

SOB Neslau

Mitfahrbänkli
Toggenburg

energieta toggenburg macht's vor
Nachhaltiges Mobilitätsökosystem

Markus Erne & Christoph Kauz

Nachhaltiges Mobilitätsökosystem

Ablauf

1. Eine Vision fürs gesamte Tal «energieta toggenburg»
2. 2000-Watt- und Null-Tonnen-CO₂-Gesellschaft «Energistadt Region Obertoggenburg»
3. Nachhaltiges Mobilitätsökosystem Nesslau/Toggenburg





Eine Vision fürs gesamte Tal

Zwei Ziele seit der Gründung in 2009

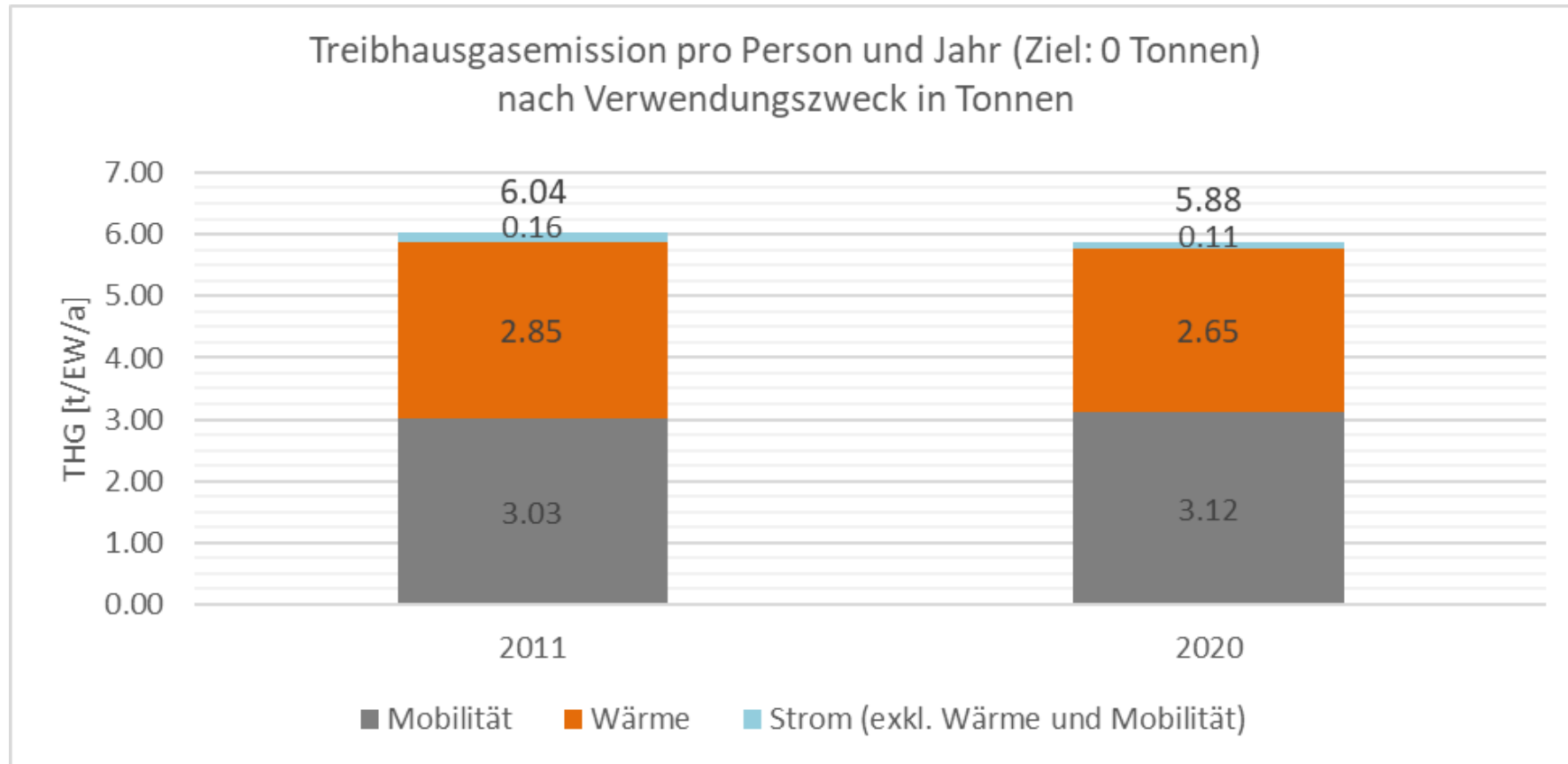
- > Energieautark innert 25 Jahre
- > 2000-Watt-Gesellschaft innert 50 Jahre

Alle 10 Toggenburger Gemeinden unterstützen diese Vision. Eine Vereinbarung hält die Zusammenarbeit fest.

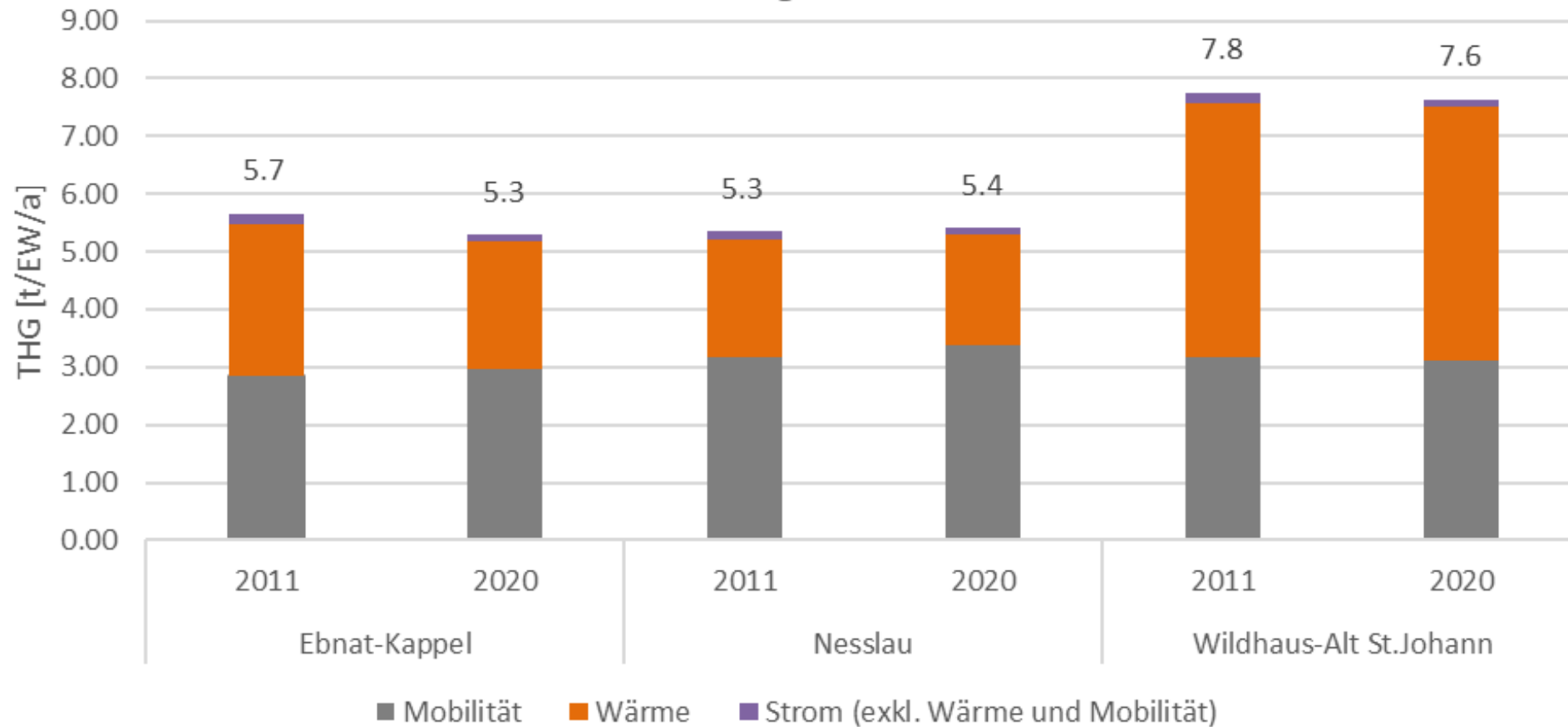
**Es braucht alle!
energietail toggenburg – das sind wir**



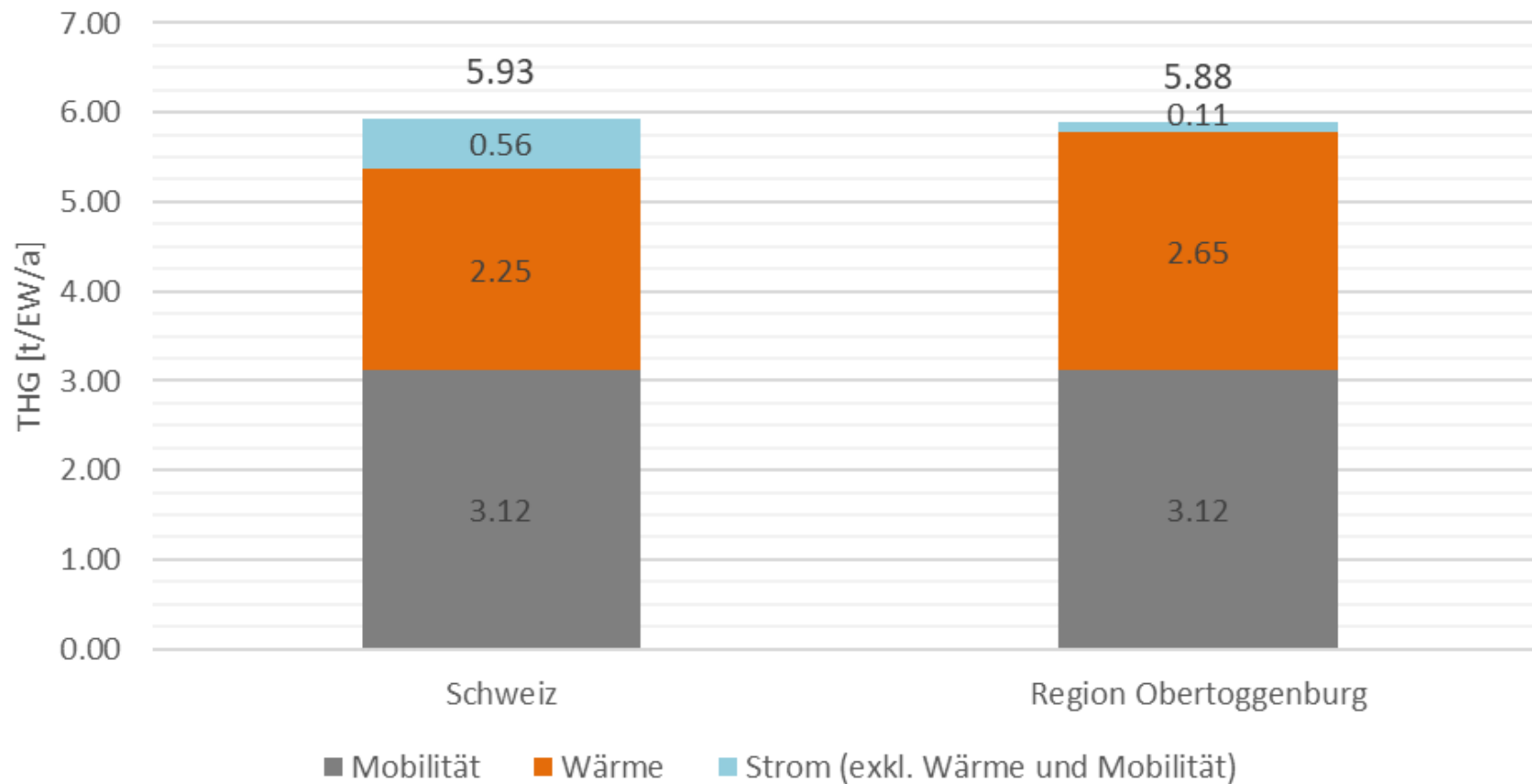
2000-Watt- und Null-Tonnen-CO₂-Gesellschaft «Energienstadt Region Obertoggenburg»



