TOOLBOX MOBILITÄTSÖKOSYSTEM

REGION TOGGENBURG

Wohnen, leben, arbeiten im Einklang.

Mit Unterstützung von

energieschweiz

Das Projekt Mobilitätsökosystem

Um die klima- und verkehrspolitischen Herausforderungen anzugehen, müssen die Mobilitätsbedürfnisse deutlich nachhaltiger und ressourcenschonender erfüllt werden. Der Verkehrssektor hat dabei besonders im ländlichen Raum grossen Nachholbedarf.
Vielfältige, flexible Mobilitätsangebote mit Mobilitätshubs sowie ergänzenden Services und Massnahmen schaffen ein attraktives, ganzheitliches System. Damit werden die Erschliessung und die Effizienz deutlich verbessert. Die Attraktivität von ländlichen Regionen wird zusätzlich gesteigert und die schonende Nutzung sensibler Räume unterstützt.
Die Idee des Vorhabens liegt nicht darin, neue Mobilitätsangebote zu entwickeln, sondern bestehende Lösungen in einer Region auszurollen und zu einem funktionierenden Ökosystem zusammenzufügen, in dem sich die einzelnen Angebote ergänzen und unterstützen. In Workshops mit verschiedensten Stakeholdern wurden dazu Lösungsansätze zusammengetragen und bewertet. Eine Auswahl an vielversprechenden Mobilitätsangeboten wurde dann weiterverfolgt und im Pilotbetrieb in der Praxis getestet.
Die Arbeiten wurden von EnergieSchweiz im Rahmen eines KOMO-Projektes finanziell unterstützt und fanden in engem Austausch mit dem parallellaufenden Forschungsprojekt SUSMOBTOGG statt

Anwendung der Toolbox

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

Erläuterungen

1 **2** **3** **4** **5** **6** **7** **8** **9** **10**

Die sechs Bewertungen von 0 bis 10 sind erste Indikatoren zur groben Einschätzung der Massnahmen. Die ersten drei Themen beschreiben die Umsetzung. Je mehr Felder ausgefüllt sind, desto zeitaufwändiger, kostenintensiver ist die Massnahme bzw. desto höher ist das Kosten-Nutzen-Verhältnis. Die weiteren drei beschreiben die Nutzung. Je mehr Felder bei diesen ausgefüllt sind, desto mehr profitieren die Bevölkerung, Gäste und Touristen bzw. Pendler.

Inhalt

- Datenanalyse
- Umfragen
- Workshops
- Standaktionen
- On-Demand-Service
- Car-Sharing
- Bike-Sharing
- Scooter-Sharing
- Cargobike-Sharing
- Mitfahrbänkli
- Mitfahrservice
- Umschlagboxen oder Post Partnerfiliale
- Mobilitätshubs

Januar 2025
Christoph Kauz, energietal toggenburg
Markus Erne, SOB
Daniel Wittenwiler, Energieagentur St.Gallen

Region Toggenburg
Volkshausstrasse 21b
Postfach 16, 9630 Wattwil
+41 (0)71 987 00 52
info@toggenburg.ch

energietal toggenburg «das sind wir»
energieagentur st.gallen
SOB

REGION TOGGENBURG

Wohnen, leben, arbeiten im Einklang.

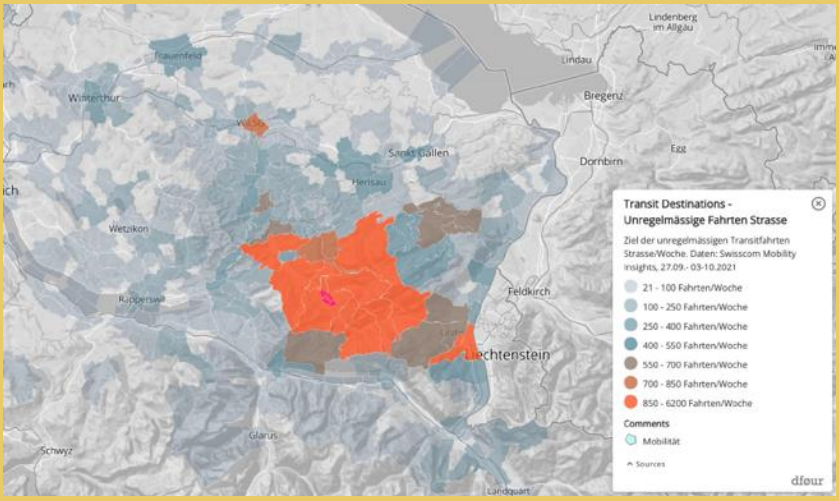
Mit Unterstützung von energieschweiz

Datenanalyse

Zeitaufwand

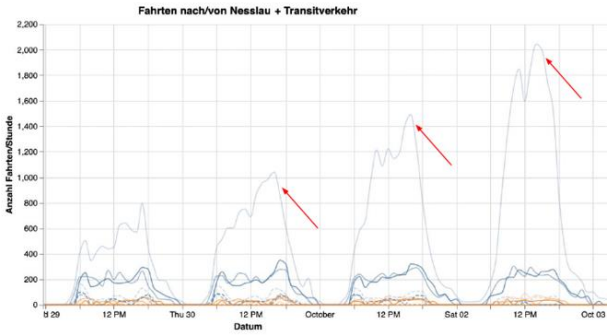
Kosten

Kosten-Nutzen



«Wissen was läuft – und was fährt.»

Um herauszufinden, was Sache ist, sollte jedes Projekt mit einer Datenanalyse beginnen. Welche Bewegungsströme gibt es? Wie gut sind die bestehenden öV Linien ausgelastet? An welchen Tagen und zu welchen Zeiten treten überhöhte Auslastungen auf? Welche Auslastung kann für ein neues Angebot erwartet werden?
Oft hat man sehr klare Vorstellungen davon, wie sich die Leute bewegen. Diese müssen aber nicht unbedingt korrekt sein. Eine Datenanalyse schafft Fakten und ist auch die Grundlage für eine langfristige Wirkungsanalyse.



Daniel Blatter, Geschäftsführer Region Toggenburg
«Die Erschliessung des Toggenburgs durch den öffentlichen Verkehr und mit Strassen ist grundsätzlich gut. Die dezentrale Struktur unserer Streusiedlungen und Weiler fördern den Gebrauch von Autos. Hier haben wir noch erhebliches Verbesserungspotenzial.»

Chancen

- Gutes Verständnis für die lokale Mobilität
- Unerwartete Erkenntnisse
- Fundierte Wirkungsanalyse

Herausforderungen

- Datenbedarf
- Definition der Indikatoren
- Reproduzierbarkeit (Saison, Wochentag, Wetter, …)
- Kosten-Nutzen

Weiterführende Informationen

Eine saubere Datenanalyse ist die Basis für eine gute Argumentation und eine strukturierte Massnahmenplanung, aber auch für den Nachweis von Veränderungen und dem Monitoring neuer Angebote.
Entscheidend für eine gute Datenanalyse ist, dass die richtigen Fragen gestellt werden. Interessiert einen die Situation an ausserordentlichen Tagen oder im Alltag? Ist die Auslastung des öV oder die Anzahl beförderter Passagiere der richtige Indikator? Suggerieren die Personenkilometer eine überhöhte Bedeutung des MIV und wäre es stattdessen besser, die Anzahl Fahrten in verschiedenen Distanzbereichen auszuwerten?
Des Weiteren ist zu beachten, dass der Zeitpunkt der Datenerfassung starken Einfluss auf das Resultat hat. Jahreszeit und Wochentag, aber auch Schulferien, das Wetter und Ereignisse wie Veranstaltungen oder die Corona Pandemie sind zu berücksichtigen.

Auswahlverfahren

Für die Wahl der gewünschten Datenanalyse ist zunächst das relevante Gebiet zu definieren. Dabei kann es sich um einen Strassen-, oder Schienenabschnitt, aber auch um ein Teilgebiet einer Gemeinde oder eine ganze Region handeln. Sollte die Datenanalyse in ein regelmässiges Monitoring überführt werden, so muss die Datenerhebung reproduzierbar sein und mindestens im gewünschten Rhythmus durchgeführt werden.
Viele Zahlen zum öV und teilweise auch zur Strassenauslastung sind kostenlos verfügbar und können von jedem ausgewertet werden. Diese Daten werden meist jährlich publiziert und sind lediglich Jahreswerte ohne genauere zeitliche Auflösung. Sie eignen sich für grobe Analysen und das Monitoring. Detaillierte Analysen lassen sich anhand der anonymisierten Bewegungsdaten von Mobilfunkanbietern durchführen. Die Aufbereitung dieser Daten ist jedoch komplex, so dass die Zusammenarbeit mit einem Fachbüro empfohlen wird, bzw. die Daten von den Mobilfunkanbietern werden nur an entsprechende Unternehmen geliefert. Die Daten ermöglichen aber detaillierte Analysen, so dass auch die teilweise hohen Kosten für Datenbezug und Auswertung gerechtfertigt sind.
Das Kosten-Nutzen Verhältnis ist bei jeder Art der Datenanalyse zu berücksichtigen. Teilweise besteht die Möglichkeit, Synergien mit anderen Projekten zu nutzen und eine gemeinsame Datenanalyse durchzuführen.

