



Mobilitätskonzept Sefar AG

Planungsbericht

30. Oktober 2025

Impressum

raum.manufaktur.ag
Feldlistrasse 31A
9000 St. Gallen

071 555 03 10
info@raummanufakturag.ch
www.raummanufakturag.ch

Projektleitung
Silvan Oberholzer
BSc FH in Raumplanung

Fachbearbeitung
Nicolas Keller
MSc FH in Raumentwicklung & Infrastruktur-
system

Qualitätsmanagement
24.10.25 | Kap. 1 bis 4 (sbo)

Pfad:4.3032.003.350.Mob-Konzept_Se-
far_251030.docx

Inhaltsverzeichnis

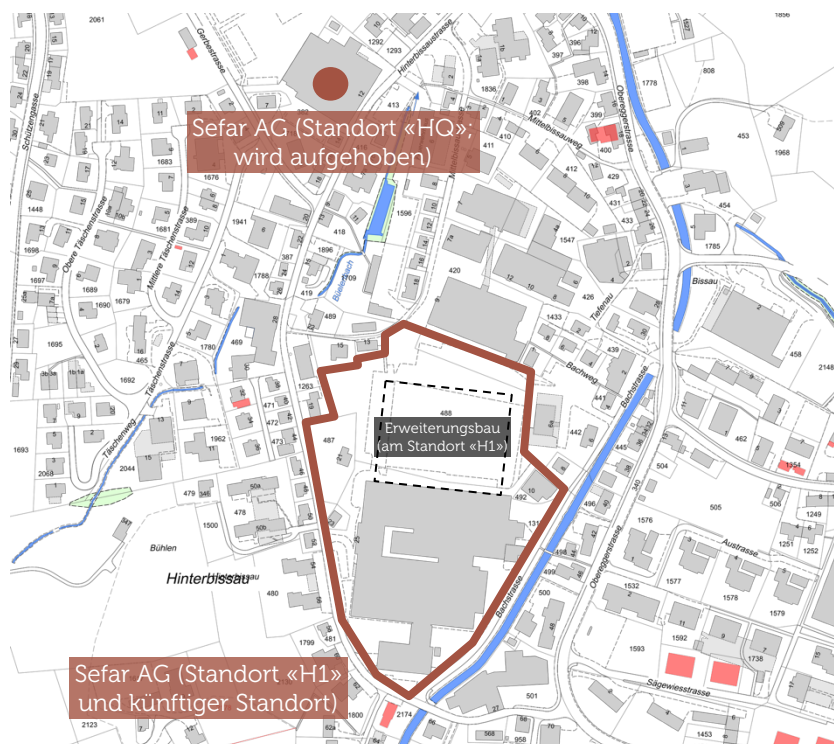
Impressum	2
1 Ausgangslage	4
1.1 Anlass	4
1.2 Auftrag	4
1.3 Zielsetzung	5
2 Analyse & Strategie	6
2.1 Grundlagen	6
2.2 Kenngrössen der Sefar AG	9
2.3 Erschliessungsqualität	14
2.4 Analysefazit	19
3 Parkierungsanforderungen	20
3.1 Parkierung PW	20
3.2 Parkierung Velo	26
3.3 Parkierung Motorrad	27
4 Mobilitätsmanagement	28
4.1 Allgemeines	28
4.2 Massnahmenkatalog	29
4.3 Massnahmenbeschriebe	31
Anhang	39

1 Ausgangslage

1.1 Anlass

Die Sefar AG plant, ihre bestehenden Standorte in Heiden (2 Standorte), Thal und Rheineck (je 1 Standort) zusammenzuführen. Künftig soll nur noch der heutige Standort «H1» in Heiden betrieben werden, welcher zu diesem Zweck vergrössert wird. Das auf Siebdruck- und Filtrationsanwendungen spezialisierte Unternehmen möchte mit der Zusammenlegung der Standorte die Prozesse optimieren, um auch künftig international konkurrenzfähig zu bleiben.

Abb. 1 Mikro- und Makrolage (unbestimmter Massstab, geoportal.ch, 16. Juli 2025)



1.2 Auftrag

Als regional verankertes Familienunternehmen legt die Sefar AG grossen Wert auf ihre soziale Verantwortung. Aus diesem Grund möchte das Unternehmen im Zuge der geplanten Baueingabe ein einfaches, aber aussagekräftiges Mobilitätskonzept erarbeiten. Dieses soll aufzeigen, welche Stärken das vorgesehene Projekt im Bereich Mobilität mit sich bringt, und gleichzeitig allfällige Optimierungs- und Entwicklungspotenziale aufzeigen. Dabei steht nicht die Reduktion von Abstellplätzen im Vordergrund – vielmehr geht es um ein pragmatisches Konzept, das die bereits vorliegenden Grundlagen aufnimmt und auswertet. Das Mobilitätskonzept ist keine formale Vorgabe der Behörden, sondern ein freiwilliger Beitrag der Sefar AG, um die Nachhaltigkeit des Projekts zu untermauern. Ausserdem verlaufen gewisse Fahrten entlang oder in unmittelbarer Nähe zu

bestehenden Wohngebieten, sodass davon auszugehen ist, dass die Gemeinde ein Interesse hat, die Verkehrsbelastung durch den motorisierten Individualverkehr mit einer gezielten Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen möglichst gering zu halten. Das Mobilitätskonzept kann aufzeigen, wie diese Förderung aussehen könnte.

1.3 Zielsetzung

Das Mobilitätskonzept verfolgt die folgenden Ziele:

- Nutzung von Optimierungs- und Entwicklungspotenzialen im Bereich der Mobilität bei der vorgesehenen Zusammenlegung;
- Für alle Nutzergruppen ein zweckmässiges Parkraumangebot verfügbar machen;
- Eine hohe Akzeptanz für die Zusammenlegung der Standorte nach Heiden in der Bevölkerung und bei den Mitarbeitenden erreichen.

2 Analyse & Strategie

2.1 Grundlagen

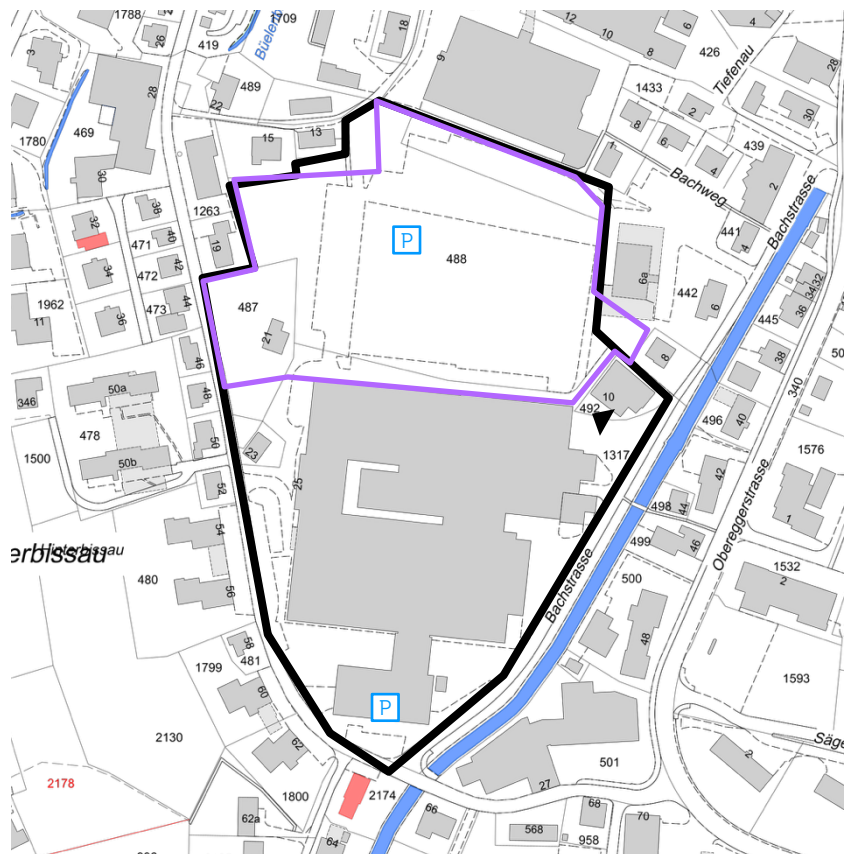
2.1.1 Kommunalen Richtplan

Der kommunale Richtplan der Gemeinde Heiden wurde vom Kanton genehmigt und ist seit dem 1. November 2023 in Kraft. Die folgenden Richtplanbeschlüsse betreffen das Planungsgebiet:

- S 3.1.1 Vorhandene Gebietsreserven aktivieren: Unter Berücksichtigung der längerfristigen Entwicklungsmöglichkeiten der bestehenden Betriebe gilt es, die vorhandenen Reserven an Gewerbeflächen im Sinne des kantonalen Arbeitszonenmanagements zu aktivieren.
- V 1.6.1 Erschliessungsrichtung: Die Erschliessungsrichtungen zeigen mögliche Anschlusspunkte vom und an das übergeordnete Strassenetz. Die detaillierte Festlegung der Erschliessung hat im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens zu erfolgen.
- V 3.1.1 Neuschaffung von öffentlichen Parkplätzen: Im Gebiet Bissau (nördlich Sefar AG) ist die Neuschaffung öffentlicher Abstellplätze zu prüfen. Dazu soll die Gemeinde ein Parkierungskonzept unter Berücksichtigung der Interessen von Anwohnenden und Gewerbe (Kombination mit privaten Parkieranlagen) ausarbeiten.

Abb. 2 Relevante Inhalte aus dem kommunalen Richtplan der Gemeinde Heiden (Stand: 1. November 2023)

-  Planungsgebiet
(Sefar Standort «H1» inkl.
Erweiterungsgebiet)
- Festlegungen**
-  Gewerbegebiet überbauen (S 3.1.1)
-  Erschliessungsrichtung (V 1.6.1)
- Ausgangslage**
-  Parkierungsanlage öffentlich (V 3.1)



2.1.2 Rechtskräftiges Baureglement

Gemäss Art. 32 Abs. 1 BauR sind bei Neubauten, Erweiterungen sowie Zweck- und Nutzungsänderungen von Bauten und Anlagen auf privatem Grund für deren Benützer, Besucher, Lieferanten, etc. die erforderlichen Abstellplätze für Motorfahrzeuge zu erstellen. Nach Art. 32 Abs. 4 legt die Kommission Planung und Baubewilligung in Berücksichtigung von Richtwerten anerkannter Verbände die erforderliche Anzahl an Abstellplätzen fest.

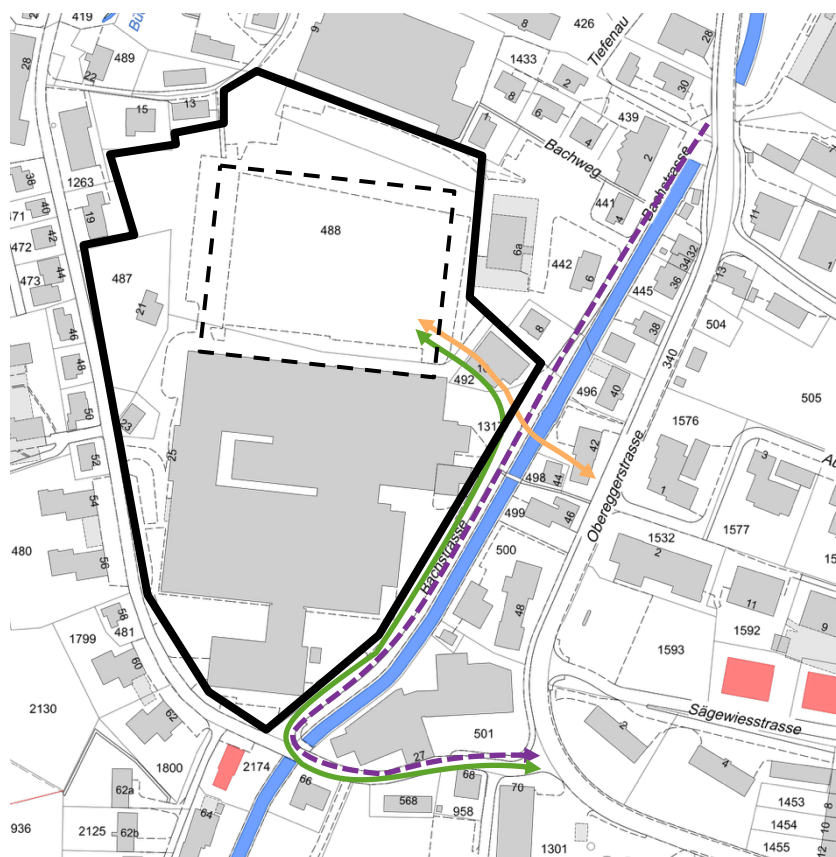
In der Regel werden in diesen Fällen die Normen des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) beigezogen. Gemäss VSS-Norm 40 281 gibt es zwei Arten zur Bestimmung der Anzahl Abstellplätze: Das vereinfachte Verfahren für Wohnnutzung oder bis zu 300 Abstellplätze sowie das optimierte Verfahren für alle anderen Fälle. Vorliegend ist der Bedarf nach dem optimierten Verfahren zu bestimmen (mehr als 300 Abstellplätze). Dabei sind verschiedene Themen wie bspw. Betriebszeiten, Ganglinien, Fahrzeugbesetzungsgrade, FVV- und ÖV-Anteil (Modalsplit) zu berücksichtigen. Der Ermittlung erfolgt in einem iterativen Optimierungsprozess.

