

Mobilitätszentrum Bahnhof Thun



Umsetzungskonzept

Thun, Januar 2007

Inhaltsverzeichnis

1.	Planung / Gesuchseingabe	3
1.1	Ausgangslage	3
1.2	Trägerschaft.....	5
1.3	Ziele	6
1.4	Vorgehen	7
1.5	Kosten und Finanzierung	8
2.	Projektbearbeitung	9
2.1	Begriff Mobilitätszentrum	9
2.2	Analyse / Bedarfsabklärung	9
2.3	Handlungsbedarf	10
2.4	Massnahmen / Objektblätter	14
2.4	Aktueller Stand / erfolgte Umsetzungen.....	30
2.5	Kosten und Finanzierung Pilotprojekt	31
3.	Weiteres Vorgehen / Projektabschluss.....	32
3.1	Prioritäten	32
3.2	Kosten und Finanzierung	32
3.3	Trägerschaft / Federführung	33
3.4	Ausblick	34

Anhang

- Beurteilungsbogen für intermodale Schnittstellen im Verkehr nach Handbuch SVI, Stand April 2005
- Flyer Mobilitätszentrum Bahnhof Thun, Ausgabe Dezember 2006

Impressum

Stadt Thun
Fachstelle Umwelt und Mobilität
Christoph Diez
Potsfach 145
3602 Thun

RUNDUM)mobil
Gerhard Schuster, Ursula Gertsch
Obere Hauptgasse 20
3600 Thun

1. Planung / Gesuchseingabe

1.1 Ausgangslage

Die Idee zur Schaffung einer Mobilitätszentrale resp. eines Mobilitätszentrums (MZ) Bahnhof Thun ist in den letzten Jahren von verschiedenen Seiten vorgebracht worden. Im Jahre 2002 wurde im Thuner Stadtrat ein Postulat klar überwiesen, welches das städtische Planungsamt mit Abklärungen für eine Mobilitätszentrale am Bahnhof beauftragt.

Die Postulanten begründeten ihren Vorstoss wie folgt: „In dieser Entwicklungsphase (Bahnhofplatz-Neugestaltung) bietet sich die Chance, sämtliche Dienstleistungen, die mit Mobilität zu tun haben, unter der auslösenden Regie der Stadt zu koordinieren und wenn irgendwie möglich, auch räumlich zusammenzulegen.“

Das Postulat und die Idee eines MZ am Bahnhof Thun stützt sich auf verschiedene aktuelle Rahmenbedingungen und Entwicklungen im Bereich Bahnhof.

Entwicklungen / Rahmenbedingungen Thun

Es bestehen in der Stadt Thun bereits eine Vielzahl Mobilitätsangebote im oder mit Wirkung im Bahnhofgebiet:

- SBB (Personenverkehr, Reisebüro, RailLink, Rent-a-Bike, Gepäck), RM, BLS, Verkehrsbetriebe STI, Postauto, BLS Schifffahrt, Taxi-Standplätze, Mobility, bewachte Velostation (Stadt), Car-Parkplatz, Tourist Office, Velo-Autokurier
- Betrieb von Billett- und Auskunftsschalter (ÖV) durch SBB, STI und BLS
- Verschiedene innovative Mobilitätsprojekte und -kampagnen sind in Thun entstanden: Kürier, spediTHUN, XunderwäX, Mobilitätsset für Neuzuzüger.
- Agglomerationsprogramm Thun mit Gesamtverkehrsstudie, Massnahmenpaket 1 „Ausbau ÖV und LV“ (u.a. explizit Mobilitätszentrale am Standort Bahnhof; regionale Erarbeitung)
- Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt ESP Bahnhof (einer von 29 ESP im Kanton Bern)
- Bahnhofplatzneugestaltung ab 2005
- Überprüfen von Miet-/Pachtverträgen im Bahnhof auf Ende 2004 (SBB Immobilien) und Interesse der SBB an neuen, attraktiven Nutzungen (Nutzungsstudie, Idee neue Verkaufsanlagen)

Entwicklungen / Rahmenbedingungen national / kantonal

- Neues, verbessertes ÖV-Angebot auf Fahrplanwechsel Dez. 2004
- NEAT mit Angebotssprung ab 2007

Die wichtigsten Mobilitätsanbieter und Thun Tourismus haben ihr Interesse an der Abklärung der Fragen signalisiert und haben anfangs Dezember 2003 an einer „Kick-Off-Sitzung“ teilgenommen. Es wurde entschieden, dass das anvisierte Projekt den Namen „Mobilitätszentrum Bahnhof Thun“ (MZ) tragen soll.

Mit dem Verein Stadtmobilität (in dem die meisten Akteure Mitglied sind), der Koordinationskommission ESP Bahnhof und den Gremien im Zusammenhang mit der Agglomerationsstudie bestehen in Thun verschiedene Strukturen, die der Vernetzung der Akteure und damit der zukünftigen Zusammenarbeit förderlich sind.

Die Stadt Thun kann und will eine führende Rolle bei der Schaffung eines Mobilitätszentrums am Bahnhof übernehmen. Ein Mobilitätszentrum entspricht den Zielen der Stadtentwicklung, wie sie in den Legislaturzielen 2003 - 2006, im Richtplan Stadtentwicklung und in der Gesamtverkehrsstudie im Rahmen des Agglomerationsprogrammes Thun formuliert sind.

In Zusammenarbeit mit den Hauptakteuren / WunschpartnerInnen soll ein Konzept für ein Mobilitätszentrum Bahnhof Thun erarbeitet werden. Der Prozess wird begleitet und unterstützt durch RUNDUM) mobil, Büro für Mobilität in Thun.

Eine Spurgruppe aus Vertretern der Stadt, der Mobilitätsanbieter SBB Personenverkehr, Verkehrsbetriebe STI, BLS Bahn und BLS Schifffahrt sowie Thun Tourismus Organisation und Regionale Verkehrskonferenz (RVK) Oberland-West hat erste Vorabklärungen vorgenommen und ein Projektgesuch ausgearbeitet. Die Stadt Thun hat dieses Gesuch am 29. Januar 2004 an das Bundesamt für Energie (BFE) eingereicht.

Eine Beitragszusicherung erfolgte durch die Verfügung vom 12. August 2004.

1.2 Trägerschaft

Die bisherige Spurgruppe Mobilitätszentrum Bahnhof legte an der Sitzung vom 25. Januar 2005 folgende Organisation fest.

Projektgruppe Mobilitätszentrum Bahnhof Thun

Projektleitung	Stadt Thun, Planungsamt	Christoph Diez
Mitglieder	BLS Schifffahrt	Rudolf Storchenegger
	SBB, Personenverkehr	Marc Höliner
	Thun Tourismus Organisation	Beat Anneler
	Verkehrsbetriebe STI	Pierre Cosandier / Jürg Lehmann
	Stadt Thun, Planungsamt	Hansueli Graf (Sitzungsleitung)
Fallweiser Beizug / Information:		
<ul style="list-style-type: none"> • weitere städtische Dienststellen: z.B. Tiefbauamt (Neubau), Wirtschaftsamt • weitere Mitglieder ESP Bahnhof Thun (z.B. Aarefeldleist) • weitere Dienstleister: z.B. BLS S-Bahn, Velostation (Einwohnerdienste Stadt Thun), Mobility CarSharing • weitere Organisationen: z.B. RVK Oberland-West, Verein Stadtmarketing Thun, IG Velo, VCS, TCS, Verein Region Thunersee (Naturpark Thunersee-Hohgant) 		
Fachliche Begleitung:		
RUNDUM)mobil, Büro für Mobilität		Gerhard Schuster, Mobilitätsberater

1.3 Ziele

Im Thuner Bahnhofgebiet sollen die Mobilitätsdienstleistungen optimal angeboten werden. Das Mobilitätszentrum Bahnhof Thun optimiert die Nutzung der Informations- und Dienstleistungsangebote im Bereich kombinierte Mobilität für Alltag, Beruf und Freizeit. Es verbessert die Mobilitätskette, schafft Anreize für die Kunden und bindet sie an vorhandene und neue Angebote. Das Projekt und allfällige Partnerschaften bilden eine gute Basis für zukunftsfähige, innovative Lösungen und Angebote.

Mit der Schaffung eines Mobilitätszentrums sollen folgende Wirkungen erzielt werden:

- Bündelung und Verknüpfung der bestehenden Mobilitätsangebote an der Nahtstelle Bahnhof Thun im Sinne der kombinierten Mobilität.
- Gemeinsamer starker Auftritt aller Partner durch Ausnützung der Synergien und Potentiale. Die einzelnen Partner und Produkte bleiben erkennbar.
- Verbesserung des Angebotes und der Kundeninformation im Bereich kombinierte Mobilität. Fachkompetenzen der Partner werden ausgeschöpft und unerwünschte Überschneidungen vermieden.
- Koordination der Mobilitätsdienstleistungen mit den anderen Dienstleistungen (Verpflegung, Einkauf...) im Raume Bahnhof zur Erreichung möglichst kurzer Wege und Bündelung in den Hauptfussgängerströmen.
- Attraktivierung des Bahnhofgebietes, insbesondere Stärkung von ÖV und Langsamverkehrs (LV) bzw. durch Reduktion der negativen Auswirkungen (Stau, Lärm, Luft) des motorisierten Individualverkehrs (MIV).
- Verbesserung der Energieeffizienz, insbesondere durch Vermeidung von MIV-Fahrten im Bahnhofgebiet.

1.4 Vorgehen

Phase 0	Vorabklärungen mit Projektgruppe
Phase 1	Bedarfsabklärung
Phase 2	Handlungsbedarf und Massnahmenentwicklung
Phase 3	Umsetzungskonzept Mobilitätszentrum
Phase 4	Vorbereitung Betriebsphase und evtl. Pilotbetrieb
Phase 5	Umsetzung / Betrieb

Phase 0 Vorabklärungen mit Projektgruppe

Mit den Hauptanbietern bzw. Wunschpartnern wurde im Rahmen einer Spurguppe und unter Mithilfe des Mobilitätsberaters Gerhard Schuster eine erste Auslegeordnung gemacht und die Interessen ausgelotet.

Phase 1 Bedarfsabklärung

Die grobe Umfrage der „Spurguppe“ soll mit weiteren Abklärungen und Interviews (auch bei anderen Mobilitätsanbietern und Organisationen) vertieft werden, damit die Kundenbedürfnisse differenziert nach Zielpublikum erarbeitet werden können.

Phase 2 Handlungsbedarf und Massnahmenentwicklung

Ausgehend von der Bedarfsabklärung wird der Handlungsbedarf ermittelt. Ein Massnahmenplan zeigt mögliche Varianten zur Optimierung der Mobilitätsdienstleistungen im Raume Bahnhof Thun.