Wirkung

Die Datenanalyse an und für sich, hat keine CO_2 reduzierende Wirkung, sondern dient dazu, die Wirkung anderer Massnahmen nachzuweisen und die wirkungsvollsten Massnahmen auszuwählen.
Bei den Wirkungsanalysen ist jedoch immer zu hinterfragen, was alles auf die bewerteten Daten Einfluss genommen hat und welcher Veränderung der Rahmenbedingung die Wirkung zuzuschreiben ist. Oft ist die Wirkung auf eine diffuse Mischung verschiedener Ursachen zurückzuführen, so dass keine klare Zuweisung möglich ist. Die verschiedenen Massnahmen gehen Hand in Hand und beeinflussen sich gegenseitig, so wie es in einem Ökosystem üblich ist.

Bestehende Angebote / Links

www.bfs.admin.ch/ /Mikrozensus Mobilität und Verkehr
www.swisscom.ch/ /mobility-insights
www.opentransportdata.swiss
www.opendata.swiss (z.B. Öffentlicher Orts- und Regionalverkehr Kanton St.Gallen: Angebote und Finanzierung)
www.daten.sg.ch

Mit Unterstützung von
energieschweiz

Region Toggenburg
Volkshausstrasse 21b
Postfach 16, 9630 Wattwil

REGION TOGGENBURG

Wohnen, leben, arbeiten im Einklang.

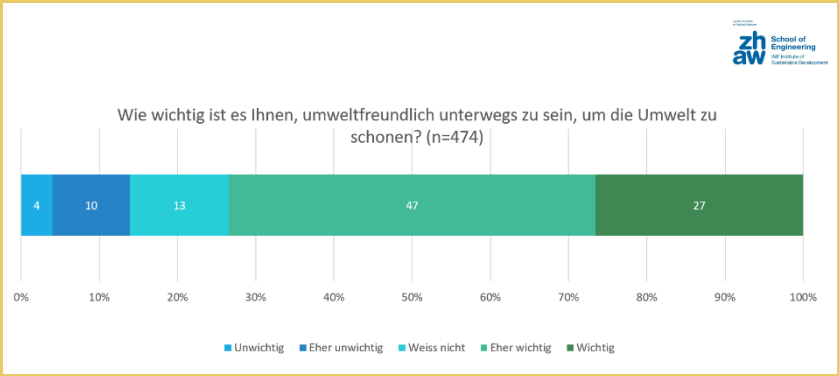
Mit Unterstützung von energieschweiz

Umfragen

Zeitaufwand

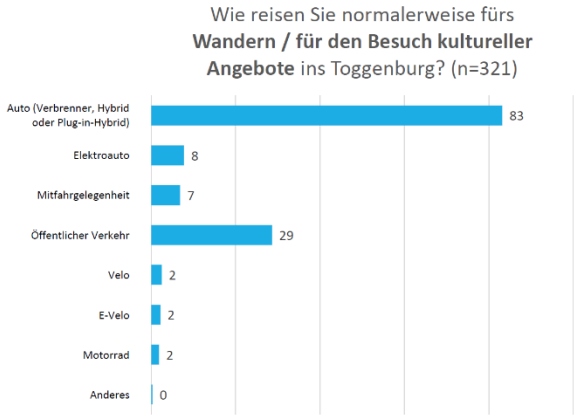
Kosten

Kosten-Nutzen



«Sagt uns, wie ihr tickt.»

Ein gutes Abbild zum alltäglichen Verhalten, aber auch differenzierte Rückmeldungen zu Bedürfnissen und Hindernissen, bringt man am besten mit Umfragen in Erfahrung.



Mirjam Baumann, Wissenschaftliche Assistentin ZHAW

«Durch eine Umfrage konnten wir spezifische Daten zu den Mobilitätsentscheidungen von Touristen im Toggenburg erheben, welche uns zentrale Erkenntnisse für den weiteren Verlauf des Projektes geliefert haben.»

Chancen

- Differenzierte Informationen
- Einfach in der Durchführung
- Liefert Informationen zu Nutzerprofilen

Herausforderungen

- Die richtigen Fragen stellen und die Fragen richtig stellen.
- Aufwand-Nutzen Verhältnis

Weiterführende Informationen

Umfragen können online, mit Papierfragebogen oder telefonisch durchgeführt werden. Um fundierte Aussagen machen zu können, sind genügend Rückmeldungen unabdingbar. So sollten es bei Umfragen in der breiten Bevölkerung idealerweise mehrere 100 Teilnehmende sein, um gute Schlüsse ziehen zu können. Wird bei der Auswertung noch unter den Teilnehmergruppe (Alter, Geschlecht etc.) differenziert, so ist darauf zu achten, dass von jeder Gruppe eine ausreichende Anzahl an der Umfrage teilgenommen hat. In jeder Gruppe sollte es mehrere dutzend Teilnehmer haben. Etwas anders ist die telefonische Umfrage bei Fachpersonen zu handhaben. Dabei kann eine Handvoll Teilnehmer bereits ausreichend sein, um ein schlüssiges Bild zu erhalten. Dies ist dann aber keine klassische Umfrage, sondern mehr ein Experteninterview.
Bei der Erstellung der Umfrage ist bereits zu überlegen, wie die Auswertung erfolgt. Es sind nur Fragen zu stellen, welche dann auch in die Auswertung einbezogen werden. Je nach Umfang der Befragung ist es sinnvoll, bei Online-Umfragen logische Verknüpfungen einzubauen, so dass den Teilnehmern abhängig von ihren Antworten nur die erforderlichen Fragen gestellt werden. Für komplexere Umfragen kann man sich sowohl in der Konzeptionierung, Verteilung und Analyse von Fachexperten unterstützen lassen.
Bei jeder Umfrage ist einleitend zu beschreiben, was der Hintergrund der Datenerhebung ist und wie der Umgang mit den Daten ist bzw. wie der Datenschutz sichergestellt wird. Auch die Angabe einer Kontaktperson, welche für die Umfrage zuständig ist, schafft Vertrauen und kann zu einer besseren Beteiligung beitragen.
Je nach Bedarf können Kontaktdaten der Teilnehmenden als freiwillige Angaben abgefragt werden, so dass bei Bedarf Rückfragen möglich sind.

Auswahlverfahren

Beim Planen einer Umfrage ist darauf zu achten, dass je nach Art der Umfrage, der Teilnehmerkreis anders sein wird. Bei Telefonumfragen, bei denen zufällige Kontakte angerufen werden, kann davon ausgegangen werden, dass das Feld der Teilnehmer sehr breit ist und die ganze Bevölkerung repräsentiert. Auch bei schriftlichen Umfragen, welche versendet werden, fühlen sich noch immer sehr viele angesprochen und sind bereit, die Umfrage auszufüllen. Es ist aber zu beachten, an wen die Umfragen versendet werden. So wird eine Umfrage, welche als Rechnungsbeilage des Stromversorgers versendet wird, kaum von einem Teenager, der im Haushalt wohnt, ausgefüllt werden.
Online-Umfragen, die über Inserate in Zeitungen und Flyer in Restaurants oder dem öV beworben werden, tendieren dazu, dass sie nur von jenen ausgefüllt werden, die sich für das Thema der Umfrage interessieren.
Der Aufwand bzw. die Kosten sind für Telefonumfragen am grössten, gefolgt von schriftlichen Umfragen, bei denen neben den Kosten für den Versand auch die Kosten der Rücksendung und das Digitalisieren der Antworten zu berücksichtigen sind. Am günstigsten sind Online-Umfragen. Diese können mit kostenlosen Online-Tools erstellt und versendet werden und die Rückmeldungen liegen direkt in digitaler Form vor.
Mit einer kleinen Verlosung unter den Teilnehmenden kann die Beteiligung erhöht werden. Auf diese Weise können insbesondere auch Personen, die dem Thema gegenüber eher uninteressiert sind, zur Teilnahme gewonnen werden, was wichtig ist, um ein gutes Gesamtbild zu erhalten.

Wirkung

Eine Umfrage an und für sich, hat keine CO_2 reduzierende Wirkung, sondern dient lediglich dazu Informationen zu sammeln.

Bestehende Angebote / Links

www.ahaslides.com
www.findmind.ch
www.forms.app
www.typeform.com

Region Toggenburg
Volkshausstrasse 21b
Postfach 16, 9630 Wattwil

REGION TOGGENBURG
Wohnen, leben, arbeiten im Einklang.

Mit Unterstützung von energieschweiz

Workshops

Zeitaufwand

Kosten

Kosten-Nutzen

«Gemeinsam entwickeln»

Ideen austauschen, Ansätze vertiefen, Standpunkte klären und Konzepte entwickeln, dafür eignen sich Workshops ausgezeichnet. Ein guter Workshop ermöglicht es, rasch neue Ideen voranzutreiben, aber auch früh zu erkennen, wenn eine Idee nicht zielführend ist.

Kilian Looser, Präsident Region Toggenburg und Gemeindepräsident Nesslau
«Zusammen mit der Bevölkerung erarbeiten und testen wir, mit welchen Angeboten die Mobilität im ländlichen Raum auf der ‹letzten Meile› optimiert werden kann.»

