

Oberingenieurkreis II

Ile arrondissement
d'Ingénieur en chef

Tiefbauamt
des Kantons Bern

Office des Ponts et
chaussées
du canton de Berne



Gemeinde Laupen



Sensetalbahn AG

Orientierende Unterlage

Strassen-Nr.	Nr. 12
Strassenzug	Fribourg-Laupen-Bern
Gemeinde	Laupen
Projekt vom	26. November 2014

	29. April 2015
Revidiert	
Projekt-Nr.	10261
Plan-Nr.	
Format	A4

Bericht zur Mitwirkung

Verkehrssanierung und städtebauliche Entwicklung Laupen



Projektverfassende
Planergemeinschaft
Team SENSEORIUM
c/o Roduner BSB + Partner AG
Ingenieure und Partner
Schaufelweg 21
3098 Schliern
Tel. 031 978 00 78
Fax 031 978 00 79
info@roduner-bsb-partner.ch

Auftraggeber:

Bauherrengemeinschaft

Verkehrssanierung und städtebauliche
Entwicklung Laupen (BHG VEL)
c/o Tiefbauamt des Kantons Bern
Oberingenieurkreis II
Schermenweg 11
3001 Bern

Gesamtprojektleiter:

Jürg Hänggi
Tel. 031 311 12 10
info@haenggiplanung.ch

Verfasser

Planerteam SENS(e)ORIUM

p.A. Roduner BSB + Partner AG, Ingenieure und Planer
Michael Beyeler, Koreferent
Stephan Kummer, Projektleiter
Schaufelweg 21
3098 Schliern
Tel. 031 978 00 78
Fax 031 978 00 79

Inhaltsverzeichnis

1	Zusammenfassung	5
2	Ausgangslage	6
2.1	Projektperimeter	7
2.2	Projektziele	8
3	Mitwirkungsverfahren	9
3.1	Eingegangene Stellungnahmen	10
3.2	Auswertung der Stellungnahmen	10
3.3	Zusammenfassung der Ergebnisse / Fazit	10
4	Ergebnisse aus den Fragebögen	12
4.1	Fragen zu Verkehr und Strassenraum	12
4.2	Zusatzfragen zu Verkehr und Strassenraum	14
4.3	Fragen zur Sense (Wasserbau)	16
4.4	Fragen zur Sensebrücke	17
4.5	Fragen zur neuen Station der Bahn	18
4.6	Fragen zur Option Umfahrungsstrasse	20
4.7	Weitere Anregungen, Kommentare oder Fragen	21
5	Stellungnahme zu den Mitwirkungseingaben	22
5.1	Eingaben von Privaten und Unternehmen	22
5.2	Verkehrsclub der Schweiz (VCS), Regionalgruppe Bern	49
5.3	ARA Sensetal	50
5.4	Erbengemeinschaft Freiburghaus	52
5.5	Amt für Mobilität Staat Freiburg	56
5.6	Gemeinde Böisingen	57
5.7	Burgergemeinde Laupen	59
5.8	Forum Laupen	60
5.9	Gruppe V	61
5.10	Altstadtleist Laupen	64
5.11	L' Affiche Laupener Gewerbe	70
5.12	Denkmalpflege Kanton Bern	71
5.13	Fachstelle Hindernisfreies Bauen Kanton Bern (procap)	73
5.14	Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination	75
5.15	Amt für Wasser und Abfall	77
5.16	Kantonspolizei Bern	79
5.17	Amt für Gemeinden und Raumordnung	81
5.18	Amt für Landwirtschaft und Natur	83
5.19	Kantonales Laboratorium Bern	87
5.20	Fischereiinspektorat	88

Anhang

Anhang I	Teilnehmer Mitwirkung
Anhang II	Fragebogen Mitwirkung

90

93

1 Zusammenfassung

Positive Rückmeldungen zum Projekt SENS(s)ORIUM in Laupen

Auf breite Akzeptanz stossen die Ideen, mit denen die Gemeinde Laupen zusammen mit dem Tiefbauamt des Kantons Bern und der Sensetalbahn AG ihre Verkehrsprobleme lösen und die Basis für ihre städtebauliche Entwicklung legen will. Vom 27. November 2014 bis 30. Januar 2015 lag das Vorprojekt zur Mitwirkung öffentlich auf.

Grosses Interesse der Laupener Bevölkerung

Die Themen Verkehr und städtebauliche Entwicklung bewegen Laupen. Rund 240 Leute besuchten die Infoveranstaltung zum Start der Mitwirkung im November 2014 sowie die beiden Themenabenden im Januar. Hinzu kommen zahlreiche Besucherinnen und Besuchern der Mitwirkungsausstellung im Poly-Areal. Zudem gingen während der Mitwirkung bei der Gemeinde Laupen und beim Tiefbauamt des Kantons Bern 168 Stellungnahmen und ausgefüllte Fragebogen ein.

Temporeduktion wird von Mehrheit begrüsst

Sehr positiv beurteilt wird in der Mitwirkung die vorgeschlagene Verkehrssanierung. Eine Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h wird von einer grossen Mehrheit begrüsst. Teilweise wird sogar eine Ausdehnung des Tempo-30-Perimeters gewünscht. Bedenken bestehen noch betreffend der Sicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger beim flächigen Queren von Plätzen und Strassen ohne Querungshilfe. Ebenfalls ein grosses Anliegen ist den Lauperinnen und Laupern eine genügende Anzahl Parkplätzen.

Hohe Zustimmung zu Stationsverlegung und neuer Sensebrücke

Sehr begrüsst wird von den Mitwirkenden die Verlegung der Bahnstation und die damit deutlich verbesserte Umsteigesituation von Bus auf Bahn und umgekehrt. Auch die neue Sensebrücke und die Wasserbau-Massnahmen gegen Hochwasser finden eine hohe Zustimmung.

Zwischennutzung auf dem alten Bahnareal

Bezüglich der städtebaulichen Entwicklung auf dem alten Bahnareal sind die Meinungen noch geteilt und der Wunsch nach Mitbestimmung ist entsprechend gross. Während deutlich mehr als ein Drittel der Bevölkerung das Areal möglichst umgehend bebauen will, möchten die restlichen Mitwirkenden die Fläche für eine Dauer von fünf bis fünfzehn Jahren freihalten – als Option für eine künftige Teilumfahrung.

Die nächsten Schritte

Auf der Basis des Vorprojekts und der Eingaben aus der Mitwirkung werden die Gemeinde Laupen, das Tiefbauamt des Kantons Bern sowie die Sensetalbahn AG das Projekt nun gemeinsam weiterentwickeln.

2 Ausgangslage

Grundlage Mitwirkung

Die heutige Ortsdurchfahrt durch das Stedtli von Laupen ist unbefriedigend. Insbesondere im Bereich der bestehenden Engstelle in der Neuen-gasse (Restaurant Sternen) vermindert der motorisierte Verkehr die Attraktivität und Aufenthaltsqualität im Ort. Zudem sind bei geschlossener Bahnschranke Rückstaus mit Auswirkungen bis ins Stedtligebiet und in die Bösing- und Neueneggstrasse normal.

Mit der Idee aus dem Jahr 2007, den bestehenden Bahnhof um ca. 250 m in Richtung Neuenegg zu verschieben, wurde im Jahr 2010, unter der Leitung des Tiefbauamts des Kantons Bern (OIK II), der Gemeinde Laupen und der Sensetalbahn, ein Studienauftrag „Verkehrssanierung und städtebauliche Entwicklung“ durchgeführt.

Das zum Siegerprojekt gekürte Projekt Sens(e)orium wurde im Zeitraum zwischen Januar 2014 und November 2014 zum Vorprojekt ausgearbeitet. An der Projektentwicklung war nebst der Bauherrngemeinschaft und dem Planerteam auch eine Begleitgruppe, zusammengesetzt aus ansässigen Vertretern aus Politik, Gewerbe und Interessengemeinschaften, beteiligt.

Zwischen dem 27. November 2014 und dem 30. Januar 2015 lag das Projekt zur Mitwirkung öffentlich auf.

Auftrag Planerteam

Das Planerteam Sens(e)orium erhielt von der Bauherrngemeinschaft (BHG) Laupen den Auftrag, die eingegangenen Mitwirkungen auszuwerten und in einem Bericht zusammenzufassen. Mit dem vorliegenden Mitwirkungsbericht ist die Projektphase „Mitwirkung“ abgeschlossen.

Nächste Schritte

Die nächsten Projektschritte basieren auf dem Vorprojekt und – nach entsprechender Beurteilung – auf den Eingaben aus der Mitwirkung.

Das Tiefbauamt des Kantons Bern, die Gemeinde Laupen sowie die Sensetalbahn AG beabsichtigen, das Projekt gemeinsam weiterentwickeln. Weil die Bahn die sie betreffenden Projektteile in einem separaten Verfahren weiterbearbeitet, sind die exakten Schnittstellen noch zu definieren und eine geeignete Organisationsform zu finden.

2.1 Projektperimeter

Perimeter Kanton

Der Bearbeitungsperimeter umfasst das Städtli von Laupen, sowie die daran angrenzenden Gebiete in südlicher, östlicher und nordwestlicher Richtung.

Die Abgrenzung des Projektperimeters bildet im Osten die Oberau, im Süden der Bereich der Liegenschaften Bösingenstrasse 12/13 und im Nordwesten der neu umgebaute Knoten Bahnweg. Demzufolge sind Teile der Kantonsstrassen Nrn. 179, 233 und 1201 betroffen.

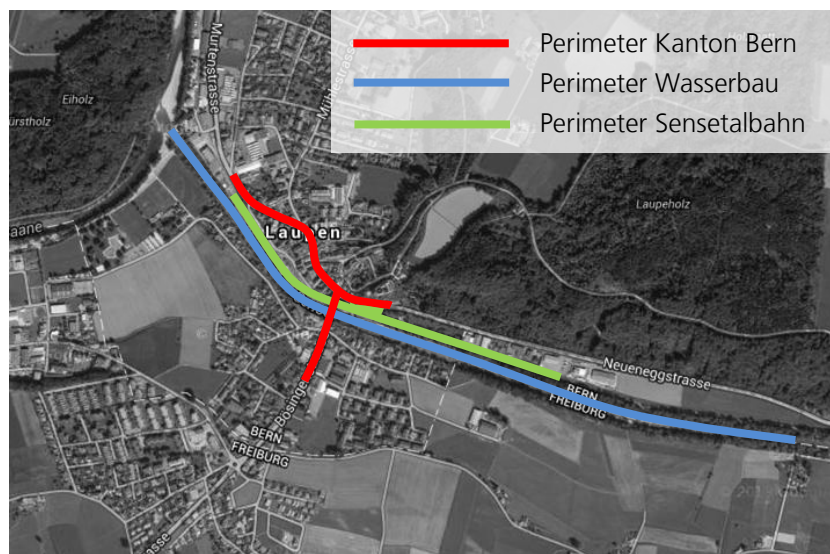
Perimeter Gemeinde

Der Perimeter der Gemeinde ist mit demjenigen des Kantons weitgehend identisch. Ausnahme bildet der Wasserbau, welcher den Flussabschnitt zwischen der Gemeindegrenze Neuenegg und der Sense / Saane-Mündung umfasst.

Perimeter Sensetalbahn

Grundsätzlich sind bauliche Eingriffe im Bereich der bestehenden Bahntrasse geplant. Angrenzend daran umfasst der Perimeter der Sensetalbahn einen Teil des Haldenweihers sowie den danebenliegenden Parkplatz. Senseaufwärts wird im Bereich Oberau ein zusätzliches, flussseitig liegendes Abstellgleis erstellt.

