

Mobilitätsökosystem Nesslau
Region Toggenburg

Grundlagepapier



Verfasst durch die Energieagentur St.Gallen, dem energietal toggenburg und der Schweizerische Südostbahn in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Nesslau und der Region Toggenburg

Version V03 / Oktober 2022

Inhaltsverzeichnis

1. Zusammenfassung	3
1.1. <i>Rückblick</i>	3
1.2. <i>Ausgangslage</i>	3
1.3. <i>Zielbild</i>	3
2. Einleitung	4
2.1. <i>Fokusgruppe Nachhaltige Mobilität Toggenburg</i>	4
2.2. <i>Nesslau</i>	4
2.3. <i>Region Toggenburg</i>	5
2.4. <i>Projektgruppe</i>	5
2.5. <i>Ziel des Grundlagepapier</i>	5
2.6. <i>Aufbau des Grundlagepapiers</i>	5
3. Rahmenbedingungen	6
4. Situationsanalyse	7
5. Raumentwicklung	9
6. Zielbild	10
7. Mobilitätsökosystem	11
7.1. <i>Mögliche Mobilitätsangebote</i>	12
7.2. <i>Projektstruktur</i>	14
7.3. <i>Finanzierung</i>	15

1. Zusammenfassung

Mit dem Projekt Mobilitätsökosystem Nesslau sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, um in Nesslau vernetzte Mobilitätsangebote aufzubauen, langfristig zu betreiben und auf das ganze Toggenburg zu erweitern.

1.1. Rückblick

In der Region Toggenburg wurde mittels der Fokusgruppe Nachhaltige Mobilität Toggenburg verschiedene Personen aus den Bereichen Regionalentwicklung, Wirtschaft und Verwaltung zusammen gebracht um 2-3 konkrete und innovative Umsetzungsprojekte in der Mobilität anzudenken und vorzubereiten. Während diesen Arbeiten wurde im April 2021 dem Bundesamt für Energie (BFE) das Projekt „Nachhaltiges Mobilitätsökosystem Nesslau“ eingereicht. Das Gesuch wurde von EnergieSchweiz in formeller und inhaltlicher Hinsicht geprüft und gutgeheissen.

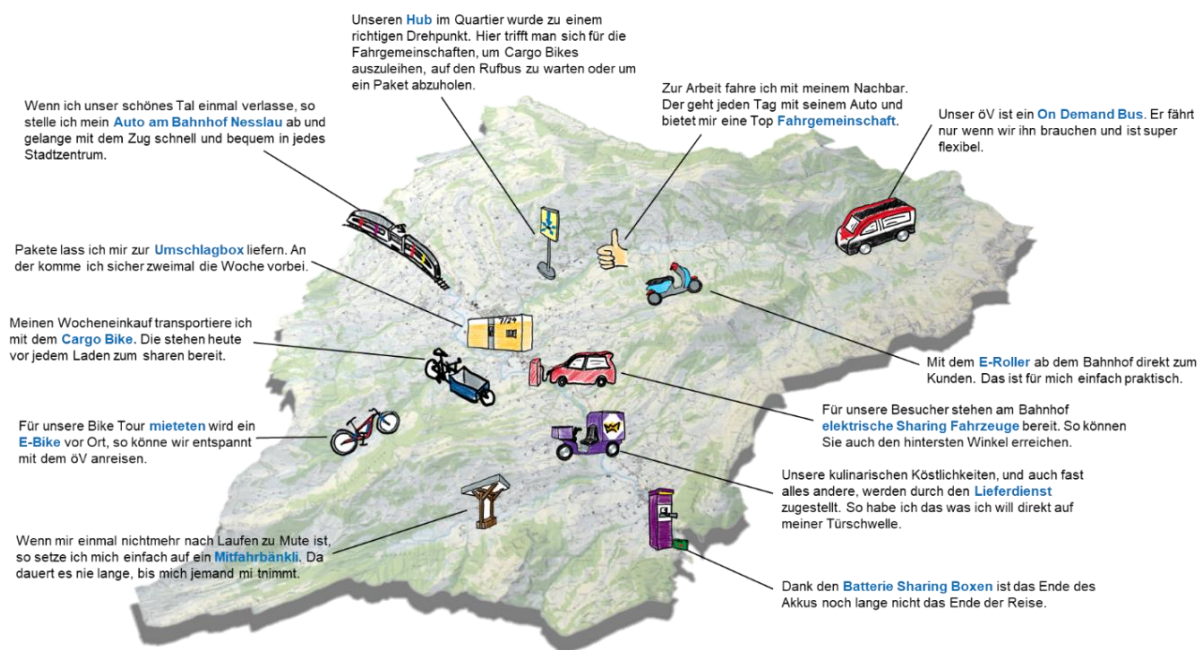
Die geplanten Tätigkeiten sollen nun über das Projekt Mobilitätsökosystem Nesslau aufgegriffen, begleitet und pilotiert werden.

1.2. Ausgangslage

Um die klima- und verkehrspolitischen Herausforderungen anzugehen, müssen die Mobilitätsbedürfnisse deutlich nachhaltiger und ressourcenschonender erfüllt werden. Der Verkehrssektor hat dabei besonders im ländlichen Raum grossen Nachholbedarf. Vielfältige, flexible Mobilitätsangebote mit Mobilitätshubs sowie ergänzenden Services und Massnahmen schaffen ein attraktives, ganzheitliches System. Damit werden die Erschliessung und Effizienz deutlich verbessert. Die Attraktivität von Nesslau und letztlich des Toggenburgs werden zusätzlich gesteigert und die schonende Nutzung sensibler Räume unterstützt.

1.3. Zielbild

Wie die Mobilität im Toggenburg in Zukunft sein wird, definieren die Bewohner*innen und Besucher*innen mit ihren täglichen Entscheidungen, die Sie treffen. Folgendes Zielbild stellt eine mögliche Zukunft dar.



2. Einleitung

Die Energiewende betrifft die Bereiche Wärme, Strom und Mobilität. Während die Veränderungen in den ersten beiden Bereichen seit vielen Jahren thematisiert werden und grosse Fortschritte erzielt wurden, hat der Bereich Mobilität erst in jüngster Zeit an Dynamik gewonnen. Das Bedürfnis nach Mobilität wird sich auch in Zukunft nicht vermindern. Als Folge des kontinuierlichen Bevölkerungswachstums wird auch die Verkehrsleistung weiter zunehmen.

