



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität KOMO
Bureau de coordination pour la mobilité durable COMO
Ufficio di coordinamento per la mobilità sostenibile COMO

Bericht vom 22. Januar 2025

Schlussbericht 2025

Nachhaltiges Mobilitätsökosystem Nesslerau

KOMO-Projekt



Quelle: energietal toggenburg



Datum: 22.01.2025

Ort: Wattwil

Auftraggeberin:

Bundesamt für Energie BFE
CH-3003 Bern
www.bfe.admin.ch

Auftragnehmer/in:

Regionsorganisation Toggenburg
Volkshausstrasse 21b, CH-9630 Wattwil
www.toggenburg.ch

Autor/in:

Christoph Kauz, Förderverein energietal toggenburg, christoph.kauz@energietal-toggenburg.ch
Daniel Blatter, Regionsorganisation Toggenburg, daniel.blatter@toggenburg.ch
Markus Erne, Schweizerische Südostbahn AG, markus.erne@sob.ch
Daniel Wittenwiler, Energieagentur St. Gallen, d.wittenwiler@energieagentur-sg.ch

BFE-Ansprechperson Subventionsvertrag: Martina Zoller, martina.zoller@bfe.admin.ch

BFE-Stellvertretung der Ansprechperson: Pamela Köllner, pamela.koellner@bfe.admin.ch

BFE-Vertragsnummer: SH/8100405-02-01-41

Für den Inhalt und die Schlussfolgerungen sind ausschliesslich die Autoren dieses Berichts verantwortlich.

Bundesamt für Energie BFE

Pulverstrasse 13, CH-3063 Ittigen; Postadresse: Bundesamt für Energie BFE, CH-3003 Bern
Tel. +41 58 462 56 11 · Fax +41 58 463 25 00 · contact@bfe.admin.ch · www.bfe.admin.ch

Zusammenfassung

Um die klima- und verkehrspolitischen Herausforderungen zu meistern, 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 ergänzende Services und Massnahmen schaffen ein attraktives, ganzheitliches System. Die Gemeinde Nesslau erhielt im Rahmen eines KOMO-Projekts die Möglichkeit, neuartige und multimodale Mobilitätsideen zu testen und Erfahrungen zu sammeln.

Eine Auswertung von Mobilfunkdaten zeigte, dass ein grosser Teil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) innerhalb des Dorfzentrums entsteht. Auch zeigten Erhebungen, die im Rahmen des Parallelprojekts SUSMOBTOGG gemacht wurden, dass die Mobilität im Toggenburg von hoher Autonutzung charakterisiert ist, was allgemein auf die Herausforderungen der ländlichen Räume aber auch auf ein routiniertes Mobilitätsverhalten zurückzuführen ist. Um den Status Quo verändern zu können, braucht es ein flexibles und gut ausgebautes Mobilitätsangebot mit starkem ÖV als praktische Alternative zum Auto. Auch der Aktivverkehr und insbesondere das Velo und E-Velo sollten eine relevantere Rolle spielen.

Welche Angebote umgesetzt werden sollen, konnte die Bevölkerung im Rahmen von verschiedenen Workshops und Standaktionen selbst definieren. Auf der einen Seite wurde so geklärt, ob der Bedarf und die Bereitschaft für Veränderung in der Bevölkerung vorhanden sind. Auf der anderen Seite konnte so sichergestellt werden, dass sich die Bevölkerung eher mit den neuen Angeboten identifiziert.

Die starke Affinität zum Auto hat dazu bewogen, erste priorisierte Angebote an das Auto zu knüpfen. Trotzdem war sich das Projektteam bewusst, dass eine «Totalrevision» der Angebotsplanung nicht angebracht ist und die Projekte auf dem bestehenden ÖV-Angebot aufgebaut werden sollen. Die Eröffnung von mehreren Strecken mit Mitfahrbänkli rief ein grosses Echo bei Medien aus der ganzen Schweiz hervor. Die effektive Nutzung lässt sich zwar nicht mit Zahlen belegen, eine Umfrage zeigt aber ein positives Bild. Auch mit der Einführung eines Mitfahrservices und der Eröffnung eines weiteren Standortes für Carsharing konnten wertvolle Erfahrungen gesammelt werden.

Der Aufbau des Pilotbetriebs eines Fahrdienstes auf Verlangen entwickelte sich zum Herzstück des Projektes, was den zeitlichen Aufwand und die finanziellen Ressourcen betrifft. Auch hierbei spielte die Bevölkerung eine wichtige Rolle, nicht nur bezüglich Nutzung des Angebots, sondern auch bezüglich Organisation durch einen Verein sowie die Sicherstellung des Betriebs mit Fahrer*innen. Der Pilotbetrieb ist noch bis Ende 2025 finanziell gesichert. Aktuell wird daran gearbeitet, dass die Überführung in den Regelbetrieb gelingt. Ideen wie der Aufbau von Lieferboxen waren zweitrangig priorisiert und konnten im Rahmen dieses KOMO-Projekts nur am Rande verfolgt werden.

Mit dem Abschluss des Projekts «Nachhaltiges Mobilitätsökosystem Nesslau» ist ein erster Schritt in eine nachhaltige, lokale Mobilitätsnutzung gemacht. Es gilt nun, vor allem auf kommunikativer Ebene dranzubleiben. Letztlich muss es gelingen, bei der Bevölkerung das Bewusstsein für die Notwendigkeit von nachhaltiger Mobilität weiter zu wecken und eine Verhaltensänderung herbeizuführen.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	6
1.1	Ausgangslage	6
1.2	Ziel des Projekts	6
1.3	Wirkungsziele & Pflichten	7
1.4	Wirkungsmessung	8
2	Projektübersicht	9
3	Grundlagenerarbeitung	11
3.1	Aufbau der Projektstruktur	11
3.1.1	Grundlagenpapier und Zielbild	11
3.1.2	Bekanntmachung des Projekts	12
3.2	Wissensaufbau und Partizipation	13
3.2.1	Mobilfunkmobilitätsdaten-Analyse	13
3.2.2	Forschungsergebnisse Arbeitspakete 1 & 2 im Projekt SUSMOBTOGG	16
3.2.3	Partizipation Standaktion 1. & 3. September 2022	19
3.2.4	Partizipation Roadshow Samstag 3. Juni 2023	21
3.3	Fazit Grundlagenerarbeitung	24
4	Pilotbetriebe	25
4.1	Mitfahrbänkli	25
4.2	Mitfahrerservice Toggenburg	28
4.3	On Demand- Service	31
4.4	Lastenvelo /Cargo-Bike	37
4.5	Carsharing	38
4.6	Lieferdienst	39
4.7	Umschlagbox	39
4.8	Mobilitätshubs	40
4.9	Toolbox	41
5	Herausforderungen	42
6	Wirkungsmessung	42
7	Kostenzusammenstellung	45
8	Wissensvermittlung & Synergien	49
8.1	Wissensvermittlung	49
8.2	Synergien:	52
9	Fazit	54
	Anhang: Auszug Medienberichte	55

Abkürzungsverzeichnis

BFE	Bundesamt für Energie
KOMO	Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität
LV	Langsamverkehr
MaaS	Mobility as a service
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
SUSMOBTOGG	Sustainable Multimodal Mobility in Toggenburg
SOB	Schweizerische Südostbahn AG
ZHAW	Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften

1 Einleitung

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. Nesslau und letztlich das Toggenburg bieten eine spannende Grundlage, um neuartige und multimodale Mobilitätsideen zu testen und Erfahrungen zu sammeln.

1.1 Ausgangslage

Im Kanton St.Gallen verursachen der Personen- und Güterverkehr einen relevanten Teil der CO₂-Emissionen. Insbesondere der motorisierte Individualverkehr (MIV) trägt dabei wesentlich zur CO₂-Belastung bei. Während in weiteren Sektoren wie dem Gebäudebereich und in der Wirtschaft in den letzten Jahren grosse Fortschritte erzielt wurden, steigen die CO₂-Emissionen im Bereich der Mobilität unverändert an. Eine signifikante Trendwende ist derzeit nicht erkennbar – weder beim CO₂-Ausstoss noch bei der Verkehrsleistung des MIV.

Nebst der Emissionsthematik stösst das Verkehrssystem auch an Kapazitätsgrenzen und fordert unterschiedliche Anspruchsgruppen und die Politik. Auf der einen Seite sollen die steigenden Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung befriedigt, auf der anderen Seite die angestrebten kantonalen und nationalen Ziele zur Senkung der CO₂-Emissionen im Personenverkehr erreicht werden. Um sowohl der Energiewende als auch der Bedürfnisbefriedigung gerecht werden zu können, sind Veränderungen und innovative Lösungen im Bereich der Mobilität notwendig.

Im Rahmen einer regionalen Fokusgruppe wurden verschiedene Ideen wie beispielsweise Mitfahrbänkli, Mitfahrservice, Anreise als Erlebnis, On-Demand Service und Sharing-Ideen gemeinsam eruiert und für eine mögliche Umsetzung vorbereitet. Die Fokusgruppe bildete somit das Fundament der KOMO-Projekteingabe «Nachhaltiges Mobilitätsökosystem Nesslau».

Am 29. April 2021 reichte energietal toggenburg dem Bundesamt für Energie (BFE) das Gesuch um finanzielle Förderung des Projekts «KOMO-Projekt: Nachhaltiges Mobilitätsökosystem Nesslau» ein.

1.2 Ziel des Projekts

Durch die Erstellung des Konzeptes mit Testbetrieben werden die Voraussetzungen geschaffen, in Nesslau vernetzte Angebote mit Mobilitätshubs aufzubauen und langfristig zu betreiben. Das Konzept ist bestmöglich auf die Bedürfnisse der Bevölkerung, der Gäste und der weiteren Stakeholder abgestimmt.

Nesslau wird zur Mobilitätsgemeinde mit Vorbildcharakter. Eine vom MIV unabhängige Erreichbarkeit und Erschliessung wird deutlich verbessert, was zur Reduktion des Strassenverkehrs und dessen negativen Auswirkungen führt. Die Einwohner*innen betrachten die neuen Angebote als Gewinn für ihr tägliches Leben und für die Entwicklung ihrer Region. Weitere Stakeholder profitieren von verbesserter Standortattraktivität, welche weitere Angebote und Institutionen anzieht und die Etablierung eines Mobilitätsökosystems vorantreibt.

Der Bahnhof und sein Umfeld sowie andere Standorte entwickeln sich zu Mobilitätshubs, bieten eine hohe Aufenthaltsqualität und attraktive Dienstleistungen. Der soziale Zusammenhalt steigt.

Die verbesserte Effizienz führt zu langfristig reduzierten Kosten im öffentlichen und privaten Sektor, zur Verkehrsreduktion bei Erfüllung der Mobilitätsbedürfnisse, einer Verbesserung der Lebensqualität und des Landschaftsschutzes.

1.3 Wirkungsziele & Pflichten

Die Wirkung des Projekts wird durch die Nutzung der eingeführten Dienste und den damit substituierten individuellen Fahrten mit einem eigenen Auto ermittelt. Zum Startzeitpunkt sind ausser klassischen ÖV-Angeboten noch sehr wenige Mobilitätsdienste vorhanden. Ein Nachweis über die Anzahl registrierter Personenwagen wurde in Anbetracht der relativ kurzen Projektdauer nicht in Betracht gezogen. Auch eine Erfolgskontrolle basierend auf Verkehrszählungen wurde als wenig zielführend erachtet, da das Verkehrsaufkommen auch durch diverse weitere Faktoren wie Siedlungsentwicklung, Attraktivitätssteigerung des Tourismusgebiets sowie Wetter oder pandemiebedingten Schwankungen beeinflusst wird.

Daher wurden folgende Stossrichtungen definiert:

- > Bewusstseinsbildung bei allen Gruppen bzgl. der Herausforderungen des Verkehrssektors, insbesondere im ländlichen Raum, und des damit resultierendem Handlungsdrucks
- > Mitwirkende Stakeholder (Auslöser der Mobilitätsbedürfnisse) sind identifiziert und leisten ihren Beitrag zum Aufbau und zur Umsetzung, weil für sie Mehrwert generiert wird (positive Wechselwirkung mit Nutzer*innen)
- > Der Austausch mit anderen, ähnlich gelagerten Projekten wird etabliert
- > Eine erfolgreiche Transformation des ländlichen Verkehrs wird Mobilitätsbedürfnisse deutlich nachhaltiger und ressourcenschonender erfüllen. Durch vernetzende und multiplizierende Effekte wird sich schrittweise eine positive klima- und verkehrspolitische Wirkung einstellen
- > Nesslau und das Toggenburg als Modellregion liefern wichtige Erkenntnisse. Diese werden in einer Toolbox zur Verbreitung gleicher Ansätze in anderen Regionen gesammelt.

Basierend auf diesen Stossrichtungen wurden folgende Wirkungsziele und Pflichten vereinbart:

- > E-Fahrrad: Ein E-Fahrradverleih an einem Mobi-Hub (z.B. Bahnhof Nesslau) ist für Ausleihung bereit
- > Rufbus: Mindestens ein Rufbus ist im Raum Nesslau ab 2023 aktiv im Betrieb
- > Carsharing an Mobi-Hubs: Am zentralen Mobi-Hub (z.B. Bahnhof Nesslau) entsteht ein E-Carsharing Standort. Mindestens ein E-Car steht ab 2023 am zentralen Mobi-Hub zur Ausleihung bereit
- > Heimlieferdienst: In und um Nesslau wird ein Heimlieferdienst angeboten (z.B. Velo-Lieferdienst)
- > Quartier-Autos an weiteren Mobi-Hubs: An dezentralen Mobi-Hubs (z.B. Aussenquartiere Nesslau) entstehen weitere E-Carsharing Standorte
- > Mitfahrzentrale: Mitfahrzentrale als Informationsstelle für Fragen zur Mobilität und Umsteigepunkt auf alternative Mobilitätsangebote entsteht
- > Weitere attraktive Mobilitätsdienstleistungen werden, wenn möglich, umgesetzt (z.B. Mitfahrservice, Mitfahrbänkli)

1.4 Wirkungsmessung

Damit die Wirkungsziele und Pflichten rapportiert und die Messung der Wirkung aufgezeigt werden können, wurde folgendes «Messsystem» erarbeitet:

	Wirkungsmessung der Pilot-Angebote Mobilitätsökosystem Nesslerau
Strategisches Ziel	Das Mobilitätsökosystem funktioniert als regionale Plattform, um nachhaltige Mobilitätslösungen auszutesten, laufend zu eruieren, anzupassen und dabei den MIV zu reduzieren.
Handlungsfelder	Wirkungsziele & Pflichten
1. E-Fahrrad	1.1 Ein E-Fahrrad-Verleih wird aufgebaut und pilotiert
2. Rufbus	2.1 Rufbussystem wird aufgebaut und ist in Nesslerau und Umgebung im Einsatz.
3. Carsharing an Mobilitätshubs	3.1 Am zentralen Mobilitätshub (z.B. Bahnhof Nesslerau) entsteht ein E-Carsharing Standort.
4. Heimlieferdienst	4.1 In und um Nesslerau wird ein Heimlieferdienst angeboten (z.B. Velo-Lieferdienst)
5. Quartier-Autos an weiteren Mobilitätshubs	5.1 An dezentralen Mobilitätshubs (z.B. Aussenquartiere Nesslerau) entstehen weitere E-Carsharing Standorte.
6. Mitfahrzentrale	6.1 Mitfahrzentrale als Informationsstelle für Fragen zur Mobilität und Umsteigepunkt auf alternative Mobilitätsangebote entsteht.

2 Projektübersicht

Die folgende Tabelle gibt anhand des Zeitplans und der Arbeitspakete einen Überblick über die Tätigkeiten während der Projektdauer:

Nr.	Arbeitspaket	Beschreibung der durchgeführten Arbeiten
0	Vorarbeiten	> Die Projektorganisation sowie die Projektträgerschaft wurden definiert > Kommunikationskanäle wurden eruiert und definiert sowie bespielt > Bevölkerung und Partnerbetriebe wurden über Projekt und Pilotbetriebe informiert und zum Mitmachen motiviert > Zusammenarbeit und Austausch mit dem Parallelprojekt SUSMOBTOGG wurde standardisiert
1	Grundlagenpapier	> Grundlagenpapier inkl. Zielbild wurde erarbeitet, mit dem Wissen aus SUSMOBTOGG abgeglichen und ergänzt, danach veröffentlicht > Finanzielle Zusagen der Gemeinde Nesslau, den Eigenleistungen der Trägerschaft sowie des Projektteams und teils vom Kanton wurden eingeholt > Die Durchführung des On Demand-Services wurde für die Pilotphase finanziert, eventuelle Überführung in den Regelbetrieb jedoch noch nicht > Spezifische Stiftungen sowie Sponsoren wurden und werden laufend, passend zu den Pilotprojekten, für die Mitfinanzierung angefragt
2	Konzept Mobilitäts-ökosystem	> Standaktion in Nesslau (Partizipation) in Zusammenarbeit mit dem Projekt SUSMOBTOGG wurde durchgeführt, um weitere Umsetzungen und Bedürfnisse abzuklären > Verkehrsbeziehungsanalyse durch die Firma Cividi, in Abstimmung mit SUSMOBTOGG, wurde im Raum Nesslau durchgeführt > Die Resultate aus einer breiten Umfrage und Befragungen vor Ort aus dem Projekt SUSMOBTOGG wurden analysiert und dienten als Basis für die Umsetzung der Pilotbetriebe > Wissensaustausch mit Gemeinden, regionalen Projekten und Personen, die im Bereich der Mobilität Bedürfnisse haben, wurde laufend gepflegt. Somit konnte bereits während des Projektes das erarbeitete Wissen und die Erfahrungen mit Nachbargemeinden und Projekten ausgetauscht werden > Erstellung des Konzepts Mobilitätsökosystem Nesslau, Durchführung einer weiteren Fokusgruppensitzung «Nachhaltige Mobilität Toggenburg», Wissenstransfer in der Region, Entwicklung von Ideen und Spiegelung des Konzepts. > Es zeigte sich ein grosses Interesse von anderen Regionen/Gemeinden, welches zu Wissens-Austauschen und verschiedenen Referaten führte und nach wie vor führt > Roadshow in Nesslau (Partizipation) an möglichen Standorten für Mobilitätshubs wurde durchgeführt und es konnte Wissen über weitere Umsetzungen, Massnahmen und Pilotideen gewonnen werden

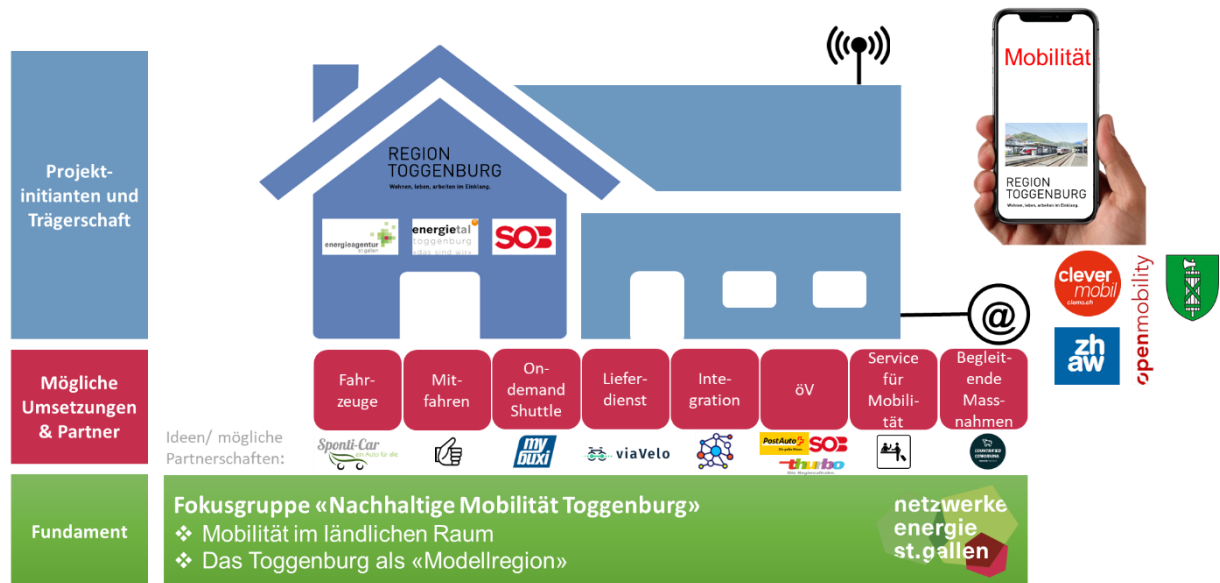
3	Aufbau Pilotbetrieb	> Bereits im Frühjahr 2022 konnte eine Teststrecke mit 5 Mitfahrbänkli realisiert werden. Damit konnte in Nesslau Wissen und Interesse aufgebaut werden, um noch im selben Jahr drei weitere Routen im Obertoggenburg umzusetzen. Nun sind in den Gemeinden Nesslau, Ebnat-Kappel und Wildhaus-Alt St.Johann vier Strecken mit insgesamt 13 Mitfahrbänkli in Betrieb > Mitfahrservice: Ist seit Oktober 2022 in Betrieb und wird vor allem bei verschiedensten Veranstaltungen als nachhaltige Mobilitätslösung angeboten > Der «On Demand-Service» ist seit dem 12. Dezember 2023 in Betrieb und konnte laufend ausgebaut werden > Für den Zeitraum August bis Dezember 2024 bestand in Nesslau die Möglichkeit, kostenlos ein Lastenvelo während einer Woche zu testen > In Abstimmung mit dem Projekt SUSMOBTOGG und dem erworbenen Wissen aus beiden Projekten, sollen die beiden Ideen – direkte ÖV-Verbindung ins Toggenburg und die räumliche Ausweitung eines Mitfahrser-vices in die anderen Regionen des Kantons St.Gallen – weiter vertieft werden
4	Pilotbetrieb	> Vier Mitfahrbänkli-Routen im Obertoggenburg sind in Betrieb, Adaption / Tests in weiteren Gemeinden wurden umgesetzt (Kirchberg / Lichtensteig) > Ein gemeinsamer Mitfahrservice (Plattform) wird angeboten und kommuniziert > On Demand-Service in den Gemeinden Nesslau und Wildhaus-Alt St. Johann ist seit dem 12. Dezember 2023 in Betrieb > Ein neues Carsharing-Angebot in Nesslau wurde geschaffen und durch die Raiffeisenbank und Mobility angeboten > In Nesslau bestand die Möglichkeit, kostenlos ein Lastenvelo während einer Woche zu testen. Dies im Zeitraum von August bis Dezember 2024
5	Weiterentwicklung	> Die Roadshow an den möglichen Mobilitätshubs zeigte Bedürfnisse und Potenzial bei weiteren Carsharing-Standorten, bei Cargo-Bikes und vor allem in der Kommunikation der bestehenden Angebote und der Sensibilisierung zur nachhaltigen Mobilität > Mobilitätshubs werden in einem Flyer räumlich dargestellt, zudem werden im Flyer verschiedene nachhaltige Mobilitätslösungen angepriesen > Ideen aus dem Grundlagenpapier konnten in weitere Gemeinden des Toggenburg überführt werden. Mitfahrbänkli in Kirchberg und Lichtensteig, E-Scooter und E-Bike Verleih in Lichtensteig und ergänzende Haltepunkte des «On Demand-Service» ausserhalb der Gemeinden Nesslau und Wildhaus-Alt St. Johann werden angeboten > Der weiterführenden Finanzierung des «On Demand Service» wird viel Gewicht gegeben und sie wird durch das Projektteam und die beteiligten Gemeinden tatkräftig vorangetrieben
6	Abschlussbericht	> Mittels der Toolbox wird das erarbeitete Wissen für weitere Regionen und Gemeinden zur Verfügung gestellt. Die Toolbox ist erarbeitet und online verfügbar. > Mit verschiedenen Regionen ist ein Austausch vorhanden und das Wissen konnte geteilt werden > Der Abschlussbericht liegt vor, die Weiterführung der Grundidee des Projekts sowie der Pilotbetriebe werden übernommen oder in mögliche weiterführende Projekte eingebettet

3 Grundlagenerarbeitung

Dieses Kapitel erläutert die Organisation des Projekts Nachhaltiges Mobilitätsökosystem Nesslau und zeigt mittels Zielbilder auf, welche möglichen Mobilitätsangebote angedacht wurden. Weiter wird die Erarbeitung der Datengrundlage zu den möglichen Angeboten dargelegt, anhand welcher eine Priorisierung der Vorhaben erfolgte.

