

RegioHub+

—
Bahnhof Lichtensteig
Hubkonzept



Schlussbericht vom 09.04.2024

Impressum

Auftraggeberin

Gemeinde Lichtensteig
Hauptgasse 12
9620 Lichtensteig

Begleitgruppe

Mathias Müller, Stadtpräsident Lichtensteig
Peter Stocker, Gemeinderat Lichtensteig
Christoph Kauz, Energietal Toggenburg
Katrin Grünig, Stiftung zukunft.bahnhof
Pascal Hüppi, Stiftung zukunft.bahnhof / Summer of Pioneers
Markus Erne, Schweizerische Südostbahn AG

Projektleitung

Pascal Steinemann, Büro für Mobilität AG

Projektmitarbeit

Daniel Baehler, Büro für Mobilität AG
Claudia Baumann, Büro für Mobilität AG
Dominique Zumstein, Büro für Mobilität AG

Gilles Chatelain, The Behaviour Lab
Rahel Aschwanden, Universität Bern, Consumer Behavior
Géraldine Holenweger, Universität Bern, Consumer Behavior

Titelbild

Büro für Mobilität AG

Inhaltsverzeichnis

1	Ausgangslage	7
1.1	Projektrahmen RegioHub+	7
1.2	Ziele von RegioHub+	7
1.3	Projektperimeter RegioHub+ Bahnhof Lichtensteig	9
1.4	Grundlagen und Schnittstellen	11
1.5	Lichtensteig als Kontext des Bahnhofs	11
2	Analyse des Bahnhofs Lichtensteig	14
2.1	Aktuelle Angebote und Nutzung	14
2.2	Bedürfnisse der aktuellen Nutzer:innen	17
2.2.1	Resultate der Onlineumfrage	17
2.2.2	Zusammenfassung der Tandem-Begleitungen	23
3	Massnahmen für einen bedürfnisgerechten Mobilitätshub	26
3.1	Nutzer:innen-Typologie für den Bahnhof Lichtensteig	26
3.2	Zwischenfazit aus der Analyse	27
3.3	Workshop zur Vision und Leitlinien fürs Reallabor	28
3.4	Massnahmenideen	30
4	Reallabor	32
4.1	Umgesetzte Massnahmen	32
4.2	Wirkung und Potenziale	33
4.2.1	Massnahmenbezogene Evaluation	33
4.2.2	Abschätzung der verkehrlichen Gesamtwirkung	34
4.2.3	Nachbefragung der Nutzer:innen	35
4.2.4	Fazit aus der Evaluation	38
5	Empfehlungen für eine partizipative Hub-Entwicklung	39
5.1	Angebote und Massnahmen	39
5.1.1	Veloabstellanlagen	39

5.1.2	E-Bike- und E-Trottinett-Sharing	40
5.1.3	MIV-Parkierung und Carsharing	41
5.1.4	Bedarfsgerechter ÖV / On-Demand-Angebot	41
5.1.5	Einbettung ins Bahnhofsquartier / Soziokultur	43
5.2	Organisation	45
6	Anhang: Massnahmenblätter	46

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht über den Prozess von RegioHub+	8
Abbildung 2: Projektperimeter RegioHub+ Bahnhof Lichtensteig (ohne Massstab), Quelle: map.geo.admin.ch.....	9
Abbildung 3: Verantwortungsbereiche für den Unterhalt am Bahnhof Lichtensteig; grün = Gemeinde Lichtensteig; violett = SOB; gelb = Gemeinde Wattwil.	10
Abbildung 4: Konzeptplan des Raumkonzeptes Toggenburg, 2021.	12
Abbildung 5: Personenwagen pro 1'000 Einwohner:innen (Quelle: BFS 2023, abgerufen via STADA2).....	13
Abbildung 6: Die aktuellen Angebote rund um den Bahnhof Lichtensteig (November 2021) ...	15
Abbildung 7: Die ÖV-Verbindungen im Toggenburg, Raumkonzept Toggenburg, 2021.	15
Abbildung 8: Tagesgang der DWV (Durchschnittlicher Werktagsverkehr; Summe von Einsteigenden und Aussteigenden) am Bahnhof Lichtensteig, Datengrundlage: SBB	16
Abbildung 9: Tagesgang der DNWV (Durchschnittlicher Nicht-Werktagsverkehr; Summe von Einsteigenden und Aussteigenden) am Bahnhof Lichtensteig, Datengrundlage: SBB	16
Abbildung 10: Wohnorte der Befragten, Datenquelle: Onlineumfrage, N= 442.	18
Abbildung 11: Demographische Angaben der Befragten; Alter, Geschlecht und Wohnsituation, Datenquelle: Onlineumfrage, N= 435.	18
Abbildung 12: Fahrzeugbesitz bzw. einfach Zugänglichkeit der Befragten, Datenquelle: Online Umfrage, N=439.	19
Abbildung 13: Abonnement für den öffentlichen Verkehr der Befragten, Datenquelle: Online Umfrage, N= 439.	19
Abbildung 14: Wie gelangen die befragten Personen der Online Umfrage an den Bahnhof? Dieser Modalsplit zeigt die Antworten; Datenquelle: Online Umfrage.	20
Abbildung 15: Beurteilung der verschiedenen Bahnangebotsangebote, Datenquelle: Onlineumfrage, N= 499.	21
Abbildung 16: Beurteilung der Qualitäten und Angebote in Lichtensteig allgemein und im Bahnhofsquartier, Datenquelle: Online Umfrage, N= 489.	22
Abbildung 17: Schema der Erarbeitung der Nutzer:innen-Typologie von RegioHub+	26
Abbildung 18: Entwicklung der Zahl der Ein- und Aussteigende am Bahnhof Lichtensteig seit 2007 (Quelle: SBB/Thurbo, SOB, LITRA 2023).....	34
Abbildung 19: Entwicklung der Zahl der Ein- und Aussteigende am Bahnhof Lichtensteig während dem Reallabor Q1 2023 bis Q3 2023 (Quelle: SBB/Thurbo, SOB 2023)	34
Abbildung 20: Die Wortwolke zeigt, welche neuen Angebote den Befragten aufgefallen sind	35

Abbildung 21: Nutzungshäufigkeit der neuen mobilitätsbezogenen Angebote am Bahnhof	36
Abbildung 22: Nutzungshäufigkeit der neuen weiteren Angebote am Bahnhof	36
Abbildung 23: Gründe für die Nichtnutzung von neuen Mobilitätsangeboten.....	37
Abbildung 24: Gründe für die Nichtnutzung von weiteren neuen Angeboten.....	37
Abbildung 25: Mögliche Ausgestaltung der Angebotslogiken für E-Bikes und E-Trottinette im Sharingmodell.....	40
Abbildung 26: Vorschlag für das Bediengebiet eines regionalen On-Demand-Angebots mit Einbindung des Bahnhofs Lichtensteig als nachgelagerter Umsteigeort	42
Abbildung 27: Übersicht der Neugestaltung des Strassenraums im Bahnhofsquartier mit Arealentwicklungen SOB und Zukunft.Bahnhof (Quelle: Umgebungsgestaltung Bahnhof Lichtensteig, raum.manufaktur.ag, 2023)	44
Abbildung 28: Mögliches Betriebs- und Trägermodell für den Bahnhof Lichtensteig	45

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Wegpendler:innen von Lichtensteig in andere Gemeinden und Städte 2018, Datenquelle: BFS, 2018.....	13
Tabelle 2: Zupendler:innen von Lichtensteig in andere Gemeinden und Städte 2018, Datenquelle: BFS, 2018	13
Tabelle 3: Soziodemographische Merkmale der Personen, welche an den Tandembegleitungen teilgenommen haben.....	23
Tabelle 4: Die fünf Personae und deren Eigenschaften und Bedürfnisse	27
Tabelle 5: Vision für den Bahnhof Lichtensteig 2032 in den Dimensionen Ankommen/Abreisen, Umsteigen und Verweilen	29
Tabelle 6: Massnahmenideen aus dem Workshop im Juni 2022 sowie Umsetzungsentscheid ..	31
Tabelle 7: Zusammenstellung der Massnahmenwirkung im Reallabor	33
Tabelle 8: Zusammenstellung der Massnahmen und empfohlene Stossrichtungen	39

1 Ausgangslage

1.1 Projektrahmen RegioHub+

Das Innovationsprojekt RegioHub+ entwickelt Regionalbahnhöfe zu bedürfnisorientierten, vielfältigen Mobilitätshubs¹ weiter. Das Projekt wird im Rahmen der Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität (KOMMO) vom Bundesamt für Raumentwicklung ARE unterstützt. In Zusammenarbeit mit den vier Pilotgemeinden Burgdorf (BE), Laupen (BE), Lichtensteig (SG) und St-Maurice (VS) werden die Bedürfnisse der aktuellen und potenziellen Kund:innen, sowie verschiedenen Stakeholdern, partizipativ erfasst. Ziel ist, die Bedürfnisse der Nutzer:innen über die gesamte Reisekette besser zu verstehen und darauf basierend in einem Reallabor mögliche Mobilitätsangebote zu testen.

Der Prozess von RegioHub+ gliedert sich in drei Phasen (vgl. Abbildung 1). Das vorliegende Hub-Konzept umfasst eine Analyse des Bahnhofs, die Massnahmenkonzeption und -evaluation sowie Empfehlungen für die Gemeinde, wie sich der Bahnhof Lichtensteig mittelfristig, d.h. binnen 10 Jahren entwickeln sollte, um den Bedürfnissen der aktuellen und potenziellen Nutzer:innen gerecht zu werden. Das Hub-Konzept dient als Umsetzungsinstrument, um den Regionalbahnhof als Mobilitätshub entlang der strategischen Leitlinien zu etablieren.

1.2 Ziele von RegioHub+

RegioHub+ fördert den ÖV, insbesondere die Bahn als Rückgrat, indem Regionalbahnhöfe weiterentwickelt und besser in den örtlichen Kontext eingebettet werden. Die Bahnhöfe der Pilotgemeinden sollen durch nutzer:innenorientierte Aufwertungen zu multimodalen Drehscheiben werden. In diesem Prozess werden die Gestaltungsmöglichkeiten der Gemeinden bei der Entwicklung von nachhaltiger Mobilität gestärkt. Durch den Einbezug der Nutzer:innen sollen die vielfältigen mobilitätsrelevanten Bedürfnisse und Hürden erkannt und von der Gemeinde gezielt angegangen werden können. Ausserdem fördert RegioHub+ potentielle Synergien an den Bahnhöfen zwischen den Mobilitätsanbietern, den Gemeinden und den Nutzer:innen. Am Schluss der RegioHub+ Pilotphase steht der Gemeinde ein Baukasten, welcher die Methodik darlegt und eine Übersicht an evaluierten Plug-ins² liefert, für die Weiterentwicklung ihrer Bahnhöfe bereit.

¹ Ein Mobilitätshub bezeichnet einen Ort, an dem mehrere Mobilitätsangebote den Nutzer:innen zugänglich sind. Dank räumlicher und organisatorischer Synergien wird den Nutzer:innen eine multimodale Mobilität erleichtert. Im Unterschied zu einer technischen Verkehrsinfrastruktur versteht der Prozess RegioHub+ einen Mobilitätshub als alltagsrelevant eingebetteten Ort, der mit mobilitätsrelevanten Nutzungen die Nutzer:innen zu intermodalen Reiseketten in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr befähigt (vgl. Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).

² Plug-ins sind lokal funktionierende (Mobilitäts-)Massnahmen, die gezielt Bedürfnisse befriedigen.

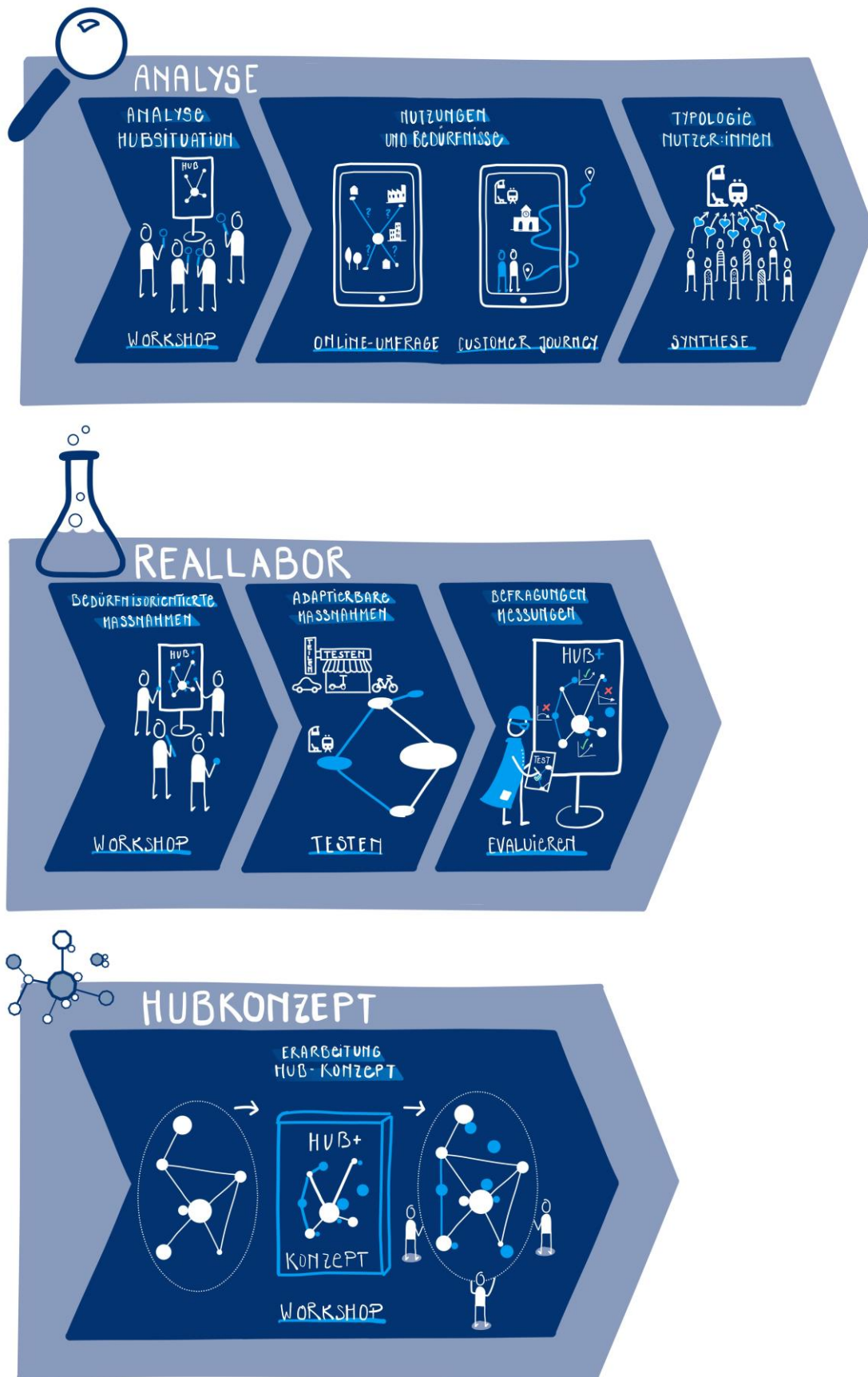


Abbildung 1: Übersicht über den Prozess von RegioHub+

1.3 Projektperimeter RegioHub+ Bahnhof Lichtensteig

Der Bahnhof Lichtensteig ist Teil des Bahnhofsquartiers, das politisch zur Gemeinde Wattwil gehört. Er steht aber in einem engen funktionalen Zusammenhang mit dem «Städtli» und dem übrigen Gemeindegebiet der Gemeinde Lichtensteig. In Abbildung 2 ist der Projektperimeter von RegioHub+ festgehalten. Der Bahnhof Lichtensteig stellt den eigentlichen Betrachtungsraum dar, das Bahnhofsquartier die mituntersuchte ortsbauliche Einbettung.



Abbildung 2: Projektperimeter RegioHub+ Bahnhof Lichtensteig (ohne Massstab), Quelle: map.geo.admin.ch

Das Bahnhofsareal ist, mit Ausnahme der Veloabstellanlage (Eigentum der Gemeinde Lichtensteig), im Besitz der SOB. Die Strassenparzellen sind im Besitz der Gemeinde Wattwil. Der Unterhalt des Bahnhofsareals sowie der angrenzenden Strassen- und Wegparzellen wurde mit Vertrag vom 8.3.2011 zwischen den Gemeinden Wattwil, Lichtensteig und den SOB geregelt (vgl. Abbildung 3).



Abbildung 3: Verantwortungsbereiche für den Unterhalt am Bahnhof Lichtensteig; grün = Gemeinde Lichtensteig; violett = SOB; gelb = Gemeinde Wattwil.

1.4 Grundlagen und Schnittstellen

Folgende Grundlagen werden für den Prozess RegioHub+ als relevant betrachtet und daher im Weiteren als Leitlinien des Hubkonzepts einbezogen. Weil der Bahnhof Lichtensteig eine besondere räumliche Stellung gegenüber den Gemeinden Lichtensteig und Wattwil einnimmt, sei hier auch der räumliche Bezug verdeutlicht.

	Bahnhof Lichtensteig	Bahnhofsquartier	Gemeindegebiet Lichtensteig
Kantonaler Richtplan, Teil Mobilität (Stand 2023)	Übergeordnete Grundlage Hinweis auf funktionalen Raum		
Regionales Raumkonzept Toggenburg (Stand 2021)	Übergeordnete Grundlage Hinweis auf regionale Nutzungsschwerpunkte		
Kommunaler Richtplan, Teil Verkehr Gemeinde Wattwil (Stand 2022)	Formale Vorgabe		Hinweise für Anschlüsse ans Gemeindegebiet Wattwil
Kommunaler Richtplan, Teil Verkehr Gemeinde Lichtensteig (Stand 2021)	Hinweise für Anschlüsse ans Gemeindegebiet Lichtensteig		Formale Vorgabe
Energiekonzept 2030 Gemeinde Lichtensteig (Stand 2021)	Anforderungen in Bezug auf ÖV-Nutzung sowie Fuss- und Veloverkehr		
Vision und Strategie 2050 Gemeinde Lichtensteig (Stand 2021)	Anforderungen in Bezug auf funktionale Einbettung	Hinweise für räumliche Einbettung	Strategische Vorgabe

Folgende Schnittstellen sind für die Ausgestaltung des Hubkonzepts und den Prozess RegioHub+ relevant:

- KOMO-Projekt «Mobilitätsökosystem Nesslau / Toggenburg» (Lead Energietal Toggenburg)
- Arealentwicklung zukunft.bahnhof im Bahnhofsquartier (Lead Stiftung zukunft.bahnhof)
- Arealentwicklung SOB im Bahnhofsquartier (Lead SOB, Immobilien)
- Umgebungsgestaltung Bahnhof Lichtensteig durch Gemeinde Wattwil (Lead Gemeinde Wattwil)

1.5 Lichtensteig als Kontext des Bahnhofs

Lichtensteig ist ein mittelalterlich geprägtes historisches Städtli, ein ehemaliger Marktort, der gemäss regionalem Raumkonzept zusammen mit Wattwil das «urbane Mittelzentrum» des Toggenburgs bildet (vgl. Abbildung 4). Das Stadtbild Lichtensteig ist touristisch und kulturell bedeutsam. Obwohl der Bahnhof Lichtensteig abgesetzt des Städtlis auf dem Gemeindegebiet von Wattwil liegt, besteht durch die Namensgebung und die Anbindung an Lichtensteig ein enger Bezug zur Bevölkerung des Bahnhofsquartiers und Krinau sowie der Gemeinde Lichtensteig.

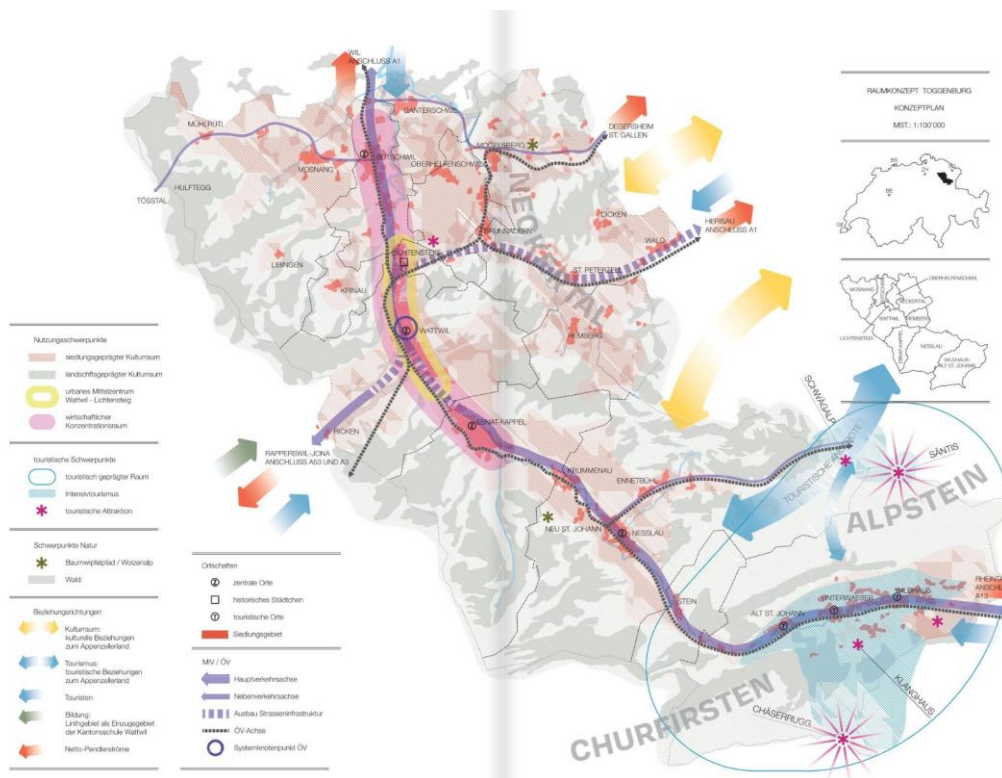


Abbildung 4: Konzeptplan des Raumkonzeptes Toggengburg, 2021.