Nebst Emissionen stösst das Verkehrssystem laufend an Kapazitätsengpässe. Dies fordern unterschiedliche Anspruchsgruppen und die Politik heraus. Auf der einen Seite sollen die steigenden Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung befriedigt, auf der anderen Seite die angestrebten kantonalen Ziele zur Senkung der CO₂-Emissionen im Personenverkehr bis 2030 um rund 35 % erreicht werden. Um sowohl der Energiewende als auch der Bedürfnisbefriedigung gerecht werden zu können, sind Veränderungen und innovative Lösungen im Bereich der Mobilität notwendig.

Das Projekt Mobilitätsökosystem Nesslau mit Testbetrieb soll die Voraussetzungen geschaffen werden, um in Nesslau vernetzte Angebote mit Mobilitätshubs aufzubauen, langfristig zu betreiben und über das ganze Toggenburg zu erweitern. Das Projekt ist bestmöglich auf die Bedürfnisse der Bevölkerung, der Gäste und der weiteren Stakeholder abgestimmt.

2.1. Fokusgruppe Nachhaltige Mobilität Toggenburg

Die Fokusgruppe bringt Personen aus den Bereichen Regionalentwicklung, Wirtschaft und Verwaltung zusammen und bereitet 2-3 konkrete und innovative Umsetzungsprojekte vor. Diese werden im Rahmen der Tätigkeit der Fokusgruppe definiert, vertieft bearbeitet und zur Realisierungsreife gebracht. Dabei werden auch die Verantwortlichkeiten festgelegt und der Umsetzungsplan erarbeitet. Bei den Projekten geht es nicht primär darum nur Neues zu erfinden, sondern bestehende Projektideen für die Region zu adaptieren und so nutzbar zu machen. Die geplanten Tätigkeiten sollen nun über das Projekt Mobilitätsökosystem Nesslau aufgegriffen, begleitet und pilotiert werden.

2.2. Nesslau

Die Gemeinde Nesslau besteht seit 1. Januar 2013 aus den Dörfern Krummenau, Ennetbühl, Nesslau, Neu St. Johann und Stein. Aber auch die Gegenden Bühl, Laad, Schlatt, Lutewil, Schneit, Aemelsberg und Beieregg sind wichtige Zonen der Gemeinde.

Die Gemeinde liegt abseits der grossen Ballungszentren. Sie vermag jedoch gerade deshalb in Bezug auf Wohn- und Lebensqualität die Vorzüge einer ausgesprochenen Landgemeinde zu bieten. In weniger als einer Stunde befinden sie sich an den Autobahnanschlüssen in Haag, Rapperswil, St. Gallen oder Wil. Mit dem Endbahnhof der Südostbahn sowie dem vielfältigen Angebot der Postauto St. Gallen-Appenzell ist Nesslau auch sehr gut mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen.

Die Gemeinde Nesslau und die SOB sind nun bestrebt das Bahnhofsareal in Nesslau zu entwickeln. Mit dem Projekt Mobilitätsökosystem Nesslau sind die Energieagentur SG, das energietal toggenburg und die Region Toggenburg als Projektpartner an Bord, um nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum zu fördern.

2.3. Region Toggenburg

Das Toggenburg umfasst eine Gesamtfläche von gut 488 km² und liegt eingebettet zwischen der Stadt Wil im Norden und den Churfürsten im Süden. Dieser topographischen Lage mit dem Thurtal und Neckertal verdankt das Toggenburg seine einzigartige Naturlandschaft und ein gelebtes Brauchtum.

Der Wahlkreis Toggenburg gehört zum Kanton St.Gallen und umfasst 12 politische Gemeinden mit insgesamt rund 46'000 Einwohnern. Hier treffen sich Tradition und Moderne. Regionale Verbundenheit, Kreativität und Innovationskraft prägen die Gesellschaft, die Kultur und die Wirtschaft des Toggenburgs.

Die Region Toggenburg ist für 10 politische Gemeinden mit insgesamt rund 35'800 Einwohnern und einer Gesamtfläche von gut 430 km² zuständig.

2.4. Projektgruppe

Die Projektgruppe bestehend aus der Energieagentur SG, dem energietal toggenburg und der SOB. Sie setzt sich für eine nachhaltige und CO₂-neutrale Energieproduktion und Mobilität in der Region ein. Die breite Abstützung der Partner in der Region dient zur Entwicklung von neuen Mobilitätsangeboten in Nesslau und dem Toggenburg. Das Projekt wird von der Region Toggenburg als Trägerschaft übernommen und stellt somit einen weiteren wichtigen Partner dar, da die Regionsorganisation ein grosses wirtschaftliches und politisches Netzwerk aufweist. Das erarbeitete Wissen soll offen übertragbar sein und deshalb stellt die Region Toggenburg als Träger den idealen Partner dar.

2.5. Ziel des Grundlagepapier

Dieses Grundlagenpapier erläutert zusammenfassend die Herkunft sowie die Organisation des Projekts Mobilitätsökosystem Nesslau / Toggenburg. Es zeigt mittels Zielbilder auf, welche Mobilitätsangebote möglich sind und welche pilotiert werden sollen. Weiter wird die Finanzierung der einzelnen Angebote beschrieben sowie bei priorisierten Vorhaben vertieft. Das Grundlagepapier zeigt weiter die Projektstruktur auf und dient als Anleitung und Grundstein für den Projektverlauf.

2.6. Aufbau des Grundlagepapiers

Das vorliegende Grundlagepapier ist in sieben Hauptkapitel zuzüglich Verzeichnisse und Anhang gegliedert. Die Struktur entspricht dem Projektplan aus dem KOMO Antrag.

- > Kapitel 1 fasst die wichtigsten Ergebnisse und Inhalte zusammen
- > Kapitel 2 gibt einen Überblick über das Grundlagepapier und die Ziele des Projekts
- > Kapitel 3 fasst die wichtigsten Rahmenbedingungen und Zielsetzungen zusammen
- > Kapitel 4 beschreibt die Situation im Toggenburg im Bezug zur Mobilität
- > Kapitel 5 zeigt die Raumentwicklung im Toggenburg auf
- > Kapitel 6 beschreibt das Zielbild für das Mobilitätsverhalten der Zukunft
- > Kapitel 7 widmet sich den möglichen Mobilitätsangeboten und deren Finanzierung

3. Rahmenbedingungen

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) setzt in der Verkehrspolitik auf Nachhaltigkeit. Dazu zählt auch die Entwicklung von neuen Ideen für zukunftsweisende Mobilitätsformen und -angebote. Mit der Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität KOMO leistet der Bund einen Beitrag zu dieser Entwicklung. KOMO wird von den sechs Bundesämtern ARE, ASTRA, BAFU, BAG, BAV und BFE getragen. KOMO setzt Akzente für zukunftsfähige Mobilitätslösungen, die insbesondere umwelt- und ressourcenschonende sowie bewegungsfreundliche Fortbewegungsarten begünstigen, zu einer effizienten Nutzung der bestehenden Verkehrsangebote beitragen, die Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern optimieren und die verkehrsträgerübergreifende Nutzung von Angeboten unterstützen. KOMO ist eine zentrale Eingangspforte für Anliegen im Bereich nachhaltige Mobilität und unterstützt Vorhaben.