3.1 Aufbau der Projektstruktur

Die Projektgruppe besteht aus der Energieagentur SG, dem energietal toggenburg und der Schweizerischen Südostbahn (SOB). Das Projekt steht unter der Trägerschaft der Region Toggenburg. Die Region Toggenburg stellt einen weiteren wichtigen Partner dar, insbesondere weil die Regionsorganisation ein grosses wirtschaftliches und politisches Netzwerk aufweist. Das erarbeitete Wissen soll frei übertragbar sein, weshalb die Region Toggenburg als Träger den idealen Partner darstellt. Diese Zusammenarbeit der Trägerschaft sowie des Projektteams hat sich als sehr spannend erwiesen und hilft, die angeregten Ideen auch zukünftig weiter zu verfolgen.

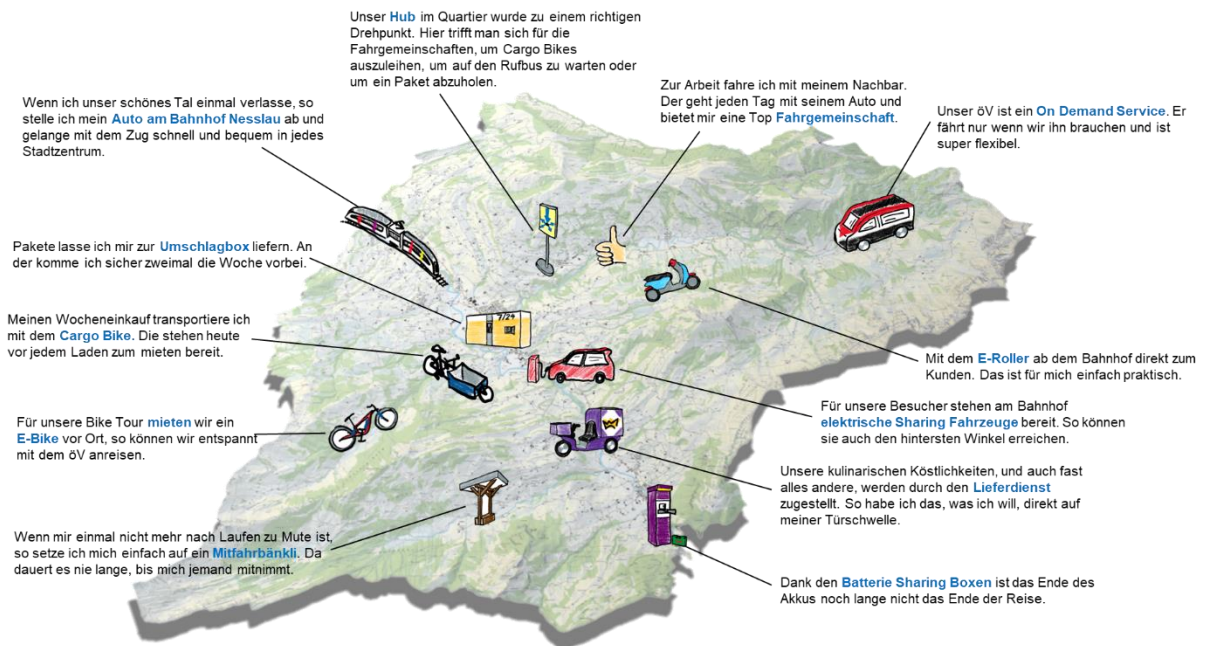


3.1.1 Grundlagenpapier und Zielbild

Das in der ersten Arbeitsphase erstellte Grundlagenpapier dient als Anleitung und Grundstein für den Projektverlauf und beschreibt die möglichen Mobilitätsangebote.

Das Mobilitätsverhalten in einer Region wird durch die lokale Kultur geprägt, sowie die vorhandenen und genutzten Mobilitätsangebote die lokale Kultur prägen. 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, ihre Routinen überdenkt oder anpasst, so dass daraus neue soziale Normen entstehen.

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:



3.1.2 Bekanntmachung des Projekts

Neben den Angeboten sind auch die begleitenden Massnahmen von grosser Bedeutung. Zur Ansiedlung neuer Dienste müssen auf der einen Seite der Bedarf und die Bereitschaft für Veränderungen in der Bevölkerung, vorhanden sein. Auf der anderen Seite 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 anbieterbezogen 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 anbieterübergreifende 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 angestrebt, unabhängige und zukünftig integrierbare Lösungen von Dritten anzuwenden.

Um eine effiziente und zielgerichtete Kommunikationskampagne zu den Angeboten zu führen, wurden folgende Zielgruppen definiert und deren Hauptnutzen beschrieben:

- > 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 Nutzung 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

- > Tourist*innen: 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 nahegelegene 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.

Mittels Medienberichterstattung auf verschiedenen Kanälen wurde breit über den Start des Projekts informiert. Auch die rasche Umsetzung erster Pilotbetriebe war ein Erfolg und half, die Bevölkerung für das Thema nachhaltige Mobilität zu sensibilisieren. Gerade der erfolgreiche Start der Mitfahrbänkli sowie die geplante Einführung eines Mitfahrservice auf den Herbst 2022 und die spürbare Bereitschaft zur Unterstützung des Projektes seitens Kantons, Gemeinden und Arbeitgebern stimmten die Projektträgerschaft und das Projektteam positiv für die Weiterführung und Neulancierung weiterer Pilotbetriebe.

3.2 Wissensaufbau und Partizipation

Die nachfolgenden Subkapitel beleuchten die Resultate und Fazits der erarbeiteten Datengrundlagen zur Mobilitätssituation in Nesslau und im (Ober-)Toggenburg. Die Zusammenarbeit mit dem Projekt SUSMOBTOGG spielte diesbezüglich erstmals eine wichtige Rolle. Auf Basis des erarbeiteten Wissens aus beiden Projekten konnten zielführende Schlüsse gezogen werden. Daraus entwickelten sich Pilotideen, die an die Bedürfnisse angepasst werden konnten.

3.2.1 Mobilfunkmobilitätsdaten-Analyse

Initiiert durch das KOMO-Projektteam erstellte die Firma cividi GmbH auf Auftragsbasis eine Mobilfunkmobilitätsdaten-Analyse, wobei für den Zeitraum 27.09.-02.10.2021 die Personenfahrten von/nach/durch das Siedlungsgebiet Nesslau und die Personenfahrten via das Bahnhofsgebiet Nesslau untersucht wurden. Ziel dabei war, wichtiges und möglichst extrapolierbares Wissen zum lokalen Verkehrsaufkommen und zur Verkehrsmittelwahl zu gewinnen. Die relevanten Erkenntnisse der Analyse und ihre Implikationen für das vorliegende Projekt sind nachfolgend zusammengefasst:

Quell-/Zielverkehr Siedlungsgebiet Nesslau:

- > Sowohl regelmässige als auch unregelmässige Fahrten von/nach Nesslau haben mehrheitlich lokalen Charakter, d.h. sie führen meist nur in unmittelbare Nachbargemeinden.

Implikation für Projekt: Neue Mobilitätslösungen müssen den lokal orientierten Freizeit-, Einkaufs- und Arbeitsaktivitäten der Obertoggenburger Bevölkerung Rechnung tragen. Eine optimale Zusammenarbeit unter den an Nesslau angrenzenden Nachbargemeinden und integrale Berücksichtigung deren Bedürfnisse stellt sich als wichtig dar.

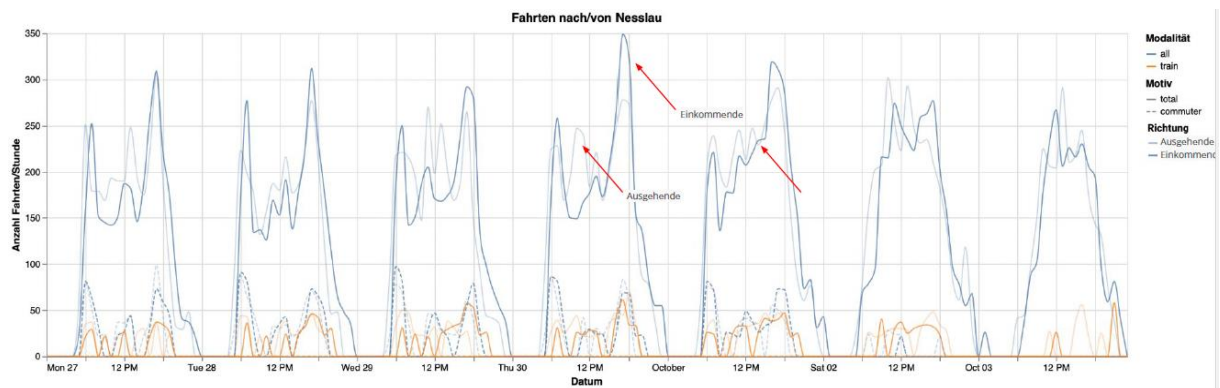
- > Es ist ein hoher Anteil unregelmässiger Fahrten von/nach Nesslau feststellbar, sowohl im Strassen- als auch Zugverkehr. Der Anteil unregelmässiger Fahrten/Stunde liegt unter der Woche im Schnitt bei ca. 75%, am Wochenende bei 95-100% der gesamten Fahrten.

Implikation für Projekt: Ein Pendlerverkehr ist in Nesslau zwar vorhanden (inkl. Spitzenstunden unter der Woche), weist aber einen stark unregelmässigen Charakter auf. Dies kann weitgehend mit der zunehmenden Dominanz von Teilzeit- und Home-Office-Arbeit und den damit verbundenen Unregelmässigkeiten von Arbeitswegen begründet werden. Gleichzeitig kann der gewichtige Anteil der unregelmässigen Fahrten aber auch Indikator für ausgeprägte Freizeit- und Einkaufsmobilität sein. Für das Projekt impliziert dieser Umstand die Notwendigkeit, den Fokus bei neuen Mobilitätsangeboten nicht nur auf die klassischen Pendlerbedürfnisse, sondern auch auf den Freizeit- und touristischen Verkehr zu legen – und dies nicht nur während den Hauptverkehrszeiten.

- > Der Anteil regelmässiger und unregelmässiger Zugfahrten von/nach Nesslau ist gemessen an den Gesamtfahrten tief. Ganzwöchig beträgt der Anteil der Zugfahrten/Stunde im Schnitt 15-20% der Gesamtfahrten.

Implikation für Projekt: Der Anteil des Schienenverkehrs an der lokalen Gesamtverkehrsleistung ist somit ausgesprochen tief. Sowohl die Nesslauer Bevölkerung als auch besuchende (resp. arbeitende) Gäste bevorzugen klar den Strassenverkehr. Für das Projekt bedeutet das, dass nebst der Schaffung von neuen (strassengebundenen) Mobilitätsangeboten auch eine grundsätzliche Attraktivitätssteigerung der Schienenanbindung erreicht – oder zumindest angestossen – werden muss.

Folgendes Bild zeigt sich bei Fahrten von und nach Nesslau:



Transitverkehr durch Siedlungsgebiet & Bahnhofsareal Nesslau:

- > Es ist ein ausgesprochen hoher Transitverkehrsanteil durch das Siedlungsgebiet Nesslau feststellbar. Der Transitverkehr ist je nach Wochentag zwischen 250-1000% ausgeprägter als der Quell-/Zielverkehr, mit deutlicher Dominanz am Wochenende (Zunahme Anzahl Fahrten/Stunde um ca. 100%). Gleichzeitig ist ein hoher Anteil unregelmässiger Transitfahrten feststellbar, sowohl im Strassen- als auch Zugverkehr.

Implikation für Projekt: Der hohe Transitverkehr durch das Siedlungsgebiet Nesslau dürfte zum einen damit zusammenhängen, dass das Toggenburg die Achse zwischen Wil SG und dem Rheintal bildet. Zum anderen deutet die hohe Transitausprägung auf stark ausgeprägte Freizeit- und Einkaufsaktivitäten hin, was mit der starken Zunahme des Transitaufkommens am Wochenende und dem hohen Anteil an unregelmässigen Transitfahrten untermauert wird. All dies impliziert für das Projekt erneut, dass der Fokus von neuen Mobilitätsangeboten unbedingt auch auf den Freizeit- und touristischen Verkehr gelegt werden muss, und nicht nur auf den klassischen Pendlerverkehr.

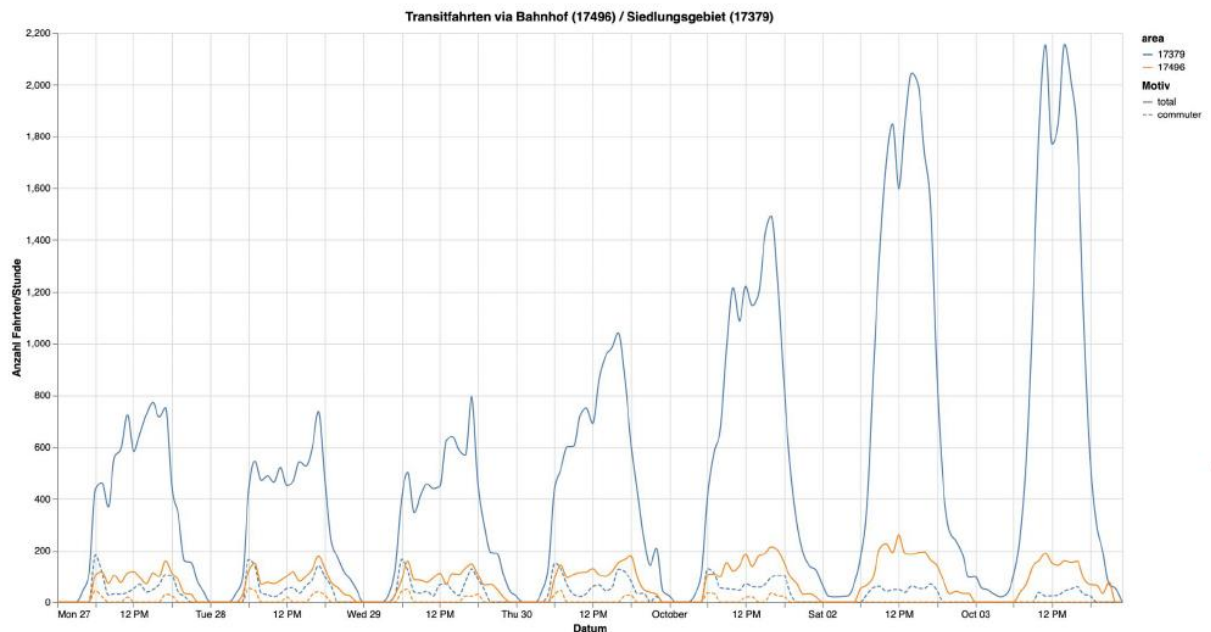
- > Der Transitverkehr durch das Siedlungsgebiet Nesslerau ist je nach Wochentag zwischen 300%-1000% ausgeprägter als der Transitverkehr via Bahnhofsareal (d.h. ÖV-Fahrten). Das heisst wiederum, dass der MIV-Anteil am Transitverkehr ausgesprochen hoch ist.

Implikation für Projekt: Dieses Analyseergebnis belegt eindeutig die Übermacht des lokalen MIV und offenbart die für das vorliegende Projekt zentrale Herausforderung. Es muss erreicht werden, dass attraktive und funktionierende Alternativen zum eigenen Auto(-besitz) geschaffen werden können. Bei der Einführung neuer Mobilitätsangebote müssen also gleichwohl nicht nur optimale Angebotsverfügbarkeiten, sondern auch emotionale Attraktivität gewährleistet werden. Nur so können die gebotenen Alternativen zum eigenen Auto positiv aufgenommen und eine entsprechende Nachfrage erzeugt werden.

- > Auch der Transitverkehr via Bahnhofsareal Nesslerau nimmt zum Wochenende zu, mit 50% jedoch weniger ausgeprägt als die Zunahme beim Transitverkehr durch das gesamte Siedlungsgebiet.

Implikation für Projekt: Dieses Ergebnis bestätigt, dass öffentliche Verkehrsangebote zwar noch viel Luft nach oben haben, aber auch bereits jetzt eine gewisse Nachfrage vorhanden ist. Das bestehende ÖV-Angebot reicht also auch in der jetzigen Form aus, um zumindest eine gewisse Nachfrage zu erzeugen. Dieser Umstand legt für das vorliegende Projekt nahe, dass auf dem bestehenden ÖV-Angebot aufgebaut werden kann und eine «Totalrevision» der Angebotsplanung nicht angebracht ist.

Wird der Transitverkehr durch das Siedlungsgebiet vs. Bahnhofsareal Nesslerau betrachtet, ergibt sich folgendes Bild:



Zusammengefasst zeigt die Analyse der Mobilfunkmobilitätsdaten auf:

- > Resultate bestätigten die Dominanz des MIV.
- > Resultate zeigen einen ausgeprägt unregelmässigen Verkehr.
- > Fahrten von/nach Nesslau haben lokalen Charakter, d.h. sie führen meist in Nachbargemeinden.
- > Resultate zeigen eine Dominanz des Transitverkehrs (gegenüber dem Quell-/Zielverkehr)

3.2.2 Forschungsergebnisse Arbeitspakete 1 & 2 im Projekt SUSMOBTOGG

Das Projekt SUSMOBTOGG zielte mit dem Fokus auf die ländliche Region Toggenburg darauf ab, mittels Bottom up-Ansatz neue, für den ländlichen Raum geeignete, multimodale Mobilitätslösungen zu identifizieren. Diese sollen die lokalen Mobilitäts Herausforderungen in Bezug auf Erreichbarkeit, die Bedürfnisse der lokalen Stakeholder und geeignete Geschäftsmodelle berücksichtigen. SUSMOBTOGG vermochte in den ersten beiden Arbeitspaketen (Analysen zum Status Quo und Umfragen zur Nutzerperspektive) bereits wertvolle Erkenntnisse zu Tage fördern, welche für unser Projekt eine solide theoretische Basis bildeten. Die wichtigsten Elemente sind nachfolgend aufgeführt:

Resultate aus Status Quo-Analyse, Fokusgruppenworkshop und Fachexperten-Interviews

- > Die Status Quo-Analyse und durchgeführte Fachexperten-Interviews zur Mobilität im Toggenburg offenbarten eine lokal ausgeprägte Autolastigkeit.
- > Gleichzeitig wird die besagte Autolastigkeit von lokalen Mobilitätsnutzenden nicht als Problem oder Herausforderung betrachtet. Dies dürfte mitunter damit zusammenhängen, dass Umfahrungsprojekte der letzten Jahre Stau- und Lärmprobleme beseitigen und die Erreichbarkeit verbessern konnten.
- > Weiter verschärft dürfte die Autolastigkeit dadurch werden, dass mehr als 50% der Toggenburger Einwohner*innen und lokal Beschäftigten nur Zugang zu ÖV-Haltestellen mit Güteklasse D (geringe Erschliessung) haben.
- > Spärliche ÖV-Verbindungen (in der Regel mit Umsteigen) führen dazu, dass die meisten Tourist*innen im Obertoggenburg mit dem privaten Auto anreisen. Dieser Umstand führt insbesondere an Wochenenden zu Staus und Parkplatzproblemen in der Gemeinde Wildhaus – Alt St. Johann.
- > Im Rahmen eines durchgeführten Fokusgruppenworkshop, an welchem vor allem lokale Stakeholder teilgenommen haben, wurden bezüglich der regionalen Bedürfnisse die nachhaltige Transformation der Mobilität, eine bessere Veloinfrastruktur, flexiblere ÖV- und Sharing-Angebote und eine Vereinfachung der allgemeinen Mobilitätsangebotsstruktur identifiziert.
- > Als grösste Hürden zur Erreichung der vorgenannten Stossrichtungen wurden am Fokusgruppenworkshop das Fehlen eines ausreichenden Finanzierungsmechanismus und die rigiden Regulierungsstrukturen hervorgehoben.
- > Interviews mit Mobilitäts-Fachexperten brachten zu Tage, dass Velos und E-Velos für die Mobilität der Region Toggenburg noch grosses Potenzial haben dürften.
- > Weiter brachten die Fachexperten-Interviews zum Vorschein, dass touristische Ziele wie die Talstationen der Bergbahnen aufgrund der benötigten Umstiege im ÖV und ferner den Wegdistanzen zur nächsten ÖV-Haltestelle mehrheitlich mit dem Auto besucht werden.

Als Fazit wird seitens SUSMOBTOGG erwähnt, dass die Mobilität im Toggenburg von hoher Autonutzung charakterisiert ist, was allgemein auf die Herausforderungen der ländlichen Räume aber auch auf ein routiniertes Mobilitätsverhalten zurückzuführen ist. Es braucht ein flexibles und gut ausgebautes Mobilitätsangebot mit starkem ÖV als praktische Alternative zum Auto. Auch der Aktivverkehr und insbesondere das Velo und E-Velo sollten eine relevantere Rolle spielen. Die heutigen Finanzierungs- und

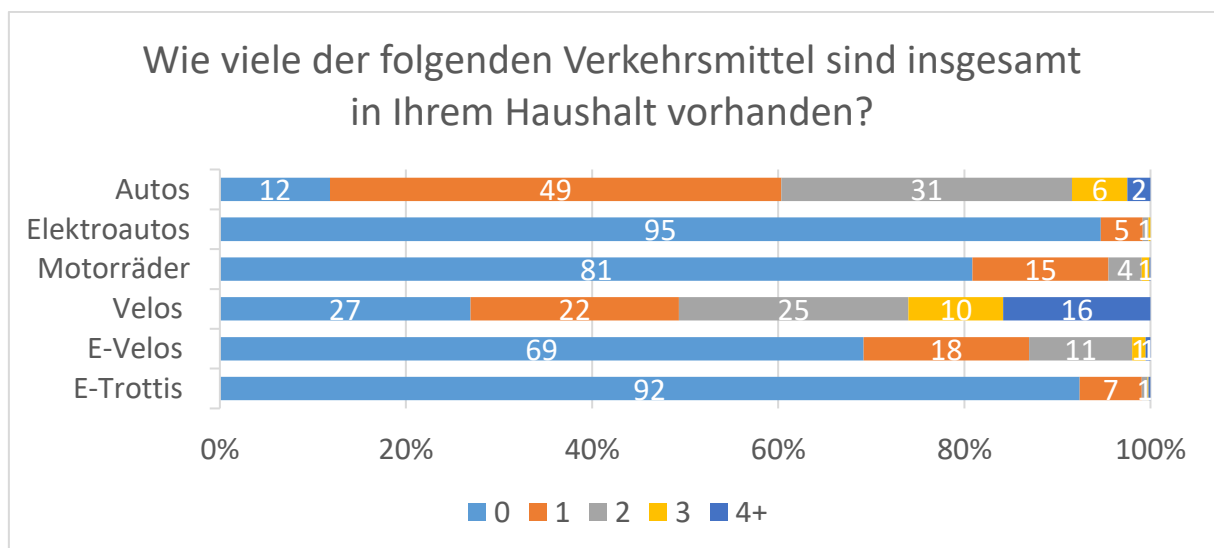
Planungsstrukturen erschweren die Integration von alternativen und flexibleren Mobilitätsdienstleistungen in den klassischen ÖV. Im Tourismusverkehr braucht es komfortablere öV Verbindungen in das obere Toggenburg, bis hin zu den Zielpunkten.