2.1.3 Erschliessungsstudie Hinterbissau

Im Zuge der Zusammenlegungspläne der Sefar AG hatte die Gemeinde die Erschliessungsstudie Hinterbissau in Auftrag gegeben. Die Studie zeigt auf, wie das Quartier Hinterbissau auch mit der Zusammenlegung der Standorte der Sefar AG erschlossen werden kann. Im Rahmen der Erarbeitung kristallisierten sich drei Erschliessungsvarianten heraus: Über die Bach- / Hinterbissaustrasse, direkt ab der Obereggerstrasse mit einer neuen Strassenverbindung oder im Einrichtungsverkehr auf der Bachstrasse. Die direkte Variante wäre aus planerischer Sicht die sinnvollste Variante, allerdings ist dazu ein Landerwerb seitens der Gemeinde erforderlich. Für die anderen beiden Varianten sind Anpassungen der Geometrien am südlichen Abschnitt der Hinterbissaustrasse notwendig, wodurch die hinreichende Erschliessung sichergestellt werden kann. An die Kapazitätsgrenzen stossen gemäss Studie weder das übergeordnete Strassennetz noch das Quartierstrassennetz.

Abb. 3 Schematische Darstellung der Erschliessungsvarianten (unbestimmter Massstab, geoportal.ch, 16. Juli 2025)

-  Sefar Standort «H1» inkl. Erweiterung
- Erschliessungsvarianten (gemäss Erschliessungsstudie Hinterbissau)**
-  Bach- / Hinterbissaustrasse
-  Direkt
-  Einrichtungsverkehr Bachstrasse

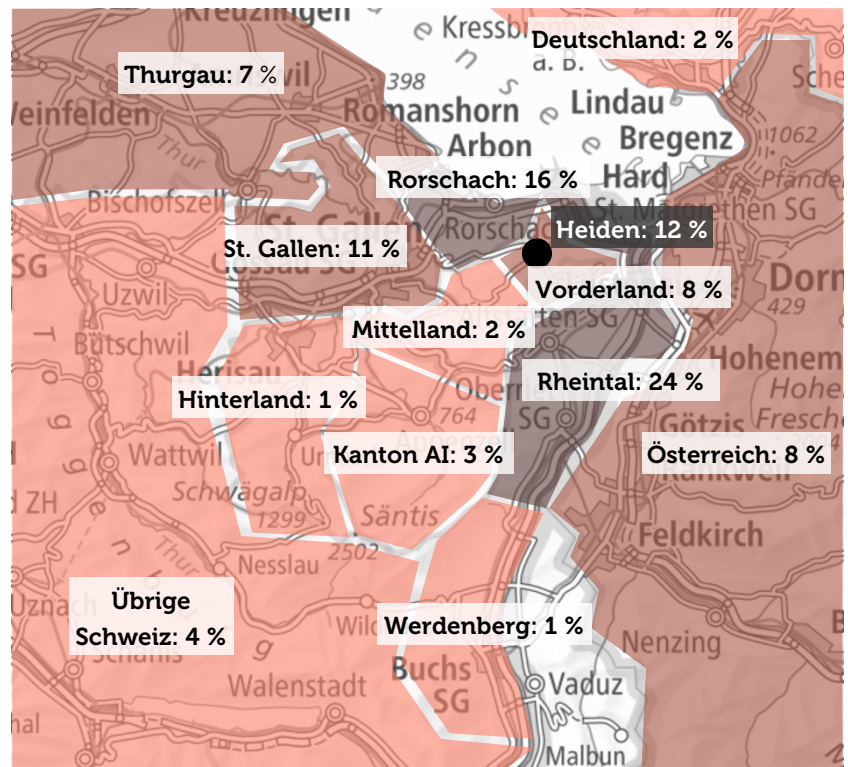
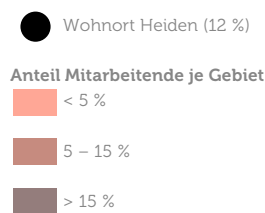


2.2 Kenngrössen der Sefar AG

2.2.1 Wohnort Mitarbeitende

Insgesamt sind an allen Standorten der Sefar AG rund 550 Mitarbeitende angestellt. Davon wohnen 12 % in Heiden. Ein Grossteil der Mitarbeitenden wohnt im Wahlkreis Rheintal (24 %), im Wahlkreis Rorschach (16 %) und im Wahlkreis St. Gallen (11 %). Aufgrund der Nähe der (bisherigen) Standorte zu Österreich und Deutschland wohnen rund 10 % der Mitarbeitenden im grenznahen Ausland. Eine detaillierte Auswertung der Wohnorte der Mitarbeitenden ist im Anhang A1 zu finden. Für die Berechnung der erforderlichen Anzahl an Abstellplätzen wird angenommen, dass auch mit der Zusammenlegung der Standorte alle Mitarbeitenden ihre Arbeitsstelle behalten.

Abb. 4 Wohnorte der Mitarbeitenden aller Standorte der Sefar AG (Hintergrundkarte: unbestimmter Massstab, map.geo.admin.ch, 17. Juli 2025)



2.2.2 Modalsplit

Der heutige Modalsplit für die Wege von und zur Sefar AG wurden von der Sefar AG gemäss der Tab. 1 angenommen. Im Rahmen dieses Mobilitätskonzepts wird angenommen, dass sich der Modalsplit auch nach der Zusammenlegung der Sefar-Standorte nicht verändert.

Tab. 1 Modalsplit nach Personengruppe

Personengruppe	MIV ¹⁾	ÖV	Fuss- und Veloverkehr ²⁾
Mitarbeitende	84 %	4 %	12 %
Besuchende	90 %	10 %	-

1) Ein Teil dieser Personen reist bei schönem Wetter mit dem Motorrad an. Für die Berechnung der Anzahl Abstellplätze für Autos wird jedoch angenommen, dass niemand mit dem Motorrad anreist (Worst-Case-Szenario bei schlechter Witterung).

2) Es wird angenommen, dass alle Personen, welche in Heiden wohnen, zu Fuss oder mit dem Velo anreisen.

2.2.3 Parkraumangebot (Projektstand: Juli 2025)

Die Sefar AG verfügt am heutigen Standort «H1» über rund 150 Autoabstellplätze. Mit der Zusammenlegung der Standorte soll die Anzahl Autoabstellplätze gemäss derzeitigem Planungsstand auf rund 360 Autoabstellplätze erweitert werden. Von diesen befinden sich für Mitarbeitende 255 Autoabstellplätze in der Tiefgarage (Nord und Süd), 86 oberirdische Autoabstellplätze nördlich des Erweiterungsbaus und 9 oberirdische Autoabstellplätze im Süden des Areals. Gleichzeitig sind 10-15 Besucherautoabstellplätze beim Haupteingang vorgesehen. Zusätzlich sollen auch die Anzahl Motorrad- und Veloabstellplätze deutlich ausgebaut werden. Künftig sollen bei den Veloabstellplätzen auch ein abschliessbarer Veloraum sowie Lademöglichkeiten für E-Bikes zur Verfügung stehen.

Tab. 2 Übersicht über das heutige und künftige Parkraumangebot der Sefar AG am Standort «H1», gemäss Projektstand Juli 2025

	Heute	Künftig (geplant)
Auto (Mitarbeitende)	149 Autoabstellplätze ¹⁾	350 Autoabstellplätze
Auto (Besuchende)	6 Autoabstellplätze	10 – 15 Autoabstellplätze
Motorrad	10 Motorradabstellplätze	24 Motorradabstellplätze
Velo	21 Veloabstellplätze	70 Veloabstellplätze ²⁾

1) Gemäss den Angaben der Sefar AG werden rund 30 dieser Autoabstellplätze von Mitarbeitenden des Standorts «HQ» benutzt.

2) Diese Abstellplätze können gemäss den Angaben der Sefar AG auch für Motorräder genutzt werden.

2.2.4 Tagesganglinie des Personenaufkommens

Die Tagesganglinie zeigt das Personenaufkommen am Standort «H1» der Sefar AG über den Tag verteilt. Aus kapazitätstechnischer Sicht ist lediglich

die Tagesganglinie der Werktage (Montag – Freitag) relevant, da am Wochenende deutlich weniger Personen arbeiten.

Annahmen

Für die Berechnung der Tagesganglinien müssen zuerst Annahmen zu den (anwesenden) Personen getroffen werden. Für die Berechnung wird zwischen den folgenden Personengruppen unterschieden:

- Mitarbeitende im Schichtbetrieb: Diese Personengruppe arbeitet im Schichtbetrieb zu drei möglichen Schichtzeiten. Es wird auf Basis von Erfahrungswerten der Sefar AG angenommen, dass jeweils 5 % der Mitarbeitenden im Schichtbetrieb krankheitsbedingt ausfallen.
- Mitarbeitende im Büro / Administration: Diese Mitarbeitenden können die Arbeitszeiten in einem bestimmten Masse frei wählen. Zur Vereinfachung wird angenommen, dass diese Personengruppe zwischen 8:00 und 17:00 Uhr arbeitet und die Mitarbeitenden die Mittagspause vor Ort verbringen. Ebenfalls wird angenommen, dass 5 % der Mitarbeitenden im Büro / Administration aufgrund von Krankheit, Home-office oder Geschäftsreisen nicht am Standort «H1» anwesend ist.
- Besuchende: Besuchende sind Personen von anderen Unternehmen und Organisationen, welche die Sefar AG besuchen, jedoch nicht bei der Sefar AG angestellt sind. Die Anzahl anwesender Personen ist unterschiedlich, sodass von Durchschnittswerten auszugehen ist.

Tab. 3 Getroffene Annahmen für die Erstellung der Tagesganglinie, gemäss Projektstand Juli 2025

Personen- gruppe	Schicht	Anwesenheit ¹	Anz. Personen (ohne Abzug Abwesenheiten)		Anz. Personen (inkl. Abzug Abwesenheiten)	
			Ist-Situation	Künftige Situation	Ist-Situation	Künftige Situation
Mitarbeitende im Schichtbetrieb	Früh (5:00 – 13:30 Uhr)	4:30 – 14:00 Uhr	70	73	66.5	69.35
	Nachmittag (13:30 – 22:00 Uhr)	13:00 – 22:30 Uhr	70	73	66.5	69.35
	Nacht (21:45 – 05:15 Uhr)	21:30 – 5:30 Uhr	30	15	28.5	14.25
Mitarbeitende im Büro / Administration	Annahme: ca. 8:00 – 17:00 Uhr ²	7:30 – 17:30 Uhr	70	250	66.5	237.5
Besuchende	-	8:00 – 17:00 Uhr	2	7	2	7

¹ Die Anwesenheiten werden in Zeiteinheiten von jeweils 30 Minuten eingeteilt. Beginnt eine Schicht bspw. um 5:00 Uhr wird angenommen, dass die Person bereits in der Zeiteinheit von 4:30 – 5:00 Uhr anwesend ist, damit ausreichend Zeit für die Ankunft, das Umziehen etc. bleibt, um rechtzeitig mit der Schicht beginnen zu können.