Als Kontext der Mobilität für die Gemeinde und den Bahnhof Lichtensteig ist die aussergewöhnliche Lage an zwei Bahnachsen bzw. Korridoren zu nennen: in Nord-Süd-Richtung Verbindungen nach (Zürich-)Wil-Wattwil und in West-Ost-Richtung nach St.Gallen-Herisau-Wattwil-Rapperswil. Diese Lage äussert sich auch in den Pendler:innenbewegungen³, die für die Gemeinde Lichtensteig gemäss BFS 2018 folgende Struktur aufweist:

- Wegpendler:innen: 59% der Pendler:innen (→ Zielorte siehe Tabelle 1)
- Zupendler:innen: 27% der Pendler:innen (→ Wohnorte siehe Tabelle 2)
- Binnenpendler:innen: 14% der Pendler:innen

Im Jahr 2018 wies die Wohnbevölkerung einen Stand von 1'884 Personen auf, womit von einem Anteil von ungefähr 10% Binnenpendler:innen auszugehen ist. Rund 60% der in Lichtensteig wohnhaften Pendler:innen arbeiten im unteren und mittleren Toggenburg, zwischen Wil und Nesslau, und damit in maximal 18 Kilometern Distanz. Das gleiche Bild zeigt sich bei zwei Drittel der Zupendler:innen nach Lichtensteig.

Die aktuelle Wahl des Verkehrsmittels der Pendler:innen ist nicht vollständig bekannt. Hinweise gibt eine Auswertung des Kantons St.Gallen (auf Basis von BFS 2018). Der Anteil der Pendler:innen, die mit dem ÖV von Lichtensteig nach Wattwil reisen, liegt bei ca. 20-30%. Der ÖV Anteil der urbanen Zentren liegt deutlich höher (z.B. St. Gallen mit 70-80%). Vergleichbare Gemeinden, wie Ebnat-Kappel und Bütschwil-Ganterschwil weisen einen Anteil von 30-40% auf. Das zeigt, dass bei der ÖV-Nutzung in Lichtensteig noch Potential besteht.

³ In dieser Strukturhebung ist nur die arbeitstätige Bevölkerung erfasst, mit jeweils Wohn- und/oder Arbeitsort in Lichtensteig. Für 2018 weist das BFS rund 1'065 Personen aus.

Von	Nach	Anzahl Pendler:innen	Anteil (%)
Lichtensteig	Wattwil	218	33%
Lichtensteig	Ebnat-Kappel	68	10%
Lichtensteig	St. Gallen	60	9%
Lichtensteig	Wil (SG)	39	6%
Lichtensteig	Bütschwil-Ganterschwil	36	5%
Lichtensteig	Kirchberg (SG)	28	4%
Lichtensteig	Rapperswil-Jona	22	3%
Lichtensteig	Nesslau	22	3%
Lichtensteig	Neckertal	18	3%
Lichtensteig	Zürich	17	3%

Tabelle 1: Wegpendler:innen von Lichtensteig in andere Gemeinden und Städte 2018, Datenquelle: BFS, 2018

Von	Nach	Anzahl Pendler:innen	Anteil (%)
Wattwil	Lichtensteig	65	26%
Bütschwil-Ganterschwil	Lichtensteig	48	19%
Ebnat-Kappel	Lichtensteig	31	12%
Mosnang	Lichtensteig	22	9%
Neckertal	Lichtensteig	21	8%
Nesslau	Lichtensteig	16	6%

Tabelle 2: Zupendler:innen von Lichtensteig in andere Gemeinden und Städte 2018, Datenquelle: BFS, 2018

Für weitere relevante Personengruppen des Bahnhofs Lichtensteig liegen keine Auswertungen vor. Einen Hinweis für die Mobilität gibt der Motorisierungsgrad, d.h. Personenwagenbesitz pro 1'000 Einwohner:innen. In Lichtensteig sind im Vergleich zum Wahlkreis Toggenburg sowie zum Kanton St.Gallen deutlich mehr Personenwagen verfügbar, der Höchststand wurde 2021 mit 776 Personenwagen auf 1'000 Einwohner:innen erreicht (vgl. Abbildung 5).

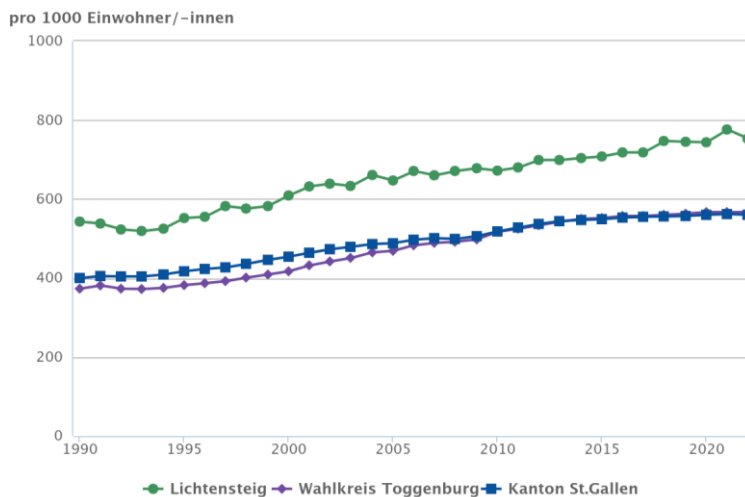


Abbildung 5: Personenwagen pro 1'000 Einwohner:innen (Quelle: BFS 2023, abgerufen via STADA2)

Der Bahnhof Lichtensteig liegt damit in einem Kontext hoher MIV-Orientierung, wobei Distanzen und Binnenpendler:innen relevante Potenziale für den ÖV und Fuss- und Veloverkehr ergeben.

2 Analyse des Bahnhofs Lichtensteig

Nachdem ein Blick auf die Gemeinde Lichtensteig und den räumlichen Kontext geworfen wurde, wird nun der Bahnhof im dargelegten Projektperimeter (Abbildung 2, S. 9) betrachtet. Der Bahnhof Lichtensteig kann in Anlehnung an die Typologie der Verkehrsdrehscheiben des ARE⁴ als Typ IV oder V aufgefasst werden. An diesen Verkehrsknoten findet insbesondere der Übergang zwischen öffentlichem Verkehr und dem Individualverkehr (Fuss, Velo, Auto) statt. Gemäss Initialisierungsstudie zu Verkehrsdrehscheiben im Kanton St. Gallen⁵ besteht am Bahnhof Lichtensteig das Potenzial, eine Verkehrsdrehscheibe zur Bündelung des MIV zu realisieren (ARE Typ V). Für die Gemeinde Lichtensteig steht der Umstieg vom örtlichen ÖV oder Langsamverkehr auf den schienegebundenen Regionalverkehr im Vordergrund. Entsprechend sind auch Sharing-Angebote auf der «letzten» bzw. «ersten» Meile von Bedeutung.

2.1 Aktuelle Angebote und Nutzung

Das Bahnhofsquartier weist eine Mischung aus Wohn- und Gewerbenutzung auf, jedoch nur wenig Infrastrukturen des täglichen Bedarfs. Gegenwärtig lassen sich dazu vor allem ein Restaurant sowie das Chössi-Theater in der Bahnhalle zählen. Neben Wohnbauten befinden sich dort Schrebergärten, eine Schreinerei, eine Personentransportunternehmung, weiteres Kleingewerbe sowie die Produktionsstätte der Fritz Schiess AG, wo ca. 160 Mitarbeitende angestellt sind.

Die Abbildung 6 gibt eine Übersicht über die Angebote am und um den Bahnhof. Das Städtli kann vom Bahnhof aus über zwei Wege erreicht werden. Ein direkter Fussweg führt über den Steg entlang dem Thurviadukt. Dieser Weg ist aufgrund der steilen Wegpassagen nur bedingt hindernisfrei sowie mit einem allgemeinen Fahrverbot belegt. Der andere, etwas längere Weg kann zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden und führt über die Stadtbrücke und über die Gerbestrasse hoch zum Städtli.

Das Bahnhofsgebäude wird von verschiedenen Parteien genutzt, darunter das Chössi-Theater mit Proberäumen, die VORSA und 4x4 Kultur. In diesem Gebäude befinden sich auch Ateliers und Wohnungen von Kunstschaffenden. Neben dem Bahnhofsgebäude befindet sich eine Wartehalle neueren Datums, die über einen Ticketautomaten und Informationstafeln mit Fahrplänen verfügt. Am Bahnhof stehen zudem 60 bewirtschaftete P+R-Parkplätze und 50 gedeckte Veloabstellplätze zur Verfügung. Beide waren zur Zeit der Begehung⁶ mit ca. 20% gering ausgelastet.

Für den witterungsgeschützten Aufenthalt können auch die Überdachungen des alten Bahnhofsgebäudes genutzt werden, die historischen Warteräume sind jedoch anderweitig genutzt. Mit einem Selecta-Automaten besteht ein minimales Verpflegungsangebot. Ferner besteht am Bahnhof ein Briefeinwurf der Schweizerischen Post sowie im näheren Umfeld in Richtung Thurviadukt ein Spielplatz.

Die Bushaltestelle ist lediglich mit einer Stele markiert, eine eigentliche Haltekante und damit ein hindernisfreier Zugang zum Bus besteht nicht.

⁴ siehe hierzu ARE: „Verkehrsdrehscheiben - So kommen wir schnell und bequem ans Ziel“. Broschüre. November 2023. ([Link](#))

⁵ Kanton St.Gallen, AREG: „Initialisierungsstudie Verkehrsdrehscheiben Kanton St.Gallen“. Synthesebericht. April 2022. ([Link](#))

⁶ Dienstag, 9. November 2021, 15 Uhr, sonniges Wetter

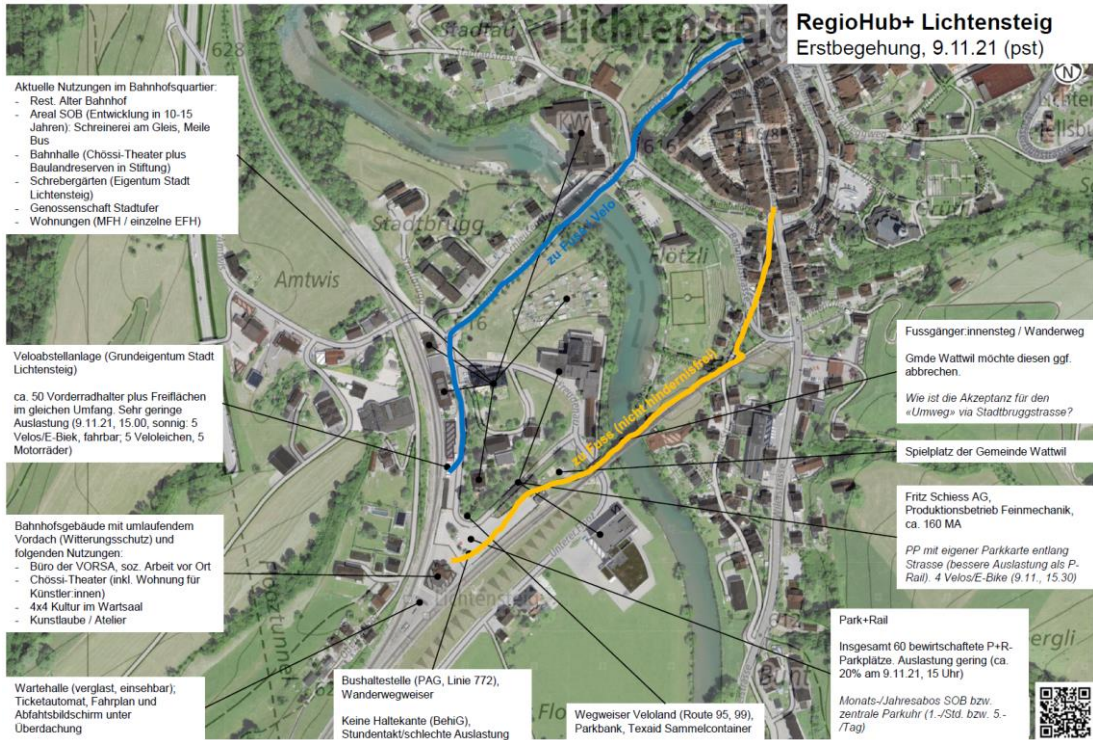


Abbildung 6: Die aktuellen Angebote rund um den Bahnhof Lichtensteig (November 2021)

Der Bahnhof Lichtensteig wird von drei verschiedenen S-Bahnen bedient, den Linien S2, S4 und S9. Abbildung 7 stellt dies in der übergeordneten Übersicht dar. Die S2 verkehrt zwischen Altstätten und Nesslau. Die S4 verkehrt von Rapperswil nach St.Gallen und Sargans (früher als geschlossene Ringverbindung) und die S9 von Wattwil nach Wil und zurück. Der Voralpenexpress hält nicht mehr in Lichtensteig, die Reisenden müssen dazu mit dem Bus ab Lichtensteig, Obertor nach Wattwil (Fahrzeit: 9 Minuten) und umsteigen. Alle Linien ab dem Bahnhof Lichtensteig verkehren im Halbstundentakt (S2/S4 verschränkt), sodass vier Abfahrten in Richtung Wattwil (Fahrzeit: 4 Minuten) und je zwei in Richtung Wil (Fahrzeit: 21 Minuten) und St. Gallen (Fahrzeit: 31 Minuten) erfolgen.

Die Buslinie 772 verkehrt werktags stündlich, am Wochenende zweistündlich. Die Anbindung des Bahnhofs Lichtensteig an Lichtensteig und Krinau ist damit weniger dicht als die Zugabfahrten.

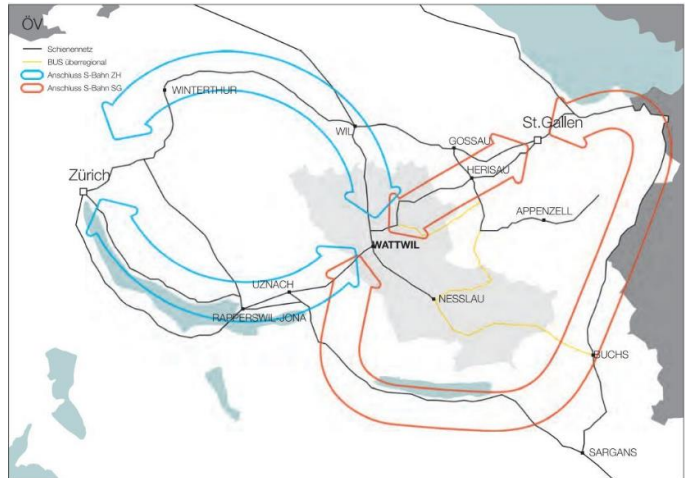


Abbildung 7: Die ÖV-Verbindungen im Toggenburg, Raumkonzept Toggenburg, 2021.

Durch die Betrachtung der Tageslinien des durchschnittlichen Verkehrs können Einblicke in charakteristische Verkehrsspitzen und die Entwicklungen der letzten Jahre gewonnen werden. Es wird deutlich, dass der Bahnhof Lichtensteig unter der Woche stark vom Berufsverkehr geprägt ist. In Abbildung 8 ist ersichtlich, dass um 07.00 Uhr morgens und um 17.00 Uhr abends Spitzen der Anzahl ein- und aussteigenden Menschen erreicht werden. Am Wochenende kommt es nur zu einer Spitze um 16.00 Uhr, welche aber deutlich tiefer liegt als unter der Woche (Abbildung 9). Allgemein weisen die stündlichen Ein- und Aussteiger am Wochenende zwischen 9.00 und 18.00 Uhr ähnlich hohe Werte auf. Das zeigt die Bedeutung von Lichtensteig als Ausflugsziel.

2022 verkehrten täglich durchschnittlich 1'100 Menschen als Ein- und Aussteigende am Bahnhof Lichtensteig. In der Dekade davor waren es durchschnittlich lediglich 860, womit eine steigende Tendenz vorliegt.

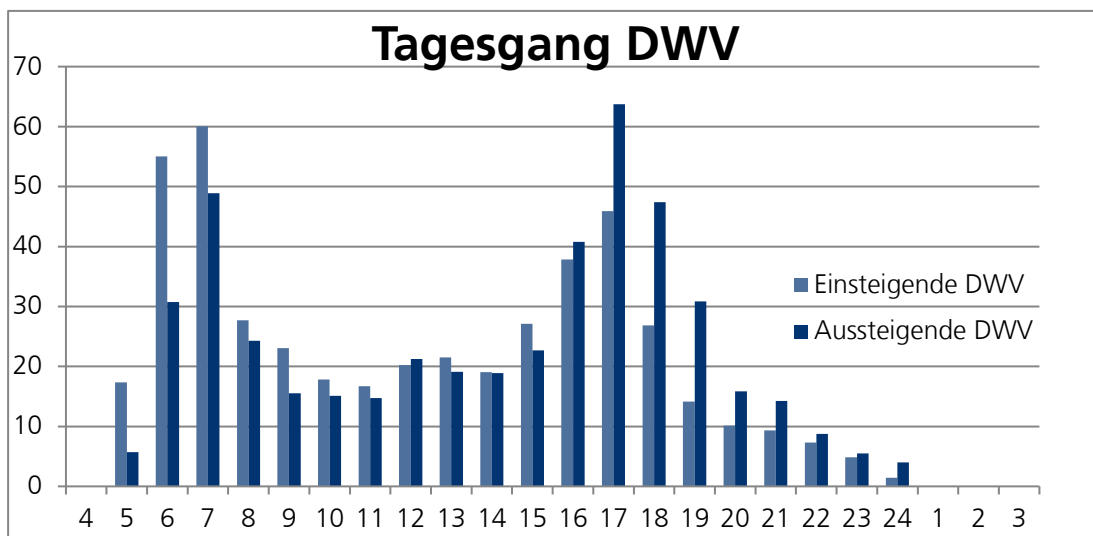


Abbildung 8: Tagesgang der DWV (Durchschnittlicher Werktagsverkehr; Summe von Einsteigenden und Aussteigenden) am Bahnhof Lichtensteig, Datengrundlage: SBB

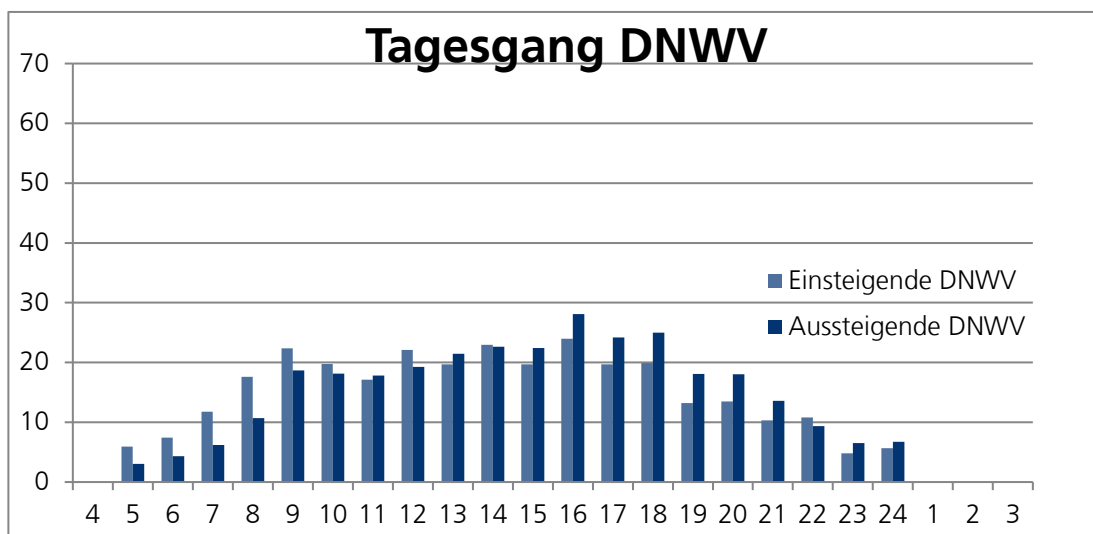


Abbildung 9: Tagesgang der DNWV (Durchschnittlicher Nicht-Werktagsverkehr; Summe von Einsteigenden und Aussteigenden) am Bahnhof Lichtensteig, Datengrundlage: SBB

2.2 Bedürfnisse der aktuellen Nutzer:innen

Um die Bedürfnisse der (potentiellen) Bahnhofnutzer:innen und Angebotsdefizite zu erkennen, wurden im Rahmen von RegioHub+ zwei verschiedene Erhebungsmethoden angewendet. Vom 14.03.2022 bis am 19.04.2022 konnten Bahnhofnutzer:innen und alle anderen Interessierten an einer Onlineumfrage mit 22 Fragen teilnehmen. Über Flyer mit QR-Code, den Haushaltsversand von Flyern, sowie per Medienmitteilung auf der Gemeindefachwebseite, individuellen Mailings und Facebook Posts wurde auf die Umfrage aufmerksam gemacht. Insgesamt haben 545 Personen an der Umfrage teilgenommen. Davon wurden 435 Fragebögen vollständig ausgefüllt. Das entspricht einer Abschlussquote von 80% und bedeutet, dass unter Berücksichtigung des Wohnorts ca. jede:r siebte Lichtensteiger:in an der Umfrage teilgenommen hat.

Ergänzend zur Onlineumfrage wurden acht Tandem-Begleitungen am 19. und 20.05.2022 durchgeführt. Diese Methode sieht vor, dass ausgewählte Personen auf einer frei wählbaren Alltagsreise von einem/einer Verhaltensforscher:in sowie einem/einer Mobilitätsexpert:in auf ihrem Weg begleitet werden. So sollen die Nutzung des Bahnhofs Lichtensteig, sowie Meinungen und Gefühle gegenüber dem Bahnhofangebot erfasst werden können. Weil so die gesamte Reisekette über den Bahnhof Lichtensteig in den Blick gerät, werden auch Brüche in Wegekettens (Customer Journeys) erkennbar.