Übersicht



2.2 Projektziele

Die Anforderungen an das Projekt sind sehr vielfältig. Sämtliche Rahmenbedingungen, Strategien, Richtpläne und Interessen der Politik, des Gewerbes und der Bevölkerung sind möglichst umfassend zu berücksichtigen.

Hauptziele

Die Hauptziele sind:

- Verkehrssanierung
- Verbesserung Hochwasserschutz
- Ersatz der sanierungsbedürftigen Sensebrücke
- Sanierung Werkleitungen im Stedtli

Teilziele

Die drei Hauptziele umfassen die folgenden Teilziele, welche es aufeinander abzustimmen gilt:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit aller Teilnehmer
- Betriebssicherheit des öffentlichen Verkehrs
- Verstetigen des motorisierten Individualverkehrs auf einem tieferen Geschwindigkeitsniveau
- Attraktive, zentrumsbildende Strassenraumgestaltung zur Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Erhalt der Anzahl Parkplätze im Stedtli
- Gute Erreichbarkeit der Läden im Zentrum auch während der Bauzeit
- Umsetzung der Vorschriften für behindertengerechtes Bauen
- Berücksichtigen der denkmalpflegerischen Anforderungen und Vorgaben
- Ersatz der sanierungsbedürftigen Sensebrücke unter Berücksichtigung der wasserbaulichen (HQ₁₀₀) und denkmalpflegerischen Aspekte.
- Verbesserung Hochwasserschutz für das Stedtli
- Erneuerung der teilweise sanierungsbedürftigen Werkleitungen im Stedtli – abschnittsweise Einführung eines Teiltrennsystems.

3 Mitwirkungsverfahren

Öffentlichkeitsanlässe

Die Resultate aus dem Planungsprozess „Vorprojekt“, wurden am 26. November 2014, im Rahmen einer Öffentlichkeitsveranstaltung, der Bevölkerung vorgestellt. Der Veranstaltung wohnten über 100 interessierte Laupenerinnen und Laupener bei. Anschliessend wurden die Projektdokumente während rund zwei Monaten zur öffentlichen Mitwirkung aufgelegt. Zusammen mit den Projektdokumenten wurde auch ein Fragebogen zu ausgewählten Themen aufgelegt. Innerhalb dieser Frist fanden zusätzlich zwei öffentliche Themenabende mit je rund 50 Teilnehmenden statt.

Themenabend 1 - Verkehr

Themenabend 2 - Zwischen- und Endnutzungen altes Bahnareal, Ansprüche der Denkmalpflege

Öffentliche Auflage

Die Pläne mit dem Erläuterungsbericht konnten zwischen dem 27. November 2014 und dem 30. Januar 2015 in der Mitwirkungsausstellung im Poly-Areal, Bahnweg 2, in Laupen eingesehen werden.

Das Mitwirkungsverfahren wurde im Amtsblatt des Kantons Bern, in der „Loupe-Zytig“ und auf dem Online-Portal der Gemeinde Laupen publiziert.

Der Mitwirkungsbericht wird nach dessen Verabschiedung durch die Bauherrengemeinschaft (Oberingenieurkreis II, Gemeinde Laupen, Sense-talbahn AG) auf der Internetseite der Gemeinde (www.laupen.ch) publiziert. Der Bericht kann zudem bei der Gemeinde Laupen eingesehen werden.

3.1 Eingegangene Stellungnahmen

Gäussert haben sich 19 Organisationen, vier Firmen und Geschäfte sowie 81 Privatpersonen. Bei der Gemeinde Laupen und beim Oberingenieurkreis II gingen insgesamt 168 schriftliche Stellungnahmen und Fragebögen ein. Die detaillierte Auflistung der Mitwirkenden kann dem Anhang entnommen werden.

3.2 Auswertung der Stellungnahmen

Die Punkte der Mitwirkungseingaben wurden eingehend beurteilt und hinsichtlich einer Berücksichtigung im Projekt geprüft. Die Auswertung der Eingaben ist gleich gegliedert wie der Fragebogen aus der Mitwirkung. Ähnliche und gleiche Stellungnahmen wurden – wo sinnvoll – zusammengefasst.

Die Resultate der Fragebögen sind mittels Balkendiagrammen grafisch dargestellt.

Dabei gilt:

grün	= grosse Akzeptanz
hellgrün	= mehrheitliche Akzeptanz
orange	= tiefe Akzeptanz
rot	= keine Akzeptanz

Die detaillierten Resultate sind im Kapitel 4 aufgeführt.

3.3 Zusammenfassung der Ergebnisse / Fazit

Die Mitwirkung zeigt, dass die vorgeschlagene Verkehrssanierung bei der Laupener Bevölkerung auf breite Akzeptanz stösst.

Bezüglich der städtebaulichen Entwicklung auf dem alten Bahnareal sind die Meinungen geteilt. Während deutlich mehr als ein Drittel der Bevölkerung das Areal möglichst umgehend bebauen will, möchten die restlichen Mitwirkenden die Fläche als Option für eine künftige Teilumfahrung für fünf bis fünfzehn Jahre freihalten.

Den Mitwirkungseingaben sind folgende Hauptanliegen zu entnehmen, welche in den nächsten Projektschritten nochmals überprüft oder konkretisiert werden:

- Geschwindigkeitsregime

Die vorgesehene Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h wird mehrheitlich begrüsst. Teilweise wird sogar eine Ausdehnung des Perimeters gewünscht:

- Richtung Neuenegg bis Schnittstelle Entenweiher / Station
- Richtung Bösinggen bis Knoten Gillenauweg / Noflenweg
- Richtung Gümmenen bis Knoten Bahnweg

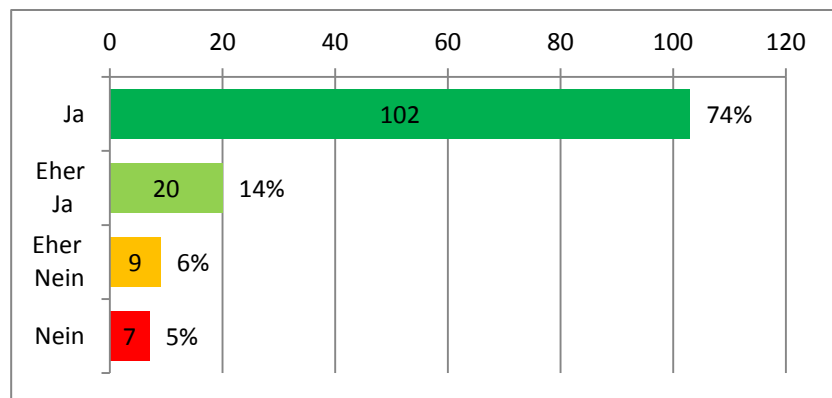
- Querungssicherheit für Fussgänger
Verbreitete Bedenken bestehen betreffend der Sicherheit für Fussgänger bei flächigem Queren ohne Querungshilfe.
- Villa Freiburghaus
Basierend auf den Mitwirkungseingaben wird die Bauherrengemeinschaft eine Neuurteilung bezüglich der Situation Villa Freiburghaus vornehmen. Dabei wird sich insbesondere die Gemeinde stark engagieren.
- Zwischennutzung des alten Bahnareals
Aus Eingaben geht hervor, dass seitens der Bevölkerung ein grosses Anliegen an der Mitbestimmung besteht.
- Parkierung
Die Forderung nach genügend Parkplätzen wird wiederholt genannt.

4 Ergebnisse aus den Fragebögen

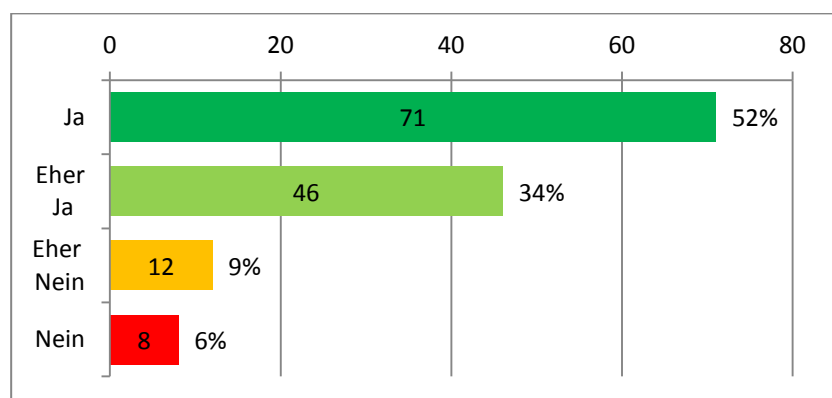
Die Auswertung der Fragebögen ist nach der Reihenfolge der Fragen gegliedert, das heisst nach den Themen Verkehr und Strassenraum, Wasserbau, Sensebrücke, neue Station der Bahn, Umfahrungsstrasse und „weitere Anregungen, Kommentare oder Fragen?“. In den folgenden Unterkapiteln sind die Antworten aus der Online- und der schriftlichen Umfrage zusammengefasst und grafisch dargestellt.

4.1 Fragen zu Verkehr und Strassenraum

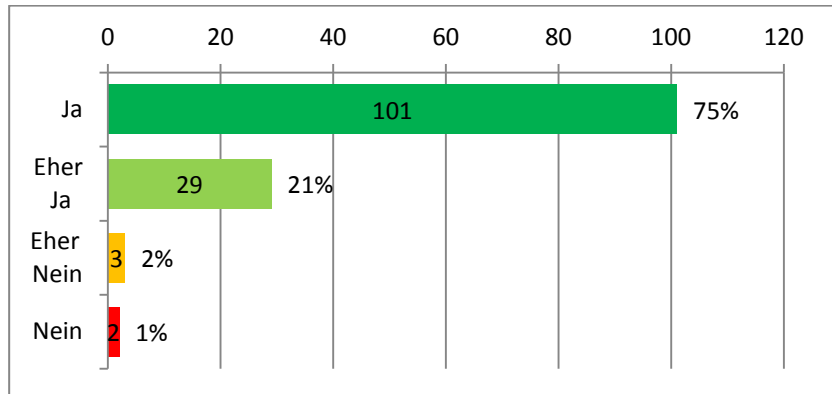
Frage: Erachten Sie Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation auf der Bösinggen-, Murten-, Neueneggstrasse und Neuengasse (Kantonsstrasse) grundsätzlich als dringend? (Total: 138 Teilnehmer)



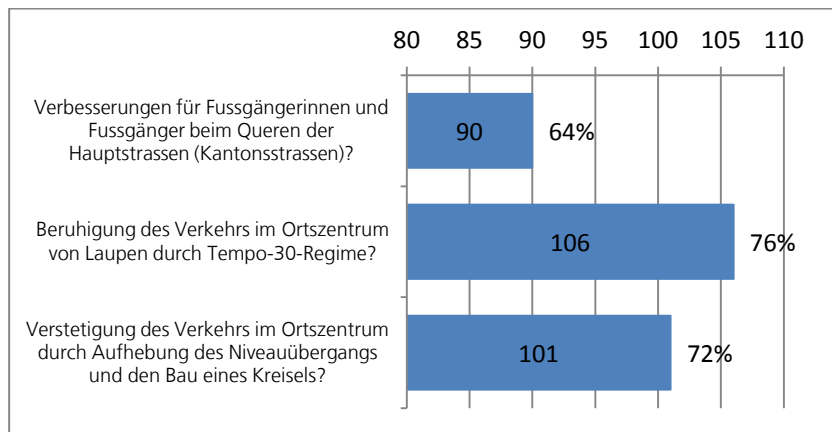
Frage: Müssen die Geschäfts- und Lebensbedingungen entlang der Kantonsstrasse verbessert werden? (Total: 137 Teilnehmer)