² Der Einfachheit halber wird angenommen, dass alle Mitarbeitenden im Büro / Administration von 8:00 – 17:00 Uhr arbeiten. In der Realität werden gewisse Mitarbeitende ihre Arbeit bereits früher beginnen und andere später aufhören. Die Auslastungsspitze der Autoabstellplätze verändert sich durch diese Annahme jedoch nicht.

Ist-Situation

Die meisten Personen sind werktags zwischen 13 und 14 Uhr am Standort «H1» der Sefar AG anwesend (ca. 200 Personen). Der Grund dafür ist der Schichtwechsel der Früh- und der Nachmittagsschicht, welcher jeweils um 13:30 Uhr erfolgt. Gleichzeitig sind auch die Mitarbeitenden in der Verwaltung / Administration sowie einige wenige Besuchende anwesend.

Abb. 5 Heutige Tagesganglinie Werktag (Anz. gleichzeitig anwesende Personen) am Standort «H1»

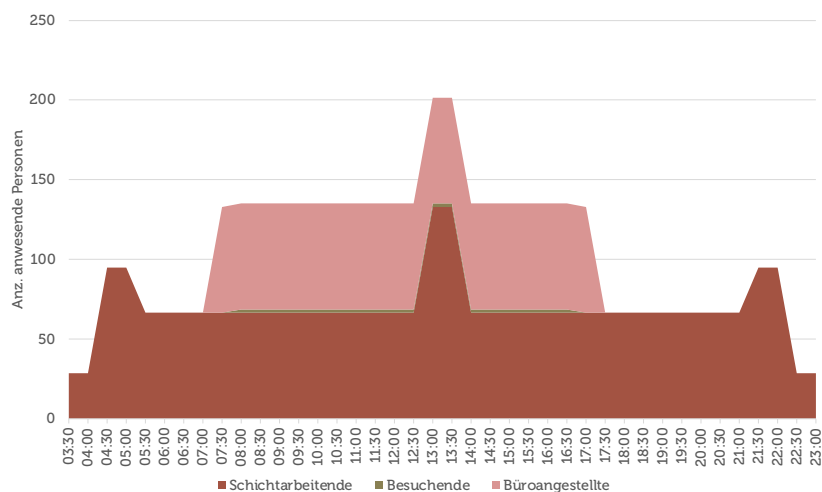
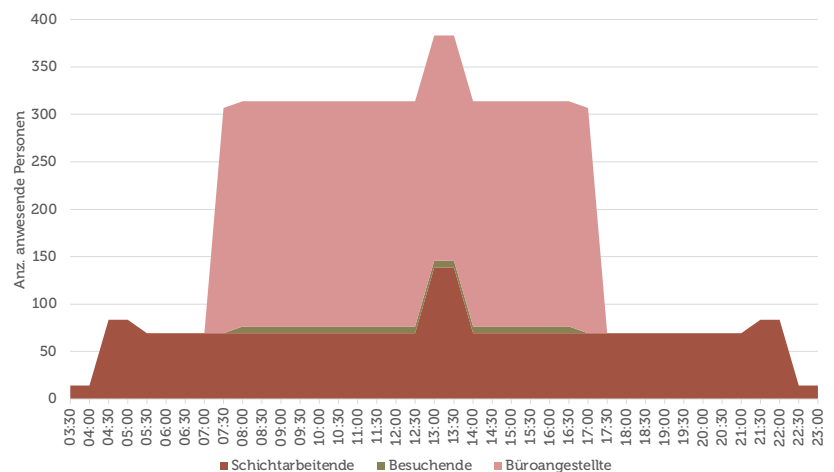


Abb. 6 Künftige Tagesganglinie Werktag (Anz. gleichzeitig anwesende Personen) am Standort «H1», gemäss Projektstand Juli 2025



2.2.5 Bisherige Mobilitätsmassnahmen

Bislang werden für die Mitarbeitenden der Sefar AG am Standort «H1» folgende Mobilitätsmassnahmen umgesetzt/angeboten, welche (zusätzlich zum Schichtbetrieb und dem Standort) einen Einfluss auf die Wahl des Verkehrsmittels der Mitarbeitenden haben:

- Kostenlose Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Motorräder und Autos;
- Duschen für Velofahrende (allerdings sind diese nicht modern);
- Übernahme Kosten Halbtaxabonnement bei regelmässigen Geschäftsfahrten mit dem ÖV;
- Reservierbare Personenwagen als Firmenfahrzeuge.

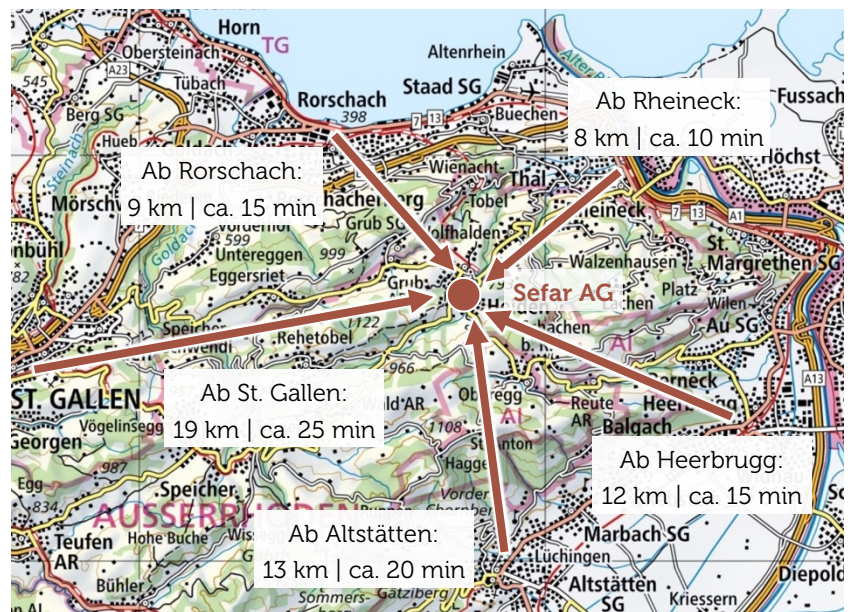
Ausserdem wird den Mitarbeitenden je nach Länge des Arbeitswegs ein monatlicher Beitrag von bis zu 150 Franken ausbezahlt. Die Auszahlung erfolgt unabhängig vom gewählten Verkehrsmittel und hat somit keinen direkten Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. Die Massnahme ist im Hinblick auf die Gewinnung und Bindung von Fachkräften – auch aus weiter entfernten Regionen – nachvollziehbar. In Bezug auf die Förderung wohnortnaher Arbeitswege oder die Wahl nachhaltiger Verkehrsmittel entfaltet die Massnahme jedoch keine gezielte Wirkung.

2.3 Erschliessungs- qualität

2.3.1 MIV

Die Fahrt ab St. Gallen zur Sefar AG in Heiden mit dem MIV erfolgt über Eggersriet oder Rehetobel und dauert bei guter Verkehrslage rund 25 min. Ab Rorschach beträgt die Fahrzeit über Wienacht-Tobel rund 15 min. Aus dem Rheintal dauert die Fahrt nach Heiden abhängig vom Ausgangspunkt rund 10 bis 20 min.

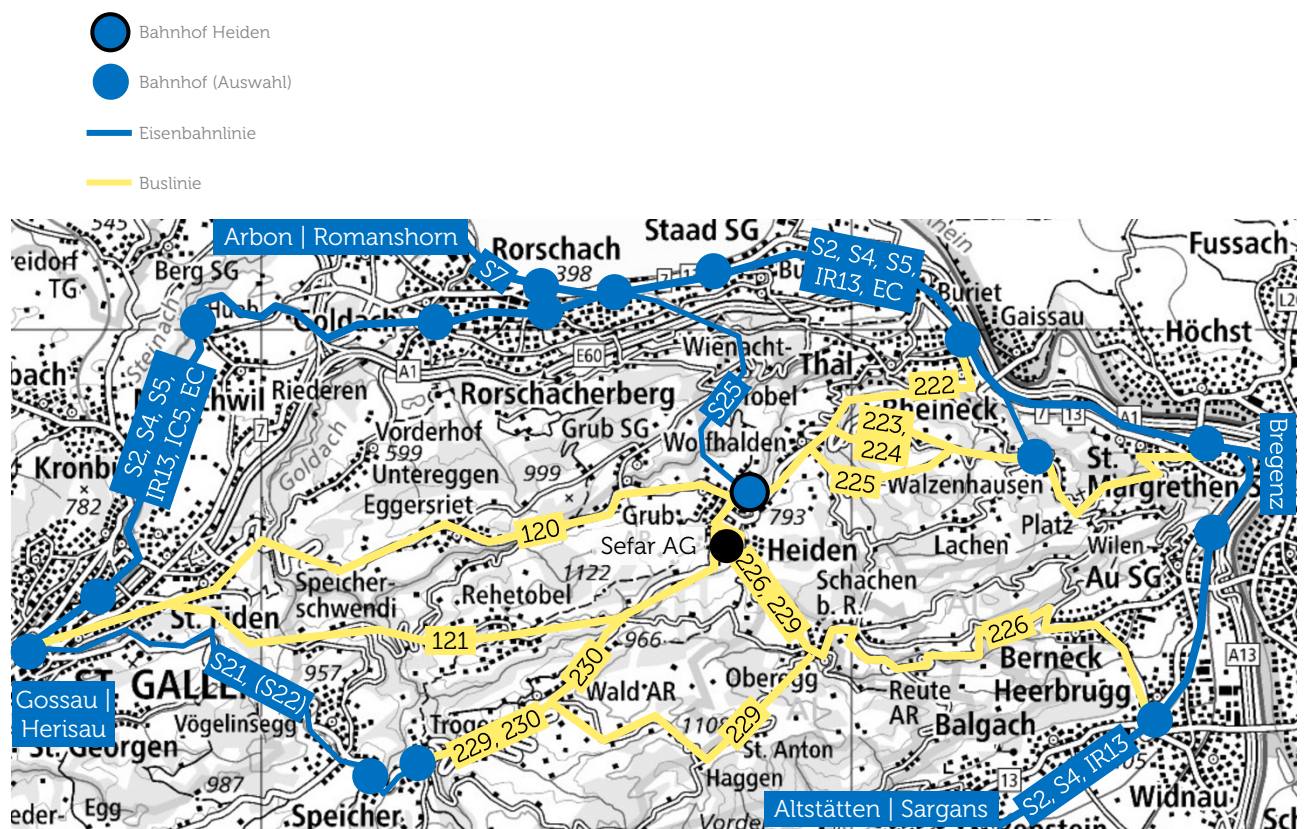
Abb. 7 Fahrzeiten mit dem MIV aus der Umgebung (Auswahl) (Hintergrundkarte: unbestimmter Massstab, map.geo.admin.ch, 16. Juli 2025)



2.3.2 ÖV

Heiden verfügt über einen Bahnhof der Appenzeller Bahnen, von welchem aus eine Bahnstrecke nach Rorschach hinunterführt. Allerdings ist dieser Bahnhof rund 15 min Fussweg vom Standort «H1» der Sefar AG entfernt, wodurch sich die Gesamtreisezeit (Fahrzeit + Fussweg) gegenüber der reinen Fahrzeit zwangsläufig verlängert. Näher liegen die Bushaltestellen «Bissau» sowie «Dunant-Museum», für welche rund 5 bzw. 10 min Fussweg eingeplant werden sollten. Diese beiden Bushaltestellen werden jedoch nur von den Buslinien bedient, welche aus südöstlicher (Oberegg AI, Heerbrugg) und südwestlicher Richtung (Rehetobel, St. Gallen, Trogen) nach Heiden fahren.