2.2.1 Resultate der Onlineumfrage

In der Onlineumfrage wurden den Teilnehmenden Fragen zu ihrer Mobilität und zur Nutzung des Bahnhofes gestellt. Sie wurden gebeten, die Angebote am Bahnhof zu bewerten. Ausserdem wurden die Teilnehmenden zu demographische Angaben, wie Wohnort und Alter sowie über ihren Besitz von Fahrzeugen und ÖV-Abonnementen, befragt. Um sicherzustellen, dass alle Anliegen und Bedürfnisse in der Umfrage platziert werden können, beinhaltete sie nebst Multiple Choice auch offenen Fragen.

Profil der Befragten

Der Bahnhof Lichtensteig wird sowohl von Lichtensteiger:innen, Bewohner:innen aus den umliegenden Gemeinden sowie von auswärtigen Personen genutzt. In Abbildung 10 ist ersichtlich, dass fast zwei Drittel der Befragten in Lichtensteig⁷ leben und 15% in den umliegenden Gemeinden. Ein Viertel der Befragten waren mutmasslich Tourist:innen. An der Umfrage haben mehr Frauen als Männer teilgenommen und alle verschiedenen Altersklassen sind vertreten. Etwa die Hälfte der Befragten waren zwischen 25 und 64 Jahren alt (vgl. Abbildung 11).

⁷ Da die Abfrage des Wohnorts über die Postleitzahl erfolgte, beinhaltet dies auch Einwohner:innen im Bahnhofquartier, die Bürger:innen der Gemeinde Wattwil sind.

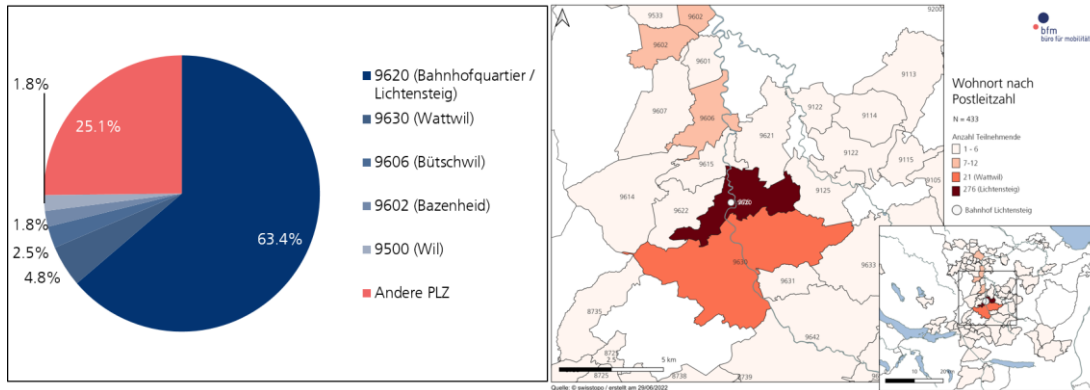


Abbildung 10: Wohnorte der Befragten, Datenquelle: Onlineumfrage, N= 442.

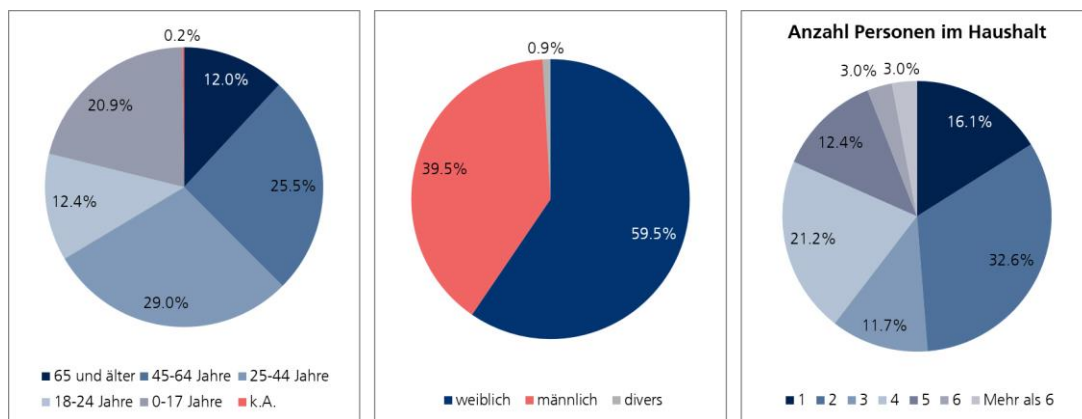


Abbildung 11: Demographische Angaben der Befragten; Alter, Geschlecht und Wohnsituation, Datenquelle: Onlineumfrage, N= 435.

Lediglich 18% der Befragten besitzen kein Abonnement des ÖV. 50% der Personen besitzen dagegen ein Halbtax, 23% ein GA (vgl. Abbildung 13). 68% der Befragten haben einfachen Zugang zu einem Auto, 7% davon zu einem Elektroauto oder Hybrid-Modell. Am zweithäufigsten besitzen die Befragten Velos (55%), gefolgt von E-Bikes (22%), wie Abbildung 12 zu entnehmen ist.

Nutzungsmodalitäten Bahnhof Lichtensteig

Ein Drittel der Befragten nutzen den Bahnhof täglich oder mehrmals in der Woche. In den Kommentaren wurde von 45 Personen jedoch auch erwähnt, dass sie den Bahnhof Wattwil öfters nutzen. Dies deutet darauf hin, dass ein Drittel Pendler:innen an der Umfrage teilgenommen haben bzw. Personen, die den Bahnhof regelmässig benützen. Letzteres lässt sich auch an der Tagessganglinie (vgl. Abbildung 8) ablesen. Der grosse Anteil an GA-Besitzenden und Strecken-, sowie Verbund-Abo-Besitzenden zeigt aber, dass weit mehr als ein Drittel regelmässig mit dem Zug unterwegs ist (Abbildung 13). In dieser Erkenntnis zeigt sich wieder, dass viele Tourist:innen nach Lichtensteig reisen. Somit ist der Bahnhof sowohl für Pendler:innen, als auch für Freizeitreisende von Bedeutung. Regelmässig Autofahrende konnten mit der Umfrage hingegen etwas weniger erreicht werden. Die Einsicht, dass nur 18% kein ÖV-Abonnement besitzen, bestätigt diese Annahme (Abbildung 13).

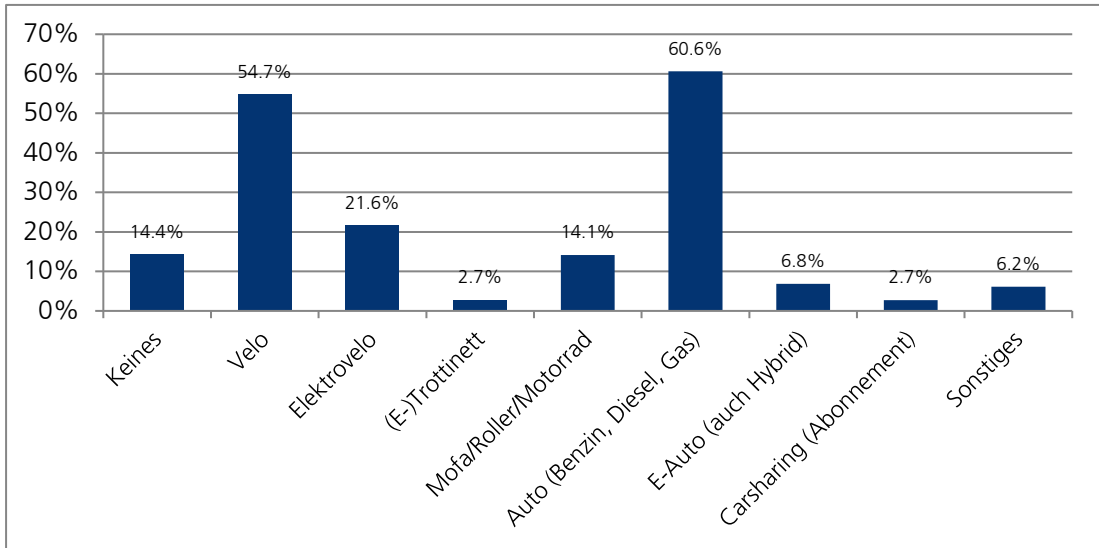


Abbildung 12: Fahrzeugbesitz bzw. einfach Zugänglichkeit der Befragten, Datenquelle: Online Umfrage, N=439.

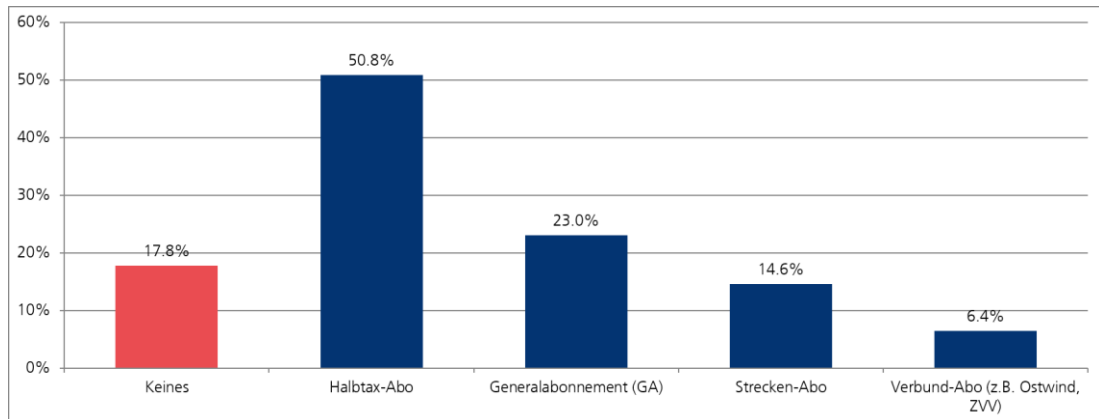


Abbildung 13: Abonnement für den öffentlichen Verkehr der Befragten, Datenquelle: Online Umfrage, N=439.

Auf die Frage, weshalb die Befragten den Bahnhof Lichtensteig nutzten, gaben 90% an, den Bahnhof zu frequentieren, um mit dem Zug zu reisen, 39%, um den Bus zu nehmen. Weitere 14.5% nutzen den Ticketautomaten oder konsultieren den Fahrplan am Bahnhof. Die Dienstleistungen rund um den Bahnhof (Selecta-Automat, Restaurant, Briefkasten, Kleidersammelstelle etc.) werden von 12% genutzt. 12% parkieren das eigene Auto am Bahnhof und 9.5% stellen das Velo oder E-Bike am Bahnhof ab. Der Bahnhof wird von knapp 12% der Befragten als Aufenthaltsort oder Treffpunkt genutzt.

Der Modalsplit, der sich aus den Umfrageresultaten ergeben hat, zeigt, dass 56% zu Fuss und 4% mit dem (Elektro-)Velo an den Bahnhof gelangen (vgl. Abbildung 14). Etwas mehr als ein Viertel reist mit öffentlichen Verkehrsmitteln an den Bahnhof, d.h. Bus (für An- und Abreisende) und Zug (für Ankommende) und nur 10% mit dem Auto oder Motorrad.

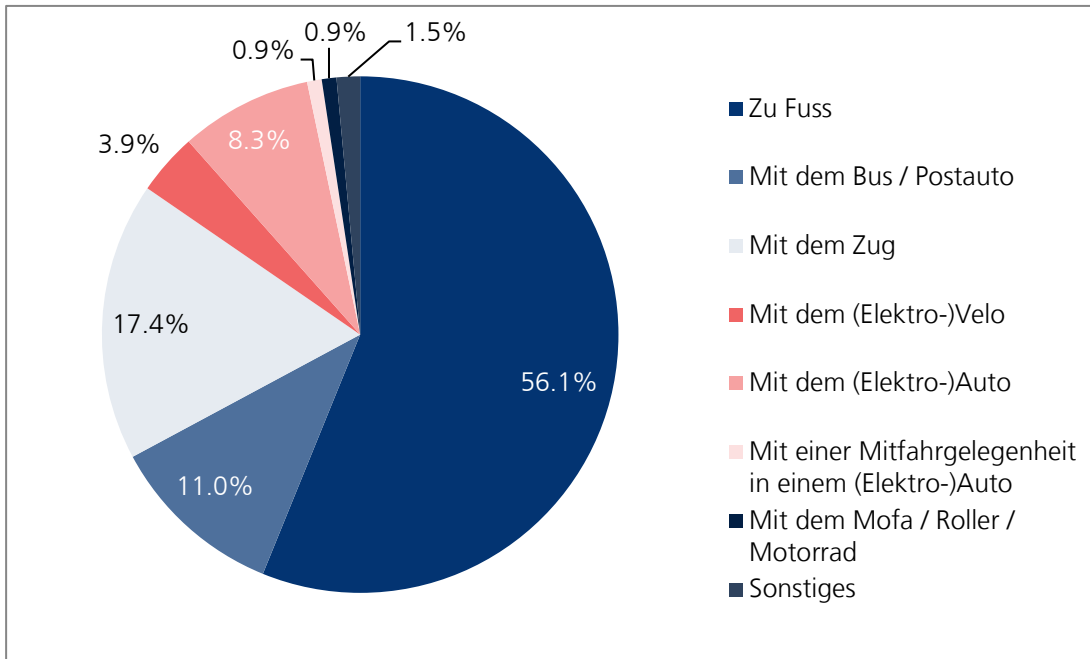


Abbildung 14: Wie gelangen die befragten Personen der Online Umfrage an den Bahnhof? Dieser Modalsplit zeigt die Antworten; Datenquelle: Online Umfrage.

Im Weiteren werden drei Bedürfniskomplexe auf Basis der Umfrageresultate dargelegt, die sich an die analysierten Dimensionen «Ankommen und Abreisen», «Umsteigen» und «Verweilen» anlehnen.

Bedürfniskomplex 1: Der Bahnhof als Aufenthaltsort («Verweilen» und «Umsteigen»)

Die Ergebnisse der Onlineumfrage zeigen, dass 80% der Befragten eine Meinung zu den Aufenthaltsorten am und um den Bahnhof Lichtensteig haben (vgl. Abbildung 15). Jedoch sind nur ca. 35% zufrieden mit den Orten, um sich aufzuhalten. Die Befragten äusserten verschiedene Wünsche nach Infrastrukturen und Angeboten, die den Bahnhof als Begegnungs- und Aufenthaltsort aufwerten würden. 15 Personen nannten explizit die Schaffung einer Begegnungszone als möglichen Verbesserungsvorschlag. 16 Personen äussern das Bedürfnis nach einem wettergeschützten Warteraum und 15 Personen hätten gerne mehr verfügbare Sitzplätze. Weiter wünschen sich 9 Personen mehr Grünflächen oder Parkanlagen und 14 Personen eine bessere Sauberkeit, unter anderem auch in den Toiletten. Von 5 Personen wird auch das Bedürfnis nach einem erhöhten Sicherheitsgefühl am Bahnhof erwähnt. Auch die Schaffung von Treffpunkten werden gefragt. 13 Personen wünschen sich einen Treffpunkt für junge Erwachsene und 5 Personen mehr Angebote für Kinder. 13 Personen äussern den Wunsch nach einer Förderung des Kulturangebotes.

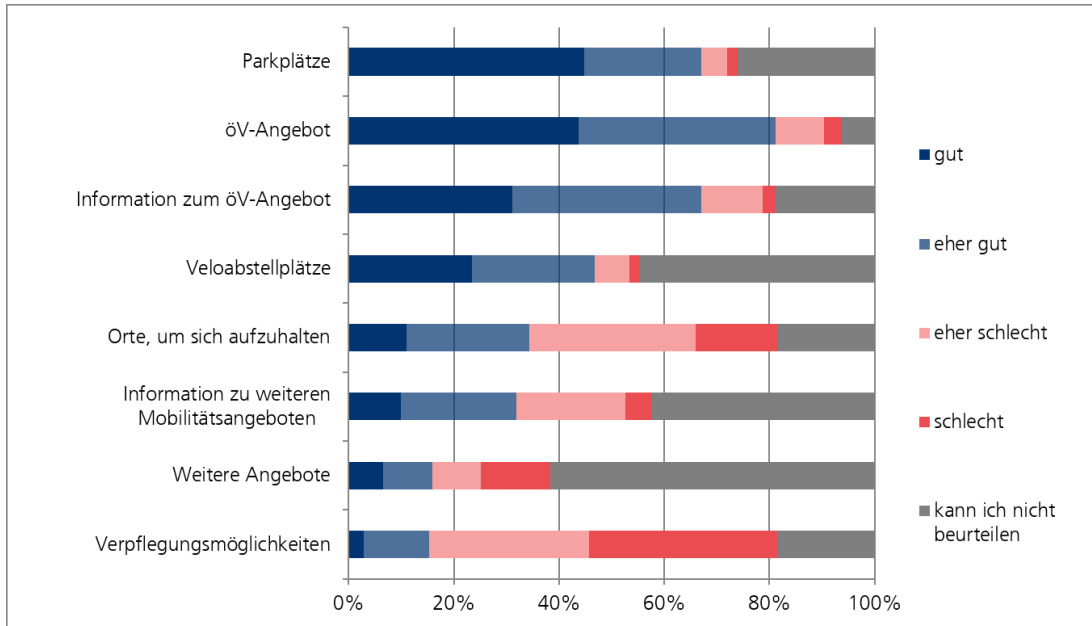


Abbildung 15: Beurteilung der verschiedenen Bahn-Angebote, Datenquelle: Onlineumfrage, N= 499.

Bedürfniskomplex 2: Der Bahnhof als Dienstleistungsort («Ankommen und Abreisen» und «Verweilen»)

60 Personen wünschen sich eine Verpflegungsmöglichkeit in Form eines Restaurants oder Cafés. Die bestehenden Verpflegungsmöglichkeiten stufen über 60% als eher schlecht oder schlecht ein (vgl. Abbildung 15). Bei den offenen Fragen brachten zudem 60 Personen den Wunsch nach einer Verpflegungsmöglichkeit an und 89 Personen nach einer Einkaufsmöglichkeit oder einem Kiosk.

Bedürfniskomplex 3: Der Bahnhof als einfach zugängliche Mobilitätsinfrastruktur («Ankommen und Abreisen» und «Umsteigen»)

Mit dem ÖV-Angebot ist ein grosser Teil (ca. 80%) der Befragten zufrieden, nur 6% haben diese Frage nicht beurteilen können. Es kann davon ausgegangen werden, dass es sich dabei um Personen handelt, welche sehr selten mit dem ÖV in der Region Lichtensteig unterwegs sind. Etwas über 12% der Befragten sehen beim ÖV-Angebot Verbesserungspotential. Es sollten bessere Busverbindungen vom Bahnhof ins Städtli angestrebt werden (49x) und die Verbindungen sollten besser aufeinander abgestimmt werden (3x). Zudem gibt es nicht genügend Busverbindungen am Wochenende (3x). Die Befragten wünschen sich aber auch häufigere Zugverbindungen (21x) und teilweise bessere Anbindungen an den Fernverkehr (3x). 15 Personen äusserten zudem den Wunsch nach zusätzlichen Mobilitätsangeboten, wie On-Demand-Angeboten, Carsharing oder Cargobikes. 5 Personen erwähnten explizit den Wunsch nach Mobility-Fahrzeugen und E-Ladestationen am Bahnhof. Die Veloabstellplätze werden von den Personen, welche sie wohl nutzen und somit eine Meinung dazu haben, mehrheitlich als eher gut oder gut eingeschätzt. Nur knapp 10% wünschen sich dort eine Verbesserung. Gegenüber den Parkplätzen sind die Befragten ähnlich gestimmt. Hierzu können ca. 90% ihre Meinung abgeben, was darauf hindeutet, dass die meisten bereits mit dem Auto an den Bahnhof gereist sind und/oder die Parkplätze gut sichtbar platziert sind. 8 Personen haben angebracht, dass sie sich kostenlose Parkplätze wünschen würden.

Die Informationen zum ÖV-Angebot beurteilen zwei Drittel aller Befragten als zufriedenstellend. Knapp 15% wünschen sich eine Verbesserung und 19% können das Angebot nicht beurteilen. Letzteres hängt potentiell damit zusammen, dass es nur wenig zugängliche Informationen gibt

und diese vielleicht vielen nicht bekannt sind. Die Informationen zu weiteren Mobilitätsangeboten hingegen beurteilen die Hälfte aller Personen, die eine Wertung abgeben, als eher schlecht oder schlecht ein. Über 40% der Befragten können das Informationsangebot hingegen gar nicht beurteilen. Auch hier zeigt sich somit, dass die bestehenden Informationen möglicherweise nicht allen zugänglich oder bekannt sind. 16 Personen äusserten den Wunsch nach einer Informationstafel mit den Verbindungen, sowie einem Ortsplan (16x) und 15 Personen wünschen sich einen bedienten Bahnschalter bzw. Personal am Bahnhof.

Räumlicher Fokus: Ortsbauliche Einbettung des Bahnhofs Lichtensteig

Die Befragten wurden zur Einschätzung der ortsbaulichen Einbettung des Bahnhofs ins Bahnquartier und die Gemeinde Lichtensteig gebeten, die bestehenden infrastrukturellen und mobilitätsbezogenen Angebote in Lichtensteig und im Bahnquartier zu bewerten (vgl. Abbildung 16). Die Fusswege, sowie das ÖV-Angebot stufen mehr als drei Viertel als gut oder sehr gut ein. Über die Autoinfrastruktur und öffentliche Parkierung hat ein Viertel keine Meinung, dabei handelt es sich vermutlich eher um Personen, welche selten in Lichtensteig mit dem Auto unterwegs sind. Weitere 60% sind zufrieden mit dem Angebot und nur knapp 10% wünschen sich eine Verbesserung. Mit der Veloinfrastruktur und den Abstellplätzen sind ebenfalls die meisten, die diese bewerten konnten, zufrieden. Etwa die Hälfte kann dieses Angebot aber nicht beurteilen. Das könnte damit zusammenhängen, dass ca. die Hälfte der Befragten kein Velo besitzen und nur sehr wenige mit dem Velo an den Bahnhof fahren. Andererseits könnte dieses Ergebnis auch bedeuten, dass die bestehenden Infrastrukturen für Velos vielen nicht bekannt sind. Etwa 10% sehen in der Veloinfrastruktur Verbesserungspotential. Sharing-Angebote weisen den grössten Ausbaubedarf auf. Von den 35% der Personen, die dieses Angebot bewertet haben, sind drei Viertel nicht zufrieden. Mehr als die Hälfte der Befragten können dieses Angebot nicht beurteilen, da sie entweder keine Sharing-Angebote nutzen, oder ihnen die bestehenden Angebote nicht bekannt sind.