Im Zentrum: Welche Massnahmen sind geeignet, die Mobilitätsdienstleistungen für die Kunden zu verbessern. Entsprechende Massnahmen sind mit den PartnerInnen zu entwickeln und können sowohl organisatorische wie auch bauliche Massnahmen umfassen.

Fazit: Ein Bericht mit Projektempfehlung zum weiteren Vorgehen (Phase 3) liegt vor.

Phase 3 Umsetzungskonzept

Die Projektempfehlungen werden zu einem konkreten Umsetzungskonzept und schlussendlich zu einer realisierbaren Projektvariante verarbeitet. Verschiedene Zusammenarbeits- und Organisationsformen müssen geprüft und bewertet werden.

Ziel von Phase 3: Eine gemeinsame Absichtserklärung und Vereinbarung für die weiteren Projektphasen.

Phase 4 Vorbereitungsphase und Pilotbetrieb und

Phase 5 Umsetzung / Betrieb

können erst später definiert werden

1.5 Kosten und Finanzierung

Kosten

Kosten beinhalten sowohl externe Kosten (Experte(n) / Spesen / Nebenkosten) wie auch Eigenleistungen Stadt und Partner.

TOTAL PHASEN 1 – 3	Fr. 90'000.–
Phase 1 Bedarfsabklärung Erhebungen durchführen und auswerten	Fr. 20'000.–
Phase 2 Handlungsbedarf und Massnahmenentwicklung Erarbeitung Massnahmenplan, Bewertung (Machbarkeit und Nutzen) Varianten Mobilitätszentrum	Fr. 24'000.–
Phase 3 Umsetzungs-Konzept Mobilitätszentrum Erarbeitung Konzeptentwurf, Schlussbericht	Fr. 35'000.–
Spesen / Nebenkosten Phasen 1 – 3	Fr. 3'000.–
Unvorhergesehenes Phasen 1 – 3 / Reserve	Fr. 8'000.–

Finanzierung

Die Finanzierung der externen Kosten der Phase 0 (ca. Fr. 7'000.–) hat die Stadt Thun übernommen.

Für die Phasen 1 bis 3 ist ein partnerschaftliches Finanzierungsmodell vorgesehen. Die Kosten sollen im Falle, dass ein Pilotprojekt BFE/ARE bewilligt wird, grob wie folgt aufgeteilt werden:

1/3 Stadt Thun, Planungsamt (zum Teil in Form von Eigenleistungen)

1/3 Projektpartner (Phasen 1 und 2 nur Eigenleistungen, nachher Kostenbeteiligung)

1/3 Bund, BFE/ARE, EnergieSchweiz (Projektgesuch für Phasen 1 bis 3)

2. Projektbearbeitung

2.1 Begriff Mobilitätszentrum

Nach SVI (Vereinigung Schweizerischer Verkehringenieure), Forschungsprojekt 2001/525 „Standards für intermodale Schnittstellen im Verkehr“, beinhaltet der Begriff Mobilitätszentrale die Zielsetzung:

„Eine Mobilitätszentrale bietet verkehrsmittel- und unternehmungsübergreifende Information (ÖV, MIV, LV) und bündelt diese mit weiteren Serviceleistungen. Sie ist damit zentrale Anlaufstelle für die Kunden zu allen Fragen rund um die Mobilität. Die Dienstleistungen Information - Beratung - Verkauf erfolgen aus einer Hand.“

Für das Projekt in Thun wurde der Begriff Mobilitätszentrum gewählt, weil es durch die verschiedenen Standorte der Anbieter in naher Zukunft nicht möglich ist, die Dienstleistung aus einer Hand bzw. unter einem Dach anzubieten. Als Projektgebiet wurde das eigentliche Bahnhofgelände (Grundeigentum SBB) und der Bahnhofplatz mit den wichtigsten Zugängen gewählt (s. auch Situationsplan Flyer „Mobilitätszentrum Bahnhof Thun“ im Anhang).

2.2 Analyse / Bedarfsabklärung

Innerhalb der Projektgruppe wurde der Ist-Zustand in den jeweiligen Unternehmungen aufgenommen.

Entgegen der Planung verzichteten wir auf Interviews und konzentrierten uns auf die Analyse mit einem neuen Handbuch der Schweiz. Verkehringenieure SVI, das Standards für intermodale Schnittstellen im Verkehr definiert. Das Büro synergo, Zürich, war an der Erarbeitung des Forschungsprojektes SVI 2001/205 beteiligt und stellte uns einen Entwurf des Handbuches zur Verfügung. Wir übernahmen diese sinnvolle Struktur, analysierten alle Elemente in den Bereichen:

- Erschliessung (E1-4)
- Infrastruktur (Is1-9)
- Information, Verkauf und Beratung (IV0-10)
- Mietservices (M1-3)
- Zusatzservices (Z1-10)

Die Datenblätter sind anhand folgender Kriterien strukturiert:

- Zielsetzung
- Qualitätsfaktoren
- Qualitätsstandards (nach Schnittstellentypen bzw. Typ/Grösse des Bahnhofs)
- Zuständigkeiten
- Referenzen

Die Analyse mit den Datenblättern des Forschungsprojektes wurde in einem detaillierten Beurteilungsbogen mit Stand Mai 2005 festgehalten. Sie finden ihn im Anhang.

2.3 Handlungsbedarf

In der Projektgruppe wurde anhand des Beurteilungsbogens von der Analyse die nachfolgende Liste erstellt mit Angaben zum Thema, Ziel/Handlungsbedarf, Prioritäten, erste Lösungsvorschläge und Zuständigkeiten erstellt. Die Tabelle entspricht dem Stand 2005.

Gegenstand / Thema	SVI (s. S. 9)	Ziel / Handlungsbedarf	Prio. 1 - 3	Lösungsvorschlag Massnahme
Gestaltung	Is1 Is2 Is3 Is4 E1 E2 IV1 IV3	Gestalterische Aufwertung des gesamten Projektgebietes durch „Entrümpelung“ überflüssiger Infrastrukturen, Fahrzeuge und Mobiliar und einheitlicher, sorgfältiger Gestaltung	1	Zum Teil erledigt durch Bahnhofplatzumbau Herbst 2005 MZ Bhf Thun: Überflüssige bzw. schlecht platzierte Objekte erfassen und Gestaltungsideen entwickeln Berücksichtigen beim Umbau Bahnhofgebäude 1. Etappe (2006) und 2. Etappe Berücksichtigen beim Bau Entlastungsstollen (2007, Bereich STI/BLS-Gebäude und Schiff-lände)
Produkte				
Regionalfahrplan	IV3 IV5 IV8	Weiterentwicklung Regional-fahrplan (Inhalt, Gestaltung, Vertrieb)	1.6	Neue Trägerschaft innovaprint, STI, Stadt Thun, Verein Stadtmobilität gebildet Ausgabe Dez. 05: neu mit Plan Bahnhofplatz, vollständigem Streckenplan, Tarifinfo, Bewegungstipps für Kinder MZ Bhf Thun: Weiterentwicklung begleiten
Mobilitäts-Set für NeuzuzügerInnen		Weiterentwicklung Mobilitäts-Set (Inhalt, Gestaltung, Vertrieb)	1.5	In Bearbeitung Stadt Thun / RUNDUM) mobil (Evaluation, Ausweitung Spiez, Firmen)
Übrige Printmedien		Koordination (Inhalt, Gestalt., Vertrieb), evtl. gemeinsames Falblatt über Angebote und Adressen	2.25	MZ Bhf Thun: Vorschlag in Bearbeitung Erarbeitung begleiten Im Regionalfahrplan Dez. 2005 enthalten und gemeinsames Falblatt (s. oben) vorgesehen
Mobilitätsangebot (als Ergänzung zum ÖV)		Zusammenstellung und Aufbereitung der bestehenden Angebote / Dienstleistungen für gemeinsame Vermarktung	2.2	MZ Bhf Thun: Info für Weiterbildung Schalterpersonal nutzen und Weiterentwicklung begleiten
Bahnhofplan SBB		Überprüfung/Aktualisierung und punktuelle Verbesserungen (Standortmarkierung u.ä.)	1	Neuen Plan gestalten und aushängen (neuer Bahnhofplatz!) MZ Bhf Thun: Inhalte überprüfen und Aktualisierung begleiten
Wegweisung	E1 E2 E4 Is1 Is2 IV3 IV8	Attraktivierung und Vereinheitlichung Wegweisung (Piktogramme, Wegweiser, Informationstafeln, Pläne) der verschiedenen Anbieter / Grundeigentümer	1.2	Zum Teil erledigt durch Bahnhofplatzumbau Herbst 2005 MZ Bhf Thun: Lücken und Verbesserungsmöglichkeiten klären Berücksichtigen beim Umbau Bahnhofgebäude 1. Etappe (2006) und 2. Etappe Berücksichtigen beim Bau Entlastungsstollen (2006, Bereich STI/BLS-Gebäude und Schiff-lände) Berücksichtigen beim Bau Parkhaus City-Süd