Frage: *Unterstützen Sie das Verkehrsziel „Koexistenz – miteinander statt gegeneinander“? (Total: 135 Teilnehmer)*



Frage: *Wie dringlich finden Sie folgende Massnahmen (Mehrfachnennungen möglich)? (Total: 138 Teilnehmer)*

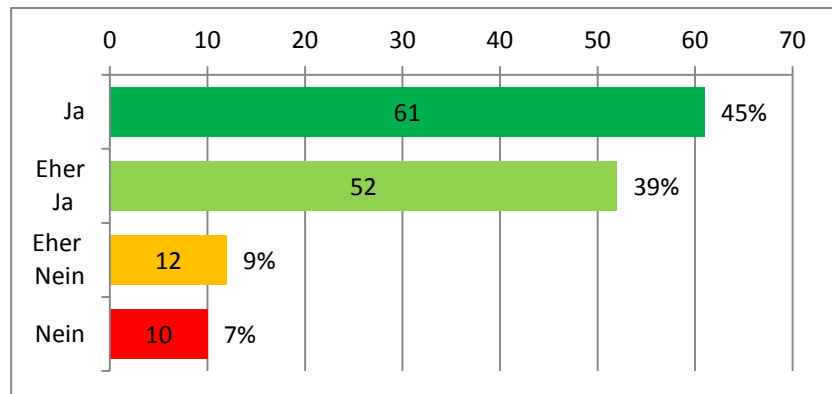


4.2 Zusatzfragen zu Verkehr und Strassenraum

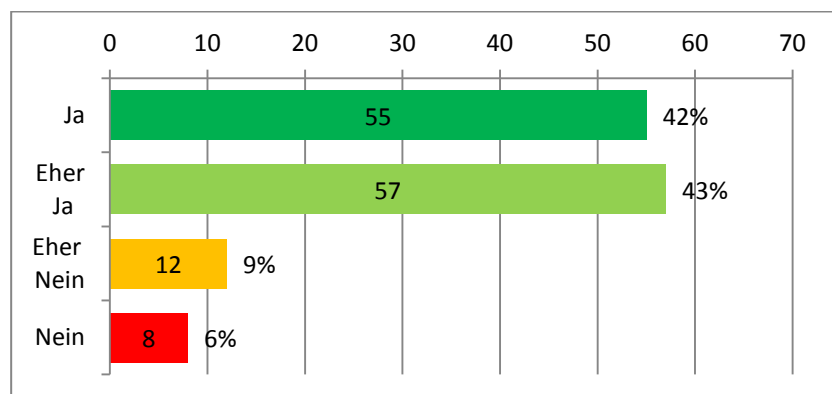
Frage: *Bringt der Projektvorschlag Kantonsstrasse für die folgenden Gruppen gegenüber der heutigen Situation Verbesserungen?*

Fussgänger/innen

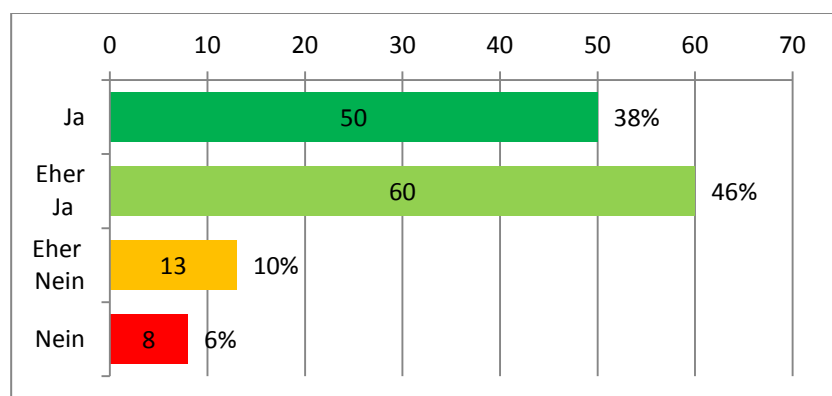
Sicherheit (Total: 135 Teilnehmer)



Querungsmöglichkeiten (Total: 132 Teilnehmer)

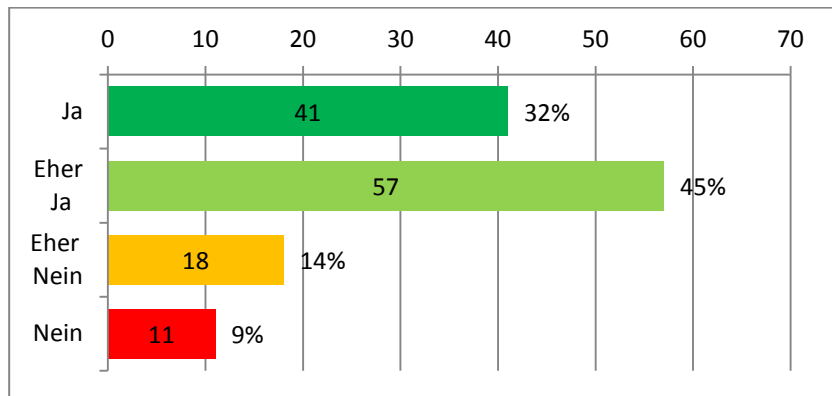


Behinderte (Total: 131 Teilnehmer)

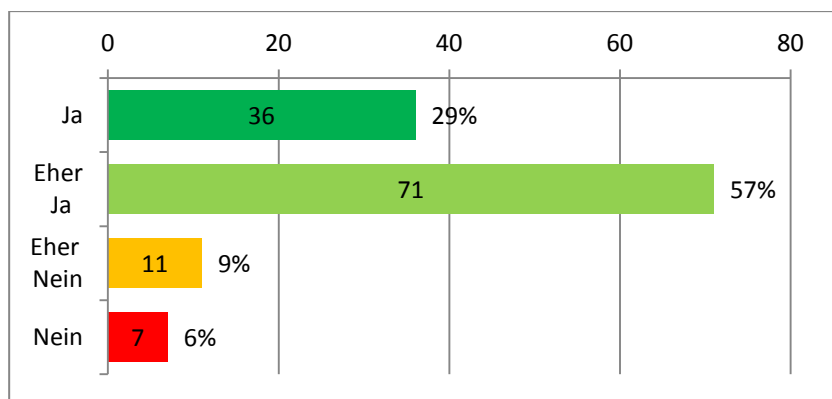


Radfahrer/innen

längs der Kantonsstrasse (Total: 127 Teilnehmer)

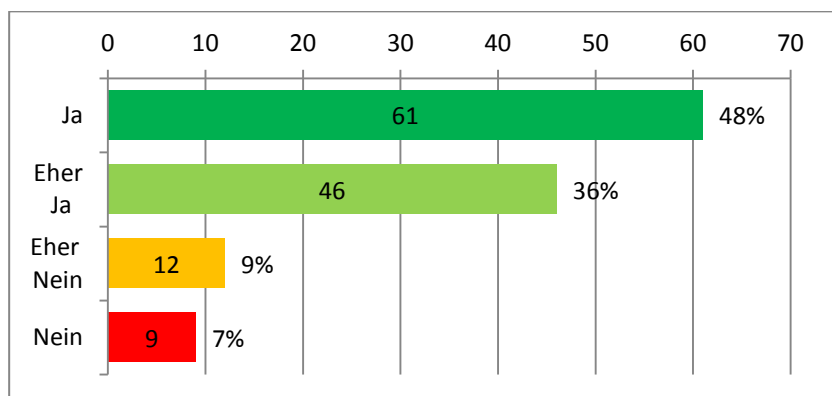


Querungs- + Abbiegeverhältnisse (Total: 125 Teilnehmer)

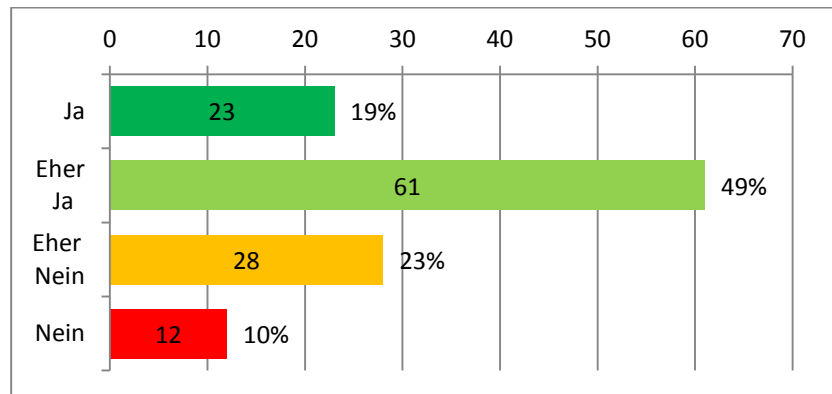


Autofahrer/innen

Durchfahrt (Total: 128 Teilnehmer)

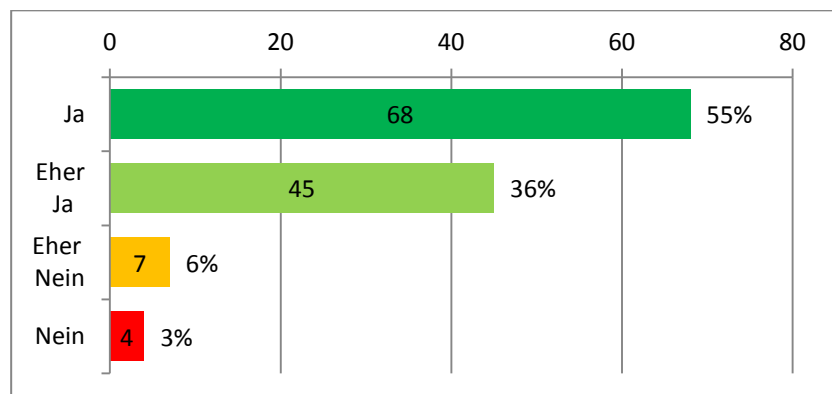


Querungsmöglichkeiten / Parkieren (Total: 124 Teilnehmer)

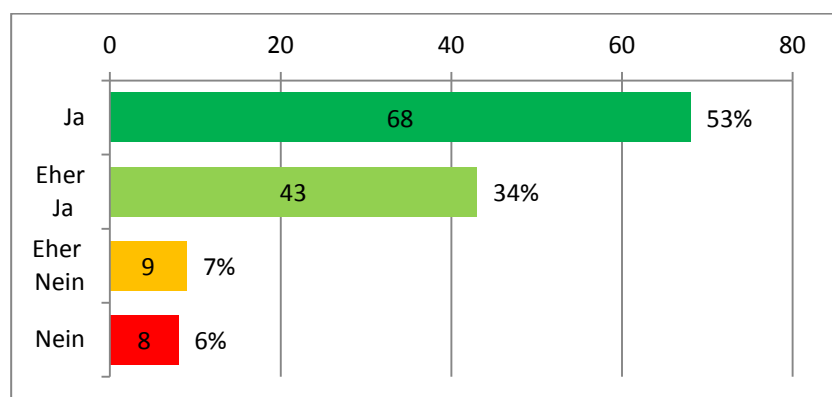


4.3 Fragen zur Sense (Wasserbau)

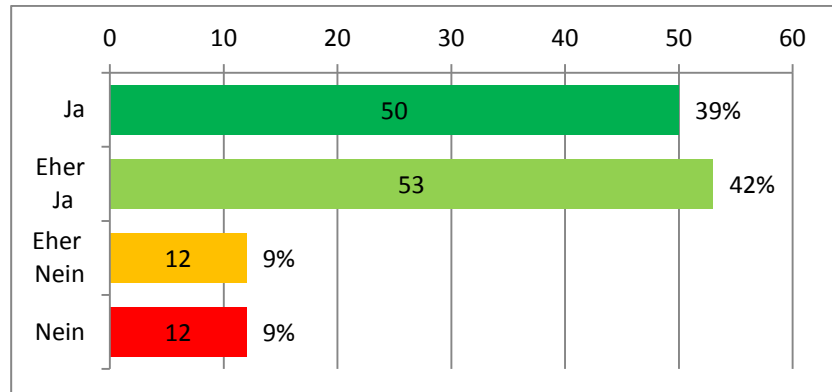
Frage: Wird der Hochwasserschutz im Bereich des Stedtli verbessert?
(Total: 124 Teilnehmer)