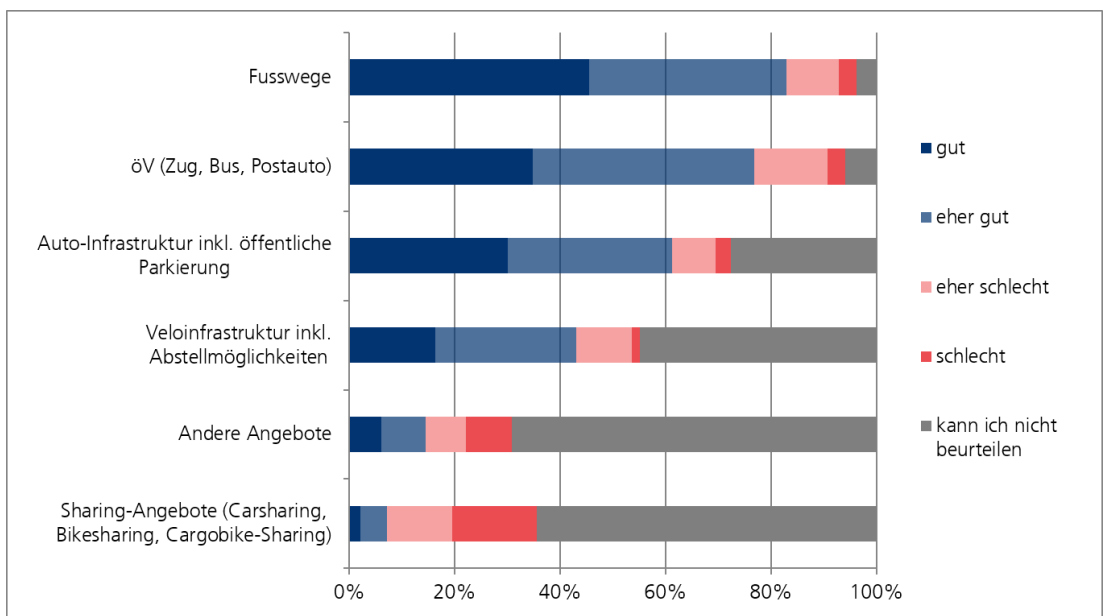


Abbildung 16: Beurteilung der Qualitäten und Angebote in Lichtensteig allgemein und im Bahnquartier, Datenquelle: Online Umfrage, N= 489.

Bei der offenen Frage nach Wünschen für die Gemeinde Lichtensteig und das Bahnhofsquartier äusserten viele Personen den Wunsch nach einem Verpflegungsangebot oder Bistrot (129x). Einige wünschen sich auch einen Kiosk (76x) oder Geschäfte (44x). Weiter wurden Massnahmen geäussert, welche darauf abzielen, die Aufenthaltsqualität zu steigern, wie mehr Grünflächen (40x), mehr Sitzgelegenheiten (23x), ein geschlossener attraktiver Warteraum (15x), Tempo 20/30 (3x), ein Brunnen (3x) sowie die Schaffung von Begegnungsorten für verschiedene Generationen (25x). Mehrere Personen haben sich in den offenen Fragen dahingehend geäussert, dass der Standort des Bahnhofs nicht ideal ist (25x). Es besteht also ein gewisses Bewusstsein dafür, dass der Bahnhof ortsbaulich zum Städtli abgesetzt liegt und die Anbindung daher grosse Beachtung verdient.

2.2.2 Zusammenfassung der Tandem-Begleitungen

Um vertiefte Einblicke in die alltäglichen Wegeketten (Customer Journeys), die über den Bahnhof Lichtensteig erfolgen, zu gewinnen, wurden acht Begleitungen durchgeführt. Für die mit den interessierten Personen vereinbarte Tandem-Begleitung durch eine:n Mobilitätsexpert:in und eine:n Verhaltenspsycholog:in wurde vorgängig ein Leitfaden entworfen, welcher die gemeinsame Absolvierung einer Teilstrecke des Weges strukturierte. Das Gespräch bestand aus drei Teilen: Kennenlernen, ÖV generell und Spezifisches zum Bahnhof Lichtensteig. Es wurden auch Aspekte der Wahrnehmung und Nutzung des Bahnhofsareals und der verfügbaren Dienstleistungen thematisiert.

In Tabelle 3 sind demographische Merkmale der begleiteten acht Personen zur besseren Einordnung der Resultate aufgelistet.

Alter	Arbeitstätigkeit	Wohnort	Wohnsituation	öV Nutzung
29 - 72	3x arbeitstätig 4x pensioniert 1x arbeitslos	Lichtensteig	4x mit Partner:in 1x mit Kind 3x alleine	3x Pendler:innen und Freizeitreisen 4x Freizeitreisen (nur Langstrecken) 1x Freizeitreisen (versch. Strecken)

Tabelle 3: Soziodemographische Merkmale der Personen, welche an den Tandembegleitungen teilgenommen haben

Sieben der acht Befragten nutzten den Bahnhof mehrmals pro Woche, jedoch aus unterschiedlichen Gründen. Eine Person nutzt den Bahnhof nur selten, nämlich für längere Strecken, nimmt aber häufig den Bus vom Städtli aus. Sieben Personen legen wöchentlich bestimmte Zugstrecken zurück um Lohnarbeit oder Care-Arbeit zu verrichten oder einem Hobby nachzugehen. Eine Person fährt zweimal in der Woche nach St.Gallen zur Arbeit, eine Person dreimal in der Woche nach Degersheim und eine Person fährt nach Spreitenbach AG zur Arbeit. Eine pensionierte Person reist alle 14 Tage nach Herzogenbuchsee, um ihr Grosskind zu besuchen und eine andere Person besucht mehrmals pro Woche ihren Mann in Romanshorn.

Sechs der acht Personen besitzen ein GA und die anderen zwei ein Halbtax-Abo. Vier Personen besitzen ein Auto und sechs ein (Elektro-)Velo. Alle Autobesitzer:innen sind pensioniert. Eine Person teilt zudem ein Fahrzeug mit Freund:innen. Drei Autobesitzer:innen nutzen ihr Auto mehrheitlich für Einkaufsfahrten. Für längere Reisen nutzen sie den ÖV. Alle Personen sind gerne mit dem ÖV unterwegs, denn es ermöglicht ihnen Flexibilität und sie geniessen die Zeit während der Zugfahrten.

An den Bahnhof gelangen die Personen mit dem Zug, Velo, E-Bike oder zu Fuss. Diejenigen, welche mit dem Auto anreisen, taten dies, weil sie Gepäck transportieren mussten, weil der Wohnort nicht mit dem ÖV erschlossen ist oder weil ihr Wohnort zu einem steilen Anstieg auf dem Nachhauseweg führt, den die Person nicht zu Fuss zurücklegen möchte. Die Person mit dem Gepäck würde normalerweise mit dem Bus zum Bahnhof gelangen. Zwei Personen erwähnten zudem, dass ihre Verkehrsmittelwahl witterungsabhängig ist, denn bei Schlechtwetter würden sie statt zu Fuss bzw. statt mit dem Velo, mit dem Bus zum Bahnhof reisen. Somit sind ihre Reiseketten intermodal gestaltet, sie kombinieren also unterschiedliche Verkehrsmittel auf dem Weg. Der Umstieg vom Bus, Velo oder Auto auf den Zug geschieht am Bahnhof. Mit dem ÖV-Angebot sind die Personen zufrieden. Die regelmässigen Verbindungen nach Wil, St.Gallen und Zürich werden geschätzt. Es wurde zudem das Bedürfnis nach halbstündlichen Busverbindungen ab Städtli am Wochenende geäussert.

Sechs Personen nutzen den Bahnhof mehrheitlich um mit dem ÖV zu reisen. Eine Person besucht zudem das Theater im Bahnhofsquartier und eine andere Person ist im Bahnhofsgebäude eingemietet. Die vier Autofahrer:innen parkieren auch mal ihr Auto am Bahnhof und drei Personen nutzen die Veloabstellplätze. Die Parkplätze sind attraktiv, da sie nur 5.-/Tag kosten für GA-Besitzer:innen. Fünf Personen erwähnen, dass es sehr viele Parkplätze gibt und zwei davon finden es gäbe zu viele, denn ein Grossteil würde oft leer stehen. Drei Personen merken an, dass sie den Steg entlang dem Thurviadukt ins Städtli sehr schön finden und der unbedingt erhalten bleiben soll. Eine andere Person äusserte den Wunsch nach einem Bus vom Bahnhof ins Städtli. Drei Personen sind sehr zufrieden mit den sicheren Veloabstellplätzen.

Auch die Dienstleistungsangebote am Bahnhof wurden kommentiert. Eine Person findet es schade, dass der neue Wartsaal oft abgeschlossen sei. Eine andere Person findet ihn sehr schön und zwei Personen finden, der glasige Wartsaal sei steril und würde nach Zigaretten stinken. Auch die kulturelle Nutzung des Bahnhofsareals könnte gemäss einzelnen Begleiteten weiter gefördert werden, z.B. durch die Nutzung des Tanzstudios und Wartsaals, sowie durch die Einführung eines Leseraums oder einer kleinen Ausstellung. Ein Flohmarkt im Wartsaal kam gut an.

Dass der Bahnhof klein und übersichtlich ist und viele Sitzgelegenheiten bietet, wird gemeinhin geschätzt. Eine Person erwähnt jedoch, dass der Bahnhof nicht barrierefrei sei und dass die Kita in Lichtensteig nicht ideal platziert sei. Stattdessen wünscht sich die Person eine Kita in Bahnhofsnähe. Das Bahnhofsgebäude wird als schön empfunden, jedoch wünschen sich zwei Personen mehr Begrünung rund um den Bahnhof. Ob der Bahnhof genug beleuchtet ist, sind sich die Personen nicht einig. Vier Personen fühlen sich auch spätabends wohl am Bahnhof, während zwei Personen sich abends eher unwohl fühlen. Sechs Personen merken zum Schluss an, dass der Bahnhof für sie im Alltag ein wichtiger Ort ist und sie deshalb eine Entwicklung und Förderung von Angeboten und Aktivitäten begrüssen würden.

Im Folgenden sind Schwachstellen innerhalb der Wegketten aufgelistet, die von den acht Personen genannt wurden und den Bahnhof Lichtensteig betreffen. Mehrfachnennungen sind entsprechend markiert.

Schwachstellen Dienstleistungsangebot

- Verpflegungsangebot und/oder Café (3x)
- Einkaufsmöglichkeit z.B. ein 24/7 Laden, ein Migrolino oder ein Laden mit regionalen Spezialitäten (4x)

- Verweilen ohne Konsumieren ermöglichen durch Spielgeräte, Hochbeete, Schaukeln, eine grosse Uhr oder einen Brunnen
- Bedienter Billettschalter

Schwachstellen Mobilitätsinfrastrukturen

- Veloabstellplätze sind zu weit weg vom Bahnhof platziert (2x)
- Alternative Mobilitätsangebote fehlen (z.B. Car-Sharing, Cargobike, E-Bike-Sharing)
- Mitfahrbänkli wäre wünschenswert
- Busverbindungen am Wochenende nicht ausreichend frequentiert
- Busverbindung vom Bahnhof ins Städtli fehlt
- Direkte Fussverbindung vom Bahnhof zur Thur fehlt

3 Massnahmen für einen bedürfnisgerechten Mobilitätshub

3.1 Nutzer:innen-Typologie für den Bahnhof Lichtensteig

Basierend auf den Umfrageantworten aller vier RegioHub+ Pilotgemeinden wurde eine Clusteranalyse durchgeführt. Daraus entstand eine Typologie der Kund:innen an Regionalbahnhöfen. Unter Einbezug der Ergebnisse aus den Tandem-Begleitungen entstanden fünf Kund:innen-Typen, die als lokal adaptierte Personae für den Bahnhof Lichtensteig die relevanten Mobilitätsketten und Bedürfnisse wiedergeben (Abbildung 17). Die Personae dienen zur Konzipierung von zu testenden Plug-ins während des Massnahmen-Workshops (→ Kapitel **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**).

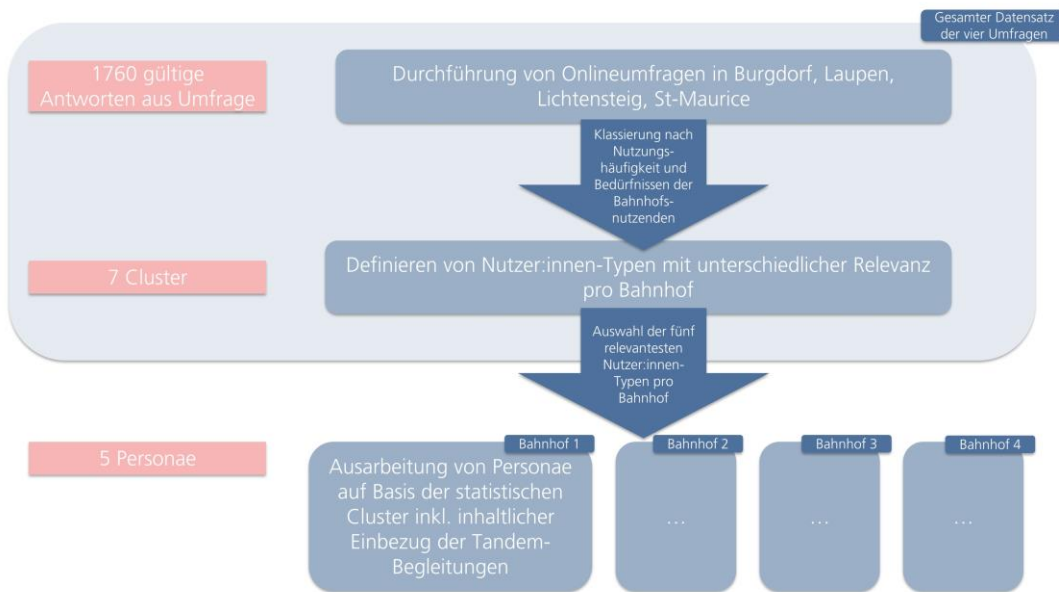


Abbildung 17: Schema der Erarbeitung der Nutzer:innen-Typologie von RegioHub+

Die Personae des Bahnhofs Lichtensteig sind Enrico, Tanja, Carmela, Hubert und Heidi (vgl. Tabelle 4). Sie unterscheiden sich in der Häufigkeit wie oft sie den Bahnhof nutzen, im Fahrtzweck, Wohnort und im Abo- und Fahrzeugbesitz. Diese Eigenschaften formen ihre Ansprüche an die Bahnhofsumgebung.

	Enrico, der rationale Pendler	Tanja, die qualitäts- bewusste aktive Bahn- hofs- und Bahnnutzerin	Carmela, die aktive Grossmutter	Hubert, der Bahn- hofkiosk- Kunde und sporadische Zugfahrer	Heidi, die Touristin
Häu- figkeit	4x / Woche	3-4x / Woche	1-2x / Woche	Einige Male pro Jahr	1-2 Mal pro Jahr
Fahrt- zwe- cke	Arbeit	Arbeit, Freizeit, Ferien	Care-Arbeit, Freizeit	Freizeit, Ferien	Freizeit, Ferien
Be- dürf- nisse	Bessere Ver- bindungen, bessere Anbin- dung, Veloparking, Parkplatz	Einkaufs- / Verpflegungs- möglichkeit, Grünflächen, Sicherheit	Kinderwagen- und altersge- rechte Infra- struktur, Sicherheit, WC	Einkaufsmög- lichkeit/ Kiosk, Bahn- schalter	Einkaufs- / Verpflegungs- möglichkeit, Gepäck ein- stellen, Infor- mationen
Woh- nort	Lichtensteig, Städtli	Bahnhofsquar- tier	Lichtensteig, Loreto oder Oberplatten	Krinau oder Oberhelfen- schwil	Langenthal
ÖV- Abo	Verbundabo, Halbtax	GA	Halbtax	-	Halbtax
Auto	Auto	Mobility-Abo	Auto	E-Auto / Auto	-
Velo/E- Bike	Velo / E-Bike / E-Trottinette	Velo	E-Bike	Velo	-

Tabelle 4: Die fünf Personae und deren Eigenschaften und Bedürfnisse

3.2 Zwischenfazit aus der Analyse

In der Analysephase konnten die Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer am Bahnhof Lichtensteig weitgehend erfasst werden. Die Ergebnisse zeigen, dass es in verschiedenen Bereichen Verbesserungsbedarf gibt. Im Folgenden werden die Hauptkenntnisse aufgelistet.

- Der Bahnhof wird vorwiegend genutzt um mit dem Zug zu reisen (90%). Nur 10% nutzen den Bahnhof, um dort zu verweilen.
- Der Bahnhof Lichtensteig ist in Fussdistanz zum Städtli. Der Höhenunterschied erfordert Alternativen für mobilitätseingeschränkte Zielgruppen. Deshalb wünschen sich viele einen Bus, der das Städtli mit dem Bahnhof verbindet. Der alte Steg wird sehr geschätzt und sollte deshalb erhalten bleiben.
- Sharing-Angebote (Auto, Cargobike, E-Bike) fehlen am Bahnhof. Dieses Angebot wünschen sich die Bahnhofsnutzenden.

- Öffentlichen Individualverkehr (On-Demand-Verkehr, Mitfahrbänkli) gibt es noch nicht. Dieses Angebot könnte eine effiziente Ergänzung zum öffentlichen Verkehr darstellen. Die Frequenzen des Busverkehrs am Wochenende sind zurzeit nicht zufriedenstellend.
- Der Bahnhof Lichtensteig wird häufig auf dem Hin- und Rückweg unterschiedlich bereist. Die Busverbindungen ins Siedlungsgebiet von Lichtensteig erfordern teilweise auf dem Rückweg einen Umstieg in Dietfurt (Linie 772) oder Wattwil (Linie 770). Eine flexible Ergänzung der letzten Meile kann den Bahnhof Lichtensteig daher insgesamt stärken.
- Die Veloabstellplätze werden positiv bewertet. Ein Verbesserungspunkt wäre einzig die Lage, da sich die Plätze in kleiner Fussdistanz zum Bahnhof befinden.
- Das Parkplatzangebot ist zufriedenstellend, denn die Gebühren sind tief und es gibt jederzeit viele freie Parkplätze. Einige der Befragten sind der Meinung es gäbe zu viele Parkplätze, die ständig leer stehen würden.
- Es besteht eine Unzufriedenheit hinsichtlich Aufenthalts- und Verpflegungsmöglichkeiten. Das Bedürfnis nach ansprechenden Begegnungsorten, gemütlichen und geschützten Warteräumen, einem Café sowie zusätzlichen Grünflächen ist hoch. Am Bahnhof soll aber auch ein Verweilen ohne Konsum ermöglicht werden. Hierzu könnte beispielsweise das Kunst- und Kulturangebot am Bahnhof weiter gefördert werden. Zudem besteht ein Bedürfnis nach Angeboten spezifisch für Kinder und Jugendliche.
- Der bestehende Wartesaal soll genutzt und aufgewertet werden. Veranstaltungen, wie der Flohmarkt, kamen sehr gut an.
- Die Bahnhofsbesuchenden wünschen sich eine Einkaufsmöglichkeit am Bahnhof. Ein Laden welcher 24/7 zugänglich ist würde sich besonders eignen. Zudem wünschen sich einige der Befragten ein lokales Warenangebot, welches Spezialitäten beinhaltet. Das könnte auch Tourist:innen ansprechen.

3.3 Workshop zur Vision und Leitlinien fürs Reallabor

Zur kollaborativen Lancierung des Reallabors am Bahnhof Lichtensteig wurde mit zehn Stakeholdern aus der Gemeinde Lichtensteig, dem Bahnhofsquartier sowie aus der Region am 9. Dezember 2021 ein Workshop durchgeführt. Dabei ging es insbesondere um die Einstimmung auf den Prozess von RegioHub+ sowie darum, in den Dimensionen „Ankommen und Abreisen“, „Umsteigen“ und „Verweilen“ den Bahnhof Lichtensteig zu beschreiben und zu visionieren. Nachfolgende Tabelle fasst die Resultate des Workshops zusammen. Während in der Zeile „visionär“ Hinweise für die langfristigen, strategischen Leitlinien für Ausgestaltung des Bahnhofs Lichtensteig verstanden werden, sind in der Zeile „zupackend“ Ansätze von Massnahmenentscheidungen enthalten.