Gegenstand / Thema	SVI (s. S. 9)	Ziel / Handlungsbedarf	Prio. 1 - 3	Lösungsvorschlag Massnahme
Beleuchtung	Is1 Is2 E1 E2 IV1 IV3 IV5 IV6 IV9	Attraktivierung und Vereinheitlichung Beleuchtung für bessere Benutzerführung und Erhöhung Sicherheit (Wegverbindungen, Eingangsbereiche, Warteräume etc.)	1.2	Zum Teil erledigt durch Bahnhofplatzumbau Herbst 2005 MZ Bhf Thun: Lücken und Verbesserungsmöglichkeiten klären
		Beleuchtung für gestalterische Aufwertung (Bahnhofgebäude, Eingangsbereiche)	1.25	Projekt für Beleuchtung Bahnhofgebäude beschlossen (Aug. 2005) / in Bearbeitung Berücksichtigen beim Umbau Bahnhofgebäude 1. Etappe (2006) und 2. Etappe Berücksichtigen beim Bau Entlastungsstollen (2006, Bereich STI/BLS-Gebäude und Schiffländte)
			1	Koordination mit Lichtplan Stadt Thun
Dynamische Information auf Bahnhofplatz	IV6 IV7 IV8	Dynamische Information (Abfahrten, Anschlüsse, Störungen etc.) Lautsprecher auf Bahnhofplatz (Busperrons und Schiffländte, Warteräume)	1.2	Absichten STI? Absichten BLS (Nutzung und Ersatz bestehende Anzeigetafel)?
Nutzung von Synergien im Bereich Information und Verkauf	IV3 IV4 IV5 IV6 IV7 IV8	Prüfung von Möglichkeiten zu vermehrter Zusammenarbeit, insb. von benachbarten Anbietern (STI / BLS Schiff, SBB/ TTO), z.B. Service/Verkauf in Randzeiten, Auflage Infomaterial, Koordination und Kommunikation Öffnungszeiten	1.25	SBB / TTO: Zusammenrücken durch Umbau Bahnhofgebäude 1. Etappe 2006 (Schalterbereich) vorgesehen (Bauprojekt Nov. 2005, Bau März 2006 bis Ende 2006) MZ Bhf Thun: Koordinationsbedarf (baulich, organisatorisch) orten und Lösungen entwickeln (insb. STI / BLS)
Gemeinsamer Infobereich auf Bahnhofplatz	IV5 IV6 IV7 IV8	Zentrale Infostelle (Infotafel, -säule o.ä.) für die wichtigsten Angebote	1.25	Zum Teil erledigt durch Bahnhofplatzumbau Herbst 2005 MZ Bhf Thun: weiterer Bedarf und Möglichkeiten klären
Information im Störfall	IV7	Verbesserung im Störfall durch Einsatz statischer und dynamischer Information	1.25	Dispositive? Koordinationsbedarf?
Umfassende Mobilitätsberatung	IV3 IV4 IV8	Verbesserter, einfacher Zugang zu umfassender Mobilitätsberatung für Touristen/ Ausflügler, Pendler und Grosskunden	1.4	Regelmässige, gemeinsame Weiterbildung und Austausch (Schalterpersonal) MZ Bhf Thun: Gemeinsamer Ordner (Partner und Produkte) Mobilitätszentrum Bahnhof Thun für alle Partner bereitstellen und nachführen
Aufenthaltsbereiche	Is9 IV3	Schaffung einladender, zentraler Warteräume, insbesondere für Bahnhofplatz (für Bus, Schiff, Taxi)	1.5	Zum Teil erledigt durch Bahnhofplatzumbau Herbst 2005 MZ Bhf Thun: Ideen für fehlende Warteräume entwickeln Berücksichtigen beim Bau Entlastungsstollen (2007, Bereich STI/BLS-Gebäude und Schiffländte)

Gegenstand / Thema	SVI (s. S. 9)	Ziel / Handlungsbedarf	Prio. 1 - 3	Lösungsvorschlag Massnahme
Verkaufs- automaten	IV10	Verbesserung Angebot Automaten (Standorte, Gestaltung, Angebote, Zahlungsmöglichkeiten etc.)	1.6	Zum Teil erledigt durch Bahnhofplatzumbau Herbst 2005 MZ Bhf Thun: weiterer Bedarf und Möglichkeiten klären
Gepäckbe- förderung	Z1 E1	Attraktiver, gut zugänglicher Gepäckservice BLS Schifffahrt hat keine Gepäckbeförderung	1.6	Verbesserung mit Umbau Bahnhofgebäude 1. Etappe (2006) vorgesehen MZ Bhf Thun: Angebote und Gebrauch klären MZ Bhf Thun: Bedarf / Möglichkeiten klären und bei Bedarf Lösungen entwickeln
Sicherheits- service	Z10	Nutzung von Synergien im Bereich Bewachungsdienste/ Kontrollgänge	1.6	Synergien zwischen SBB (eigener Sicherheitsdienst) und BLS Schifffahrt (Securitas dreimal pro Nacht) klären Erfahrungen Pilotprojekt „Bahnhofpatenschaft“ (bis September 2005) auswerten und berücksichtigen
Bahnhof rückseite (Ausgang Mönchstrasse)	Is1 Is2 E1 E2 IV1 IV8 IV9	Attraktivierung und Erhöhung Sicherheit durch bessere Gestaltung (Strassenraum, Hindernisse, Fussgänger-Leitsystem, Wegweisung, Stadtplan, Uhr u.a.)	2	Koordination mit Bauprojekt Parkhaus City-Süd 2006 Koordination mit Bau Lärmschutzwände 2007
Taxi-Standplätze	Is6	Attraktivierung Taxi-Standplätze (Kennzeichnung, Zugang, Betriebsablauf, Anzahl und Standort Wartepplätze für Taxis, Warteraum für Kunden und Gepäck)	2	Zum Teil erledigt durch Bahnhofplatzumbau Herbst 2005 Erfahrungen?
24 h-Service	IV5 IV6 IV8	Zugänglichkeit für wichtige statische und dynamische Information für 24 h ermöglichen (auch Taxis, Unterkunft)	2	MZ Bhf Thun: Bedarf und Möglichkeiten klären

Weitere Projekte im Bahnhofgebiet

Das Bahnhofgebiet ist seit Jahren ein wichtiges Entwicklungsgebiet der Stadt und Region Thun und vom Kanton auch als solcher anerkannt und gefördert (ESP Bahnhof Thun).

Die Koordination unserer Bearbeitung mit den laufenden Projekten ist ein wichtiger Faktor und wird durch die Stadt Thun und die Mitglieder sichergestellt. Verschiedene Verbesserungen und Inputs können und konnten so direkt in die Projekte einfließen. Im Moment handelt es sich um folgende Projekte:

- Umbau Bahnhof Schalterhalle 1. Etappe
- Umbau Bahnhof Schalterhalle 2. Etappe
- Beleuchtung Bahnhofgebäude
- Planung und Realisierung Entlastungstollen
- Rückbau/Aufwertung Ländtebereich
- Bau Lärmschutzwände
- ThunCard
- Inbetriebnahme NEAT
- Bau Parkhaus City-Süd (Mönchstrasse)

Um auch in Zukunft die Berücksichtigung nicht aus dem Auge zu verlieren wurden diese Projekte in die Übersicht der Objektblätter im Kapitel 2.3 übernommen. Details zu zeitlichen Faktoren sind in dieser Tabelle integriert und in den Objektblättern sind Querbezüge festgehalten. Wichtig ist es, dass im richtigen Zeitpunkt in den verschiedenen Prozessen der Projekte Einfluss genommen wird.

2.4 Massnahmen / Objektblätter

Kern des Abschlussberichtes sind die Objektblätter. Die Form und Struktur der Objektblätter ist in der Stadt Thun seit Jahren ein gängiges und bekanntes Arbeitsinstrument in Richtplänen. Mit der geplanten, laufenden Nachführung durch Aufnahme neuer Vorhaben, Ausscheiden von erledigten oder überholten Aufgaben sowie Anpassungen im Sinne einer rollenden Planung wird daraus ein kontinuierlicher Prozess.

Die Objektblätter wurden in drei Massnahmepakete unterteilt:

- Bauliche Massnahmen
- Organisatorische Massnahmen
- Produkte-/Marketingmassnahmen

Die Objektblätter werden mindestens einmal jährlich aktualisiert. Hierzu dienen die Sitzungen der Controllinggruppe, die aus den bisherigen Arbeitsgruppenmitgliedern besteht.

Objektblätter

Ab Seite 16 sind alle vierzehn erarbeiteten Objektblätter zu finden. Die Nachführung ist bis zum Stand September 2006 erfolgt. Bis zum Erscheinen dieses Schlussberichtes können sich bereits wieder Änderungen ergeben haben.

Eine Übersicht der bestehenden Planungen / Umsetzungen und der Objektblätter finden Sie auf der folgenden Seite.

MOBILITÄTSZENTRUM BAHNHOF THUN

Umsetzungskonzept, Stand September 2006

Verantwortung					Massnahme	2006												2007												Bemerkungen												
SBB	STI	BLS Schiff	Stadt	TTO		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12													
					Bestehende Planungen / Umsetzungen																																					
▲				●	Umbau Bahnhof Aufnahmegebäude 1. Etappe																																			Schalterhalle SBB, Welcome Center TTO		
▲				●	Inbetriebnahme Kundencenter SBB / TTO									x																												
▲				●	Umbau Bahnhof Aufnahmegebäude 2. Etappe																																					
▲			▲		Beleuchtung Bahnhofgebäude																																					
			●		Planung Entlastungsstollen																																			Bauherr Kt. Bern; www.hochwasserschutzthunersee.ch		
			●		Realisierung Entlastungsstollen																																			Bauherr Kanton Bern		
	●	●	●	●	Wiederherstellung / Aufwertung Ländtebereich																																			2008 ?		
●			●		Lärmschutzwände (Bahnhofrückseite)																																			Planaufgabe durch BLS; Bau durch SBB		
	●	?		●	ThunCard (Stadtmarketing / IGT)																																					
▲	●	●	●	●	Inbetriebnahme NEAT																																			x	Probetrieb ab Mai, kommerzieller Betrieb ab Dez. 2007	
			●		Planung Parkhaus City Süd (Mönchstrasse)																																			Bauherr Parkhaus Thun AG; neues Projekt in Abklärung		
					Bauliche Massnahmen																																					
●	●	●	▲	●	1 Gestaltung																																					
●	●	●	▲		2 Wegverbindung / Hindernisfreiheit																																					im Rahmen Projekt VIA NOVA Stadt Thun
●	●	●	▲	●	3 Wegweisung																																					
●	●	●	▲		4 Beleuchtung																																					
●		●	▲		5 Veloabstellanlagen / Velostation																																					nationales Umsetzungskonzept SBB
●	●	●	▲		6 Aufenthaltsbereiche																																					
					Organisatorische Massnahmen																																					
▲				▲	7 Nutzung Synergien Information / Verkauf SBB / TTO																																					
	●	●			7 Nutzung Synergien Information / Verkauf STI / BLS																																					Grundlage gemeinsames Gebäude mit Schalteranlagen
●	●	●	●	●	8 Umfassende Mobilitätsberatung																																					Stadt: Projekt Mobilitätsdialog mit Unternehmen
●	●	●	●	●	9 24h Service / gemeinsamer Infobereich																																					SBB / TTO in der umgebauten Schalterhalle?
●	●	●	●	●	10 Gepäckbeförderung																																					
●	●	●	●		11 Sicherheit - Ordnung - Sauberkeit																																					
					Produkte / Marketing																																					
●	●	●	▲	●	12 Informationsflyer / Plan Mobilitätszentrum Bahnhof Thun																																					jährliche Aktualisierung ?
●	▲?	●	●?		13 Regionalfahrplan																																					jährliche Aufgabe (Fahrplanwechsel Dezember)
●	●	●	●	▲?	14 Thun Tourist-Card																																					
					Koordination / Controlling																																					
●	●	●	▲	●	Controllinggruppe																																					mind. 1 Koordinationssitzung pro Jahr