Abb. 8 Netzkarte öffentlicher Verkehr (nur relevante Linien werden dargestellt) (Hintergrundkarte: unbestimmter Massstab, map.geo.admin.ch, 16. Juli 2025)



Tab. 1 Reisezeiten mit dem ÖV

Ort	Ein- / Ausstiegs- haltestelle in Heiden	Fahrzeit mit ÖV	Fussweg ab ÖV- Haltestelle	Gesamt- reisezeit ¹⁾ ÖV
Grub AR/SG	Heiden, Dunant- Museum	ca. 15 min	ca. 10 min	ca. 25 min
Eggersriet	Heiden, Dunant- Museum	ca. 20 min	ca. 10 min	ca. 30 min
Rehetobel	Heiden, Dunant- Museum	ca. 10 min	ca. 10 min	ca. 20 min
Oberegg	Heiden, Bissau	ca. 5 min	ca. 5 min	ca. 10 min
Wolfhalden	Heiden, Post	ca. 5 min	ca. 15 min	ca. 20 min
Rorschach	Heiden (Bhf.)	ca. 20 min	ca. 15 min	ca. 35 min
Rheineck	Heiden, Post	ca. 20 min	ca. 15 min	ca. 35 min
St. Gallen	Heiden, Dunant- Museum	ca. 40 min	ca. 10 min	ca. 50 min

1) Die Gesamtreisezeit setzt sich aus der Summe aus Fahrzeit und Fussweg zusammen.

Bahn

Vom Bahnhof Heiden verkehrt tagsüber (bis ca. 21:30 Uhr) stündlich die S25 der Appenzeller Bahnen bis nach Rorschach (Hafen). Die Fahrzeit bis nach Rorschach beträgt rund 20 min. Von dort bestehen Anschlüsse auf das Streckennetz der Schweizerischen Bundesbahnen in Richtung St. Gallen, Thurgau und ins Rheintal.

Gemäss Auskunft der Appenzeller Bahnen wird ein Halbstundentakt auf der S25 angestrebt. Die Realisierung dieser Taktverdichtung ist allerdings von der Gleisverfügbarkeit in Rorschach sowie einer fahrzeugseitigen Vollautomation zur Reduktion der Fahrzeit abhängig. Angestrebt wird gemäss Informationen des Betreibers eine Umsetzung ab 2035, wobei erste Angebotsverbesserungen auch bereits früher denkbar sind.

Bus

Die beiden wichtigsten Buslinien in Heiden sind die Linien 120 und 121, welche über Eggersriet bzw. Rehetobel nach St. Gallen führen. Montag bis Samstag verkehren die beiden Buslinien im Halbstundentakt, wobei sich durch die Überlagerung der beiden Linien auf der Strecke Heiden – St. Gallen ein Viertelstundentakt ergibt. Jeweils werktags wird die Linie 120 durch zusätzliche Verstärkungskurse ergänzt. Sonntags verkehren die beiden Linien nur stündlich – dadurch entsteht eine Taktlücke von 45 min.

Die Buslinie 226 führt stündlich an den Bahnhof Heerbrugg, wo ein schlanker Anschluss auf den IR13 in Richtung Sargans besteht. Sechsmal täglich besteht in Reute zudem ein Anschluss in Richtung Altstätten Stadt.

Die Buslinien 229 und 230 führen nach Trogen, wobei die Linie 229 über Oberegg und St. Anton verkehrt. Während die Linie 229 nur 4-mal täglich verkehrt, fahren die Busse der Linie 230 stündlich von Montag bis

Samstag, in den Hauptverkehrszeiten halbstündlich und sonntags alle zwei Stunden.

Die Buslinien 224 und 225 sind nach Walzenhausen und St. Margrethen unterwegs, wobei einige Kurse bereits in Walzenhausen enden. Die beiden Linien verkehren in unregelmässigen Zeitabständen, weshalb die Anschlüsse in St. Margrethen unterschiedlich gut sind.

Die Buslinie 223 verkehrt stündlich als Abendkurs (anstelle der S25 und S26) und führt nach Walzenhausen und weiter an den Bahnhof Rheineck.

Die Buslinie 222 verkehrt stündlich nach Rheineck und bietet in Rheineck Anschluss auf die S4 in Richtung Rorschach und St. Gallen.

2.3.3 Fuss- und Veloverkehr

Veloverkehr

Der Höhenunterschied von der Rheinebene (Rheineck, Heerbrugg) bzw. dem Bodensee (Rorschach) bis zum Standort «H1» der Sefar AG in Heiden beträgt rund 400 Höhenmeter, was von einer Mehrheit als zu viel empfunden werden könnte. Auch von der Stadt St.Gallen beträgt die Höhendifferenz ca. 250 Höhenmeter. Von den umliegenden Ortschaften beträgt die Fahrzeit bis zur Sefar AG zwischen 10 und 60 Minuten und ist unter Berücksichtigung der Höhendifferenz – in den meisten Fällen – lediglich mit einem E-Bike zumutbar. Lediglich für die Mitarbeitenden aus Heiden, Grub AR/SG, Wolfhalden und Oberegg könnte ein konventionelles Velo eine sinnvolle Option sein.

Tab. 2 Distanz, Höhendifferenz und Fahrzeiten
mit dem Velo zur Sefar AG in Heiden
(Auswahl)

Ort	Mitarbeitende (Alle Standorte) ¹⁾	Distanz	Höhenmeter (aufwärts)	Fahrzeit mit kon- ventionellem Velo	Fahrzeit mit E-Bike ²⁾
Heiden	64	bis 2 km	variiert	bis 10 min	bis 5 min
Grub AR/SG	< 10	3 km	40 m	10 - 15 min	10 min
Eggersriet	< 10	6 km	100 m	20 - 25 min	20 min
Rehetobel	< 10	6 km	200 m	15 – 30 min	15 – 20 min
Oberegg	15	3 km	100 m	10 – 15 min	5 – 10 min
Wolfhalden	18	3 km	90 m	10 – 15 min	5 – 10 min
Rorschach	16	10 km	450 m	40 – 70 min	30 – 45 min
Rheineck	30	8 km	400 m	25 – 60 min	20 – 35 min
St. Gallen	46	17 km	350 m	60 – 75 min	55 – 60 min

1) Stand Juli 2025

2) Eruiert mittels Komoot Routenplaner

Fussverkehr

Der Fussverkehr ist insbesondere vom Bahnhof bis zum Standort «H1» der Sefar AG relevant. Für die rund einen Kilometer lange Strecke benötigt man rund 15 min.

Der durchschnittliche Arbeitsweg in der Schweiz dauert gemäss dem Bundesamt für Statistik rund 30 min. Die Arbeitswege zu Fuss sind tendenziell kürzer. Innerhalb von 15 min Fussweg vom Standort «H1» aus kann nicht das gesamte Siedlungsgebiet von Heiden erreicht werden. Darüber hinaus kann im selben Zeitraum keine der umliegenden Ortschaften erreicht werden. Den Arbeitsweg komplett zu Fuss zurückzulegen, ist deshalb lediglich bei einer Anreise aus Heiden eine realistische Option.

2.3.4 Versorgung

Heiden verfügt über ein vielfältiges Verpflegungsangebot mit lokalen Bäckereien, Metzgereien, Restaurants sowie Filialen der bekannten Detailhandelsketten. Innerhalb von rund 10 Gehminuten vom Standort «H1» der Sefar entfernt befinden sich ein Imbiss, zwei Filialen von Detailhändlern, der Gasthof Hirschen, das Café Beck Rohner, die Bärli Metzgerei sowie ein Bioladen. Damit steht den Mitarbeitenden ein ausreichendes Verpflegungsangebot für das Mittagessen in Fussdistanz zur Verfügung.

Am Standort «H1» der Sefar AG sind künftig Mikrowellen zur Erwärmung von Speisen, Snackautomaten sowie eine Betriebskantine vorgesehen, wodurch sich die Mitarbeitenden vor Ort verpflegen können. Diese Betriebskantine steht lediglich den Mitarbeitenden der Sefar AG sowie gegebenenfalls auch nahegelegenen Partnerfirmen in Fussdistanz offen, weshalb keine zusätzlichen Fahrten durch die Betriebskantine induziert resp. keine zusätzlichen Abstellplätze notwendig werden.

2.4 Analysefazit

Der Standort «H1» der Sefar AG in Heiden liegt im ländlichen Raum. Während das ÖV-Angebot tagsüber durchaus eine gute Alternative sein kann, ist das Angebot in den frühen Morgenstunden sowie am späten Abend dünn. Gerade für die Mitarbeitenden im Schichtbetrieb und die damit einhergehende An- und Heimreise in Randstunden schränkt eine Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr merklich ein. Die Topografie mit der grossen Höhendifferenz zum Rheintal und zum Bodensee sowie auch die hügelige Landschaft im Appenzellerland bieten nur ein begrenztes Potential für den Veloverkehr – wenn dann vor allem für E-Bikes. Allerdings bietet die Tatsache, dass rund ein Achtel aller Mitarbeitenden der Sefar AG in der Gemeinde Heiden wohnt, gewisse Chancen für den Fuss- und Veloverkehr.

3 Parkierungsanforderungen

3.1 Parkierung PW

Da das Baureglement der Gemeinde Heiden für Arbeitsnutzungen keine festen Richtwerte für die Anzahl erforderlicher Abstellplätze festlegt, wird der Bedarf nach dem optimierten Verfahren der VSS-Norm 40 281 bestimmt (vgl. Kap. 2.1.2). Beim optimierten Verfahren kann der Parkplatzbedarf mit dem nachfrageorientierten und dem angebotsorientierten Ansatz ermittelt werden.

Für die Berechnungen wird angenommen, dass der Besetzungsgrad bei allen Mitarbeitenden bei 1.09 Personen pro Fahrzeug liegt, was gemäss dem Bundesamt für Statistik dem Durchschnitt für den Arbeitsweg entspricht.

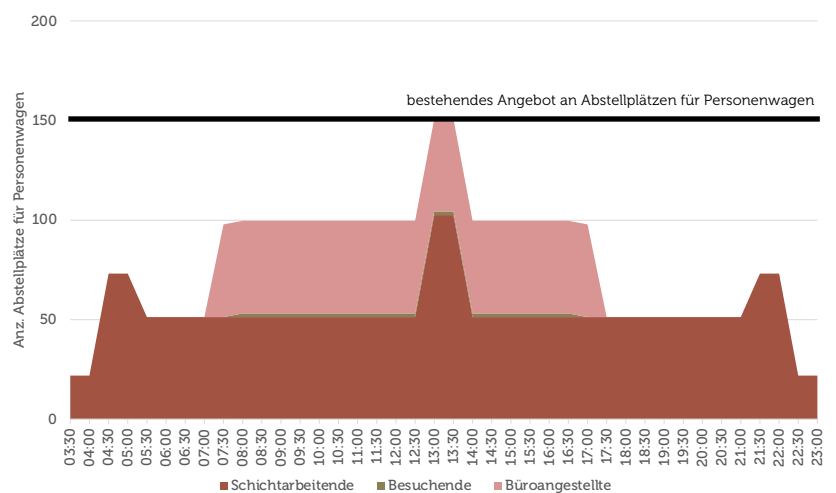
3.1.1 Nachfrageorientierter Ansatz

Beim nachfrageorientierten Ansatz wird der (heutige) Modalsplit der einzelnen Personengruppen über die Tagesganglinien (vgl. Kap. 2.2.4) gelegt, um herauszufinden, wie viele Abstellplätze für Autos über den Tag verteilt nachgefragt werden. Für die Berechnung wird angenommen, dass alle Mitarbeitenden im Schichtbetrieb, welche nicht in Heiden wohnen, mit dem Auto anreisen. Zusätzlich reisen 85 % der Büroangestellten, welche nicht in Heiden wohnen, mit dem Auto an (vgl. Kap. 2.2.2).

Parkplatznachfrage IST-Situation (nachfrageorientierter Ansatz)

Die grösste Nachfrage nach Abstellplätzen für Personenwagen ist jeweils werktags um ca. 13:30 Uhr. Zu diesem Zeitpunkt findet ein Schichtwechsel statt, sodass innerhalb einer kurzen Zeitspanne die Mitarbeitenden der Frühschicht gleichzeitig mit den Mitarbeitenden der Nachmittagschicht Abstellplätze beanspruchen. Gleichzeitig sind auch die Mitarbeitenden, welche zu den üblichen Bürozeiten arbeiten, sowie einige wenige Besuchende vor Ort. Nach der Berechnung mit dem nachfrageorientierten Ansatz würden heute 151 Abstellplätze für Personenwagen benötigt werden. Das heutige Abstellplatzangebot deckt diesen Spitzenbedarf ab.

