Graz

## **Projektpartner**

- Schrems Alois Mag.
- Hechenberger Ronald Georg Dipl.-Ing.
- FH JOANNEUM Gesellschaft mbH