Resultate aus Analyse Nutzerperspektive

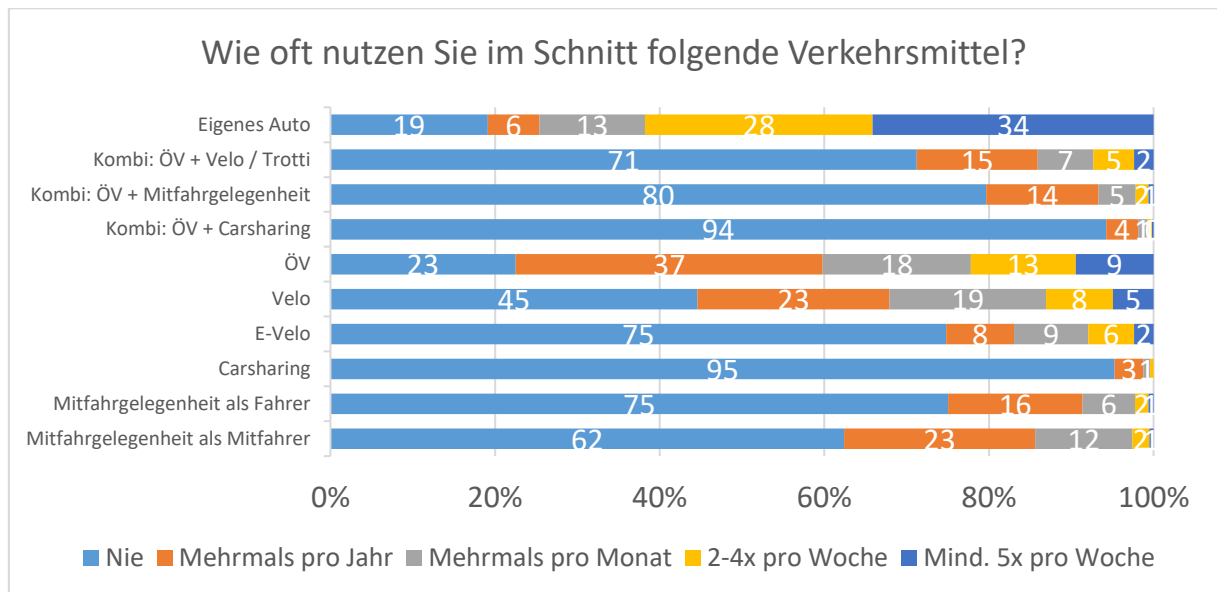
Nebst der Status Quo-Analyse wurden durch SUSMOBTOGG auch das Mobilitätsverhalten der Bewohner*innen und Besucher*innen im Toggenburg analysiert.

Ursprünglich war vorgesehen, ein statistisch repräsentatives Sample der Toggenburger Bevölkerung zu erreichen. Leider konnte kein Marktforschungsinstitut gefunden werden, das genügend Kontakte im Toggenburg hatte, um dies zu gewährleisten. Aus diesem Grund wurde die Umfrage auf alle ländlichen Gebiete in der Deutschschweiz ausgeweitet, da ähnliche Mobilitäts Herausforderungen und Nutzungsverhalten in diesen Gebieten zu erwarten sind. Die Umfrage wurde dann mit dem Marktforschungsinstitut ResponDi durchgeführt. Die Feldphase dauerte vom 30.09.2022 bis zum 06.10.2022. Insgesamt haben 973 Befragte die Umfrage erfolgreich abgeschlossen.

In einer zweiten Umfrage wurden Tourist*innen des Toggenburgs befragt, um mehr über ihre Reisegewohnheiten und ihre Einstellungen zur alternativen Mobilität zu erfahren. Die Feldphase dauerte vom 26.12.2022 bis zum 19.02.2023. Insgesamt nahmen 572 Personen an der Umfrage teil.



Etwa 47% der ländlichen Einwohner*innen besitzen ein Halbtax-Abo, das ihnen Ermässigungen auf Fahrkarten für den öffentlichen Verkehr bietet. Weitere 10% besitzen ein Generalabonnement (GA), während 7% einen regionalen oder lokalen Netzpass haben. Andere ÖV-Abos werden von nur 2% der Befragten genutzt. Allerdings besitzt auch ein beachtlicher Anteil von 40% der ländlichen Bevölkerung kein ÖV-Abo.

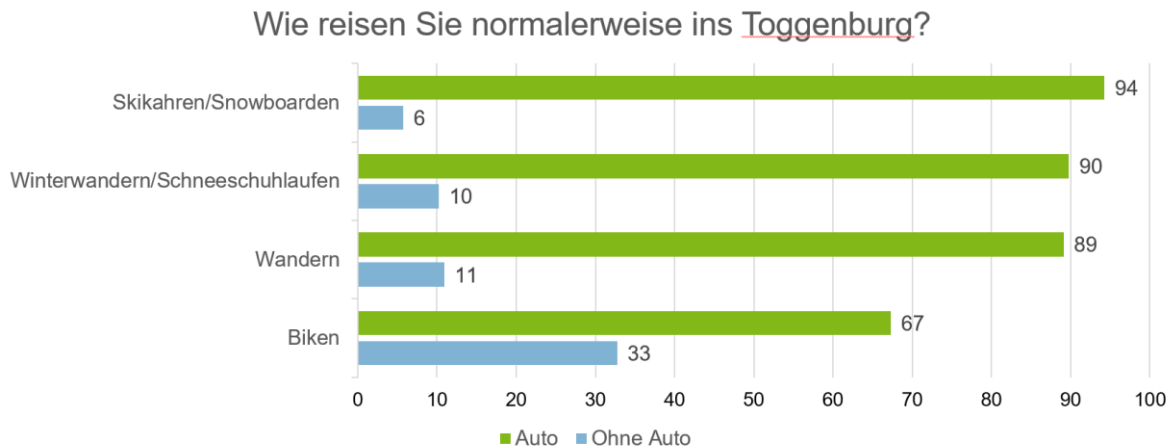


Es gibt viele Gründe, warum Menschen entweder ihr privates Auto oder den öffentlichen Verkehr nutzen. Für viele ist das Auto eine praktische Lösung, da es ihnen Unabhängigkeit und Flexibilität (56%) gibt. Mit dem eigenen Auto können sie ihre Reisepläne individuell gestalten und sind nicht auf Fahrpläne oder Haltestellen angewiesen. Auch wenn es um den Transport von Einkäufen (54%) oder anderen schweren Gegenständen geht, ist das Auto oft die erste Wahl. Zudem ist es für viele Menschen einfach komfortabler (37%), in ihrem eigenen Auto zu reisen. Zudem sind schlechte ÖV-Anbindungen (29%), geschäftliche und berufliche Gründe (19%), sowie das Wetter (18%) Gründe, das eigene Auto zu nutzen.

Allerdings gibt es auch Gründe, warum Menschen den öffentlichen Verkehr nutzen. Für viele ist der Umweltaspekt (42%) wichtig. Ausserdem bietet der öffentliche Verkehr oft angenehme Reisemöglichkeiten (30%), wie z.B. entspanntes Lesen oder Arbeiten während der Fahrt. Darüber hinaus sind gute Verbindungen (28%) Gründe für die Nutzung des ÖVs und auch, dass kein Auto zur Verfügung steht (20%).

Die ländliche Bevölkerung in der Deutschschweiz nutzt eine Vielzahl von Verkehrsmitteln für unterschiedliche Zwecke. Das Auto ist dabei jedoch oftmals das bevorzugte Verkehrsmittel, besonders für Einkaufsfahrten, Pendelverkehr und gewisse Freizeitaktivitäten.

Wird betrachtet, wie Tourist*innen normalerweise ins Toggenburg anreisen, ergibt sich zu den gewünschten Tätigkeiten folgendes Bild:



Die Daten zeigen auf, dass die Bevölkerung des Toggenburgs sowie das Gästesegment, welches ins Toggenburg reist, eine starke Affinität zum Auto aufweist und sehr preissensitiv ist. Aus diesem Wissen werden im Projekt zum Start der Pilotumsetzungen Angebote mit einem Bezug zum Auto priorisiert.

3.2.3 Partizipation Standaktion 1. & 3. September 2022

Nebst den Befragungen und der Datenanalyse wurde in Nesslau eine Standaktion durchgeführt. Dabei ging es darum, den Passant*innen die Idee aus dem gesamten Projekt Mobilitätsökosystem Nesslau aufzuzeigen sowie das Interesse und die Meinung der Passant*innen abzuholen. Die Standaktion wurde mittels einer Online-Umfrage zusätzlich ergänzt. Das Projekt SUSMOBTOGG wurde bei der Ideenentwicklung sowie der Auswertung miteinbezogen.

Die Standaktion wurde an zwei verschiedenen Tagen und Standorten durchgeführt und jeweils von zwei bis drei Personen begleitet.

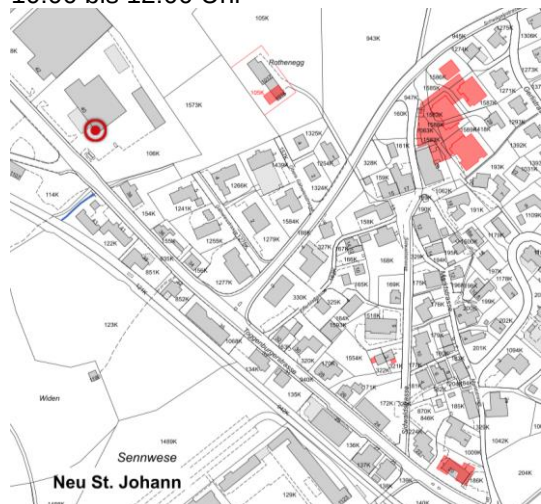
Bahnhof Nesslau

Donnerstag 1. September 2022,
16:00 bis 18:00 Uhr



Landi Nesslau

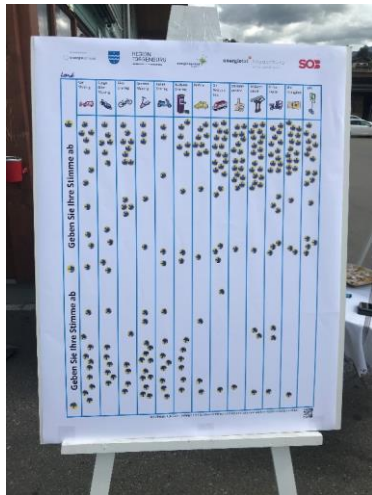
Samstag 3. September 2022
10:00 bis 12:00 Uhr



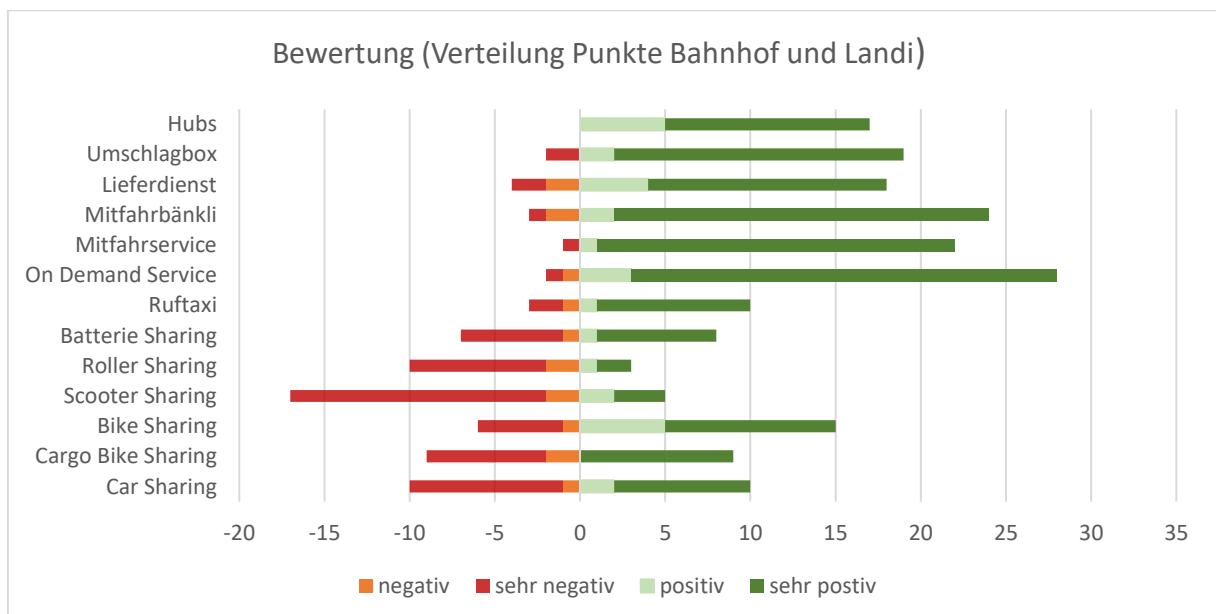
Inhalte

Mögliche Ideen wurden der Bevölkerung vorge- stellt	Partizipation
> Carsharing > Bike-, Scooter-, Cargo-Bikesharing > Batterie Sharing > Ruftaxi > On Demand-Bus > Mitfahrservice > Mitfahrbänkli > Lieferdienst > Umschlagbox > Hubs	> Whiteboard/Tafel zur Ideensammlung > Gespräche am Stand > Cargo-Bike vor Ort > Flyer mit Beschreibung zum Projekt und Link zur Umfrage > Via QR-Code bestehende Umfrage miteinbeziehen (auf Tafel und Flyer)

Impressionen



Auswertung

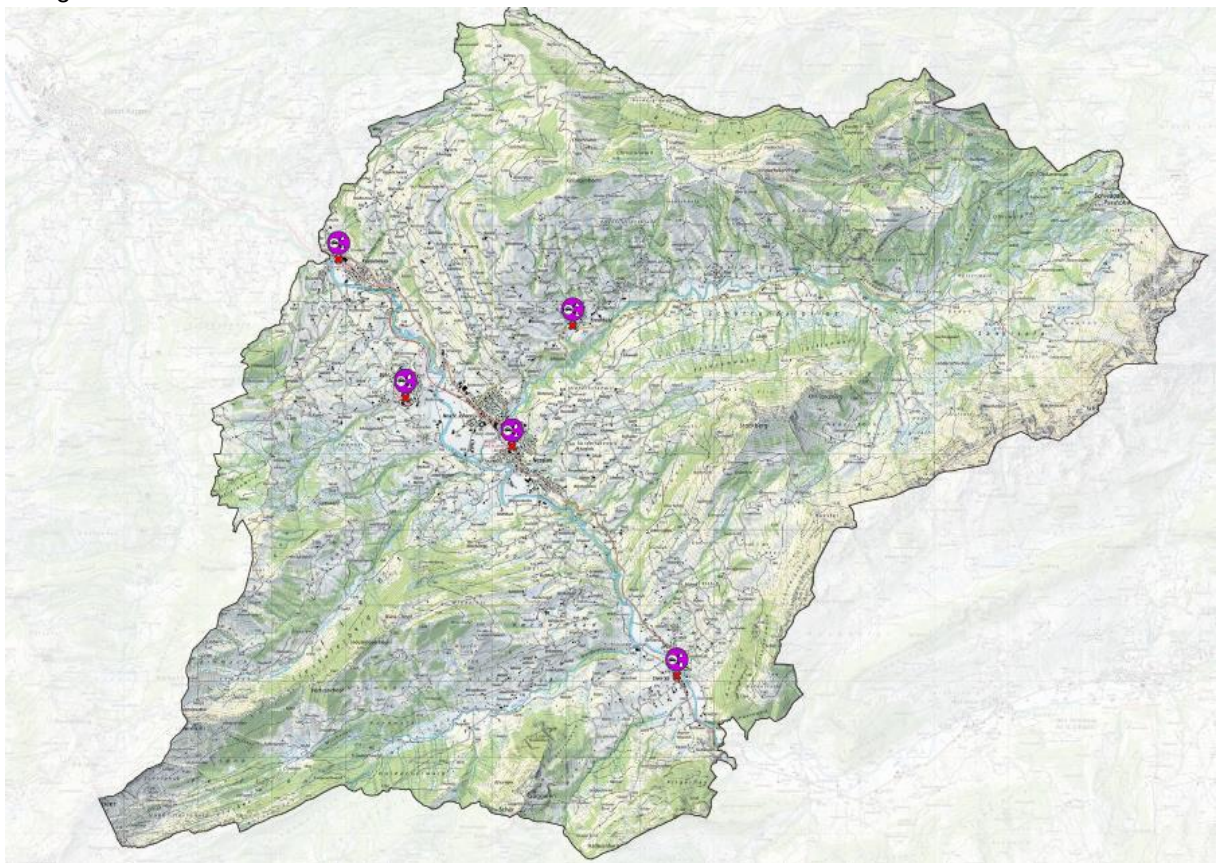


Mit den beiden Standorten konnte gewährleistet werden, dass affine ÖV-Personen/Pendler*innen sowie Personen, die mit einem Auto unterwegs sind, befragt wurden. Auch konnten Personen, die am Samstagmorgen ihren Einkauf verrichteten, miteinbezogen werden. Die Befragung zeigt auf, dass ein grosses Interesse zu den Themen On Demand-Service, Mitfahrbänkli sowie Mitfahrservice vorhanden ist. Spannend war auch, dass das Thema Sharing allgemein eher kritisch betrachtet wird. Gerade bei den jüngeren Befragten schnitt das Scootersharing speziell schlecht ab, was nicht erwartet wurde.

3.2.4 Partizipation Roadshow Samstag 3. Juni 2023

Um weitere Aktionen und Pilotbetriebe im Projekt Mobilitätsökosystem zu evaluieren und die Meinung von Passant*innen und Interessierten abzuholen, wurde eine Roadshow in Nesslau durchgeführt. Dabei wurden evaluierte Punkte bespielt, die sich als Mobilitätshubs eignen würden. Das Ziel bestand darin, weitere Ideen mit der Bevölkerung zu besprechen, zu evaluieren und teilweise auch vor Ort zu testen. Die Aktion sollte Bewohner*innen von Weilern/Dörfern miteinbeziehen. Das Projekt SUSMOBTOGG wurde bei der Ideenentwicklung sowie der Auswertung miteinbezogen.

Die Standorte wurden gemäss den bereits evaluierten möglichen Mobilitätshubs in Nesslau gewählt. Jedoch wurde der Standort Bahnhof weggelassen, da an diesem Standort bereits eine Standaktion stattgefunden hatte.



Bühl
Dorfladen Bühl
09.00 bis 10.00 Uhr



Krummenau Bahnhof
10.30 bis 11.30 Uhr



Stein
24-Stundenshop
13.00 bis 14.00 Uhr



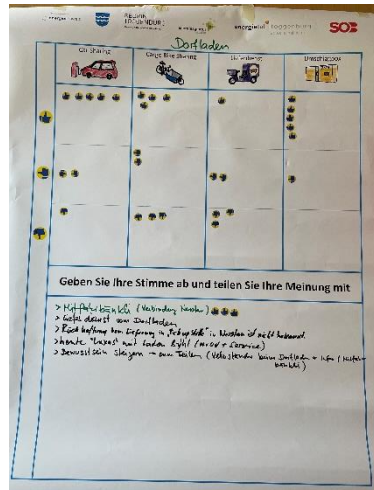
Ennetbühl
Bei Postautohaltestelle
15.00 bis 16.00 Uhr



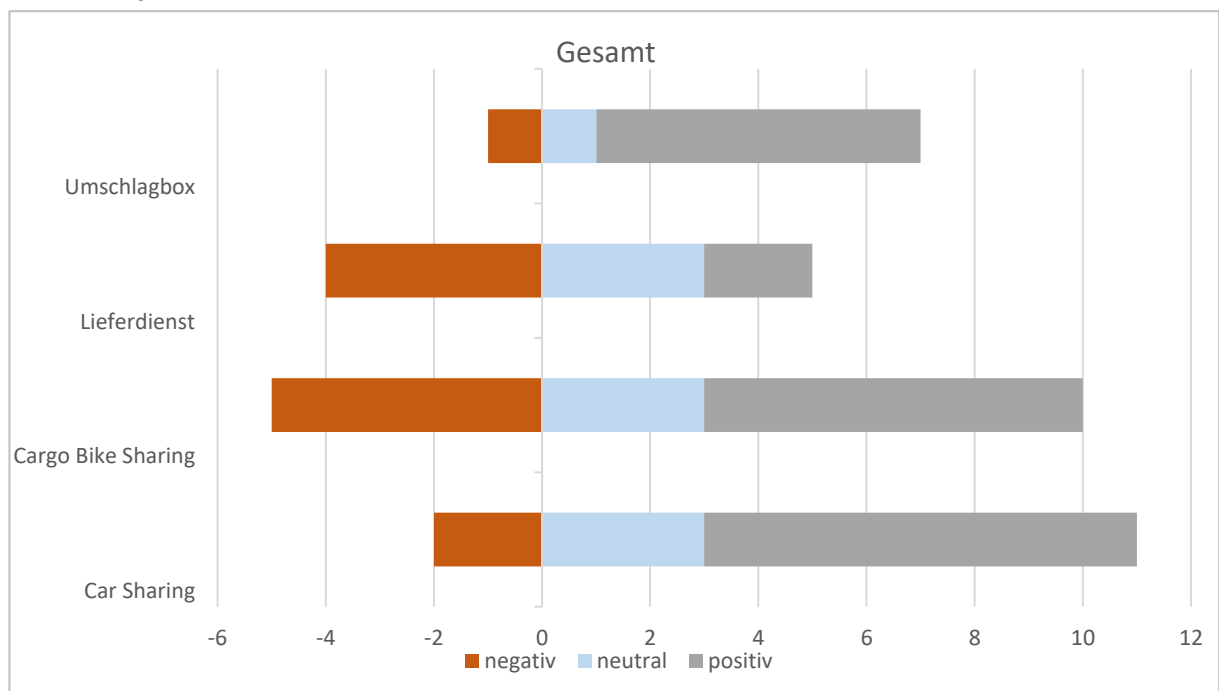
Inhalte

Mögliche Ideen wurden der Bevölkerung vorge- stellt	Partizipation
> Carsharing > Cargo-Bikesharing > Lieferdienst > Umschlagbox > Hubs	> Carsharing > Cargo-Bikesharing > Lieferdienst > Umschlagbox > Hubs

Impressionen



Auswertung

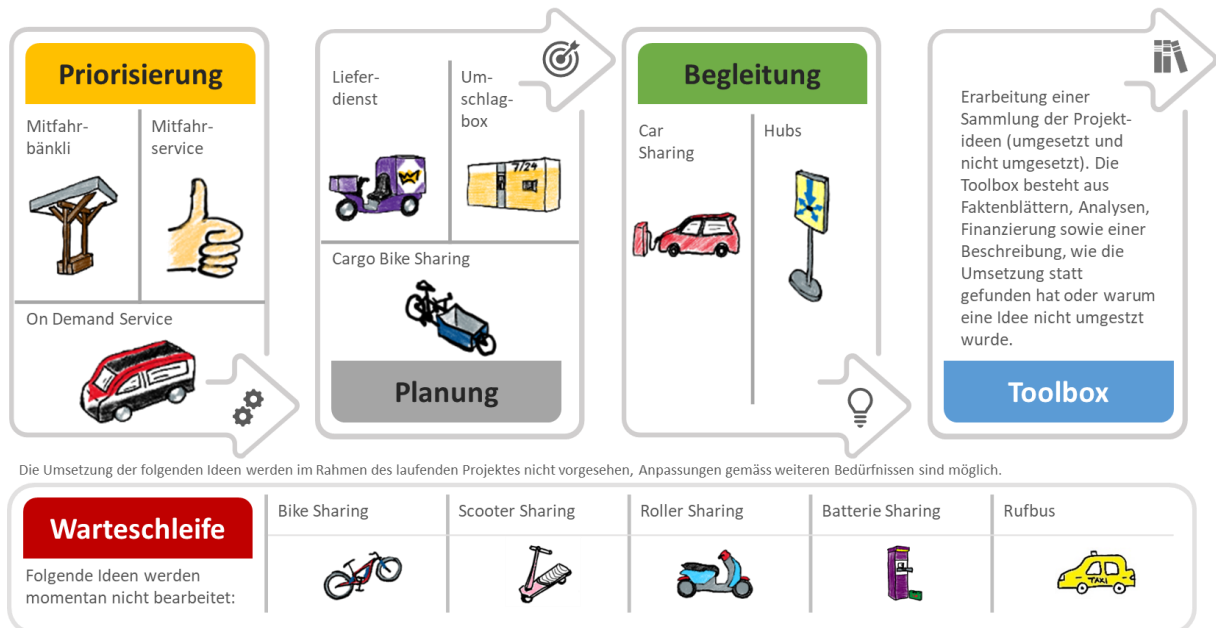


Die Auswertung der Roadshow zeigt im kleinen Rahmen auf, dass die befragten Personen, darunter die Schlüsselpersonen der Standorte, ein Carsharing-Angebot an den verschiedenen Standorten als interessant und nützlich betrachten. Auch das Cargo-Bike wird von mehreren Personen als interessant betrachtet. Die Anzahl der Meldungen war jedoch zu klein, um bedeutsame Rückschlüsse zu ziehen.