Chancen
- Kreativ
- Rasche Rückmeldung
- Frühe Konsolidierung

Herausforderungen
- Workshop-Müdigkeit
- Unausgewogene Teilnehmergruppe

Weiterführende Informationen

Damit ein Workshop erfolgreich sein kann, muss als erstes klar sein, was das Ziel des Workshops ist. Mögliche Ziele sind das Zusammentragen von Ideen, die Konsolidierung von Ansätzen oder deren Weiterentwicklung und Konzeptionierung. Meist ist es nicht sinnvoll, alles in einem Treffen erreichen zu wollen. Besser ist es, von Anfang an ein strukturiertes Vorgehen in drei bis vier Workshops zu planen. Beim ersten Treffen lernt man sich zunächst kennen, informiert über das Vorhaben und vermittelt vertiefende fachliche Informationen. Danach werden die ersten Ideen entwickelt. Dabei ist es wichtig, offen für jede Art von Ideen zu sein und die Kreativität in keiner Art und Weise zu begrenzen. Um die Kreativität so richtig anzufachen, gibt es diverse Ansätze wie Walt Disney, Power of Ten, Morphologischer Kasten, World-café und viele mehr.
An den folgenden Workshop werden die Ideen weiterentwickelt und bewertet. Dafür können Gruppen gebildet werden, die jeweils ein Thema bearbeiten oder alle Gruppen bearbeiten alle Themen und tauschen sich anschliessend aus. Strategisch hat man die Möglichkeit, zum einen neue Ideen auch zu einem späteren Zeitpunkt noch aufzunehmen und zum anderen durch Zwischenbewertungen gewisse Ideen zu verwerfen und nicht mehr weiter zu behandeln.
Ebenfalls möglich ist, kleine Arbeitsaufträge zu definieren, welche von den Teilnehmern bis zum nächsten Workshop erledigt werden. Es ist zu vermeiden, Entscheidungen in den letzten Minuten eines Workshops zu erzwingen. Besser ist es, abschliessend ein Stimmungsbild abzuholen und das Erfahrene vor dem Entscheiden ein paar Tage setzen zu lassen.
Nicht ganz vergessen sollte man die vielen Online-Tools, welche während Corona aktiv genutzt wurden. So kann die Integration von Online-Umfragen oder Online-Whiteboards in einen konventionellen Workshop hilfreich sein.
Als Dankeschön für die Teilnahme an den Workshops kann jeweils im Anschluss ein Apero organisiert oder auch eine Exkursion unternommen werden. Dies ist insofern sinnvoll, weil dabei die Zusammenarbeit gestärkt und meist auch weiter über das Thema diskutiert wird.

Auswahlverfahren

Eine einseitige Konstellation führt dazu, dass man zwar während des Workshops gut vorankommt, dafür anschliessend bei der Umsetzung in der Realität mit Meinungen und Herausforderungen konfrontiert wird, welche zuvor ausgeblendet wurden.
Die Durchführungszeiten sind auf die Teilnehmer abzustimmen. Sind vorwiegend Freiwillige beteiligt, so bieten sich Randzeiten an, während bei professionellen Beteiligten die Durchführung zu üblichen Arbeitszeiten möglich ist.
Die Moderation muss sowohl rhetorische Fähigkeiten haben als auch fachliches Wissen mitbringen. Ggf. kann die Moderation auch zu zweit erfolgen, wobei jemand den fachlichen und jemand den rhetorischen, organisatorischen Teil übernimmt.
Eine gewisse Gefahr besteht darin, dass zu viele Workshops durchgeführt werden und eine gewisse Workshop-Müdigkeit entsteht. Sind z.B. gerade mehrere Projekte im Gange, so ist es ratsam, die Durchführung von Workshops zu koordinieren, so dass die Stakeholder nicht zu viele Anfragen erhalten.

Wirkung

Ein Workshop an und für sich hat keine CO_2 reduzierende Wirkung, sondern dient lediglich dazu, Ideen zu sammeln und zu entwickeln.

Bestehende Angebote / Links

www.projekte-leicht-gemacht.de/blog/softskills/kreativitaet/
www.miro.com
www.findmind.ch

Region Toggenburg
Volkshausstrasse 21b
Postfach 16, 9630 Wattwil

REGION TOGGENBURG
Wohnen, leben, arbeiten im Einklang.

Mit Unterstützung von energieschweiz

Standaktionen

Zeitaufwand

Kosten

Kosten-Nutzen

«Einmal Stoppen für neue Ideen»

Um die Meinungen von der Bevölkerung oder Reisenden einfangen zu können, eignen sich Standaktionen. So können konkrete Ideen zu neuen Angeboten in den Raum gestellt und die Bereitschaft potenzieller Nutzer abgefragt werden. Es ist aber auch möglich, offene Fragen zu Bedürfnissen und Hemmnissen zu stellen und so ein allgemeines Bild und neue Ideen abzuholen

Patrizia Egloff,
Präsidentin Förderverein energietal toggenburg
«Wir haben gute Erfahrungen mit unseren Standaktionen gemacht. Es ergaben sich spannende Diskussionen, bei denen wir gute und unerwartete Rückmeldungen erhielten.»

Chancen
- Rasche Rückmeldung auf Ideen
- Lokales Wissen einbeziehen
- Breite Gruppe an Teilnehmern, auch fachfremde

Herausforderungen
- Destruktive Rückmeldungen
- Ineffizient bei ungeeigneten Standorten

Weiterführende Informationen

Der grosse Vorteil einer Standaktion besteht darin, dass man rasch diverse Rückmeldung erhält. Bei Befragungen und Workshops besteht das Risiko, dass lediglich Interessierte sowie Personen, die eine Affinität zum Thema haben, teilnehmen. Mit der Standaktion erreicht man auch die grosse Menge der sogenannten Absichtslosen, die sich noch nicht mit der Thematik auseinandergesetzt haben und ggf. noch gar kein Bedürfnis nach Veränderung haben. Diese können wertvolle Hinweise darauf geben, wie ein Angebot gestaltet werden muss, so dass es auf eine breite Zustimmung trifft.
Ausserordentlich hilfreich ist es, wenn lokale Prominenz wie z.B. Vertreter der Politik oder andere bekannte Stakeholder bei der Standaktion mitwirken. Viele Passanten lassen sich dadurch motivieren, an der Aktion teilzunehmen und geniessen den Austausch mit den jeweiligen Personen. Auch einfache Give-aways können dazu dienen, die Passanten zur Teilnahme zu motivieren, wobei bei Give-aways immer auch auf deren Nachhaltigkeit zu achten ist.
Es ist ausserdem wichtig, dass immer mehrere aktive Personen vor Ort sind und so möglichst ohne Unterbruch Befragungen im Gange sind. Entstehen Unterbrüche, an denen niemand am Stand ist, ist es schwieriger, wieder neue Interessierte zu gewinnen, welche an der Aktion teilnehmen.

Auswahlverfahren

Bei der Organisation einer Standaktion gibt es einiges zu beachten. Es sind kurze und einfache Fragen zu stellen, deren Antworten gut dokumentiert werden können. Hier bietet es sich an, mit Flipcharts und einem Ranking zu arbeiten. Es ist aber auch möglich, einfache Fragebögen mit zwei bis drei Fragen abzugeben. Dies ist etwas umständlicher, hat aber den Vorteil, dass sich die Teilnehmenden nicht von den vorhergehenden Antworten leiten lassen und bietet auch die Möglichkeit, eine Verlosung unter den Teilnehmenden einzubauen.
Bei der inhaltlichen Gestaltung hilft es, sich im Voraus mit den Ansätzen des Design-Thinking und der Verhaltensökonomie bzw. mit den Grundsätzen zur Verhaltensänderung auseinander zu setzen.
Die Durchführung sollte an mehreren Standorten stattfinden, so dass ein Kontakt mit einer grösseren Bevölkerungsgruppe entsteht. Wetterbedingt sollten die Standorte den nötigen Schutz bieten und die Passanten sollten es nicht eilig haben, z.B. weil sie auf den Zug müssen.

Wirkung

Die Standaktion hat keine direkte CO_2 reduzierende Wirkung. Sie hilft, die stärksten Bedürfnisse zu erkennen und die Angebote besser auf die potenziellen Nutzer auszurichten. Zudem hat die Standaktion eine gewisse kommunikative Wirkung.

Bestehende Angebote / Links

www.bwl-lexikon.de/wiki/design-thinking

Region Toggenburg
Volkshausstrasse 21b
Postfach 16, 9630 Wattwil

REGION TOGGENBURG
Wohnen, leben, arbeiten im Einklang.

Mit Unterstützung von energieschweiz

On Demand-Service

Zeitaufwand

Kosten

Kosten-Nutzen

Bevölkerung

Gäste und Touristen

Pendler

«Flexible Mobilität auf Verlangen»

Ein On Demand-Service beinhaltet ein fahrplanunabhängiges Transportangebot mit kleinen Rufbussen, wobei Fahrten flexibel über eine App gebucht werden können. Zum bestellten Zeitpunkt fährt der Rufbus an eine Haltestelle oder einen virtuellen Haltepunkt und die Fahrt beginnt. Unterwegs können weitere Personen dazukommen, mit unterschiedlichen Destinationen. Ein Algorithmus berechnet für alle Reisenden die optimale Route zum jeweiligen Zielort, wodurch kleinstmögliche Reisezeiten sowie eine grösstmögliche Wegeffizienz und Fahrzeugauslastung gewährleistet werden. Reisenden wird so eine flexible und nachhaltige Mobilitätsdienstleistung geboten.