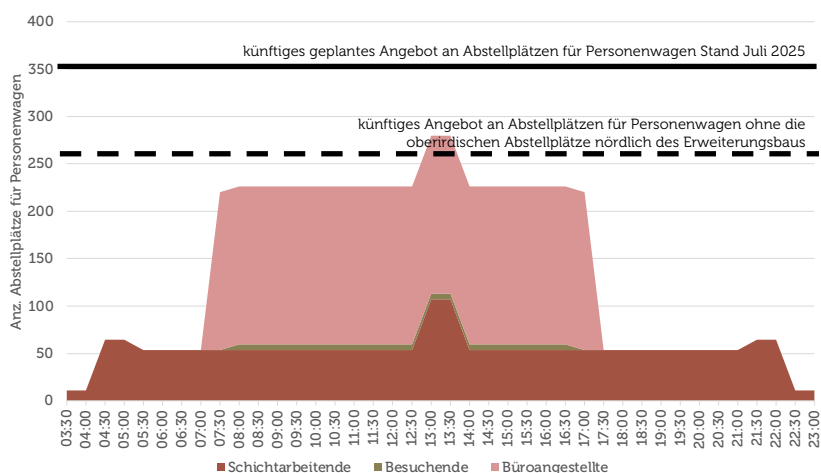
Abb. 9 Abstellplätzen für Personenwagen (IST-Situation) am Standort «H1» nach dem nachfrageorientierten Ansatz über den Tag verteilt, Werktag



Parkplatznachfrage künftige Situation (nachfrageorientierter Ansatz)

Durch die Zunahme an Mitarbeitenden sowie Besuchenden am Standort «H1» der Sefar AG wird auch die Nachfrage nach Abstellplätzen (unter Annahme eines gleichbleibenden Modalsplits) steigen. Unter Berücksichtigung des derzeit aktuellen Planungsstandes steigt der Bedarf an Abstellplätzen für Personenwagen nach dem nachfrageorientierten Ansatz auf 280 Abstellplätze an. Dieser Bedarf könnte auch mit einer (grösseren) Reduktion der oberirdischen, nordseitig des Neubaus geplanten Autoabstellplätze gedeckt werden.

Abb. 10 Abstellplätzen für Personenwagen (künftige Situation) am Standort «H1» nach dem nachfrageorientierten Ansatz über den Tag verteilt, Werktag, gemäss Projektstand Juli 2025



3.1.2 Angebotsorientierter Ansatz

Beim angebotsorientierten Ansatz zur Berechnung der Anzahl an Abstellplätzen für Personenwagen wird ermittelt, wie viele Personen (Mitarbeitende und Besuchende) auf die Nutzung eines Autos angewiesen sind. Dabei wurden folgende Annahmen getroffen:

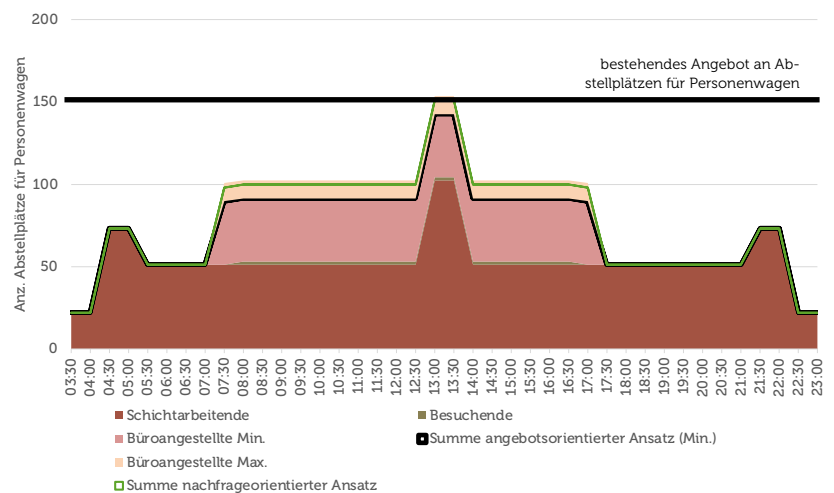
- Mitarbeitende im Schichtbetrieb, welche in Heiden wohnen, haben keinen Anspruch auf einen Abstellplatz für Personenwagen (16 % der Mitarbeitenden im Schichtbetrieb);
- Mitarbeitende im Büro / zu Bürozeiten, welche in Heiden wohnen, haben keinen Anspruch auf einen Abstellplatz für Personenwagen (10 % der Mitarbeitenden zu Bürozeiten);
- 10 % der Besuchenden haben keinen Anspruch auf einen Abstellplatz für Personenwagen. Dies entspricht dem Anteil an Besuchenden, welcher bereits heute mit den öffentlichen Verkehrsmitteln anreist;
- 10 % – 30 % der Mitarbeitenden im Büro / zu den Bürozeiten, welche nicht in Heiden wohnen, reisen nicht mit einem privaten Personenwagen an.³

³ Gemäss dem Statistischen Amt des Kantons St.Gallen nutzten im Jahr 2023 24.5 % (+/- 5 %) der Pendelnden aus dem Kanton Appenzell Ausserrhoden öffentliche Verkehrsmittel. Damit wäre ein ÖV- und Fuss- und Veloverkehrsanteil von insgesamt 30 % bei den Mitarbeitenden im Büro theoretisch machbar. Allerdings ist aufgrund der Lage und Topografie ein ÖV- und Fuss-/Veloverkehrsanteil von insgesamt 10 % realistischer. Um das Potential aufzuzeigen, wird eine Spannweite von 10 % – 30 % angenommen.

Parkplatznachfrage IST-Situation (angebotsorientierter Ansatz)

Gemäss den Berechnungen ist der Bedarf nach Abstellplätzen für Personenwagen – wie bereits beim nachfrageorientierten Ansatz – um ca. 13:30 Uhr mit insgesamt 143 - 154 Abstellplätzen am höchsten (vgl. Kap. 3.1.1). In den Abb. 11 (und Abb. 12) werden der nachfrageorientierte sowie der angebotsorientierte Ansatz dargestellt, um diese einfacher miteinander vergleichen zu können. Für die Berechnung der Anzahl Abstellplätze wird empfohlen, den angebotsorientierten Minimalansatz anzuwenden (schwarze Linie).

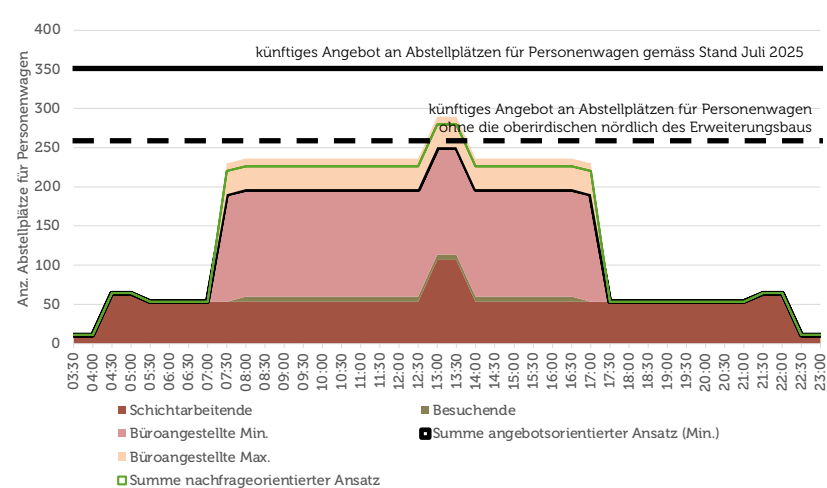
Abb. 11 Abstellplätzen für Personenwagen (IST-Situation) am Standort «H1» nach dem angebotsorientierten Ansatz über den Tag verteilt, Werktag



Parkplatznachfrage künftige Situation (angebotsorientierter Ansatz)

Mit der Annahme, dass sich die ÖV-Verbindungen nach Heiden bis auf den Halbstundentakt der S25 nicht signifikant ändern, werden nach den Berechnungen mit dem nachfrageorientierten Ansatz mit der Zusammenlegung der Standorte künftig 251 – 290 Abstellplätze für Personenwagen benötigt. Ein Bedarf nahe beim oberen Ende der Spannweite ist realistischer, allerdings ist mit Anstrengungen im Bereich der Mobilität auch ein Bedarf am unteren Ende der Spannweite erreichbar.

Abb. 12 Abstellplätzen für Personenwagen (künftige Situation) am Standort «H1» nach dem angebotsorientierten Ansatz über den Tag verteilt, Werktag, gemäss Projektstand Juli 2025



3.1.3 Fazit und Gegenüberstellung angebots- / nachfrageorientierter Ansatz

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Gegenüberstellung des angebots- und des nachfrageorientierten Ansatzes zur Bestimmung der Anzahl Abstellplätze für Personenwagen im Vergleich zu den vorhandenen bzw. den vorgesehenen Abstellplätzen.

Tab. 3 Gegenüberstellung angebots- und nachfrageorientierter Ansatz, gemäss Projektstand Juli 2025

Zeitpunkt	Vorhandene / vorgesehene Abstellplätze	Benötigte Anz. Abstellplätze gemäss VSS-Norm 40 281		Differenz zu Norm	
		nachfrageorientierter Ansatz	angebotsorientierter Ansatz	nachfrageorientierter Ansatz	angebotsorientierter Ansatz
IST-Situation	155	151	143 bis 154	+ 4	+ 1 bis + 12
künftig	360 bis 365	280	251 bis 290	+ 80 bis + 85	+ 70 bis + 114

Es zeigt sich, dass für die Zusammenlegung der Standorte ausreichend Abstellplätze geplant sind, unabhängig davon, ob der angebots- oder der

nachfrageorientierte Ansatz verfolgt wird. Es wird empfohlen, die Anzahl an Abstellplätzen nach dem nachfrageorientierten Ansatz zu erstellen, da es keine übergeordnete Vorgabe ist, das Angebot zwingend zu reduzieren. Dabei ist zu prüfen, ob auf die Erstellung eines Teils der vorgesehenen Abstellplätze verzichtet werden könnte. Beispielsweise wäre denkbar, auf einen Grossteil der 86 geplanten Aussenabstellplätze nördlich der Erweiterung zu verzichten. Eine Umsetzung dieser Abstellplätze könnte auch erst später in Betracht gezogen werden, wenn die in der ersten Phase erstellten Abstellplätze nachweislich nicht ausreichen sollten. Mit zusätzlichen Bestrebungen / Massnahmen kann eine weitere Reduktion der Nachfrage nach Abstellplätzen erreicht werden, sodass schliesslich auch die Anzahl Abstellplätze nach dem angebotsorientierten Ansatz ausreichen würde.

Eine Anpassung der obengenannten Kriterien kann dazu führen, dass sich der angebots- und der nachfrageorientierte Bedarf an Abstellplätzen verändert. Bspw. kann eine Veränderung des Einzugsgebiets der Mitarbeitenden oder die Anpassung der Schichten zu einem angepassten Bedarf führen. Die vorangehende Berechnung des Bedarfs an Abstellplätzen spiegelt somit lediglich eine Momentaufnahme wider. Eine Veränderung des Bedarfs an Abstellplätzen für Personenwagen sollte sich im Rahmen des Angebots an Abstellplätzen bewegen.

3.2 Parkierung Velo

Die Anzahl gleichzeitig anwesender Mitarbeitenden am Standort «H1» wird mit der Zusammenlegung der beiden Standorte zu Spitzenzeiten verdoppelt (vgl. Kap. 2.2.4). Es ist infolgedessen sinnvoll, die derzeit vorhandenen 21 Veloabstellplätze zu erhöhen. Vorgesehen sind gemäss aktuellem Projektstand 40 Veloabstellplätze in einem Veloraum, welcher abschliessbar ist und Lademöglichkeiten für E-Bikes bietet. Zusätzlich teilen sich die Velos 30 der Abstellplätze im Aussenbereich mit den Motorrädern.