Viele Schnittstellen bei Ein- und Ausfahrten eines Autobahnanschlusses und dem angrenzenden lokalen Strassennetz sind heute während den Spitzenzeiten überlastet. Die stärksten Überlastungen zeigen sich in der Abendspitze, wenn sich Arbeits-, Freizeit- und Einkaufsverkehr überlagern. Ohne gezielte Massnahmen ist davon auszugehen, dass sich dieses Schnittstellenproblem auf der Strasse sowohl räumlich wie auch zeitlich in Zukunft noch akzentuieren könnte, mit entsprechend negativen Auswirkungen auf Luft und Klima.

Die Platzverhältnisse für den Strassenraum sind meist beschränkt, und die Wohn- und Lebensqualität leidet bei hohen Verkehrsbelastungen. Bei Ausbauten verlagern sich die Verkehrsprobleme zudem häufig nur. Entsprechend ist es kaum realistisch und finanziell schwierig, alle Staus und Schnittstellenprobleme durch einen Ausbau der Strasseninfrastruktur beheben zu wollen. Vielmehr sind inter- und multimodale Lösungen mit flächeneffizienten Verkehrsmitteln wie dem öffentlichen Verkehr, Carpooling oder der aktiven Mobilität (mit dem Velo, zu Fuss etc.) gefragt.

In diesem Zusammenhang kommen multimodalen Drehscheiben oder Verkehrsdrehscheiben eine zentrale Bedeutung zu. Verkehrsdrehscheiben sind Standorte, an welchen von einem Verkehrsmittel auf das andere umgestiegen wird. Die Drehscheiben vereinfachen das Umsteigen z.B. vom Auto auf den ÖV oder den Fuss- und Veloverkehr, verknüpfen im ÖV den Fern- mit dem Regional- und Ortsverkehr oder erleichtern das Umsteigen auf andere Mobilitätsangebote wie Bike- und Carsharing oder Carpooling.

Neben den Schnittstellen im Strassenverkehr kommt auch den Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs eine wichtige Rolle zu. Bahnhöfe dienen heute längst nicht mehr bloss dem Ein- und Aussteigen in den ÖV, sondern entwickeln sich immer mehr zu multimodalen und multifunktionalen Drehscheiben.

4. Situationsanalyse

Mit seinen rund 47'000 Einwohner*innen ist die Region Toggenburg Archetyp einer ländlich geprägten Region und weist dementsprechend eine relativ tiefe Bevölkerungsdichte auf. Inmitten der hügeligen Topografie verfügt die Region über ein gut ausgebautes Strassennetz. Mit Wattwil als zentralem Knotenpunkt führt eine Hauptverkehrsachse von Wil bis Wildhaus. Die bestehende Autostrasse Ebnat-Kappel – Bütschwil vermag die Dorfzentren von Verkehr zu entlasten, und die für 2022 geplante Fertigstellung der Ortsumfahrungsstrasse in Wattwil soll für weitere Entlastungseffekte der Dorfzentren sorgen. Als weitere Hauptverkehrsachse kann die folgende Verbindung betrachtet werden: Wil-Neckertal-Herisau.

Auf der Schiene ist das Toggenburg über die Liniennetze der SOB und SBB angebunden. Die vorhandene Bahninfrastruktur (Haltestellen) setzt sich aus Teilen im SOB-Besitz (Nesslau-Neu St. Johann bis St. Gallen Haggen) und Teilen im SBB-Besitz (Dietfurt bis Bazenhaid) zusammen. Auf bzw. zwischen dieser Infrastruktur verkehren in der Region insgesamt vier Bahnlinien (Voralpen-Express, S2, S4, S9). Die vom SBB-Tochterunternehmen Thurbo betriebene Linie S2 verbindet das obere Toggenburg (Bahnhof Nesslau-Neu St. Johann) mit den weiteren Gemeinden in Richtung St. Gallen. Das Busangebot im Toggenburg setzt sich insgesamt aus 19 Buslinien zusammen, welche grob in Haupttallinien, Zubringerlinien, touristische Linien und einen Orts- und Skibus unterteilt werden können. Das aktuell vorhandene Bahn- und Busangebot deckt die elementaren Bedürfnisse an den öffentlichen Verkehr im Wesentlichen ab und bedient auch kleinere Siedlungen. Da das Obertoggenburg über keinen Bahnanschluss verfügt (dieser endet in Nesslau-Neu St. Johann), wird dieses Gebiet durch die Haupttallinien bedient (Buslinie 790).

Schweizweit ist die durchschnittliche Auslastung sowohl im motorisierten Individualverkehr (MIV) als auch im öffentlichen Verkehr (öV) ungenügend. Ressourcen und bestehende Infrastrukturen werden wenig effizient genutzt und die einzige Antwort auf Verkehrszunahmen war bisher in den allermeisten Fällen *mehr Infrastruktur*. Gleichzeitig vermag der klassische öV mit seinem fahrplanbasierten Angebot ausserhalb von Metropolen keine signifikante Erschliessungsverbesserung mehr zu erreichen. Der öV-Anteil am Gesamtverkehr stagniert, während die Umweltbelastung des Verkehrssektors mit seinem hohen MIV-Anteil signifikant bleibt. Trotz -oder genau wegen- diesem Trend verkündete der Bund das übergreifende Ziel, bis 2050 den Modal-Split zugunsten des öV verdoppeln zu wollen. Zusammen mit anderen Vorgaben der bundesweiten Energiestrategie sowie den kantonalen Nachhaltigkeitszielen ergibt sich für den Verkehrssektor ein Strauss an komplexen Herausforderungen, dem es auch im Raum Toggenburg zu begegnen gilt. Zum Ziele einer nachhaltigen Gestaltung der Mobilitätsbeziehungen und einer generellen Attraktivitätssteigerung der Region Toggenburg wurden somit entsprechende Bemühungen lanciert, die mitunter in der Manifestation des vorliegenden Projekts mündeten.