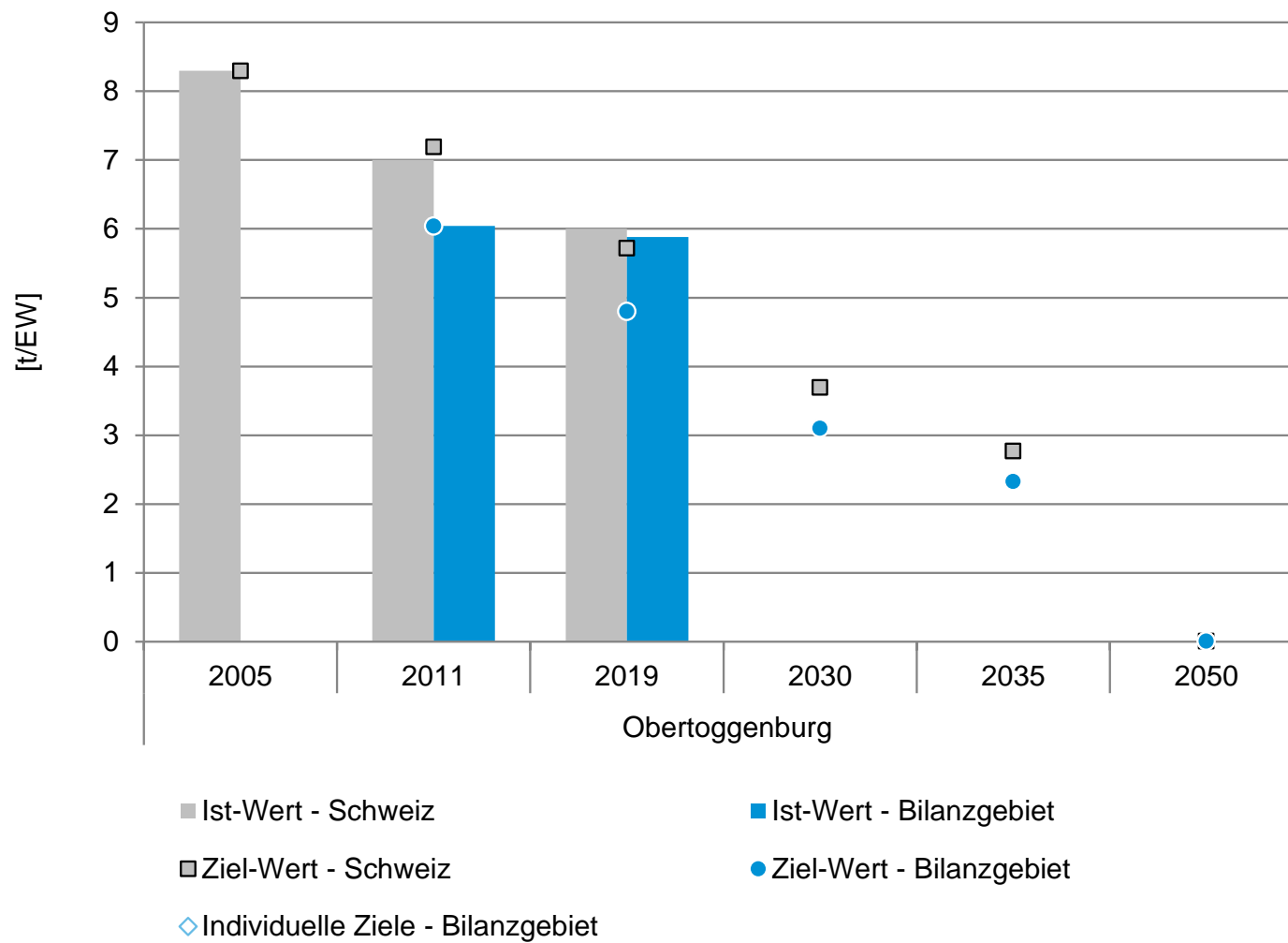
Vergleich Ebnat-Kappel, Nesslau, Wildhaus-Alt St.Johann
 Treibhausgasemission pro Person und Jahr (Ziel: 0 Tonnen)
 nach Verwendungszweck in Tonnen



Vergleich Region Obertoggenburg - Schweiz Treibhausgasemission pro Person und Jahr (Ziel: 0 Tonnen) nach Verwendungszweck in Tonnen



Absenkpfad Treibhausgasemissionen



Nachhaltiges Mobilitätsökosystem

Ziele

Ausgehend von Nesslau wird in der Region Toggenburg ein Mobilitätsökosystem entwickelt. Dabei soll durch die Etablierung von bedarfsgerechten, flexiblen Mobilitätsangeboten eine Reduktion der Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und eine allgemeine Attraktivitätssteigerung des Standorts erreicht werden.

Übergeordnetes Ziel:

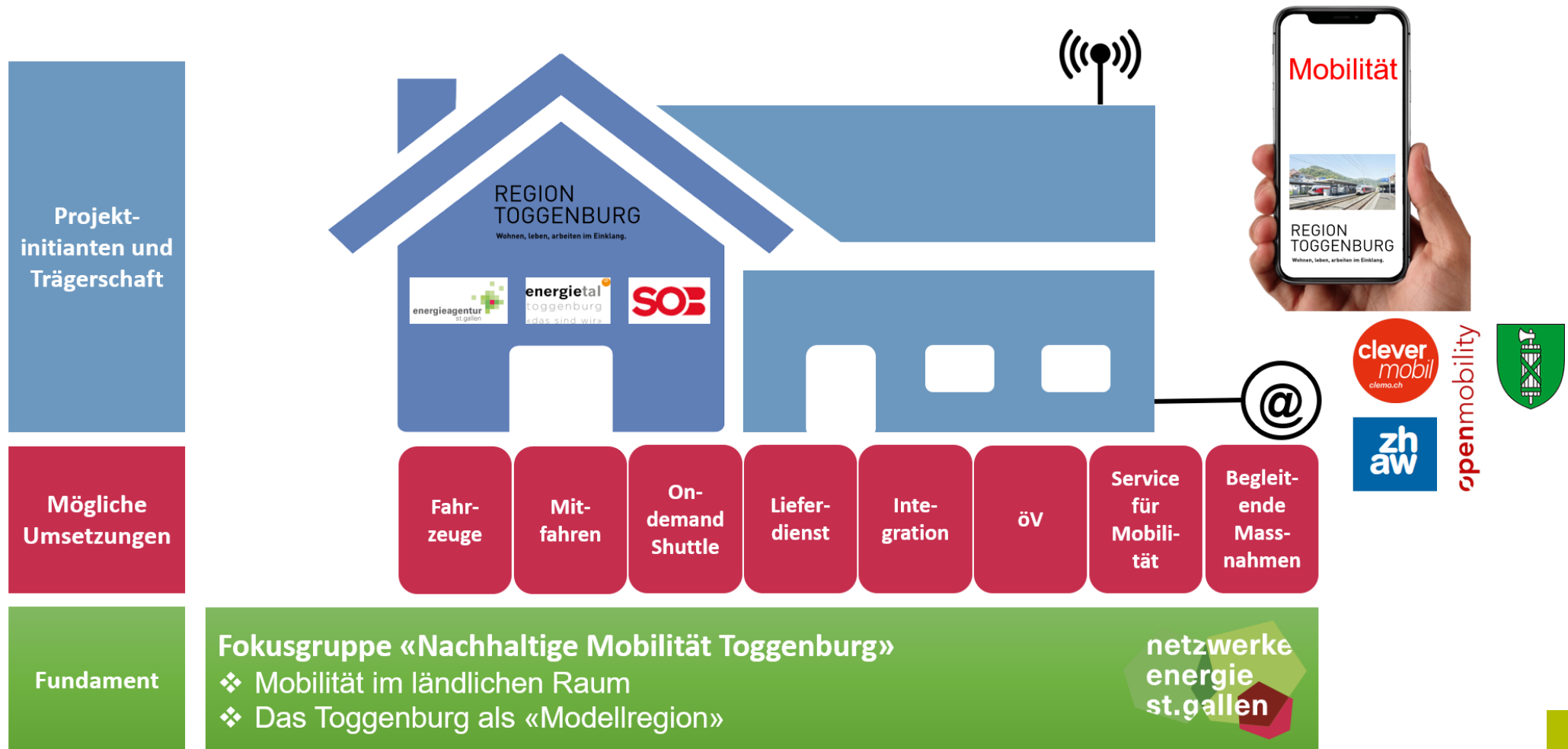
- > Reduktion des fossilen motorisierten Individualverkehr MIV bei Erfüllung der Mobilitätsbedürfnisse

Projektziele:

- > Aufbau eines multimodalen Mobilitätsökosystems im ländlichen Raum
- > Modellprojekt für andere Regionen
- > Nesslau als Basis mit Vernetzung und Ausstrahlung im ganzen Toggenburg



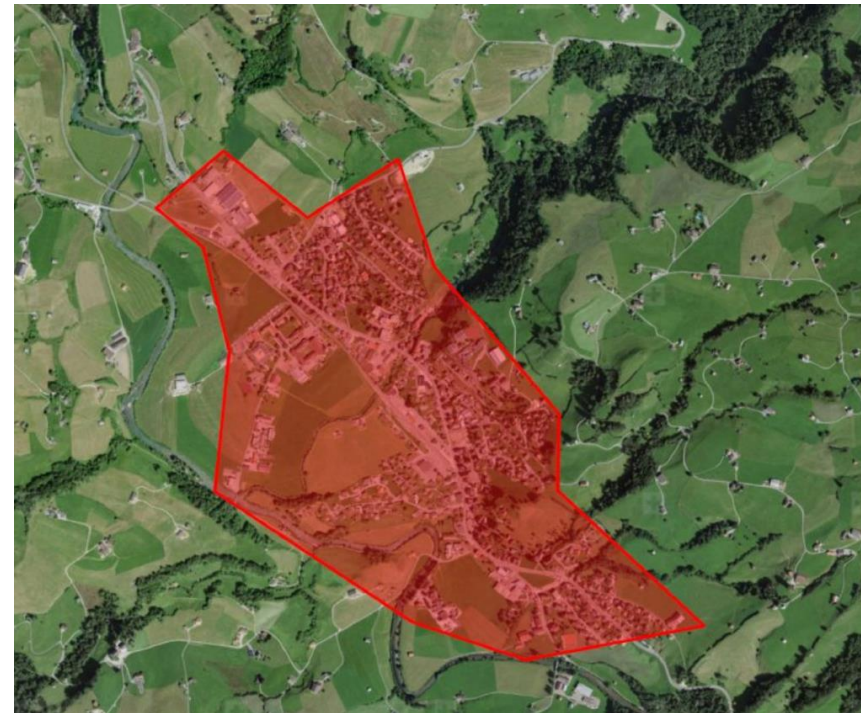
Organisation / Trägerschaft



Mobilfunkmobilitätsdaten Nesslau

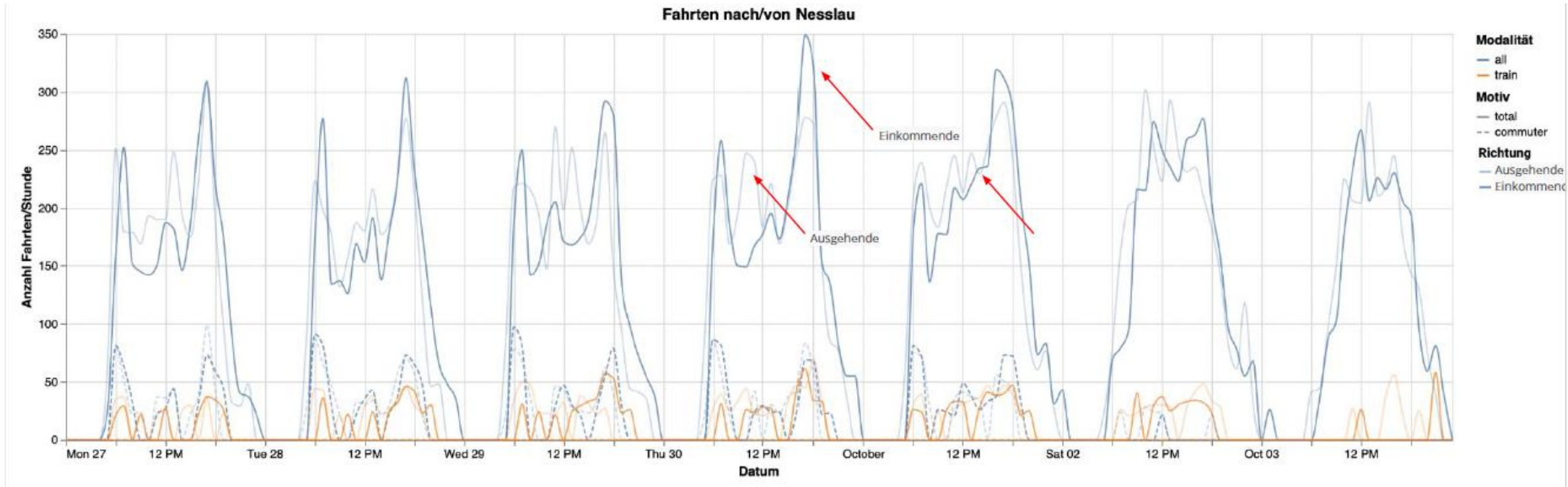
Zusammenfassung

Anhand von Mobilfunkdaten wurde für den Zeitraum 27.09.-02.10.2021 eine Mobilfunkmobilitätsdaten-Analyse erstellt, wobei die Personenfahrten von/nach/durch das Siedlungsgebiet Nesslau und Personenfahrten via das Bahnhofsgebiet Nesslau untersucht wurden.