Frage: Werden die Massnahmen die hohe Lebensqualität in Laupen nochmals verbessern? (Total: 128 Teilnehmer)

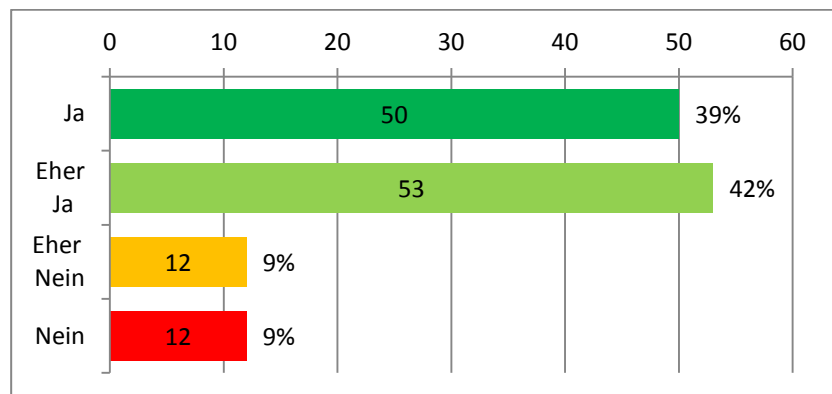


Frage: Stimmt für Sie das Verhältnis zwischen Hochwasserschutz, Naturschutz und Naherholungsgebiet? (Total: 126 Teilnehmer)

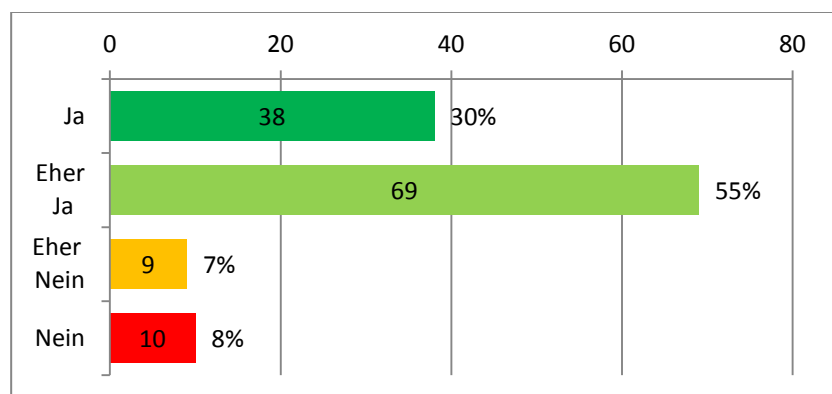


4.4 Fragen zur Sensebrücke

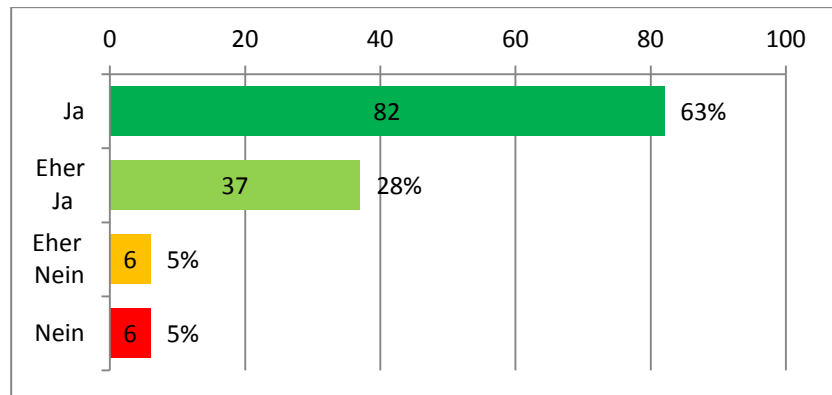
Frage: Verbessert die Brücke die gesamte Verkehrssituation? (Total: 127 Teilnehmer)



Frage: Erhöht die neue Brücke die Verkehrssicherheit (z.B. queren)? (Total: 126 Teilnehmer)

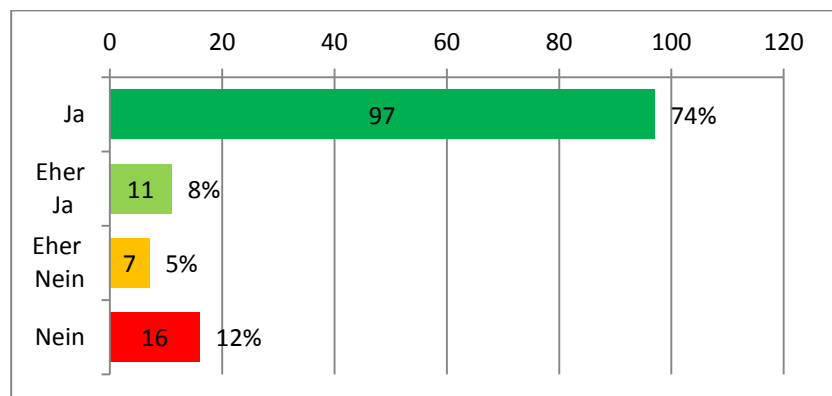


Frage: *Gefällt Ihnen die vorgeschlagene Gestaltung der neuen Brücke?*
 (Total: 131 Teilnehmer)

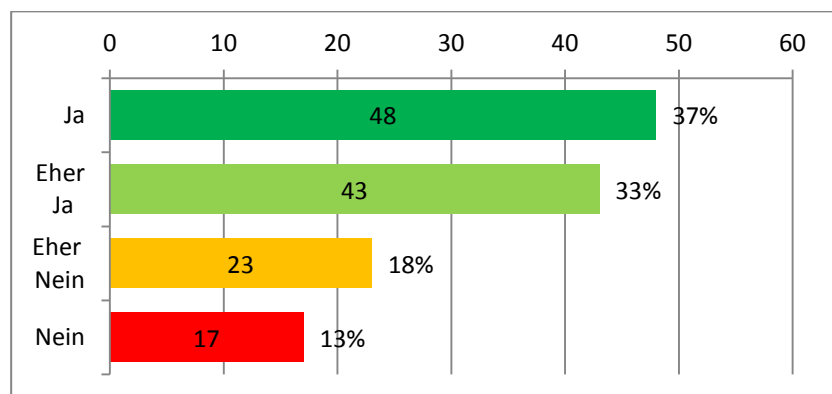


4.5 Fragen zur neuen Station der Bahn

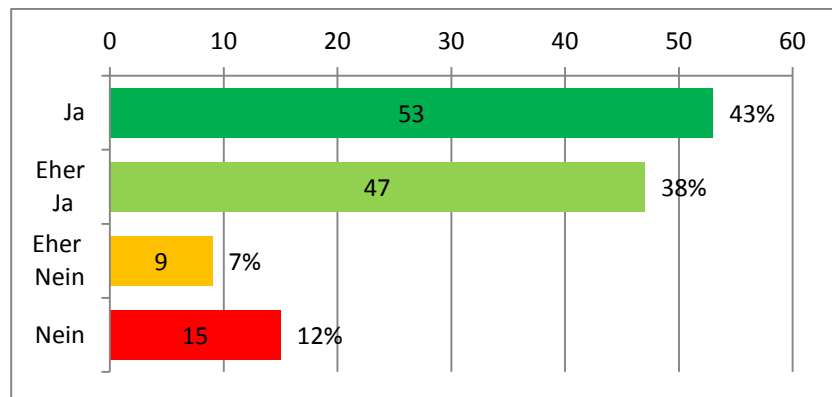
Frage: *Befürworten Sie die Verlegung der Station?* (Total: 131 Teilnehmer)



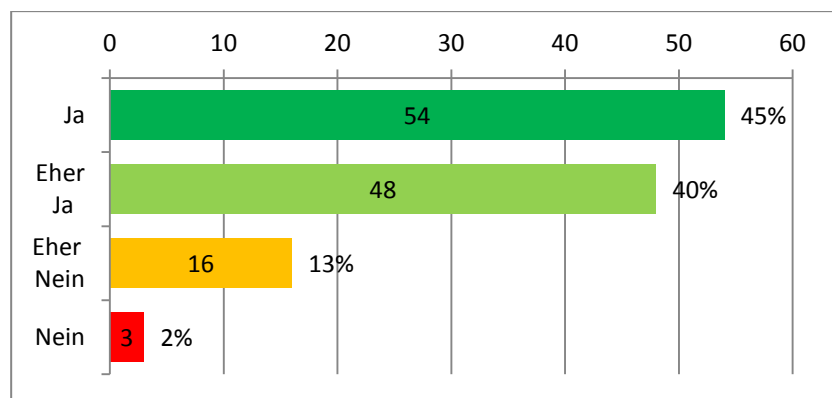
Frage: *Sind die neuen Distanzen vom Stedtli zur Station benutzerfreundlich?* (Total: 131 Teilnehmer)



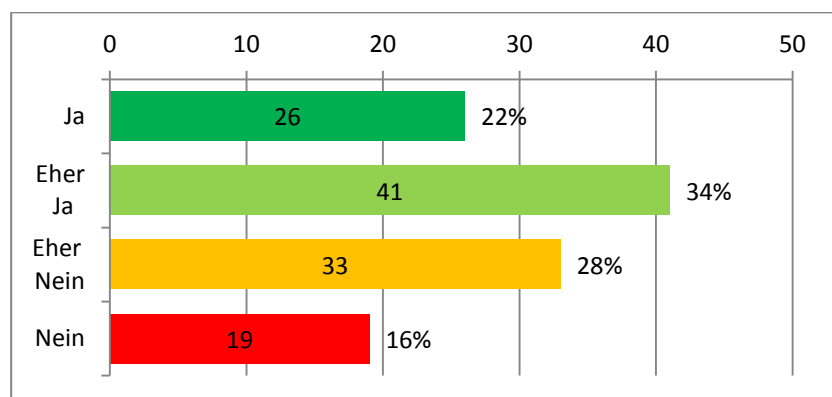
Frage: Wird die geplante Umsteigesituation zwischen Bus und Bahn verbessert? (Total: 124 Teilnehmer)



Frage: Genügt die neue Veloparkierung bei der Station? (Total: 121 Teilnehmer)