	Ankommen und Abreisen	Umsteigen	Verweilen
beschreibend	<ul style="list-style-type: none"> – Ankunftsort mit nationaler Ausstrahlung – Tor zu Lichtensteig – Lichtensteig, der Bahnhof für Krinau (in Wattwil) – Anbindung Krinau – Bahnstrasse – Tourist:innen: Thurweg, Foodtrail (Chäsäswelt) 	<ul style="list-style-type: none"> – Gute Anbindung an ÖV als Knoten – Anbindung zentral: Velo, Mobility, ÖV (Krinau, Städtli) – Knotenpunkt Mobilität der Zukunft – Strecke Bahnhof <> Städtli – Velo- und Fussverbindung zum Städtli 	<ul style="list-style-type: none"> – Ausgangspunkt sportlicher Aktivitäten: Biken / Wandern – Ort des Wartens > kurze Verweildauer – Erholung, Ruhe, Begegnung – Kultureller Knotenpunkt zu Städtli – Gemütlichkeit, Wohlfühloase im Grünen – Kultur erleben am Bahnhof
visionär	<ul style="list-style-type: none"> – Angebot an Seminaren und Bildungsformaten, erfüllt / gewachsen abzureisen – Etwas «mitnehmen»: kaufen, erleben – Übernachtung (Kultur-)Tourismus – Velo-Bahnhof 	<ul style="list-style-type: none"> – Innovation/Transformation: Mobilität, Kultur, Wohnen – Reallabor: Transformation in enkeltaugliche Zukunft 	<ul style="list-style-type: none"> – Ort als Teil des Gesamtkonzepts der Mini.Stadt – Ort für gelebte Kultur – Innovative, ergänzende Konzepte / Nutzung – eine Art «Bahnhofstrasse» – Schönheit, Kunst, Kultur, Kulinarik – Belebter Ort: mehr Macher:innen am Bahnhof, Stadtufer und Altstadt
zupackend	<ul style="list-style-type: none"> – «Eintritts»-Tor in «Mini.Stadt» → soll ersichtlich sein, was einem in Lichtensteig erwartet – Carsharing und E-Bike-sharing zur Weiterreise – Park+Rail – Mobility Hub: Velo, E-Trottinette, E-Bike, selbstfahrender Bus – Kommissionen bei Ankunft erledigen: Pickup-Stelle für Pakete, Grundversorgung, Aufgabestelle Post 	<ul style="list-style-type: none"> – Gastronomie / Bierhalle mit Co-Working – Einkaufsmöglichkeiten: Lebensmittel (Einkauf auf dem Heimweg) – Infrastruktur / Einstellmöglichkeit Fahrräder (Garage / Ladestationen) 	<ul style="list-style-type: none"> – E-Bike sicher abstellen (Velostation mit Spind, Lademöglichkeit) – E-Bikes wollen mit Sonnenstrom geladen werden – Gastro + Handwerk – Gastro, Kultur und «Einkaufen» am Bahnhof – Ausstellungen, Theater, Musik, Kultur – Kulturvernetzung ab Bahnhof bis Lichtensteig

Tabelle 5: Vision für den Bahnhof Lichtensteig 2032 in den Dimensionen Ankommen/Abreisen, Umsteigen und Verweilen

3.4 Massnahmenideen

Am 5. Juni 2022 hat in der Bahnhofhalle ein zweiter Workshop mit 15 Teilnehmenden stattgefunden, um die Resultate der Online-Umfrage und Tandem-Begleitungen zu präsentieren und anschliessend mithilfe der Personae mögliche Massnahmen zu erarbeiten, welche auf die Bedürfnisse der Bahnhofnutzenden eingehen. Die gesammelten Massnahmenideen wurden in einem zweiten Schritt von den Teilnehmenden bewertet. Daraus ergab sich eine Auswahl an Massnahmen hoher Priorität. Die fünf ausgewählten Massnahmen wurden anschliessend in Gruppen konkretisiert, was wiederum als Basis für die Erarbeitung der Massnahmenblätter diente (siehe Anhang).

Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die resultierten Massnahmenideen, welche im Antrag an das Energiekonzept St.Gallen für eine Mitfinanzierung von RegioHub+ vorgestellt wurden. Die korrespondierenden Massnahmenblätter befinden sich im Anhang.

Massnahmenidee	Fazit nach Prüfung
<p>E-Bike und E-Trottinett-Sharing Ein Verleihsystem für E-Trottinette eventuell auch E-Bikes oder E-Scooter soll im Reallabor ausgetestet werden.</p>	Wird im Reallabor getestet
<p>Carsharing-Angebot Für Ausflüge und die flexible Weiterreise im Toggenburg fehlt ein Carsharing-Angebot am Bahnhof, wie es an zahlreichen Bahnhöfen besteht.</p>	Wird im Reallabor getestet
<p>Gesicherte Veloabstellplätze Der Bahnhof Lichtensteig verfügt über eine Veloabstellanlage mit Überdachung. Die Abstellsysteme sollen geprüft und verbessert werden. Velos und auch teurere E-Bikes sollten anschliessbar und vor Beschädigung geschützt sein.</p>	Wird im Reallabor getestet
<p>Kaffeestation: Kaffee und Bäckerei in Selbstbedienung Der Bahnhof Lichtensteig verfügte früher über einen Kiosk und Bahnschalter. Beides halt noch immer nach, insbesondere ein Verpflegungsangebot oder Kiosk, wie dies deutlich aus der Umfrage hervortrat..</p>	Es wurde eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben. Diese beschied einem gastronomischen Angebot mit dem aktuellen Nutzungsmix im Bahnhofsquartier moderates Potenzial. Für einen sechsmonatigen Testbetrieb standen die Investitionen in einem ungünstigen Verhältnis, insbesondere, wenn das Angebot eigenwirtschaftlich betrieben werden soll. Daher wurde auf einen Test im Reallabor verzichtet.

<p>Warteraum, Pop-up-Mobiliar und soziokulturelle Animation</p> <p>Um den Bahnhof mehr zu beleben, könnte Pop-up-Mobiliar und Bepflanzung zum Einsatz kommen. Zudem soll die Bushaltestelle mit einem einfachen Provisorium (z.B. durch lokale Zimmerei) behindertengerecht ausgestaltet werden</p>	<p>Wird im Reallabor getestet</p> <p>Die provisorische Bushaltestelle wird durch die Gemeinde Wattwil projektiert und 2024 umgesetzt.</p>
<p>Anbieteroffene Paketstation</p> <p>Im Bahnhof Lichtensteig ist einer der drei Briefkästen der Post platziert. Für den Paketversand ist die Volg-Filiale Ersatz für die ehemalige Postfiliale. Anbieteroffene Paketstationen bieten eine Möglichkeit, die Feinverteilung der Logistik mit sicheren Depots effizienter zu gestalten.</p>	<p>Es konnte keine Betreiber:in gefunden werden. Auch notwendige Synergien mit weiteren Akteur:innen konnten nicht realisiert werden, sodass auf einen Test im Reallabor verzichtet werden musste.</p> <p>Aufgrund des Standorts am Bahnhof Lichtensteig könnte ausserhalb des Projektrahmens untersucht werden, inwiefern durch eine Paketstation die Frequentierung des Bahnhofs Lichtensteig gesteigert werden kann.</p>
<p>ÖV bedarfsgerecht erweitern: Mitfahrssystem, On-Demand-Shuttle oder Linienbus-Angebot</p> <p>Der öffentliche Verkehr wird gestärkt, indem die bestehenden Haltestellen in der Talsohle auch für Bewohnende von Weilern, welche bisher nicht erschlossen waren, gut erreichbar werden.</p>	<p>Die Machbarkeit eines On-Demand-Angebots wurde parallel zum Reallabor in einem Workshopverfahren untersucht.</p> <p>Eine Mitfahrstrecke wird im Reallabor getestet</p>

Tabelle 6: Massnahmenideen aus dem Workshop im Juni 2022 sowie Umsetzungsentscheid

4 Reallabor

Der Bahnhof wurde 2023 zum Reallabor, in dem Mobilitätslösungen testweise erlebbar gemacht wurden. Auf Basis der erhobenen Bedürfnisse und gesammelten Massnahmenideen wurden fünf Massnahmenfelder erarbeitet, die aus eigentlichen Mobilitätslösungen und weiteren Angeboten rund um den Bahnhof zusammengesetzt sind. Gemeinsam mit dem Projekt Mini.Velostadt und weiteren Partner:innen wurde im Reallabor über das Jahr 2023 der Bahnhof Lichtensteig für die Bevölkerung und Gäste mit verschiedenen Angeboten und Anlässen erlebbar.

4.1 Umgesetzte Massnahmen

Im Folgenden werden die einzelnen Angebote und Aktivitäten beschrieben.

E-Bike- und E-Trottinett-Sharing

In enger Zusammenarbeit mit dem Projekt Mini.Velostadt und mit energietal toggenburg wurden von Ende April bis September 2023 E-Trottinette und E-Bikes zur geteilten Nutzung zur Verfügung gestellt. Dieses Angebot sollte unter anderem den Weg vom Bahnhof ins Städtli erleichtern. Die Fahrzeuge konnten per Tier-App entsperrt werden. Interessierte Personen profitierten 2 Wochen lang von 50% Rabatt auf die ersten drei Fahrten und OSTWIND-Abonent:innen konnten die E-Trottinette und E-Bikes ebenfalls zu einem reduzierten Preis nutzen. Die Fahrzeuge können sowohl am Bahnhof, wie auch an weiteren markierten Stellen (Gemeindeverwaltung, Café Huber, Schulhaus/Schwimmbad, Kägi, Erlebniswelt / Eisenbahnmuseum) abgestellt werden.

Carsharing-Angebot

Am Bahnhof wurden anfangs Februar 2023 in Zusammenarbeit mit Mobility ein Fahrzeug zur geteilten Nutzung platziert. Anwohnende von Lichtensteig konnten ein kostenloses dreimonatiges Mobility-Test-Abo beziehen. Die Kosten für die effektive Nutzung des Fahrzeuges trugen die Nutzenden selbst.

Gesicherte Veloabstellplätze

Um das Velo oder E-Bike sicher abzustellen, wurde Anfang Mai 2023 eine abschliessbare Velogarage mit zehn Plätzen eingeweiht. Die Garage verfügt zudem über Schliessfächer, die zur Aufbewahrung von E-Bike-Akku, Helm oder Regenkleidung genutzt werden könnten. Zudem bestand auch die Möglichkeit den Akku in der persönlichen Box kostenlos aufzuladen. Der Schlüssel zur Velogarage konnte bei der Gemeindeverwaltung bezogen werden.

ÖV bedarfsgerecht erweitern: Mitfahrssystem, On-Demand-Shuttle oder Linienbus-Angebot

Um das lokale ÖV Angebot gezielt zu ergänzen, wurden im April 2023 drei Mitfahrbänkli eingerichtet, eines am Bahnhof, eines im Städtli an der Gerbestrasse und eines auf dem Parkplatz der Burg auf dem Köbelisberg. Das Bänkli wurde durch ein Plakat mit dem Schriftzug «Mitfahrbank» gekennzeichnet. Reisende Fahrzeuge wurden gebeten, Personen, die auf der Bank sitzen, eine Mitfahrgelegenheit anzubieten. Parallel dazu klärte die Büro für Mobilität AG partizipativ die grundsätzliche Machbarkeit eines On-Demand-Angebots ab.

Warteraum, Pop-up-Mobiliar und soziokulturelle Animation

Das Reallabor am Bahnhof Lichtensteig verstand sich als offene Plattform, an dem auch das Projekt «Summer of Pioneers» beteiligt war. Der Summer of Pioneers fand auf Initiative der Stiftung zukunft.bahnhof statt. Beide Wartsäle wurden so punktuell der Bevölkerung zugänglich gemacht. An vier Abenden zwischen Dezember 2022 und Juli 2023 fand im Wartsaal ein Palaver (offenes

Gesprächsformat) statt. Im zweiten Wartsaal des Bahnhofsgebäudes öffnete im Mai 2023 zudem ein Gemeinschafts- und Ausstellungsraum der 18-köpfigen Pioniergruppe. Die Pionier:innen bespielten im Community-Space am Bahnhof ein Schaufenster mit ihren Vorhaben und Ideen.

4.2 Wirkung und Potenziale

4.2.1 Massnahmenbezogene Evaluation

Massnahme	Nutzung im Reallabor (Anfang Februar bis Ende September 2023)
E-Bike und E-Trottinett-Sharing	<ul style="list-style-type: none"> – Anzahl aktive Fahrzeuge pro Tag im Schnitt: 10 (7 E-Trottinette / 3 E-Bikes) – Anzahl Fahrten (Mai-September): 722 ca. 30% E-Bike und 70% E-Trottinette – Durchschnittliche Fahrdistanz: 1.4km – Total zurückgelegte Distanz: 1'010.8km – Anzahl Nutzende: 162 <p>Die Mehrheit der Fahrten starteten oder endeten am Bahnhof. Die Standorte Kägi und Städtli (beim Stadthaus) wurden am häufigsten angefahren.</p>
Carsharing-Angebot (Mobility)	<ul style="list-style-type: none"> – Anzahl aktive Fahrzeuge: 1 (Economy) – Anzahl Reservationen: 202 – Durchschnittliche Fahrdistanz: ca. 25km – Total zurückgelegte Distanz: ca. 5'000km <p>Die Nutzenden waren grossmehrheitlich nicht in Lichtensteig wohnhaft.</p>
Gesicherte Veloabstellplätze	– 4 von 10 verfügbaren Plätzen vergeben
Mitfahrbank	<i>Keine quantitative Evaluation verfügbar</i>
Soziokultur: Offener Wartsaal, Palaver, Community-Space und Tavolata	<ul style="list-style-type: none"> – Offener Wartsaal: je Ausgabe 30-40 Besucher:innen, gesamthaft ca. 140 Personen – Palaver: je Ausgabe 15-18 Teilnehmende, gesamthaft ca. 65 Personen <p>Die Neugier und das Interesse am Projekt waren sowohl bei Passant:innen, als auch bei Anwohner:innen vorhanden. Die Palaver schufen neue Kontakte unter den Besucher:innen. Einige besuchten mehrere Ausgaben der Palaver.</p> <p><i>Zu den übrigen Formaten: Keine Kennzahlen</i></p>
Soziokultur: Rundgang Lichtensteig.Reloaded [Vernissage (29.04.23) und Finissage (28.10.23)]	<p><i>Besucher:innen-Zahl Rundgang nicht erhoben</i></p> <ul style="list-style-type: none"> – 41 Führungen zur Stadtentwicklung im Jahr 2023 mit total 680 Personen

Tabelle 7: Zusammenstellung der Massnahmenwirkung im Reallabor

4.2.2 Abschätzung der verkehrlichen Gesamtwirkung

Während der Zeit des Reallabors haben sich die Fahrgastzahlen am Bahnhof Lichtensteig positiv entwickelt. Die Entwicklung der durchschnittlichen Zahlen der Ein- und Aussteigenden am Bahnhof Lichtensteig hat in den ersten drei Quartalen 2023 im Vergleich zum Vorjahr um bis zu 100 Personen zugenommen (vgl. Abbildung 18). Während es unter der Woche saisonale Schwankungen gab erfolgte am Wochenende eine kontinuierliche Zunahme (vgl. Abbildung 19).

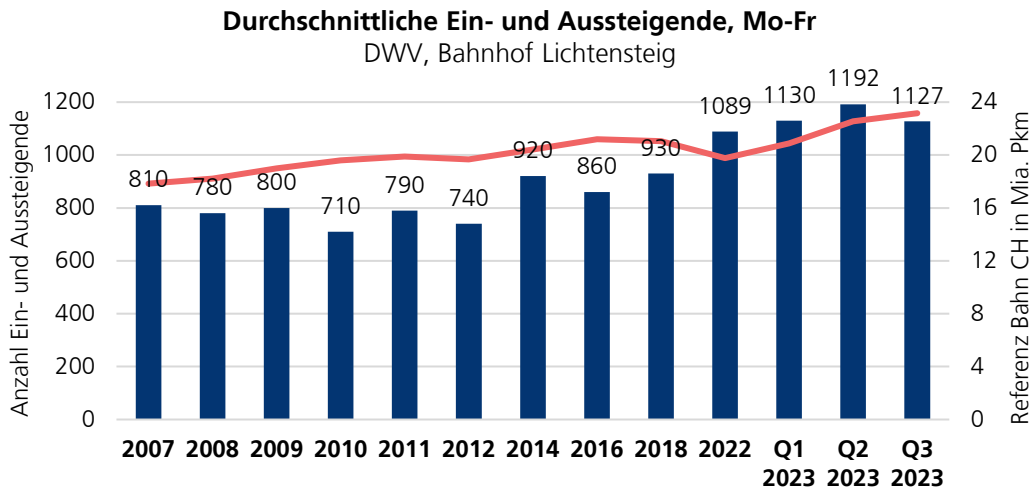


Abbildung 18: Entwicklung der Zahl der Ein- und Aussteigende am Bahnhof Lichtensteig seit 2007 (Quelle: SBB/Thurbo, SOB, LITRA 2023)

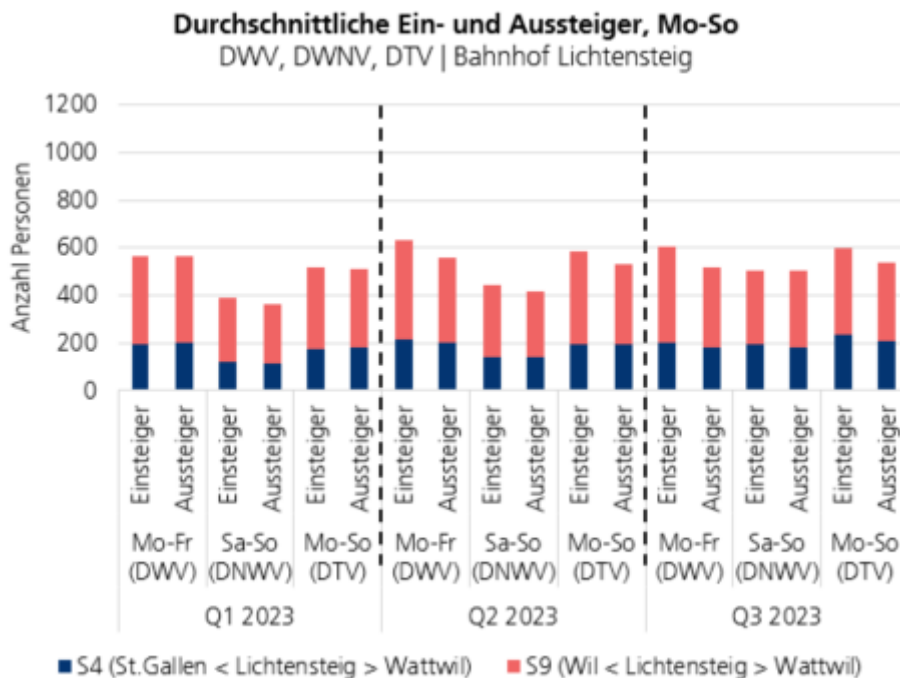


Abbildung 19: Entwicklung der Zahl der Ein- und Aussteigende am Bahnhof Lichtensteig während dem Reallabor Q1 2023 bis Q3 2023 (Quelle: SBB/Thurbo, SOB 2023)

4.2.3 Nachbefragung der Nutzer:innen

Am 12.09.2023 führten die Autor:innen eine Umfrage zur Evaluation des Projektes am Bahnhof Lichtensteig durch. An der Umfrage vor Ort haben ca. 70 Personen teilgenommen und die Abschlussquote lag bei 91%. Ein Viertel der Befragten hatten bereits an der ersten Umfrage zur Bahnhofsnutzung teilgenommen. 26% der Befragten nutzen den Bahnhof täglich, 45% mindestens einmal pro Woche und knapp 1/3 einmal im Monat oder weniger.

Die Wortwolke zeigt, welche neuen Angebote den Befragten aufgefallen sind (vgl. Abbildung 20). Ca. 30% der Befragten gaben an, dass sie die Mitfahrbänkli bemerkt haben, 13% die Mobility-Fahrzeuge und 11% die Tavolata. Weitere Angebote, die den Befragten aufgefallen sind, sind die E-Scooter, die Velostation und die Anlässe im Wartsaal, wie zum Beispiel das Palaver.



Abbildung 20: Die Wortwolke zeigt, welche neuen Angebote den Befragten aufgefallen sind

Die Abbildung 21 zeigt die Nutzungshäufigkeiten der neuen Angebote am Bahnhof. Die E-Scooter wurden von allen Mobilitätsangeboten am häufigsten genutzt, über ein Drittel haben diese mindestens einmal ausprobiert, 7% der Nutzenden sogar mehr als fünf Mal. Am zweithäufigsten wurde die Velostation (von 29% mindestens einmal) und am dritthäufigsten das Carsharing-Angebot genutzt (21%). Die Sharing Bikes sowie die Mitfahrbänkli wurden weniger häufig genutzt. 7% der Nutzenden probierten die E-Bikes einmal aus, jedoch niemand häufiger. Und bei den Mitfahrbänkli testeten 14% diese ein bis vier Mal. Von den weiteren Angeboten wurde der offene Wartsaal am meisten besucht (vgl. Abbildung 22). 65% der Befragten haben diesen mindestens einmal besucht, den Community Space haben 45% mindestens einmal besucht und an einem Rundgang in Lichtensteig haben etwas über 60% teilgenommen.