Um besagte *nachhaltige Gestaltung der Mobilitätsbeziehungen* und somit eine Verschiebung hin zu neuen Mobilitätsformen zu erreichen, müssen gegebene Ansprüche und Bedürfnisse der Bevölkerung im Zentrum stehen. Empirische Belege zur Mobilitäts- und damit verbundenen Bedürfnislage im Raum Toggenburg existieren bisher nur spärlich, werden dank den Auswertungen im Parallelprojekt SUSMOBTOGG in naher Zukunft aber bereitgestellt werden können. Im Rahmen einer Masterarbeit der Universität Basel wurde jedoch bereits im Jahr 2021 eine Umfrage durchgeführt, welche wertvolle Erkenntnisse und einen soliden «Ersteindruck» zur Bedürfnissituation liefern konnte. Als besonders aufschlussreich sind nachfolgende Ergebnisse hervorzuheben (Anmerkung: Es handelt sich um eine repräsentative Stichprobe, welche hier auf die ganze Toggenburg-Bevölkerung extrapoliert wird):

- **Hoher Modal-Split-Anteil des MIV:** Schätzungsweise ist bei mehr als 80% aller Haushalte mindestens ein Auto vorhanden, bei einem knappen Viertel sogar zwei. Diese Werte liegen somit knapp über dem Schweizer Durchschnitt von 78% (1 Auto) resp. 23% (2 Autos).

- **Häufige / regelmässige Nutzung des privaten Autos, relativ zum öV:** 73% der Einwohner verwenden ihr Auto mindestens zwei bis viermal pro Woche. Knapp die Hälfte davon (36%) sogar mindestens 5-mal pro Woche. Gleichzeitig sind nur 9% täglich und 16% mehrmals wöchentlich mit dem öV unterwegs.
- **Unabhängigkeit & Flexibilität Hauptgründe für privates Auto; öV-Verbindungen weniger entscheidend:** 71% der Einwohner nennen erstgenannte Faktoren als Hauptgründe für die Verwendung eines eigenen Fahrzeugs. Der mit einem eigenen Auto verbundene Komfort stellt für 47% ebenfalls ein wichtiger Grund für die private Autoverwendung dar. Schlechte öV-Verbindungen sind indessen nur bei 21% der Einwohner Grund dafür, ein eigenes Auto zu verwenden.
- **Viele wollen nicht aufs eigene Auto verzichten:** 54% der Einwohner können sich einen Verzicht auf das eigene Auto nicht vorstellen. 34% sind unentschlossen. Nur 12% wären offen für einen Verzicht, sofern gute neue Alternativangebote vorhanden sind.
- **Vielen ist das Element der Klimafreundlichkeit wichtig:** 86% der Einwohner ist es *eher* (50%) oder sogar *sehr* (36%) wichtig, klimafreundlich unterwegs zu sein. Nur bei 10% spielt die Frage der Klimafreundlichkeit im Verkehrskontext eine eher oder gänzlich unwichtige Rolle.
- **Nur eine Minderheit plant individuelle Anpassungen des Mobilitätsverhaltens:** 39% der Einwohner sind mit ihrem jeweiligen Mobilitätsverhalten zufrieden. Immerhin 22% möchten sich in Zukunft aktiver betätigen und mehr mit dem Velo fahren oder zu Fuss gehen.

Zusammenfassend zeigen die Ergebnisse der Datenerhebung, dass der MIV im Mobilitätsverhalten der Toggenburger Bevölkerung tief verankert ist und dies obschon ein verhältnismässig ausgeprägtes Umweltbewusstsein festzustellen ist. Das Interesse an neuen Mobilitätsformen und -angeboten muss zum jetzigen Zeitpunkt als eher tief taxiert werden. Als entsprechend herausfordernd gestaltet sich somit das Unterfangen, alternative Mobilitätsangebote nicht nur erfolgreich aufzubauen, sondern der lokalen Bevölkerung auch «schmackhaft» zu machen. Die Auswertung der oben präsentierten Erhebungsergebnisse zeigt, dass aus Nutzersicht die Flexibilisierung und Individualisierung von Mobilitätsangeboten eine absolut zentrale Anforderung darstellt. Diesem Aspekt gebührt im Rahmen des Aufbaus eines Mobilitätsökosystems zu jedem Zeitpunkt und in jeder Phase das höchstmögliche Mass an Berücksichtigung.

Trotz einer eher schwierigen Ausgangslage für den erfolgreichen Aufbau von neuen Mobilitätsangeboten und Etablierung eines Mobilitätsökosystems gibt es grosse Chancen. Immerhin ein Teil der Bevölkerung scheint bezüglich ihres künftigen Mobilitätsverhaltens teilweise unentschlossen zu sein, was im Rahmen der Schaffung von neuen Angeboten bestenfalls in neue Verhaltensmuster transformiert werden kann. Eine Keimzelle von wenigen Nutzern neuer Angebote dürfte dann einen allgemein stärkeren Zuspruch gegenüber neuen Mobilitätsformen zur Folge haben.

5. Raumentwicklung

Im Raumkonzept Toggenburg legt das Toggenburg mit fünf Kernbotschaften die Basis für die Gestaltung des heutigen und künftigen Lebensraums in der Region.

Kernbotschaft 1

Die Region bietet mit ihrem vielgestaltigen Raum eine hohe Lebensqualität mit ausgezeichneter Work-Life-Balance. Toggenburgerinnen und Toggenburger schätzen die natürliche Ungezwungenheit des ländlichen und teilweise urbanen Lebensstils. Hier fühlen sich alle Altersschichten in den verschiedenen Lebenssituationen wohl und profitieren von den unterschiedlichen Wohnangeboten.

Kernbotschaft 2

Die wirtschaftliche Grundlage der Region bilden die produzierenden und verarbeitenden sowie gewerblichen Betriebe. Die Diversifizierung in verschiedene Branchen ist eine Stärke und schützt vor Klumpenrisiken. Hochmoderne Spitzentechnologien in der Messtechnik, im Maschinen- und Anlagenbau, Feinmechanik sowie elektrische als auch elektronische Geräte bilden wichtige Eckwerte, bieten qualifizierte Arbeitsplätze für Fachkräfte an und zeugen von hoher Innovation und Modernität. Arbeitsplätze im Gesundheits- und Bildungswesen, dem Tourismus, der Land- und Forstwirtschaft sowie den technischen und wissenschaftlichen Dienstleistern runden den Werkplatz Toggenburg ab.