Thomas Diezig,
Gemeindepräsident Wildhaus-Alt St. Johann
«Ich bin überzeugt, dass ein On Demand-Service genutzt wird. Auch wer nicht in unmittelbarer Nähe einer Haltestelle des öV wohnt, kann so unter Umständen auf ein (Zweit-)Auto verzichten.»

Chancen

- Individuell nutzbarer öV
- Schliesst Angebotslücken
- Fährt nur dann, wenn das Bedürfnis vorhanden ist

Herausforderungen

- Wenn On Demand-Services nicht subventioniert werden, können sie für Nutzer teuer sein
- Fahrzeuge und Infrastruktur für Garagierung müssen beschafft und gewartet werden

Weiterführende Informationen

Bei einem On Demand-Service steht die «Tür-zu-Tür»-Mobilität im Vordergrund. Dadurch können einerseits individuelle Flexibilitätsbedürfnisse angesprochen und andererseits Erschliessungslücken im bestehenden öV-Angebot geschlossen werden. So kann Personen, die nur wegen der spärlichen Ausprägung bestehender öV-Verbindungen auf den motorisierten Individualverkehr angewiesen sind, eine gute und nachhaltige Alternative zum eigenen Auto geboten werden. Dies gilt sowohl für die Lokalbevölkerung als auch touristische Besucher.
Es gibt verschiedene Arten von On Demand-Verkehren. Die gängigsten sind nachfolgend aufgeführt, wobei Fahrten in allen Fällen reservationspflichtig sind und nur stattfinden, wenn im Vorfeld ein Bedarf angemeldet wurde:

- On Demand-Linienverkehr: Diese Art von On Demand ist dem klassischen Linienverkehr am ähnlichsten. Das Fahrzeug folgt einer fixen Reihenfolge von Haltestellen und einem fixen Fahrplan. Es werden keine Haltepunkte bedient (virtuelle Haltestellen).
- Sequenzieller Korridorverkehr: Diese Art von On Demand-Service hat eine fixe Reihenfolge von Haltestellen und Haltepunkten sowie einen vordefinierten Fahrplan. Die Ausprägung ist somit ähnlich dem On Demand-Linienverkehr, wobei der sequenzielle Korridorverkehr jedoch auch «sequenzielle» Haltepunkte enthält, welche den herkömmlichen öV-Systemen nicht bekannt sind.
- Selektiver Korridorverkehr: Diese Art von On Demand-Service hat eine fixe Fahrtrichtung, jedoch keine fixe Reihenfolge von Haltestellen und Haltepunkten.
- On Demand-Flächenverkehr: Diese Art von On Demand-Service unterscheidet sich vom Linienverkehr am stärksten. Das Fahrzeug folgt keiner fixen Fahrtrichtung und keiner spezifischen Reihenfolge von Haltestellen und Haltepunkten. Mit dieser Angebotsform kann die «Tür-zu-Tür»-Mobilität am besten gewährleistet werden.

Auswahlverfahren

Für die Beschaffung eines On Demand-Services ist es ratsam, zuerst eine Übersicht zur gewünschten Ausprägung des künftigen Angebots zu erstellen. Dazu gehört die Bestimmung der bevorzugten On Demand-Art, die Definition des Angebotsperimeters sowie die Festlegung der täglichen Angebotszeiten und garantierten maximalen Wartezeiten.
Je nach beschaffungsrechtlicher Ausgangslage kann im Einladungsverfahren beschafft werden. Auf die Definition des übergeordneten Angebotsrahmens folgt somit eine Vorselektion der potenziellen Dienstleistungsunternehmen. Zusammen mit dem Einladungsschreiben ist eine Aufstellung der Evaluationskriterien zu versenden, wonach sich die Unternehmen beim Einreichen einer Offerte zu orientieren haben. Nebst Basiskriterien wie Preisumfang, Referenzen und Bonität gehören dazu die Kriterien Fahrzeugkonzept, Betriebskonzept, Fahrerkonzept, Buchungsmethoden, Bezahlungsarten, Monitoring-Möglichkeiten und ggfs. Kompatibilität mit übergeordneten Buchungsplattformen. Die Gewichtung und Bewertungsmethodik für den Zuschlagsentscheid ist fallspezifisch festzulegen.

Wirkung

Bei entsprechendem Erfolg kann ein On Demand-Service eine Verlagerung der Verkehrsleistung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den öV erwirken. Die Wirkungsmessung kann nebst qualitativen Erhebungsmethoden durch quantitative Raumanalysen erfolgen. Hierfür bietet sich die Analyse von Mobilfunkmobilitätsdaten an, wie sie z.B. von Swisscom zu Verfügung gestellt werden. Dabei können allfällige Veränderungen in den Bewegungsmustern erkannt und Rückschlüsse auf die Wirkung von umgesetzten Mobilitätsmassnahmen gezogen werden.

Bestehende Angebote / Links

mybuxi Toggenburg
PubliCar Appenzell - Flexibler Tür-zu-Tür-Rufbus

Region Toggenburg
Volkshausstrasse 21b
Postfach 16, 9630 Wattwil

REGION TOGGENBURG
Wohnen, leben, arbeiten im Einklang.

Mit Unterstützung von energieschweiz

Carsharing

Zeitaufwand

Kosten

Kosten-Nutzen

Bevölkerung

Gäste und Touristen

Pendler

«Autos für die öffentliche Nutzung»

Beim Carsharing werden Autos für die öffentliche Nutzung bereitgestellt. Wer ein Auto benötigt, kann eines ausleihen. Dieses Angebot hilft den Bewohnern, welche auf ein eigenes Auto oder Zweitauto verzichten möchten. Dadurch wird vor allem graue Energie, welche für die Herstellung der Fahrzeuge aufgewendet werden muss, eingespart. Die 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. Zusätzlich unterstützt Carsharing 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.

Tobias Bruderer, Mitglied der Bankleitung, Raiffeisenbank Obertoggenburg
«Es freut uns sehr, dass wir nun auch ein Carsharing bei unserer Bank anbieten und damit die geteilte E-Mobilität direkt in unserer Region fördern können.»

Chancen
- Etablierte Anbieter
- Keine oder kleine Fixkosten für Gemeinden
- Hohe Flexibilität für Nutzerinnen und Nutzer

Herausforderungen
- Finanzierung des Angebots

Weiterführende Informationen

Der führende Anbieter für Carsharing in der Schweiz ist Mobility. Mit Fahrzeugen an sehr vielen Bahnhöfen, aber auch an anderen Standorten, bietet Mobility einen guten Service zur Ergänzung einer öV Reise oder als generellen Ersatz für ein eigenes Auto. Bis 2030 soll die ganze Mobility Fahrzeugflotte von heute über 3'000 Fahrzeugen auf elektrisch angetriebene Fahrzeuge umgestellt werden.
Nachdem Mobility zu Beginn relativ viele Standorte eröffnete, wurden in einigen Gemeinden Standorte mit schwacher Auslastung wieder geschlossen. In dieser Zeit gewannen andere Carsharing Anbieter an Marktanteil. Sie bieten meist Modelle an, bei denen sich die Gemeinden abhängig von der Nachfrage an den Kosten des Sharing-Standortes beteiligen und so eine Art Defizitgarantie übernehmen. Im Kanton St.Gallen ist dies vor allem der Anbieter Sponti-Car, welcher bereits heute nur elektrisch angetriebene Fahrzeuge hat und ohne Mitgliedschaften oder Abonnemente arbeitet.
Mobility reagierte auf diesen Trend, indem die Organisation das Produkt Mobility Flex schuf. Bei diesem Produkt bezahlt eine Gemeinde, ein Arealbetreiber oder ein Unternehmen einen jährlichen Beitrag für den Betrieb eines Standortes mit einer definierten Fahrzeugkategorie und ist dafür proportional an den Umsätzen beteiligt.

Auswahlverfahren

Um ein Carsharing Angebot aufzubauen, ist zunächst zu analysieren, welche Angebote in der Region bestehen. Die Vielfalt an Anbietern sollte möglichst klein gehalten werden, weil es für die Nutzer umständlich ist, mehrere Apps zu bedienen. Sie werden sich daher für einen Anbieter entscheiden und routinemässig immer diesen nutzen.
Für die Situation, in der das Carsharing Angebot auch intensiv von Gästen und Besuchern genutzt werden soll, lohnt es sich, auf einen schweizweit bekannten Anbieter zu setzen, weil dessen Service schneller angenommen werden dürfte.
Bei der Wahl des Standortes sind die gewünschten Reisewege zu betrachten. Es drängt sich auf, die Fahrzeuge an Knotenpunkten wie einem Bahnhof zu positionieren und so die Anreisenden als Kunden anzusprechen. Standorte in Wohnquartieren, Parkanlagen von Einkaufszentren oder Arbeitsstäten sind ebenfalls möglich, wobei hier die Bewohner, die Kunden bzw. die Arbeitnehmer als Nutzer im Fokus stehen.
Besteht bereits ein Mobility Standort und es wird gewünscht, dass bei diesem Elektrofahrzeuge angeboten werden, so ist zu empfehlen direkt auf Mobility zuzugehen und die Installation der Ladeeinrichtung gemeinsam anzugehen.