Die Gespräche haben jedoch aufgezeigt, dass vor allem im Bereich der Kommunikation viel Potenzial vorhanden ist. So sind bereits vorhandene Angebote noch nicht bekannt, oder es ist unklar, wie diese zu nutzen sind. Die Kommunikation und Sensibilisierung sind daher noch stärker auf die verschiedenen Zielgruppen auszurichten.

3.3 Fazit Grundlagenerarbeitung

Aus dem erarbeiteten Wissen basierend auf der Mobilfunkmobilitätsdaten-Analyse, den Forschungsergebnissen aus dem Projekt SUSMOBTOGG und der Standaktionen wurde für die Pilotierung von Mobilitätsangeboten folgende Priorisierung erstellt:



Die starke Affinität zum Auto hat dazu bewogen, erste priorisierte Angebote an das Auto zu knüpfen. In einer zweiten Phase werden Angebote, welche eine eher geringere Nähe zum Auto aufweisen, ausgetestet. Im Bereich Carsharing hat sich relativ schnell eine Zusammenarbeit mit einem Partnerbetrieb für die Umsetzung ergeben.

Die Ausprägung von Mobilitätshubs hängt letzten Endes davon ab, welche Mobilitätsangebote überhaupt vorhanden sind. Auch wurde ersichtlich, dass es sich nicht einfach um im Raum bestehende Elemente und Infrastruktur handeln soll, sondern die Kommunikation der Angebote und deren Bündelung und Vernetzung im Fokus stehen muss.

4 Pilotbetriebe

4.1 Mitfahrbänkli

Das Prinzip ist denkbar einfach: Wer auf einem Mitfahrbänkli Platz nimmt, möchte gerne mitfahren. Reisende in Fahrzeugen werden dadurch gebeten, anzuhalten und eine Mitfahrgelegenheit anzubieten. Diese Fahrgemeinschaften verursachen keinen zusätzlichen Aufwand und schonen die Umwelt – ganz unkompliziert und getreu dem Motto: Hinsetzen. Mitfahren. Erleben.

Zielsetzung

- > Bessere Auslastung privater Fahrzeuge
- > Steigerung der Mobilitätsqualität der ländlichen Bevölkerung
- > Soziale Wirkung im Sinne der Nachbarschaftshilfe und Teilnahme am Gemeindeleben
- > Langfristige CO₂-Reduktion: Senkung des Mobilisierungsgrads sowie der Anzahl PWs pro Haushalt

Die Idee, die uns aus anderen Regionen bekannt war, wurde sogleich angepackt und umgesetzt. Gemeinsam mit einem Schreinereibetrieb aus Ebnat-Kappel wurden die Mitfahrbänkli im Rahmen einer Lehrlingsarbeit konzipiert und erarbeitet.

Im April 2022 konnte im Rahmen des Green Day des Kantons St. Gallen in Nesslau die erste Strecke von Mitfahrbänkli offiziell eröffnet werden. Am Bahnhof Nesslau, an der Laaderbrücke, in der Vorderen Laad, in der Dergeten und in Stein wurde jeweils ein Mitfahrbänkli platziert.

Bereits in den ersten Wochen zeigte sich, dass die Mitfahrbänkli rege genutzt wurden. So konnten noch im Sommer 2022 drei weitere Strecken in den Gemeinden Ebnat-Kappel (Bahnhof – Hüsliberg und Bahnhof – Blomberg) und Wildhaus-Alt St. Johann (Unterwasser – Schwendi – Wildhaus) in Betrieb genommen werden.

Die Idee der Mitfahrbänkli stiess auch medial auf reges Interesse. Mehrere Medien aus der ganzen Schweiz berichteten über die Mitfahrbänkli und diese bequeme Art des Autostopps.

Die Nutzung der Mitfahrbänkli lässt sich jedoch kaum in Zahlen belegen, weil sich die Nutzer*innen nicht registrieren müssen und auch keine Fahrten aufgezeichnet werden. Nutzer*innen können im Toggenburg bei den Mitfahrbänkli einen QR-Code scannen und ihre Erfahrungen und Meinungen bei einer Umfrage äussern. Diese hat ergeben, dass:

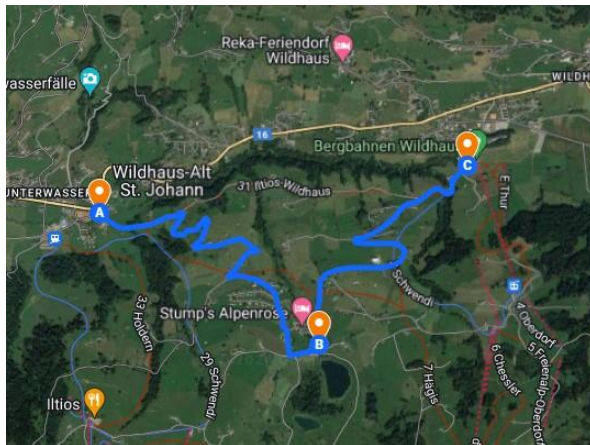
- > die Hälfte der Nutzer*innen alleine unterwegs waren, als sie auf dem Mitfahrbänkli Platz genommen haben
- > die Altersstruktur durchmischt ist
- > die meisten der Personen, die an der Umfrage teilgenommen haben, das Mitfahrbänkli ein bis drei Mal genutzt haben
- > rund ein Drittel an der Umfrage teilnahm, obwohl sie das Mitfahrbänkli noch nie genutzt haben
- > etwa ein Drittel die Wartezeit mit bis 15 Minuten angab
- > die Mitfahrbänkli am meisten in der Freizeit tagsüber genutzt wurde, beispielsweise auf dem Nachhauseweg von einer Wanderung
- > für die Hälfte der Teilnehmenden die Bänkli an den richtigen Orten stehen. Es werden teilweise mehr Bänkli gewünscht
- > drei Viertel der teilnehmenden Personen angaben, das Mitfahrbänkli weiter zu nutzen

Das Beispiel aus dem Obertoggenburg hat schnell Schule gemacht, in der Gemeinde Kirchberg wurde ebenfalls eine Mitfahrbänkli-Strecke eröffnet. Auch im KOMO-Projekt «Regio-Hub» in Lichtensteig fand das System Gefallen und wurde während dem Reallabor ausgetestet.

Routen im Obertoggenburg

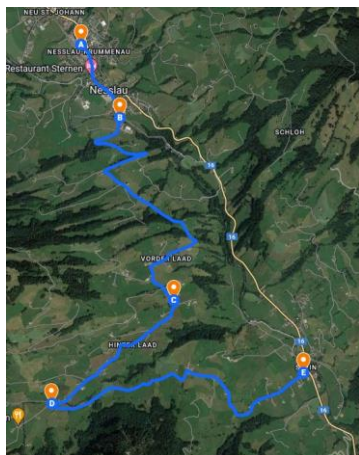
Mitfahrbänkli Unterwasser-Wildhaus

Route: Unterwasser – Schwendi – Wildhaus



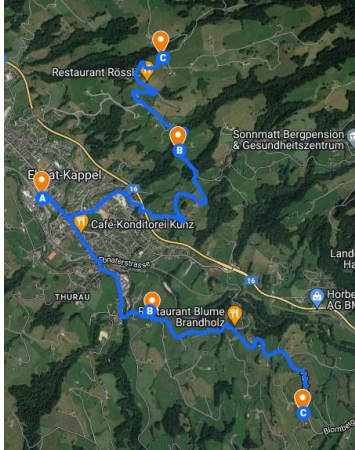
Mitfahrbänkli Nesslau-Stein

Route: Nesslau Bahnhof – Untersteig – Speer – Au-Dergeten – Stein Dorf



Mitfahrbänkli Ebnat-Kappel

Route: Blomberg – Oberer Steinenbach – Ebnat-Kappel Bahnhof– Hüsliberg/Gstaltlig



Impressionen



Erfahrung

Im Projekt haben sich vor allem zwei Herausforderungen herauskristallisiert. Einerseits ist die Routenwahl sehr essenziell für den Erfolg und die Nutzung der «Bänklistrecken». Andererseits ist die Messung der Nutzung sowie Wirkung schwierig, da sich die Nutzer*innen nicht registrieren müssen.

4.2 Mitfahrservice Toggenburg

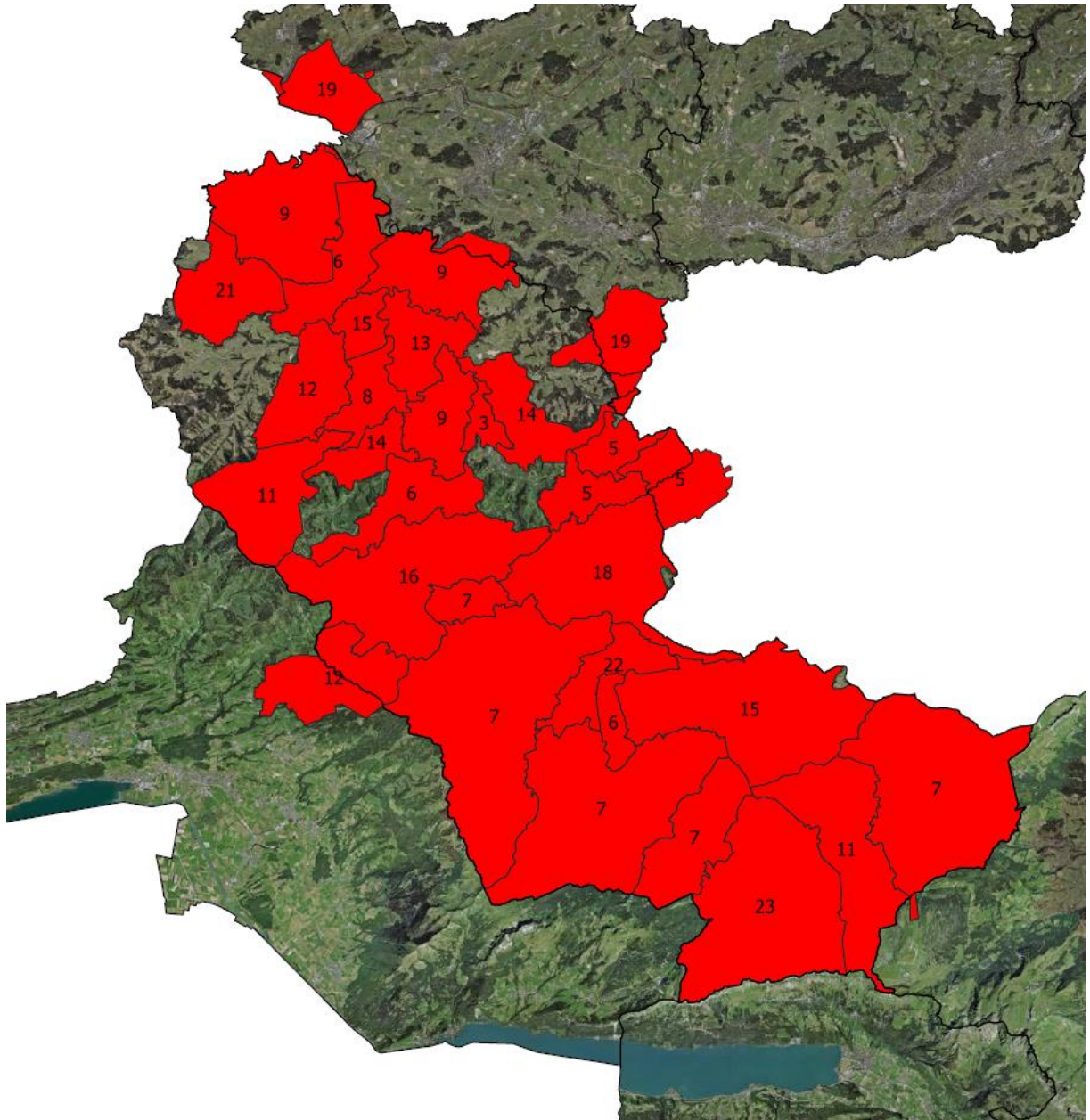
Geteilte Mitfahrten sollen im Rahmen des Mobilitätsökosystems Toggenburg ein Element von mehreren darstellen. Zur Erreichung des übergeordneten Ziels der Schaffung eines attraktiven Gesamtangebotes an Mobilität kann der Mitfahrservice durchaus auch Bestandteil einer Reisekette mit dem öffentlichen Verkehr und anderen Angeboten werden.

Diesbezüglich wurden mehrere Anbieter betrachtet und eine Offertrunde gestartet. Dies mit der folgenden erwarteten Ausprägung und Ansprüche an einen Mitfahrservice:

- > In der initialen Umsetzungsphase sollen alle Unternehmen in der Region mit insgesamt 3'000 Arbeitnehmenden aktiv am Serviceangebot teilnehmen bzw. Zugang dazu haben. Die gesamte Einwohnerzahl der Region Toggenburg beträgt ca. 46'000; geographisch reicht das Gebiet von Will SG bis Wildhaus und Ricken bis Neckertal
- > Bei der Findung von Matches (passenden Mitfahrgelegenheiten) soll im Rahmen des Serviceangebots eine gewisse Unschärfe möglich sein. Das heisst, es werden das am besten passende Angebot ausgewählt oder auch virtuelle Haltepunkte verwendet. Optional sollen möglichst auch Verbindungen mit anderen Mobilitätslösungen bzw. mit dem öV angezeigt werden
- > Für die Nutzer*innen bzw. Kund*innen des Mitfahrservices muss ein Support angeboten werden, idealerweise über 24h
- > Eine Kommunikationsmöglichkeit zwischen Fahrer*in und Mitfahrer*in muss ebenfalls möglich sein (insbesondere bezüglich Treffpunkte, Verspätungen, Ausfall der Fahrt). Die Nutzung über eine App ist ausreichend (Online-Zugang via Internet nicht zwingend). Bei den Funktionalitäten müssen sowohl Serienbuchungen als auch Einzelfahrten möglich sein, ausserdem das Anbieten als Fahrer*in oder Mitfahrer*in
- > Bezüglich Vergütung soll kein fixer Betrag vorgegeben werden. Die Vergütung soll jeweils individuell zwischen Fahrer*in und Mitfahrer*in abgesprochen werden. Optional könnte ein Kostenvorschlag ermittelt werden
- > Für den Betreiber (Unternehmen, Gemeinden) muss ein Monitoring der Nutzung allgemein als auch ortsbezogen möglich sein

Aus den fünf Anbietern, die ihren Service im Rahmen einer Offerte und einer Online-Präsentationen vorgestellt haben, wurden zwei ausgewählt, die für die Region Toggenburg am geeignetsten erschienen. Bei den zwei ausgewählten Anbietern handelte es sich um Twogo und Greendrive. In einem zweiten Schritt wurden die beiden Anbieter von ausgewählten Personen getestet und Twogo als passender Partner erkoren.

Seit Oktober 2022 wird das Angebot des Mitfahrservice von Twogo nun eingesetzt und kommuniziert. Im Februar 2023, nach einem Betrieb von knapp fünf Monaten zeigte sich folgendes geografisches Bild von Nutzer*innen rund um das Toggenburg:



Ein spannender Ansatz, um weitere Nutzerkreise zu erschliessen, ist, dass bei Veranstaltungen der Mitfahrservice angepriesen und angeboten wird. So konnten vor allem Gemeinden motiviert werden, bei der Einladung an die Gemeindeversammlungen auf den Service zu verweisen. Auch Veranstalter von Grossveranstaltungen haben das Angebot genutzt und kommuniziert.

Beispielsweise wurde der Mitfahrerservice bei der Toggenburger Messe mitintegriert.

[Home](#) [News](#) [Für Besucher](#) [Für Aussteller](#) [Medien](#) [Sponsoren](#) [Über uns](#) [Kontakt](#)



TOGGENBURGERMESSE
REGIONALE WERTE
ERLEBNISSE
ENTDECKUNGEN

Anreise

Reisen Sie bequem an die Toggenburger Messe!

Wir empfehlen grundsätzlich die Anreise zu Fuss, mit den ÖV oder dem Velo. Rund um das Festgelände stehen begrenzt Parkplätze zur Verfügung.

Mit dem Auto

Aus Richtung Wil und Ricken fahren Sie zum Bahnhof Wattwil. Gegenüber dem Bahnhof auf Seiten Migros befindet sich eine grosse, öffentliche Tiefgarage. Weitere Parkmöglichkeiten finden Sie im Industriegebiet Färch, beim BWZ Toggenburg und bei der Bleikenstrasse. Bitte beachten Sie vor Ort sämtliche Beschilderungen. Eine detaillierte Karte folgt.

Sollten Sie noch freie Plätze in Ihrem Auto haben, so sind wir froh, wenn Sie diese anderen Besuchern als Mitfahrgelegenheit anbieten. Sie helfen uns damit, das Verkehrsaufkommen während der Messe zu reduzieren. Im Toggenburg bilden wir Fahrgemeinschaften mit der App von twogo. Laden Sie die App herunter und suchen Sie nach Mitfahrern oder Mitfahrgelegenheiten.

Mit den ÖV

Die TOM findet in und auf dem Gelände der Markthalle Wattwil statt. Sie erreichen das Messegelände ab Bahnhof Wattwil in ca. 7 Minuten.

Erfahrung

Gemeinsam mit dem Projekt SUSMOBTOGG und dessen Recherchen und Partizipationsvorgehen sowie der Datenauswertung von Twogo kann erwähnt werden, dass für eine erfolgreiche Umsetzung eines Mitfahrerservice eine grössere Nutzergruppe vorhanden sein muss. Weiter wird eine gezielte und breite Kommunikation benötigt. Angestrebt wird nun, den Mitfahrerservice auf weitere St. Galler Regionen auszuweiten und gemeinsam zu kommunizieren, damit mehr Nutzer*innen erreicht werden können.

4.3 On Demand- Service

Ein wichtiges Angebotselement im Mobilitätsökosystem stellt ein in den Gemeinden flächendeckender On Demand-Service dar, wobei ein bedarfsgesteuerter und nicht fahrplangebundener Busservice mit Kleinfahrzeugen angeboten wird.

Die Gemeinden Nesslau und Wildhaus-Alt St. Johann weisen eine Wohnbevölkerung von insgesamt rund 6'500 Personen auf. Weiter werden ab 2025 durch das Klanghaus pro Jahr rund 100'000 Tages-touristen im Gebiet der Schwendi (Gemeinde Wildhaus-Alt St. Johann) erwartet und die Anzahl Übernachtungen soll von heute 30'000 auf 60'000 Logiernächte gesteigert werden.

Insgesamt kann durch die Einführung eines bedarfsgerechten Mobilitätsangebots eine Reduktion der Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs und eine bessere, flächendeckende Erschliessung des Gebiets erreicht werden. Der öffentliche Verkehr wird gestärkt, indem die bestehenden ÖV-Haltestellen in der Talsohle auch für Bewohner*innen von Weilern, welche bisher nicht erschlossen waren, gut erreichbar werden. Somit werden die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und der Gäste befriedigt und eine Senkung der CO₂-Emissionen im Personenverkehr erreicht.

Evaluation Partnerbetrieb

Für eine von September 2023 bis Ende 2025 andauernden Pilotphase wurde die Etablierung eines On Demand-Services aufgelegt. Bei entsprechendem Erfolg und guter Nachfrage soll das Pilotprojekt danach in den permanenten Betrieb überführt werden.

Mehrere Firmen wurden zur Offerteinreichung für den Pilotbetrieb angefragt. Schlussendlich wurden zwei Angebote eingereicht. Einerseits reichte Postauto mit PubliCar und andererseits mybuxi AG ein Angebot ein. Nach sorgfältiger Prüfung der Angebote und der Durchführung einer Fragerunde hat sich die Projektträgerschaft und das Projektteam für mybuxi mit dem Angebot «Bürgerbusmodell» entschieden.

Konzept mybuxi

Im Einsatz stehen elektrische Minibusse mit einer Kapazität von 7 Fahrgästen plus Fahrer*in. Die Fahrzeuge werden mit einem Kindersitz und zwei Sitzerrhöhungen ausgestattet.

Sowohl die Betreiberin des On Demand-Services als auch das Projektteam gingen davon aus, dass bei der Nutzung saisonale Schwankung auftreten, da gerade die Gemeinde Wildhaus-Alt St. Johann einen hohen Anteil an Zweitwohnungen sowie Logiernächte aufweist. Für die Bewirtschaftung der beiden Zonen und das Einhalten von maximal 20 Minuten Wartezeit pro Buchung wurden in einem ersten Schritt zwei Fahrzeuge angeschafft.

Die Garagierung der Fahrzeuge erfolgt in der Region. Mit der SOB konnte am Bahnhof Nesslau eine ideale Lösung gefunden werden. Diese besteht aus der Parkiermöglichkeit mit Lademöglichkeit der E-Fahrzeuge sowie die Mitbenutzung eines Aufenthaltsraums inkl. Toilette.

Pilotbetrieb On Demand-Service

In den beiden Gemeinden Nesslau und Wildhaus-Alt St. Johann wurde je ein Informationsanlass mit Workshop zum möglichen Angebot durchgeführt. Die Bewerbung des Informationsanlasses wurde bereits ein erstes Mal genutzt, um Fahrer*innen zu suchen. Mittels einem Umfrageformular auf der mybuxi-Webseite konnten und können sich Interessierte melden. Auch wird laufend in dem gemeindeeigenen Kommunikationsmittel auf das mögliche Angebot hingewiesen und mittels QR-Codes zur Umfrage für interessierte Fahrer*innen kommuniziert.

mybuxi
Fahrt auf Verlangen



Informationsanlässe:

Nesslau: 8. September,
19.30 Uhr, Büelensaal
Alt St. Johann: 22. September,
19.30 Uhr, Propstei

Bald geht es los im Obertoggenburg

mybuxi ist:

- > ein Fahrdienst auf Verlangen ohne fixen Fahrplan
- > mit virtuellen Haltestellen
- > von früh bis spät abseits der Verkehrsachsen unterwegs
- > Buchung im Voraus oder spontan bestellen
- > rein elektrisch unterwegs
- > eine Alternative zum Zweitauto
- > eine optimale Ergänzung zum öffentlichen Verkehr

Voraussichtlich ab Ende Oktober in
Wildhaus-Alt St. Johann und
Nesslau unterwegs.

Mehr Informationen
unter: mybuxi.ch/toggenburg



Wir suchen Fahrer*innen (siehe Rückseite)

Fahrerinnen und Fahrer gesucht, die ...

- > mindestens einen Führerschein Kategorie B haben; von Vorteil Berufliche Personentransport BPT (Kategorie D)
- > sicher und gerne unterwegs sind
- > die Ortschaften kennen
- > Schichten bis 5 Stunden gegen ein Entgelt leisten
- > kommunikativ und flexibel sind

Interessiert? Melden Sie sich bei mybuxi.ch/toggenburg

Haben Sie Fragen? Melden Sie sich bei toggenburg@mybuxi.ch
oder Telefon 071 987 00 77.

Der Fahrdienst auf Verlangen in Zusammenarbeit mit mybuxi startet als Pilotbetrieb in den Gemeinden Nesslau und Wildhaus-Alt St. Johann. Der Pilotbetrieb dient dazu, Erfahrungen zu sammeln und das Bedürfnis abzuschätzen. Wird der Fahrdienst auf Verlangen gut genutzt, kann er zu einem festen Angebot im Bereich der Mobilität werden.



Das Angebot konnte am 12. Dezember 2023 nach längerer Vorbereitungszeit gestartet werden. Dabei wurden im Voraus alle Haushalte der Gemeinden Nesslau und Wildhaus-Alt St. Johann mit einem Flyer informiert. Auch wurden die Zweitwohnungsbesitzer*innen und die Hotellerie mit Informationen beliefert.



Hier ist mybuxi unterwegs

Fahren Sie mit – wann und wohin Sie wollen

mybuxi ist:

- > ein Fahrdienst auf Verlangen ohne fixen Fahrplan
- > von früh bis spät abseits der Verkehrsachsen unterwegs
- > zum voraus zu buchen oder spontan zu bestellen
- > rein elektrisch unterwegs
- > eine Alternative zum Zweitauto
- > eine optimale Ergänzung zum öffentlichen Verkehr



In Nesslerau und Wildhaus-Alt St. Johann unterwegs.