Kernbotschaft 3

Das Toggenburg ist der attraktive, schnell erreichbare Tourismus- und Erholungsraum im Zentrum der Ostschweiz. Gästen aus dem Metropolitanraum Zürich und aus Süddeutschland bietet das Toggenburg eine rasche Erreichbarkeit. Kürzere und längere Aufenthalte sind geeignet für sportliche und gesundheitsfördernde Naherholung, kulturelle Erlebnisse oder für beruflichen Blickwechsel in Retraiten, Seminaren oder Tagungen.

Kernbotschaft 4

Das Toggenburg vernetzt sich als eigenständige ländliche Region mit urbanem Zentrum institutionell, thematisch und räumlich mit seinen Nachbarregionen und mit dem Metropolitanraum Zürich. Die verkehrstechnische Erschliessung im öffentlichen wie auch motorisierten Individualverkehr gilt es stetig zu verbessern. Eine rasche und gute Anbindung an die umliegenden Zentren und Regionen bildet die Grundlage für eine weiterhin prosperierende Entwicklung. Das Toggenburg steht im Zentrum mehrerer Regionen im Kanton St. Gallen und der gesamten Ostschweiz.

Kernbotschaft 5

Das hügelige Voralpen- und Alpengebiet mit der charakteristischen Streusiedlung prägt die Landschaft des Toggenburgs. Gemeinsam mit den historischen Dörfern, der bäuerlichen Tradition und der Klangkultur stärken sie die Identität. Nebst der Ursprünglichkeit wird das Toggenburg mit bekannten regional produzierten Fleisch- und Milchprodukten sowie weiteren Nahrungsmitteln direkt in Verbindung gebracht. Die natürliche Ressource Holz trägt über Innovation, Ausbildung, Entwicklung, Produktion und Vernetzung zur regionalen Wertschöpfung bei.

Fazit

- > Hohe Lebensqualität mit ausgezeichneter Work-Life-Balance.
- > Pendlerleben optimal ausbalanciert.
- > Eine rasche und gute Anbindung an die umliegenden Zentren und Regionen bildet die Grundlage für eine weiterhin prosperierende Entwicklung.
- > Binnenpendler mit ihren Bedürfnissen hinsichtlich Wohnen und Arbeiten prägen die Region.

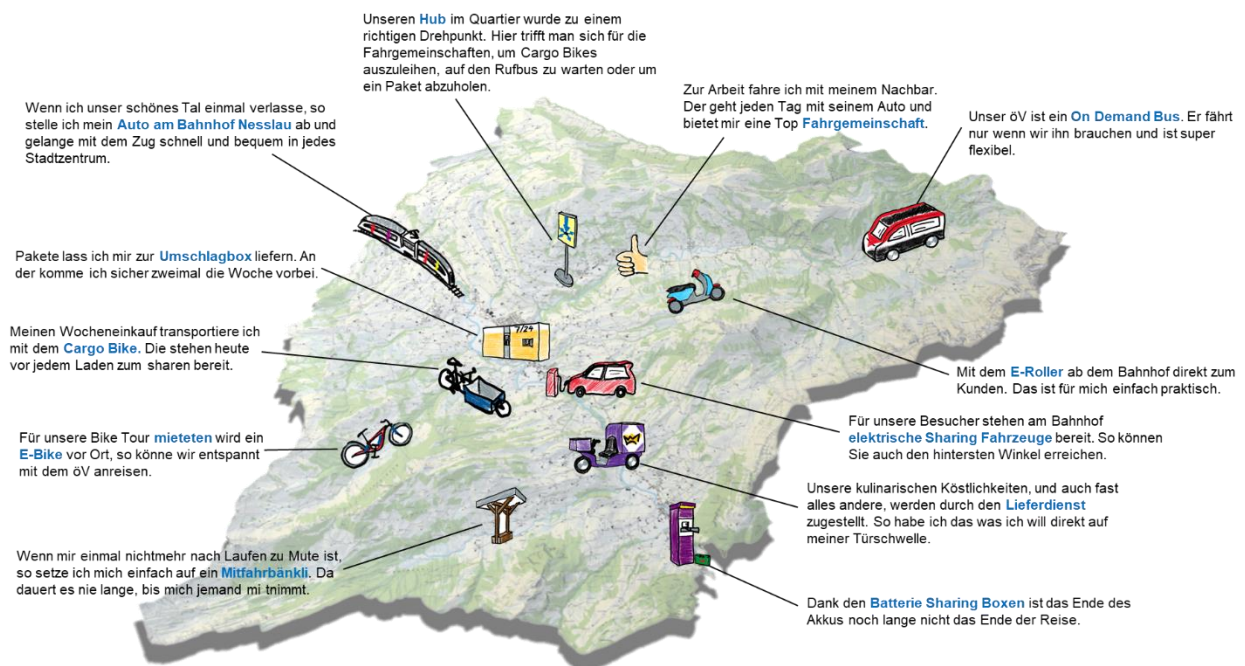
6. Zielbild

So wie das Mobilitätsverhalten in einer Region durch die lokale Kultur geprägt wird, so prägen die vorhandenen und genutzten Mobilitätsangebote die lokale Kultur. Es ist ein Zusammenspiel, das stark von eingeschliffenen Verhaltensmustern, individuellen Erfahrungen und sozialen Normen geprägt wird. Durch das Anbieten von neuen Möglichkeiten wird angestrebt, dass jede Person aus ihrem Verhaltensmuster ausbricht, neue Erfahrungen sammelt, seine Routinen überdenkt oder anpasst, so dass daraus neue soziale Normen entstehen.

Durch die neuen Angebote werden nicht nur die bestehenden Mobilitätsbedürfnisse gedeckt. Mit dem Einsatz von sanfteren Mobilitätsformen und einer vermehrten gemeinschaftlichen Nutzung, werden die Emissionen reduziert und der Kontakt unter den Menschen gefördert. Dies wirkt sich zum einen positiv auf das Naturerlebnis und den Erholungsfaktor aus, zum andern fördert es die Vernetzung und den Zusammenhalt. Ausserdem werden Mobilitätshubs als Dreh- und Angelpunkte für die Mobilität entstehen, welche sich zu lokalen Treffpunkten weiterentwickeln können und so zu einem aktiveren Dorfleben beitragen.