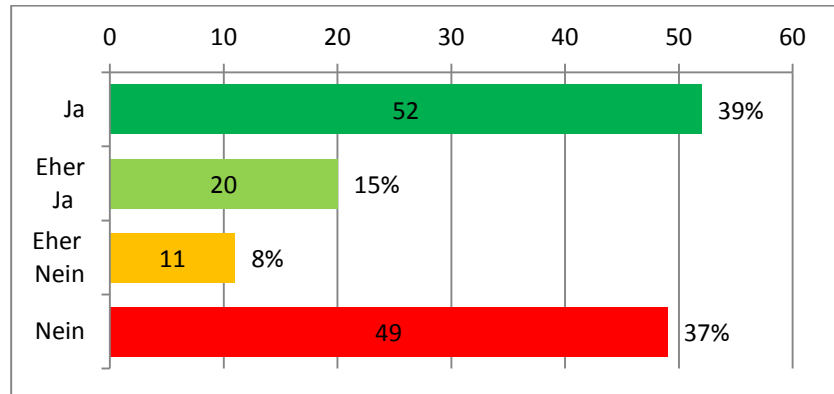


Frage: Sind Sie mit dem künftigen Serviceangebot der Station zufrieden? (Total: 119 Teilnehmer)

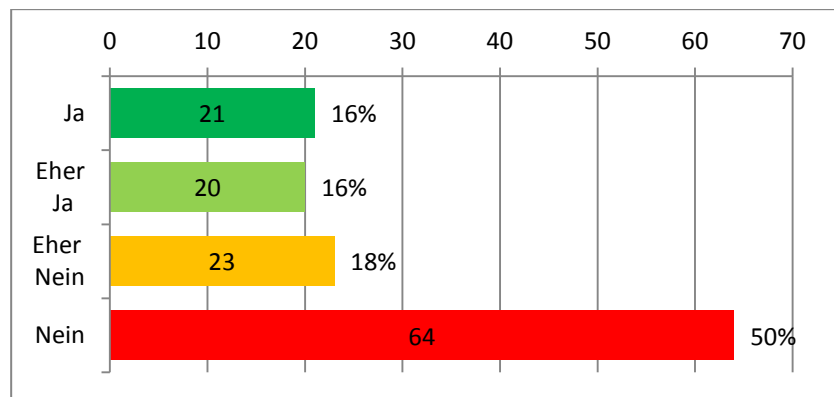


4.6 Fragen zur Option Umfahrungsstrasse

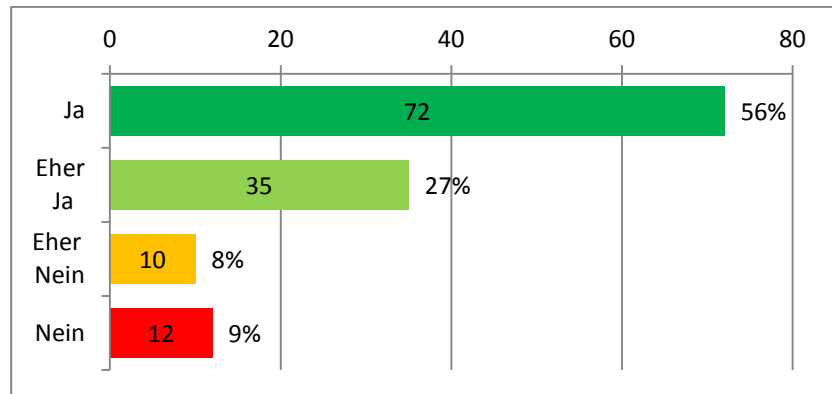
Frage: *Befürworten Sie die Offenhaltung eines Korridors, damit darauf später eventuell entlang der Sense eine Ortskern-Umfahrung gebaut werden kann? (Total: 132 Teilnehmer)*



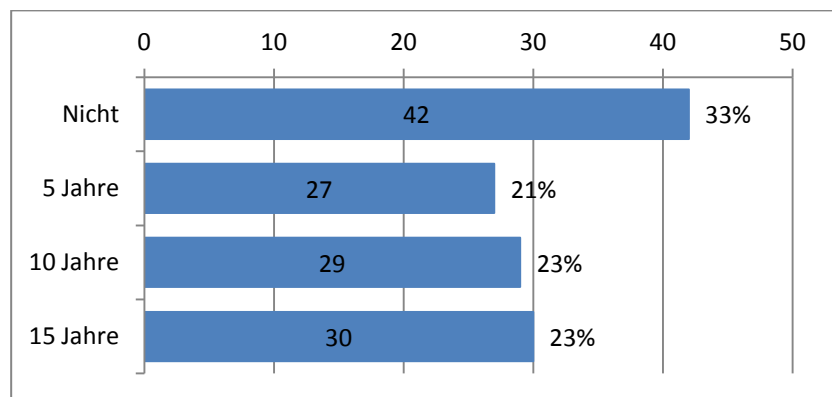
Frage: *Wären Sie bereit - vorbehaltlich der Genehmigungsfähigkeit betreffend Denkmalpflege - die Kostenfolge für eine Umfahrung zu tragen (Kosten gehen vollumfänglich zu Lasten der Gemeinde Laupen, ohne Beitrag von Kanton und Sensetalbahn)? (Total: 128 Teilnehmer)*



Frage: *Befürworten Sie grundsätzlich Zwischennutzungen am Sensesufer/altes Bahnhofareal, wie z.B. Garten/Park, Event, Kunst/Kultur, Sport? (Total: 129 Teilnehmer)*



Frage: *Wie lange soll der Korridor offen gehalten werden? (Total: 128 Teilnehmer)*



4.7 Weitere Anregungen, Kommentare oder Fragen

Die schriftlichen Bemerkungen in diesem Teil des Fragebogens wurden gesammelt und nach Themen gegliedert. Die Stellungnahmen zu den verschiedenen Anregungen und Fragen finden Sie im Kapitel 5.

5 Stellungnahme zu den Mitwirkungseingaben

Sämtliche Punkte der Mitwirkungseingaben wurden eingehend beurteilt und die Möglichkeit der Berücksichtigung im Projekt geprüft. Die Stellungnahmen der Fachstellen und der Instanzen werden nachfolgend einzeln beurteilt und kommentiert.

Die vielzähligen Eingaben von Privatpersonen, Unternehmen und Parteien wurden nach Themengebieten zusammengefasst und dementsprechend beurteilt und kommentiert. Die jeweilige Angabe der Nummer zeigt auf, wer sich zum entsprechenden Thema geäußert hat. Wo der Verweis fehlt, ist der Verfasser unbekannt.

5.1 Eingaben von Privaten und Unternehmen

Die Anregungen, Kommentare und Fragen auf den Fragebögen wurden wie bereits erwähnt nach Themengebieten gegliedert und dementsprechend beurteilt und kommentiert. Die Themengebiete umfassen das Verkehrsregime, die Umfahrung, das alte Bahnhofareal, die neue Bahnstation sowie Verschiedenes.

Verkehrsregime

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
1	Wie sieht das Temporegime vor Schule/Kindergarten Mühlestrasse aus? Wird die Tempo-30 Zone dort ebenfalls eingeführt?	A2 A57 A69	Für die Mühlestrasse und die angrenzenden Wohnquartiere werden durch die Gemeinde separate Projekte ausgearbeitet. Diese sind nicht Bestandteil dieser Mitwirkung.				X	
2	Ohne Fussgängerstreifen wird es angesichts der zu erwartenden permanenten Staus in der Neuengasse zu Stosszeiten nicht gehen!	A15 A58	Nach der Umsetzung der Stationsverschiebung und der damit verbundenen Aufhebung des Niveauübergangs wird der Stau im Stedtli im Normalbetrieb merklich abnehmen. Analysen zeigen eindeutig, dass die Anhaltebereitschaft der Fahrzeuglenker in Abschnitten mit 30 km/h sehr hoch ist, sobald die Absicht des querungswilligen Fussgängers erkennbar ist. Die gelegentlichen Rückstausituationen im Stedtli (zB. während eines Bushalts im Stedtli), nützen dem querenden Fussgänger, da der Verkehr nur langsam rollt. Bezüglich Fussgängerstreifen sh. auch Antwort zu Eingaben Nr. 59.				X	

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
3	Angesichts des mit dem neuen Einkaufszentrum und generell zu erwartenden Mehrverkehrs ist die Hoffnung auf "Verstetigung" meines Erachtens eine Illusion.	A15 A53	Die durchgeführten Verkehrssimulationen bestätigen die Verstetigung				X	
4	Wie bereits an der Orientierungsveranstaltung erwähnt, möchte ich die Begrenzung der 30-Zone nochmals diskutieren. Aufhebung vor einer Einfahrt, vor einer Kreuzung, vor Einmündungen und Ausfahrt des öffentlichen Verkehrs, scheint mir sehr unsinnig.	A24 A58	Wird zur Kenntnis genommen					X
5	mehr Parkplätze um das Städtchen und das Postgebäude	A31 / A48 A51 / A52	Es wird eine ausgeglichene Parkplatz-Bilanz zum Ist-Zustand angestrebt. Im Stedtlizentrum selbst ist der Platz für zusätzliche Parkplätze jedoch eng. Eine mögliche Optimierung wird geprüft.			X		
6	Aus meiner Sicht müsste man auf der ganzen Mühlestrasse und in allen Wohnquartieren von Laupen Tempo 30 einführen. Die Lebensqualität der Bewohner und die Sicherheit der Kinder würden dadurch erhöht.	A27 A26	Für die Mühlestrasse und die angrenzenden Wohnquartiere werden separate Projekte ausgearbeitet. Diese sind nicht Bestandteil dieser Mitwirkung.				X	
7	Ist das der Planung zugrundeliegende Individualverkehrsflussmodell mit dem Polyneubau noch aktuell?	A4	Der durch die Umnutzung des Poly-Areals prognostizierte Mehrverkehr wurde in die bestehende Simulation integriert.	X				
8	Wie sieht es mit der Querung bei Ammon aus, wenn ein Zug angekommen ist. Erzeugt das erneut einen Stau? Ist es als Fussgänger problematisch, die Strasse queren zu können?	A24 A42 A57 A58 A73	Insbesondere während den abendlichen Stosszeiten ist mit einem starken Fussgängerstrom in Richtung Stedtl zu rechnen. Während diesem jeweils kurzen Zeitfenster werden die Fussgänger den Verkehrsfluss auf der Strasse unterbrechen (sh. z.B. Belp, Kehrsatz, Bahnhofplatz Thun,.....). Dieser Effekt ist jedoch nicht zwingend als negativ zu beurteilen, entstehen dadurch doch im Stedtl Zeitlücken, welche durch andere Verkehrsteilnehmer genutzt werden können.				X	
9	Bitte trotz Tempo 30 mindestens 2 Fussgängerstreifen im Stedtl beibehalten	A4 A74	Markierte Fussgängerstreifen sind in Tempo 30-Zonen nur in Ausnahmefällen bewilligungsfähig. Diese liegen im Stedtl mutmasslich nicht vor.				X	
10	30er Zone trägt nicht zur Ruhe bei, sondern zu mehr Aggressionen	A8	Diese Empfindung wird durch Verkehrsanalysen und gegenteilige Erfahrungsberichte, na-				X	