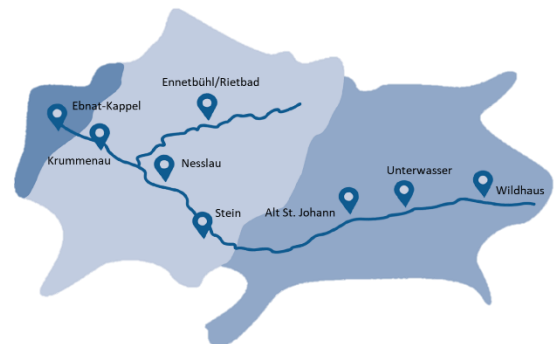
PREISE IN CHF (pro Person)	1 Zone reduziert	1 Zone Normaltarif	2 Zonen reduziert	2 Zonen Normaltarif	Unpersönlich
Einzelfahrt	5.00	10.00	6.00	12.00	
Tageskarte			15.00	30.00	
Mehrfahrtenkarte 10 Fahrten (reduziert) 5 Fahrten (Normaltarif)	50.00	50.00	60.00	60.00	
Monatsabo (beliebig viele Fahrten)			70.00	120.00	180.00
Jahresabo			930.00	999.00	1499.00
Halbpreiskarte	120.00 (für Vereinsmitglieder 50.00)				

- Die Zonengrenzen entsprechen den Gemeindegrenzen
- Personen bis 25 Jahre erhalten den reduzierten Tarif
- Kinder bis 16 Jahre in Begleitung von Erwachsenen fahren gratis
- Kinder unter 12 Jahren ohne Begleitung benötigen eine Einverständniserklärung der Eltern
- Abos und Fahrausweise anderer mybxi-Regionen werden anerkannt
- Halbtax-Abos und Gas des öv werden nicht anerkannt

Buchen Sie Ihre Fahrt über die App von mybuxi.
Weitere Informationen zum Angebot und zu den Verkaufsstellen der Tickets
finden Sie unter www.mybuxi.ch/toggenburg.

Für die Buchung des Angebots wird ein vollautomatisches System mit den Komponenten Fahrgast-App, Fahrer-App und Backend eingesetzt. Die Bestellungen werden in der Regel von den Fahrgästen in der Fahrgast-App vorgenommen. Partner können für ihre Gäste ebenfalls Buchungen vornehmen.

Beim Perimeter des On Demand-Busservices liegt der Fokus in der Pilotphase auf den beiden Gemeinden Nesslau und Wildhaus-Alt St. Johann. Beide Gebiete wurden ab Start des Pilotbetriebs bedient. Die Pilotphase in Wildhaus-Alt St. Johann bezweckt auch das Austesten der Erschliessung des Klanghauses am Schwendisee, welches im Mai 2025 eröffnet wird. Das Gebiet in der Gemeinde Nesslau beinhaltet die Siedlungsgebiete Stein, Krummenau, Laad, Bühl, Ennetbühl und Rietbad.

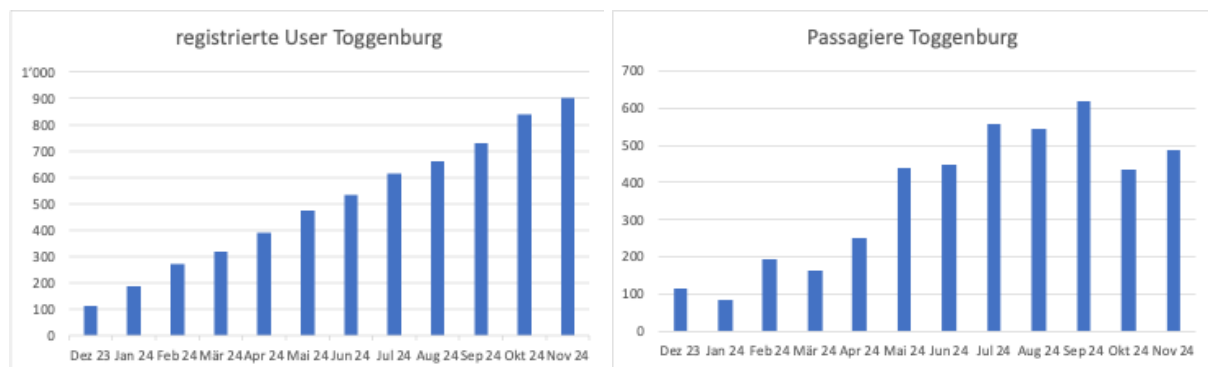


Entwicklung des Betriebs

Zum Start des Betriebs standen 5 Fahrer*innen zur Verfügung, weswegen nur ein eingeschränkter Betrieb mit einer Schicht in den Abendstunden von 19:30 bis 24:00 Uhr möglich war.

Während der Weihnachtsferien 2023/2024 konnte der Betrieb um eine 2. Schicht über Mittag ergänzt werden, ab dem 8. Januar 2024 musste aus Mangel an Fahrer*innen das Angebot wieder auf die Abend-/Nachtschicht reduziert werden. Die Rekrutierung von Fahrer*innen wurde parallel intensiviert und ab 1. Februar 2024 konnte die Betriebszeit auf 8:00 – 22:00 Uhr erweitert werden. Mit der Betriebszeitverlängerung sind die Fahrgastzahlen merklich angestiegen. Aufgrund der aktuellen Fahrersituation (20 Fahrer*Innen) sind die Betriebszeiten von 7:00 bis 22:00 Uhr möglich.

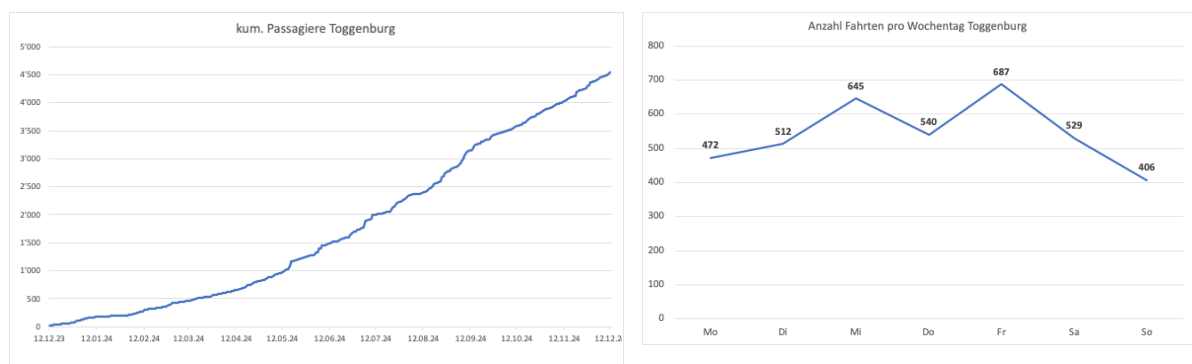
Die Registrierungen der Nutzer*innen im System nimmt noch immer linear wachsend zu und erreichte Ende November 2024 900 Personen. Das entspricht 14 Prozent der Einwohner*innen der beiden Gemeinden. Es ist aber zu bedenken, dass sich auch Tourist*innen und Zweiwohnungsbesitzer*innen registriert haben.



Die Nutzungen haben nach der Stagnation Mai – Juli ab August zugelegt; im Herbst 2024 gab es noch einmal einen kleinen Einbruch. Die Gruppenfahrten erreichten einen Wert von 28%, im Herbst wurden weniger Gruppenfahrten durchgeführt. Die Gruppen kommen meist von ausserhalb der Region.

Die Fahrgastzahlen liegen bei 14.3 Fahrgästen pro Tag und somit deutlich unter den Erwartungen. Die kurzfristige Zielsetzung liegt bei 50 Fahrgäste pro Tag.

Bis am 30. November 2024 wurden 4'368 Passagiere transportiert. Die Nutzung ist an Wochenenden eher schwach, vor allem am Sonntag. Die durchschnittliche Auslastung ist mit 1.42 Passagieren pro Anfrage gut, die Gruppenfahrten und das Pooling verbessern den Wert auf über 2.



Da das Einsatzgebiet weitläufig ist und aufgrund der Fahrer*innensituation jeweils nur ein Fahrzeug unterwegs ist, liegt die durchschnittliche Wartezeit bei Spontanbuchungen bei über 20 Minuten. Das macht den Service für Fahrgäste unattraktiv für den spontanen Gebrauch. Das hat zu einer starken Verschiebung zu Vorausbuchungen geführt.

Auch wurde festgestellt, dass im Toggenburg einige potenzielle Fahrgäste, vor allem ältere Personen, Probleme mit der Online-Buchung haben und darum den Fahrdienst nicht nutzen. An mehreren Veranstaltungen wie Seniorennachmittagen und Veranstaltungen zusammen mit Pro Senectute wurde mit den interessierten Personen die App installiert und die Nutzung geübt. Ausserdem wurde im Toggenburg eine Handynummer eingerichtet, um die mybuxi-Fahrten telefonisch zu bestellen. Dieser Service, der einer der Partner anbietet, hat sich sehr bewährt.

Folgende Abbildung zeigt die Ein- und Ausstiegspunkte ohne Gruppenfahrten:

Passengers per pickup stop Only FINISHED rides		Passengers per dropoff stop Only FINISHED rides	
Stop	# Passengers ↑↓	Stop	# Passengers ↑↓
Nesslau - Bahnhof SOB	843	Nesslau - Bahnhof SOB	525
Wildhaus - Stump's Alpenrose	324	Nesslau - Johanneum Schule	254
Nesslau - Johanneum Schule	250	Schönengrund - Hauptstrasse 74	233
Schönengrund - Hauptstrasse 74	234	Wildhaus - Stump's Alpenrose	207
Wildhaus - Post	164	Wildhaus - Post	179
Unterwasser - Post	144	Stein - Stigen 423	132
Stein - Stigen 423	135	Unterwasser - Post	127

Die Fahrten für das Johanneum (Schülertransport) sind sehr häufigste Relationen. Der Bahnhof Nesslau und die Post Wildhaus sind die Umsteigepunkte zum Linien-ÖV.

Kommunikation

Die Zusammenarbeit mit dem Anbieter mybuxi hat sich über die Zeit gut eingespielt. Die Verantwortlichen wissen, worauf es beim Aufbau eines Fahrdienstes auf Verlangen ankommt und sind bezüglich Kommunikation und Marketing behilflich. Zum einen gibt es einen regelmässigen Austausch mit allen mybuxi-Regionen der Schweiz (mit Ausnahme Gotthard), zum anderen wurde ein regelmässiges virtuelles Meeting mit den involvierten Stellen und dem Projektteam etabliert, um Toggenburg-spezifische Ideen und Kommunikationsmassnahmen zu besprechen und den Informationsfluss zu gewährleisten.

Mybuxi wurde speziell im Sommer als Wanderbus propagiert. Die Fahrzeuge verfügen über spezielle Fahrbewilligungen für Privatstrassen, um den Wanderern einen Teil des Auf- oder Abstiegs zu ersparen resp., um sie zu Ausgangspunkten von attraktiven Wanderungen zu bringen. Dieser Service wurde auf verschiedenen Kanälen und zusammen mit Partnern wie Toggenburg Tourismus propagiert. Im Winter wird derselbe Ansatz mit einem Skitourenbus (zusammen mit dem SAC) beworben. Das Toggenburg präsentiert mehrere Ausflugsziele auf der speziell geschaffenen Internetseite www.hinundweg.info. Zudem wurden der Bevölkerung und den Gästen mehrere attraktive Angebote präsentiert, vom Badi-Abo über Gratisfahrten bis zu einem Jahresabo zum besonderen Preis.

Konzept für die Weiterführung / Regelbetrieb

Der Bestellprozess von Fahrleistungen wird durch den Kanton geregelt und entspricht den Vorgaben des Bundes. On Demand-Angebote werden im Bestellprozess nicht klar abgebildet und benötigen besondere Aufmerksamkeit. Die Finanzierung und Einordnung stellen mit der aktuellen Gesetzgebung eine grosse Herausforderung dar. Es bleibt abzuwarten, wie sich die Gesetzgebung auf Ebene von Bund und Kanton wandeln. Daraus wird sich entscheiden, wie attraktiv On Demand-Services betrieben werden können. Das Projektteam und die Trägerschaft sind sich dieser Situation bewusst und stehen diesbezüglich in engem Kontakt mit dem kantonalen Amt für öffentlichen Verkehr (AöV).

Folgende Punkte zeigen auf, dass eine Überführung möglich sein kann und grosses Potenzial aufzeigt:

- > Gezielte Erschliessung der Schwendi / des Klanghauses ergänzend zu den Bergbahnen. Fahren auf Verlangen als bedarfsgerechte und anpassbare Lösung an die Bedürfnisse des Klanghauses und dessen Gäste
- > Verschiedene Synergien, Erweiterungen und Zukunftsszenarien möglich (Bsp. Synergien zum Schulbus- und Skibusbetrieb oder Erweiterung zu einem Lieferservice, einem touristischen Gepäckservice, usw.)

Impressionen



Erfahrung

Die Rekrutierung von Fahrer*innen hatte sich als schwieriger erwiesen als angenommen. Während die lokale Verankerung via Verein «mybuxi-Ostschweiz» ein guter Schritt war, zeigten sich die Herausforderungen bei der Gewinnung von engagierten Personen, die Freiwilligenarbeit leisten, auch dort. Weiter kommt dazu, dass die Finanzierungsmodelle des ÖV für On Demand-Angebote eine grosse Hürde darstellen. Trotz hohem Kooperationswillen des Kantons ist eine Überführung in ein Bestellsystem ein zeitintensiver und schwieriger Prozess. Auch konnten keine Stiftungen zur Mitfinanzierung eines On Demand-Services gewonnen werden, was die Finanzierung der Pilotphase zusätzlich erschwerte. Dank der beiden involvierten Gemeinden, dem Kanton, dem Bund sowie vielen freiwilligen Helfer*innen konnte der Pilotbetrieb aber erfolgreich gestartet und durchgeführt werden. Es zeigt sich aber auch, dass nebst viel Wohlwollen zu diesem System auch kritische Stimmen aufgekommen sind, vor allem bezüglich Finanzierung. Dies drückte sich beispielsweise mit einem Antrag an der Bürgerversammlung von Wildhaus-Alt St. Johann aus und führte dazu, dass die Gemeinde das System von mybuxi finanziell nur noch bis Ende 2025 unterstützen darf. Zudem ist bezüglich der Finanzierung des On Demand-Service eine Interpellation im St. Galler Kantonsrat hängig.

Um den Pilotversuch in einen geordneten Regelbetrieb zu überführen, müssen neue und langfristige Finanzierungsmodelle entwickelt werden. Weiter ist auch die Perimeterdiskussion neu zu führen. Das Rayon, in welchem ein On Demand-Service angeboten wird, muss grösser sowie auf regionaler und kantonaler Stufe besprochen werden.

Abschliessend kann bereits jetzt gesagt werden, dass der Pilotbetrieb, welcher noch bis Ende 2025 läuft, ein Erfolg war. Es konnte ein System aufgezogen werden, welches im Betrieb funktioniert und mithilfe von welchem erste Bevölkerungsgruppen vom Angebot überzeugt werden konnten. Auch konnten sehr wertvolle Erfahrungen gesammelt werden, die den beiden Gemeinden, der Region und insbesondere dem Kanton für zukünftige Projekte sehr dienlich sind.

4.4 Lastenvelo /Cargo-Bike

Cargo-Bikes ermöglichen es, grössere Gepäckstücke oder mehrere Taschen zu befördern und so Fahrten mit dem Auto zu ersetzen. Da die Fahrzeuge aber relativ gross sind, werden sie vorzugsweise nur dann eingesetzt, wenn tatsächlich Lasten transportiert werden müssen. Auch wenn sich immer mehr Privatpersonen oder Unternehmen eigene Cargo-Bikes anschaffen, so ist der Ansatz von Cargo-Bike-sharing doch vielversprechend.

Mit Carvelo2go an den Standorten Wattwil und Wil, hat ein schweizweit bekanntes Angebot in der Region Fuss gefasst. Die Schwierigkeit dieses Systems liegt darin, geeignete Hosts zu finden, bei denen die Cargo-Bikes ausgeliehen werden können. Zum einen sollten die Hosts einen guten Standort haben, so dass das Ausleihen für die Nutzer keinen grossen Aufwand bedeutet. Zum andern sollten die Hosts möglichst lange Öffnungszeiten haben, welche das Verleihen nicht einschränken.

Die durchgeführten Bedürfnisanalysen zeigten auf, dass dem Cargo-Bikesharing in der Region geringe Chancen zugesprochen werden. Ein weiträumiges und hügeliges Siedlungsgebiet und winterliche Strassenverhältnisse wurden dabei als Hindernisse genannt. Die zurückhaltende Haltung gegenüber dem Angebot sowie den Erfahrungen am Standorts Wattwil zeigen auf, dass bei einer möglichen Pilotierung die Bevölkerung noch enger miteinbezogen werden sollte.

**Leih' mich aus und teste mich
kostenlos während 7 Tagen!**



Jetzt gratis Probefahren bei:

Velo Köbi
NESSLAU TOGGENBURG

Velo Köbi Hauptstrasse 49 9550 Nesslau Tel: 071 994 13 85 Mail: info@velokoebi.ch		
Di-Fr: 8:00 – 12:00 13:30 – 18:00 Sa: 9:00 – 15:00 So+Mo: geschlossen		

Dies hat das Projektteam dazu veranlasst, gratis Wochen anzubieten. Um die Bevölkerung möglichst gut einzubinden, erfolgte die Vermietung durch den lokal verankerten Fahrradhändler. In Nesslau hatten die Einwohnerinnen und Einwohner von August bis Dezember 2024 die Möglichkeit, ein Lastenvelo zu testen. Sie konnten das Cargo-Bike für eine Woche kostenlos ausleihen.

Die Nutzer*innen sollten animiert werden, das Cargo-Bike in ihren Alltag zu integrieren, ihr Auto stehen zu lassen und ihre Einkäufe im Dorf oder Ausflüge in der Region mit dem Cargo-Bike zu machen. Danach sollten Sie sich entscheiden, ob sie an einem Cargo-Bike-Sharing Interesse hätten oder eher ein eigenes kaufen würden. Die Erfahrungen wurden mittels einer Umfrage abgeholt. Die Vermietung lief über den lokalen Velohändler Velo Köbi. Die Nutzerzahlen waren trotz der Werbung durch einen Flyer sowie Texte im Mitteilungsblatt der Gemeinde und in den lokalen Medien bescheiden. Die Rückmeldungen zeigten einerseits, dass das ländlich geprägte Nesslau mit seinen Steigungen und dem Fehlen eines Velostreifens für den Einsatz eines

Cargo-Bikes nicht ideal ist. Andererseits empfanden es die Nutzer*innen als hinderlich, das Bike vor dem Einsatz zuerst holen zu müssen (unter Umständen mit dem Auto).

Erfahrung

Die Möglichkeit, ein Cargo-Bike in Nesslau auszutesten, fanden alle Nutzer*innen gut. Die Topographie und die Verkehrssituation (es gibt keinen markierten Velostreifen auf der Durchgangsstrasse) wurden als erschwerend genannt. Einige der Nutzer*innen könnten sich einen regelmässigen Einsatz eines Cargo-Bikes vorstellen. In diesem Fall würden sie aber lieber ein eigenes besitzen, statt sich auf ein Mietangebot zu stützen. Somit wird das Thema als Sharing-Angebot nicht weiterverfolgt. Das Projektteam ist aber gespannt, ob der Pilotversuch zum Verkauf von Cargo-Bike animiert hat.

4.5 Carsharing

Beim Carsharing werden Autos für die öffentliche Nutzung bereitgestellt. Wer ein Auto benötigt, kann eines ausleihen. Dieses Angebot hilft zum einen den Bewohner*innen, welche auf ein eigenes Auto oder Zweitauto verzichten möchten. Dadurch wird vor allem die graue Energie, welche für die Herstellung der Fahrzeuge aufgewendet werden muss, eingespart. Nutzer von Sharing-Fahrzeugen neigen aber auch generell dazu, vermehrt alternative Mobilitätsformen wie den Fuss- und Veloverkehr oder den ÖV zu nutzen, so dass zusätzlich mit einer Reduktion des MIV gerechnet werden darf. Carsharing nutzen zum anderen private und geschäftliche Besucher, die mit dem ÖV anreisen möchten und für das letzte Wegstück auf ein Auto angewiesen sind, oder Touristen und Arbeitnehmer von lokalen Unternehmen, welche ohne Auto anreisen und dennoch gelegentlich ein Auto benötigen.

Als prioritären Standort bietet sich der Bahnhof Nesslau an. Er ist für Anreisende und einen grossen Teil der Bevölkerung sehr gut erreichbar. Weitere mögliche Standorte sind der Bahnhof Krummenau, Alt St.Johann Unterwasser oder Wildhaus, wobei diese vor allem für Einwohner*innen und Mehrtagesgäste interessant sind.

Eine Schlüsselrolle bei der Lancierung eines Carsharing-Angebotes spielen die etablierten Carsharing Anbieter, welche in der Region SpontiCar und Mobility sind. Sie verfügen über ein grosses Know-how und die erforderlichen Systeme zur Buchung und Freigabe der Fahrzeuge. Eine weitere wichtige Rolle spielen die Grundstückbesitzer*innen der Standorte. Sie müssen bereit sein, den Platz zur Verfügung zu stellen und je nach Anbieter eine Ladeinfrastruktur für die Elektroautos zu errichten. Oft sind es die Gemeinden, denen die zentralen Parkplätze gehören. Sie können das Carsharing zusätzlich fördern, indem sie bei den Anbietern ein Sharing-Fahrzeug bestellen und damit eine Defizitgarantie des Angebotes übernehmen.

Carsharing bildet sicher einen elementaren Baustein eines Mobilitätsökosystems. Die bereits stark fortgeschrittene Etablierung, mit dem vorhandenen Netz an Fahrzeugen und einer grossen Zahl von Nutzer*innen, sowie die Eigeninitiative der Anbieter führen dazu, dass das wachsende Bedürfnis durch den selbstlaufenden Ausbau gedeckt werden dürfte. Durch koordinierende Tätigkeiten kann eine Gemeinde oder Region dafür sorgen, dass Fehlinvestitionen durch die sich konkurrenzierenden Anbieter vermieden werden und ein Ausbau des Angebotes beschleunigt wird. Dafür sind die möglichen Standorte zu evaluieren. Vorabklärungen mit den Grundstückbesitzer*innen zu treffen und Möglichkeiten zur Umsetzung mit den Anbietern zu besprechen.

Erfahrung

Im Rahmen des Projekts wurden Standorte evaluiert, erste Abklärungen mit Grundstückbesitzer*innen getroffen und Gespräche mit Anbietern geführt. Ein erstes Angebot wurde in Nesslau lanciert. Im Rahmen der Partnerschaft von Mobility und Raiffeisen konnte ein Standort eröffnet werden und es steht nun ein Elektroauto bei der Raiffeisenbank in Nesslau beim Bahnhof zur Verfügung. Die eher noch geringe Auslastung hat das Projektteam dazu bewogen, keine weiteren Standorte zu lancieren, sondern das Angebot noch breiter zu kommunizieren.

4.6 Liefersdienst

Es gibt verschiedenste Arten von Liefersdiensten. 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/die Konsument*in selbst einkauft, die Ware dann deponiert und/oder liefern lässt.

Erfahrung

Der Dienst eines Lieferservices wurde bis anhin nicht angegangen. Er wurde jedoch an den Standaktionen in Nesslau als interessant und verfolgungswürdig bewertet. Es fehlt für das Toggenburg ein Zusammenschluss von Anbietern mit genügend grossem Umsatz, die gemeinsam einen professionellen Liefersdienst in Betracht ziehen könnten.

4.7 Umschlagbox

Umschlagboxen dienen der räumlichen und zeitlichen Entkopplung des Empfangs oder Aufgabe von Gütern. Personen, 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 Liefersdienst denkbar.