Neben diesen direkten Auswirkungen sind mittelfristig weitere indirekte, positive Auswirkungen zu erwarten. Der Bedarf an privaten Autos und den damit verbundenen Infrastrukturen wie Strassen und Parkplätze wird sinken. Es werden weniger Kosten für deren Beschaffung und Unterhalt benötigt und im öffentlichen Raum steht mehr Platz für anderweitige Nutzungen zur Verfügung. Und nicht zuletzt darf mit einer Reduktion der Treibhausgase gerechnet werden, was generell angestrebt wird.

Wie die Mobilität im Toggenburg in Zukunft sein wird, definieren die Bewohner*innen und Besucher*innen mit ihren täglichen Entscheidungen, die Sie treffen. Folgendes Zielbild stellt eine mögliche Zukunft dar.



7. Mobilitätsökosystem

Ein Mobilitätsökosystem setzt sich aus diversen Angeboten zusammen. Das breite Angebot an verschiedensten Diensten ermöglicht es, dass die vielseitigen Bedürfnisse in einer Region abgedeckt werden können. In Kapitel 0 sind mögliche Mobilitätsangebote kurz beschreiben. Es sind jedoch diverse weitere Angebote denkbar. Da sich die Mobilitätsbedürfnisse über die Zeit verändern, ist ein Mobilitätsökosystem auch nicht statisch. Es werden sich sowohl neue Angebote, wie auch neue Bedürfnisse entwickeln, die es zielführend in das vorhandene System zu integrieren gilt. Dabei ist nicht ausgeschlossen, dass einzelne Angebote die aktuell essenziell sind, in Zukunft eine untergeordnete Rolle spielen könnten oder sogar ganz verschwinden, wie es bei jedem Ökosystem der Fall ist.

Neben den Angeboten sind auch die begleitenden Massnahmen von grosser Bedeutung. Zur Ansiedlung neuer Dienste muss zum einen der Bedarf und die Bereitschaft für Veränderungen in der Bevölkerung, vorhanden sein. Zum andern muss sich die Bevölkerung mit den neuen Angeboten identifizieren können. Dies wird nur mit einer gelebten Partizipation und einer bedachten und offenen Kommunikation möglich sein.

Ein weiteres Thema ist die Zugänglichkeit der Angebote. Heute ist es meist so, dass das Suchen und Buchen von Leistungen angebotsbezogen erfolgt. Damit wird das Angebot und nicht das Bedürfnis ins Zentrum gestellt. Dies hat zur Folge, dass Nutzer*innen welche unterschiedliche Angebote benötigen, diverse Apps installiert haben müssen, was meist als sehr hemmend empfunden wird. Aus diesem Grund sind Bemühungen im Gange, anbieterunabhängige und angebotsübergreifende Lösungen für Buchungssysteme zu entwickeln. Für ein Mobilitätsökosystem sind unabhängige Buchungssysteme sehr hilfreich. Die Entwicklung eines derartigen Systems geht jedoch über die Möglichkeiten im aktuellen Projekt hinaus. Es wird daher einfach angestrebt, unabhängige Lösungen von Dritten im Projekt anzuwenden.

Zielgruppen und Nutzen

- > **Pendler*Innen:** Bieten einer Möglichkeit um die erste sowie letzte Meile des Berufsverkehrs ohne eigenes Auto zu bestreiten.
- > **Schulen und Schulkinder:** Übernahme von Schulbusleistungen und nutzen von Synergien.
- > **Unternehmen:** Nachhaltiges Mitgestalten des Berufsverkehrs.
- > **Öffentlichkeit, breite Bevölkerung:** Nutzung von gemeinsamen Fahrten anstelle des eigenen Autos. Weniger Bedarf nach einem eigenen Auto / Zweitauto und dadurch mehr Budget für andere Ausgaben.
- > **Touristen:** Bessere Erreichbarkeit von Unterkünften und touristischen Zielen. Mit der besseren und vielfältigen Mobilität vor Ort, bietet sich die Region vermehrt auch für Touristen ohne eigenes Auto an. Der städtischen Bevölkerung, die vermehrt kein Auto mehr besitzen, erschliessen sich dadurch zusätzliche naheliegende Freizeitangebote.
- > **Gemeinden:** Flexible Alternative zu bestehenden, teils unwirtschaftlichen Angeboten. Synergiepotenzial durch die Nutzung derselben Fahrzeuge als öV, Schulbus und Shuttle Bus. Steigerung der Erreichbarkeit durch verschiedene Angebote.

7.1. Mögliche Mobilitätsangebote

Car Sharing

Sharing Autos haben sich vielerorts etabliert. Sie ermöglichen es, mit dem öV anzureisen und dann vor Ort flexibel unterwegs zu sein. Ausserdem sind sie ein entscheidendes Angebot für Bürger*innen, die auf ein zweites Auto oder generell auf ein Auto verzichten möchten.

Cargo Bike Sharing

Für den Transport von kleineren Mengen sind Cargo Bikes eine sinnvolle Alternative zum Auto. Dank ihrer Antriebsunterstützung und den grossen Gepäckkisten, kann z.B. der gesamte Wocheneinkauf bequem transportiert werden. Da Cargo Bikes ziemlich gross sind, ist dies für alltägliche Fahrten ohne Gütertransport wenig geeignet. Daher ist es sinnvoll, sie zu teilen und nur dann zu nutzen, wenn man sie tatsächlich benötigt.

Bike Sharing

Mit dem Angebot von Sharing Bikes bzw. E-Bikes werden zum einen Touristen angesprochen, die so bequem ohne eigenes Bike anreisen können. Tages- und Mehrtagestouristen*innen sowie Besitzer*innen von Ferienwohnungen können gleichermaßen profitieren. Ausserdem sind sie, gleich wie Sharing Autos, eine flexible Ergänzung zum öV für die letzte Meile, so dass sie auch von Geschäftsreisenden gut genutzt werden können

Scooter Sharing

Scooter Sharing Angebote wurden während den letzten Jahren in diversen Städten getestet. Sie eignen sich für die rasche Fortbewegung mit wenig Gepäck bei kurzen Strecken. Hürden für den Einsatz von Scootern sind grosse Steigungen, wegen der begrenzten Antriebsleistung und grossräumige Einsatzgebiete aufgrund der Rücktransportlogistik.

Roller Sharing

Als Alternative oder Ergänzung zum Bike Sharing bietet sich ein Roller Sharing an. Elektroroller der Fahrzeugkategorie M (30km/h) dürfen ab 16 Jahren mit dem Führerausweis Kategorie M gefahren werden. Bei grösseren Modellen sind Führerausweise der Kategorie A oder A1 erforderlich.