Mobilfunkmobilitätsdaten Nesslau

Fahrten von/nach Nesslau



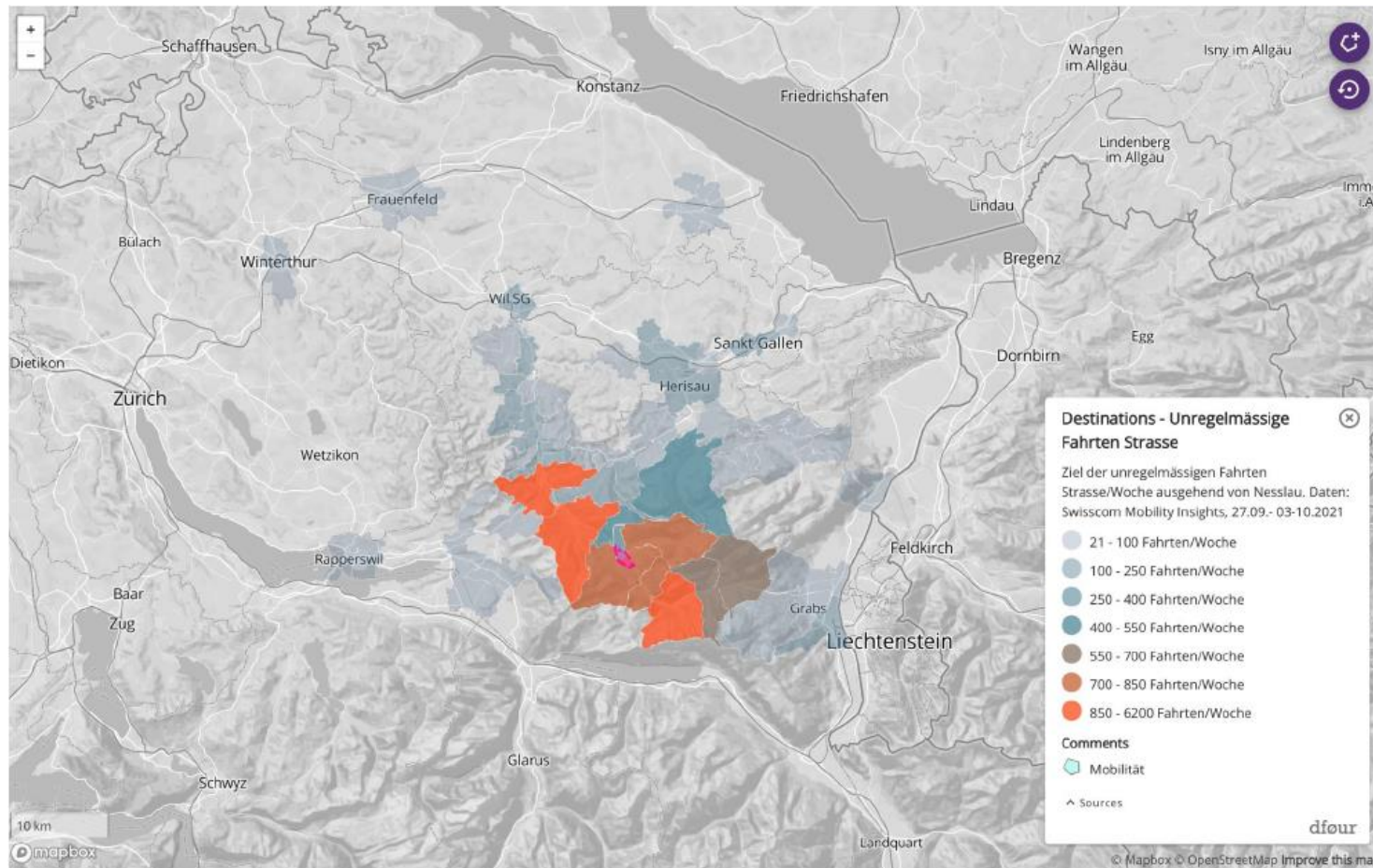
Mobilfunkmobilitätsdaten Nesslau

Quell-/Zielverkehr Siedlungsgebiet Nesslau:

- > Hoher Anteil unregelmässiger Fahrten von/nach Nesslau, sowohl auf Strasse als auch Schiene. Der Anteil unregelmässiger Fahrten/Stunde liegt werktags im Schnitt bei ca. 75%, am Wochenende bei 95-100% der Gesamt-Fahrten.
- > Anteil regelmässiger und unregelmässiger Zugfahrten von/nach Nesslau ist gemessen an den Gesamt-Fahrten tief. Ganzwöchig beträgt der Anteil der Zugfahrten/Stunde im Schnitt 15-20% der Gesamt-Fahrten.
- > Sowohl regelmässige als auch unregelmässige Fahrten von/nach Nesslau haben mehrheitlich lokalen Charakter, d.h. sie führen meist nur in unmittelbare Nachbargemeinden.

Mobilfunkmobilitätsdaten Nesslau

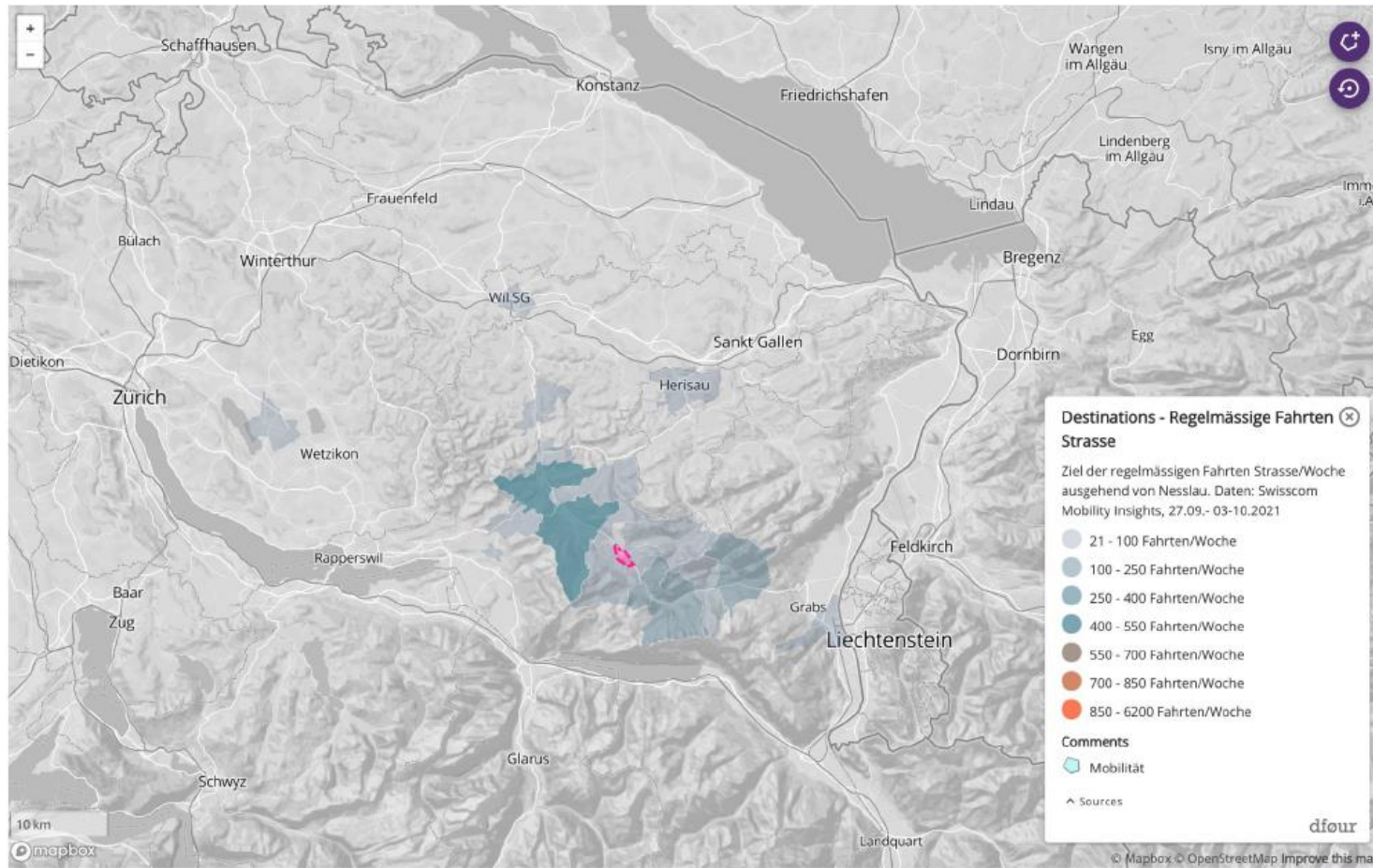
Quell-/Zielverkehr Nesslau - Unregelmässig Strasse



Hoher Anteil unregelmässige Fahrten in umliegende Gemeinden (Einkaufen, Freizeit).

Mobilfunkmobilitätsdaten Nesslau

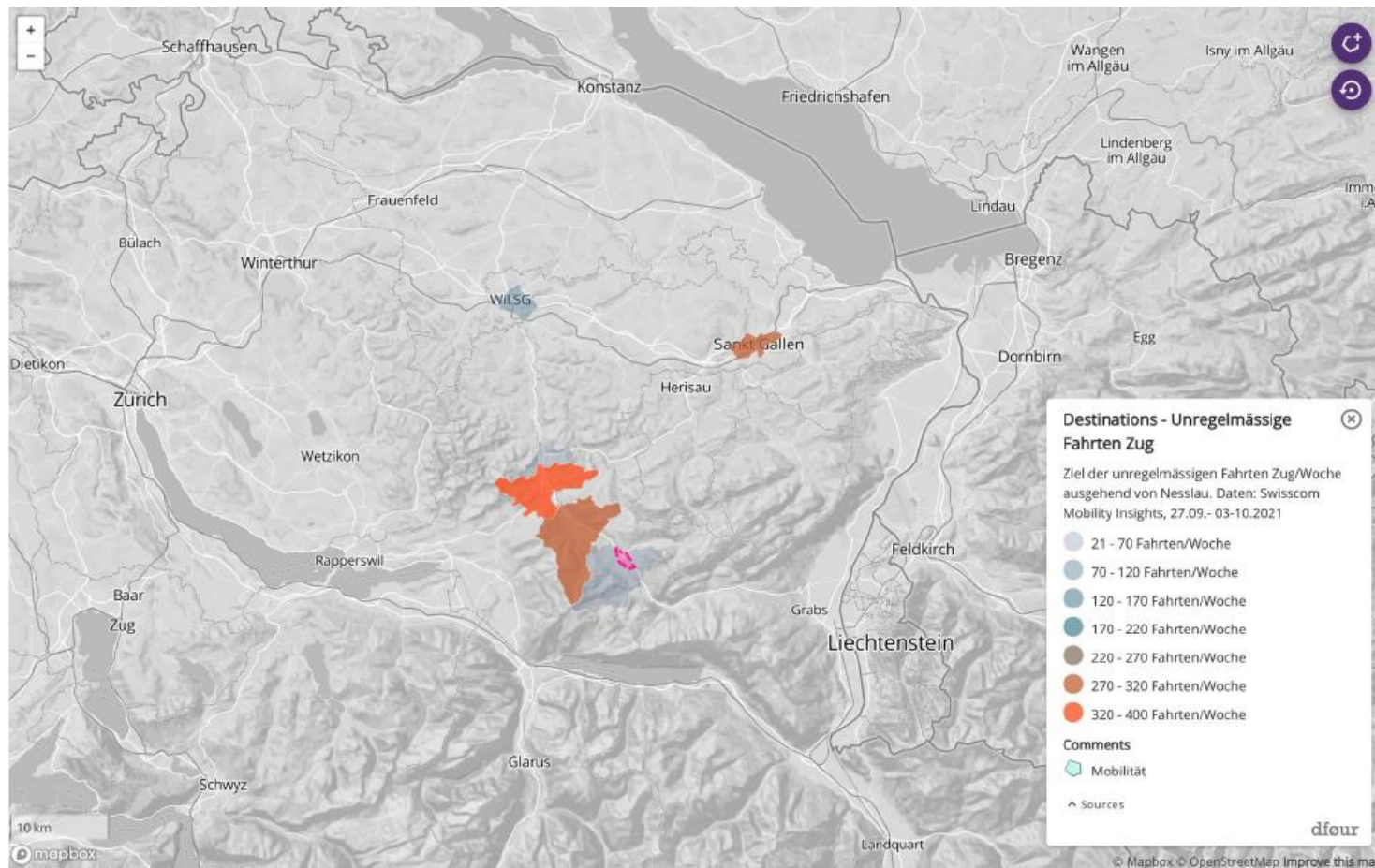
Quell-/Zielverkehr Nesslau - Regelmässig Strasse



Regelmässiger Verkehr wenig stark ausgeprägt. Mehrheitlich in die umliegenden Gemeinden.