An den Standaktionen in Nesslau haben die verschiedenen Kontakte mit der Bevölkerung aufgezeigt, dass ein Interesse vorhanden ist. In einem ersten Schritt wurden verschiedene Anbieter verglichen, Standorte betrachtet sowie mögliche Verknüpfungen mit weiteren Angeboten angedacht. Das Thema Umschlagboxen wurde jedoch nicht angegangen, da der Vergleich von Anbietern und Systemen aufgezeigt hat, dass eine Umsetzung sehr kostenintensiv ist und diese Mittel im Rahmen des Projekts nicht vorhanden sind. Ausserdem zeigten Erfahrungen von Betreibern, dass die Nachfrage deutlich zu klein wäre und mit der Post Partner Filiale bereits diverse Dienstleistungen zur Verfügung stehen.

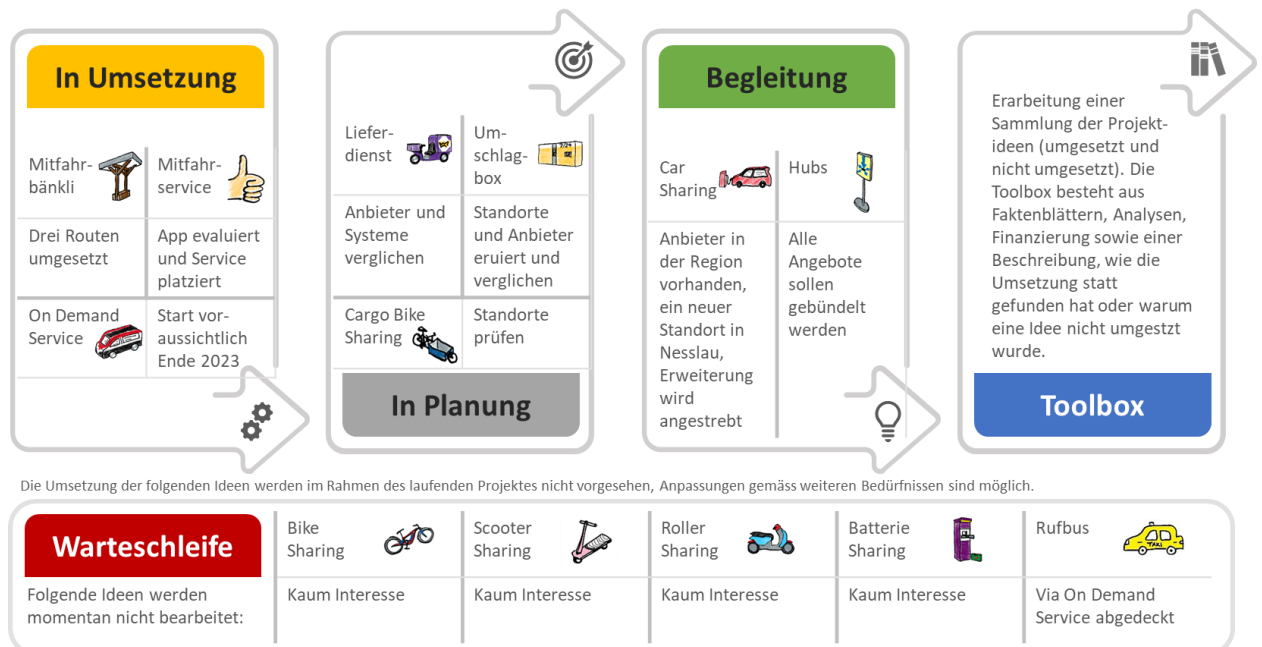
Erfahrung

Das Thema Umschlagboxen wurde nicht als technisches System umgesetzt. Jedoch galt es, individuelle Fahrten für das Einkaufen zu vermeiden. Dieses Ziel wurde nun mittels Kommunikation von Lieferpunkten und den Möglichkeiten für Paketdepots im Obertoggenburg angegangen. Die Sensibilisierung beinhaltete den Aufruf, dass Pakete per Anweisung zum zentralen Lieferpunkt gesendet werden, was den Fahrtweg des Lieferanten verkürzt. Somit werden die Zufahrtswege zu den Häusern entlastet.

4.8 Mobilitätshubs

Ein Mobilitätsökosystem kann sein volles Potenzial (d.h. die Ermöglichung einer Mobilitätsverhaltensänderung weg vom MIV) erst dann ausschöpfen, wenn zusätzlich zum Vorhandensein von neuen Mobilitätsangeboten auch eine bestmögliche Verknüpfung besagter Angebote gewährleistet werden kann. Die physische Verknüpfung von Angeboten wie On Demand-Service, Umschlagboxstationen, Sharing-Angeboten oder auch den Toggenburger Mitfahrbänkli gelingt am besten über Mobilitätshubs. Mobilitätshubs sind definierte Standorte, an welchen durchgehend eine hohe Verfügbarkeit an Mobilitätsangeboten gewährleistet und für Kund*innen eine nahtlose Verknüpfung von und Wechsel zwischen Verkehrsmitteln möglich ist. So sind Mobilitätshubs wichtige Knotenpunkte einer multimodalen Mobilitätslandschaft, wobei Kund*innen eine nahtlose Reisekette ermöglicht wird.

Die verschiedenen vorhandenen und sich in Aufbau befindenden Angebote werden nun zu Mobilitätshubs zusammengefügt und kommunikativ aufgearbeitet.



Einer der wichtigsten Punkte im vorliegenden Projekt ist der Bahnhof Nesslau. Zum anderen macht die Platzierung von Mobilitätshubs aber auch dort Sinn, wo abseits der grösseren Knotenpunkte eine kompakte Siedlungsstruktur vorhanden und der Erschliessungsgrad des klassischen ÖV-Verkehrs tendenziell ungenügend ist. Zu dieser Standortkategorie gehören im Projektperimeter Ortschaften wie Ennetbühl, Stein und Wildhaus Dorf.



Mit den Mitfahrbänkli sowie den beschrifteten Haltestellen des On Demand-Service sind Knotenpunkte entstanden, die auch einen kommunikativen Charakter aufweisen. Gleichwohl sind der Integrations-Gedanke und die Gewährleistung einer nahtlosen Reisekette zentrale Orientierungspunkte im Projekt. Somit stand im Fokus, wie Mobilitätsdienstleistungen am besten miteinander verknüpft werden können.

Die Broschüre «einfach unterwegs – passende Lösungen für deine Mobilität» gibt einen Überblick, welche nachhaltigen Mobilitätsformen angeboten werden und wie Mobilität ohne eigenes Auto flexibel, unabhängig und vernetzt funktioniert. Anstelle von physischen, in den Raum gestellten Informationen, wird mit dieser Broschüre aufgezeigt, welche Angebote im Toggenburg vorhanden sind und die Bevölkerung zum Umsteigen auf nachhaltigere Lösungen animieren. Die Broschüre gibt erste Informationen zu den verschiedenen Angeboten und via QR-Code kann vertieftes Wissen abgefragt werden.

Erfahrung

Nebst der Verknüpfung von Mobilitätsangeboten auf physischer und kommunikativer Ebene ist das Zusammenführen von buchbaren Dienstleistungen auf einer digitalen Buchungsplattform eine der wichtigsten Gestaltungskomponenten eines Mobilitätsökosystems. Tatsächlich muss nach aktuellen Einschätzungen davon ausgegangen werden, dass sich multimodale Reiseketten ohne MIV – und somit das eigentliche Ziel eines Mobilitätsökosystemprojekts – erst dann manifestieren können, wenn die Buchungsabwicklung verschiedener Dienstleistungen über eine einzige Plattform abgewickelt werden kann. Fehlt eine übergeordnete Plattform zur Integration aller Angebote, erfolgt das Suchen und Buchen von Mobilitätsleistungen angebotsbezogen. Dies impliziert, dass Nutzer*innen Angebote einzeln – und über separate Apps und Buchungskanäle – beziehen müssen. Dies wiederum schwächt aufgrund der mühsamen Planungsaufwände die Attraktivität des Gesamtangebots an neuen Mobilitätsangeboten – so gut wie diese individuell auch sein mögen.

4.9 Toolbox

Die Tool-Box Mobilitätsökosystem ist das Konzentrat aus den Erfahrungen des Projekts. Sie enthält physische und digitale Materialien und Informationen der Forschung aus SUSMOBTOGG und den Erfahrungen aus dem vorliegenden Projekt. Die vorliegende Toolbox ist als Ideensammlung für mögliche Mobilitätsangebote zu verstehen und kann von Gemeinden und Regionen, aber auch anderen Organisationen, welche sich für eine multimodale Mobilität einsetzen, genutzt werden. Sie liefert Grundlageninformationen sowie Erfahrungswerte und bewertet verschiedene Aspekte der einzelnen Massnahmen. Jede Massnahme ist auf einem eigenen Blatt beschrieben. Interessierte können sich dank der Toolbox in kurzer Zeit einen Überblick über mögliche Massnahmen verschaffen, diese für sich bewerten und priorisieren und so rasch in die Umsetzung bzw. Erprobung mit Pilotbetrieben übergehen

- > Die Toolbox steht unter folgendem Link <https://www.toggenburg.ch/komo> zur Verfügung.

5 Herausforderungen

Die Überführung des geplanten Pilotbetrieb On Demand-Service in den Regelbetrieb stellt weiterhin eine Herausforderung dar. Zum einen muss es gelingen, die Fahrgastzahlen zu erhöhen und auf höherem Niveau zu stabilisieren. Zum anderen muss das Angebot ausgebaut werden, damit der Fahrdienst auf Verlangen als verlässliches und flexibles Verkehrsmittel wahrgenommen wird. Weiter ist Potenzial bezüglich der Kommunikation und der Sensibilisierung der Bevölkerung und der Gäste zu nachhaltigen Mobilitätsformen vorhanden. Wir sind nach wie vor überzeugt, dass es in der Gemeinde Nesslau und im gesamten Toggenburg möglich sein muss, mit attraktiven alternativen Mobilitätslösungen die Bevölkerung weg vom Zweitauto zu bringen. Wir sind motiviert und bestrebt, diese Themen weiter zu bestreiten, zu lösen und zu einen zukunftsgerichteten Mobilitätsökosystem weiter auszubauen.

6 Wirkungsmessung

Die folgende Tabelle soll in Kürze aufzeigen, in welchen Handlungsfeldern welche Wirkungen bereits erreicht wurden oder welche Resultate vorliegen. Auf die gemeinsam definierten Wirkungsindikatoren wird dabei noch nicht eingegangen.

Wirkungsmessung der Pilot-Angebote Mobilitätsökosystem Nesslau		
Strategisches Ziel	Das Mobilitätsökosystem funktioniert als die regionale Plattform, um nachhaltige Mobilitätslösungen auszutesten, laufend zu eruieren, anzupassen und dabei den MIV zu reduzieren. <i>Allgemein kann erwähnt werden, dass sich sehr spannende Zusammenarbeiten in der Region und auf Stufe Kanton entwickelt haben. Daraus konnten verschiedene Angebote entstehen und getestet werden. Es ist in Nesslau und ferner im gesamten Toggenburg ein Mobilitätsökosystem am Entstehen, viele Ideen wurden aus Nesslau herausgetragen und in anderen Gemeinden ausprobiert. Nun muss dies noch stärker zusammenwachsen.</i>	
Handlungsfelder	Wirkungsziele	Stand der Arbeit
1. E-Fahrrad	1.1 Ein E-Fahrrad-Verleih wird aufgebaut und pilotiert	<i>Analyse und Standaktion zeigen auf, dass der Bedarf an Fahrradverleih am Bahnhof als gering betitelt wird.</i> <i>Ein Verleih von einem Cargo-Bike wurde getestet und angeboten.</i> <i>Das erarbeitete Wissen zum Fahrrad-Verleih konnte in Lichtensteig im Projekt Mini.Velostadt genutzt und umgesetzt werden</i>
2. Rufbus	2.1 Rufbussystem wird aufgebaut und ist in Nesslau und Umgebung im Einsatz.	<i>On Demand-Service ist seit dem 12. Dezember 2023 im Betrieb. Der Pilotbetrieb läuft noch bis Ende 2025, die Überführung in einen möglichen Regelbetrieb ist im Gange.</i>

3. Carsharing an Mobilitätshubs	3.1 Am zentralen Mobilitätshub (z.B. Bahnhof Nesslau) entsteht ein E-Carsharing Standort.	<i>Es entstand ein neuer Standort von Carsharing mit einem e-Auto. Dies in zentraler Lage nahe dem Bahnhof an der Kreuzung Hauptstrasse/Bahnhofstrasse.</i>
4. Heimlieferdienst	4.1 In und um Nesslau wird ein Heimlieferdienst angeboten (z.B. Velo-Lieferdienst)	<i>Befragungen und Mitwirkungen zeigten ein geringes Interesse am Thema. Abklärungen wurden trotzdem gemacht, jedoch konnte für das Toggenburg kein Zusammenschluss von Anbietern für einen gemeinsam Lieferdienst überzeugt werden.</i>
5. Quartier-Autos an weiteren Mobilitätshubs	5.1 An dezentralen Mobilitätshubs (z.B. Aussenquartiere Nesslau) entstehen weitere E-Carsharing Standorte.	<i>Die Befragung an der Roadshow zeigte mindestens einen grundsätzlich spannenden Standort. Es fehlt momentan aber die Auslastung des Angebots in der Umgebung Bahnhof. Somit wurde der Ausbau von weiteren Standorten nicht weiter betrachtet, da davon ausgegangen wird, dass eine zu geringe Auslastung für selbsttragenden Betrieb fehlt und zuerst die Auslastung beim bestehenden Angebot gesteigert werden muss. Alternativ wurde der Verleih eines E- Cargo-Bikes getestet.</i>
6. Mitfahrzentrale	6.1 Mitfahrzentrale als Informationsstelle für Fragen zur Mobilität und Umsteigepunkt auf alternative Mobilitätsangebote entsteht.	<i>Am Bahnhof Nesslau ist der bestehende Knotenpunkt mit weiteren nachhaltigen Mobilitätsformen erweitert worden und somit ein Mobilitätshub entstanden.</i> <i>Die Broschüre «einfach unterwegs – passende Lösungen für deine Mobilität» gibt einen Überblick, welche nachhaltigen Mobilitätsformen angeboten werden und wie Mobilität ohne eigenes Auto flexibel, unabhängig und vernetzt funktioniert</i>

Abgleich mit den definierten Stossrichtungen:

- > Mittels der Standaktionen, der regen Kommunikation und der verschiedenen Pilotversuche wurde in der Bevölkerung das Denken hin zu nachhaltigen Mobilitätsideen sowie Diskussionen angeregt. Auch konnten interessierte Akteure im Verlauf des Projekts vernetzt werden. Der Handlungsdruck hin zu nachhaltigen Lösungen ist momentan noch zu wenig vorhanden, jedoch konnte mit dem Projekt der Spass an neuartigen Lösungen geweckt und der gemeinsame Weg in die Zukunft lanciert werden.
- > Verschiedenste lokale, aber auch nationale Stakeholder konnten einbezogen werden und haben die erfolgreich durchgeführten und noch laufenden Pilotbetrieben unterstützt.
- > Der Austausch mit anderen, ähnlich gelagerten Projekten wie beispielsweise SUSMOBTOGG, RegioHub+ oder Minivelostadt und interessierten Regionen wurde gepflegt.

- > Mit der Toolbox steht nun auch ein Werkzeug zur Verfügung, die den Wissensaufbau und die Erfahrungen leicht einsehbar machen. Zusätzlich steht mit der Website der Region Toggenburg ein wissensvermittelndes Element für Interessierte zur Verfügung.
- > Es stehen nachhaltige und ressourcenschonende Mobilitätsangebote zur Verfügung, die einen Teil der Mobilitätsbedürfnisse erfüllen können.
- > Nesslau und das Toggenburg als Modellregion stellen mittels der Toolbox wichtige Erkenntnisse für die Verbreitung zur Verfügung.

Folgende Grafik zeigt die Hochgerechnete Reduktion des Verbrauchs, welche das Projekt erreicht hat. Dies im Vergleich mit der im Antrag hergeleiteten Prognose.

Herleitung Reduktion	Pilotbetrieb	Antrag
Pilot-Betrieb für ein ganzes Jahr		
Minderverbrauch	Total Benzin	Total Benzin
<i>Pilot Angebot 1 E-Fahrrad (Lastenvelo)</i>	1'600	10'240
<i>Pilot Angebot 2 Rufbus</i>	344'282	2'203'402
<i>Pilot Angebot 3 Car-Sharing</i>	49'974	319'835
<i>Pilot Angebot 4 Heimlieferdienst</i>	0	0
<i>Pilot Angebot 5 Quartier-Autos (Car-sharing an Hubs)</i>	0	0
Subtotal Minderverbrauch	395'856	2'533'478
Mehrverbrauch	Total Benzin	Total Benzin
<i>Pilot Angebot 2 Rufbus</i>	68'856	440'680
<i>Pilot Angebot 3 Car-Sharing</i>	25'768	56'690
<i>Pilot Angebot 5 Quartier-Autos (Car-sharing an Hubs)</i>	0	0
Subtotal Mehrverbrauch	94'624	497'370
Gesamttotal	301'232	2'036'108

Da der Rufbus sowie das Car-Sharing mit weniger Fahrzeugen bestückt werden konnte, ist die Reduktion auch kleiner ausgefallen.

7 Kostenzusammenstellung

Die folgende Tabelle zeigt auf, wie bei der Erarbeitung der Projektidee die Mittel zum Einsatz kommen sollten und wie sie nun effektiv eingesetzt wurden.

Stand: 15.01.2025				
	Geplant		Effektiv	
Meilensteine	Total	in%	Total	in%
Erarbeitung Grundlagen				
Entwicklungs- reps. Projektkosten	35'900	80.67%	93'474.00	92.82%
-Arbeitsleistung	35'900		90'624.00	
-Sitzungsgelder			2'850.00	
Investitionskosten	0	0.00%	0.00	0.00%
Betriebskosten	0	0.00%	0.00	0.00%
Sonstige Kosten	8'600	19.33%	7'228.00	7.18%
- Workshop's	3'000			
- Raummiete und Verpflegung	600			
- Externe Unterstützung	5'000		6'866.00	
- Werbeaufwendungen	0		362.00	
Subtotal Erarbeitung Grundlagen	44'500	100.00%	100'702.00	100.00%

Konzept				
Entwicklungs- reps. Projektkosten	14'800	67.27%	34'258.00	99.56%
- <i>Arbeitsleistung</i>	14'800		30'208.00	
- <i>Sitzungsgelder</i>			4'050.00	
Investitionskosten	0	0.00%	0.00	0.00%
			0.00	
Betriebskosten	0	0.00%	0.00	0.00%
			0.00	
Sonstige Kosten	7'200	32.73%	151.00	0.44%
- <i>Workshop's</i>	1'000			
- <i>Raummierte und Verpflegung</i>	200		151.00	
- <i>Externe Unterstützung</i>	6'000			
	0			
Subtotal Konzept	22'000	100.00%	34'409.00	100.00%

Pilotbetrieb				
Entwicklungs- reps. Projektkosten	110'600	12.07%	262'282.00	28.61%
- <i>Arbeitsleistung</i>	110'600		120'832.00	
- <i>Fachbearbeitung</i>			112'200.00	
- <i>Sitzungsgelder</i>			29'250.00	
Investitionskosten	179'500	19.59%	0.00	0.00%
<i>Pilot Angebot 1 (E-Fahrrad, 10 Fahrräder, Service)</i>	50'000		0.00	
<i>Pilot Angebot 2 (Testbetrieb Rufbus)</i>	75'000			
<i>Pilot Angebot 3 (Car-sharing an Mobi-Hubs)</i>	4'000			
<i>Pilot Angebot 4 (Heimlieferdienst)</i>	9'500			
<i>Pilot Angebot 5 Quartier-Autos (Car-sharing an Mobi-Hubs)</i>	6'000			
<i>Pilot Angebot 6 Mitfahrzentrale</i>	35'000			
Betriebskosten	624'120	68.12%	649'623.00	70.86%
<i>Pilot Angebot 1 (E-Fahrrad, 10 Fahrräder, Service)</i>	78'200		1'263.00	
<i>Pilot Angebot 2 (Testbetrieb Rufbus)</i>	459'000		635'650.00	
<i>Pilot Angebot 3 (Car-sharing an Mobi-Hubs)</i>	33'897		12'710.00	
<i>Pilot Angebot 4 (Heimlieferdienst)</i>	1'303			
<i>Pilot Angebot 5 Quartier-Autos (Car-sharing an Mobi-Hubs)</i>	49'320			
<i>Pilot Angebot 6 Mitfahrzentrale</i>	2'400			
Sonstige Kosten	2'000	0.22%	4'863.00	0.53%
- <i>Marketing (Online, Druck, Veranstaltungen,...)</i>	2'000		4'131.00	
- <i>Workshop's</i>			732.00	
Subtotal Pilotbetrieb	916'220	100.00%	916'768.00	100.00%

Evaluation und Weiterentwicklung				
Entwicklungs- reps. Projektkosten	20'600	63.50%	40'450.00	100.00%
-Arbeitsleistung	20'600		36'250.00	
-Sitzungsgelder			4'200.00	
Investitionskosten	0	0.00%	0.00	0.00%
			0.00	
Betriebskosten	0	0.00%	0.00	0.00%
			0.00	
Sonstige Kosten	11'840	36.50%	0.00	0.00%
- Workshop's	3'240		0.00	
- Raummiete und Verpflegung	600			
- Externe Unterstützung	8'000			
	0			
Subtotal Evaluation & Weiterentwicklung	32'440	100.00%	40'450.00	100.00%

Bericht und Handlungsempfehlung				
Entwicklungs- reps. Projektkosten	27'300	74.06%	24'166.00	100.00%
- Arbeitsleistung	27'300		24'166.00	
Investitionskosten	3'000	8.14%	0.00	0.00%
Tool Box Mobilitätsökosystem (2x physisch für Ausleihe)	3'000			
Betriebskosten	0	0.00%	0.00	0.00%
Sonstige Kosten	6'560	17.80%	0.00	0.00%
- Sitzungen inkl. Spesen (pro Person 180/Sitzung)	2'160			
- Raummiete und Verpflegung	400			
- Externe Unterstützung	4'000			
	0			
Subtotal Zielbild und Bericht	36'860	100.00%	24'166.00	100.00%

Total Aufwand				
Entwicklungs- reps. Projektkosten	209'200	19.89%	454'630.00	40.72%
Investitionskosten	182'500	17.35%	0.00	0.00%
Betriebskosten	624'120	59.33%	649'623.00	58.18%
Sonstige Kosten	36'200	3.44%	12'242.00	1.10%
Total Aufwand	1'052'020	100.00%	1'116'495.00	100.00%
Total Aufwand inkl. MwSt.				
Total Aufwand	1'052'020		1'116'495.00	
7.7% MwSt.	81'006			
Total Aufwand inkl. MwSt.	1'133'026		1'116'495.00	

Es hat sich herausgestellt und ist auch in der Kostenzusammenstellung ersichtlich, dass der Personalaufwand in der ersten Phase des Projekts höher ausgefallen ist als geplant. Sehr schnell wurde klar, dass die möglichen Pilotbetriebe sehr gut in der Region abgestützt werden müssen und dies einen relativ grossen Aufwand bedeutete. Der fundierte Wissensaufbau, die verschiedenen Standaktionen und Workshops haben dazu geführt, dass die Ideen von einem beachtlichen Teil der Bevölkerung getragen werden. Jedoch gilt zu vermerken, dass ein Tragen einer Idee sich nicht gleich stellt mit der Nutzung, sobald das Angebot zur Verfügung steht. Insofern war die Verlagerung der Stunden in die Entwicklung der Grundlagen sowie der Entwicklung der Pilotprojekte sicherlich förderlich.

8 Wissensvermittlung & Synergien

National gesehen war spannend, dass das Projekt im Toggenburg schon früh auf sich aufmerksam machte und verschiedenste Anfragen eingegangen waren. Dies waren beispielsweise Detailfragen aus Gemeinden oder Kommissionen wie bei verschiedenen Themen vorgegangen wurde. Auch waren es Anfragen zu erarbeitetem Wissen oder Erfahrungen. Nebst solchen Austauschmöglichkeiten konnte sich das Projekt an verschiedenen Orten präsentieren und aufzeigen, wie im Toggenburg an der nachhaltigen Mobilität gearbeitet wird. Beispielsweise konnten bei diversen» Institutionen oder Veranstaltungen Referate gehalten werden:

8.1 Wissensvermittlung

Die folgende Tabelle zeigt eine nicht abschliessende Auflistung von spannenden Orten und Veranstaltungen auf, bei welchen das erarbeitete Wissen aus dem Projekt weiteren Gemeinden, Organisationen und Regionen vermittelt werden konnte.