Wirkung

Eine gewisse CO_2 reduzierende Wirkung hat Carsharing mit Elektroautos bereits, wenn dadurch Fahrten mit konventionellen Verbrennerfahrzeugen ersetzt werden. Grösser ist die Wirkung jedoch in dem Anwendungsfall, wo anstelle einer längeren Reise mit dem MIV eine kombinierte Reise aus öV und Carsharing ausgeführt wird. In diesem Fall reduzieren sich die totalen Fahrzeugkilometer. Eine weitere Wirkung erfolgt, wenn das Carsharing Angebot dazu führt, dass Haushalte ganz auf ein Auto oder Zweitauto verzichten und ihr Verhalten so anpassen, dass sie weniger Auto fahren.

Bestehende Angebote / Links

www.mobility.ch
www.sponti-car.ch
www.sharedmobility.ch

Region Toggenburg
Volkshausstrasse 21b
Postfach 16, 9630 Wattwil

REGION TOGGENBURG
Wohnen, leben, arbeiten im Einklang.

Mit Unterstützung von energieschweiz

Bikesharing

Zeitaufwand

Kosten

Kosten-Nutzen

Bevölkerung

Gäste und Touristen

Pendler

«Aufsteigen, in die Pedale treten und entspannt die Natur entdecken»

Bikesharing, auch «Veloselbstverleih» oder «öffentliche Leihvelos» genannt, unterscheidet sich von der Velovermietung vor allem dadurch, dass das Velo nicht an den Ausgangsort zurückgebracht werden muss und / oder die Ausleihe spontan und selbstständig erfolgen kann.
Der technische Zugang zum Velo (mit Karte, Schlüssel oder App) und die Parkierung der Velos (fixiert an Stelen oder freistehend) unterscheiden sich von System zu System. Es gibt Systeme, bei denen sich die Velos an Stationen befinden. Bei anderen können sie innerhalb eines definierten Perimeters frei abgestellt werden (Free Floating).

Manuel Herzog, TIER / dott
Managing Director & Country Manager Schweiz
«In der Zukunft sollten nachhaltige Optionen in der Mobilität die Norm sein. Für Pendler und für Einheimische ist ein Bikesharing ideal, um kurze Strecken zu bewältigen, zum Beispiel vom Arbeitsplatz zur öV Station.»

Chancen

- Systemanbieter liefern kompletten Service
- Geringer Platzbedarf (kann in bestehende Veloständer integriert werden)
- Teilweise ohne Fixkosten für Gemeinde

Herausforderungen

- Akzeptanz im öffentlichen Raum
- Effiziente Fahrzeugrückführung bei free-floating und oneway Systemen

Weiterführende Informationen

Die ersten Bikesharing-Stationen der Schweiz wurden 2009 von der Lausanner Firma Velopass in westschweizer Gemeinden errichtet. 2010 folgte die Stadt Biel mit dem ersten grösseren Stationsnetz, basierend auf dem in Biel entwickelten System Velospot. 2012 wurden die Velopass-Netze von der Postauto AG aufgekauft und ins eigene Bikesharing-Produkt Publibike integriert. Bis 2017 verlief die Entwicklung in der Schweiz auf bescheidenem Niveau, Netze mit einer grösseren Anzahl Stationen wurden in dieser Periode in Lugano (Publibike), Neuchâtel und Thun (beide zunächst Velospot, dann Donkey Republic) sowie Luzern (Nextbike) realisiert.
Einen Sprung hat das stationsbasierte Bikesharing in der Schweiz gemacht, nachdem mit Zürich und Bern die ersten grossen Städte umfassende Netze ausgeschrieben haben und Publibike diese im Jahr 2018 umgesetzt hat. Publibike ist aktuell mit rund 5‘300 Bikes vor Velospot mit ungefähr 1‘500 Bikes auch der grösste Anbieter von stationsbasiertem Bikesharing in der Schweiz.

Bikesharing eignet sich vor allem für das Fortsetzen einer öV-Reise oder für einzelne Fahrten am Arbeits- und Ferienort. Die Nutzung in der eigenen Wohngemeinde ist eher selten, weil dazu meist das eigene Velo bevorzugt wird.

Auswahlverfahren

Bei den Free Floating-System ist der Aufwand für das Rückführen der Fahrzeuge und das Laden der Batterien ein wesentlicher Kostentreiber. Diese Kosten entfallen weitgehend beim Einsatz von Abstellstationen mit integriertem Ladesystem.
Während in Städten der Betrieb von Bikesharing oft wirtschaftlich attraktiv ist und sich mehrere Anbieter für eine Konzession bei einer Stadt bewerben, ist die Wirtschaftlichkeit in kleineren ländlichen Gemeinden eher weniger gegeben und es bedarf teilweise der finanziellen Unterstützung durch die Gemeinde. Dennoch kann es für eine Gemeinde interessant sein, ein Bikesharing-Angebot zu realisieren. Insbesondere, wenn damit ein gewisses Defizit, wie die Anbindung des Dorfes zum Bahnhof oder die Verbindung zwischen den Dörfern behoben werden kann.
Auch eine Kombination von Bikesharing und Scootersharing vom gleichen Anbieter ist je nach Situation sinnvoll.

Wirkung

Die Wirkung des Bikesharing ist je nach Anwendung unterschiedlich. In Städten erfolgt die Nutzung als Ersatz von Bus- oder Tramfahrten oder anstelle eines längeren Fussmarsches. In diesen Fällen werden keine Autofahrten reduziert und es erfolgt keine CO_2-Reduktion. Wird das Angebot aber zur Ergänzung des öV oder zum Verbinden von Dörfern verwendet, so ersetzt die Nutzung oft eine Autofahrt und führt so zur CO_2-Reduktion. Die wirtschaftlich attraktivere Anwendung in den Städten dürfte daher weniger CO_2-Wirkung haben als die Angebote in den kleineren Gemeinden.

Bestehende Angebote / Links

www.bikesharing.ch (Marktübersicht)

Region Toggenburg
Volkshausstrasse 21b
Postfach 16, 9630 Wattwil

REGION TOGGENBURG
Wohnen, leben, arbeiten im Einklang.

Mit Unterstützung von energieschweiz

Scootersharing

Zeitaufwand

Kosten

Kosten-Nutzen

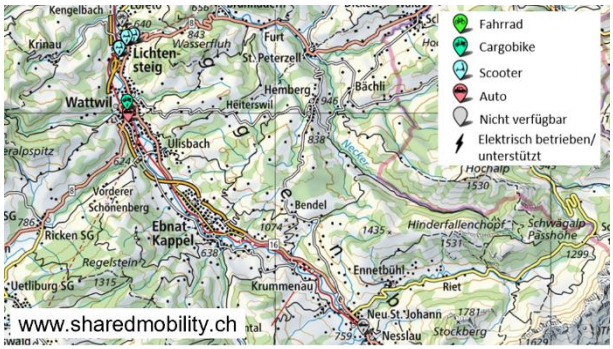
Bevölkerung

Gäste und Touristen

Pendler

«Unkompliziert und schnell von A nach B»

Das E-Scootersharing ist vergleichbar mit Bikesharing und bietet zwei verschiedene Angebotsmodelle: Beim stationären Modell erfolgen die Ausleihe und Rückgabe der E-Scooter an festen Stationen, die sich in der Regel in der Nähe einer öV Haltestelle befinden. Beim Free Floating-Prinzip bestehen hingegen keine festen Stationen und die Ausleihe und Rückgabe kann im gesamten Gebiet oder definierten, grossräumigen Zonen erfolgen.



Mathias Müller, Stadtpräsident Lichtensteig
«Ich bin überrascht, wie oft die E-Scooter und die E-Bikes in Lichtensteig genutzt werden. Bereits in der ersten Saison wurden damit in einem eher kleinen Gebiet insgesamt fast 1200 Kilometer gefahren.»

Chancen
- Geringer Platzbedarf
- Unkomplizierte Handhabung
- «Lifestyle» Produkt

Herausforderungen
- Aufwändiges Einsammeln und Laden
- Akzeptanz in der Bevölkerung unterschiedlich
- Verkehrsregeln nicht allen Nutzern bekannt
- Nicht für jeder Terrain und Wetter geeignet

Weiterführende Informationen

Scootersharing Angebote wurden während den letzten Jahren in diversen Städten getestet. Die Fahrzeuge eignen sich für die rasche Fortbewegung mit wenig Gepäck bei kurzen Strecken. Gemäss Strassenverkehrsordnung sind E-Scooter mit normalen Velos gleichzusetzen und müssen, damit sie auf der Strasse genutzt werden dürfen, über zwei unabhängige Bremsen sowie Beleuchtung und Reflektoren verfügen. Dementsprechend dürfen sie auf den Strassen und Velowegen gefahren werden, aber nicht auf den Trottoirs oder in Fussgängerzonen.
Hürden für den Einsatz von Scootern sind grosse Steigungen wegen der begrenzten Antriebsleistung, grossräumige Einsatzgebiete aufgrund der Rücktransportlogistik und schneebedeckte. Fahrbahnen, für welche die kleinen Räder nicht geeignet sind.
Beim Free Floating-Prinzip finden die Nutzer den E-Scooter mit Hilfe der App. Beim Free Floating-Sharing werden die E-Scooter regelmässig durch den Anbieter eingesammelt, geladen und an zentralen Orten wieder aufgestellt. Neuere E-Scooter-Modelle besitzen Wechselakkusysteme, bei denen die Akkus auch direkt vor Ort ausgetauscht werden können. Zu Beginn gab es teilweise Probleme mit Vandalismus, unsachgemässer Nutzung und der ungewünschten Verlagerungen der Fahrzeuge in einzelne Bereiche. Mit der Weiterentwicklung der Scooter sowie Bonussystemen und Sperren in der App konnten diese Probleme reduziert werden.