- ▲ Federführung
- Beteiligte
- Laufende Projekte

MOBILITÄTSZENTRUM BAHNHOF THUN		Objektblatt Nr. 1
Umsetzungskonzept Stand: Sept. 2006		
Objekt / Gegenstand		
Gestaltung		
Zielsetzung Gestalterische Aufwertung des gesamten Projektgebietes durch „Entrümpelung“ überflüssiger Infrastrukturen, Fahrzeuge und Mobiliar und einheitliche, sorgfältige Gestaltung. Abbau von Hindernissen im Projektgebiet.		
Beteiligte Stellen SBB (Immobilien), STI, BLS Schifffahrt TTO Stadt Thun (TBA)	Federführung Stadt Thun, Planungsamt (Koordination)	
Realisierung Analyse, Massnahmenentwicklung bis F 2007 Umsetzungen ab ?	Aufwand / Kosten <ul style="list-style-type: none"> • Analyse 3 Arbeitstage • <u>Massnahmenliste/Strategie</u> 4 Arbeitstage Gesamtaufwand 7 Arbeitstage	
Stand der Koordination Zwischenergebnis	Umsetzungen: je nach Objekt bzw. Eigentümer	
Art der Regelung <ul style="list-style-type: none"> • bauliche Massnahmen • z.T. organisatorische Massnahme 		
Beschreibung / Vorgehen Analyse/Aufnahme überflüssiger bzw. ein Hindernis darstellender Infrastrukturen, Fahrzeuge und Mobiliar aufzunehmen sind ästhetisch störende und/oder Objekte, die ein Hindernis für den Kunden und den Betrieb darstellen. Mögliche Massnahmen (ev. kombiniert): Entfernung nicht nötiger Objekte, Umplatzierung nicht standortgebundener / nötiger Objekte, Ersatz bzw. gestalterische Verbesserung. Umsetzung durch kontinuierliche Verbesserung bei laufenden Projekten.		
Stand Sept. 2006 <ul style="list-style-type: none"> • Gespräche zur Neugestaltung Ländtebereich nach Bau Entlastungsstollen im Gange (vgl. Gestaltungsvorschlag Gassner & Leuenberger 2006) • Umbau Bahnhofgebäude, 1. Etappe in Betrieb seit Sept. 2006 • Gebäudebeleuchtung Bahnhofhauptgebäude in Betrieb seit Sept. 2006 		
Nächste Schritte <ul style="list-style-type: none"> • Erarbeiten einfaches Aufnahmeformular und Kriterien • Begehung des Projektgebietes und Aufnahme • Besprechung der Resultate mit Grundeigentümern und Beauftragter für Städtebau (Planungsamt) 		
Abhängigkeiten / Synergien <ul style="list-style-type: none"> • Bau Entlastungsstollen (2007-2009, Bereich STI-/BLS-Gebäude und Schiffländte) • Umbau Bahnhofgebäude, 2. Etappe (2007) • Bau Lärmschutzwände Bahnhofrückseite (1. Quartal 2007) • Erscheinungsbilder (CD) bzw. Gestaltungsvorgaben SBB, BLS, STI und Stadt 		
Dokumentation Gestaltungsvorschlag Gassner & Leuenberger 2006	Massnahmenkategorie MZ / Handbuch SVI Is1, Is2, Is3, Is4 , E1, E2, IV1, IV3	vergleiche auch Objektblatt Nr. 2, 3, 4, 5, 6

MOBILITÄTSZENTRUM BAHNHOF THUN		Objektblatt Nr. 2
Umsetzungskonzept Stand: Sept. 2006		
Objekt / Gegenstand		
Wegverbindungen / Hindernisfreiheit		
Zielsetzung		
Attraktivierung Zugänge / Fussgängerströme / Velozufahrten durch bessere bauliche und gestalterische Massnahmen sowie Abbau von Hindernissen. Von Verbesserungen profitieren nicht nur Mobilitätseingeschränkte, sondern alle NutzerInnen.		
Beteiligte Stellen		Federführung
SBB (Immobilien), STI, BLS Schifffahrt Stadt Thun (TBA, ED DAE)		Stadt Thun, Planungsamt (Koordination)
Realisierung		Aufwand / Kosten
Analyse, Massnahmenentwicklung bis F 2007 Umsetzungen ab He 2007		<ul style="list-style-type: none"> • Analyse Fr. 10'000.- • Erarbeitung Massnahmen Fr. 8'000.-
Stand der Koordination		Gesamtkosten Fr. 18'000.-
Festsetzung		
Art der Regelung		davon Stadt Thun Fr. 18'000.-
<ul style="list-style-type: none"> • bauliche Massnahme • z.T. organisatorische Massnahme 		Umsetzungen: je nach Objekt bzw. Eigentümer
Beschreibung / Vorgehen		
<p>Mit dem Umbau des Bahnhofplatzes wurden verschiedene Verbesserungen realisiert. In Randbereichen und an einzelnen Standorten (z.B. Bereich BLS-Perrons / Kiosk / Velostation) sind aber weitere Massnahmen bzw. Korrekturen sinnvoll. Eine systematische Überprüfung und Lokalisierung von Hindernissen und Suche nach Verbesserungsmöglichkeiten für FussgängerInnen (inkl. Kinderwagen), RollstuhlfahrerInnen und VelofahrerInnen ist erfolgsversprechend. Im Rahmen des Projektes VIA NOVA, an dem sich die Stadt Thun beteiligt, wird eine ähnliche Thematik aufgegriffen: Wege überprüfen für und mit älteren Menschen. Als Pilotprojekt soll diese Überprüfung (Qualität, Hindernisfreiheit, Direktheit etc.) rund um den Bahnhof stattfinden. Es besteht eine Projektidee „Angenehme Wege zum Bahnhof“, das auf unseren Anliegen aufbaut:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausarbeitung durch ca. 10 Paare (Grosseltern mit Enkeln, ergänzt mit Teams von Procap) • Analyse der Resultate dieser Paare durch Fachleute • Massnahmen und Strategie entwickeln • Umsetzung 		
Stand Sept. 2006		
<ul style="list-style-type: none"> • Projektskizze durch Büro Rundum erstellt 		
Nächste Schritte		
<ul style="list-style-type: none"> • Projektfinanzierung sicherstellen • Beginn Projekt nach bestehendem Konzept 		
Abhängigkeiten / Synergien		
<ul style="list-style-type: none"> • Synergien mit Projekt VIANOVA der Stadt Thun (bis Ende 2007) • Bau Entlastungsstollen (2007-2009, Bereich STI-/BLS-Gebäude und Schiffplände) • Umbau Bahnhofgebäude, 2. Etappe (2007) • Bau Parkhaus City-Süd (Mönchstrasse) 		
Dokumentation		
Projektskizze "Angenehme Wege"		Massnahmenkategorie MZ / Handbuch SVI E1, E2, E4 , Is1, Is2, IV1
		Vergleiche auch Objektblatt Nr. 1, 2, 3, 4, 5, 6

MOBILITÄTSZENTRUM BAHNHOF THUN		Objektblatt Nr. 3
Umsetzungskonzept Stand: Sept. 2006		
Objekt / Gegenstand		
Wegweisung		
Zielsetzung Attraktivierung und Vereinheitlichung Wegweisung (Piktogramme, Wegweiser, Informationstafeln, Pläne) der verschiedenen Anbieter/Grundeigentümer		
Beteiligte Stellen SBB (Immobilien), STI, BLS Schifffahrt TTO Stadt Thun (TBA)	Federführung Stadt Thun, Planungsamt (Koordination)	
Realisierung Analyse, Massnahmenentwicklung bis F 2007 Umsetzungen ab He 2007	Aufwand / Kosten <ul style="list-style-type: none"> • Analyse 3 Arbeitstage • <u>Erarbeitung Massnahmen</u> 4 Arbeitstage Gesamtaufwand 7 Arbeitstage	
Stand der Koordination Zwischenergebnis	Umsetzungen: je nach Objekt bzw. Eigentümer	
Art der Regelung <ul style="list-style-type: none"> • bauliche Massnahme 		
Beschreibung / Vorgehen Mit dem Umbau des Bahnhofplatzes wurden verschiedene Verbesserungen realisiert. In Randbereichen und an einzelnen Standorten sind aber weitere Massnahmen bzw. Korrekturen sinnvoll. Eine systematische Überprüfung und Suche nach Lücken und Verbesserungsmöglichkeiten ist sinnvoll.		
Stand Sept. 2006 <ul style="list-style-type: none"> • Beschriftung neuer Bahnhofplatz umgesetzt, Optimierungen/Überprüfungen bei STI im Gange 		
Nächste Schritte <ul style="list-style-type: none"> • Erarbeiten einfaches Aufnahmeformular und Kriterien • Analyse/Begehung des Projektgebietes und Aufnahme • Besprechung der Resultate mit Grundeigentümern 		
Abhängigkeiten / Synergien <ul style="list-style-type: none"> • Fussgänger-Leitsystem Stadt Thun • Erscheinungsbilder (CD) bzw. Gestaltungsvorgaben SBB, BLS, STI und Stadt • Bau Entlastungsstollen (2007-2009, Bereich STI-/BLS-Gebäude und Schiffländte) • Umbau Bahnhofgebäude, 2. Etappe (2007) • Bau Lärmschutzwände Bahnhofrückseite (1. Quartal 2007) • Bau Parkhaus City-Süd (Mönchstrasse) 		
Dokumentation	Massnahmenkategorie MZ / Handbuch SVI E1, E2, E4 , Is1, Is2, IV3, IV8	Vergleiche auch Objektblatt Nr. 2, 4, 6