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
	zwischen den Verkehrsteilnehmern. Siehe Köniz, Stadt Bern, Biel, etc.		mentlich aus Köniz und Bern, deutlich widerlegt.					
11	Die Schützenstrasse muss in die Planung mit einbezogen werden. Als direkte Anwohner der Schützenstrasse gibt es für uns mehrere Varianten wie dies geschehen könnte. Allerdings nur eine die wohl wirkungsvoll wäre. Die Schützenstrasse in die Zone 30 integrieren und dies kontrollieren. Die 3 Parkplätze auf der Strasse aufheben und den Mehrverkehr der zweifellos entstehen wird fließen lassen. So könnte die Schützenstrasse wesentlich mehr Verkehr verarbeiten ohne zum Nadelöhr zu werden und mithelfen das neue Konzept erfolgreich umzusetzen.	A25	Für die Schützenstrasse, die Mühlestrasse und die angrenzenden Wohnquartiere werden durch die Gemeinde separate Projekte ausgearbeitet. Diese sind nicht Bestandteil dieser Mitwirkung.				X	
12	Begrenzte Zone 30 wie vorgesehen! Schützenstr./ Murtenstr./Bösingenstr./Neueneggstr. müssen als Durchgangsstrasse beim jetzigen Temporegime bleiben!	Unbekannt	Wird zur Kenntnis genommen					X
13	Einmündung Moosgärtenweg und Noflenweg in Bösingenstrasse Kreisverkehr prüfen.	A34	Ein Kreisverkehr ist aus verkehrstechnischer Sicht dann sinnvoll, wenn die einzelnen Verkehrsäste ähnlich belastet sind. Im besagten Knoten ist dies nicht der Fall.			X		
14	Sehr gut: 30er Zone auf Minimum begrenzt, so wird sie auch akzeptiert	A35 / A48	Wird zur Kenntnis genommen					X
15	Tempo 40 km/h im Ortskern	A10	Tempo 40 km/h wird nur noch in äussersten Ausnahmefällen bewilligt und gilt auf Kantonsstrassen nicht als Standard.				X	
16	Ein Kreisell an der Bösingenstrasse bei der Sensebrücke sollte unbedingt geplant werden.	A40	Stedtliseitig basiert das vorliegende Projekt auf einer Kreisellösung. Für die gegenüberliegende Seite (Knoten Bösingenstrasse / Moosgärtenweg / Noflenweg) sind die Rahmenbedingungen für eine Kreisellösung nicht gegeben.				X	
17	Fussgängern, insbesondere Kindern und Mütter mit Kinderwagen, muss ein gefahrloses Überqueren der unteren Marktgasse (Post-Bärtschi) und der Neugasse ermöglicht werden. Dabei benötigen	A42 A57	In Abschnitten mit Tempo 30 km/h gilt das Prinzip des flächigen Querens. Das heisst, der Fussgänger quert die Strasse dort, wo er sich sicher fühlt. Zwischen der Bäckerei Bärtschi und der Post wird geprüft, ob die Begegnungszone ausge-			X		

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
	sie Schutz vor querenden Autos und Lastwagen und möglichst freie Sicht auf beide Fahrbahnen.	A69	weitet werden kann.					
18	Die vorgesehene Bushaltestelle vor der Post muss zwingend weggelassen werden. Es kann nicht sein, dass der rollende Verkehr durch ein solches Verkehrshindernis gestoppt wird. Der Stau bis in den vorgesehenen Kreisel ist vorprogrammiert und somit ist das Verkehrsproblem von der jetzigen Barriere nur verlagert.	A45 A48	Fahrbahnhaltestellen kommen der Fahrplanteue der Busse und somit den öV-Benützern zugute, da sie nach einem Halt freie Fahrbahn haben. Gleichzeitig entstehen während diesen Situationen Zeitlücken für Fussgänger, welche die Strasse überqueren wollen.				X	
19	Im Weiteren wird es den Fahrzeugen aus der Altstadt kommend, nicht mehr möglich sein, in die Hauptstrasse abzubiegen. Die hinter dem Postauto wartenden, genervten Automobilisten werden sicher nicht dem Verkehr aus dem Stedtl den Vortritt gewähren.	A45	Wie eine Vielzahl von Beispielen zeigt, funktioniert das seitliche Einbiegen von Fahrzeugen in der Praxis bestens. Bedingung dafür ist das „Mitdenken“ der erfahrungsgemäss nicht genervten Automobilisten, welche hinter einem Bus warten müssen.				X	
20	Somit muss diese Bushaltestelle zwingend vom fließenden Verkehr entfernt werden. Warum nicht zum jetzigen Bahnhof? Da könnte ein tolles P+R gebaut werden ohne den restlichen Verkehr zu stören. Ggf. müsste halt die Wegfahrrouete der Busse angepasst werden.	A45	Die Zwischennutzung und die Endnutzung des alten Bahnareals muss zu einem späteren Zeitpunkt definiert werden.				X	
21	Warum kann nicht mittels einfacher Ampellösung wie in Wabern oder Zollikofen praktiziert, bei Verkehrsüberlastung zum Beispiel beim Kreisel Jostegge / auf der Höhe Klopstein und bei der Valiantbank der Verkehr für eine Weile angehalten werden bis sich der Knoten im Zentrum wieder aufgelöst hat ?	A45	Dies wäre möglich und würde betrieblich mutmasslich auch funktionieren (sh. während Bau Pfortner Oberau) und könnten als weitere Massnahme zum tragen kommen.				X	
22	Die vorgesehene 30er Zone muss zwingend weggelassen werden. [...]. Generell muss zwingend aufgehört werden, auf Hauptstrassen / Hauptverkehrsachsen diese verkehrsfeindlichen 30er Zonen einzuführen.	A45	Der Verkehr setzt sich nicht nur aus Autofahrern zusammen. Die Fussgänger und Velofahrer gehören ebenfalls dazu. Und dieser Verkehrsgruppe kommen die tiefen Geschwindigkeiten sehr entgegen, weil dadurch die Verkehrssicherheit, das Sicherheitsgefühl und die Aufenthaltsqualität im Strassenraum gesteigert werden.				X	
23	Led-Leuchten blau bei Fussgängerstreifen wie in Frankreich würden	A47	Die Lichtplanung ist Bestandteil der nächsten Projektierungsstufe.			X		

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
	Fussgängerstreifen sicherer machen							
24	Neue Parkplätze Murtenstrasse Nord nicht notwendig	A47	Wird zur Kenntnis genommen.					X
25	Die Zone für Tempo 30 müsste bei der Bösingenstrasse mind. bis nach den Einmündungen Gillenauweg und Noflenweg erstellt werden. Besser noch bis nach Einmündung Bleikenweg, da die Bösingenstrasse in diesem Bereich noch von Kindergärten genutzt und gequert wird.	A47 A50 A55 A69	Wird zur Kenntnis genommen.					X
26	Im Bereich der 30 km/h-Fahrzone sind für Kleinkinder klare, einprägsame Quermöglichkeiten /-Instruktionen erforderlich (Unterschied zu 50 km/h-Zone)	A81	Die Kinder werden im Verkehrsunterricht entsprechend ausgebildet und bewegen sich im Verkehr erfahrungsgemäss sicherer, als die erwachsene Personen.				X	
27	Was wird für die Velofahrer noch gemacht punkto Sicherheit?	A53	Geschwindigkeits-Reduktion auf den Kantonsstrassen, weiche Randabschlüsse (überfahrbar), Abstellplätze, Querungshilfen, Langsamverkehrsverbindung entlang der Sense.				X	
28	Koexistenz zwischen ungleich starken Verkehrsteilnehmern funktioniert nicht.	A57	Die Beispiele aus der Praxis zeigen, dass Koexistenz sehr gut funktioniert.				X	
29	Ganz offensichtlich wurden bei der Verkehrsmengenprognose für die Neueneggstrasse die zusätzlichen Fahrten von und zur Bahnstation nicht eingerechnet! (siehe Technischer Bericht S.16)	A58	Der bestehende Bahnhof wird heute mit Auto erreicht. Die entsprechenden Verkehrsmengen sind demnach in die Zählungen in der Bösingenstrasse, der Neuengasse / Murtenstrasse und der Neueneggstrasse eingeflossen. Die Station weist knapp 60 Parkplätze auf. Da die vorwiegend von Pendlern beansprucht werden sind über Tag kaum Bewegungen zu erwarten. Die Verkehrsmengen können vernachlässigt werden.				X	
30	Durch den Kreisel wird sich neu häufig eine stehende Kolonne in der Neueneggstrasse bilden, dadurch wird die Wegfahrt der Autobusse von der Bahnstation stark behindert. Zusätzlich wird eine bedarfsgesteuerte Ampelanlage bei der Ausfahrt vom Stationsareal erforderlich sein.	A58	Die Verkehrssimulationen zeigen kaum Stausituationen in der Neueneggstrasse. Präventiv könnten aber Vorleistungen für eine spätere Ampel vorgesehen werden.			X		

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
31	Es braucht unbedingt einen Fussgängerstreifen über die Bösingenstrasse zwischen den Liegenschaften Ammon und der Villa Freiburghaus falls die Bahnstation zum Haldenweiher verlegt wird. Aus Sicherheitsgründen und um den Verkehrsfluss sowohl für die Automobilisten wie auch für die Bahnbenutzer zu gewährleisten muss dieser Übergang mit einer Ampelanlage gesteuert und gesichert werden.	A58	In Abschnitten mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sollte sowohl auf die Markierung von Fussgängerstreifen, insbesondere aber auch auf Lichtsignalanlagen verzichtet werden.				X	
32	Der Bereich mit Tempo 30 km/h sollte bis in den Bereich Haldenweiher und Poly-Areal / Landi ausgeweitet werden.	A66	Mit Zunahme der Länge einer Strecke mit reduzierter Höchstgeschwindigkeit, nimmt die Akzeptanz ab.			X		
33	Weil die Ein- und Ausfahrt Stedtl und Schloss erheblich behindert würde, sind die Bistrotische, der Poller und der Veloständer ersatzlos zu streichen. Damit wird die Anlieferung zu Bärtschi nicht verunmöglicht.	A68	Die Veloständer und Poller dienen primär der Führung des Verkehrsstroms aus der Markt-gasse in Richtung Bärenplatz. Die Anlieferung Bärtschi wird in der nächsten Planungsstufe geklärt.		X			
34	Der Schutz der Häuserzeile Neuengasse 8 bis und mit 16 (von nationaler Bedeutung) und die Sicherheit für Fussgänger, Rollstuhlfahrer und Personen mit Kinderwagen sind durch die in der Planaufgabe vorgesehene neue Gestaltung des Strassenrandes stark gefährdet. Entlang dieser Häuserzeile müssen Strassenfahrbahn und Trottoir zwingend, wie bisher, mit einem 12 cm hohen Randstein voneinander getrennt sein (ausgenommen dort wo sich heute Fussgängerstreifen befinden) und die Trottoirbreite darf auf der ganzen Länge die heutigen Masse nicht unterschreiten. Dies gilt ganz besonders auch für die Ecke von Haus Nr. 16 zum Kreisel.	A68	Die Ihrerseits vorgeschlagenen Massnahmen bezüglich Randsteinhöhe, widersprechen den Grundsätzen einer Tempo 30-Strecke, der Idee des flächigen Querens und in diesem Kontext dem Grundsatz der Behindertengleichstellung. Sollte sich zeigen, dass auch aus anderen Gründen eine punktuelle Erhöhung der Trottoirkante erforderlich ist, werden die entsprechenden Anpassungen in das Projekt einfließen.			X		
35	Kritische Dachränder	A68	Die Lage der Dachränder wird in der nächsten Planungsstufe abschliessend geprüft und die Strassenlage gegebenenfalls optimiert.			X		
36	Der im Durchmesser reduzierte Kreisel ist völlig ungenügend. Die	A69	Wie die Liegenschaft Ammon gehört auch die Villa Freiburghaus zum ISOS-Inventar. Demzu-				X	