Batterie Sharing

In Ergänzung zum Cargo Bike Sharing und Roller Sharing kann ein Batterie Sharing eingeführt werden. Dank dem raschen Wechseln von Akkus anstelle eines länger dauernden Ladevorgangs, kann die Reichweite von Cargobikes und Elektrorollern beliebig vergrössert werden. Die Wechselakkus können ausserdem für weitere Maschinen oder mobile (Not-) Stromversorgungen eingesetzt werden.

Ruftaxi

Ruftaxis werden eingesetzt, um die öV Abdeckung räumlich und zeitlich, über das ordentliche Fahrplanangebot zu erweitern. Finanziert werden sie oft durch die Gemeinden und das Angebot ist meist auf Fahrten zum bzw. ab dem Bahnhof beschränkt. Der zweite Standort (Ziel- oder Abfahrtsort) ist dabei frei wählbar, wobei er einfach innerhalb eines definierten Gebietes liegen muss. Es sind aktuell Pilotbetriebe am Laufen, bei denen die Bedingung bezüglich Anfahrt eines Bahnhofs nichtmehr vorhanden ist und beliebige Fahrten zwischen zwei Standorten innerhalb des Gebietes angeboten werden. Ausserdem wird getestet, ob die Angebote in die bewährten Tarifstrukturen mit Zonenbilletten und Abonnements integriert werden können.

On Demand Bus

Bei On Demand Bussen handelt es sich um ein Service mit Kleinbussen und virtuellen Haltestellen, ohne definierten Fahrplan. Aus den erfassten Buchungen wird in Echtzeit eine Route errechnet, mit der die erfassten Fahrtenfragen optimal gebündelt werden. Der Vorteil liegt darin, dass nur die Strecken gefahren werden, welche erforderlich sind und das Angebot dennoch sehr flexibel ist.

Mitfahrservice

Das Ziel des Mitfahrservice liegt darin, die verkehrenden Fahrzeuge möglichst gut auszulasten. Insbesondere regelmässig stattfindende Bewegungen, wie sie bei Arbeitspendler*innen zu beobachten sind, sollen aufeinander abgestimmt werden und so Fahrgemeinschaften gebildet werden. Die Herausforderung beim Mitfahrservice liegt darin, die Pendler zu motivieren, ihre eigenen Fahrten anzubieten bzw. nach angebotenen Fahrten zu suchen. Ein für das Arbeitspendeln etabliertes System kann ebenfalls für den Freizeitverkehr oder bei Veranstaltungen genutzt werden.

Mitfahrbänkli

Beim Mitfahrbänkli handelt es sich um ein Lowtech Mitfahrssystem. Einfache Bänke mit einem Wetterschutz werden entlang den Verkehrsachsen aufgestellt. Wer mitfahren möchte setzt sich auf die Bank und wartet, bis ihn jemand mitnimmt.

Lieferdienst

Es gibt verschiedenste Arten von Lieferdiensten. Neben Angeboten von einzelnen Unternehmen bestehen Varianten, bei denen sich mehrere Unternehmen zusammenschliessen und Bestellungen gemeinsam erfassen und ausliefern. Ausserdem gibt es Dienste, bei denen der Konsument selbst einkauft, die Ware dann deponiert und liefern lässt. Das gemeinsame Ziel hinter den verschiedenen Varianten liegt darin, die individuellen Fahrten für das Einkaufen zu vermeiden.

Umschlagbox (Packet/Post/allgemein)

Umschlagboxen dienen der Räumlichen und zeitlichen Entkopplung des Empfangs oder Aufgabe von Gütern. Bürger*innen die ausserhalb des Siedlungsgebietes wohnen, aber regelmässig im Dorfzentrum sind, können sich Pakete zur Umschlagbox senden lassen und so den Fahrtweg des Lieferanten verkürzen. Dadurch werden die Zufahrtswege zu den Häusern ausserhalb des Siedlungsgebietes entlastet und der Erholungsraum aufgewertet. Über diese Nutzung hinaus sind diverse Zusatzanwendungen, wie ein direkter Austausch unter Privaten, die Übergabe der Bestellungen von lokalen Produzenten oder die Kombination mit einem Lieferdienst denkbar.

Hubs

Damit die neuen Dienste ihre volle Wirkung entfalten können, müssen sie ineinandergreifen. Dazu gehört neben einer gemeinsamen Entwicklung, auch die räumliche Bündelung. Hubs stehen für diese Bündelung. Sie sind das kleine Pendant zu den städtischen Bahnhöfen. Sie können Haltestellen, Abholpunkt, Sharing Standort und Umschlagbox in einem sein. Ausserdem bieten sie eine Plattform für Information und Interaktion mit den Nutzern.

7.2. Projektstruktur

Projekt-Phasen / Arbeitspakete

Arbeitspaket	Beschreibung
Vorarbeiten	Vorarbeiten aus der Region
Grundlagenpapier	Erarbeitung Grundlagen & Zielbild (Beschreibung Ausgangslage & Ziel) Zielbild definieren für ein Mobilitätsökosystem mit Mobilitätshubs Fixierung der Eigenleistungen (EnA, etal, SOB) Aufbau Finanzierung Trägerschaft Abklärungen der Mitfinanzierung durch Energieversorger, Gemeinden Identifikation von und Gespräche mit Sponsoren & Stiftungen Fertigstellung Grundlagenpapier
Konzept Mobilitätsökosystem	Konzeption (Konzepterarbeitung) Abstimmung mit Stakeholdern Sponsoren & Stiftungen: Vertiefte Abklärungen In Abstimmung mit SUSMOBTOGG Analyse Verkehrsbeziehungen, Bedürfnisse, Randbedingungen, Potentiale, geeignete Standorte Mobilitätshubs und deren Ausstattung Planung für Verbindung des Angebots mit Nachbargemeinden Fertigstellung Konzept
Aufbau Pilotbetrieb	Aufbau Pilotbetrieb (Aufbauarbeit von ersten Angeboten für eine Pilotbetriebsphase) Vereinbarungen zu Mitfinanzierung durch Energieversorger, Gemeinden Sponsoren & Stiftungen: Abschluss Vereinbarungen zur Finanzierung Erarbeitung und Fixierung Business Case Vernetzen von bestehenden (bspw. E-Bike Aktionen des etal) und neuen Angeboten Schrittweiser flexibler Aufbau Begleitenden Massnahmen (mittelbarer und unmittelbarer Bezug zu Mobilität)
Pilotbetrieb	Pilotbetrieb (Test von ersten Angeboten) Start Pilotbetrieb Sammeln von Erfahrungen Evaluation Pilotbetrieb und Funktion Mobilitätshubs (Überprüfung und Wirkungsmessung in Zusammenarbeit mit SUSMOBTOGG) Durchführung Evaluation Evaluation Business Case und ggf. Nachjustierung
Weiterentwicklung	Weiterentwicklung (Anpassung des Angebotes, Definition von Zielbildern) Langfristig tragfähiges Finanzierungsmodell entwickeln Erweiterung von Nesslau ins Toggenburg Pilotbetrieb in Regelbetrieb überführen Weiterentwicklung Mobilitätsökosystem mit Mobilitätshubs Evaluation Business Case inkl. langfristiger Finanzierung
Abschlussbericht	Bericht und Handlungsfelder (Ausweitung oder Adaption auf weitere Gebiete) Daten- und Erfahrungsaustausch mit SUSMOBTOGG Festlegen der Handlungsfelder Vernetzung und Austausch mit anderen Initiativen Erstellung Toolbox