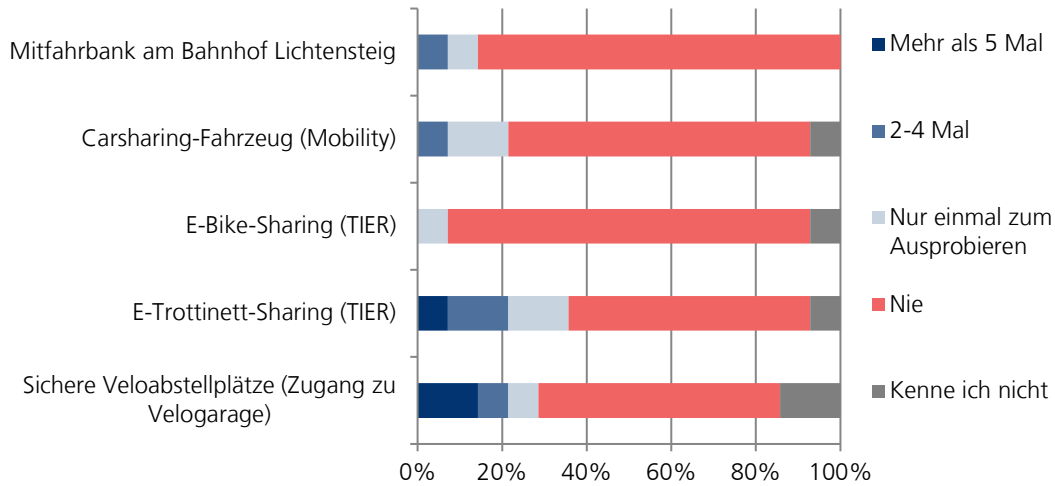


Abbildung 21: Nutzungshäufigkeit der neuen mobilitätsbezogenen Angebote am Bahnhof

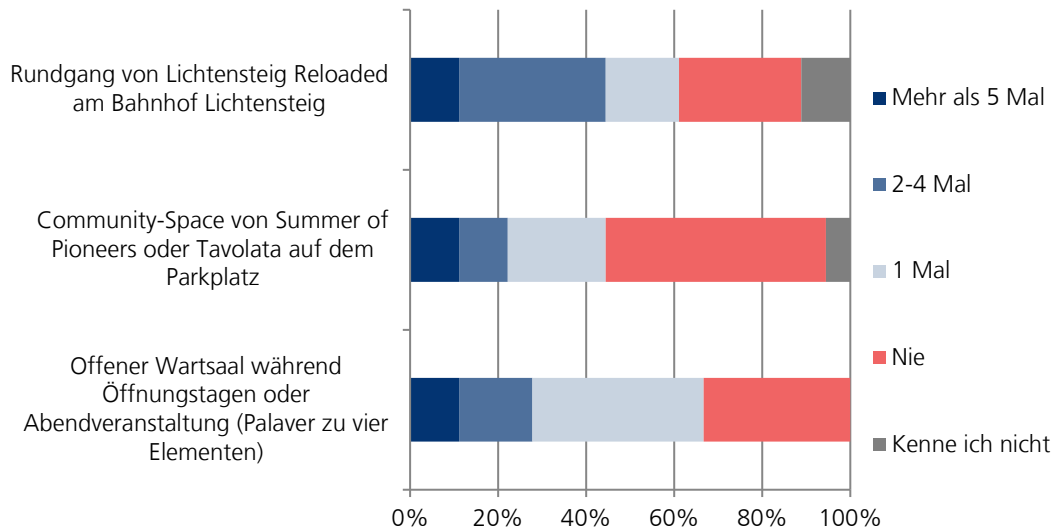


Abbildung 22: Nutzungshäufigkeit der neuen weiteren Angebote am Bahnhof

Gründe für die Nutzung der Mobilitätsangebote waren unter anderem die Neugier gegenüber neuen Angeboten (50%), die Tatsache, dass der Bahnhof durch die neuen Angebote an Attraktivität gewinnt (43%) oder dass der Bahnhof dadurch besser erreichbar sei. Diejenigen Menschen, welche bis jetzt keine der neuen Mobilitätsangebote getestet haben, haben dafür keinen Bedarf (80%), wussten nichts von den Angeboten (23%) oder fanden das Angebot zu teuer oder die Anmeldung zu aufwändig (vgl. Abbildung 23). Bei den weiteren Angeboten, war vor allem die Neugier ausschlaggebend für die Nutzung. Jedoch wussten fast 50% der Befragten nicht Bescheid über die neuen Angebote (vgl. Abbildung 24). Dies zeigt, dass noch Verbesserungspotential bei der gezielten Kommunikation besteht.

Gefragt nach dem Interesse an weiteren Aktionen und Veranstaltungen zum Thema Mobilität antworteten 18% der Befragten, sie wären an Workshops zur Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote interessiert, 12% an Velosicherheitskursen für Erwachsene und 20% an Kursen für Kinder. Geführte Velokurse oder Sporttouren interessieren 27% der Befragten.

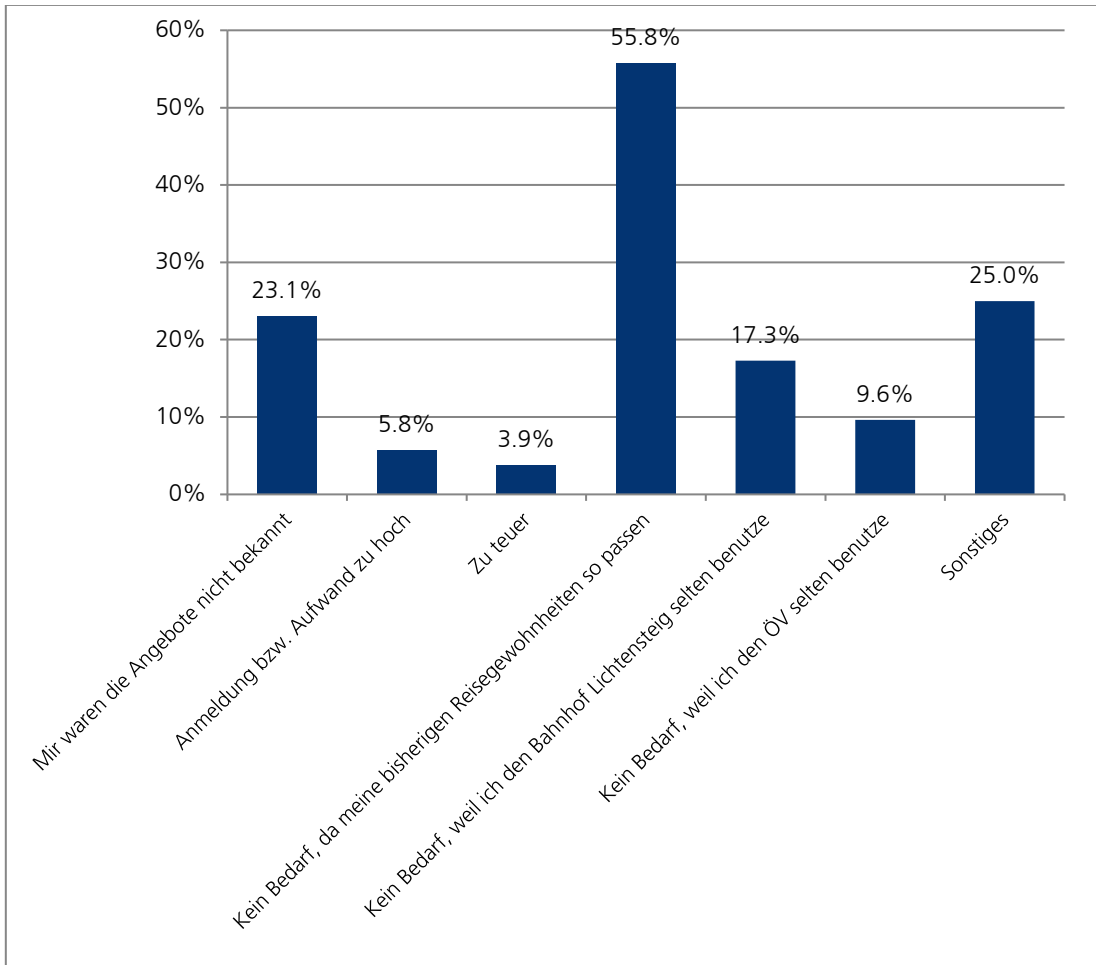


Abbildung 23: Gründe für die Nichtnutzung von neuen Mobilitätsangeboten

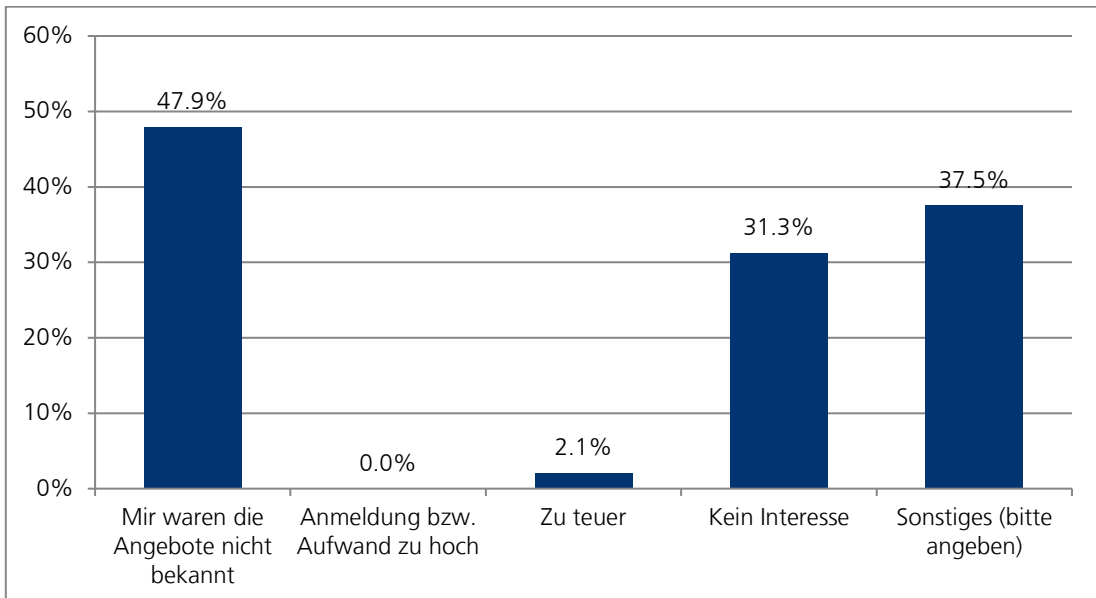


Abbildung 24: Gründe für die Nichtnutzung von weiteren neuen Angeboten

Zudem wurden folgende Wünsche angebracht:

- Autofahrende sollen besser auf die Mitfahrbänkli aufmerksam gemacht werden
- Die Sharing-Angebote von Tier und Mobility sind beliebt und sollen beibehalten werden
- Ein Testabonnement für Tier
- Ein Ortsplan und einheitliche Wegweiser
- Ein Platz für Plakate zu kulturellen Veranstaltungen
- Der Wunsch nach Kaffee, Einkaufsmöglichkeiten oder einem Kiosk besteht immer noch.
- Jugendtreff
- Das Bahnhofsareal soll kulturelle Veranstaltungen beherbergen, z.B. für Jazztage
- Der Wunsch nach einem bedienten Schalter wird mehrmals geäussert
- Mehr Verbindung von Musik und Mobilität, z.B. durch Glockenspiel

10% der Befragten gaben schliesslich an, dass sie den Bahnhof Lichtensteig aufgrund der neuen Angebote häufiger nutzen.

4.2.4 Fazit aus der Evaluation

Mit Hilfe einer Umfrage vor Ort konnten die neuen Angebote am Bahnhof betreffend ihrer Nutzungshäufigkeit und Zweckmässigkeit zur Problemlösung evaluiert werden. Im Folgenden werden die Hauptkenntnisse aufgelistet:

- Die Einführung der neuen Mobilitätsangebote am Bahnhof hat Interesse geweckt. Vor allem die E-Scooter, die Velostation und das Carsharing-Angebot wurden häufig genutzt.
- Die nicht-mobilitätsbezogenen Angebote sind ebenfalls auf grosse Resonanz gestossen. Etwa die Hälfte aller Befragten haben von den neuen Angeboten Gebrauch gemacht.
- Die Menschen am Bahnhof Lichtensteig sind neugierig gegenüber neuen Angeboten. 43% der Menschen, die Mobilitätsangebote getestet haben, haben auch die anderen Angebote getestet.
- Bei 10% der Befragten führte die Testphase dazu, dass sie den Bahnhof häufiger nutzten.
- Neue Angebote bedürfen gezielter Kommunikation und Werbung, damit alle potentiellen Nutzenden über die Angebote Bescheid wissen.
- Der Wunsch nach einer Verpflegungs- oder Einkaufsmöglichkeit besteht weiterhin.

5 Empfehlungen für eine partizipative Hub-Entwicklung

Um den Bahnhof Lichtensteig zu einem funktionierenden Mobilitätshub zu entwickeln, bedarf es der Etablierung von spezifischen Massnahmen. Sie stellen sicher, dass der Bahnhof Lichtensteig im Kontext des Bahnhofquartiers angemessen eingebettet ist und eine Rolle im Gesamtverkehrssystem einnehmen kann, welche eine nachhaltige Mobilität zu Gunsten der Standortgemeinden Lichtensteig und Wattwil sowie der Region begünstigt. Als Zielbild 2032 kann aus Sicht der einbezogenen Stakeholder die in Tabelle 5 (S. 29) zusammengefasste Vision herangezogen werden. Die Nutzer:innen sind für diesen angestrebten Zustand ins Zentrum zu rücken. Dazu kann auf die Bedürfniskomplexe der fünf Personae in Tabelle 4 (S. 27) Bezug genommen werden.

5.1 Angebote und Massnahmen

Für die einzelnen Massnahmen werden jeweils Stossrichtungen basierend auf der Nutzungsintensität (N), der erzeugten Aufmerksamkeit (A) bzw. dem fortbestehenden Bedürfnis (B) empfohlen. Eine Zusammenstellung bietet Tabelle 8.

Massnahme	Nutzungsintensität (N) Aufmerksamkeit (A) Bedürfnis (B)	Verkehrliche Wirkung: → ÖV-Nutzung	Stossrichtung
Velostation	N: 0 A: 0	10% der Befragten (N=70) nutzen Bahnhof häufiger Tendenz zu mehr Einsteiger am Bahnhof Lichtensteig	Etablieren
E-Trottinette-Sharing	N: ++ A: +		Fokus Anbindung Lsteig
E-Bike-Sharing	N: 0 A: 0		Fokus Region / Tourismus
Carsharing	N: + A: +		Etablieren
Mitfahrbänkli	N: 0 A: ++		→ Evaluieren
Wartsaal / Soziokultur	N: ++ A: +		Etablieren
On-Demand-Angebot	B: primär Stakeholder	Umstieg MIV zu ÖV	Konzipieren
Einkaufen / Gastro	B: Kund:innen / Stakeholder	Stärkung Alltagswege	Konzipieren
Schalter / Information	B: Kund:innen	Synergien Kulturmeile	→ Evaluieren
Paketstation	B: nicht bestätigt	Stärkung Alltagswege / Grundversorgung	→ Evaluieren

Tabelle 8: Zusammenstellung der Massnahmen und empfohlene Stossrichtungen

5.1.1 Veloabstellanlagen

Sichere abschliessbare Veloabstellanlagen sind eine Grundvoraussetzung für die intermodale Einbindung des Bahnhofs Lichtensteig mit aktiven Mobilitätsformen. Ein ausreichendes Angebot wie es im Reallabor getestet wurde ist angemessen. Die Sichtbarkeit und Bekanntheit sollte aber verbessert werden, um die Auslastung zu steigern. In Zukunft sollte eine angemessene Nutzer:innenfinanzierung angestrebt werden. Ferner ist auch für Spezialvelos (Kinderanhänger und Car-gobikes) in ausreichender Zahl Platz bereitzustellen.

Ein enger, räumlicher Zusammenhang mit Abstellflächen für E-Trottinett- und ggf. E-Bike-Sharing (vgl. Kapitel 5.1.2) ist anzustreben, um die Sichtbarkeit zu erhöhen.

Primäre Zielgruppen

Enrico, Tanja

5.1.2 E-Bike- und E-Trottinett-Sharing

E-Bike und E-Trottinett im Sharing-Modell bedienen unterschiedliche Bedürfnisse. Dieser Differenzierung ist bei der langfristigen Etablierung Rechnung zu tragen. Eine mögliche Ausgestaltung ist in Abbildung 25 dargestellt.

Im Grundsatz wird empfohlen, E-Bikes für Alltags- und Tourismusnutzungen primär an den Bahnhöfen (Lichtensteig sowie Dietfurt und Wattwil) sowie wichtigen Ausleih-/Rückgabeorten (Städtli und Krinau) zu platzieren. Damit können Hürden zu aktiver Mobilität abgebaut werden, indem flexible Wegeketten redundant zu einem On-Demand-Angebot existieren. Zudem können mit geeigneten E-Bikes auch Synergien zur touristischen Nutzung im Zusammenhang mit der Herzroute realisiert werden. Die Ausleihe/Rückgabe sollte dennoch digital und rund um die Uhr möglich sein. Eine regionale Lösung ist hier zentral, die lokale Ebene zu klein dafür.

E-Trottinette eignen sich als Alternative für autoaffine Zielgruppen, es wird empfohlen den Fokus auf die Anbindung Bahnhof Lichtensteig zu legen. Dabei scheint die getestete Netzausgestaltung mit markierten Abstellflächen geeignet, um eine geordnete Verwendung sicherzustellen.

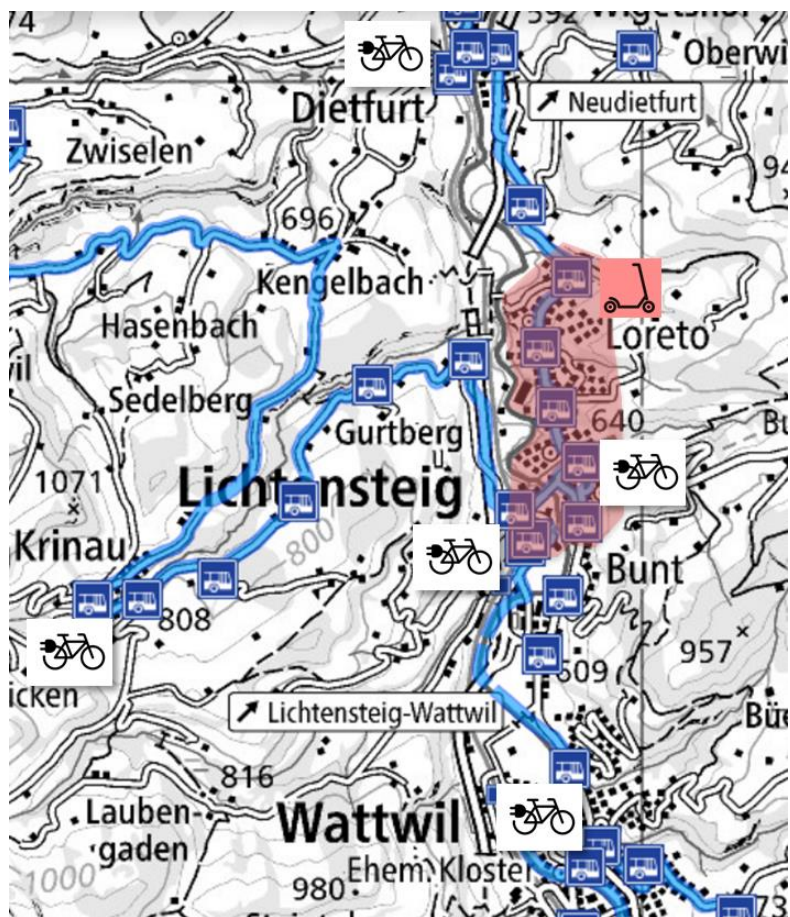


Abbildung 25: Mögliche Ausgestaltung der Angebotslogiken für E-Bikes und E-Trottinette im Sharingmodell

Primäre Zielgruppen

Enrico (E-Trottinett-Sharing), Heidi (E-Bike-Sharing)

5.1.3 MIV-Parkierung und Carsharing

Der Carsharing-Standort am Bahnhof Lichtensteig konnte erfolgreich initiiert werden. Um die Auslastung weiter zu steigern und die Abhängigkeit vom eigenen Auto weiter zu reduzieren bedarf es Begleitmassnahmen wie autoreduziertes Wohnen oder Kommunikationsmassnahmen. Dies gilt insbesondere für Synergien, die im Bahnhofsquartier bestehen, wo der Standort wichtige Synergien zur Arealentwicklung von Zukunft.Bahnhof und den SOB aufweist. Die Einbettung des Bahnhofs Lichtensteig ins Bahnhofsquartier kann mit der intelligenten Verzahnung einer autoreduzierten arealbezogenen Mobilität konkret verbessert werden.

Am Bahnhof Lichtensteig wird ein angemessenes Parkplatzangebot langfristig relevant sein. Der Parkraum soll für ÖV-Reisende durch kombinier-, vorreservierbare und mit Ladestationen ausgestatteten Parkplätzen attraktiv sein. Durch eine effiziente Parkraumbewirtschaftung mit sinnvollen Kombinationen von ÖV-Abonnements und Parkgebühren sind die Umsteigepotenziale MIV-ÖV adressierbar⁸. Gleichzeitig kann der Parkraum gegenüber heute redimensioniert werden. Hohe Aufmerksamkeit muss der Elektrifizierung der Parkplätze bei der Neugestaltung des Bahnhofplatzes geschenkt werden.

Primäre Zielgruppen

Tanja (Carsharing), Heidi (Carsharing), Enrico (Parkplatz), Hubert (Parkplatz)

5.1.4 Bedarfsgerechter ÖV / On-Demand-Angebot

Das Mitfahrbänkli war als getestete Massnahme wenig erfolgreich. Daraus lässt sich schliessen, dass das Konzept des Fahrtenteilens noch wenig bekannt ist und als fortbestehende Herausforderung eines Wandels hin zu einer nachhaltigen Mobilitätskultur zu verstehen ist. Eine unmittelbare Fortführung wird jedoch zurzeit nicht empfohlen. In Kombination mit weiteren Sharing-Bemühungen kann die nötige kommunikative Einbettung aber geschaffen werden und eine Einführung oder ein abermaliger Test als Aktion sinnvoll sein.

In einem weiteren Sinne lancierte das Mitfahrbänkli auch die Frage nach einer bedarfsgerechten Weiterentwicklung des ÖV-Angebots im Bereich der Grunderschliessung. Dazu wurden in einer separaten Studie die Anforderungen an ein On-Demand-Angebot aus Sicht der Gemeinde Lichtensteig untersucht. Im Vordergrund steht aber eine regionale Lösung, um wichtige Alltagswege in Ergänzung zum Fuss- und Veloverkehr über Gemeindegrenzen hinweg mit einem On-Demand-Angebot (Flächenverkehr) abzudecken. Das zukünftige On-Demand-Angebot sollte die Anbindung des Bahnhofs Lichtensteig verbessern, dabei aber nicht die Busanbindung der Linie 770 via Bahnhof Wattwil schwächen. Eine konkrete Gebietsabdeckung im Sinne einer Minimalvariante ist in Abbildung 26 dargestellt.

Die Minimalvariante eines regionalen On-Demand-Angebots basiert auf der These, dass die Linie 772 damit ersetzt und aufgewertet werden kann. Der Fokus liegt auf der Verbesserung der quer zur Talrichtung verlaufenden Verkehrsaufkommen. Der Einbezug des Bahnhofs Wattwil wird in der initialen Variante nicht empfohlen, um unerwünschte Angebotskonkurrenz im ÖV zu vermeiden, sondern gezielt Autofahrten zu ersetzen. Dazu sollten Alltagsfahrten auf dem Gemeindegebiet Lichtensteig sowie zum Einkaufen in Lichtensteig sowie Landi/Jumbo in der Umgebung (Wattwil bis Bütschwil) möglich sein. Das weitläufige Gemeindegebiet der Gemeinde Neckertal sowie

⁸ Der Bahnhof Lichtensteig ist gemäss Kanton St.Gallen (vgl. [Link](#)) MIV-ÖV-Drehscheibe.

des Weilers Krinau stärkt das On-Demand-Angebot und bietet deutliche Verbesserungen des ÖV-Angebots. Entsprechend müsste eine Finanzierung der Minimalvariante durch die Gemeinden Lichtensteig, Wattwil, Bütschwil und Neckertal erfolgen.