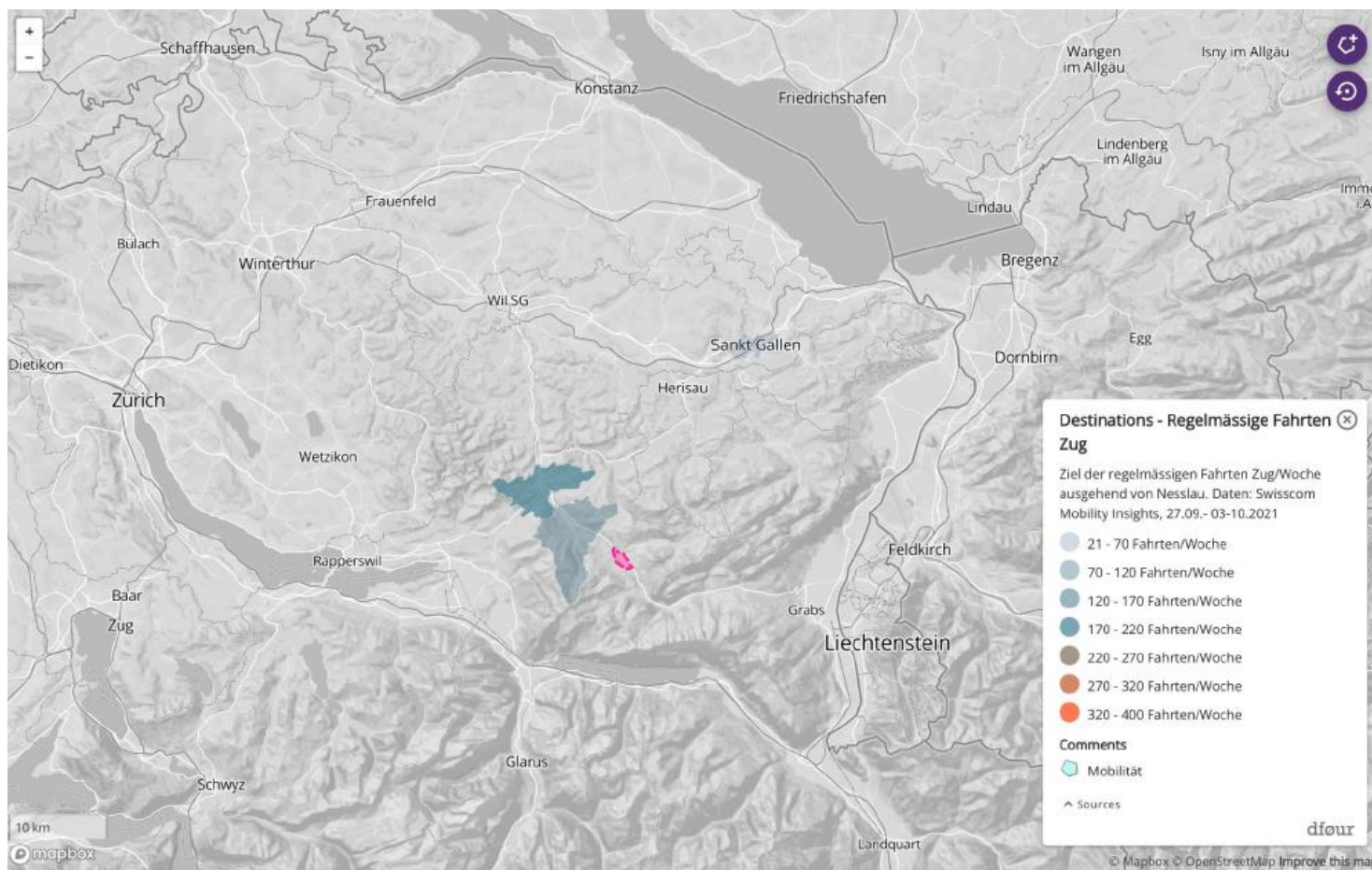
Mobilfunkmobilitätsdaten Nesslau

Quell-/Zielverkehr Nesslau - Unregelmässig Zugfahrten



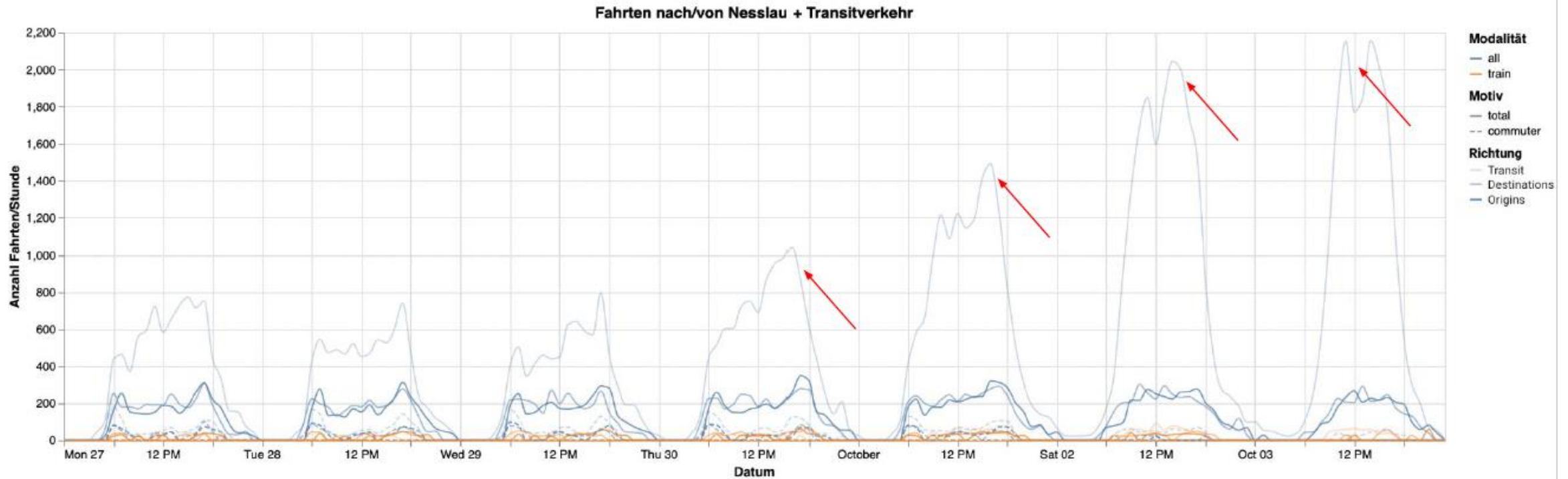
Mobilfunkmobilitätsdaten Nesslau

Quell-/Zielverkehr Nesslau - Regelmässig Zugfahrten



Mobilfunkmobilitätsdaten Nesslau

Quell-/Zielverkehr Nesslau vs. Transitverkehr



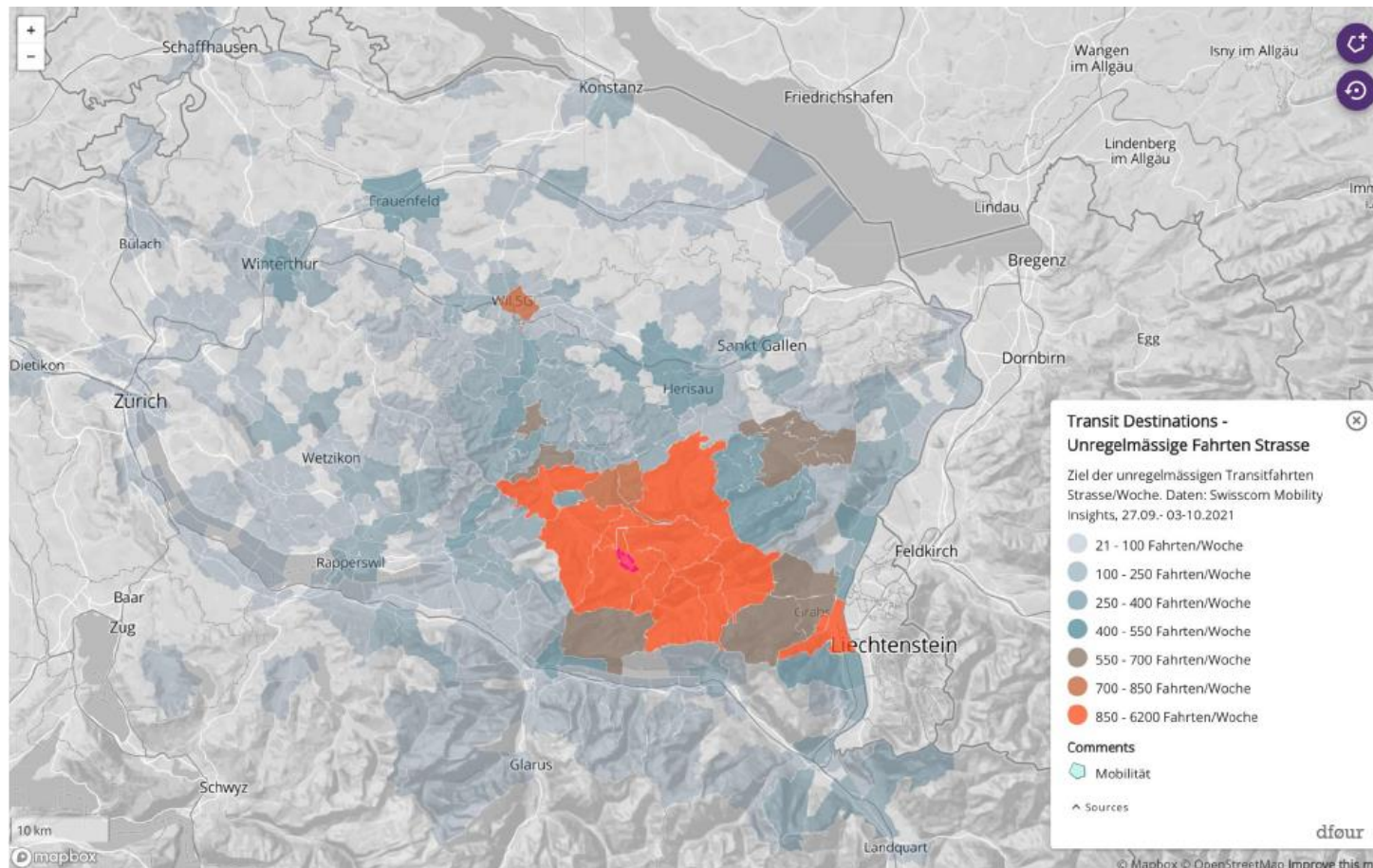
Mobilfunkmobilitätsdaten Nesslau

Quell-/Zielverkehr Nesslau vs. Transitverkehr

- > Ausgesprochen hoher Transitverkehrsanteil durch das Siedlungsgebiet Nesslau feststellbar.
- > Transit-Verkehr ist je nach Wochentag zwischen 250-1000% ausgeprägter als der Quell/Ziel-Verkehr, mit deutlichster Dominanz am Wochenende (Zunahme Anzahl Fahrten/Stunde um ca. 100%).
- > Gleichzeitig hoher Anteil unregelmässiger Transitfahrten, sowohl im Strassen- als auch Zugverkehr.