MOBILITÄTSZENTRUM BAHNHOF THUN		Objektblatt Nr. 4
Umsetzungskonzept Stand: Sept. 2006		
Objekt / Gegenstand		
Beleuchtung		
Zielsetzung Attraktivierung und Vereinheitlichung Beleuchtung für bessere Benutzerführung und Erhöhung Sicherheit (Wegverbindungen, Eingangsbereiche, Warteräume etc.).		
Beteiligte Stellen SBB (Immobilien), STI, BLS Schifffahrt Stadt Thun (TBA, ED DAE)	Federführung Stadt Thun, Planungsamt (Koordination)	
Realisierung Analyse, Massnahmen bis F 2007 Umsetzungen laufende Projekte	Aufwand / Kosten <ul style="list-style-type: none"> • Analyse 3 Arbeitstage • <u>Erarbeitung Massnahmen</u> 4 Arbeitstage Gesamtaufwand 7 Arbeitstage	
Stand der Koordination Zwischenergebnis	Umsetzungen: je nach Objekt bzw. Eigentümer	
Art der Regelung <ul style="list-style-type: none"> • bauliche Massnahme • z.T. organisatorische Massnahme 		
Beschreibung / Vorgehen Die Beleuchtung im Bahnhofgebiet ist noch nicht optimal. Zu unterscheiden ist die Beleuchtung zur Verbesserung der Nutzung bei Dunkelheit und insb. zur Erhöhung der Sicherheit. Eine systematische Überprüfung und Lokalisierung von Problembereichen/Lücken bzw. Suche nach Verbesserungsmöglichkeiten ist erfolgsversprechend. Nach Abschluss der Sanierung Aufnahmegebäude und Umgestaltung Bahnhofplatz besteht in diesen Bereichen kein Handlungsbedarf mehr. In Randbereichen besteht aber noch Handlungsbedarf (Bsp. Velo-PP Rampenstrasse inkl. Zugänge).		
Stand Sept. 2006 <ul style="list-style-type: none"> • Beleuchtung Bahnhofgebäude in Betrieb seit Sept. 2006 (mit Umbau Bahnhofgebäude 1. Etappe) • bessere Ausleuchtung Bahnhofplatz bzw. Optimierung (insb. Kundeninfos STI) geplant 		
Nächste Schritte <ul style="list-style-type: none"> • Analyse/Begehung des Projektgebietes und Lokalisierung von Problembereichen und Lücken • Besprechung der Resultate mit Grundeigentümern und Beauftragter für Städtebau (Planungsamt) 		
Abhängigkeiten / Synergien <ul style="list-style-type: none"> • Bau Entlastungsstollen (2007-2009, Bereich STI-/BLS-Gebäude und Schiffplände) • Umbau Bahnhofgebäude, 2. Etappe (2007) • Bau Lärmschutzwände Bahnhofrückseite (1. Quartal 2007) • Bau Parkhaus City-Süd (Mönchstrasse) • Lichtplan Aussenraum Stadt Thun 		
Dokumentation Lichtplan Aussenraum Stadt Thun 2005	Massnahmenkategorie MZ / Handbuch SVI Is1, Is2 , E1, E2, IV1, IV3, IV5, IV6, IV9	Vergleiche auch Objektblatt Nr. 2, 3, 4, 5

MOBILITÄTSZENTRUM BAHNHOF THUN		Objektblatt Nr. 5
Umsetzungskonzept Stand: Sept. 2006		
Objekt / Gegenstand Veloabstellanlagen / Velostation		
Zielsetzung Optimierung Zweirad-Abstellmöglichkeiten (Velo, Mofa, Roller, Motorräder)		
Beteiligte Stellen SBB (Immobilien), BLS Schiff Stadt Thun (TBA, ED DAE)		Federführung Stadt Thun (TBA Neubau)
Realisierung Analyse, Massnahmen bis Frühling 2007 Umsetzungen laufend		Aufwand / Kosten <ul style="list-style-type: none"> • Analyse 3 Arbeitstage • Erarbeitung Massnahmen 4 Arbeitstage Gesamtaufwand 7 Arbeitstage Umsetzungen: je nach Objekt bzw. Eigentümer
Stand der Koordination Zwischenergebnis		
Art der Regelung <ul style="list-style-type: none"> • bauliche Massnahmen • z.T. organisatorische Massnahme 		
Beschreibung / Vorgehen Das Abstellen von Zweirädern erfreut sich rund um den Bahnhof guter Nachfrage. Die Abstellplätze sind knapp und die Ordnung lässt oft zu wünschen übrig. Das Abstellen von Motorrädern auf Velo-PP ist problematisch und braucht viel Platz. Optimierungsmöglichkeiten sind zu prüfen.		
Stand Sept. 2006 <ul style="list-style-type: none"> • Erstellung frei zugänglicher Velo-PP Molkereiweg (TBA Stadt Thun) seit Sommer 2006 in Betrieb • Erhebung SBB zur Situation Veloparkierung bei grösseren Bahnhöfen liegt auch für Bahnhof Thun vor bzw. wird den Gemeinden zugestellt; Umsetzungskonzept ("Ihr Zweiradparkplatz am Bahnhof") von Geschäftsleitung SBB verabschiedet Sept. 2006, finanzielle Mittel stehen zur Verfügung, rasche Umsetzung wird angestrebt 		
Nächste Schritte <ul style="list-style-type: none"> • Studium Erhebung SBB • Analyse, Begehung des Projektgebietes und Lokalisierung von weiteren Problembereichen und Suchen von Optimierungsmöglichkeiten • Besprechung der Resultate und Handlungsbedarf mit Grundeigentümern, insb. SBB 		
Abhängigkeiten / Synergien <ul style="list-style-type: none"> • Strategie/Absichten SBB • Bau Entlastungsstollen (2007-2009, Bereich STI-/BLS-Gebäude und Schiffplände) • Bau Lärmschutzwände Bahnhofrückseite (SBB, 1. Quartal 2007) • Bau Parkhaus City-Süd (Mönchstrasse) 		
Dokumentation Erhebung SBB Velo-PP 2006		Massnahmenkategorie MZ / Handbuch SVI Is1, Is2, E2 Vergleiche auch Objektblatt Nr. 2, 3, 4, 6

MOBILITÄTSZENTRUM BAHNHOF THUN		Objektblatt Nr. 6
Umsetzungskonzept Stand: Sept. 2006		
Objekt / Gegenstand Aufenthaltsbereiche		
Zielsetzung Schaffung einladender, zentraler Warteräume, insb. für Bahnhofplatz (für Bus-, Schiff-, Taxikunden)		
Beteiligte Stellen SBB (Immobilien), STI, BLS Schifffahrt Stadt Thun (TBA)	Federführung Stadt Thun, Planungsamt (Koordination)	
Realisierung Analyse, Massnahmenentwicklung bis F 2007 Umsetzungen ab ?	Aufwand / Kosten <ul style="list-style-type: none"> • Analyse 3 Arbeitstage • Erarbeitung Massnahmen 4 Arbeitstage Gesamtaufwand 7 Arbeitstage Umsetzungen: je nach Objekt bzw. Eigentümer	
Stand der Koordination Vororientierung		
Art der Regelung <ul style="list-style-type: none"> • bauliche Massnahme 		
Beschreibung / Vorgehen Auch nach dem Umbau des Bahnhofplatzes besteht Handlungsbedarf für verbesserte, gedeckte Warteräume in den Bereichen Taxi, STI/BLS-Gebäude. Ideen zur Verbesserung der Situation sind zu entwickeln.		
Stand Sept. 2006 <ul style="list-style-type: none"> • Handlungsbedarf von den Beteiligten erkannt 		
Nächste Schritte <ul style="list-style-type: none"> • Gespräche der Beteiligten • Analyse Handlungsbedarf und Standorte/Varianten 		
Abhängigkeiten / Synergien <ul style="list-style-type: none"> • Umbau Bahnhofgebäude, 2. Etappe (2007) • Bau Entlastungsstollen (2007-2009, Bereich STI-/BLS-Gebäude und Schiffländte) • Rückbau / Umgestaltung Ländte (2008, Gestaltungsvorschlag Leuenberger & Gassner) 		
Dokumentation	Massnahmenkategorie MZ / Handbuch SVI Is9, IV3	Vergleiche auch Objektblatt Nr. 1, 3, 11

MOBILITÄTSZENTRUM BAHNHOF THUN		Objektblatt Nr. 7
Umsetzungskonzept Stand: Sept. 2006		
Objekt / Gegenstand		
Nutzung von Synergien im Bereich Information und Verkauf		
Zielsetzung Prüfung von Möglichkeiten zu vermehrter Zusammenarbeit, insb. von benachbarten Anbietern (SBB/TTO und STI/BLS Schiff), z.B. Service/Verkauf in Randzeiten, Auflage Infomaterial, Koordination und Kommunikation Öffnungszeiten, Verkaufsautomaten, elektronische Anzeigetafeln (dynamische Information).		
Beteiligte Stellen SBB (Gf Personenverkehr Bhf Thun) STI, BLS Schifffahrt TTO Stadt Thun	Federführung SBB / TTO STI / BLS Schifffahrt	
Realisierung 1. Etappe (SBB/TTO) He 2006 abgeschlossen 2. Etappe (STI/BLS Schifffahrt) ?	Aufwand / Kosten Für erste Gespräche keine	
Stand der Koordination Vororientierung		
Art der Regelung <ul style="list-style-type: none"> organisatorische Massnahme bauliche Massnahme 		
Beschreibung / Vorgehen Durch das räumliche Zusammenrücken von SBB und TTO bzw. Umzug TTO in die Schalterhalle (Umbau Bahnhofgebäude 1. Etappe) ergeben sich Synergien, die es zu nutzen gilt. Die gemeinsame Nutzung und Eigentum des Gebäudes auf dem Bahnhofplatz durch STI und BLS Schifffahrt bilden eine gute Basis für eine engere Zusammenarbeit und/oder räumliches Zusammenrücken dieser beiden Anbieter.		
Stand Sept. 2006 <ul style="list-style-type: none"> Mit dem Umbau Bahnhofgebäude sind SBB und TTO näher zusammengedrückt. Neues Welcome Center (TTO) befindet sich neben der Schalterhalle SBB und wurde Ende August 2006 eröffnet. 		
Nächste Schritte <ul style="list-style-type: none"> Gespräche der Partner zum Ausloten des Synergiepotentials Prüfen und Aufzeigen des Potentials 		
Abhängigkeiten / Synergien <ul style="list-style-type: none"> Umbau Bahnhofgebäude, 2. Etappe (2007) Rückbau / Umgestaltung Ländte (2008, Gestaltungsvorschlag Leuenberger & Gassner) 		
Dokumentation	Massnahmenkategorie MZ / Handbuch SVI IV3, IV4, IV5, IV6, IV7, IV8	Vergleiche auch Objektblatt Nr. 8, 9