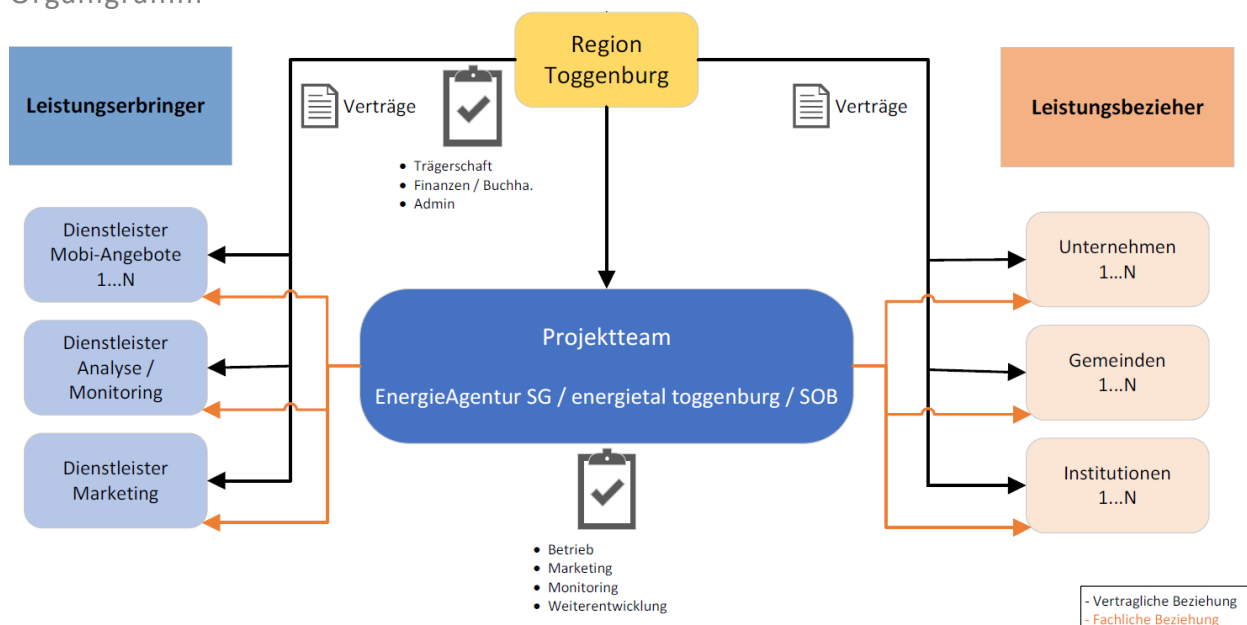
Trägerschaft und Projektteam

Projektträgerschaft des Projekts wird durch die Region Toggenburg übernommen. Ansprechpersonen sind der Präsident Kilian Looser und Geschäftsführer Daniel Blatter. Seitens Region wird auch die eigene Webseite als Plattform angeboten, hierzu ist Susanne Wickli-Läng zuständig.

Das Operatives Projektteam besteht aus dem energietal toggenburg mit Christoph Kauz, der Energieagentur St.Gallen GmbH mit Daniel Wittenwiler und der Schweizerische Südostbahn AG mit Markus Erne und Marius Schmidt.

Das Projektteam arbeitet weiter eng mit dem Projekt Sustainable Multimodal Mobility in Toggenburg kurz SUSMOBTOGG der ZHAW mit Andrea Del Duce zusammen. Die vertiefte wissenschaftliche Analyse des Toggenburgs durch SUSMOBTOGG wird Resultate liefern, die für das Projekt Mobilitätsökosystem Nesslau von grossem Wert sind und so nicht erneut erarbeitet werden müssen. Die Praxiserfahrungen aus der Umsetzung des Mobilitätsökosystems liefern wiederum SUSMOBTOGG wertvolle Informationen.

Organigramm



7.3. Finanzierung

Die Finanzierung von Mobilitätsangeboten ist oft nicht Nutzer bezogen. So werden Kosten des öV oder dem Strassenunterhalt zu grossen Teilen von der Allgemeinheit getragen. Die Nutzer, welche von der guten Erschliessung profitieren, und damit sind nicht die Auto- und Zugfahrer, sondern viel mehr die Nutzniesser wie Arbeitgeber, Gewerbe, Tourismusorganisationen etc. gemeint, tragen wenig von den anfallenden Kosten.

Für die Finanzierung der konventionellen Angebote, namentlich des öV, bestehen heute klare Finanzierungsvorgaben. Für neue Mobilitätsformen wie On Demand Busse, Mitfahrservice oder Sharing Fahrzeuge bestehen noch keine Finanzierungsstrukturen. Im Mobilitätsökosystem wird angestrebt, dass die Kosten nutzenbezogen getragen werden. Wie überall wird ein Teil der Kosten direkt durch Nutzer*innen in Form von Mietkosten oder marktkonformen Preisen getragen. Ein Teil der Kosten wird jedoch von den Nutzniessern, welche direkte Vorteile aus den Angeboten ziehen, in Form von Bestellungen getragen. Weitere Erträge werden durch Grundbeiträge an das Gesamtsystem erfolgen, und zwar durch all diejenigen, welche generell einen Vorteil von einer guten Erschliessung im Gebiet haben. Zusätzlich wird es auch eine Möglichkeit für Sponsoring und zur Vermarktung von Werbeflächen geben.