Für die Bedarfsberechnung wird angenommen, dass 12 % aller Mitarbeitenden bei sehr guten Witterungsverhältnissen mit dem Velo zur Sefar AG anreisen. Dies entspricht dem Anteil aller Mitarbeitenden, welche in Heiden wohnen (vgl. Kap. 2.2.1). Unter dieser Annahme würde der Bedarf an Veloabstellplätzen von heute 38 auf künftig 48 Veloabstellplätze steigen.

Tab. 4 Bedarfsberechnung Veloabstellplätze, gemäss Projektstand Juli 2025

Zeitpunkt	Max. Anz. gleichzeitig anwesender Personen	Modalsplit Velo	benötigte Anz. Veloabstellplätze
Ist-Situation	Mitarbeitende: 316 Besuchende: 2	Mitarbeitende: 12 % Besuchende: 0 %	38
Künftige Situation	Mitarbeitende: 396 Besuchende: 7	Mitarbeitende: 12 % Besuchende: 0 %	48

Als Vergleich werden die Angaben der VSS-Norm 40 065 beigezogen. Pro 10 Arbeitsplätze wären gemäss Norm 2 Velo-PP für Mitarbeitende und 0.5 für Kunden/Besucher zur Verfügung zu stellen. Das würde bei rund 400 gleichzeitig anwesenden Mitarbeitenden (vgl. Kap. 2.2.4) 80 Velo-PP für Mitarbeitende und 20 Velo-PP für Besuchende bedeuten. Aufgrund der sehr geringen Besucheranzahl scheint zumindest die Anzahl Velo-PP für Besuchende gemäss Norm als zu hoch angesetzt.

3.3 Parkierung Motorrad

Mit der Verdopplung der Anzahl gleichzeitig anwesender Mitarbeitenden am Standort «H1» ist es – analog den Veloabstellplätzen – sinnvoll, die Motorradabstellplätze zu erhöhen. Von den derzeit 10 Motorradabstellplätzen sind künftig 24 Motorradabstellplätze in der Tiefgarage und 30 Abstellplätze für Motorräder im Aussenbereich vorgesehen. Letztere werden mit den Velos geteilt. Auf die gemeinsame Nutzung der Abstellplätze für Motorräder und Velos sollte möglichst verzichtet werden, damit immer die Möglichkeit besteht, die Velos vor Ort an einem Veloständer abzuschliessen. Dies wäre bei einer gemeinsamen Nutzung kaum praktikabel möglich. Ohnehin ist die Nachfrage nach Abstellplätzen für Velos sowie Motorräder jeweils bei schönem Wetter am höchsten, wodurch sich keine Synergien für eine gemeinsame Nutzung ergeben.

Für die Ermittlung der Anzahl an Motorradabstellplätze gibt es noch keine VSS-Norm und auch nur wenige Empfehlungen. Da sich Motorräder jedoch steigender Beliebtheit erfreuen, empfiehlt bspw. der Verein Agglo Obersee seinen Gemeinden, dass die Anzahl zu erstellender Motorradabstellplätze im Baureglement mindestens 10 % der Anzahl erforderlichen Abstellplätze für Autos betragen sollte. Es wird deshalb angenommen, dass bei sehr guten Witterungsverhältnissen 10 % der Anzahl Autoabstellplätze nach dem nachfrageorientierten Ansatz benötigt werden. Unter dieser Annahme steigt die benötigte Anzahl an Motorradabstellplätzen von heute rund 15 auf künftig etwa 30.

Tab. 5 Bedarfsberechnung Motorradabstellplätze, gemäss Projektstand Juli 2025

Zeitpunkt	benötigte Anz. Autoabstellplätze gemäss nachfrageorientiertem Ansatz	Anteil Motorradabstellplätze	benötigte Anz. Motorradabstellplätze
Ist-Situation	159	10 %	16
Künftige Situation	280	10 %	28

4 Mobilitätsmanagement

4.1 Allgemeines

Die vorangegangenen Analysen haben gezeigt, dass auf dem Areal der Sefar AG grundsätzlich genügend Autoabstellplätze angeboten werden können, um die aktuelle sowie die künftige Nachfrage (gemäss Planungsstand vom Juli 2025) zu decken. Dennoch sollen verschiedene Massnahmen vorgesehen werden, um eine nachhaltige Mobilität bei den Mitarbeitenden zu fördern und den Anteil des motorisierten Individualverkehrs langfristig zu reduzieren.

Sollte sich im Verlauf der Umsetzung zeigen, dass bestimmte Annahmen nicht zutreffen – beispielsweise, dass das Parkplatzangebot nicht ausreicht –, bestehen verschiedene Optionen zur Anpassung. Dazu zählen einerseits die Umsetzung zusätzlicher Massnahmen zur Förderung von ÖV-, Velo- und Fussverkehr (vgl. Kap. 4.2) und andererseits, falls notwendig, die Schaffung zusätzlicher Autoabstellplätze.

Ziel bleibt in jedem Fall, dass die Parkierung für Mitarbeitende auf dem Areal der Sefar AG sichergestellt ist und keine unerwünschten Verlagerungen in die Umgebung stattfinden.

4.1.1 Monitoring und Controlling

Zur Überprüfung der Wirksamkeit der eingeführten Massnahmen und der Zielerreichung ist ein strukturiertes Monitoring und Controlling notwendig. Damit kann frühzeitig erkannt werden, ob Anpassungen erforderlich sind, um die angestrebte Wirkung – insbesondere die Förderung nachhaltiger Verkehrsmittel – sicherzustellen.

Monitoring

Das Monitoring umfasst die systematische Erfassung messbarer Indikatoren und bildet die Grundlage für die spätere Wirkungskontrolle. Es dient dazu, Entwicklungen im Mobilitätsverhalten sowie die Auslastung der bestehenden Infrastruktur objektiv zu beobachten und zu dokumentieren. Die Indikatoren sollten in Absprache mit der Gemeinde Heiden festgelegt werden. Folgende Parameter sind für ein regelmässiges Monitoring sinnvoll:

- Auslastung der Parkieranlagen für Auto, Motorrad/Roller und Velo auf dem Areal der Sefar AG;
- Verkehrsmittelwahl der Mitarbeitenden, erhoben beispielsweise durch regelmässige Umfragen (z. B. alle zwei Jahre);
- Parkierungssituation im Umfeld, insbesondere allfälliges Wildparkieren oder Verlagerungseffekte.

Um eine Vergleichbarkeit der Ergebnisse zu gewährleisten, sind die Datenerhebungen in einem festgelegten Rhythmus und nach konsistenten Methoden durchzuführen.

Controlling

Das Controlling dient der Bewertung der Wirksamkeit der umgesetzten Massnahmen. Da deren Erfolg im Voraus nur bedingt abgeschätzt werden kann, ist die regelmässige Überprüfung entscheidend, um fundierte Aussagen zur Zielerreichung zu ermöglichen.

Durch den Vergleich zwischen den erhobenen Ist-Daten und den angestrebten Zielen können allfällige Abweichungen erkannt werden. Diese zeigen auf, in welchen Bereichen die Aktivitäten verstärkt, Massnahmen optimiert oder neue Ansätze entwickelt werden sollen.

Das Controlling stellt somit sicher, dass die Mobilitätsstrategie der Sefar AG kontinuierlich überprüft, gesteuert und an veränderte Rahmenbedingungen angepasst wird.

4.2 Massnahmenkatalog

4.2.1 Übersicht

In erster Linie soll mit dem vorliegenden Mobilitätskonzept sichergestellt werden, dass mit der Zusammenlegung der Standorte der Sefar AG ausreichend Abstellplätze für Autos, Motorräder sowie Velos zur Verfügung stehen, sodass nicht auf umliegende Abstellanlagen ausgewichen werden muss oder Fahrzeuge auf öffentlichem Grund abgestellt werden. Ein weiteres Ziel ist, dass die Mitarbeitenden und die Besuchenden der Sefar AG vermehrt die Verkehrsmittel des Umweltverbunds (ÖV, Fussverkehr, Veloverkehr) nutzen und die Voraussetzungen geschaffen werden, damit der Umstieg auf diese Verkehrsmittel auch künftig weiter intensiviert werden kann (bspw., indem ausreichend Veloabstellplätze vorhanden sind). Im Sinne eines Baukastensystems können eine Kombination von einschränkenden (Push-Strategie), lenkenden (Lead-Strategie) und fördernden (Pull-Strategie) Massnahmen umgesetzt werden. Die Massnahmen werden im Kap. 4.3 einzeln beschrieben.

Tab. 6 Übersicht Mobilitätsmassnahmen

	Massnahmen			Wirkung		Zuständigkeit
	zwingend	Priorität 1.	zusätzl. Massn. 2.	Stärke ⁴	Effekt	
Gesamtverkehr						
Mobilitätsgutschein / -beitrag			x	+++	Schaffung Anreize für Anreise mit dem ÖV	Bauherr
Fuss- und Veloverkehr						
Veloabstellplatzangebot	x			+++	Steigerung Attraktivität des Veloverkehrs	Bauherr

⁴ + = gering | ++ = mittel | +++ = hoch

	Massnahmen				Wirkung		Zustän- digkeit
	zwin- gend	Priorität zusätzl. Massn.			Stärke ⁴	Effekt	
		1.	2.	3.			
Hochwertige Grundausstattung Veloabstellplätze		x			++	Steigerung Attraktivität des Veloverkehrs	Bauherr
Ergänzende Ve- loinfrastruktur			x		++	Steigerung Attraktivität des Veloverkehrs	Bauherr
Motorisierter Ver- kehr							
Autoabstellplatzan- gebot	x				+++	Sicherung eines ausreichenden Angebots auf dem Privatgrund (keine Beanspr. öff. PP)	Bauherr
Erweiterung Auto- abstellplatzangebot		x			+++	Sicherung eines ausreichenden Angebots auf dem Privatgrund (keine Beanspr. öff. PP)	Bauherr
Firmenfahrzeug		x			++	Reduktion der Abhängigkeit vom Privatauto	Bauherr
Motorradabstell- platzangebot	x				+++	Steigerung Attraktivität von gegenüber dem Auto flächensparenden Verkehrsmitteln	Bauherr
Plattform für Fahr- gemeinschaften (Carpooling)			x		+++	Reduktion der Abhängigkeit vom eigenen Privat- auto	Bauherr
Ladeinfrastruktur für Elektroautos		(x) ⁵			+	Förderung der Elektromobilität	Bauherr
Organisation							
Homeoffice				x	+++	Verringerung der Emissionen Reduzierung von Verkehr im Allgemeinen	Bauherr
Mobilitätsverant- wortliche Per- son(en) / Abteilun- gen			x		+	Sicherstellung der Umsetzung, Koordination und Weiterentwicklung der Massnahmen zur Förde- rung nachhaltiger Mitarbeitendenmobilität	Bauherr
Spesenreglement				x	+	Schaffung Anreiz zur Nutzung des ÖV oder Velos (v.a. bei Geschäftsfahrten)	Bauherr
Kommunikation							
Mobilitätsinforma- tion		x			++	Sensibilisierung	Bauherr
Aktionen / Anlässe			x		++	Sensibilisierung	Bauherr

Das Mobilitätsmanagement ist kein einmaliges Projekt, sondern als laufender Prozess während des Betriebs zu verstehen. Der Massnahmenkatalog ist bei Bedarf anzupassen. Es können auch weitere, nicht oben dargestellte Massnahmen umgesetzt werden. Sie sollen jedoch wie auch allfällige Änderungen und Ergänzungen, die sich im Laufe der Ausarbeitung des Bauprojektes oder im Rahmen des Monitorings bzw. Controllings ergeben, die Grundsätze dieses Mobilitätskonzeptes berücksichtigen.

⁵ Die Massnahme hat keinen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Mitarbeitenden.