Auswahlverfahren

In ländlichen Gebieten ist häufig eine zurückhaltende bis ablehnende Haltung gegenüber dem Angebot vorhanden. Es soll deshalb gut abgeklärt werden, ob ein solches Angebot nachgefragt würde. Ideal ist es, wenn es einen konkreten Anwendungsfall wie z.B. die Anbindung eines ausserhalb liegenden Bahnhofs, die Erschliessung von Arbeitsstätten oder die Verbindung zu einem Weiler. Dieser Anwendungsfall sichert die Grundauslastung und darauf aufbauend kann das Einsatzgebiet schrittweise erweitert werden.
Es wird dringend empfohlen, mit einem erfahrenen Anbieter zusammen zu arbeiten, welcher die Anforderungen an die E-Scooter kennt, über die Ortungs- und Reservationssysteme verfügt und den Unterhalt sowie das Monitoring sichert. Eine erhebliche Kostenreduktion ist möglich, wenn es gelingt, die tägliche Fahrzeugrückführung und das Laden, bzw. den Batteriewechsel lokal zu organisieren und Synergien z.B. mit dem Werkhof oder einer lokalen Institution zu bilden.

Wirkung

Die Wirkung von E-Scootern lässt sich nicht direkt aus den gefahrenen Kilometern ableiten. Erfolgt eine Fahrt anstelle der Nutzung des öV, so hat dies keine Wirkung auf die CO_2 Reduktion. Ist das Angebot aber der Auslöser, dass anstelle des Autos ein E-Scooter in Kombination mit einer Zugfahrt gewählt wird, so sind die Einsparungen deutlich grösser als aus der gefahrenen Strecke abgeleitet werden kann.
E-Scooter sind als ein Baustein der modernen Mobilität zu betrachten. Gelingt es, ein für den Standort passendes Angebot zu erarbeiten und dabei die Betriebskosten gering zu halten, so kann ein Scootersharing als Multiplikator auch weitere Angebote unterstützen und eine grosse Wirkung erzielen.

Bestehende Angebote / Links

www.sharedmobility.ch
www.mobilikon.de/massnahme/e-scooter-sharing
www.tier.app / www.ridedott.com
www.voi.com
www.li.me

Region Toggenburg
Volkshausstrasse 21b
Postfach 16, 9630 Wattwil

REGION TOGGENBURG
Wohnen, leben, arbeiten im Einklang.

Mit Unterstützung von energieschweiz

Cargobikesharing

Zeitaufwand

Kosten

Kosten-Nutzen

Bevölkerung

Gäste und Touristen

Pendler

«Einkaufen, einladen und dabei die Natur geniessen»

Cargobikes 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. Das Cargobikesharing ist auch eine Gelegenheit für Privatpersonen und Unternehmen, unverbindlich Erfahrungen zu sammeln und danach ggf. ein eigenes Cargobike anzuschaffen.

Köbi Tischhauser, Inhaber Velo Köbi Nesslau
«Es mag sich für jemanden nicht lohnen, ein Cargobike zu kaufen. Wer aber wenige Male etwas transportieren muss, kann problemlos eines ausleihen und es für kurze Zeit nutzen.»

Chancen

- Möglichkeit Waren zu transportieren
- Keine Fixkosten für Gemeinde
- Für Familien geeignet

Herausforderungen

- Suche nach «Verleihstation» nicht immer einfach
- Konkurrenz zu E-Bike mit Veloanhänger oder privaten Cargo-Bikes

Weiterführende Informationen

Um ein Cargobikesharing aufzubauen, bestehen mehrere Möglichkeiten. Zum einen können Standorte und Hosts gesucht und an diesen das Angebot von Carvelo2go lanciert werden. Andererseits könnten Cargobikes mit einen herkömmlichen Bikesharing kombiniert werden oder ein einfaches unabhängiges Sharing aufgebaut werden.
Das Sharing von Cargobikes steht in Konkurrenz zum Besitz eines eigenen Cargobikes und zur Alternative eines E-Bikes in Kombination mit einem Veloanhänger. Dabei ist zu berücksichtigen, dass es Cargobikes mit Unterstützung bis 45 km/h gibt, es aber nicht erlaubt ist, Anhänger an E-Bikes mit Unterstützung bis 45 km/h anzuhängen. Weiter muss der Besitz von eigenen Cargobikes nicht eine Konkurrenz sein, sondern kann als nächsten Schritt nach dem Sharing betrachtet werden.

Auswahlverfahren

Die Variante von Cavelo2go hat den Vorteil, dass es eine Art Sorglospaket ist, bei dem die Gemeinde keinen Aufwand mehr hat, nachdem die Hosts gefunden sind. Der Anbieter kümmert sich um den Fahrzeugunterhalt, liefert das Reservationssystem und macht Aktionen für die Kundengewinnung und -pflege. Sämtliche Kosten, inklusive der Aufwände des Hosts, müssen durch Werbung und Vermietungsgebühren gedeckt werden, so dass die Mietkosten ein Hemmnis darstellen können.
Besteht in der Region bereits ein Bikesharing, so bietet es sich an, das Cargobikesharing zu integrieren. Inwiefern dies jedoch möglich ist, hängt vom vorhandenen Sharing-System, den Tarifmodellen und den Abstellstationen ab.

Eine einfache Alternative ist die Vermietung über einen lokalen Velohändler. Dazu vereinbart man mit dem lokalen Velohändler eine Zusammenarbeit für den Verleih. Die Gemeinde beschafft das Cargobike, bewirbt das Sharing-Angebot und liefert die nötigen Formulare und Unterlagen für den Verleih. Der Velohändler stellt das Cargobike bei sich ein, sorgt sich um den Unterhalt, nimmt Reservationen entgegen und macht die Übergabe und Rücknahme beim Verleih. Bei diesem Modell sind vor allem die Übergabe und Rücknahme die Aufwandtreiber. Es eignet sich daher nicht für Kurzzeitmieten, sondern für die Vermietungen über eine bis drei Wochen. Damit wird den Bürgern und Unternehmen die Möglichkeit geboten, ein Cargobike im Alltag zu testen und danach zu entscheiden, ob sie ein eigenes beschaffen wollen.

Wirkung

Die Schwierigkeit dieses Systems liegt darin, geeignete Hosts zu finden, bei denen die Cargobikes 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.

Bestehende Angebote / Links

www.carvelo.ch
www.clemo.ch/gemeinden/cargobike-sharing
https://www.fahrradmagazin.ch/testberichte/lastenfahrrad/

Region Toggenburg
Volkshausstrasse 21b
Postfach 16, 9630 Wattwil

REGION TOGGENBURG
Wohnen, leben, arbeiten im Einklang.

Mit Unterstützung von energieschweiz

Mitfahrbänkli

Zeitaufwand

Kosten

Kosten-Nutzen

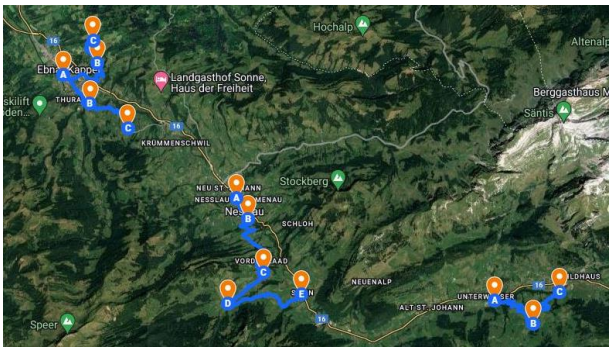
Bevölkerung

Gäste und Touristen

Pendler

«Hinsetzen, mitfahren, erleben»

Beim Mitfahrbänkli handelt es sich um ein «low-tech»-Mitfahrsystem, bei dem einfache Bänke mit einem Wetterschutz entlang von Verkehrsachsen aufgestellt werden. Personen, die mitfahren möchten, setzen sich auf die Bank und warten, bis jemand anhält und eine Mitfahrgelegenheit anbietet. Während diese Form der Mobilität für den Pendelverkehr und zeitkritische Mobilitätsbedürfnisse eher wenig geeignet ist, bietet sie Ausflugsgästen und Spaziergängern eine unkomplizierte, soziale sowie umweltschonende Möglichkeit, schnell an das gewünschte Reiseziel zu kommen.



Ingrid Abderhalden,
Gemeinderätin Wildhaus-Alt St. Johann
«Das Angebot ist nicht nur für die Bevölkerung von hier, sondern auch für Gäste. Sie sind nach einer Wanderung dankbar für eine Mitfahrgelegenheit und erfahren dabei etwas über ihre Ferienregion.»

Chancen

- Attraktives Angebot zur Standortförderung
- Angebot animiert zur autolosen Freizeitmobilität
- Praktisch kein Betriebs- und Wartungsaufwand

Herausforderungen

- Keine Mitnahmegarantie
- Nicht geeignet für Pendler
- Geringer Einfluss auf Gesamtmobilität

Weiterführende Informationen

Das Konzept des Mitfahrbänkli ist nicht neu; erfolgreich umgesetzte Beispiele gibt es zahlreiche. Ein umgesetztes Mitfahrbänkli-Angebot kann nicht nur als nachhaltige Mobilitätsmassnahme an sich verstanden werden, sondern auch als Werbe- und Kommunikationsinstrument für neue, nachhaltigere Mobilitätsformen.
Ein oft diskutiertes Thema bei der Realisierung von Mitfahrbänkli ist die Sicherheit der Reisenden. So gibt es auch Systeme, bei denen der Nutzer vor dem Einsteigen das Kennzeichen des anhaltenden Fahrzeugs per App oder SMA erfasst.