Mobilfunkmobilitätsdaten Nesslau

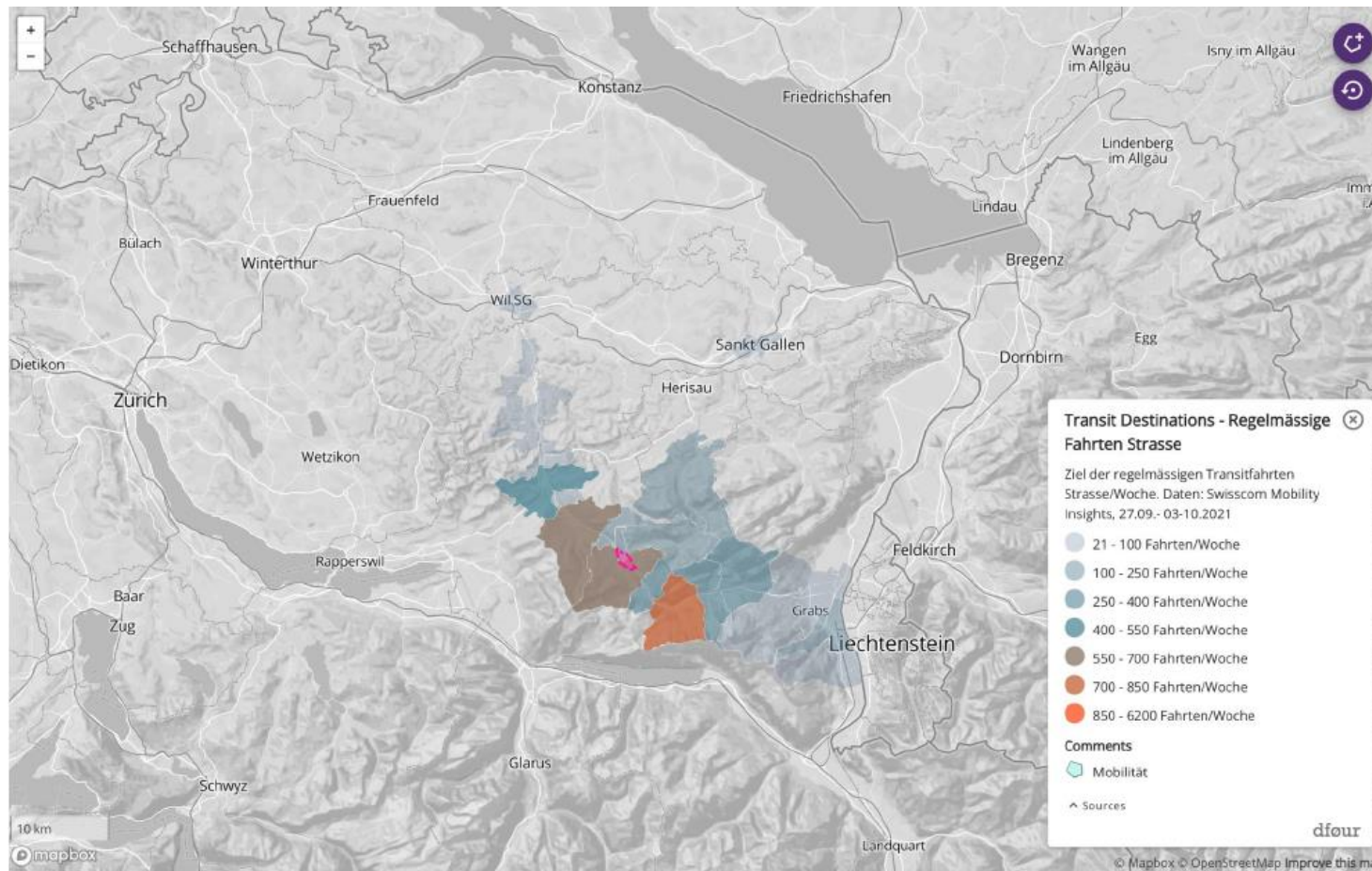
Transitverkehr Siedlungsgebiet - Unregelmässig Strasse



Hoher Anteil unregelmässige Fahrten in die Region (Einkaufen, Freizeit).

Mobilfunkmobilitätsdaten Nesslau

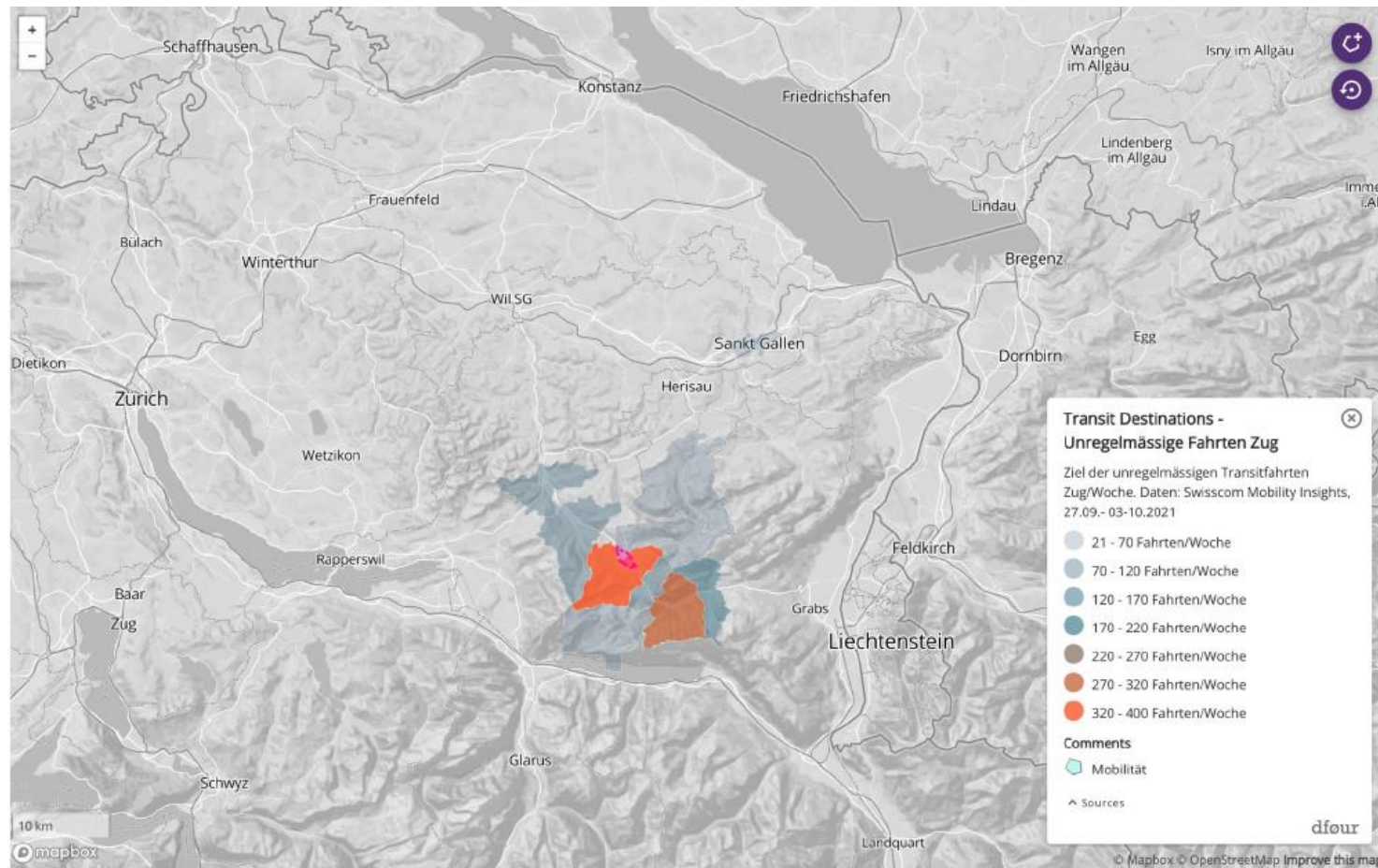
Transitverkehr Siedlungsgebiet - Regelmässig Strasse



Das Toggenburg als Achse zwischen Wil SG und dem Rheintal zeigt sich deutlich in den regelmässigen Fahrten via Nesslau.