4.3 Massnahmen- beschriebe

4.3.1 Gesamtverkehr

Mobilitätsgutschein /-beitrag

Zur Förderung einer nachhaltigen Mitarbeitermobilität besteht die Möglichkeit eines finanziellen Beitrags zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs. Ziel ist es, den Anteil der ÖV-Pendlerinnen und -Pendlers weiter zu erhöhen und gleichzeitig das nachhaltige Unternehmensimage zu stärken – als möglicher Ersatz für die bestehenden Massnahmen des monatlichen Beitrags aufgrund der Länge des Arbeitswegs und der teilweisen Übernahme des Halbtax (vgl. Kap. 2.2.5).

Als Grundprinzip kann den Mitarbeitenden ein finanzieller Beitrag an ein ÖV-Abonnement gewährt werden, der die Nutzung des öffentlichen Verkehrs im Vergleich zur individuellen motorisierten Mobilität attraktiver macht. Dabei bestehen verschiedene Umsetzungsvarianten:

Variante 1: Ostwind-Firmenabonnement

Bei Kauf dieses (Jahres-)Abonnements erhalten die Mitarbeitenden mit Wohnsitz im Ostwind-Verbundgebiet eine prozentuale Vergünstigung gegenüber dem regulären Tarif (Preis für Zonen vom Wohnort bis zum Dienstort) und ein kostenloses Upgrade auf alle Zonen des Verbundgebiets. Diese Variante bietet den Mitarbeitenden einen spürbaren Kosten- und Komfortvorteil, da das Abonnement auch privat im gesamten Ostwind-Gebiet genutzt werden kann. Für den Arbeitgeber fällt je nach Rabattmodell ein pauschaler Firmenbeitrag pro teilnehmender Person an (beispielsweise rund CHF 250 bei einem Mitarbeitendenrabatt von 10 %).

Variante 2: Zonenabo mit kombiniertem Halbtax- und ÖV-Guthabenmodell

Alternativ besteht die Möglichkeit, gemeinsam mit dem Tarifverbund Ostwind eine spezifische, auf die Sefar AG zugeschnittene Lösung zu entwickeln. Denkbar wäre ein Kombinationsangebot aus einem Zonenabo, Halbtax-Abo und einem zusätzlichen ÖV-Guthaben, das Mitarbeitende zu einem stark reduzierten Preis erwerben können, sofern sie freiwillig auf einen Parkplatz am Firmenstandort verzichten. Auch in diesem Fall würde die Sefar AG einen pauschalen Jahresbeitrag an den Tarifverbund leisten. Ein solches Modell wurde beispielsweise bereits bei der Bühler AG erfolgreich eingeführt.

Variante 3: Reka-Guthaben

Eine weitere Möglichkeit besteht in der Abgabe von Reka-Guthaben zur Förderung nachhaltiger Mobilität. Dieses kann von den Mitarbeitenden flexibel für den Erwerb von ÖV-Abonnements, Einzelbilletten oder weiteren

nachhaltigen Mobilitätsangeboten eingesetzt werden. Der Vorteil liegt in der hohen Flexibilität und der einfachen administrativen Umsetzung.

4.3.2 Fuss- und Veloverkehr

Veloabstellplatzangebot (inkl. Lage)

Für die Wahl des Velos als Verkehrsmittel sind qualitativ hochwertige Veloabstellplätze in genügender Anzahl eine wichtige Voraussetzung. Die potenziell nachgefragte Anzahl Veloabstellplätze wurde im Kap. 3.2 hergeleitet. Um genügend Reserven zu haben, empfiehlt sich für die Mitarbeitenden die Anzahl gemäss Norm und somit 80 Veloabstellplätze anzubieten. Da Besuchende gemäss Herleitung kaum mit dem Velo anreisen, kann hingegen auf zusätzliche Abstellplätze für Besuchende verzichtet werden. Im Einzelfall besteht die Möglichkeit, die Abstellplätze der Mitarbeitenden dafür zu nutzen. Da der konkrete Bedarf schwierig abzuschätzen ist, sind die Abstellplätze so zu planen, dass sie ohne grossen Aufwand erweitert werden könnten. Gemäss VSS-Norm 40 065 sollten die Abstellplätze wie folgt aufgeteilt werden: 90 % für Langzeit und 10 % für Kurzzeit. Da sich diese nicht wesentlich voneinander unterscheiden hinsichtlich der Ausstattung und des Parkiersystems, empfiehlt sich Folgendes:

- 40 Velo-PP in einem geschlossenen Veloraum⁶ (Damit kann die Nachfrage bei schlechtem Wetter mutmasslich gedeckt werden.)
- 40 Velo-PP im Aussenraum

Die qualitativen Anforderungen an die Veloabstellanlagen sind:

- verkehrssichere Zufahrten;
- fahrend erreichbar (keine Stufen oder Trottoirkanten und max. 12 % bei Rampen);
- so nah am Eingang gelegen wie möglich (Ziel: max. 30 m und näher am Eingang als Autoabstellplätze);
- sinnvollerweise auf dem Weg zum Eingang;
- bei mehreren Eingängen auf Eingänge verteilt (für Mitarbeitende bei Personaleingängen);
- gut einsehbar;
- ein kleiner Teil mit grösseren Abmessungen, damit genügend Platz für Spezialvelos (Anhänger oder Lastenrad).

⁶ Die Verteilung kann zugunsten von mehr Veloabstellplätzen im Gebäudeinnern angepasst werden:

Hochwertige Grundausrüstung Veloabstellplätze

Parkiersysteme sind Vorrichtungen zum Parkieren von Velos. Für die vorliegende Nutzung sind vor allem die nachfolgend aufgeführten Systeme geeignet. Die Anlehnbügel und die Vorderradhalter mit Anschliessvorrichtung sind aufgrund des anschliessbaren Velorahmens für die Parkierung im Freien gedacht (geringe Diebstahlgefahr). Der Vorderradhalter ohne Anschliessvorrichtung ist für die Parkierung im Innern geeignet. Neben dieser Grundinfrastruktur sind auch die Aussenabstellplätze mit einer Überdachung als Witterungsschutz und einer Beleuchtung auszustatten. Damit kann sichergestellt werden, dass auch Langzeitparkierer ihre Velos sicher und attraktiv im Freien abstellen können.

Abb. 13 Geeignete Parkiersysteme, Grundlage gemäss Merkblatt TBA SG



Ergänzende Veloinfrastruktur

Zur Förderung der Velobenutzung soll die Grundinfrastruktur für den Veloverkehr (Abstellplätze) mit ergänzenden Elementen aufgewertet werden. Den Mitarbeitenden sollen künftig Umzieh- und Duschmöglichkeiten sowie eine Velopumpe und die wichtigsten Velowerkzeuge zur Verfügung gestellt werden. Es können (Schliess-) Fächer bereitgestellt werden, wo sie unter anderem Helm, Regenschutz oder anderes Zubehör aufbewahren können.

Im Jahr 2024 war fast jedes zweite verkaufte Velo ein E-Bike. Infolgedessen und da das E-Bike in hügeligen Regionen wie Heiden ohnehin eine grössere Bedeutung hat, sollen die Abstellplätze im Innern (Veloraum) mit Lademöglichkeiten für Elektrovelos ausgestattet werden. Da das E-Bike nicht nach jeder Fahrt einen Ladevorgang benötigt, empfiehlt sich die Lademöglichkeit bei 20 % der Abstellplätze im Veloraum. Da die Bedeutung des Elektrovelos im Arbeitsverkehr allgemein zunehmen dürfte, soll die Infrastruktur so vorbereitet werden, dass bei Bedarf mit wenig Aufwand weitere Lademöglichkeiten nachgerüstet werden könnten.

4.3.3 Motorisierter Individualverkehr

Autoabstellplatzangebot

Damit keine Autos auf umliegenden Autoabstellplätzen in der Umgebung oder auf öffentlichem Grund abgestellt werden, ist ein ausreichendes Angebot an Autoabstellplätzen zu erstellen. Basierend auf den Berechnungen aus Kapitel 3.1 sind gemäss nach nachfrageorientiertem Ansatz gesamthaft rund 280 Autoabstellplätze optimal (270 Mitarbeitende und 10 Besuchende). Mit der Realisierung der gemäss aktuellem Projektstand vorgesehenen Sammelgarage(n) mit gesamthaft 255 Abstellplätzen für Mitarbeitende, wären für die Deckung der Nachfrage 15 weitere MA-PP optimal. Damit der Bereich nördlich der geplanten Sammelgarage als wichtiger Aussen- bzw. Grünraum erhalten bleiben kann, empfiehlt sich in einer ersten Phase trotz gemäss Berechnung leicht höherer Nachfrage vollständig auf diese Autoabstellplätze zu verzichten und damit die Errichtung von ausgewiesenen **255 Autoabstellplätzen für Mitarbeitende** und deren **10 für Besuchende**. Um das gegenüber dem nachfrageorientierten Ansatz «errechnete» Defizit der 15 Autoabstellplätze der Mitarbeitenden zu kompensieren, empfiehlt sich die Umsetzung einiger zusätzlicher Mobilitätsmassnahmen aus diesem Mobilitätskonzept. Damit kann die Nachfrage nach Autoabstellplätzen so gesenkt werden kann, dass die Parkierung auch ohne Abstellplätze im Freiraum funktionieren kann.

In der ersten Etappe ist sicherzustellen, dass die baulichen Voraussetzungen geschaffen werden, um in einer späteren Phase im Norden des Erweiterungsbaus zusätzliche Abstellplätze mit minimalem Aufwand realisieren zu können (vgl. Massnahme «Erweiterung Autoabstellplatzangebot»). Dazu ist die Errichtung einer Öffnung und Rampe aus der Sammelgarage vorzusehen. Für die erste Phase ist als temporäre Überlaufmöglichkeit eine zurückhaltend gestaltete, begrünte Kiesfläche vorgesehen, die bei einem allfälligen Mangel an Autoabstellplätzen genutzt werden kann. Ziel ist jedoch, dass diese Fläche im Regelbetrieb nicht beansprucht wird und als Grünfläche erhalten bleibt.

Gemäss VSS-Norm 40 281 ist ein Behindertenabstellplatz auf je 50 Abstellplätze anzuordnen – für die Mitarbeitenden somit mindestens deren sechs. Zudem ist gemäss SIA-Norm 500 mindestens ein Besucherabstellplatz behindertengerecht auszugestalten. Gesamthaft sind somit sieben der zu realisierenden Autoabstellplätze behindertengerecht zu erstellen.

Erweiterung Autoabstellplatzangebot

Sollte sich nach einer gewissen Betriebszeit zeigen, dass die bestehenden 255 Autoabstellplätze für Mitarbeitende trotz der umgesetzten Mobilitätsmassnahmen nicht ausreichen und der nördlich gelegene Aussenraum regelmässig als Ausweichfläche genutzt wird, kann nach der Umsetzung weiterer zielgerichteter Mobilitätsmassnahmen eine Erweiterung des Parkplatzangebots geprüft werden.

In diesem Fall (Phase 2) wäre die Umgestaltung der geplanten begrünten Kiesfläche nördlich der Sefar AG zu einer offiziellen Parkierungsfläche möglich. Denkbar wäre die Erstellung und Signalisation von rund 15 zusätzlichen, ausgewiesenen Autoabstellplätzen im Aussenbereich. Dabei ist darauf zu achten, dass die neuen Parkflächen gestalterisch sorgfältig in die begrünte Umgebung integriert werden.

Firmenfahrzeuge

Damit Büroangestellte ihre Aufgaben ohne Nutzung des privaten Fahrzeugs erfüllen und somit problemlos mit dem Velo oder dem öffentlichen Verkehr zur Arbeit gelangen können, empfiehlt es sich, eine kleine Flotte von Firmenfahrzeugen (ca. 5 bis 10 Autos) bereitzustellen. Diese Fahrzeuge stehen ausschliesslich für geschäftliche Termine zur Verfügung und können bei Bedarf gemeinsam genutzt und reserviert werden. Persönlich zugewiesene Geschäftsfahrzeuge bestehen nicht und sind auch nicht geplant; die vorgesehenen Fahrzeuge dienen ausschliesslich der gemeinsamen betrieblichen Nutzung.