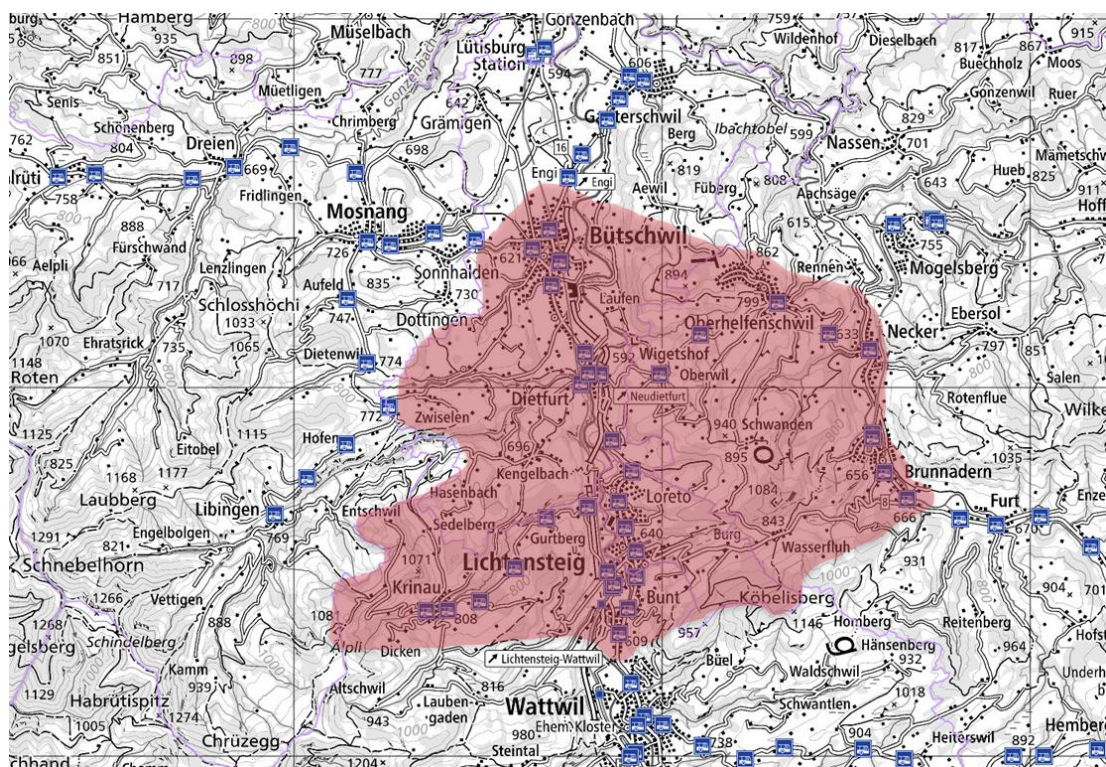


Abbildung 26: Vorschlag für das Bediengebiet eines regionalen On-Demand-Angebots mit Einbindung des Bahnhofs Lichtensteig als nachgelagerter Umsteigeort

Für das Funktionieren des Mobilitätshubs am Bahnhof Lichtensteig ist die Anbindung des Bahnhofs ans Städtli, an die übrigen Wohngebiete in Lichtensteig sowie an Krinau zentral. Die detaillierten Empfehlungen zu einem On-Demand-Angebot sind dem Bericht «Bedarfsgerechtes ÖV-Angebot in Lichtensteig: Potenzial On-Demand-Verkehre» vom 22. Dezember 2023 zu entnehmen. Zudem ist die Entwicklung des On-Demand-Angebots im oberen Toggenburg (mybuxi) zu verfolgen. Die Zeit bis zu Neukonzeption des ÖV-Angebots im Unteren Toggenburg sollte genutzt werden, um in den Jahren 2025-26 Erfahrungen mit einem Pilotbetrieb zu sammeln.

Am Bahnhof Lichtensteig besteht keine Haltekannte, die den Anforderungen des BehiG genügen. Daher möchte die Gemeinde Wattwil eine temporäre Haltekannte im Jahr 2024 umsetzen. Die fachliche Bearbeitung erfolgt durch Raummanufaktur.

Primäre Zielgruppen

Hubert, Carmela

5.1.5 Einbettung ins Bahnquartier / Soziokultur

Die Einbettung des Bahnhofs Lichtensteig im Bahnquartier hat im Reallabor gut funktioniert. Dazu wurde der Parkplatz temporär bespielt und die historischen Warteräume zwischenzeitlich mit kulturellen Formaten zugänglich gemacht. Dieses Zusammendenken der heutigen Bahnhofsfunktion mit den historischen Räumlichkeiten stärkt die Identifikation mit dem Bahnquartier und sollte auch langfristig angestrebt werden. Teile des Bahnhofsgebäudes könnten beispielsweise in die «Kulturmeile» im Bahnquartier eingebettet werden. Synergien könnten im Bereich Empfangsorte in der «Kulturmeile», der ÖV-Reiseorganisation oder auch für touristische Informationsangebote (z.B. im Wartsaal, Ticketeria/Kiosk) gefunden werden.

Einkaufs- oder Gastronomieangebote wurden vertieft geprüft, lassen sich aber im Moment nicht wirtschaftlich betreiben. Gleichzeitig entspricht es einem der ausgeprägtesten Bedürfnisse über verschiedene Zielgruppen. Daher sollte ein Einkaufsangebot (z.B. ein unbedienter Laden mit Bäckereiartikeln und Regionalprodukten) in Zusammenarbeit mit Arealentwicklung Zukunft.Bahnhof oder der SOB angestrebt werden. Insgesamt bieten die Arealentwicklungen die Möglichkeit, öffentliche und halböffentliche Räume integral zu denken.

Weitere Synergien zu Grundversorgungsaufgaben müssen sorgfältig im Zusammenhang mit der Belebung des Städtli abgewogen werden. Im Bereich der postalischen Grundversorgung⁹ würde sich aber eine digitale Infrastruktur im Bahnquartier (z.B. Paketstation) anbieten, da wichtige Synergien mit Alltagswegen realisiert werden können.

In die weiteren Überlegungen zur Einbettung kann Abbildung 27 als relevante Orientierungshilfe genommen werden. Sie bildet die mittelfristig angestrebte Strassenraumgestaltung mitsamt der Arealentwicklungen SOB und Zukunft.Bahnhof ab.

Primäre Zielgruppen

Tanja, Heidi, Carmela

⁹ Vgl. hierzu auch [Zukunftsperspektiven BAKOM](#)

5.2 Organisation

Der Betrieb des Mobilitätshubs ist eine Gemeinschaftsaufgabe. Einerseits liegt der Bahnhof Lichtensteig auf dem Gemeindegebiet von Wattwil. Dies gilt auch für das unmittelbare Bahnhofsumfeld mit dem Bahnquartier mit den Akteur:innen Firma Schiess und Grob Kies sowie die Arealentwicklungen SOB und Zukunft.Bahnhof. Andererseits bestehen zum Gemeindegebiet von Lichtensteig sowie dem Ortsteil Krinau wichtige alltägliche Beziehungen zur Abwicklung einer nachhaltigen Mobilität der genannten Zielgruppen.

Aus dieser Ausgangslage sowie unter Einbezug der in Kapitel 5.1 empfohlenen Massnahmen ergeben sich die Anforderung, langfristig den Betrieb des Mobilitätshubs partnerschaftlich zu organisieren. Ein mögliches Betriebsmodell ist in Abbildung 28 festgehalten.

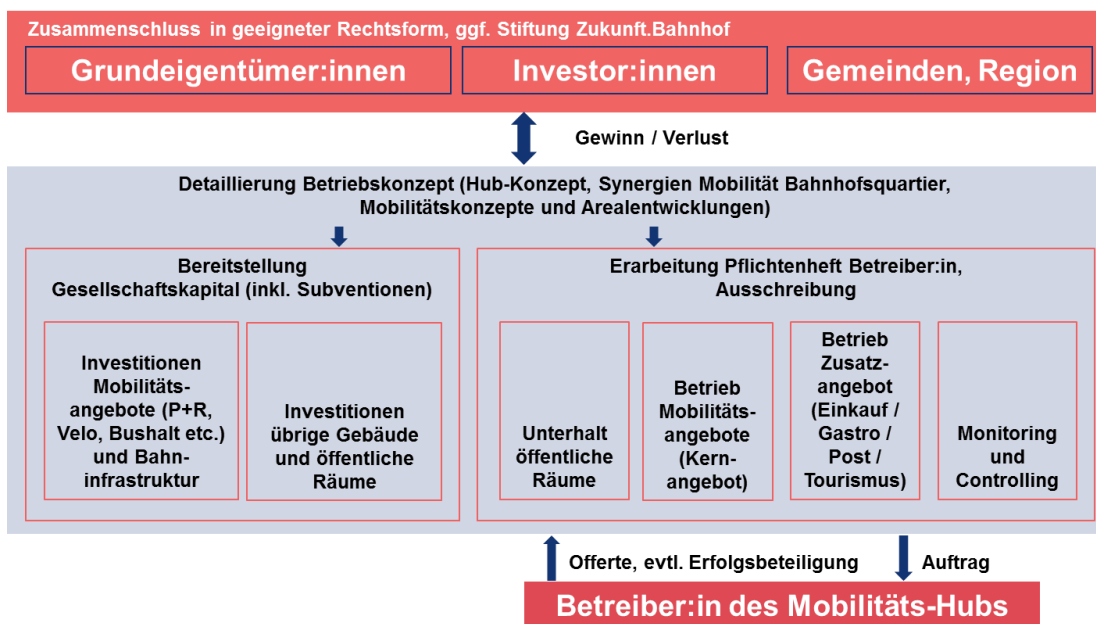


Abbildung 28: Mögliches Betriebs- und Trägermodell für den Bahnhof Lichtensteig

Infrastrukturplanungen, Bauprojekte und Prozesse der Gemeindeentwicklungen weisen unterschiedliche Zeithorizonte auf. Daher kommt einer Etappierung in Richtung Zielbild mit den genannten Massnahmen eine wichtige Rolle zu.

6 Anhang

M1 E-Bikesharing				
<p>Der Bahnhof Lichtensteig nimmt eine Mittelstellung zwischen den Bahnhöfen Wattwil und Dietfurt (Gemeinde Bütschwil-Ganterschwil) ein. Im Alltag fahren Pendler:innen aus Lichtensteig mit dem Velo zum Bahnhof Lichtensteig und mit dem Zug weg. Auf dem Rückweg bringt sie der Voralpenexpress schnell von St.Gallen nach Wattwil, die S-Bahn von Wil kommend nach Dietfurt. Für die Rückreise ins Städtli sowie die Wohnquartiere von Lichtensteig fehlt dann ein Velo/E-Bike. Die Ausleihe sollte ohne Personal möglich sein.</p> <p>Ein E-Bikesharing könnte über Stationen an den Bahnhöfen Lichtensteig, Dietfurt und Wattwil sowie beim Postplatz, Loreto und Steigrüti verfügen.</p> <p><u>Option:</u> Zusätzlich E-Cargobike, E-Trottinette oder beispielsweise Kyburz-Seniorenfahrzeuge zum Teilen anbieten.</p>				
Massnahme aus WS II		Synergien mit anderen Massnahmen		
<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		Mini.Velostadt, M2 Gesicherte Veloabstellplätze		
Outputs	Zielgruppen	Outcomes		
– E-Bikesharing für Pendler:innen – E-Bike-Ausleihe für Unteres Toggenburg	– Bevölkerung Lichtensteig, Wattwil und Bütschwil – Arbeitnehmer:innen Kägi & Söhne – Tourist:innen im Unteren Toggenburg	– Lücke (Letzte Meile) zwischen Wohnorten und Bahnhöfen ist flexibel geschlossen – Sharing-Kultur wird testend angestossen		
Umsetzungsempfehlung				
<input checked="" type="checkbox"/> Test im Reallabor		<input type="checkbox"/> Umsetzung ohne Test		<input type="checkbox"/> Längerfristige Massnahme
Vorgehensschritte				
A	Anforderungen E-Bikesharing formulieren und Anbieter:in suchen			
B	Testbetrieb aufbauen und lancieren			
C	Nutzungsevaluation und Kampagne (z.B. Velofrühling einläuten) durchführen			
D	Entscheid Weiterführung E-Bikesharing und ggf. Angebotsanpassung			
Timeline				
Q3/2022	Q4/2022	Q1/2023	Q2/2023	Q3/2023
A	B		C	D

Stakeholder		Rolle		
Mini.Velostadt / Energietal Toggenburg		Umsetzungspartner, Kommunikation und Evaluation		
Gemeinde Lichtensteig / Energiekommission		Standortwahl E-Bikesharing, Mitfinanzierung, Kommunikation		
Gemeinde Bütschwil-Ganterschwil		Standortwahl E-Bikesharing, (Mitfinanzierung)		
Gemeinde Wattwil		Standortwahl E-Bikesharing, Mitfinanzierung		
Bikesharing-Anbieter:in		Betrieb E-Bikesharing		
bfm		Anforderungsbeschrieb/Konzeption, Kommunikationsunterstützung		
Eigenleistung (in h / CHF)		Kosten (in CHF)		
Eigenleistung	Eigenleistung Gemeinde Lichtensteig	Externe:r Dienstleister:in <i>Bikesharing</i>	Konzeption / Organisation <i>bfm</i>	Gesamtkosten Massnahme
Übrige Stakeholder				
16h / tbd.	8h / tbd.	Gem. Offerte	4'000	4'000 (exkl. Betrieb)
Mögliche Finanzierungsquellen				
Subventionen Energiekonzept St.Gallen, Beiträge Unternehmen (z.B. Kägi & Söhne), SOB				
Risiken				
Der Erfolg der Nutzung hängt auch von der Ausgestaltung der Tarife sowie der Kombinierbarkeit mit übrigen ÖV-Abos ab.				
Grundlagen / Weitere Informationen				
Anbieter E-Bikesharing <u>Rent-A-Bike</u> , <u>PubliBike</u> , <u>DonkeyRepublic</u> , <u>TIER</u> , <u>Pick-e-Bike</u> , <u>UrbanConnect</u>				
Umsetzungsbeispiele in anderen Gemeinden <u>Seetal mobil – E-Bike-Verleih</u> , <u>Mobilservice News E-Bike-Sharing und kombinierte Mobilität</u> , <u>Mobilservice News: Privates Velosharing am Bahnhof (Match My Bike)</u>				

M2		Gesicherte Veloabstellplätze			
<p>Der Bahnhof Lichtensteig verfügt über eine Veloabstellanlage mit Überdachung. Es stehen ca. 50 Plätze in Vorderradhaltern und ebenso viele als Freifläche zur Verfügung. Zusätzlich besteht ein abschliessbarer Bereich, der auf Antrag an die Gemeinde Lichtensteig mit einem Schlüssel zugänglich ist. Beide Abstellplatzkategorien werden gegenwärtig wenig genutzt.</p> <p>Die Velonutzung mit Abstellen am Bahnhof tagsüber oder über mehrere Tage soll erhöht werden. Dazu müssen die Abstellsysteme geprüft und verbessert werden. Velos und auch teurere E-Bikes sollten anschliessbar und vor Beschädigung geschützt sein. Der abschliessbare Bereich (Container) soll bekanntgemacht und ggf. mit einem neuen Zugangssystem (i.e. Schlüsselverleih, Code o.ä.) ausgerüstet werden. Es könnte auch eine Kleideraufhänge eingerichtet werden. Die Beleuchtung ist zu prüfen sowie die Abstellanlage regelmässig zu reinigen und von beschädigten Velos zu befreien.</p> <p><u>Option:</u> Eine anbieteroffene Paketstation (vgl. M+ 3) kann grundsätzlich auch für Veloutensilien (Helm, Batterie, Regenkleidung) verwendet werden.</p>					
Massnahme aus WS II		Synergien mit anderen Massnahmen			
<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		Mini.Velostadt, M1 E-Bikesharing, M+ 3 Anbieteroffene Paketstation, Schliessfächer			
Outputs		Zielgruppen		Outcomes	
– Sicheres Abstellen von Velos und E-Bikes		– Bevölkerung Lichtensteig – Arbeitnehmer:innen in Lichtensteig und Wattwil		– Attraktiveres Abstellplatzangebot fördert Velonutzung – Bessere Auslastung der vorhandenen Infrastruktur – Anstossen einer eigentlichen Velokultur in der Bevölkerung	
Umsetzungsempfehlung					
<input type="checkbox"/> Test im Reallabor		<input checked="" type="checkbox"/> Umsetzung ohne Test		<input type="checkbox"/> Längerfristige Massnahme	
Vorgehenschritte					
A	Zugangs- und Abstellsystem festlegen, allfällige Baueingabe einreichen				
B	Aktion zur Bekanntmachung bei Zielgruppen				
C	Evaluation und allfällige Verbesserungen am Zugangssystem				
Timeline					
Q3/2022	Q4/2022	Q1/2023	Q2/2023	Q3/2023	
A	B		C		C

Stakeholder	Rolle
Mini.Velostadt / Energietal Toggenburg	Umsetzungspartner, Kommunikation und Evaluation
Gemeinde Lichtensteig / Energiekommission	Zugangssystem, Mitfinanzierung, Kommunikation
bfm	Empfehlungen Abstell- und Zugangssystem, Kommunikationsunterstützung

M3		E-Carsharing und Ladeinfrastruktur			
<p>Der Bahnhof Lichtensteig ist ein wichtiger Ankunftsort für Tourist:innen, die mit dem öffentlichen Verkehr anreisen. Für Ausflüge und die flexible Weiterreise im unteren Toggenburg fehlt jedoch ein Carsharing-Angebot am Bahnhof wie dies von zahlreichen Bahnhöfen bekannt ist. Ein Carsharing-Fahrzeug stand früher auch der Bevölkerung zur Verfügung, der Standort im Städtli wurde allerdings geschlossen. Es bestehen demnach sowohl Angebots- als Nachfrage-seitig Handlungsbedarfe, um eine nachhaltige kombinierte Mobilität zu erreichen.</p> <p>Im Rahmen des Reallabors soll ein E-Carsharing-Fahrzeug (z.B. Mobility, SpontiCar, e2m → P2P-Sharing mit Garagist:in) am Bahnhof platziert und zum Test angeboten werden. So soll auch die Standortfrage untersucht werden. Mit einer mobilen Ladeinfrastruktur kann zudem die Nachfrage nach Laden am Bahnhof getestet werden.</p> <p><u>Option:</u> Vorreservieren von E-Ladeplätzen als Anreiz zur kombinierten Mobilität testen (z.B. SBB P+R-App).</p>					
Massnahme aus WS II		Synergien mit anderen Massnahmen			
<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		E-Ladestationen am Bahnhof (SOB), Ladestellen E-Bike			
Outputs		Zielgruppen		Outcomes	
<ul style="list-style-type: none"> - E-Carsharing-Fahrzeug am Bahnhof Lichtensteig - E-Ladestation ist zugänglich 		<ul style="list-style-type: none"> - Bevölkerung Lichtensteig, Wattwil und Bütschwil - Arbeitnehmer:innen Fritz Schiess AG und Grob Kies AG - Tourist:innen im Toggenburg 		<ul style="list-style-type: none"> - Standort am Bahnhof für Sharing-Fahrzeuge (intermodale Schnittstelle) wird getestet - E-Mobilität wird erlebbar - Privater Autobesitz wird reduziert - Sharing-Kultur wird testend angestossen 	
Umsetzungsempfehlung					
<input checked="" type="checkbox"/> Test im Reallabor		<input type="checkbox"/> Umsetzung ohne Test		<input type="checkbox"/> Längerfristige Massnahme	
Vorgehensschritte					
A	E-Carsharing- und (temporäre) Ladestellen-Anbieter:in festlegen				
B	Testbetrieb aufbauen und lancieren (z.B. ab Anfang Oktober)				
C	Nutzungsevaluation und Kampagne (z.B. Mobility für alle ab 1.1.23) durchführen				
D	Entscheid definitive Fahrzeug-Platzierung und allfällige Fördermassnahmen				
Timeline					
Q3/2022	Q4/2022	Q1/2023	Q2/2023	Q3/2023	
A	B	C		D	

Stakeholder		Rolle		
Gemeinde Lichtensteig / Energiekommission		Anbietersauswahl, Mitfinanzierung, Kommunikation		
Carsharing-Anbieter:in		Beschaffung und Unterhalt E-Auto		
E-Ladestellen-Anbieter:in (auch SAK, Thurwerke)		Einrichten und Betrieb temporäre Ladeinfrastruktur		
SOB		Grundeigentümerin und Bewirtschafterin Parkplatz		
bfm		Konzeption, Kommunikationsunterstützung		
Eigenleistung (in h / CHF)		Kosten (in CHF)		
Eigenleistung	Eigenleistung Gemeinde Lichtensteig	Externe:r Dienstleister:in <i>Ladeinfra / Fz.</i>	Konzeption / Organisation <i>bfm</i>	Gesamtkosten Massnahme
Übrige Stakeholder				
8h / tbd.	8h / tbd.	Gem. Offerte	3'000	3'000 (exkl. Betrieb)
Mögliche Finanzierungsquellen				
Subventionen Energiekonzept St.Gallen, Gemeinde Lichtensteig, Gemeinde Wattwil, SOB, SAK, Thurwerke				
Risiken				
Hohe initiale Kosten falls E-Ladestation von Beginn weg eingerichtet wird. Sharing-Angebote sollten für Nutzer:innen einfach zugänglich sein, d.h. eine zu starke Fragmentierung kann die Nutzung hemmen.				
Grundlagen / Weitere Informationen				
Anbieter E-/Carsharing <u>Sponti-Car, Mobility Carsharing, Zem (P2P, ehemals Sharoo)</u>				
Ladeeinrichtungen <u>Temporäre Ladeinfrastruktur (solarbetrieben), AEW, P+R-Plätze per App vorreservieren</u>				
Umsetzungsbeispiele <u>Naturpark Beverin: Ladestationen für E-Bike und E-Auto, «Wil teilt» - Mobility für alle, E-Auto am Bahnhof Egnach</u>				