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
	Begründung, dass der Heimatschutz sich gegen den Abbruch der Liegenschaften Ammon wehrt ist nachvollziehbar, aber in der Sache unverständlich. Frage: Warum wird nicht die Liegenschaft Freiburghaus zurück gebaut, steht diese doch völlig isoliert und hindernd zwischen dem Kreisel und der neuen Bahn-Haltestelle? Was steht dieser in jeder Beziehung besseren Lösung im Wege?		folge gelten aus denkmalpflegerischer Sicht die gleichen Grundsätze wie für die Liegenschaft Ammon. Der Durchmesser des Kreisels ist zudem grösser gewählt, als derjenige des Kreisels Eingangs Neuenegg.					
37	Eine zusätzliche Verkehrsberuhigung mit einer einseitigen Bushaltestelle ohne zumindest partielle Auslenkung ist falsch. Bushalte werden (wohl so gewollt) zu kurzen oder grösseren Staus führen, wiederum völlig zu Lasten der Anstösser.	A69	Die Fahrbahnhaltestellen dienen der verbesserten Einhaltung des Fahrplans (freie Fahrbahn nach einem Halt) und werden demzufolge insbesondere von den Benützern des öffentlichen Verkehrs geschätzt.				X	
38	Verkehrsschikanen links und rechts in versetzter Anordnung sind und bleiben reine Schikanen. Was sollen diese in der Zone 30 in der Mühlestrasse?	A69	Die Mühlestrasse ist nicht Bestandteil dieser Mitwirkung.				X	
39	Verkehrsbeziehungen Neuengasse – Marktgasse – Murtenstrasse für landwirtschaftlichen Verkehr überprüfen.	A60	Wird zur Kenntnis genommen.					X
40	Ein-/ausparkieren Parkplätze vor der Post überprüfen (Sichtverhältnisse, Standort Poller, Bistrotische).	A60	Wird zur Kenntnis genommen.					X
41	Ein Einmünden aus und in die Marktgasse auf den Bärenplatz ist nicht mehr möglich.	A60	Die Platzverhältnisse im Knotenbereich Bärenplatz / Marktgasse sind tatsächlich eng. Aufgrund der dichten Bebauung können die Verhältnisse kaum verbessert werden. Die Abbiegebeziehungen werden weiterhin möglich sein			X		
42	Einbahnverkehr durchs Stedtl und über die Notbrücke entlang der Sense. Vorteil: Mehr Platz für Fussgänger und Velofahrer im Stedtl	A73	Die Notbrücke ist nur während einzelner Bauetappen in Betrieb. Anschliessend wird der Senseübergang wieder aufgehoben.				X	
43	Jetziger Fussgängerübergang Ortsausgang Richtung Gümminen, Richtung Bahnhof ist gefährlich. Autos vom Stedtl her werden im letzten Moment gesehen	A73	Nach unserem Verständnis, liegt der beschriebene Übergang ausserhalb des Projektperimeters (Knoten Murtenstrasse / Bahnweg). Während der nächsten Planungsphase kann die Situation geprüft und gegebenenfalls berücksichtigt werden.			X		

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
44	Für Bewohner der linken Sensesseite wäre sicherheitshalber nötig, den Ausbau des Trottoirs durchgehend von Geb. Nr. 4 bis Liegenschaft Nr. 30 (Carrell) der Gillenaustrasse. (Sportplatz, Schwimmbad, Veloweg)	A75	Die Frage betrifft mutmasslich die temporäre Verkehrsführung durch den Gillenauweg und wird in der nächsten Planungsstufe, im Kontext der Bauphasenplanung und der temporären Verkehrsführung, geklärt.			X		
45	Trottoir Bösingenstrasse auf beidseitig durchgehend als Verbindung zum Bahnhof	unbekannt	Das Trottoir in der Bösingenstrasse läuft im Projektperimeter beidseitig durch.	X				
46	Radstreifen auf Bösingenstrasse + neuer Brücke Richtung Bahnhof	unbekannt	Der Platz für das Markieren eines separaten Radstreifens reicht nicht aus.				X	

Umfahrung

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
47	Der Korridor für eine allfällige Umfahrung sollte mehr als 15 Jahre bestehen	A3	Wird zur Kenntnis genommen. Die Gemeinde versucht, die unterschiedlichen Haltungen sichtbar zu machen.					X
48	Raum für Umfahrung muss solange offengehalten werden (planerisch und finanziell), bis die Verkehrssanierung abgeschlossen ist plus 3 Jahre als "Probezeit". Erst dann darf mit der Planung fortgefahren werden. Eine "Erfahrungsphase" von 3 Jahren ist unabdingbar. Bis dahin dürfen weder planerisch noch politisch Massnahmen getroffen werden, die eine Umfahrung negativ präjudizieren.	A9	Wird zur Kenntnis genommen. Die Gemeinde versucht, die unterschiedlichen Haltungen sichtbar zu machen.					X
49	Umfahrungsmöglichkeit sollte auf genaue Kostenfolge geprüft werden (Votum Zimmermann): Nur diese Variante verbessert die Durchfahrt effektiv und lässt zu, aus dem Ortskern ein echtes Begegnungszentrum zu machen!	A12	Wird zur Kenntnis genommen					X
50	Einen Gedanken wert ist die Idee, die Notbrücke auch nach der Bauphase stehen zu lassen und somit auf Höhe Poly einen zweiten Senseübergang einmündend in die Gillenaustrasse zu haben -> könnte ev. Entlastung bringen	A12	Bei der Brücke Nord handelt es sich lediglich um eine temporäre Einrichtung während der Zeit, in der die Baumfahrung in Betrieb ist. Für eine „Bauhilfsmassnahme“ gelten hinsichtlich Geometrie „weichere“ Rahmenbedingungen, als dies für ein bleibendes Objekt der Fall ist. Die örtliche Situation lässt den Bau einer definitiven Brücke nur unter massiver Beeinträchtigung / Anpassung der angrenzenden Infrastruktur zu. Zudem dürfte der Bau einer definitiven zweiten Sensebrücke aus finanziellen Gründen kaum realistisch sein.				X	
51	Für den Brückenumbau gibt es ein Provisorium, warum das nicht definitiv machen?	A18	Eine zweite Brücke ist aus Kostengründen (Investition und Unterhalt) für den Kanton unrealistisch.				X	
52	Einen "Schandfleck" wäre die Umfahrung von Laupen über die bestehenden Bahngleise, einen parkähnlichen "Laupenpark" wäre	A33	Wird zur Kenntnis genommen					X

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
	für Laupen nicht mehr möglich							
53	Bei Option "Umfahrung" = Ertragsausfall miteinbeziehen	Unbekannt	Die aus der Freihaltung des alten Bahnareals entstehenden finanziellen Folgen werden in den Entscheidungsprozess mit einbezogen.		X			
54	Durch die Bautätigkeit in der Region wird die Belastung der heutigen Durchgangstrasse ein Ausmass annehmen, das nicht mehr tragbar sein wird. Darum ist die Umfahrung ein absolutes Muss!	A36	<p>Die Frage wird dahingehend verstanden, dass insbesondere durch die Umnutzung des Polyareals Mehrverkehr im Stedtli erwartet wird.</p> <p>Durch die Grösse des Areals und das Angebot wird mutmasslich neue Kundschaft ange-lockt. Das Grundverkehrsaufkommen, insbesondere der Coop-Kunden, wird jedoch gleich oder ähnlich wie heute sein.</p> <p>Begründung Wenn heute ein Coop-Kunde aus den nördlich gelegenen Quartieren einkaufen geht, durchfährt er das Stedtli von Laupen in Richtung Bösingenstrasse und zurück. Diejenigen aus Neuenegg und Bösingern tangieren das Stedtli nur.</p> <p>Nach der Inbetriebnahme des Poly-Areals entfällt im Stedtli der Coop-Einkaufsverkehr aus dem Norden, wird jedoch durch denjenigen aus Neuenegg und Bösingern abgelöst, was je nach Einzugsgebiet zu Mehr- oder Minderverkehr führen kann. Dabei gilt zu beachten, dass der Einkaufsstrom aus Neuenegg mutmasslich eher gering ist, da Neuenegg über eigene Einkaufsmöglichkeiten verfügt.</p> <p>Zu dieser Thematik besteht ein separater Verkehrsbericht des Ingenieurbüros B+S.</p>				X	
55	Umfahrungskorridor muss offen bleiben	A39	Wird zur Kenntnis genommen.					X
56	Mit der Notbrücke in dieser Form können wir nicht leben	A39	<p>In der nächsten Planungsphase werden weitere Möglichkeiten hinsichtlich Lage der Notbrücke untersucht.</p> <p>Fakt ist jedoch, dass während dem Bau der neuen Sensebrücke eine alternative Querungsmöglichkeit über die Sense angeboten werden und diese bezüglich Hochwasserschutz und Fahrgeometrie Vorgaben einhalten muss. Leider ist die Anzahl möglicher Standorte daher sehr begrenzt.</p>		X			

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
57	Ideal wäre eine Umfahrung in einem Tunnel (unter dem Schloss - ab Freiburghaus bis Gümmenen) Laupen sollte nicht mehr weiter wachsen. Höchstens die alten Tanke und die Getreidehäuser, zwischen Brings und Landi sollen als Wohnraum benutzt werden.	A43	Wird zur Kenntnis genommen.					X
58	Keine Umfahrungsstrasse, zu teuer	A44	Wird zur Kenntnis genommen.					X
59	Den Kreisel so grosszügig gestalten, dass dereinst die Option „Umfahrungsstrasse“ eingelöst werden kann.	A56	Die Abmessung des Kreisels kann nicht hinsichtlich einer späteren Teilumfahrung gewählt werden, da in diesem Fall die Liegenschaft Ammon abgerissen werden müsste. Dies ist aus heutiger denkmalpflegerischer Sicht nicht möglich.				X	
60	Option kleine Umfahrung nicht weiter verfolgen.	A66	Wird zur Kenntnis genommen.					X
61	Die geforderte Teilumfahrung kann weder finanziell noch projektmässig realisiert werden und fällt in den Augen der Projektleitung bereits heute ausser Rand und Traktanden. Dies erstaunt, da im Vorfeld immer betont wurde, dass die Bevölkerung zu gegebener Zeit über eine Teilumfahrung abstimmen könne.	A66	Das Vorprojekt zeigt, dass die Teilumfahrung, unter gewissen Voraussetzungen, technisch realisierbar wäre. Der finanzielle Aspekt, dass die Gemeinde für die Kosten einer Umfahrung selber aufkommen muss, wurde vom Kanton Bern von Beginn weg unmissverständlich kommuniziert. Die Vorbehalte seitens Denkmalpflege sind ein neuer Aspekt, welcher aber zwingend beachtet werden muss.				X	