Motorradabstellplatzangebot

Die Anzahl Motorradabstellplätze (inkl. Roller) wurde in Kap. 3.3 hergeleitet. Es sind deshalb 30 Mitarbeiterabstellplätze für Motorräder zu erstellen. Diese sind in der Sammelgarage anzuordnen. Ausserdem sollen zwei Motorradabstellplätze für Besuchende bei den Veloabstellplätzen im Aussenbereich erstellt werden. Um zu verhindern, dass diese beiden Motorradabstellplätze für Besuchende durch Velos oder Mitarbeitende mit Motorrädern genutzt werden, ist eine entsprechende Kennzeichnung / Signalisierung wichtig. Im Allgemeinen ist eine Trennung von Abstellplätzen für Velos und Motorräder zweckmässig, um die Abstellplätze für beide Verkehrsmittel attraktiv zu halten.

Plattform für Fahrgemeinschaften (Carpooling)

Zurzeit existiert betriebsseitig keine Plattform für die Bildung von Fahrgemeinschaften. Den Mitarbeitenden soll deshalb eine digitale oder analoge Plattform (Anschlagbrett oder Intranet) zur einfachen Bildung von Fahrgemeinschaften bereitgestellt werden. Das Potenzial eines solchen Angebots liegt vor allem bei den Schichtmitarbeitenden, da Arbeitsbeginn und Arbeitsende bei dieser Nutzergruppe identisch sind. Gemäss Aussagen der Sefar AG bilden vereinzelte Mitarbeitende (v.a. im Schichtbetrieb) bereits heute schon Fahrgemeinschaften.

Ladeinfrastruktur für Elektroautos

Es ist davon auszugehen, dass der Anteil der Elektroautos an der gesamten Autoflotte weiter zunehmen wird. Das Bereitstellen einer Ladeinfrastruktur trägt zur Attraktivität der Firma resp. deren Image bei und fördert die Benutzung von Elektroautos.⁷ Es sollen mindestens 20 % der Mitarbeitenden- und Besucherabstellplätze mit einer Schnellladestation ausgerüstet werden (Ausbaustufe D gemäss SNBS-Hochbau). Damit bei Bedarf weitere Parkplätze mit geringem Aufwand nachgerüstet werden können, sind bei einem möglichst grossen Anteil der Abstellplätze Leerrohrkanäle oder Kabeltrassees einzubauen (Ausbaustufe A gemäss SNBS-Hochbau) – vorzugsweise mindestens die Hälfte aller Autoabstellplätze.

4.3.4 Organisation

Homeoffice

Mit Homeoffice bei den Büroangestellten ohne Bezug zur Produktion könnte das Personal die Zeit für den Arbeitsweg einsparen, es würden weniger Emissionen verursacht werden und der Bedarf an Abstellplätzen am Firmenstandort könnte reduziert werden. Um eine gleichmässige Verteilung der Homeoffice-Tage (HO-Tage) zu erreichen und damit die Autoabstellplatznachfrage gleichmässig zu reduzieren, sollten die HO-Tage mit dem Arbeitgeber resp. der Sefar AG festgelegt werden. In der Vergangenheit hat das Thema Homeoffice bei der Sefar AG immer wieder zu Diskussionen geführt. Aus diesem Grund wird die Massnahme mit einer tiefen Priorität eingeteilt.

⁷ Anteil Elektroautos am Gesamtverkehr CH 2024 = 4.2 % | Prognose bis 2035 = Anteil 30 % möglich

Mobilitätsverantwortliche Person(en) / Abteilungen

Innerhalb des Betriebs sind sinnvollerweise eine oder mehrere Personen zu bezeichnen, die für die Umsetzung des Mobilitätskonzepts verantwortlich sind und auch als Ansprechpartner für Nutzergruppen, Behörden und Dritte zu allen Fragen und Anliegen der Mobilität im Zusammenhang mit der Sefar AG dient. Dies kann für Fragen in Bezug auf die Mitarbeitenden bspw. die HR-Abteilung und in Bezug auf die Reparaturen resp. Massnahmen an der Infrastruktur der technische Dienst sein. Ihre wesentlichen Aufgaben sind nachfolgend zusammengefasst:

- Aufbau und Betrieb der Massnahmen des Mobilitätskonzepts;
- Koordination des Monitorings;
- Anlaufstelle für Nutzergruppen, Behörden und Dritte zu allen Fragen und Anliegen im Zusammenhang mit dem Aufbau und dem Betrieb der Massnahmen;
- Bei Bedarf: Initiierung und Umsetzung von weitergehenden Massnahmen.

Spesenreglement

Durch eine entsprechende Ausgestaltung des Spesenreglements kann das Mobilitätsverhalten gezielt beeinflusst werden. Eine klare Regelung zur Wahl der Verkehrsmittel und zur Vergütung von Fahrkosten fördert den Einsatz von öffentlichen Verkehrsmitteln, Velo und Fusswegen bei Geschäftsfahrten. Eine beispielhafte Massnahme: Der ÖV könnte durch die Vergütung eines 1. Klasse Billetts attraktiver gemacht werden. So kann das Reglement die nachhaltige Mobilitätsstrategie der Sefar AG unterstützen.

4.3.5 Kommunikation

Mobilitätsinformation

Die Information über die Erreichbarkeit der Sefar AG mit den öffentlichen Verkehrsmitteln sowie mit dem Velo hat einen nicht zu unterschätzenden Einfluss auf das Mobilitätsverhalten von Nutzenden. Folgende Massnahmen sind zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl sinnvoll:

- Auf der Homepage (externer Bereich und Intranet) Angaben zur Erreichung des Firmenstandorts mit dem ÖV, dem Velo und zu Fuss ergänzen. Damit werden sowohl Besuchende als auch Mitarbeitende erreicht.
- Physische «Infomappe» zum Thema Mobilität an neue sowie einmalig an bestehende Mitarbeitende abgeben.
- Bereits in Bewerbungsprozessen auf die Parkierungssituation vor Ort und die Bestrebungen der Sefar AG zur Förderung von nachhaltigen Mobilitätsformen aufmerksam machen – u.a. durch Erwähnung der «Benefits».

Aktionen / Anlässe

Das Personal sollte mit regelmässigen Aktionen und Anlässen (bspw. «Bike-to-work», einen Monat ohne Auto pendeln, etc.) für den öffentlichen Verkehr (und den Veloverkehr) sensibilisiert werden. Die Aktionen könnten mit zusätzlichen Anreizen (z. B. Gutscheine oder Preise) ergänzt werden.

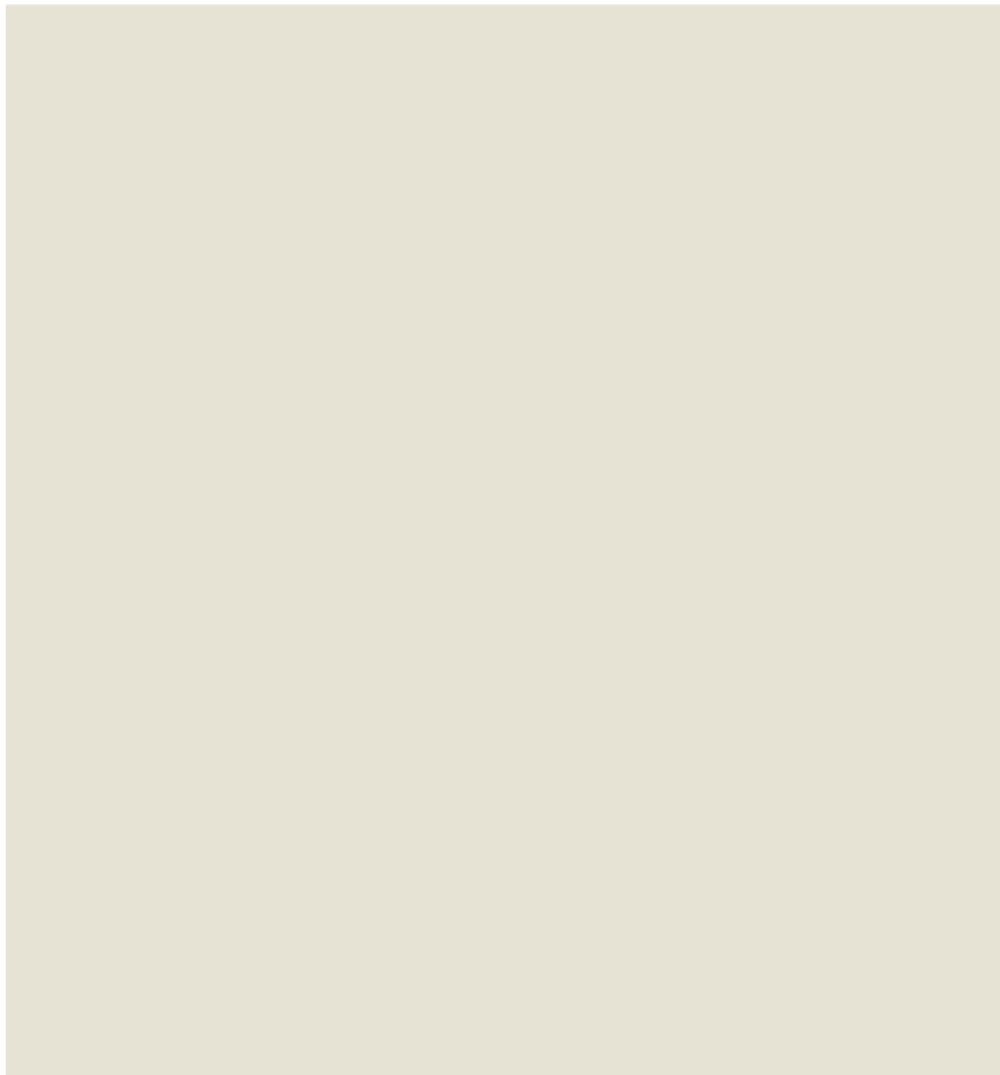
4.3.6 Verworfenne Massnahmen

Anpassung Arbeitszeiten

Die grösste Auslastung der Abstellplätze ist bei den Schichtwechseln zu erwarten. Bestrebungen, um die Spitzen des Parkplatzbedarfs zu brechen (wie bspw. ein leicht unterschiedlicher Schichtbeginn und -ende bei den Mitarbeitenden im Schichtbetrieb), sind nach den Angaben der Sefar AG aus betrieblichen Gründen nicht umsetzbar.

Anhang

A1 Weitere Kennzahlen der Sefar AG



A1 Weitere Kennzahlen der Sefar AG

Wohnorte der Mitarbeitenden der Sefar AG

Tab. 7 Wohnorte der Mitarbeitenden der Sefar AG

Region	Alle Standorte			Standort H1 Heiden		
	Alle MA	Schicht-arbeiter	Büroan-gestellte	Alle MA	Schicht-arbeiter	Büroan-gestellte
Appenzell In-nerrhoden	3.33 %	3.70 %	3.17 %	3.33 %	7.14 %	1.28 %
Deutschland	1.66 %	0.00 %	2.37 %	1.67 %	0.00 %	2.56 %
Heiden	11.83 %	16.05 %	10.03 %	8.33 %	14.29 %	5.13 %
Hinterland AR	1.48 %	1.23 %	1.58 %	2.50 %	2.38 %	2.56 %
Mittelland AR	2.22 %	0.62 %	2.90 %	3.33 %	0.00 %	5.13 %
Österreich	7.76 %	9.26 %	7.12 %	8.33 %	7.14 %	8.97 %
Rheintal	24.03 %	33.33 %	20.05 %	20.00 %	26.19 %	16.67 %
Rorschach	16.08 %	16.67 %	15.83 %	17.50 %	14.29 %	19.23 %
St. Gallen	11.09 %	8.64 %	12.14 %	19.17 %	16.67 %	20.51 %
Thurgau	6.65 %	3.09 %	8.18 %	5.00 %	2.38 %	6.41 %
Übrige Schweiz	4.44 %	0.62 %	6.07 %	3.33 %	2.38 %	3.85 %
Vorderland AR	8.32 %	6.17 %	9.23 %	6.67 %	7.14 %	6.41 %
Werdenberg	1.11 %	0.62 %	1.32 %	0.83 %	0.00 %	1.28 %