M4	ÖV bedarfsgerecht erweitern: Mitfahrssystem, On-Demand-Shuttle oder Linienbus-Angebot		
<p>Der Bahnhof Lichtensteig besetzt in Bezug auf die Bahn die Verzweigungsstelle zweier Bahnlinien und hat damit ein Potenzial fürs Umsteigen vom einen auf den anderen Zug. Gleichzeitig ist der Bahnhof in einiger Distanz (mind. 500m Fussweg und 20 Höhenmeter) zum Städtli gelegen. Je nach Zielgruppe und deren Wohnorten stellt dies eine gewichtige Hürde zur ÖV-Benützung ab dem Bahnhof Lichtensteig dar. Zwar existiert eine Anbindung des Bahnhofs ans Städtli sowie nach Krinau und Gurtberg, die Angebotsqualität (v.a. Frequenz und Anschlüsse) sind teilweise aber nicht den Bedürfnissen der Kund:innen entsprechend. Zudem nimmt der Anteil Menschen zu, die in absehbarer Zeit eingeschränkt mobil sind.</p> <p>Die Massnahme ist eine Schlüsselthematik zur Steigerung der ÖV-Nutzung, die Lösungsfindung aber noch nicht abgeschlossen. Denkbar sind punktuelle Angebotsverdichtung (z.B. durch neue Linienführungen), Mitfahrssysteme, ÖV-ergänzende Fahrdienste (z.B. Tixi oder Taxi) und technologische Weiterentwicklungen (z.B. Rufbus oder selbstfahrende Shuttle). Die Fragen sind konzessionsrechtlich relevant, auch deshalb bedarf es weiterer Diskussionen und Prozesse (Machbarkeitsstudie, Pitch-Anbieter-Workshop etc.).</p> <p>Die Verbesserung der ÖV-Anbindung des Bahnhofs sollte aber auch mit einem Test begleitet werden, z.B. mit Mitfahrbänkli oder Taxito.</p> <p><u>Option:</u> Bike- / Schlittelbus Köbelisberg ab Bahnhof Lichtensteig testen</p>	 		
Massnahme aus WS II	Synergien mit anderen Massnahmen		
<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein	Finanzierung Buslinien 770/772 bzw. Neukonzessionierung Linie 770 (Fahrplanwechsel 23/24), Mobilitätsökosystem Nesslau/Toggenburg		
Outputs	Zielgruppen	Outcomes	
<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserte Anbindung durch Mitfahrssystem (Bänkli, Taxito) - Entscheidungsgrundlage für Weiterentwicklung ÖV zwischen Städtli und Bahnhof sowie in die Quartiere und nach Krinau 	<ul style="list-style-type: none"> - Bevölkerung Lichtensteig und Wattwil (Krinau, Gurtberg) - Im Speziellen: Menschen mit eingeschränkter Mobilität in Quartieren - Arbeitnehmer:innen Lichtensteig und Wattwil - Tourist:innen 	<ul style="list-style-type: none"> - ÖV-Erschliessung auch in Teilen der Gemeinden mit geringerer Dichte/Nachfrage zukunftsfähig gestalten - ÖV bedarfsgerecht und inklusiv gestalten - ÖV-Produkte (Bahn, Bus) und Sharing-Angebot ergänzen sich effizient 	
Umsetzungsempfehlung			
<input checked="" type="checkbox"/> Test im Reallabor	<input type="checkbox"/> Umsetzung ohne Test	<input checked="" type="checkbox"/> Längerfristige Massnahme	
Vorgehensschritte			
A	Entscheid weiteres Vorgehen: Pitch-Workshop für On-Demand-Verkehre, Machbarkeitsstudie für On-Demand-Lösung (z.B. Pilot selbstfahrende Shuttle, Flächen- und/oder Linienverkehre) und zu testende Sofortmassnahmen		

B	Mitfahrbänkli Bahnhof – Krinau / Bahnhof – Städtli – Wasserfluh lancieren (auch Taxito prüfen)			
C	Durchführung Machbarkeitsstudie und/oder Pitch-Workshop zur Lösungsfindung			
D	Entscheidungsgrundlage für Neukonzessionierung Linie 770 / On-Demand-Versuchsbetrieb erarbeiten			
Timeline				
Q3/2022	Q4/2022	Q1/2023	Q2/2023	Q3/2023
A	B	C	D	
Stakeholder		Rolle		
Energietal Toggenburg		Umsetzungspartner Mitfahrbänkli-Test		
Gemeinde Lichtensteig		Mitfinanzierung Test Mitfahrbänkli, Kommunikation, Lead weiteres Vorgehen On-Demand-Verkehre Städtli - Bahnhof		
Gemeinde Wattwil		Mitfinanzierung Test Mitfahrbänkli, Kommunikation, Diskussion On-Demand-Verkehre		
Transportunternehmen (BLWE, Postauto, SOB, Thurbo)		Diskussion On-Demand-Verkehre		
Anbieter On-Demand-Verkehre (MyBuxi, Postauto, Salü/BOS, IOKI/White-Label-Lösung)		Diskussion On-Demand-Verkehre (z.B. für Pitch)		
Weitere Stakeholder (z.B. Meile Bus, Zeitgut Toggenburg, Region Toggenburg, Kanton SG)		Potenzielle Mitarbeit bei Lösungsfindung Betrieb und Finanzierung		
bfm		Prozessbegleitung (Dialog, Ideen-Konkurrenz (Pitch), Machbarkeitsstudie, Konzeption), Kommunikationsunterstützung Reallabor		
Eigenleistung (in h / CHF)		Kosten (in CHF)		
Eigenleistung	Eigenleistung Gemeinde Lichtensteig	Externe:r Dienstleister:in <i>öV-/On-Demand-Angebot</i>	Konzeption / Organisation <i>bfm</i>	Gesamtkosten Massnahme
Übrige Stakeholder				
- / -	- / -	Gem. Offerte	Gem. Offerte	tbd. (exkl. Betrieb)
Mögliche Finanzierungsquellen				
Kanton St.Gallen, Region Toggenburg, Gemeinde Lichtensteig, SOB, Postauto Unt. Toggenburg, BLWE				
Risiken				
Bei technologisch anspruchsvollen Lösungen wie einem autonomen Shuttle werden die Vorlaufzeiten für die Umsetzung grösser. Zudem ist die ÖV-Integration bei On-Demand-Verkehren (Flächenverkehre vs. Linienbetrieb) konzessionsrechtlich relevant.				
Grundlagen / Weitere Informationen				
Grundlagen On-Demand-Shuttle				
Mobilservice Newsdossier On-Demand-Angebote , ASTRA: Erfahrungen Autonome Shuttle				
Umsetzungsbeispiele in anderen Gemeinden und Regionen				
Salü On-Demand-Service Wil , MyBuxi Belp , PubliCar Appenzell , Mitfahrbänkli Nesslau , Taxito Seetal Pitch-Workshop On-Demand im Rahmen MONAMO Wil				

M+ 1 Warteraum, Pop-up-Mobiliar und soziokulturelle Animation		
<p>Der Bahnhof Lichtensteig ist umgeben vom Bahnhofsquartier, als «Ort des Ankommens» aber etwas abseits vom Städtli. Oft ist der Bahnhof wenig belebt. Kleine Aktionen wie die Schaukel haben dem Bahnhof aber etwas Spezielles verliehen und regten zum Nachdenken an. Darauf aufbauend soll mit kleinen Interventionen das Reallabor lebendig und wahrnehmbar gemacht sowie bestehenden Institutionen (z.B. Chössi, Stadtufer) eine Plattform geboten werden.</p> <p>Hier könnte Pop-up-Mobiliar und Bepflanzung zum Einsatz kommen. Zudem soll die Bushaltestelle mit einem einfachen Provisorium (z.B. durch lokale Zimmerei) behindertengerecht ausgestaltet werden.</p> <p>Der 2.-Klasse-Warteraum soll während den Wintermonaten zugänglich sein. Auf dem Velounterstand könnte ein veränderlicher Schriftzug eine Veränderung markieren (z.B. Wortspiel «UM-STEIG-EN oder «JAZZ»). Der Bahnhof Lichtensteig ist auch für Vorbeifahrende wahrnehmbar.</p> <p>Die Ankommenden sollen zudem über Aktuelles im Kulturleben in Lichtensteig auf einer Litfasssäule informiert werden. Ein Personensystem (einfache Signalethik) für Fussgänger:innen bringt die Gäste über den BT-Steg oder Gerbi zu den Kulturorten. ÖV-bezogene finden sich auf dem SOB-Screen, der gezielt mit seinen Angeboten kommuniziert werden kann.</p>		
Massnahme aus WS II		Synergien mit anderen Massnahmen und Projekten
<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein		Kulturmeile, Zukunft.Bahnhof, ChääsWelt, Rathaus für Kultur, Stadtufer, Grün.Stadt
Outputs	Zielgruppen	Outcomes
<ul style="list-style-type: none"> – Sichtbare Veränderung und Belegung des Bahnhofs – Behindertengerechte Bushaltestelle ist benutzbar – Gesteigerte Aufenthaltsqualität für Wartende und Anwohner:innen 	<ul style="list-style-type: none"> – ÖV-Reisende, die umsteigen (auch barrierefrei) – Anwohner:innen aus dem Bahnhofsquartier – Kinder und Jugendliche – Gäste, die am Bahnhof den ersten Kontakt mit Lichtensteig haben 	<ul style="list-style-type: none"> – Reallabor wird als partizipativer Veränderungsprozess verstanden – ÖV-Benützung (Zug) erhält mehr lebensnahe Anknüpfungspunkte – Bahnhofareal wird zum Ausstellungsort
Umsetzungsempfehlung		
<input type="checkbox"/> Test im Reallabor		<input checked="" type="checkbox"/> Umsetzung ohne Test
		<input type="checkbox"/> Längerfristige Massnahme

Vorgehensschritte				
A	Grobkonzept der Aktivitäten im Reallabor			
B	Schriftzug auf Veloständer und Trafostation (wandelbar, z.B. mit Ideenwettbewerb) und Litfasssäule installieren			
C	2.-Klasse-Wartsaal zugänglich machen und bespielen			
D	Velofrühling mit Markt / Mobilitätstag einläuten sowie provisorische behindertengerechte Haltestelle und Pop-up-Mobiliar/Bepflanzung einweihen			
E	Szenisches Theater «Zukunftsbahnhof» zusammen mit Chössi-Theater			
Timeline				
Q3/2022	Q4/2022	Q1/2023	Q2/2023	Q3/2023
A, B	C	D	E	
Stakeholder		Rolle		
Atelier im Wartsaal (Julia Bauer)		Kuration Aktivitäten im Wartsaal		
Gemeinde Lichtensteig / Energiekommission		Umsetzungsunterstützung, Mobilitätstag/Velofrühling, Signaletik, Mitfinanzierung		
SOB		Behindertengerechte Haltestelle umsetzen und Infoscreen kommunizieren		
Chössi-Theater		Szenisches Theater, weitere Aktivitäten		
Weitere Kulturakteur:innen (z.B. Stadtufer, Rathaus für Kultur, Jazz-Festival)		Schriftzüge installieren und kuratieren		
bfm		Grobkonzept Aktivitäten, Konzeption behindertengerechte Haltestelle, Mobilitätstag konzipieren, Kommunikationsbegleitung		
Eigenleistung (in h / CHF)		Kosten (in CHF)		
Eigenleistung Übrige Stakeholder	Eigenleistung Gemeinde Lichtensteig	Externe:r Dienstleister:in <i>Material / Arbeit</i>	Konzeption / Organisation <i>bfm</i>	Gesamtkosten Massnahme
32h / tbd.	32h / tbd.	Gem. Offerte	4'000	4'000 (exkl. ext. DL)
Mögliche Finanzierungsquellen				
Stiftungen und Kulturförderung, Kanton St. Gallen, SOB				
Risiken				
Grundlagen / Weitere Informationen				
<u>Funktionen des SOB-Screens, Mobilservice News «Barrierefreie Bushaltestellen: Neuer VöV-Leitfaden»</u>				
Umsetzungsbeispiele in anderen Gemeinden				
<u>Szenisches Theater Spinnerei Neuthal / Bauma</u>				

M+ 2 Mini.KafiStation: Kaffee und Bäckerei in Selbstbedienung



Der Bahnhof Lichtensteig verfügte früher über einen Kiosk und Bahnschalter. Beides hallt noch immer nach, insbesondere ein Verpflegungsangebot oder Kiosk wie dies deutlich aus der Umfrage hervortrat. Mit einem kleinen, aber feinen Angebot kann eine Belebung und Aufwertung des Bahnhofs erzielt werden.

Mini.Kafistation bringt im Selbstbedienungsbetrieb Kaffee und Backwaren (z.B. von Café Huber, Bistro Alter Bahnhof, Restaurant Bahnhofli) zu den Pendler:innen. Das Angebot kann in einer mobilen Einrichtung (z.B. Verkaufscontainer) ausserhalb der Gebäudes platziert werden. Alternativ können Teile des Innenraums wie das zweite Atelier oder der Eingangsbereich zu den Wartesälen genutzt werden. Die Anforderungen ans Angebot, die Zugänglichkeit und Bedienbarkeit sowie Bezahlmöglichkeiten müssen weiter geklärt werden. Zukunft.Bahnhof könnte für die Umsetzung geeignet sein.

Option: Der Verkauf von kulinarischen Präsenten für Tourist:innen kann Schnittstellen zur Erlebnismanufaktur und dem ansässigen produzierenden Gewerbe mit sich bringen. Die Erlebnismanufaktur könnte so auch bereits am Bahnhof erste Kontakte zu Besucher:innen knüpfen.



Massnahme aus WS II Synergien mit anderen Massnahmen und Projekten

Ja Nein Erlebnismanufaktur, Zukunft.Bahnhof, Nutzung Wartesäle, Tourismusinformation

Outputs Zielgruppen Outcomes

– Verpflegungsangebot in Selbstbedienung	– Pendler:innen (Zu- und Umstegende) – Bevölkerung Bahnhofsquartier – Tourist:innen	– Bezug zu Bahnhofsquartier und Lichtensteig wird gestärkt – Verpflegungsangebot schafft Anknüpfungspunkte bisher wenig ÖV-affiner Zielgruppen – Bahnhof Lichtensteig erfährt Aufwertung / Vitalisierung
--	---	--

Umsetzungsempfehlung

Test im Reallabor Umsetzung ohne Test Längerfristige Massnahme

Vorgehensschritte

A	Schärfen des Angebotskonzepts und Trägerschaft
B	Detailkonzeption und Bewilligungen
C	Eröffnung Mini.Kafistation in kommunikativem Zusammenhang mit Reallabor
D	Kurzevaluation und Angebotsverstetigung

Timeline

Q3/2022	Q4/2022	Q1/2023	Q2/2023	Q3/2023
A	B	C		D

Stakeholder		Rolle		
Gemeinde Lichtensteig		Umsetzungsunterstützung, Mitfinanzierung		
Stiftung Zukunft.Bahnhof		Trägerin und potenzielle Betreiberin des Angebots, Mitfinanzierung		
Lösungsstube		Potenzielle Unterstützung Konzeption		
SOB		Eigentümerin Bahnhofsgebäude, Mitfinanzierung		
bfm		Kommunikationsbegleitung, Unterstützung Evaluation		
Eigenleistung (in h / CHF)		Kosten (in CHF)		
Eigenleistung	Eigenleistung Gemeinde Lichtensteig	Externe:r Dienstleister:in <i>Material / Arbeit</i>	Konzeption / Organisation <i>bfm</i>	Gesamtkosten Massnahme
Übrige Stakeholder				
32h / tbd.	32h / tbd.	Gem. Offerte	2'000	2'000 (exkl. ext. DL)
Mögliche Finanzierungsquellen				
Zukunft.Bahnhof, Erlebnismanufaktur, Café Huber, Bistro Alter Bahnhof, Restaurant Bahnhöfli, SOB				
Risiken				
Hohe initiale Aufwände und Betriebskosten können den Betrieb gefährden. Es ist daher ein kooperatives, auf Selbstbedienung ausgerichtetes Betriebsmodell zu finden.				
Grundlagen / Weitere Informationen				
Selbstbedienungsläden <u>Rüedu Bioläden an Bahnhöfen</u> , <u>Holabox</u> , <u>Mini.Bierladen in Lichtensteig</u> , <u>Avec-Box</u> , <u>Alpomat</u>				
Umsetzungen in Gemeinden und Regionen <u>Kiosk, Kulturprogramm und Infos im epoint Ermatingen</u> , <u>Bistro Staziun mit Kino und Lesungen in Lavin</u> , <u>Bahnhofladen in Trubschachen</u>				

M+ 3 Anbieteroffene Paketstation		
<p>Am Bahnhof Lichtensteig ist einer der drei Briefkästen der Post platziert. Für den Paketversand ist die Volg-Filiale der Ersatz für die ehemalige Postfiliale. Die postalische Grundversorgung ist im ländlichen Raum unter Druck, gleichzeitig steigen Versandvolumen des Online-Handels. Je nach Möglichkeiten zur Deponierung von Lieferungen kommt es neben den Zustellfahrten gelegentlich auch zu mehreren Zustellversuchen.</p> <p>Anbieteroffene Paketstationen bieten eine Möglichkeit, die Feinverteilung der Logistik mit sicheren Depots effizienter zu gestalten. Verschiedene Kurierdienste und grundsätzlich auch lokale Anbieter (z.B. Hofläden, Kägi & Söhne oder Käsewelt) können Lieferungen in der Paketstation deponieren. Weil das System direkt durch Kund:innen bei der Abholung und Versand bedient wird, können die Fächer verschiedener Grösse auch als Schliessfächer genutzt werden.</p> <p>Der Bahnhof Lichtensteig als Mobilitätshub könnte mit einer Paketstation die Wirkung der digitalen Dienstleistung testen. Im Reallabor soll dazu auch der Standort evaluiert werden, d.h. erfragt werden, ob Nutzer:innen den ÖV dadurch mehr brauchen oder gar Mehrfahrten (mit dem Velo oder Auto) entstehen.</p> <p><u>Option:</u> Eine anbieteroffene Paketstation kann Grundsätzlich auch als Schliessfach für Gepäck von Tourist:innen oder für Veloutensilien (Helm, Batterie, Regenkleidung) verwendet werden.</p>		 
Massnahme aus WS II		Synergien mit anderen Massnahmen und Projekten
<input type="checkbox"/> Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein		Grundversorgung Post, Bibliothek der Dinge, lokales Gewerbe fördern, gesicherte Veloabstellplätze, Smart Region Toggenburg
Outputs	Zielgruppen	Outcomes
<ul style="list-style-type: none"> – Pakete von verschiedenen Dienstleistern können rund um die Uhr abgeholt und versendet werden – Schliessfächer werden am Bahnhof Lichtensteig geschaffen 	<ul style="list-style-type: none"> – Bevölkerung Lichtensteig und Bahnhofsquartier – Tourist:innen 	<ul style="list-style-type: none"> – Pakete und lokale Produkte können in ÖV-Wegekettten integriert werden – Zusätzliches Angebot am Bahnhof schafft Anknüpfungspunkte zur alltäglichen ÖV-Benützung – Digitale Services in der postalischen Grundversorgung werden erlebbar
Umsetzungsempfehlung		
<input checked="" type="checkbox"/> Test im Reallabor		<input type="checkbox"/> Umsetzung ohne Test <input type="checkbox"/> Längerfristige Massnahme
Vorgehenschritte		
A	Konzept (Partnermodell, Standort), Offerten Paketstationen einholen	
B	Platzierung und Inbetriebnahme mit Kommunikationskampagne	
C	Kurzevaluation der Nutzung und mobilitätsbezogenen Wirkung	
D	Entscheid Fortführung und Trägerschaft allf. Verstetigung (auch Standortwahl)	

Timeline				
Q3/2022	Q4/2022	Q1/2023	Q2/2023	Q3/2023
A	B		C	D
Stakeholder		Rolle		
Gemeinde Lichtensteig / Energiekommission		Trägerschaft, Mitfinanzierung, Kommunikation		
Anbieter:in Paketstation		Offertstellung, Aufbau und Betrieb Pilotstandort		
SOB		Grundeigentümerin, Mitfinanzierung Pilotstandort		
Region Toggenburg		Einbindung in Smart-Region-Bestrebungen		
Post / Volg		Kommunikation und Kooperation		
Lokales Gewerbe / Tourismus		Mitnutzung für eigene Dienstleistungen (Lokalprodukte sowie Schliessfächer)		
Eigenleistung (in h / CHF)		Kosten (in CHF)		
Eigenleistung	Eigenleistung Gemeinde Lichtensteig	Externe:r Dienstleister:in	Konzeption / Organisation	Gesamtkosten Massnahme
Übrige Stakeholder		<i>Material / Arbeit</i>	<i>bfm</i>	
32h / tbd.	16h / tbd.	Gem. Offerte	4'000	4'000 (exkl. ext. DL)
Mögliche Finanzierungsquellen				
SOB, lokales Gewerbe, Energiekonzept SG, Region Toggenburg, Energietal Toggenburg				
Risiken				
Kann durch die Platzierung zu induzierten Fahrten führen, die allerdings durch die Verbindung zu Mini.Velostadt aus Umweltsicht entschärft werden können. Zu dieser Thematik fehlen derzeit Evaluationen, weshalb ein Test mit Evaluation für diverse Stakeholder von grossem Wert ist.				
Grundlagen / Weitere Informationen				
Anbieter Paketstationen				
<u>Schlaue Box von Huber AG, City Terminal von Kern AG, MyPost 24 (inkl. Schliessfachmiete)</u>				
Umsetzungsbeispiele in Gemeinden und Regionen				
<u>Digitale Dorfstrasse mit Abholstation in Adelboden, SalüBox an ÖV-Haltestellen in Zürich, SmartBox Base!</u>				