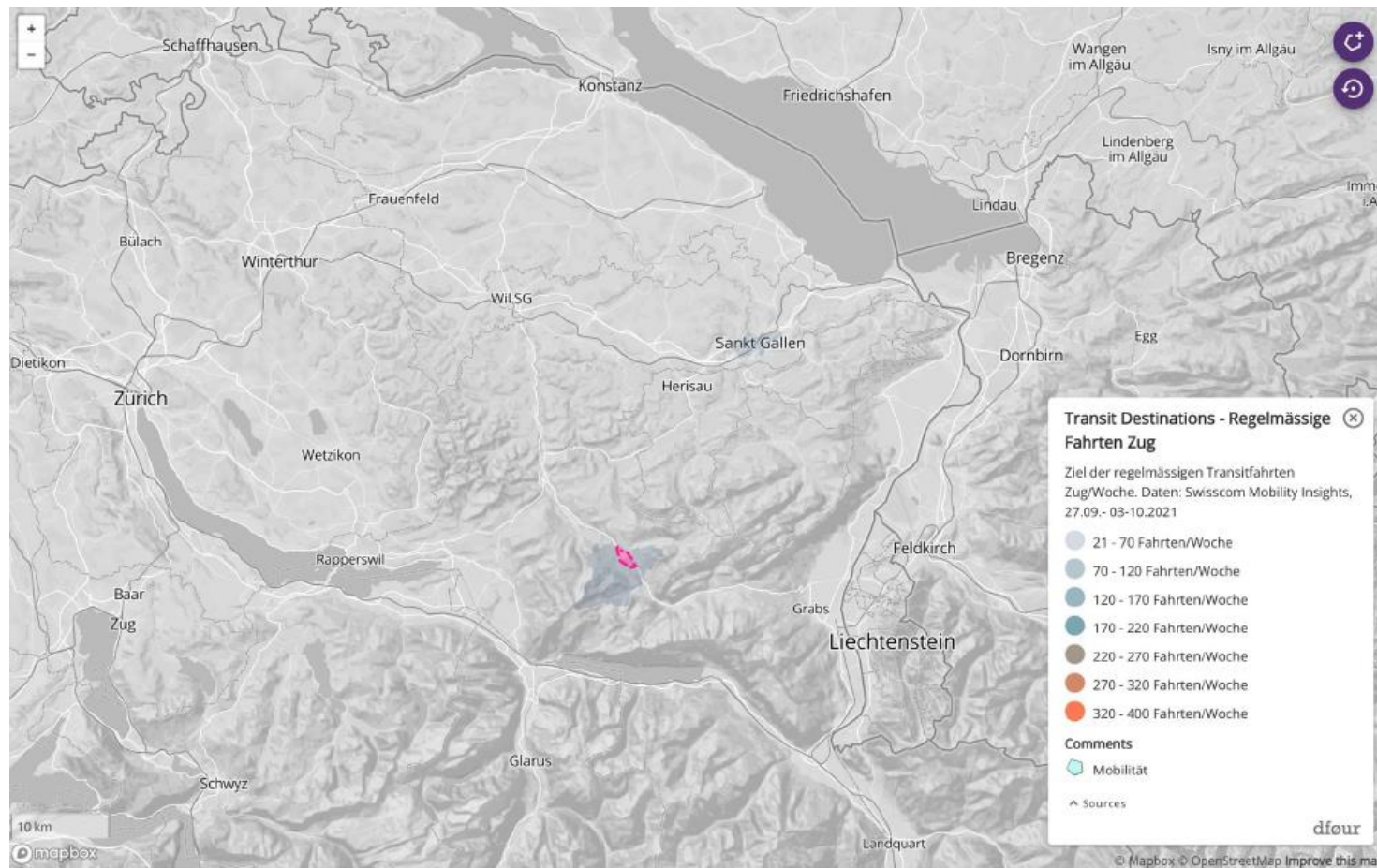
Mobilfunkmobilitätsdaten Nesslau

Transitverkehr Siedlungsgebiet - Unregelmässig Zugfahrten



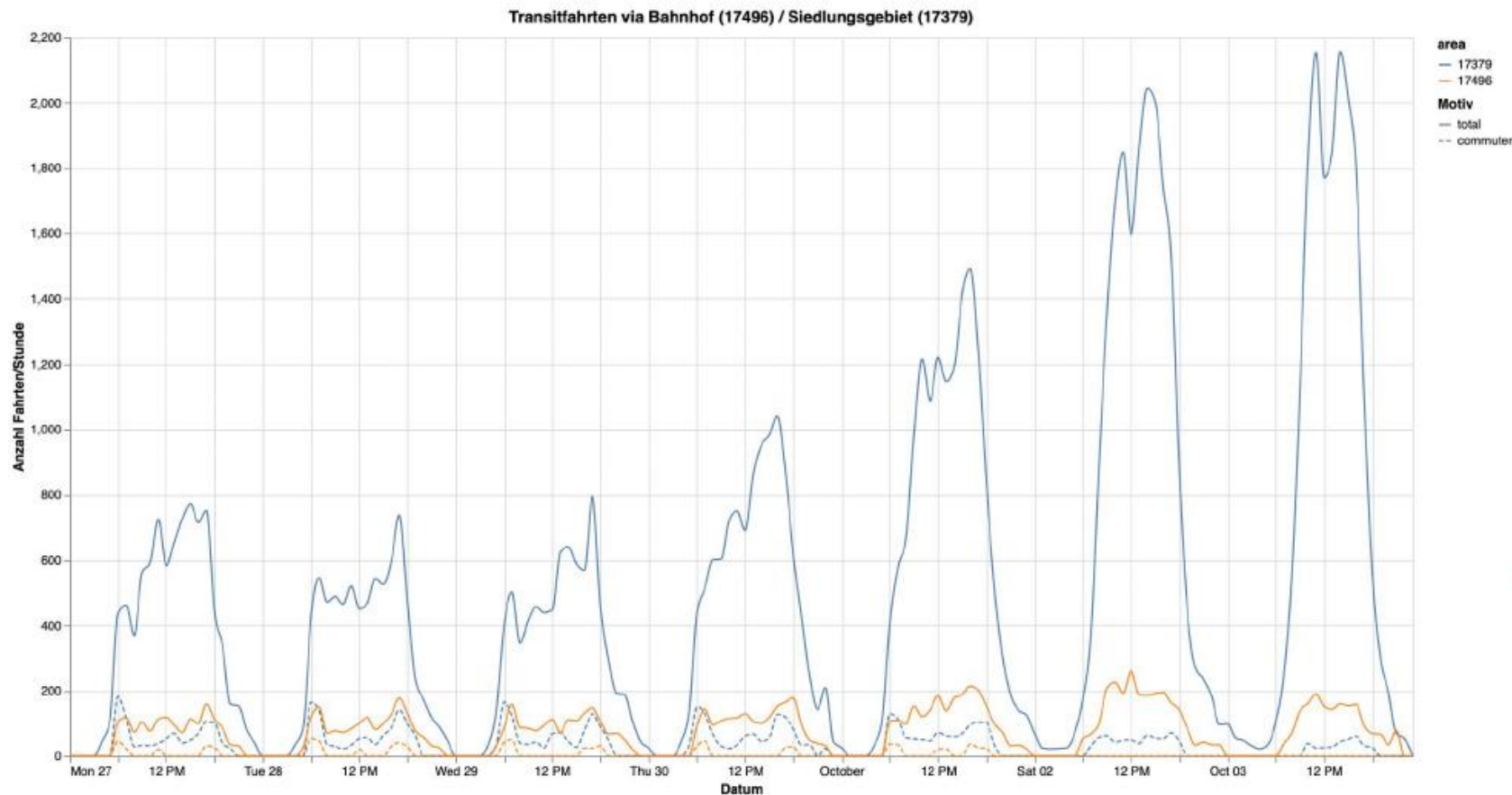
Mobilfunkmobilitätsdaten Nesslau

Transitverkehr Siedlungsgebiet - Regelmässig Zugfahrten



Mobilfunkmobilitätsdaten Nesslau

Transitverkehr durch Siedlungsgebiet vs. Bahnhofsbereich Nesslau



Mobilfunkmobilitätsdaten Nesslau

Transitverkehr durch Siedlungsgebiet vs. Bahnhofsareal Nesslau

- > Transitverkehr durch das Siedlungsgebiet ist je nach Wochentag zwischen 300%-1000% ausgeprägter als der Transitverkehr via Bahnhofsareal (d.h. öV-Fahrten). Das heisst wiederum, dass der MIV-Anteil am Transitverkehr ausgesprochen hoch ist.
- > Auch der Transitverkehr via Bahnhofsareal Nesslau nimmt zum Wochenende zu, mit 50% jedoch weniger ausgeprägt als die Zunahme beim Transitverkehr durch das gesamte Siedlungsgebiet.

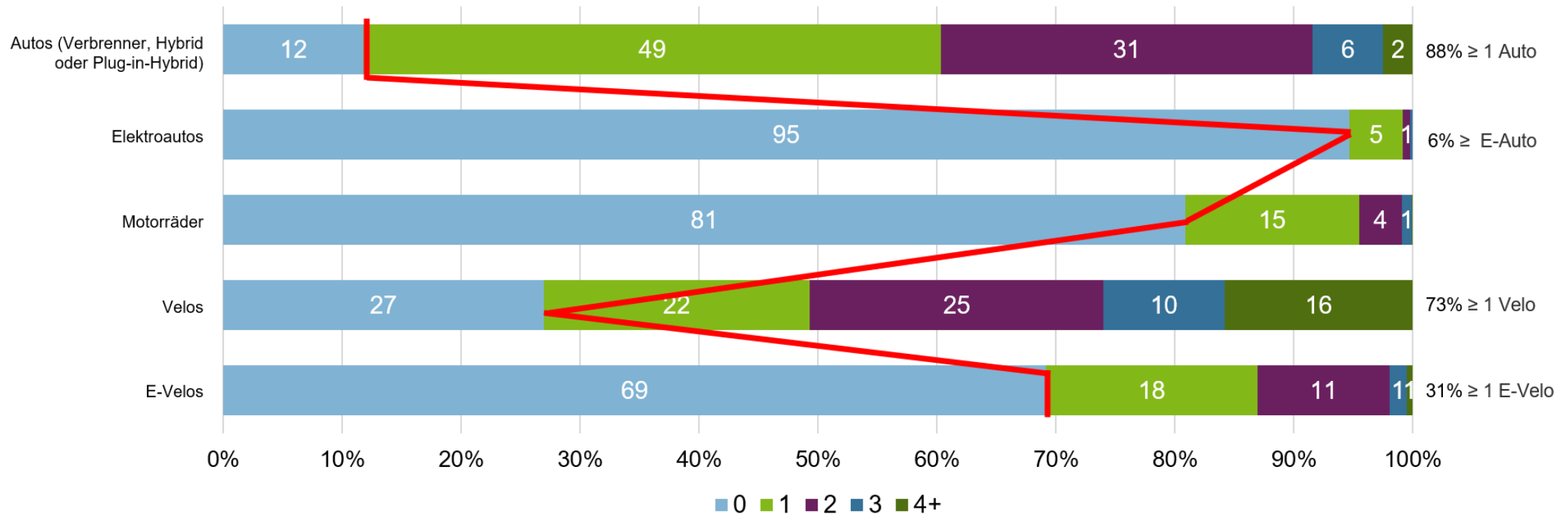
Mobilfunkmobilitätsdaten Nesslau

Fazit Analyse Mobilfunkmobilitätsdaten

- > Die Resultate bestätigten die Dominanz des individuellen motorisierten Verkehrs (d.h. Privatauto).
- > Die Resultate zeigen eine Ausprägtheit des unregelmässigen Verkehrs.
- > Die Resultate zeigen eine Dominanz des Transitverkehrs (gegenüber dem Quell-/Zielverkehr)

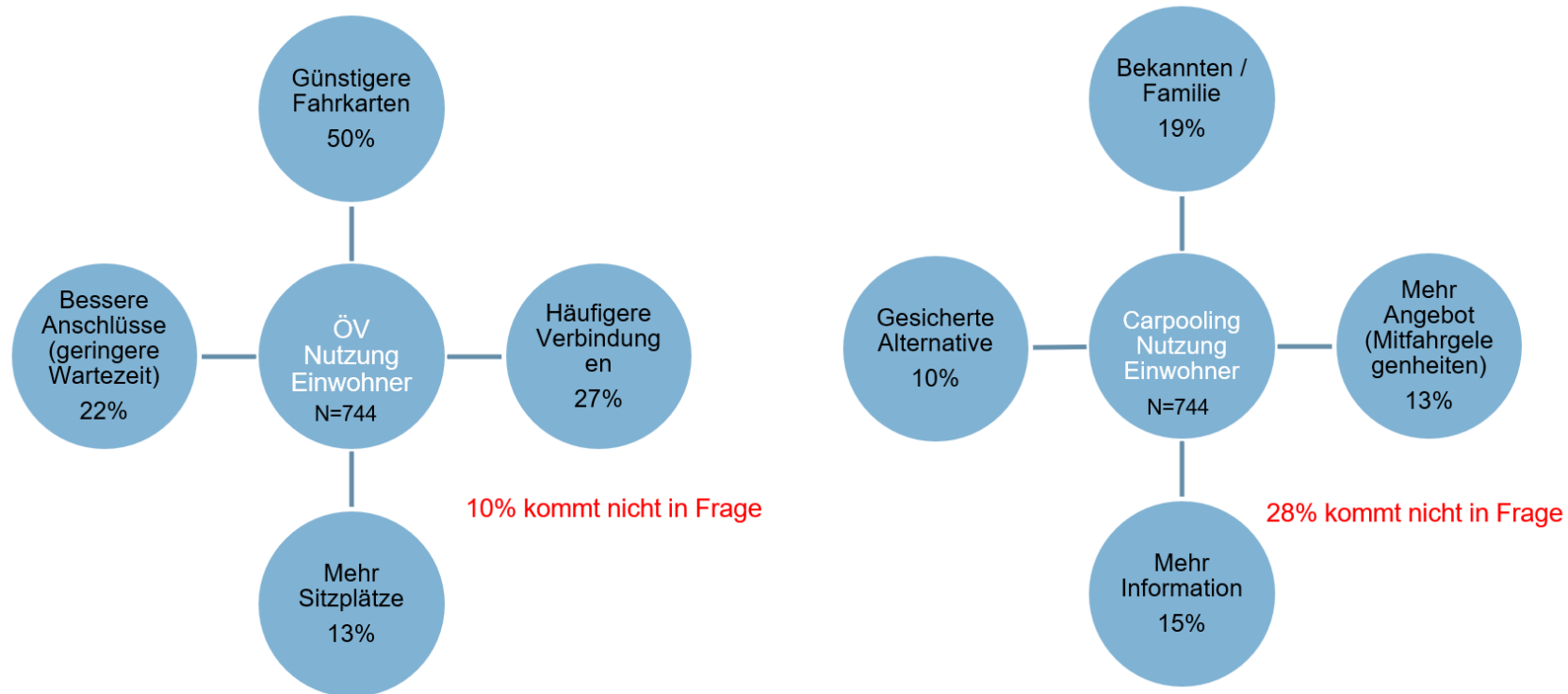
Umfragen Projekt SUSMOBTOGG

Wie viele der folgenden Verkehrsmittel sind insgesamt in Ihrem Haushalt vorhanden?



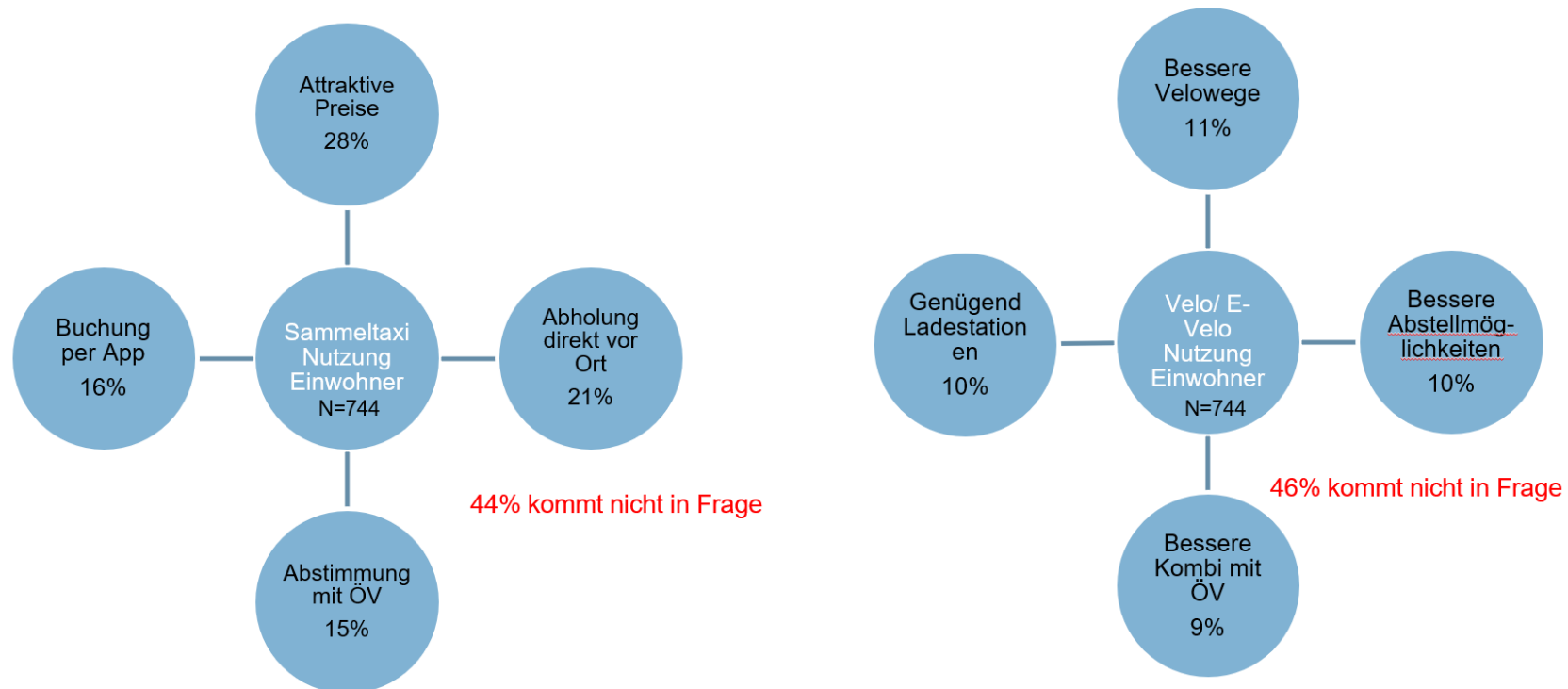
Umfragen Projekt SUSMOBTOGG

Welche Faktoren würden am ehesten dazu beitragen, dass Sie den
ÖV / Carpooling als Ersatz für das eigene Auto nutzen?