MOBILITÄTSZENTRUM BAHNHOF THUN		Objektblatt Nr. 8
Umsetzungskonzept Stand: Sept. 2006		
Objekt / Gegenstand		
Umfassende Mobilitätsberatung		
Zielsetzung Verbesserter, einfacher Zugang zu umfassender Mobilitätsberatung für Touristen/Ausflügler, Pendler und Grosskunden (Unternehmen, Veranstalter).		
Beteiligte Stellen SBB (Gf Personenverkehr Bhf Thun) STI, BLS Schifffahrt, TTO Stadt Thun	Federführung Stadt Thun, Planungsamt (Koordination)	
Realisierung Analyse, Massnahmen bis Frühling 2007 Umsetzungen ab Herbst 2007	Aufwand / Kosten <ul style="list-style-type: none"> • Analyse 3 Arbeitstage • Erarbeitung Massnahmen 4 Arbeitstage Gesamtaufwand 7 Arbeitstage	
Stand der Koordination Vororientierung		
Art der Regelung <ul style="list-style-type: none"> • organisatorische Massnahme • z.T. Produkt / Marketing 	jährliche Koordination 3 Arbeitstage jährl. gemeinsame Weiterbildung 1 Arbeitstag	
Beschreibung / Vorgehen Der Weg zu einem verbesserten und einfachen Zugang zu umfassender Mobilitätsberatung erfolgt über einen guten, schnellen Informationsaustausch aller Beteiligten. In einem ersten Schritt ist zu erarbeiten, welche Informationen für alle Beteiligten wichtig sind (aus Sicht der einzelnen Anbieter und für seine Partner). Daraus ergibt sich eine gesamte Angebotspalette, die anschliessend gemeinsam überarbeitet wird. Im 2. Schritt muss angeschaut werden, in welcher Form der Austausch (Medium, Periodizität, Ausbildung...) stattfinden soll, um daraus eine längerfristige Strategie entwickeln zu können. Ziel ist ein systematischer, gemeinsamer Austausch zur Verbesserung des Service und Gewinnung neuer Kunden.		
Stand Sept. 2006 <ul style="list-style-type: none"> • Der gemeinsame Infolyer "Mobilitätszentrum" Bahnhof Thun" (vgl. Objektblatt Nr. 11) ist ein erstes Produkt, das in die vorgeschlagene Richtung geht. Die Herausgabe ist auf den Fahrplanwechsel 2006/2007 im Dez. 2006 vorgesehen. • Die Stadt Thun (Planungsamt) hat im Sept. 06 das Mobilitätsmanagement-Projekt "Mobilitätsdialog mit Unternehmen" lanciert. 		
Nächste Schritte <ul style="list-style-type: none"> • Informationsaustausch, Analyse (siehe Beispiel Baden AG) • Massnahmen/Angebotspalette für gemeinsame Information • Entwicklung einer längerfristigen Strategie 		
Abhängigkeiten / Synergien Informationsstrategien/-konzepte der beteiligten Partner		
Dokumentation www.badenmobil.ch	Massnahmenkategorie MZ / Handbuch SVI IV3, IV4, IV8	Vergleiche auch Objektblatt Nr. 7, 8, 10, 14

MOBILITÄTSZENTRUM BAHNHOF THUN		Objektblatt Nr. 9
Umsetzungskonzept Stand: Sept. 2006		
Objekt / Gegenstand		
24 h-Service / gemeinsamer Infobereich		
Zielsetzung Zugänglichkeit für wichtige statische und dynamische Informationen während 24 h ermöglichen (auch Taxis, Unterkunft) und erweitern. Überprüfung eines gemeinsamen, optimal gelegenen, gut zugänglichen, gemeinsamen Infobereichs.		
Beteiligte Stellen SBB (Gf Personenverkehr Bhf Thun) STI, BLS Schifffahrt TTO Stadt Thun	Federführung Stadt Thun (Koordination)	
Realisierung Analyse, Massnahmenentwicklung bis F 2007 Umsetzungen ab He 2007	Aufwand / Kosten <ul style="list-style-type: none"> • Analyse 3 Arbeitstage • Erarbeitung Massnahmen 3 Arbeitstage Gesamtaufwand 6 Arbeitstage Umsetzungen: je nach Resultat der Abklärungen	
Stand der Koordination Vororientierung		
Art der Regelung <ul style="list-style-type: none"> • organisatorische Massnahme • z.T. bauliche Massnahme 		
Beschreibung / Vorgehen Die Zugänglichkeit von Informationen für einen 24 h-Service werden immer grösser. Im Gegensatz dazu sind alle bestrebt, die bedienten Öffnungszeiten zu optimieren, d.h. auf die Frequenzen anzupassen. Es braucht eine Bestandesaufnahme, welche Informationen wie, wo und wann angeboten werden bzw. werden sollten. Ein Informationskonzept ist zu erarbeiten und Verbesserungen zu realisieren. Es ist zu prüfen, ob und welche Informationen in einem gemeinsamen Infobereich angeboten werden können.		
Stand Sept. 2006 <ul style="list-style-type: none"> • Der gemeinsame Infolyer "Mobilitätszentrum" Bahnhof Thun" (vgl. Objektblatt Nr. 12) ist ein erstes Produkt, das die vorgeschlagene Richtung unterstützt bzw. erste gemeinsame Basisinformationen liefert. Die Herausgabe ist auf den Fahrplanwechsel 2006/2007 im Dez. 2006 vorgesehen. 		
Nächste Schritte <ul style="list-style-type: none"> • Analyse • Erarbeitung Massnahmenvorschläge 		
Abhängigkeiten / Synergien <ul style="list-style-type: none"> • Umbau Bahnhofgebäude, 2. Etappe (2007) 		
Dokumentation	Massnahmenkategorie MZ / Handbuch SVI IV5, IV6, IV8	Vergleiche auch Objektblatt Nr. 7, 9, 10, 12

MOBILITÄTSZENTRUM BAHNHOF THUN		Objektblatt Nr. 10
Umsetzungskonzept Stand: Sept. 2006		
Objekt / Gegenstand Gepäckbeförderung		
Zielsetzung Attraktiver, gut zugänglicher Gepäckservice. Die ganze Wegkette in Betracht ziehen, von zuhause bis zum Zielpunkt (z.B. Hotel)		
Beteiligte Stellen SBB (Gf Personenverkehr Bhf Thun) STI, BLS Schifffahrt TTO Stadt Thun	Federführung Stadt Thun, Planungsamt (Koordination)	
Realisierung Analyse, Massnahmenentwicklung bis F 2007 Umsetzungen ab He 2007	Aufwand / Kosten <ul style="list-style-type: none"> • Analyse 2 Arbeitstage • <u>Erarbeitung Massnahmen</u> 3 Arbeitstage Gesamtaufwand 5 Arbeitstage Umsetzungen: je nach Resultat der Abklärungen	
Stand der Koordination Vororientierung		
Art der Regelung <ul style="list-style-type: none"> • organisatorische Massnahme • ev. Produkt / Marketing 		
Beschreibung / Vorgehen Mit dem Umbau der Bahnhofhalle wird ein 1. Schritt zur Verbesserung des Gepäcktransports erreicht. Es gibt aber verschiedene Informationsdefizite und bis zum Zielort auch gewisse Schwierigkeiten im Bereich Organisation. Die Informationsdefizite betreffen vor allem die verschiedenen Angebote der SBB (Fly+Rail, schnelles Reisegepäck, normales Reisegepäck). Die BLS bietet kein Angebot. In Thun ist zu überprüfen, wie die Gepäckbeförderung vom und zum Bahnhof verbessert werden kann.		
Stand Sept. 2006 •		
Nächste Schritte <ul style="list-style-type: none"> • Erarbeiten Bestandaufnahme Angebot von und zum Bahnhof Thun • Erarbeitung Verbesserungsvorschläge (Information/Organisation) 		
Abhängigkeiten / Synergien <ul style="list-style-type: none"> • Umbau Bahnhofgebäude, 2. Etappe (2007) • Angebot Hauslieferdienst "Kürrier" 		
Dokumentation	Massnahmenkategorie MZ / Handbuch SVI Z1, E1	Vergleiche auch Objektblatt Nr. 8, 9 ,10

MOBILITÄTSZENTRUM BAHNHOF THUN		Objektblatt Nr. 11
Umsetzungskonzept Stand: Sept. 2006		
Objekt / Gegenstand Sicherheit - Ordnung - Sauberkeit		
Zielsetzung Attraktives, sicheres Bahnhofgebiet dank aktiver Förderung von Sicherheit, Ordnung und Sauberkeit. Erstellung eines Konzeptes und Abschluss einer Vereinbarung für die koordinierte Kontrolle und Reinigung des Bahnhofgebietes.		
Beteiligte Stellen SBB (Immobilien) STI, BLS TTO Stadt Thun	Federführung Stadt Thun, Tiefbauamt (Koordination)	
Realisierung Analyse, Massnahmen bis Frühling 2007 Umsetzungen ab Herbst 2007	Kosten <ul style="list-style-type: none"> • Analyse 4 Arbeitstage • <u>Erarbeitung Massnahmen</u> 3 Arbeitstage Gesamtaufwand 7 Arbeitstage Umsetzungen: je nach Partner und Detailprojekt	
Stand der Koordination Vororientierung		
Art der Regelung <ul style="list-style-type: none"> • organisatorische Massnahme • ev. bauliche Massnahme 		
Beschreibung / Vorgehen Aufnahme des Ist-Zustandes. Entwickeln von gemeinsamen Zielen bzw. Standards für die Bereiche Sicherheit, Ordnung und Sauberkeit. Daraus ergeben sich der Handlungs- und der Koordinationsbedarf.		
Stand Sept. 2006 <ul style="list-style-type: none"> • Reinigungskonzept für die Stadt Thun (Tiefbauamt) in Bearbeitung 		
Abhängigkeiten / Synergien <ul style="list-style-type: none"> • Koordination mit Beleuchtung und Gestaltung Bahnhofgebiet 		
Dokumentation Broschüre Pro Senectute "Alltagswege - Sicherheit im öffentlichen Raum" (2004)	Massnahmenkategorie MZ / Handbuch SVI (im Handbuch SVI nicht enthalten)	Vergleiche auch Objektblatt Nr. 1, 4