Auswahlverfahren

Mitfahrbänkli sind grundsätzlich nicht als kommerzielle Dienstleistung betreibbar. Somit relativiert sich angebotsseitig auch die Bedeutung eines Auswahlverfahrens. Da die physischen Mitfahrbänkli vor ihrem Einsatz jedoch zuerst gebaut werden müssen, bietet die Implementierung dieser Mobilitätsmassnahme Auftragschancen für lokales Handwerk, Gewerbe und ggfs. auch Material. So kann der Nachhaltigkeit von Beginn an Rechnung getragen werden.

Wirkung

In Nesslau wurden insgesamt sechs Mitfahrbänkli platziert -alle an strategisch durchdachten Standorten. Unabhängig von der effektiven Wirkung des Angebots konnten so einerseits eine mediale Präsenz erreicht und andererseits Sympathien der Bevölkerung gewonnen werden. Auch Gäste von ausserhalb haben das Angebot positiv wahrgenommen. So hat das Angebot mindestens so sehr die Funktion eines Kommunikationsinstrumentes (für nachhaltige Mobilität) wie es die Funktion eines eigentlichen Mobilitätsangebots hat.

Bestehende Angebote / Links

https://www.toggenburg.ch/de/wohnen/verkehr/komo/angebote/mitfahrbaenkli/
www.umsicht.ch/stopandride
www.taxito.ch

Region Toggenburg
Volkshausstrasse 21b
Postfach 16, 9630 Wattwil

REGION TOGGENBURG

Wohnen, leben, arbeiten im Einklang.

Mit Unterstützung von energieschweiz

Mitfahrservice

Zeitaufwand

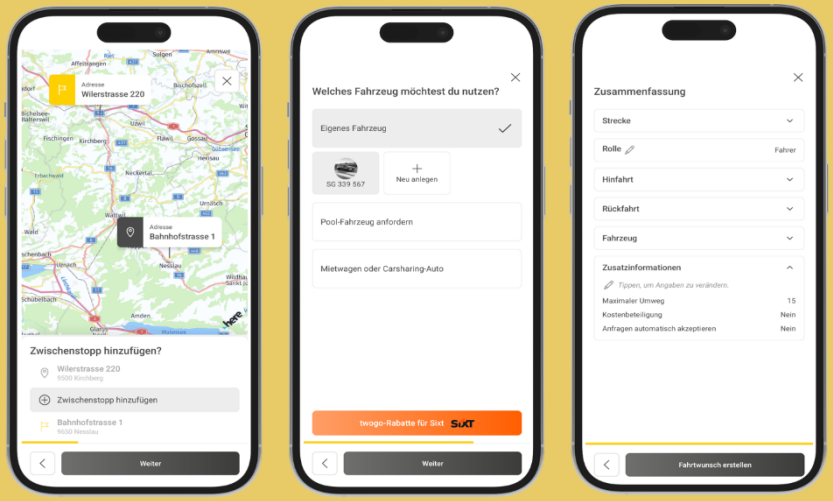
Kosten

Kosten-Nutzen

Bevölkerung

Gäste und Touristen

Pendler



«Zusammen macht es mehr Spass»

Der Mitfahrservice dient dazu, Fahrgemeinschaften zu bilden und so parallele Fahrten zu vermeiden. Dazu tragen die Nutzer ihre Mitfahrangebote und Mitfahrwünsche in eine App ein, welche dann die möglichen Fahrgemeinschaften ermittelt und die Nutzer einander zuweist. Es gibt verschiedene Anbieter von solchen Mitfahrapps auf dem Markt. Die meisten haben ihren Ursprung im betrieblichen Mobilitätsmanagement, bei dem mithilfe der App Fahrgemeinschaften unter den Mitarbeitenden eines Unternehmens vermittelt werden. Die Unternehmen bezahlen für die Anwendung dieser App und haben dafür zusätzliche Möglichkeit, wie die Durchführung von verschiedenen Challenges, Versenden von Pop-up-Nachrichten und einem Monitoring. Viele Apps können aber auch frei, das heisst ohne Zugehörigkeit zu einem Unternehmen, eingesetzt werden und sind für die Nutzer kostenfrei.

Anne Rombach-Jung, Geschäftsführerin Regio Wil

«Viele Menschen kennen keine passenden Mitfahrer, haben Bedenken hinsichtlich Flexibilität und Sicherheit, oder sind an ihre Gewohnheiten gebunden. Mit guter Information kann das Potenzial von Fahrgemeinschaften besser genutzt werden.»

Chancen

- Keine baulichen Massnahmen oder Anschaffungskosten
- Geringe Betriebskosten

Herausforderungen

- Damit das Angebot attraktiv wird, muss es eine gewisse Anzahl an aktiven Nutzern geben.
- Fahrgemeinschaften werden als wenig flexibel wahrgenommen.

Weiterführende Informationen

Bei den verschiedenen Anbietern gibt es massgebliche Unterschiede. Gewisse arbeiten lediglich mit fixen Standorten, wie eine Art von Haltestellen. Andere sind stark mit anderen Diensten verknüpft und setzen einen starken Fokus auf Gamification und Belohnungen, wobei die Finanzierung des Belohnungssystem sicherzustellen ist.
Die grosse Herausforderung liegt darin, bereits mit der Lancierung genügend Nutzer zu mobilisieren. Nur so können in der App Matches zwischen Anbietenden und Nachfragenden generiert werden, wodurch die Nutzer eine gute Erfahrung machen und die App weiter benutzen und weiterempfehlen.
Um die Erfolgschancen eines Mitfahrservices zu steigern sind folgende Aspekte zu beachten.

- Innerhalb eines Gebietes sollte nur ein Service vorhanden sein. Hat ein Unternehmen bereits einen Mitfahrservice, so sollte für das offene System der Region der gleiche Anbieter gewählt werden.
- Der Start des Services hat im ganzen Gebiet zur gleichen Zeit zu erfolgen. Somit steigen die Chancen auf Matches und die Gefahr, dass Nutzer gleich wieder abspringen, sinkt.
- Als Startzeitpunkt eignet sich die Phase nach den Sommerferien, wenn Lehrlinge und Schüler wieder beginnen und sich für das Pendeln neue Routinen aneignen.
- Für die Bewerbung sind Verbände, regionale Organisationen und Unternehmen als Multiplikatoren einzusetzen.
- Die lokalen Arbeitgeber stellen einen wichtigen Anwendungsfall dar. Es ist daher zentral, lokale und regional Arbeitgeber mit möglichst hohem Ausmass an Commitment zu finden.
- Bei der Bewerbung ist darauf zu achten, dass insbesondere das Anbieten von Mitfahrgelegenheiten erwähnt wird, da tendenziell zu wenig Mitfahrgelegenheiten vorhanden sind.
- Die Bewerbung des Services für grössere Anlässe kann zusätzliche Nutzer generieren.

Auswahlverfahren

Für das Auswahlverfahren führten wir eine Marktanalyse durch. In der Region war noch kein Anbieter präsent, so dass alle Anbieter in Betracht gezogen wurden. Die Wahl fiel auf die App twogo. Die App ist auf das Pendeln von kurzen bis mittleren Strecken ausgelegt, professionell aufgebaut, bietet viele Möglichkeiten und die Anwendung ist kostenlos. Der Anbieter unterstützte uns bei der Bewerbung und erstellte für uns ein Monitoring über die Nutzung in der Region. Dafür wurde er von uns direkt entschädigt. Zur Finanzierung der Bewerbung und des Monitorings suchten wir Partnerunternehmen, welche uns einen Beitrag bezahlten und als Gegenleistung mit ihrem Logo auf der Bewerbung erschienen.

Wirkung

Das Monitoring zeigte, dass die Nutzung nach der ersten Lancierung sehr gering war. Auch wenn es eine grössere Anzahl von Nutzern gab, welche die App herunterlud und sich registrierte, so kam es doch nur zu wenigen Matches und die Nutzung reduzierte sich schon nach kurzer Zeit. Kommunikativ erzielte der Service dennoch eine Wirkung. Ein Journalist der Regionalzeitung machte einen Selbstversuch und vielerorts wurde das Mitfahren wieder diskutiert. So dürften auch einige Fahrgemeinschaften angestossen worden sein, welche dann nicht über die App registriert wurden.
In einem zweiten Versuch wird nun versucht, regionsübergreifend den Service zu lancieren und mit einer Challenge zu verbinden, so dass die Motivation zur Nutzung der App gesteigert wird.

Bestehende Angebote / Links

www.hitchhike.ch
www.matchrider.de
www.pendla.com
www.twogo.com
www.ummadum.com

Region Toggenburg
Volkshausstrasse 21b
Postfach 16, 9630 Wattwil

REGION TOGGENBURG
Wohnen, leben, arbeiten im Einklang.