Innolab smart mobility Netto-Null-Mobilität für Gemeinden 30.03.2023, Bernapark Stettlen Bern Ziel: Ideen soweit zu konkretisieren, dass diese als Projekte umgesetzt werden können und den Gemeinden künftig helfen, die aus der Mobilität stammenden CO₂-Emissionen zu reduzieren.	
Regiosuisse-Konferenz 2023 Regional- und Stadtentwicklung in Zeiten des Umbruchs. 16. & 17. Mai 2023, Centre Loewenberg in Murten Ziel: Die Teilnehmenden erhalten Methodenwissen zur Entwicklung von Projektideen und Partizipation sowie, in diversen wählbaren Breakout-Sessions, fachliche Inputs zu Themen wie Nachhaltigkeit und Kreislaufwirtschaft, digitale Regionen, regionale Zentren, Energie, Mobilität, Siedlungsmodelle, Innovations- und Entwicklungsmethoden oder Kommunikation.	

Zukunftsfestival

30. Juni 2023 Lichtensteig

Das Zukunftsfestival in Lichtensteig hat zum Ziel, eine festliche, optimistisch-hoffnungsvolle Atmosphäre zu gestalten mit simplen und klaren Botschaften. Die Zukunft ist verhandel- und veränderbar!



Exkursion und Referat Verkehrsökonomie ZHAW

26. September 2023 Wattwil und Region

Die folgenden drei Fragestellungen zum Toggenburg werden von den Studierenden beantwortet:

Wie kann eine direktere Verbindung mit Zug und Bus ins Obere Toggenburg funktionieren?

Wie kann Carpooling im Toggenburg gefördert werden?

Wie könnte ein On Demand-Service im Toggenburg etabliert werden?



VCS Sektion Glarus

1. Dezember 2023

Referat von Christoph Kauz Geschäftsleiter energetal toggenburg zum Thema «Lernen vom Nachbarn: Nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum»

1. DEZEMBER 2023

36. Hauptversammlung der VCS Sektion Glarus

Fachgruppe Energiestädte Zimmerberg

27. August 2024 Zimmerberg

Ziel: Christoph Kauz als Vertreter des Projektteams war an einer Sitzung eingeladen, um von den Erkenntnissen und Erfahrungen zum Thema Rufbus zu erzählen und Fragen zu beantworten.



Astoose Region Toggenburg

2. Mai 2024 Bahnhof Nesslau

Die Region Toggenburg verbindet mit der Eventreihe «Astoose» Menschen, spontan und an überraschenden Orten. Die Projektgruppe nutzte diesen Rahmen, um den On Demand-Service von mybuxi der Bevölkerung zu präsentieren. Dieser Anlass fand im Rahmen des Green Day des Kantons St. Gallen statt.



sumo-Webinar 5: Aus Misserfolgen lernen

Einblick in die Praxis, Energietal Toggenburg, online 7. Mai 2024

Einblick in das Projekt Nachhaltiges Mobilitätsökosystem mit speziellem Fokus auf Herausforderungen.

Das Toggenburg durfte an dieser Veranstaltung aufzeigen, wie mit der Bevölkerung interagiert werden kann, um Misserfolge möglichst zu vermeiden.

Einblick in die Praxis, Energietal Toggenburg

Christoph Kauz, Geschäftsleiter, sumo-Webinar 5: 07.05.2024, 10:30-12:00 Uhr, online



Verein Energie AR/AI Infoveranstaltungen «Elektromobilität und Versorgungssicherheit» 30. Oktober 2024 Appenzell & 4. November 2024 Herisau Der Verein Energie AR/AI vermittelt im Rahmen von drei Veranstaltungen einen fundierten Einblick in Chancen und Entwicklung der Elektromobilität. Dabei beleuchtet er das Thema auch unter dem Aspekt der Stromversorgungssicherheit.	Infoveranstaltung Elektromobilität und Versorgungssicherheit mit anschliessendem Apéro Mittwoch, 30. Oktober 2024, 18.30 Uhr, Gymnasium St. Antonius, Appenzell Montag, 04. November 2024, 18.30 Uhr, Casino Herisau Dienstag, 12. November 2024, 18.30 Uhr, Restaurant Linde Heiden 
Webseite Region Toggenburg Auf der Regionswebseite wird das Projekt erläutert, Pilotbetriebe beschrieben und die Toolbox zur Verfügung gestellt. Es wird eine Übersicht und Hilfe für Lösung im Bezug zur nachhaltigen Mobilität angeboten. https://www.toggenburg.ch/komo	REGION TOGGENBURG Wohnen, Leben, arbeiten in der Region Nachhaltiges Mobilitätsökosystem Zurück Unsere Lösungen für nachhaltige Mobilität Der Verkehr hat in den vergangenen Jahren zugenommen, dies aus verschiedenen Gründen (Entwicklung der Bevölkerungszahlen, verstärktes Mobilitätsbewusstsein, usw.). Die ländlichen Gebiete wie das Toggenburg sehen sich mit anderen Herausforderungen konfrontiert als Agglomerations- und städtische Verkehrsmittel erschliessen die Ortschaften entlang der Hauptverkehrsachsen. Abseits von diesen ist das Auto die dominierende Mobilitätsform. Die steigenden Mobilitätsbedürfnisse stehen im Gegensatz zu den angestrebten übergeordneten Zielen zur Reduktion der CO₂-Emissionen im Personenverkehr. Um diesem Gegensatz zu begegnen, braucht es innovative Lösungen und die Bereitschaft zu Veränderungen im Bereich der Mobilität. Im Rahmen des Projektes «Mobilitätsökosystem Nesslau» Toggenburg wurden Ideen vorangetrieben, in einer Testphase ausprobiert und umgesetzt. Wir bieten Ihnen eine Übersicht und Hilfe, damit Sie Ihre Lösung für eine nachhaltige Mobilität entdecken oder entwickeln können. Über Passende Lösungen für deine Mobilität 

8.2 Synergien:

Die Zusammenarbeit mit dem Projekt SUSMOBTOGG hat sich sehr gut eingespielt. Der gemeinsame monatliche Austausch (Jour fixe) garantiert den Wissenstransfer und die Verknüpfung beider Projekte. Weiter wurde im Bereich der Datenbeschaffung sowie der Auswertung eng miteinander gearbeitet, Synergien genutzt und Wissen ausgetauscht. Die beiden Projekte stimulieren einander und fördern gezielt auf die Region angepasste Pilotbetriebe.

Mit folgenden Projekten und Organisationen wurde eine enge Zusammenarbeit und Austausch erarbeitet und gelebt:

 mybuxi, Nationaler Austausch im Bereich Kommunikation und gemeinsame Angebotsgestaltung.	 clever mobil in der Region – für eine clevere und nachhaltige Mobilität. Gemeinsamer Austausch zu nachhaltigen Mobilitätslösungen und gegenseitige Unterstützung in der Kommunikation.
---	---

 Unter der Idee «Mini.Velostadt Lichtensteig» sollen die Grundlagen für die Erarbeitung einer wirkungsvollen Fahrradinfrastruktur erarbeitet werden. Dabei konnten sich die beiden Projekte austauschen und Ideen aus dem KOMO-Projekt in Lichtensteig übernommen werden.	RegioHub+: Nutzer*innenorientierte Entwicklung von Regionalbahnhöfen zu Mobilitätshubs für Gemeinden. Austausch im Bereich Umschlagbox. Mitgestaltung und Teilnahme an Workshops und Wissensaustausch.
 42Hack: ÖV42: Öffentlicher Verkehr und grüne Mobilität als heimlicher Klimameister. In verschiedenen Hacks wurden Themen rund um Mobilitätsökosystem gemeinsam besprochen und somit ist Wissen ins KOMO-Projekt eingeflossen. Auch konnte durch die Hacks bei vielen Anspruchsgruppen zur nachhaltigen Mobilität sensibilisiert werden und Zukunftsmodelle bekannt gemacht werden.	 Smart Region Toggenburg setzt sich zum Ziel, das Potenzial der Digitalisierung im Toggenburg zu erkennen. Wie lassen sich Lebensbereiche wie Mobilität, Wohnen, Arbeiten und Umwelt sinnvoll digital vernetzen? Insbesondere zum Teil Mobilität fanden gemeinsame Anlässe und ein reger Austausch statt.
 MONAMO Wil: Die Stadt Wil ist seit 2020 als «Modellstadt nachhaltige Mobilität» (MONAMO) unterwegs und zeigt damit ihr Engagement im Bereich der nachhaltigen Mobilität. Die Mitglieder des Projektteams nahmen an Workshops teil.	Klangweit Toggenburg Runder Tisch Mobilität Klanghaus Schweni: Austausch verschiedener Stakeholder rund um das Klanghaus und Mobilität. Die Rolle des KOMO-Projekts war in der Mitgestaltung des Mobilitätsangebot.
 Amt für öffentlichen Verkehr AöV SG: Austausch zur Finanzierung des Pilotbetriebs sowie Grundlageerarbeitung für On Demand-Services im Kanton.	 openmobility: openmobility unterstützt den Aufbau eines offenen, gemeinsam gestalteten Mobilitätsökosystems für die Schweiz, um eine nachhaltige Mobilität zu etablieren. Der Berührungspunkt war das Beobachten und der Austausch zu einem übergreifenden Buchungssystem.

Allgemein kann erwähnt werden, dass sich sehr spannende Zusammenarbeiten entwickelt haben. Dies auf nationaler Ebene aber auch in der Region mit verschiedensten Organisationen, Firmen und Privatpersonen. Auch konnten sich verschiedenste Projekte in der Region befruchten und gegenseitig stärken.

Ziel ist es, diese Netzwerke weiterhin aktiv zu betreiben und gemeinsam aktiv bleiben. Dazu benötigt es weiterhin ein starkes Engagement aus der Region. Zielführend wäre eine verantwortliche Stelle zum Thema Mobilität im Toggenburg zu benennen und zu finanzieren.

9 Fazit

Der vorliegende Abschlussbericht zeigt detailliert und informativ auf, was in der Gemeinde Nesslau und in der Region Toggenburg im Rahmen des Projekts «Nachhaltiges Mobilitätsökosystem Nesslau» gemacht und erreicht wurde. Wir sind uns bewusst, dass damit lediglich die ersten Schritte hin zu einem Umdenken im Bereich der nachhaltigen Mobilität gemacht wurde. Der Weg zur nachhaltigen Mobilität ist noch nicht abgeschlossen. Er besteht vielmehr aus unterschiedlichen Wegstrecken, die mit unterschiedlichen Arbeiten zu absolvieren sind. Das KOMO-Projekt war eine sehr gute Unterstützung für die erste Wegstrecke, die zusammen mit anderen Akteuren zurückgelegt wurde.

Die nachhaltige Mobilität in einer ländlichen Region wie dem Toggenburg zu fördern, bringt besondere Herausforderungen mit sich. Aufgrund der tieferen Bevölkerungsdichte ist ein konventionelles ÖV-Angebot mit hohem Takt und hoher räumlicher Verteilung selbsttragend und wirtschaftlich nicht möglich. Die erste Alternative ist das Auto, das (fast) immer zur Verfügung steht und dessen Kosten meistens als klein wahrgenommen werden. Druckelemente wie in Agglomerationen bei Stausituationen oder fehlende Parkplätze kommen im ländlichen Raum kaum vor. Somit fehlt ein Anreiz zum Umsteigen vom MIV auf alternative Mobilitätsangebote.

Um die Bevölkerung zum Umdenken und damit zum Umsteigen zu motivieren, braucht es gezielte Kommunikationskampagnen, um nachhaltiges Mobilitätsverhalten zu einer sozialen Norm zu machen. Hierfür braucht es langfristige Strategien, weil die Veränderung des eigenen Verhaltens nicht von heute auf morgen erfolgt. Es sollen aber nicht nur die Angebote beworben werden. Der Bevölkerung muss die Wichtigkeit der alternativen Mobilitätsformen zur Reduktion des CO₂-Ausstosses bewusst werden. Gelingt dies nicht, sind grosse Investitionen ins Angebot im Sinne der Verhaltensökonomie auch nicht gerechtfertigt.

Der Austausch mit der Bevölkerung hat gezeigt, dass die Angebote auf ihre Bedürfnisse abgestimmt sein müssen. Sie sollen ähnlich unkompliziert und bequem genutzt werden können wie das Auto. Es lohnt sich, auf bestehende Angebote zurückzugreifen und diese in die Überlegungen für verschiedene Angebote zu integrieren. Damit, und mit der Finanzierung durch die öffentliche Hand, sollte es möglich sein, die Angebote in einem angemessenen preislichen Rahmen zu ermöglichen. Ein Mehrwert für verschiedene Nutzergruppe muss aber in jedem Fall klar erkennbar sein.

Ein flächendeckendes nachhaltiges Mobilitätsökosystem sollte nicht ausschliesslich die Bedürfnisse der Privatpersonen für den Pendel- und Freizeitverkehr abdecken. Auch für die Industrie und das Gewerbe gibt es Beteiligungsmöglichkeiten wie bei gemeinsamen Lieferfahrten. Es wäre durchaus denkbar, dass sich Gewerbebetriebe finanziell bei passenden Angeboten beteiligen und eine entsprechende Gegenleistung erhalten. So funktionieren Partnerschaften beim On Demand-Service von mybuxi bereits sehr gut.

Im Nachhinein stellte sich als besonders positiv heraus, dass die Bevölkerung von Anfang an ins Projekt involviert war. Wir konnten jene Angebote aufbauen, bei welchen die Einwohner*innen einen Nutzen sahen. Bei anderen Ideen war die Nachfrage nicht gegeben und so wurden sie in der Ideensammlung abgelegt, ohne dass weiter in diese investiert wurde. Nun gilt es, die Pilotbetriebe erfolgreich zu Ende zu führen. Die Schwierigkeit wird sein, die Angebote Schritt für Schritt zu etablieren. Nur wenn sie genutzt werden, wird es gelingen, sie zu finanzieren und in einen langfristigen Regelbetrieb zu überführen. Gewinnbringend war ausserdem die Vernetzung der verschiedenen Partner, die Mobilitäts- und Nachhaltigkeitsthemen bearbeiten. Es gilt nun, weiterhin aktiv zu bleiben und diese Netzwerke aktiv zu betreiben.

Ein wichtiges Resultat aus der Projektarbeit ist die geschaffene Toolbox. Wir haben darin unsere wichtigsten Erkenntnisse zu diversen Projekten und Angeboten abgelegt und beschrieben, wie diese umgesetzt werden können und welche Hindernisse zu bedenken sind. Wir stellen die Toolbox Organisationen aus anderen Regionen zur Verfügung, damit sie Projekte für nachhaltige Mobilität umzusetzen können. Denn für uns ist klar: Nachhaltige Mobilität wird bei uns auch in der Zukunft ein Thema sein.

Anhang: Auszug Medienberichte



energietal toggenburg
 «das sind wir»

Sonderseite
Klima & Energie

Mitfahrbänkli-Teststrecke ist eröffnet

Ab dem 23. April stehen in Nesslau Mitfahrbänke zur Verfügung. Das neue Mobilitätskonzept will helfen, die Energieeffizienz im Privatverkehr zu steigern und den CO₂-Ausstoss in der Region zu reduzieren.

Heute startet ein einzigartiges neues Mobilitätsprojekt in Nesslau: Wir lancieren gemeinsam mit der Gemeinde die «Mitfahrbänkli Toggenburg» im Testbetrieb. Der Eröffnungsausflug vom 23. April hält dann ein, sich von 9 bis 18 Uhr an einem der fünf Standorte über das Projekt zu informieren und die Mitfahrbänke, gefertigt von der Firma Gebrüder Glendanner AG in Ebnet Kappel, gleich selbst ausprobiert. Mit Gutscheinern versetzen wir euch schließlich den Tag mit Kaffee und Dessert, offeriert vom Bauernhof Degerten. «Die gewählten Standorte sorgen dafür, dass es so einfach wie noch nie ist, ohne Auto in die Dörfer zu kommen», freut sich Gemeindepresident Kilian Lusser.

Hinsetzen, mitfahren, Menschen kennen lernen, Energie sparen
 Das Prinzip ist simpel und der Name Programm: Wer sich auf eines der Mitfahrbänke beim Bahnhof Nesslau, Teussplatz Nesslau, Gasthaus Speer, Stein Dorf oder in der Degerten hinsetzt, möchte gerne mitgenommen werden. Und wer Lust auf eine Mitfahrerin oder einen Mitfahrer hat, hält einfach an. Neben der sozialen Komponente der so entstehenden Zufalls



Vorgangenen Donnerstag wurden die Mitfahrbänke auf der Teststrecke in Nesslau platziert.

begegnungen erhofft sich die Gemeinde Nesslau von den Bänken besonders, die Weiter mobilitätsstechnisch besser zu erschliessen.

Wir von energietal toggenburg sehen in diesem Ride-Sharing Projekt einen wichtigen Schritt zu einer energieautarken Region Toggenburg. Denn zu oft sind private Autos nur schlecht ausgelastet, weiss Präsidentin Patricia Egloff. «Die meisten Fahrzeuge befinden sich nur eine Person. Mit den Mitfahrbänken schaffen wir die Möglichkeit, diese Zahl zu erhöhen.» Ausserdem habe der motorisierte Privatverkehr generell viel Potential, die Energieeffizienz der Region zu steigern. «Die Mitfahrbänke sind ein Beitrag zu einer nachhaltigeren Mobilität», so Egloff.

Testphase kann ausgeweitet werden
 Bei den Nesslauser Mitfahrbänken handelt es sich entsprechend um einen Pilotversuch. Kommt das Angebot in dieser Testphase gut an, werden wir es auf weitere Gemeinden ausdehnen. Denn insbesondere die Weiter des Toggenburgs sind mit dem öffentlichen Verkehr oft nur unzureichend erschlossen. Solche spontane Mitfahrgelegenheiten können also ihren Beitrag dazu leisten, Energie zu sparen und den CO₂-Ausstoss in der gesamten Region zu reduzieren. Entstanden ist die Idee der Mitfahrbänke in der Fokusgruppe «Nachhaltige Mobilität im Toggenburg». Im Jahr 2021 führten wir verschiedene Partner aus der Region zusammen, um neue Mobilitätsangebote aufzulegen. Das Kernteam rund um energietal toggenburg, der Energiestadt Region Obertoggenburg, der Schweizerischen Südtalbahn AG und der Energieagentur St. Gallen GmbH geht nun die konkrete Umsetzung der gewonnenen Ideen und Konzepte an – die Nesslauser Mitfahrbänke sind der erste Schritt dazu.

Haben Sie weitere Ideen zur Mobilität im Toggenburg? Dann nehmen Sie an unserer Umfrage teil: <https://easy-feedback.de/umfrage/1465814/Sf6SLW>

Gemeinsam stärker für die Nachhaltigkeit

Seit Jahresbeginn arbeiten die Sektion des Toggenburger Hauseigentümerverbandes (HEV) und energietal toggenburg noch enger zusammen. Eine Partnerschaft mit vielen Vorteilen, wie wir finden.

«Energie» ist für jede Hausbesitzerin und jeden Hausbesitzer ein Kernthema. Sei es, wenn es um eine Wärme-Sanierung der eigenen Liegenschaft geht, den Einsatz von erneuerbaren Energiequellen oder auch einfach nur beim Thema Stromsparen: man kommt nicht daran vorbei. Deswegen freuen wir uns ganz besonders, künftig noch enger mit dem Hauseigentümerverband (HEV) Toggenburg zusammenzuarbeiten.

Beratungsangebote für die Mitglieder
 Unsere Beratungsangebote werden allen Mitgliedern des HEV Toggenburg



Die Zusammenarbeit mit dem Hauseigentümerverband Toggenburg bringt viele Vorteile für Hauseigentümerinnen und Hauseigentümer.

zur Verfügung stehen. «Wir möchten so gemeinsam mit dem HEV die Hauseigentümerinnen und -eigentümer aus erster Hand informieren, zum Beispiel über die erneuerbaren Möglichkeiten im Gebäude-Park», erklärt Christoph Käu, Geschäftsleiter bei energietal toggenburg. Das werden werden wir an Anlässen des HEV Toggenburg informieren, bei der Sonderseite des HEV mitarbeiten und künftige Aktionen rund um Gebäude und Energie

engmaschig begleitet.

Kurze Wege zu intensiverer Wissensvermittlung
 Die Hauseigentümer-Mitglieder sind eine wesentliche Gruppe von Energie-Nutzern im Tal, sagt Armin Brüllsauer. Der Präsident des HEV Toggenburg erhofft sich von dieser, nun noch engeren, Partnerschaft Synergien und intensiveren Wissensvermittlung rund um Energie. «Unsere Mitgliedern einerseits alle Möglichkeiten und neuesten Trends im Energiebereich aufzuzeigen, andererseits sie dabei zu unterstützen, fortschrittliche und möglichst umweltverträgliche Lösungsansätze zu finden, ist uns ein wesentliches Anliegen.» Er schätze an der Zusammenarbeit mit energietal toggenburg die kurzen Wege und das vorwärtsorientierte Denken, das sich bereits früher gemeinsam ergeben habe.

«das sind wir»

Unseren Mitgliedern – eine wesentliche Gruppe von Energie-Nutzern im Tal – alle Möglichkeiten und neuesten Trends im Energiebereich mitzuteilen oder sie dabei zu unterstützen, fortschrittliche und möglichst umweltverträgliche Lösungsansätze zu finden, ist uns ein wesentliches Anliegen. Seit Jahresbeginn arbeiten wir von der Sektion des Toggenburger Hauseigentümerverbandes (HEV) noch enger mit dem energietal toggenburg zusammen. Die Synergien dieser Partnerschaft sind bereits jetzt für beide Partner sehr zielführend. Auch für mich persönlich hat sich diese «nachbarschaftliche» Zusammenarbeit seit Beginn gut angefühlt. Kurze Wege, ähnliches und vorwärtsorientiertes Denken prägen unser gemeinsames Denken und Tun.



Armin Brüllsauer
 Präsident, Hauseigentümerverband Toggenburg

Events

Lancierung Mitfahrbänkli
 23. April 2022, 9:00 - 18:00 Uhr
 Degerten - Laad, Nesslau

Generalversammlung
 02. Mai 2022, 19:00 Uhr, Waltwil

Energietreff SG
 11. Mai 2022, 17:00 Uhr, St. Gallen

Energietag 2022
 08. Juni 2022, 08:00 - 10:00 Uhr
 15. Juni 2022, 08:00 - 10:00 Uhr

energietal toggenburg

Bahnhofstrasse 1
 9630 Waltwil
 Tel. 071 987 00 77
info@energietal-toggenburg.ch
www.energietal-toggenburg.ch

Newsletter abonnieren



Folgen Sie uns






Unterstützt von:



Toggenburger Raiffeisenbanken

Schnelle Glasfaser-Netze und zuverlässige Energie für das Toggenburg

mit | Thurwerke | DK Ebnat-Kappelen | DK Mönchwil

Toggenburg Medien

CARSHARING

Pilotversuch «Mitfahrbänkli» in Nesslau gestartet

Die «letzte Meile» Richtung Laad in der Gemeinde Nesslau ist dank Mitfahrbänkli in moderner Autostopp-Form erschlossen.

Adi Lippuner

24.04.2022, 15.00 Uhr

🔖 Merken 🖨️ Drucken ➦ Teilen



Kilian Looser, Patrizia Egloff, Ingrid Abderhalden, Trudi Rutz und Jon Fadri Huder (von links) bei einem der Mitfahrbänkli in Nesslau.

Bild: Adi Lippuner

Seit dem Wochenende stehen zwischen Nesslau, der Laader Au und Stein fünf Mitfahrbänkli. Wer sich auf eines der ganz aus Holz gefertigten Bänkli setzt, möchte von Autofahrerinnen und -fahrern, welche noch einen freien Platz haben, mitgenommen werden. Dank dieser Pilotstrecke soll getestet werden, ob die modere Form von Autostopp Anklang findet.