MOBILITÄTSZENTRUM BAHNHOF THUN		Objektblatt Nr. 12
Umsetzungskonzept Stand: Sept. 2006		
Objekt / Gegenstand		
Informationsflyer / Plan Mobilitätszentrum Bahnhof Thun		
Zielsetzung Erstellung eines gemeinsamen Flyers "Mobilitätszentrum Bahnhof Thun" (Anbieter, Angebote) und Abgabe an allen Schaltern (bei Beratungen, Weiterleitungen an andere Anbieter)		
Beteiligte Stellen SBB (Gf Personenverkehr Bhf Thun) STI, BLS Schifffahrt TTO Stadt Thun	Federführung Stadt Thun, Planungsamt	
Realisierung Fahrplanwechsel Dezember 2006	Aufwand / Kosten	
Stand der Koordination Festsetzung	<ul style="list-style-type: none"> • Koord. Erstellung 20-30 h Fr. 3'500.- • Grafik 2000.-, Foto 500.- Fr. 2'500.- • Druck 5 000 Ex. Fr. 1'000.- • <u>Unvorhergesehenes</u> Fr. 500.- 	
Art der Regelung • Produkt / Marketing	Gesamtkosten Fr. 7'500.- davon SBB, STI, TTO, BLS je Fr. 750.- Stadt Thun Fr. 2'000.- Pilotprojekt EnergieSchweiz Fr. 2'500.-	
Beschreibung / Vorgehen Stadt Thun und Büro Rundum koordinieren und realisieren im Auftrag aller Beteiligten den gemeinsamen Flyer. Ideenskizze/Muster des Flyers vorhanden: <ul style="list-style-type: none"> • Titelblatt (als Foto mit allen Beteiligten als Logo, ev. Layout Stadtmarketing Thun) • Innenseite (Plan Mobilitätszentrum) • Rückseite Öffnungszeiten und Kontaktadressen Der Flyer (verkleinert) soll auch in den Thuner Regionalfahrplan integriert werden.		
Stand Sept. 2006 <ul style="list-style-type: none"> • 1. Entwurf (im neuen Erscheinungsbild Stadtmarketing) liegt vor und ist in Vernehmlassung 		
Nächste Schritte <ul style="list-style-type: none"> • Abgabe Gut zum Druck an der Arbeitssitzung 24. Oktober • Festlegen Auflage • Organisation Vertrieb • Öffentlichkeitsarbeit 		
Abhängigkeiten / Synergien Aktivitäten / Öffentlichkeitsarbeit Fahrplanwechsel		
Dokumentation	Massnahmenkategorie MZ / Handbuch SVI IV3, IV5, IV8	Vergleiche auch Objektblatt Nr. 12

MOBILITÄTSZENTRUM BAHNHOF THUN		Objektblatt Nr. 13
Umsetzungskonzept Stand: Sept. 2006		
Objekt / Gegenstand		
Regionalfahrplan		
Zielsetzung		
Weiterentwicklung des Regionalfahrplans Thun und der nötigen Trägerschaft und Finanzierung.		
Beteiligte Stellen		Federführung
SBB (Gf Personenverkehr Bhf Thun) STI, BLS TTO Tarifverbund BeoAbo (neu an Stelle Stärncharte) Stadt Thun Firma innovaprint, Uetendorf		zu klären
Realisierung		Aufwand / Kosten
Erscheinungstermin jährlich im Dezember (Fahrplanwechsel)		jährliche Koordination, Redaktion und Weiterentwicklung ca. 5 Arbeitstage
Stand der Koordination		Umsetzung muss selbsttragend sein (Erlös aus Werbung und Verkauf des Fahrplans)
Zwischenergebnis		
Art der Regelung		
<ul style="list-style-type: none"> • Produkt / Marketing • z.T. organisatorische Massnahme 		
Beschreibung / Vorgehen		
<p>Der bisherige Regionalfahrplan entspricht einem Kundenbedürfnis. Der neue Tarifverbund BeoAbo stellt das bisherige Konzept nicht in Frage. Die bisherigen Beteiligten einigten sich aber auf die Weiterentwicklung des bisherigen Fahrplanes ohne Erweiterung des Perimeters auf das neue Verbundabogebiet.</p> <p>Die Koordination übernahmen in den letzten Jahren Innovaprint, Verein Stadtmobilität, Stadt Thun und STI. Die Trägerschaft und Aufgaben der Partner sollte noch klarer definiert werden.</p>		
Stand Sept. 2006		
<ul style="list-style-type: none"> • Ausgabe 2006/2007 in Bearbeitung • Umfrage bei mittelgrossen Gemeinden erfolgt 		
Nächste Schritte		
<ul style="list-style-type: none"> • Gespräche mit bisherigen und allfälligen neuen Beteiligten • Bildung Trägerschaft • Sicherstellung Finanzierung • Erarbeiten Ausgabe 2007/2008 		
Abhängigkeiten / Synergien		
<ul style="list-style-type: none"> • Politik Tarifverbund BeoAbo 		
Dokumentation		
		Massnahmenkategorie MZ / Handbuch SVI IV3, IV4, IV5, IV6, IV7, IV8
		Vergleiche auch Objektblatt Nr. 7, 8, 9, 11

MOBILITÄTSZENTRUM BAHNHOF THUN		Objektblatt Nr. 14
Umsetzungskonzept Stand: Sept. 2006		
Objekt / Gegenstand		
Thun Tourist Card		
Zielsetzung		
Attraktives Angebot für Touristen im Bereich Produkte des öffentlichen Verkehrs und weiteren Angeboten im Bereich Mobilität und Tourismus.		
Beteiligte Stellen		Federführung
SBB (Gf Personenverkehr Bhf Thun) STI, BLS Schifffahrt TTO Stadt Thun		zu klären (Stadtmarketing ?)
Realisierung		Aufwand / Kosten
Analyse, Konzept	bis F 2007	• Analyse ? Arbeitstage
Umsetzungen	ab He 2007	• <u>Erarbeitung Konzept</u> ? Arbeitstage
Stand der Koordination		Gesamtaufwand ? Arbeitstage
Vororientierung		
Art der Regelung		Umsetzungen: je nach Projekt
• Produkt / Marketing		
Beschreibung / Vorgehen		
<p>Eine Machbarkeitsstudie erarbeiten für ein attraktives Angebot für Touristen im Bereich Mobilität. Spiez (Spiez Card), Basel, Bellinzona und Andere haben Lösungen eingeführt. Überprüfung der Umsetzbarkeit in Thun im Rahmen einer Machbarkeitsstudie. Kriterien für die Inhalte festlegen. Partner suchen. Finanzierung abklären. Mögliche Inhalte: ÖV-Benützung z.B. mit City-Karte; Gratisvelo-Nutzung von „Thun rollt“; Eintritte Museen; verbilligte Ausflüge, Stadtrundgänge, Kinogutscheine etc.</p> <p>Die vom Stadtmarketing geplante neue Kredit-/Einkaufskarte "thun!card" richtet sich an alle Einkaufer (insb. Bevölkerung Region Thun, nur bedingt an Touristen) und soll die Kundenbindung erhöhen. Ev. soll auch die Karte mit ÖV-Angeboten (STI, Parkhaus) kombiniert werden. Zeitplan (gem. Brief Stadtmarketing/IGT Sept. 06): bis 25. Okt. 100 mitmachende Betriebe (über IGT) gewinnen, im November Lancierung bei der Bevölkerung; Ziel operative Einführung Weihnachtsgeschäft 2006.</p>		
Stand Sept. 2006		
<ul style="list-style-type: none"> • Lancierung "thun!card" läuft: Infoveranstaltung für Interessierte im Okt. 06 • Thunersee Tourismus TST (Herr Dütschler, August 2006) möchte eine "Thunersee Card". 		
Nächste Schritte		
<ul style="list-style-type: none"> • Koordination mit Stadtmarketing (neue Einkaufs-/Kreditkarte "thun!card") • vorhandene Beispiele sammeln und analysieren; Machbarkeitsstudie • 		
Abhängigkeiten / Synergien		
• Koordination mit Produkten / Aktivitäten Stadtmarketing, Nutzung von Synergien		
Dokumentation		Vergleiche auch Objektblatt Nr. 8, 9, 10
		Massnahmenkategorie MZ / Handbuch SVI Z1, E1

2.4 Aktueller Stand / erfolgte Umsetzungen

Im Gebiet des Mobilitätszentrums Bahnhof Thun sind bereits während der Projektbearbeitung verschiedene Projekte umgesetzt worden. Dank dem Projekt Mobilitätszentrum Bahnhof Thun und Umsetzung einzelner Projekte konnten verschiedene Zielsetzungen bereits bis Dezember 2006 erreicht werden, zum Beispiel:

- Verbesserte Kommunikation und Koordination durch die Arbeitsgruppe Mobilitätszentrum Bahnhof Thun.
- Verbesserungen in den Bereichen Gestaltung, Beleuchtung, Orientierung und Wegweisung (Objektblätter 1, 2, 3, 4) im Bahnhofgebiet durch den Umbau des Bahnhofplatzes. Verbesserungen für den öffentlichen Verkehr mit separaten Spuren.
- Einschränkungen auf der Zufahrt (Seestrasse) für den Bahnhofplatz querenden, motorisierten Privatverkehr.
- Verbesserung der Kundeninformation (Objektblatt 7) durch
 - Umbau der Bahnhofhalle SBB und der gemeinsamen Präsenz von SBB und Thun Tourismus (Welcome Center). Verbesserung durch Ausnützung von Synergien.
 - Koordination unter den verschiedenen Anbietern
- Gemeinsamer Auftritt nach Aussen mit einem Flyer Mobilitätszentrum Bahnhof Thun (Objektblatt 12).

Der Flyer Mobilitätszentrum Bahnhof Thun wurde im Dezember 2006 gedruckt (10'000 Exemplare) und wird von allen Partnern (SBB, STI, BLS Schifffahrt, TTO und der Stadt Thun) abgegeben. Der neue Situationsplan und die Angaben zu den Öffnungszeiten wurden auch in den Regionalfahrplan Thun (Auflage ca. 25'000 Exemplare) integriert. Die erarbeitenden Unterlagen stehen allen Partnern zu freien Verfügung.

- Weiterentwicklung Regionalfahrplan Thun (Objektblatt 13) mit Integration des Flyers Mobilitätszentrum Bahnhof Thun (Objektblatt 12).

2.5 Kosten und Finanzierung Pilotprojekt

Die nachfolgende Zusammenstellung basiert auf Rechnungen und Schätzungen der Eigenleistungen zu üblichen Ansätzen.

Projektträger	Stadt (Eigenleistung)	Partner SBB, STI, BLS, TTO	Begleitung RUNDUM)mobil (bezahlt durch Stadt Thun)	Total
Stundenaufwand Phase 1-3	Graf 50 h Diez 150 h Sokr. 20 h Total 220 h	10 Sitzungen à ca. 5 h inkl. Vor-/Nachbereitung/ Reisezeit Total 50 h	117 h à Fr. 140.- 50,5 h à Fr. 115.- 9 h à Fr. 65.- 31,5 h à Fr. 50.- Total 208 h	Total 478 h
Ansätze	Graf Fr. 140.-/h Diez Fr. 120.-/h Sokr. Fr. 85.-/h	Fr. 120.-/h	Fr. 50.- bis Fr. 140.-/h	
Kosten Phase 1-3	Fr. 26'700.-	Fr. 24'000.-	Fr. 26'500.-	Fr. 77'200.-
Budget / Gesuch Phase 1-3				Fr. 90'000.-
Finanzierung	Stadt Thun (Restkosten) Partner (Eigenleistung) Bundesamt für Energie (an Stadt) Total			Fr. 28'200.- Fr. 24'000.- Fr. 25'000.- Fr. 77'200.-

Die Kostenabweichungen gegenüber dem Budget ergeben sich durch das reduzierte Arbeitsprogramm. Die Phase 3 "Umsetzungskonzept Mobilitätszentrum Bahnhof Thun" wurde aufgrund der Resultate der Phase 2 "Handlungsbedarf und Massnahmenentwicklung" angepasst, d.h. gegenüber dem Projektgesuch reduziert. Dies schlägt sich sowohl in den Kosten wie auch in den vom BFE erhaltenen Beiträgen nieder.