Mit Unterstützung von energieschweiz

Umschlagboxen oder Post Partnerfiliale

Zeitaufwand

Kosten

Kosten-Nutzen

Bevölkerung

Gäste und Touristen

Pendler

«Bei den Alltagsfahrten gleich den Paketboten entlasten»

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 Lieferdienst denkbar.
Eine Alternative zu den Umschlagboxen sind die Post Partnerfilialen. Sie bieten ebenfalls diverse Services an und eignen sich auch für Gebiete mit geringerer Nachfrage.

Quelle: www.post.ch/de/weitere-angebote/partner-filialen

Margrit und Hans Zürcher,
Geschäftsinhaber/in Eisenhof Zürcher GmbH
«Die Postfiliale in unserem lokalen Geschäft ist zusammen mit anderen Diensten, die wir anbieten, zu einer Art Marktplatz geworden, wo man nicht nur das Nötige erledigt, sondern sich auch begegnet.»

Chancen
- Steigert die Standortattraktivität
- Verringert Verkehr durch Zulieferer

Herausforderungen
- Absprachen und Vereinbarungen mit Post und Lieferdiensten nötig
- Investitionskosten

Weiterführende Informationen

Die Grundidee einer Umschlagbox liegt darin, das Angebot für den Empfang und das Versenden von Paketen zu erweitern, indem die Möglichkeit geschaffen wird, Pakete zu jeder Zeit aufzugeben und zu empfangen, auch wenn man nicht zu Hause ist. Darauf aufbauend können Zusatzfunktionen wie die Schliessfachnutzung oder ein direkter Austausch zwischen zwei Nutzern realisiert werden.
Betrieben werden diese Systeme heute von grösseren Städten oder Arealen. Dabei ist die Bedienung in die Stadt-App oder Bewohner-App integriert. Standortungebundene offene Systeme sind aktuell nicht verfügbar.
Weiter gibt es die My Post 24-Boxen, an denen Postsendungen versendet und empfangen werden können. Diese Boxen sind über das Postlogin zu bedienen, bieten jedoch keine Zusatzfunktionen.
Erfahrungen der Post zeigen, dass My Post 24-Boxen mehrheitlich zu den üblichen Schalteröffnungszeiten genutzt werden und die 24-Stunden-Verfügbarkeit nur von wenigen genutzt wird. Zudem ist die Nachfrage nach derartigen Angeboten noch gering, so dass My Post 24-Boxen nur an stark frequentierten Standorten realisiert werden.
Als Alternative zu den Umschlagboxen und My Post 24-Boxen, bieten sich auch die Pick up-Services der Post und verschiedenen Detailhändlern an. Mit diesen können Pakete bei den Post Partnerfilialen bzw. den Verkaufsstellen der Detailhändler empfangen werden. Somit wird bereits ein grosser Anteil der Nutzung abgedeckt. Dieser Service ist schweizweit verfügbar, aber in grossen Teilen der Bevölkerung zu wenig bekannt.

Auswahlverfahren

Beim Auswahlverfahren ist zuerst zu analysieren, wie Pakete zugestellt werden und wo es Poststellen und Servicepartner gibt. Pakete werden in einigen Gebieten zusammen mit der Briefpost zugestellt, so dass keine zusätzlichen Fahrten entstehen. Ist dies nicht der Fall, so bietet es sich an, bestehende Pick up-Services besser bekannt zu machen, und die Bevölkerung für deren Nutzung zu sensibilisieren.
Die Realisierung einer eigenen Umschlagbox ist insbesondere bei der Anschaffung kostenintensiv, so dass die Nachfrage im Voraus gut geprüft werden muss.
Eine Erweiterung der Funktionen von My Post 24-Boxen ist nicht möglich oder schwierig, weil eine klare Trennung der Kosten für das Grundangebot (Service public) und privatwirtschaftliche Investitionen der Post erfolgen muss.

Wirkung

Die Wirkung von Umschlagboxen und der vermehrten Nutzung von Pick up-Services kann insbesondere im ländlichen Raum, wo für die Zustellung einzelner Pakete grössere Distanzen gefahren werden, gross sein. Jedes Paket, das über eine zentrale Stelle zugestellt wird, führt zur Reduktion einer Fahrt mit einem Kleinbus hin und zurück von der Umschlagbox bis zur Zustellungsadresse.

Bestehende Angebote / Links

www.post.ch My Post 24
www.salubox.ch
www.schlauebox.ch

www.pickup.ch
www.migros.ch/de/content/service-pickmup
www.post.ch/de/empfangen/empfangsorte/pickpost-my-post-24/pickpost

Region Toggenburg
Volkshausstrasse 21b
Postfach 16, 9630 Wattwil

REGION TOGGENBURG
Wohnen, leben, arbeiten im Einklang.

Mit Unterstützung von energieschweiz

Mobilitätshubs

Zeitaufwand

Kosten

Kosten-Nutzen

Bevölkerung

Gäste und Touristen

Pendler

«Ein Ort, viele Möglichkeiten»

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 einem Mitfahrbänkli gelingt am besten über Mobilitätshubs. Mobilitätshubs sind definierte Standorte, an welchen durchgehend eine hohe Verfügbarkeit an Mobilitätsangeboten gewährleistet und für Kunden eine nahtlose Verknüpfung von und Wechsel zwischen Verkehrsmitteln möglich ist. So sind Mobilitätshubs wichtige Knotenpunkte einer multimodalen Mobilitätslandschaft, welche eine nahtlose Reisekette ermöglichen.

Marius Schmidt, Leiter Vernetzte Mobilität, Schweizerische Südostbahn AG
«Eine attraktive Reise erfordert clever gestaltete Schnittstellen zwischen den Verkehrsmitteln. So realisierte Mobilitätshubs wird der Reisende als Bereicherung und nicht als Einschränkung empfinden.»

Chancen

- Angebote können auf weniger Orte konzentriert werden
- Stärkt die Nutzung aller vorhandenen Angebote

Herausforderungen

- Es müssen genügend Angebote für die Bildung eines Hubs vorhanden sein.

Weiterführende Informationen

Bei der Standortwahl für einen Mobilitätshub muss auf die Siedlungsstruktur, die bestehenden Verkehrsflüsse und ferner den Grad der öV-Erschliessung geachtet werden. Die Platzierung macht dort Sinn, wo die Knotenfunktion am besten ausgespielt werden kann. Ideal sind somit zum einen Standorte, wo auf kleinem Raum grosse Verkehrsaufkommen vorhanden und Umstiege zwischen Verkehrsmittel üblich sind. An diesen Stellen entsteht der Mobilitätshub sozusagen selbständig durch das Erfüllen der vorhandenen Bedürfnisse.
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. An diesen Stellen wird das Angebot der nachhaltigen Mobilitätsformen, durch die Schaffung des Hubs, so gesteigert, dass die Nachfrage steigt.

Je nach Grösse des Verkehrssystem ist auch die Grösse der Hubs unterschiedlich. Damit in einer Stadt von einem Hub gesprochen werden kann, müssen schon einige Angebote an einem Punkt gebündelt werden. Im ländlichen Raum ist es hingegen so, dass bereits ein Bahnhof mit Bus und Carsharing als Mobilitätshub wahrgenommen wird.
Zu einem Mobilitätshub gehören nicht nur öV- und Sharing-Angebote, sondern auch Abstellmöglichkeiten für das eigene Velo oder Auto sowie Umschlagboxen.

Auswahlverfahren

Mobilitätshubs entstehen einerseits dadurch, dass man bei der Realisierung neuer Angebote in Mobilitätsketten denkt und die jeweiligen Standorte so wählt, damit sie sich ideal zur Fortführung einer Reise eignen. Typischerweise entwickeln sich so Bahnhöfe zu Mobilitätshubs.
Zum andern können Mobilitätshubs entwickelt werden, indem man in Quartieren, Weilern oder Dörfern, die noch wenig gut erschlossen sind, an einem Punkt mehrere neue Angebote platziert. Dafür sind partizipativ mit Workshops oder Standaktionen alle möglichen Mobilitätsangebote der Bevölkerung zu präsentieren und dabei gemeinsam das tatsächliche Bedürfnis für den Standort zu entwickeln.
Der Hauptnutzen der Mobilitätshubs liegt in der direkten Verbindung zwischen den Angeboten und nicht in der physischen Markierung eines konkreten Standortes. So kann alternativ zur physischen Kennzeichnung, auch eine Infobroschüre mit allen Angeboten erstellt werden. Diese zeigt den Nutzern auf, welche Angebote als Anschlussmöglichkeiten bestehen und hilft ihnen, ihre eigene Reisekette zusammenzustellen.

Wirkung

Mobilitätshubs haben eine grosse positive Wirkung auf alle Beteiligten Angebote und damit auf die totale CO_2-Reduktion. Sie reduzieren die Wechsel- bzw. Umsteigezeiten erheblich und machen so die nachhaltigen Mobilitätsangeboten bezüglich Zeitbedarf mit dem MIV konkurrenzfähig. Fehlende Anschlussmöglichkeiten werden oft als Grund dafür genannt, dass das Auto dem öV vorgezogen wird.

Bestehende Angebote / Links

Mehr Intermodalität dank Mobilitätshubs
www.wisg.ch/mobilitätshubs-für-stgallen
www.are.admin.ch/verkehrsdrehscheiben

Mit Unterstützung von
energieschweiz

Region Toggenburg
Volkshausstrasse 21b
Postfach 16, 9630 Wattwil