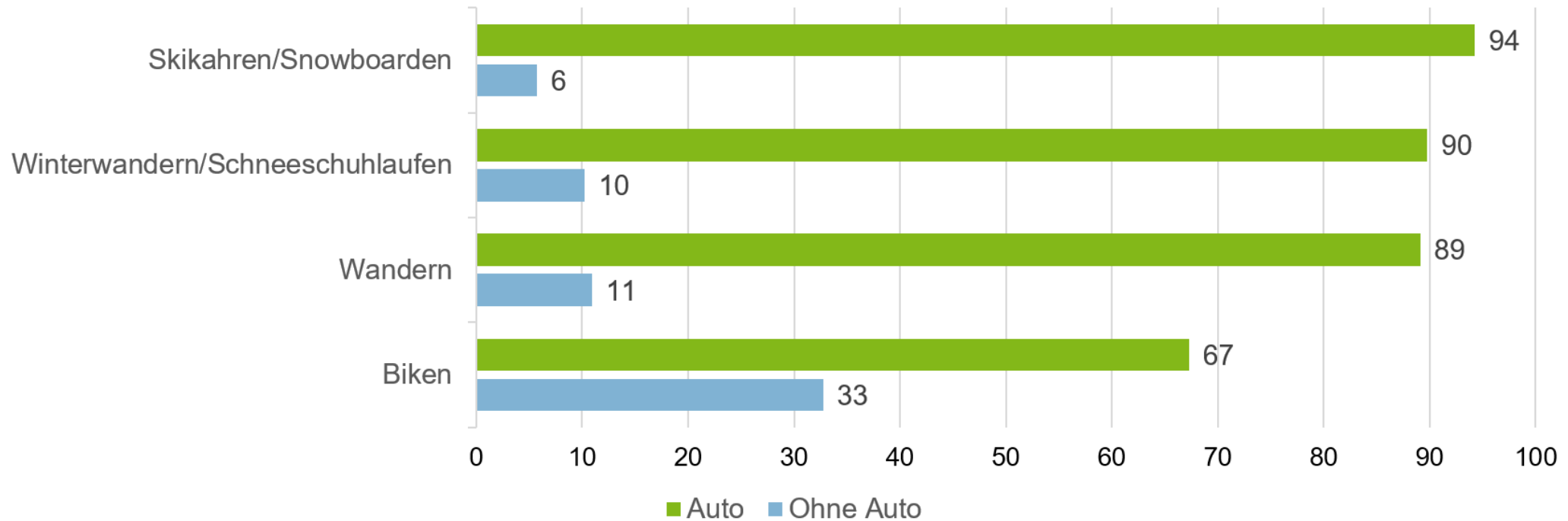
Umfragen Projekt SUSMOBTOGG

Welche Faktoren würden am ehesten dazu beitragen, dass Sie das **Sammeltaxi / Velo/E-Velo als Ersatz** für das eigene Auto nutzen?



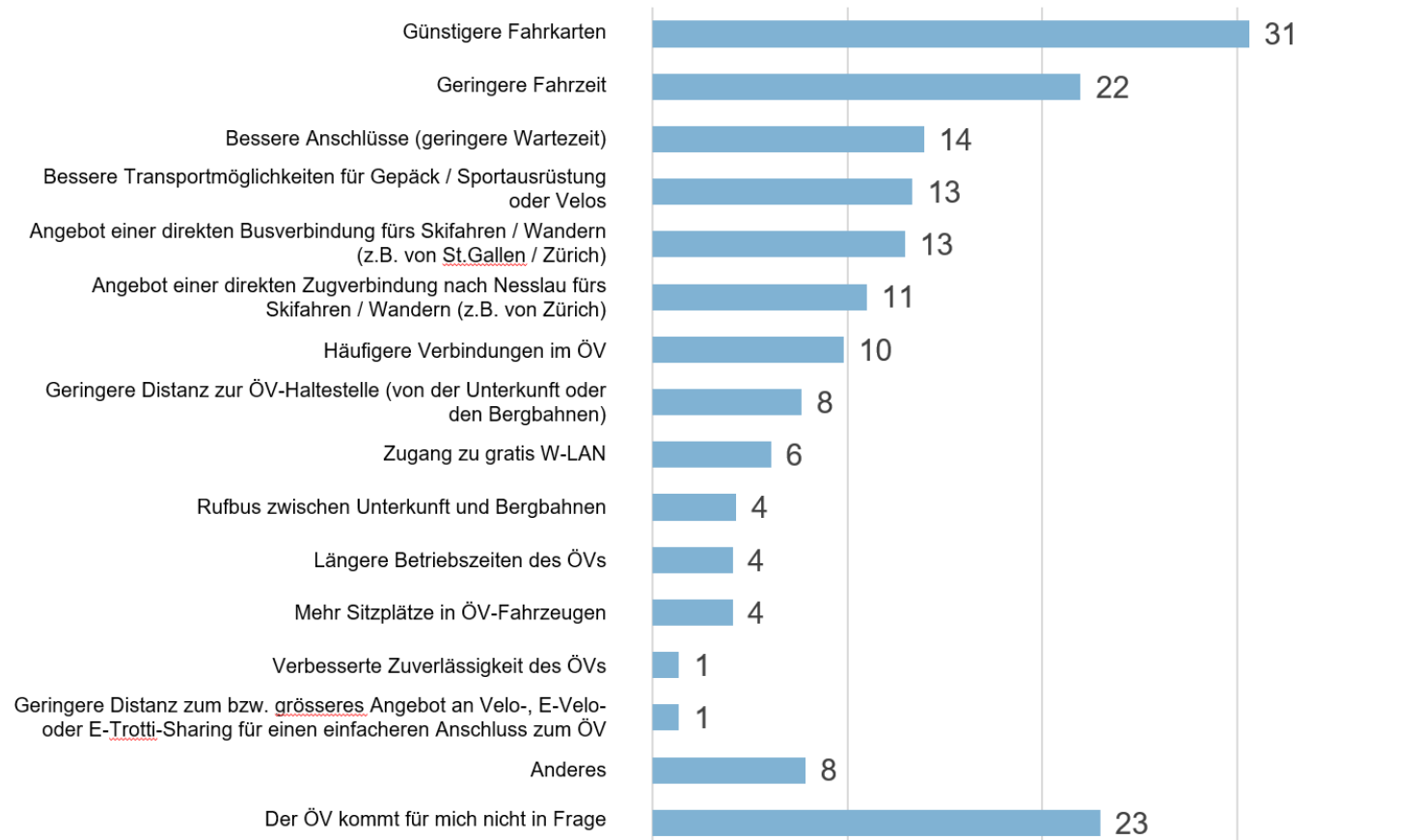
Umfragen Projekt SUSMOBTOGG

Wie reisen Sie normalerweise ins Toggenburg?



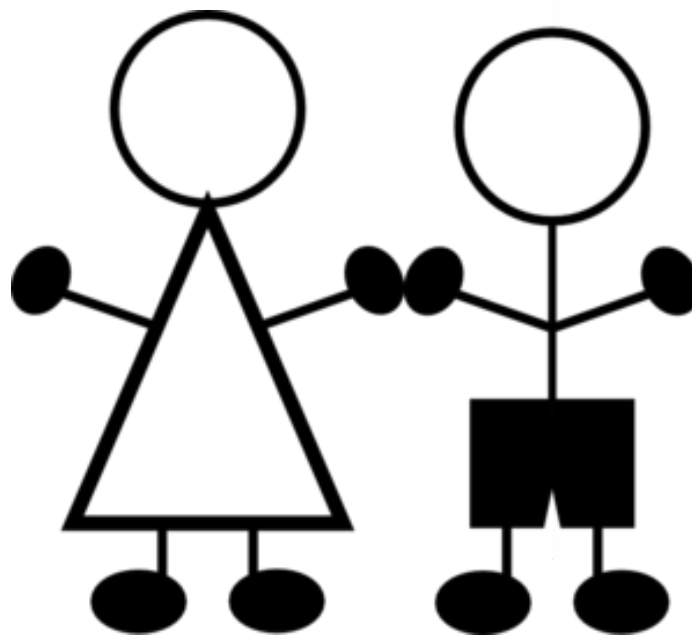
Umfragen Projekt SUSMOBTOGG

Welche Faktoren würden dazu beitragen, dass
Sie (öfter)
mit dem ÖV ins Toggenburg kommen? (n=510)