Die Finanzierung der Phase 0 (Vorabklärungen mit Projektgruppe/Projekteingabe BFE) im Betrag von ca. Fr. 7'000.- hat die Stadt Thun als Vorleistung übernommen.

Die Produktion des Infolyers "Mobilitätszentrum Bahnhof Thun" (vgl. Objektblatt Nr. 12 und Anhang) erfolgte ausserhalb dieses Projektes und wurde durch die beteiligten Partner finanziert.

3. Weiteres Vorgehen / Projektabschluss

Die Projektgruppe hat folgende Punkte für die weiteren Umsetzungen beschlossen.

3.1 Prioritäten

Für die drei Massnahmenpakete gelten folgende Prioritäten:

Bauliche Massnahmen (Objektblätter 1 - 6)

- Die Federführung bei den baulichen Massnahmen liegt bei der Stadt Thun.
- Erste Priorität hat das Objektblatt 2 „Wegverbindungen/Hindernisfreiheit“. Bei der Bearbeitung werden Aspekte und Problempunkte der Objektblätter Nrn. 3, 4, 5 und 6 einbezogen. Anschliessend lassen sich Kosten und weiteres Vorgehen zu diesen Objektblättern bestimmen.

Organisatorische Massnahmen (Objektblätter 7 - 10)

- Dank des Umbaus der Bahnhofhalle sind SBB und TTO näher zusammen gerückt, was die Zusammenarbeit vereinfacht. Weitere Synergien können nun genutzt werden.
- Erste Priorität haben das Objektblatt 9 „24 h-Service, gemeinsamer Infobereich“ und Objektblatt 11 „Sicherheit - Ordnung - Sauberkeit“. In diesen Bereichen sind Verbesserungen möglich und sinnvoll.

Produkte / Marketingmassnahmen (Objektblätter 11 - 14)

Der Informationsflyer (Objektblatt 12) und der Regionalfahrplan (Objektblatt 13) wurden umgesetzt und die Kostenteiler sind festgelegt. Eine Aktualisierung auf den nächsten Fahrplanwechsel im Dezember 2007 ist zu prüfen.

3.2 Kosten und Finanzierung

Bei den Kosten und Finanzierung für das weitere Vorgehen sind folgende Beschlüsse gefällt worden:

- Kosten bzw. Arbeitsaufwand (vor allem für Detailanalyse und Umsetzungsvorschläge) sind, soweit möglich und bezifferbar, in den Objektblättern enthalten.
- Für die Präzisierung und Detaillierung der Bau- und Umsetzungskosten und die Aufteilung auf die jeweiligen Partner ist die federführende Organisation nach vorheriger Absprache mit den beteiligten Partnern zuständig.
- Bei der allfälligen Aktualisierung und Weiterentwicklung bestehender Produkte (z.B. Regionalfahrplan Thun, Informationsflyer) werden via Controllinggruppe neue Finanzierungen partnerschaftlich geregelt.
- Die Stadt Thun (TBA und PLA) startet die Ausarbeitung der Analyse mit Massnahmenvorschlägen für Objektblatt 2 „Wegverbindungen/Hindernisfreiheit“ und übernimmt die daraus entstehenden Kosten.
- Die Stadt Thun übernimmt im Jahre 2007 allfällige Aufwendungen für das Controlling (z.B. externe Beratung).

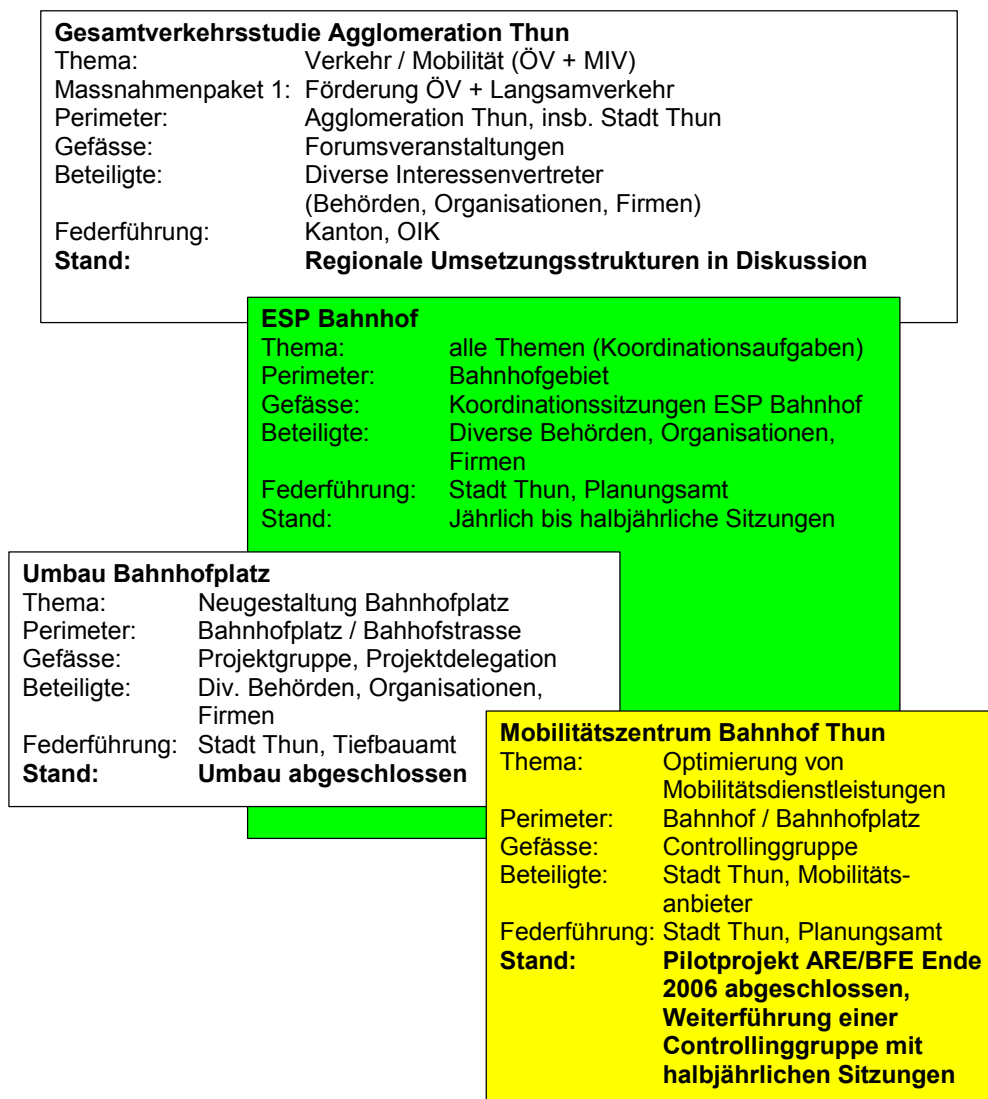
Fazit: Zurzeit sind keine gemeinsamen Finanzierungsentscheide notwendig.

3.3 Trägerschaft / Federführung

Gegenwärtig gibt es keine bestehende, übergeordnete Institution, die als Trägerschaft geeignet ist. Laut Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun (Massnahmenpaket 1) soll ein Mobilitätsmanagement für die Agglomeration eingeführt werden. Bis dieses eingeführt und funktionsfähig ist, wird als Übergangslösung und pragmatischer Ansatz die Trägerschaft resp. Federführung des Projektes Mobilitätszentrum Bahnhof Thun wie folgt geregelt:

- A Die Stadt übernimmt die Koordination und administrative Führung. Sie ist zuständig für die Beobachtung der regionalen, kantonalen und nationalen Entwicklungen.
- B Die Federführung ist in den Objektblättern (Kap 3.2) festgelegt. Die jeweils bezeichnete Stelle ist verantwortlich für die Weiterbearbeitung (Analyse, konkreter Umsetzungsvorschlag, Terminierung, Finanzbedarf).
- C Es wird eine Controllinggruppe eingesetzt (bestehend aus den bisherigen Projektgruppenmitgliedern), Hauptaufgaben der Controllinggruppe sind: Überprüfung/ Steuerung der Arbeiten, Beobachtung der Entwicklung, Ermittlung des Handlungsbedarfs. Berichterstattung an übergeordnete Stellen mittels Sitzungsprotokolle; z.B. halbjährlich.

Abgrenzung zu anderen Projekten und Gruppen



3.4 Ausblick

Auch in Zukunft werden im Perimeter Mobilitätszentrum verschiedene Projekte geplant und umgesetzt. Die an diesem Umsetzungskonzept Beteiligten stehen nun in der Verantwortung, die Anliegen für ein modernes, zukunftsorientiertes Mobilitätszentrum Bahnhof Thun in diese Projekte einfließen zu lassen. Das vorliegende Konzept zeigt die Möglichkeiten auf und legt die Stossrichtungen fest. Es enthält auch eine umfassende, fundierte Situationsanalyse.

Grösseres Potential ist in den Bereichen Zusammenarbeit STI/BLS (Objektblatt 7) und 24 h-Service/gemeinsamer Infobereich (Objektblatt 9) vorhanden. Auch die Neugestaltung der Ländte könnte eine Chance für verschiedene Verbesserungen bieten.

Die Stadt Thun wird im Jahre 2007 mit dem Projekt „Angenehme Wege zum Bahnhof“ (Objektblatt 2 „Wegverbindungen / Hindernisfreiheit“) eine Detailanalyse erstellen und Massnahmen entwickeln, die auch Grundlage für andere Objektblätter und Projekte liefern soll.

Wir sind überzeugt, dass mit dem vorliegenden Umsetzungskonzept eine gute Grundlage gelegt wurde, um auch in Zukunft weitere Verbesserungen im Mobilitätszentrum Bahnhof Thun realisieren zu können. Dies bleibt eine Herausforderung und Daueraufgabe für alle Beteiligten. Mit der Schaffung einer ständigen Controllinggruppe unter Führung der Stadt Thun sind wichtige Weichen dazu gestellt worden.