Toggenburg

19

Donnerstag, 29. September 2022

Gemeinsame Fahrten mindern Umwelt- und Verkehrsprobleme

Nach dem erfolgreichen Versuch mit den Mitfahrbänkli im Oberen Toggenburg folgt nun der Mitfahrservice für das ganze Toggenburg.

Urs M. Hemm

Von mobiler Unabhängigkeit profitieren und gleichzeitig gegen die immer grösser werdenden Verkehrsprobleme und gegen die Umweltbelastung tun. Um dieses Ziel zu erreichen, setzt sich die Region Toggenburg für nachhaltige Mobilität ein. Im Projekt «Komo Mobilitätsökosystem Nesslau/Toggenburg» (Komo – Koordinationsstelle nachhaltige Mobilität), das zusammen mit dem Energietal Toggenburg, der Schweizerischen Südostbahn (SOB) und der Energieagentur St. Gallen durchgeführt wird, werden des-

halb stets neue Mobilitätsangebote gesucht, getestet und eingeführt.

«Die Mitfahrbänkli, die wir im Oberen Toggenburg aufgestellt haben, haben sich als Erfolg erwiesen», sagt Daniel Wittenwiler, Projektleiter Energieprojekte bei der Energieagentur St. Gallen. Nicht nur, dass die Bänkli als Start- und Endpunkt von Fahrten rege genutzt werden. «Durch die Mitfahrbänkli sind Kontakte entstanden, durch die sich die Leute jetzt unabhängig von unserem Angebot verabreden und Fahrgemeinschaften schliessen. Ein Effekt, den wir uns nur wünschen können», sagt Wittenwiler. Nach diesem Erfolg folgt nun der nächste Schritt. Ab Montag, dem 3. Oktober, wird ein Mitfahrservice für das ganze Toggenburg angeboten.

Der geplante Mitfahrservice kann über die frei verfügbare App Twogo genutzt werden. «In dieser App können wir unsere Fahrten oder Mitfahrwünsche eintragen und sehen sofort, wer mit uns mitfahren will oder wer uns mitnehmen kann», erläutert Daniel Wittenwiler die Funktionsweise. Im Gegensatz zum

Unabhängig von Start und Ziel

Mitfahrbänkli ist dieses Angebot völlig unabhängig von einem Start beziehungsweise Endpunkt. Grundsätzlich ist der Service kostenlos. Wenn sich aber die Fahrgemeinschaften auf einen finanziellen Beitrag einigen, beispielsweise an die Benzinkosten, sei dies durchaus möglich. Solche Abmachungen seien aber wie auch die Versicherung von Fahrern und Mitfahrern Sache jedes Einzelnen.

Daniel Wittenwiler ist vom Erfolg des Projekts überzeugt. «Gerade im Toggenburg, wo es viele abgelegene Gebiete gibt, sind auch viele Fahrzeuge mit nur dem Fahrer unterwegs.» Ge-

rade für Freizeitaktivitäten, bei Fahrten zum Vereinsanlass oder für den Arbeitsweg würde sich die App geradezu anbieten. In der Mobilitätsberatung der Energieagentur St. Gallen grösserer Unternehmen liegen denn auch die Wurzeln zu dieser Idee. «Für solche Unternehmen ist die Parkplatzbewirtschaftung ein nicht zu unterschätzender Kostenfaktor, weshalb die Bildung von Fahrgemeinschaften zum und vom Arbeitsplatz in vielerlei Hinsicht positiv ist», sagt Daniel Wittenwiler.

Wie viele Interessierte sich bereits auf der App angemeldet hätten, wisse er nicht. Es werden

aber künftig regelmässige Monitorings für die Erfolgskontrolle durchgeführt, um bei Bedarf weitere Werbekampagnen starten zu können. Damit aber der Mitfahrservice überhaupt ein Erfolg werden kann, brauche es von Anfang an viele Mitfahrgelegenheiten. «Aus diesem Grund bewerben wir ab jetzt das Angebot im ganzen Toggenburg über die Gemeinden, verschiedene Unternehmen, Vereine und den Tourismus und hoffen auf zahlreiche Teilnehmende», sagt Daniel Wittenwiler.

Hinweis
www.twogo.ch

Eine neue Form von Autostopp

Ab dem 23. April gibt es an der Laaderstrasse zwischen Nesslau und Stein Mitfahrbänkli.

Adi Lippuner

Die Frage, wie die «letzte Meile» in den Gemeinden erschlossen werden, treibt die Verantwortlichen schon länger um. «Mit Bahn und Postauto sind die Hauptachsen gut versorgt. Wer aber ohne Auto in die Laad, nach Luttenwil oder Büel will, muss sich entweder privat organisieren oder zu Fuss gehen», bringt es der Nesslauer Gemeindepräsident Kilian Looser die Situation auf den Punkt.

In Zusammenarbeit mit dem Energietal Toggenburg entsteht deshalb zwischen der Firma Altherr (Abzweigung Richtung Laad, Dergeten und Stein) eine Teststrecke mit sogenannten Mitfahrbänkli.

Auf dem Bänkli warten meistens Bekannte

Wer sich auf eines dieser Bänkli setzt, möchte mitgenommen werden und signalisiert so den vorbeifahrenden Autos, dass sie eine Fahrgelegenheit suchen. «Also sozusagen die moderne Form von Autostopp», wie es von Seiten der Initianten heisst. «Jeder Autofahrer und jede Autofahrerin kann entscheiden, ob er oder sie anhalten will.»

Meist würden sich die Leute der Aussenquartiere kennen und die Mitfahrgelegenheit werde sicher gerne angeboten, sind die Verantwortlichen überzeugt. «Die Bänkli sind ein klares Signal, denn heute sind oft Menschen zu Fuss unterwegs, die



Die Mitfahrbänkli, die ab dem 22. April auf der Strecke Nesslau-Laad-Stein aufgestellt sind, werden in einem Toggenburger Betrieb hergestellt.

Bild: PD

sich einfach bewegen und nicht mitfahren wollen», erklärt der Gemeindepräsident.

Eine Recherche im Internet zeigt, dass die Idee bereits an verschiedenen Orten umgesetzt

wurde. So ist von Masein im Kanton Graubünden zu lesen, dass die beiden Bänkli für die Fahrt Richtung Thuis rege genutzt werden. Auch in Blauen, Baselland, besteht die Mitfahr-

gelegenheit, das Gleiche gilt für Leuggen im Kanton Aargau. Zudem haben Jugendliche im Berg SG das Aufstellen von Mitfahrbänkli angeregt. Für Patrizia Egloff, Präsidentin von Energietal

Toggenburg, ist wichtig, dass rund um den Testbetrieb klare Informationen vorhanden sind. «Kinder dürfen nur in Begleitung Erwachsener mitgenommen werden, dies werden wir den Eltern entlang der Strecke in einem separaten Brief mitteilen», betont Egloff. Bezüglich Entschädigung an die Autofahrer ist zu hören, dass die Mitfahrt kostenlos ist, wer aber freiwillig einen Obolus entrichten wolle, dürfe dies tun.

Realisierung weiterer Angebote wird geprüft

Die Mitfahrbänkli auf der Teststrecke werden am 22. April aufgestellt. Einen Tag später, am Samstag, 23. April, findet der Eröffnungsanlass mit umfassenden Informationen statt.

«Bei jedem Bänkli können die Spielregeln gelesen werden, es bietet sich die Gelegenheit zum Mitfahren und sozusagen als Tüpfelchen auf dem i gibt es einen Gutschein, um im Buureizli Dergeten einen Kaffee mit Dessert zu geniessen», freut sich der Gemeindepräsident. Patrizia Egloff doppelt nach: «Sofern sich die Teststrecke bewährt und die Idee von Einheimischen und Gästen angenommen wird, werden wir die Realisierung weiterer Angebote ins Auge fassen.» Sicher lasse sich diese umweltfreundliche Mitfahrgelegenheit auch in anderen Gemeinden des Toggenburgs, aber auch für weitere Aussenquartiere in Nesslau umsetzen.

Eine moderne Form von Autostopp

Am Bundesfeiertag wurden drei weitere Mitfahrbänkli eingeweiht. Nun steht das Angebot auch in Wildhaus-Alt St.Johann offen. Gleichzeitig wurde ein Parcours eröffnet.

Christiana Sutter

Nach Nesslau stehen jetzt auch in der Gemeinde Wildhaus-Alt St.Johann an drei Standorten «Mitfahrbänkli» zur Verfügung. Beim Säntiswäldli in Unterwasser, bei der Talstation Thur in Wildhaus und in der Schwendi. Das Prinzip ist einfach. Wer auf einem der Bänkli Platz nimmt, zeigt an, dass er oder sie mitfahren möchte. Die vorbeifahrenden Fahrzeughalter sind gebeten, die Wartenden mitzunehmen, egal ob hinauf oder hinunter. Kinder dürfen nur in Begleitung von Erwachsenen mitgenommen werden.

Testphase bis Ende 2022

«Die Mitfahrbänkli sind ein Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität der Energiestadt Region

Obertoggenburg», erläuterte Patrizia Egloff, Präsidentin des Fördervereins Energietal Toggenburg. Mit den neuen Mitfahrbänkli ist die Gemeinde



Patrizia Egloff und Richard Brander eröffnen die neuen Mitfahrbänkli. Bild: Christiana Sutter

Wildhaus-Alt St.Johann nebst der Gemeinde Nesslau die Zweite, die diese Möglichkeit der nachhaltigen Mobilität anbietet. Weitere Mitfahrbänkli sind in der Gemeinde Ebnat-Kappel in Vorbereitung.

Die Testphase dauere bis Ende 2022, dann werde Bilanz gezogen. Die Rückmeldungen sind entscheidend, ob im Toggenburg weitere Standorte für Mitfahrbänkli gestellt werden. «Es gab bei Mitfahrenden bereits lustige Begegnungen», sagte Egloff. Dann ergänzte sie: «Diese Mitfahrbänkli sind die moderne, einfache Art des Autostopps.»

Mit Parcours im Gleichgewicht bleiben

Gemeinsam mit den Bänkli eröffnete Richard Brander, Präsident von Pro Toggenburg, an

diesem Sommertag auch den Geschicklichkeitsparcour im Säntiswäldli. «Dieser Parcours soll Jung und Alt motivieren, sich in Gleichgewicht zu üben», sagte er.

Nebst den Gleichgewichtsgeräten ist auch ein Zugang zum Nasenbach gerodet worden. Der Zugang soll es den Kindern ermöglichen, am Wasser zu spielen. Der Nasenbach fliesst ein paar Meter weiter unten in die Wildhauser Thur.

Rund 50 Personen, Einheimische und Gäste kamen ins Säntiswäldli für die Eröffnungsfeier. Begleitet wurde der festliche Anlass am Nationalfeiertag von jungen Schülerinnen der Kammermusik Berlin. Die jungen Musizierenden sind aktuell in einem Sommerlager im Clubhaus Herrenwald auf der Alp Sella matt.

Drei weitere Mitfahrbänkli stehen bereit

Nun sind auch in der obersten Toggenburger Gemeinde Holzbänkli platziert: an drei Standorten an der Schwendistrasse – in Wildhaus, in der Schwendi und in Unterwasser.

Mitten im Sommer erweitert Energietal Toggenburg gemeinsam mit der Energiestadt Region Obertoggenburg das Angebot der Mitfahrbänkli Toggenburg. Nach der Strecke in Nesslau, die im April eröffnet wurde, sind nun auch in Wildhaus-Alt St.Johann Mitfahrbänkli platziert.

Das Prinzip ist einfach: Wer auf einem dieser Holzbänkli in Wildhaus bei der Talstation Thur in Wildhaus, in der Schwendi oder beim Säntiswäldli in Unterwasser Platz nimmt, signalisiert, dass er oder sie gerne mitfahren möchte. Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter, die vorbeifahren, sind angehalten, die Reisenden mitzunehmen.

Selbstverständlich funktioniert der Mitfahrdienst in beide Fahrtrichtungen. Eröffnet wird die neue Strecke am 1. August im Rahmen von Grill&Spass im Säntiswäldli Unterwasser, wo eines der Mitfahrbänkli steht.

Ausweitung in weiteren Gemeinden geplant

Die beiden Strecken in Nesslau und Wildhaus-Alt St. Johann sollen nicht die einzigen bleiben. Bereits laufen die Vorarbeiten für eine weitere Strecke in der Gemeinde Ebnat-Kappel. Das Toggenburg mit seiner typischen Streusiedlungsstruktur bietet aber noch weitere Möglichkeiten für diese neue Art von Mobilität. «Denn insbesondere in Weilern, in denen die Er-

schliessung mittels ÖV nicht möglich ist, bieten die Mitfahrbänkli die Möglichkeit, auch ohne eigenes Fahrzeug mobil zu sein. So stehen bereits schon je



Beim Mitfahrbänkli beim Säntiswäldli in Unterwasser wird die Eröffnung stattfinden. Bild: PD

ein Mitfahrbänkli in Kirchberg und Dietschwil», sagt die Leiterin Kommunikation Energietal Toggenburg Sabine Camedda.

Mit den Mitfahrbänkli möchte die Energiestadt Region Obertoggenburg neue Möglichkeiten schaffen, die Weiler mobilitätstechnisch besser zu erschliessen. Die Idee stammt aus der Fokusgruppe «Nachhaltige Mobilität im Toggenburg». Im Rahmen dieses Projekts wurden im Jahr 2021 verschiedene Partner aus der Region zusammengeführt und Mobilitätsangebote vorbereitet, die eine CO₂-Reduktion im Verkehr ermöglichen. Die Mitfahrbänkli sind eines der ersten neuen Angebote, welche die nachhaltige Mobilität fördern sollen. (pd)

Warten, mitfahren und Gutes für die Umwelt tun

Die Mitfahrbänklí im Toggenburg sind eine moderne Form von Autostopp. Doch wird man tatsächlich mitgenommen, wenn man sich auf ein solches Bänklí setzt? Ein Selbstversuch.

Ein älteres Ehepaar steht vor dem Holzbänklí am Bahnhof in Nesslau und mustert es aufmerksam. Die beiden kommen aus der Bodensee-Region und sind nicht zum ersten Mal in der Gegend. Von der Mitfahraktion haben sie allerdings noch nie etwas gehört. Sie bezweifeln, ob jemand anhielt, wenn sie sich aufs Bänklí setzen. Warum? «Viel leicht, weil wir nicht von hier sind», vermuten sie. Zeit, das Mitfahrbänklí auszuprobieren, hat das Ehepaar nicht. Es wartet auf den Zug, der die beiden zurück Richtung Bodensee bringt und der in wenigen Minuten einfahren wird. Ich kam die Stieps der beiden verstauben. Es sind dieselben Gedanken, die ich mir auch durch den Kopf gehen, als ich mich zum nächsten Mitfahrbänklí aufmache. Es steht in der Untersteig, etwa zehn Minuten Fussmarsch vom Bahnhof Nesslau entfernt. Das erste Bänklí bei den Zuggleisen dient vor allem der Information. Das hat mir die Verantwortliche Patricia Egloff bereits im Vorfeld gesagt. Die Plakette, die auf der Bänklíhülle angebracht ist, zeigt die Strecke der Mitfahrgelegenheiten und die Orte, wo weitere Bänklí zu finden sind.

Patricia Egloff ist Präsidentin des Fördervereins Energietal Toggenburg, der das Mobilitätsprojekt initiiert und gemeinsam mit der Standortgemeinde im Frühling dieses Jahres umgesetzt hat. Das Prinzip ist einfach: Wer sich auf eines der vier Mitfahrbänklí beim Tennisplatz in der Untersteig, beim Restaurant Speer, in der Dergeten oder im Dorf Stein hinsetzt, möchte gerne mitgenommen werden. Und wer Lust auf eine Mitfahrerin oder einen Mitfahrer hat, hält einfach an. Eine Einschränkung gibt es: Kinder dürfen nur in Begleitung eines Erwachsenen mitfahren.

Nachhaltige Mobilität fördern
Ich bin gespannt, ob mich jemand mitnimmt. In der Untersteig angekommen, setzte ich mich auf das Bänklí, das zum Schutz vor Regen und Schnee sogar ein Dach hat. Ich warte. In den ersten fünf

Minuten passiert nichts. Kein Auto fährt vorbei. Das könnte aber auch daran liegen, dass die Mittagszeit noch nicht ganz vorbei ist. Es ist ruhig, die Sonne scheint, und Motorengeräusche sind nur in der Ferne zu hören. Kurze Zeit später nimmt der Verkehr leicht zu. Doch niemand hält an. Stattdessen unterbricht ein Mann, der mit seinem Hund seine tägliche Runde dreht, seinen Spaziergang. «Warten Sie

schon lange?», fragt er. «Etwa zehn Minuten», antworte ich, und er erzählt, dass er in der Nähe wohne und schon mehrmals jemanden mitgenommen habe. «Diese Mitfahrbänklí sind wirklich eine gute Sache. Man kommt mit Menschen in Kontakt und tut noch Gutes für die Umwelt.» Ich frage ihn, ob es lange dauern kann, bis jemand anhalte. «Ach was», winkt er ab. «Es hält bestimmt bald jemand», macht er mir Mut.



Bild: Marion Lohrer

son. Mit den Mitfahrbänklí schaffen wir die Möglichkeit, diese Zahl zu erhöhen.» Ausserdem habe der motorisierte Privatverkehr generell viel Potenzial, die Energieeffizienz der Region zu steigern, ist die Präsidentin von Energietal Toggenburg überzeugt.
Die Idee der Mitfahrbänklí stammt aus der Fokusgruppe «Nachhaltige Mobilität im Toggenburg». 2021 wurden im Rahmen dieser Gruppe verschiedene



Bettli Scherrer und Vroni Rutz nehmen die Bänklítesterin mit.

Bild: Marion Lohrer

Partner aus der Region zusammengeführt und Mobilitätsangebote erarbeitet, die eine CO₂-Reduktion im Verkehr ermöglichen. Die Mitfahrbänklí sind eines der ersten neuen Angebote, welche die nachhaltige Mobilität fördern sollen.

Das Warten hat ein Ende

Nur wenige Minuten nachdem der Spaziergänger und sein Hund hinter der Kurve verschwunden sind, nähert sich ein Auto. Es kommt von der Felsen. Die Fahrer*in hält die Schallblende an und fragt: «Wollen Sie mitfahren?» «Gerne», rufe ich ihr zu, packe meine Tasche und steige hinten im Auto ein. Vroni Rutz und ihre Mitfahrerin Bettli Scherrer sind auf dem Weg in den hintersten Weiler von Nesslau, in die Dergeten. Und genau dorthin möchte ich auch. Für die beiden geht es danach weiter, sie wollen ins Furgli wandern. Die beiden Frauen gehen oft miteinander in die Berge. Zu zweit mache es einfach mehr Spass als allein, sagen sie und lachen. Vroni Rutz hat schon mehrmals jemanden in ihrem Auto mitgenommen. Selbst habe sie auch schon auf einem der Bänklí gewartet. Auch sie ist begeistert vom Projekt. «Man lernt immer neue Menschen kennen, und das gefällt mir», sagt sie.

Marion Lohrer

Toggenburg

19

Donnerstag, 29. September 2022

Gemeinsame Fahrten mindern Umwelt- und Verkehrsprobleme

Nach dem erfolgreichen Versuch mit den Mitfahrbänkli im Oberen Toggenburg folgt nun der Mitfahrservice für das ganze Toggenburg.

Urs M. Hemm

Von mobiler Unabhängigkeit profitieren und gleichzeitig gegen die immer grösser werdenden Verkehrsprobleme und gegen die Umweltbelastung tun. Um dieses Ziel zu erreichen, setzt sich die Region Toggenburg für nachhaltige Mobilität ein. Im Projekt «Komo Mobilitätsökosystem Nesslau/Toggenburg» (Komo = Koordinationsstelle nachhaltige Mobilität), das zusammen mit dem Energietal Toggenburg, der Schweizerischen Südstadt (SOB) und der Energieagentur St. Gallen durchgeführt wird, werden des-

halb stets neue Mobilitätsangebote gesucht, getestet und eingeführt.

«Die Mitfahrbänkli, die wir im Oberen Toggenburg aufgestellt haben, haben sich als Erfolg erwiesen», sagt Daniel Wittenwiler, Projektleiter Energieprojekte bei der Energieagentur St. Gallen. Nicht nur, dass die Bänkli als Start- und Endpunkt von Fahrten rege genutzt werden. «Durch die Mitfahrbänkli sind Kontakte entstanden, durch die sich die Leute jetzt unabhängig von unserem Angebot verabreden und Fahrgemeinschaften schliessen. Ein Effekt, den wir uns nur wünschen kön-

nen», sagt Wittenwiler. Nach diesem Erfolg folgt nun der nächste Schritt. Ab Montag, dem 3. Oktober, wird ein Mitfahrservice für das ganze Toggenburg angeboten.

Unabhängig von Start und Ziel

Der geplante Mitfahrservice kann über die frei verfügbare App Twogo genutzt werden. «In dieser App können wir unsere Fahrten oder Mitfahrwünsche eintragen und sehen sofort, wer mit uns mitfahren will oder wer uns mitnehmen kann», erläutert Daniel Wittenwiler die Funktionsweise. Im Gegensatz zum

Mitfahrbänkli ist dieses Angebot völlig unabhängig von einem Start beziehungsweise Endpunkt. Grundsätzlich ist der Service kostenlos. Wenn sich aber die Fahrgemeinschaften auf einen finanziellen Beitrag einigen, beispielsweise an die Benzinkosten, sei dies durchaus möglich. Solche Abmachungen seien aber wie auch die Versicherung von Fahrern und Mitfahrern Sache jedes Einzelnen.

Daniel Wittenwiler ist vom Erfolg des Projekts überzeugt. «Gerade im Toggenburg, wo es viele abgelegene Gebiete gibt, sind auch viele Fahrzeuge mit nur dem Fahrer unterwegs.» Ge-

rade für Freizeitaktivitäten, bei Fahrten zum Vereinsanlass oder für den Arbeitsweg würde sich die App geradezu anbieten. In der Mobilitätsberatung der Energieagentur St. Gallen grösserer Unternehmen liegen denn auch die Wurzeln dieser Idee. «Für solche Unternehmen ist die Parkplatzbewirtschaftung ein nicht zu unterschätzender Kostenfaktor, weshalb die Bildung von Fahrgemeinschaften zum und vom Arbeitsplatz in vielerlei Hinsicht positiv ist», sagt Daniel Wittenwiler.

Wie viele Interessierte sich bereits auf der App angemeldet hätten, wisse er nicht. Es werden

aber künftig regelmässige Monitorings für die Erfolgskontrolle durchgeführt, um bei Bedarf weitere Werbekampagnen starten zu können. Damit aber der Mitfahrservice überhaupt ein Erfolg werden kann, brauche es von Anfang an viele Mitfahrgelegenheiten. «Aus diesem Grund bewerben wir ab jetzt das Angebot im ganzen Toggenburg über die Gemeinden, verschiedene Unternehmen, Vereine und den Tourismus und hoffen auf zahlreiche Teilnehmende», sagt Daniel Wittenwiler.

Hinweis
www.twogo.com

TAGBLATT

abo+ MOBILITÄT

Individueller Mitfahrservice per App: Mit gemeinsamen Autofahrten Umwelt- und Verkehrsprobleme mindern

Nach dem erfolgreichen Versuch mit den Mitfahrbänkli im Oberen Toggenburg folgt nun der Mitfahrservice für das ganze Toggenburg.

Urs M. Hemm

29.09.2022, 05.00 Uhr

17. OKTOBER 2022

GEMEINSAM STATT EINSAM FAHREN? - MITFAHR-APP TWOGO DOWNLOADEN

Die Region Toggenburg lanciert gemeinsam mit der Energieagentur St. Gallen eine Initiative für einen Mitfahrservice. Mit der App "Twogo" können Autofahrerinnen und Autofahrer ihre regelmässigen Fahrten erfassen und an potenzielle Mitfahrerinnen und Mitfahrer anbieten. Die App eignet sich zur Bildung von Fahrgemeinschaften für Arbeit und Freizeit. Twogo kann einen wertvollen Beitrag zur Bewältigung der aktuellen Energieversorgungslage sowie zur Erreichung der Co2-Reduktionsziele leisten. Für Fragen steht Projektleiter Daniel Wittenwiler, d.wittenwiler@energieagentur-sg.ch gerne zur Verfügung.