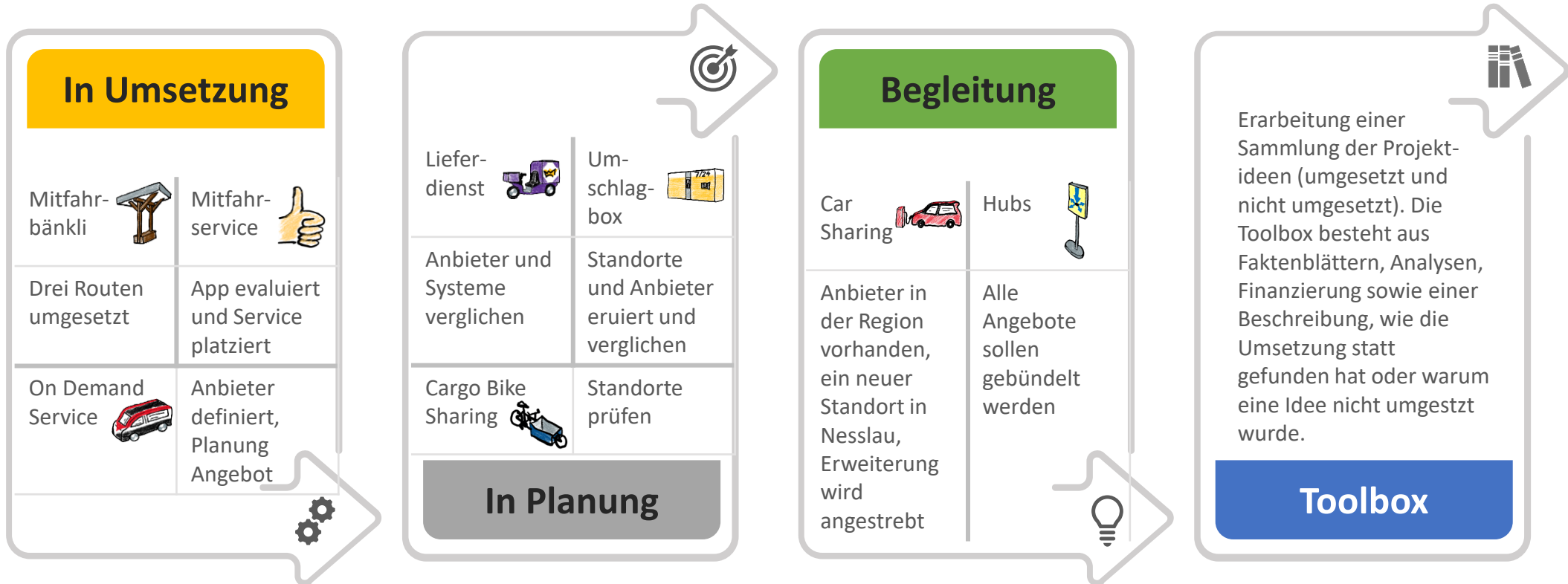
Partizipation Bevölkerung Nesslau

Standaktion in Nesslau





Stand der Arbeit

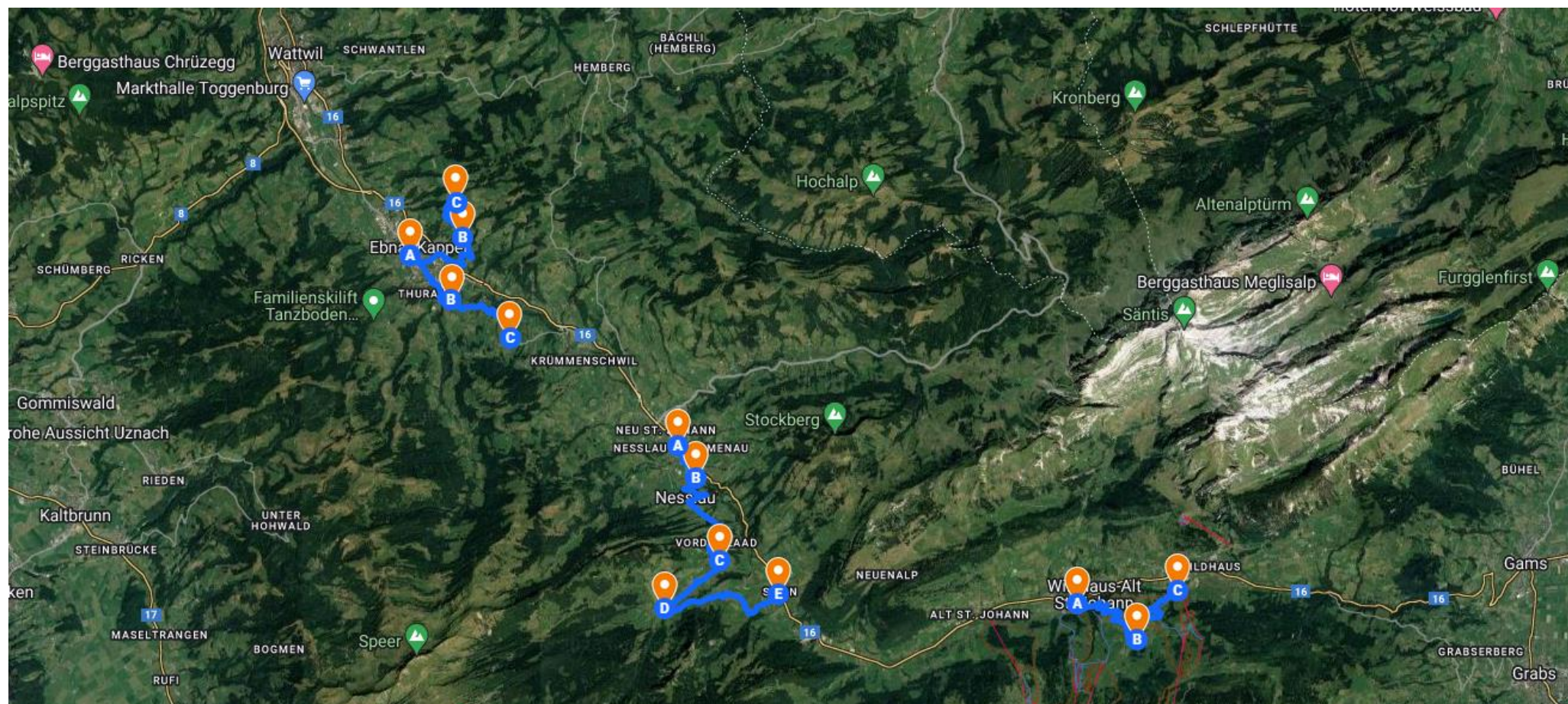


Die Umsetzung der folgenden Ideen werden im Rahmen des laufenden Projektes nicht vorgesehen, Anpassungen gemäss weiteren Bedürfnissen sind möglich.

Warteschleife	Bike Sharing	Scooter Sharing	Roller Sharing	Batterie Sharing	Rufbus
	Folgende Ideen werden momentan nicht bearbeitet:	Kaum Interesse	Kaum Interesse	Kaum Interesse	Kaum Interesse

Umsetzungsbeispiele

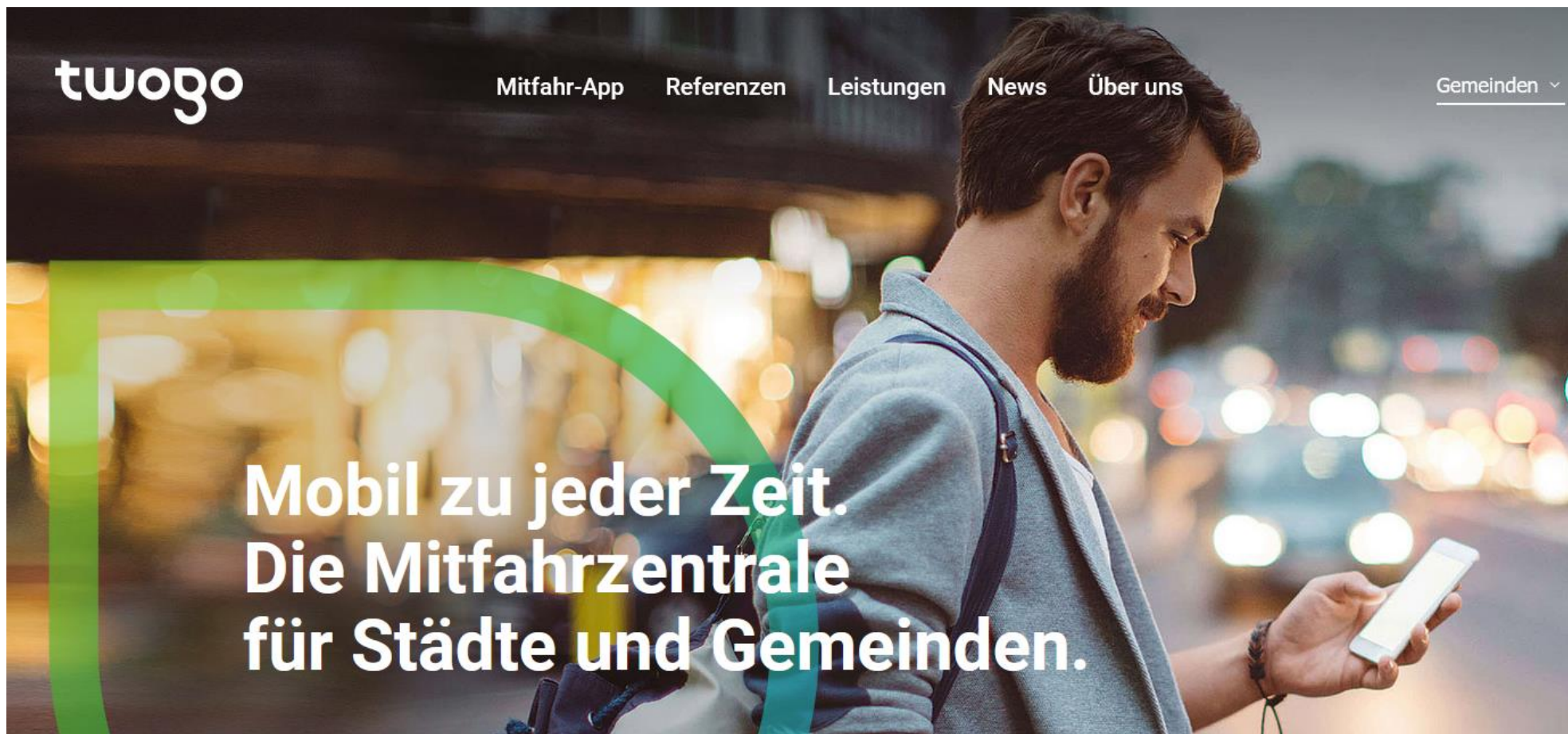
Mitfahrbänkli





Umsetzungsbeispiele

Mitfahrservice



twogo

Mitfahr-App Referenzen Leistungen News Über uns Gemeinden ▾

**Mobil zu jeder Zeit.
Die Mitfahrzentrale
für Städte und Gemeinden.**



Fahrtwunsch anlegen

twago erledigt den Rest



08:34

< Start- und Zielpunkt

Hinfahrt - Zeit

Welcher Tag?

Do	Fr	Sa	So	Mo	Di
05.08.	06.08.	07.08.	08.08.	09.08.	10.08.

Ankunft am nächsten Tag

Welche Uhrzeit?

Abfahrt nach	Ankunft vor
07:00	09:00

Vermittlungschance Hoch

Was bedeutet das?

Weiter

Umsetzungsbeispiele

Fahren auf Verlangen

Ein wichtiges Angebotselement im Mobilitätsökosystem stellt ein flächendeckender On Demand-Busservice dar, wobei ein bedarfsgesteuerter und nicht fahrplangebundener Busservice mit Kleinfahrzeugen angeboten wird. Mit dem Mobilitätsökosystem und insbesondere mit dem Fahrdienst auf Verlangen können folgende Vorteile für die Gemeinde auftreten:

- > Ergänzung bestehender öV-Strecken mit Erschliessung neuer Ausgangspunkte (virtuelle Haltestellen)
- > Bedürfnisorientierter Service
- > Verschiedene Synergien, Erweiterungen und Zukunftsszenarien möglich
- > Trend zum Teilen im Bereich Mobilität wird unterstützt und vorangetrieben



my buxi

my
buxi

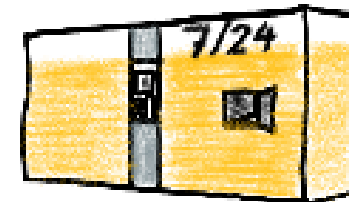
[Redacted license plate]

Umsetzungsbeispiele

Nächste Schritte

Im Projekt Mobilitätsökosystem sollen weitere Testbetriebe aufgebaut und umgesetzt werden, um weitere vernetzte Angebote zu etablieren und langfristig zu betreiben. Diese werden jeweils bestmöglich auf die Bedürfnisse der Bevölkerung, der Gäste und der weiteren Stakeholder abgestimmt. An folgenden Pilotbetrieben wird momentan gearbeitet:

- > Sharing-Angebote (Car, Cargo Bike,...)
- > Lieferdienst sowie Umschlagbox und Hubs



STADTHAUS
VERWALTUNG

STADTHAUS
VERWALTUNG

Gründersi

Rampgebäude

PARKPLATZ
TIER



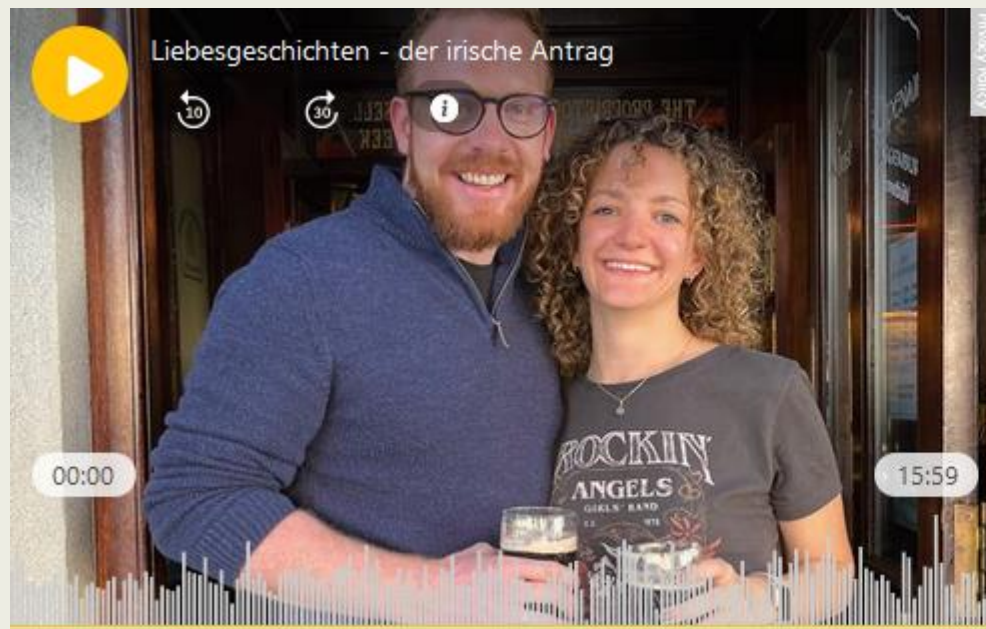


Toggenburg
KLINGT GUT



TOGGENBURG KLINGT GUT

DER PODCAST



DER IRISCHE ANTRAG

Das verrückte Huhn und der seltene Rothaarige. Wie ein Stückchen Irland im Toggenburg Vivienne und Oliver zusammengebracht hat.

Mitfahrbänkli
Toggenburg

Danke für Ihre Aufmerksamkeit
Nachhaltiges Mobilitätsökosystem

Markus Erne & Christoph Kauz

Kontakt:

Christoph Kauz

Betriebsökonom FH

Geschäftsleitung

christoph.kauz@energietal-toggenburg.ch



energietal toggenburg

Bahnhofstrasse 1

9630 Wattwil

Tel 071 987 00 77

www.energietal-toggenburg.ch

Markus Erne

Geschäftsbereich Mobilität

Projektleiter Digitale Innovationen

markus.erne@sob.ch



Schweizerische Südostbahn AG

Bahnhofplatz 7

9100 Herisau

Tel 058 580 76 50

www.sob.ch