Altes Bahnhofareal

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
62	Im alten Bahnhofareal soll eine sinnvolle ansprechende Wohnnutzung für junge Familien ermöglicht werden. Denkbar sind auch zusätzliche Alterswohnungen. In der Verlängerung Bahnhofstrasse könnte ein kleiner Grün-Park sinnvoll sein.	A13	Die Art der Zwischen- und Endnutzungen des heutigen Bahnareals, sowie der Zeitplan einer möglichen Umgestaltung, müssen durch die Bevölkerung von Laupen bestimmt werden und sind nicht Gegenstand der Mitwirkung.				X	
63	Veloparkplätze näher beim Stedtli vorsehen! (Station Laupen)	A23	Es werden neue Abstellplätze im Bereich der Station und im Stedtli vorgesehen. Die Abstellplätze bei der Station sind so nah am Stedtli angeordnet, wie es die Platzverhältnisse zulassen (Stand Mitwirkungsprojekt).	X				
64	Veloweg (dort wo heute das schmale Wägli hinter Ammon durchführt) Richtung Bahnstation unbedingt erstellen.	A24 / A42 / A47	Die Langsamverkehrsverbindung entlang der Sense (zwischen neuer Station und dem Stedtli) ist eines der Kernstücke des Projekts.	X				
65	Wenn Zwischennutzung unumgänglich, möglichst kurz	A37	Wird zur Kenntnis genommen.					X
66	Bei Verlegung sollte anstatt des Bahnhofs eine Grünzone auf dem Areal entstehen, als Erholung für Einwohner des Stedtli und zusätzlich als Schutz bei hohem Wasser der Sense.	A47 A70	Die Art der Zwischennutzung ist abhängig von der Lebensdauer einer solchen. Die Bevölkerung wird in den Entscheidungsprozess eingebunden.	X				
67	Grundsätzlich ist der neue Standort des Bahnhofes zu weit weg vom Stedtli.	Unbekannt A53	Ziel der Stationsverschiebung ist, den bestehenden Niveauübergang in der Bösingenstrasse aufzuheben. Dadurch kann aus Sicht der Strasse ein Hindernis und aus Sicht der Bahn ein Risikofaktor eliminiert werden. Unter diesem Aspekt handelt es sich um die minimalste Verschiebungsdistanz.				X	

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
68	Ein Spielplatz (à la "Robinson"?) beim Sense-Saane-Spitz begrüsse ich, finde es jedoch abgelegen. und/oder eine zusätzliche Spielzone beim Bereich alter Bahnhof finde ich wichtig.	A57 Unbekannt	Der Spielplatz ist zurzeit im Saane-Sense-Spitz geplant, weil die Burgergemeinde die dafür benötigte Landfläche zur Verfügung stellt. Ein Spielplatz im Zentrum von Laupen, zB. als mögliche Zwischennutzung auf dem alten Bahnareal, wird geprüft.		X			
69	Zusätzliche PP in Altstadtnähe (Zwischennutzung)	Unbekannt	Einmal angebotene Parkplätze in Zentrumsnähe können nur sehr schwer wieder aufgehoben werden.		X			

Neue Bahnstation

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
70	Mietparkplätze der BLS entlang der Geleise müssen erhalten bleiben oder Ersatz im Stedtli	A7	Im Stedtli selbst können die Parkplätze, welche sich heute beim Bahnhof befinden, nicht ersetzt werden. Sie müssen im Rahmen einer allfälligen Zwischenlösung für das alte Bahnareal ersetzt werden.				X	
71	Wie sieht das zukünftige Serviceangebot der Station aus?	A13	Die Konzeptstudie sieht eine teilweise überdachte Perronanlage und einen geschlossenen Wartebereich, sowie einen Billetautomaten und einen Erfrischungsautomaten vor. Ein Kiosk und eine WC-Anlage sind nicht vorgesehen.				X	
72	Veloparkplätze näher beim Stedtli vorsehen! (Station Laupen)	A13	Im Stedtli sieht das Projekt zwei Veloabstellplätze im Bereich Bärenplatz vor.		X			
73	Mit dem vorliegenden Projekt verschwindet Laupen von der Bahnlandkarte, weil der Bahnhof Laupen zur Station, und somit zum Nahverkehrsverbund von Bern degradiert wird.	A15 A57	Hinsichtlich Funktion erfährt die neue Station gegenüber dem alten Bahnhof keine Veränderung.				X	
74	Gäste von Laupen, die mit dem Zug anreisen wollen empfangen und nicht „abgeladen“ werden.	A15 A57	Dass sich die ankommenden Bahnreisenden in Laupen nicht als „nur abgeladen“ vorkommen, ist im Sinn der Bahn. Die neue Situation wird eher attraktiver beurteilt, als der bestehende Zustand.				X	
75	Das Fahrplanangebot der Buslinien genügt nicht. Zudem ist in Laupen kein Taxibetrieb ansässig. Ein Ortsbus könnte diese Probleme lösen	A15 A42	Eine Fahrplanoptimierung für Busse ist nicht Bestandteil des Projekts. Das Bedürfnis wird aber entgegengenommen. Der Wunsch nach einem Ortsbus kann innerhalb der Gemeinde diskutiert werden. Die fehlenden Taxis in Laupen sind nicht Sache des Projekts.			X		

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
76	Die BLS müsste darin erinnert werden, dass sie selbst davon sprach, in Laupen ein Reisezentrum einzurichten.	A15	Die BLS ist nicht Betreiberin der Linie Bern-Laupen. Sie erbringt die Fahrleistungen im Auftrag der Sensetalbahn. Der Entscheid über die Einrichtung eines allfälligen Reisezentrums obliegt demnach nicht der BLS.				X	
77	Anstelle des geplanten Abstellgleises ein zweites Geleise in der Station Laupen vorsehen	A15	Aus betrieblichen Gründen ist ein zweites Gleis in der Station nicht notwendig, da in Laupen auch in absehbarer Zeit keine Zugskreuzungen stattfinden werden.				X	
78	Die Villa Freiburghaus muss unbedingt in die Bahnhofplanung einbezogen werden. (Reisezentrum, Café, Kiosk)	A15 A42 A54 A57 A66	Bei der Villa Freiburghaus handelt es sich um ein geschütztes Objekt, welches sich in Privateigentum befindet. Folglich kann nicht frei darüber verfügt werden. Inwiefern die heutigen Besitzer bereit sind auf diesen Wunsch einzutreten, kann zurzeit nicht abgeschätzt werden. Die sich aus der Mitwirkung ergebenden Möglichkeiten hinsichtlich der Villa werden in der nächsten Planungsstufe geprüft. Damit die Villa ihren Charakter behält, wurde der Eingriff auf ein Minimum beschränkt			X		
79	Billetverkauf (und/oder Reisezentrum) in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof, momentane Verkaufsstelle in der Post zu weit entfernt.	A15 / A49	Das Konzept sieht bei der Station von Laupen einen Ticketautomaten vor. Eine bediente Verkaufsstelle ist nicht geplant.				X	
80	Das künftige Parkplatzangebot bei der Station ist für das Einzugsgebiet zu gering. Es ist zu prüfen, ob durch ein zweites Parkgeschoss die Zahl der Parkplätze für ein Park-and-ride verdoppelt werden könnte.	A15 A42 A57	Die Anzahl der künftig zur Verfügung stehenden Parkplätze entspricht einem realistischen Ersatz und wurde durch die Gemeinde definiert. Bautechnisch wäre dies möglich, jedoch mit hohen Kosten verbunden. Nebst den Baukosten müsste vorgängig der gesamte Untergrund saniert werden (alte Deponie), was sich durch die angedachten Parkieranlage an der Oberfläche weitgehend erübrigt. Im Weiteren sei hier auf das Vorprojekt der Bahn verwiesen, welches im Laufe des Jahres 2015 erarbeitet wird.				X	

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
81	Der Fahrplan muss natürlich so gestaltet werden, dass die Anschlüsse stimmen. Heute fährt der Zug den Busfahrern von der Nase weg.	A28	Die Fahrplansituation ist für Laupen teilweise nicht glücklich. Insbesondere die Anschlüsse der Buslinie aus Gümmenen passen nicht mit den Bahnabfahrtszeiten überein. Dies, weil die Anschlüsse auf die Bahnlinie Kerzers – Bern abgestimmt sind. Das Problem kann entgegengenommen, aber nicht im Rahmen des Projekts gelöst werden.				X	
82	Ist wirklich vorgesehen, nur ein Gleis für die Züge zu erstellen? Was ist dabei im Fall von Unregelmässigkeiten vorgesehen?	A36	Als Kreuzungsbahnhof ist weiterhin der Bahnhof Neuenegg geplant.				X	
83	Bei der neuen Bahnstation abschliessbare Fahrradabstellplätze.	A37 A42	Die Möblierung der neuen Station und der Annexbauten sind nicht Gegenstand des Auftrags des Planerteams SENSEORIUM. Es ist davon auszugehen, dass die SBB die Veloabstellplätze gemäss ihren Normalien ausrüsten wird > überdachte, jedoch nicht abgeschlossene Veloständer.				X	
84	Busverbindungen von den Aussenquartieren zum Bahnhof intensivieren, dem Fahrplan anpassen. Den Bahnanschluss Gümmenen unbedingt beibehalten oder sogar verstärken.	A38	Fahrplanfragen sind nicht Gegenstand des Projekts.				X	
85	Dach oder Unterstand für Busbenutzer an Station fehlt! Auch das Perrondach ist eher kurz und bescheiden!	A40	Die Länge des Perrondachs muss im Rahmen des Vorprojekts der Bahn optimiert werden. Ziel sollte es sein, dass für die Bahn- und die Busbenutzer ein gemeinsames Dach entsteht.		X			
86	Bei der neuen Station sollten Flyer vermietet und eine „Velopumpstelle“ eingerichtet werden.	A42	Die Ausrüstung der Station und des Bahnareals obliegt grundsätzlich dem Bahnbetreiber. Sollte sich ein Interessent für eine Velo- / Flyervermietung finden, müsste das Gespräch mit der Bahn gesucht werden.			X		
87	Kiss and Ride: ob drei Parkfelder reichen bei dieser peripheren Lage der Bahnstation?	A58	Kiss and Ride bedeutet eine Aufenthaltszeit von wenigen Minuten. Auf diesen Parkfeldern muss ein reger Wechsel der Benutzer stattfinden. Langzeitparkieren ist auf diesen Feldern untersagt.				X	
88	Verzicht auf nördlichen Vorgarten der Villa Freiburghaus und Verschiebung der ganzen Anlage entsprechend nach Norden. Erhalt vom wertvollen „Entenweiher“-Areal.	A68	Das Mitwirkungsprojekt geht davon aus, dass die Villa in Privatbesitz bleibt. Die verschiedenen Optionen, welche sich im Rahmen der Mitwirkung öffneten, werden geprüft.				X	

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
89	Die Ein- und Ausfahrt zu den Park- und Abstellplätzen aus der Kantonsstrasse ist zu überprüfen. (Zusatzspuren, Kreisel?)	A69	Die aus Neuenegg kommenden Fahrzeuge können den Mittelstreifen als Abbiegehilfe benutzen. Der Platz für zusätzliche Abbiegespuren ist nicht vorhanden.				X	
90	Für den Unterhalt der Station müssen die benötigten Ressourcen (finanziell und personell) bereitgestellt werden.	A72	Wird zur Kenntnis genommen					X
91	Ausreichend grosser überdeckter Veloabstellplatz mit besonderem Augenmerk auf folgende Punkte: - Beleuchtung - Standsicherheit - Belag - Art des Veloabstellplatzes	A72	Die Vorgaben werden erfüllt. Das Layout und die Materialisierung werden den Standards der SBB entsprechen.				X	
92	Ladestation für E-Bikes und E-Roller am Bahnhof	A76	Input wird zur Kenntnis genommen					X
93	Gedeckte Veloabstellplätze , auch für Anhänger	unbekannt	Die Definition der Abstellplätze (Anzahl und Abmessung) muss im Vorprojekt der Station, unter der Leitung der Seneetalbahn, erfolgen.			X		

Verschiedenes

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
94	Während Bauphasen Zugang zur "Goldschmiede" sichern	B1	Die bisherige Phasenplanung erfolgte konzeptionell. Während der kommenden Planungsstufe werden die einzelnen Bauphasen und die Folgen für die anstossenden Liegenschaften detaillierter betrachtet und optimiert.		X			
95	Bei Annahme des Projektes und Konkretisierung der Pläne erwarte ich eine frühzeitige Information der Liegenschaftsbesitzer:	B2	Abschluss der nächsten Planungsstufe bildet die öffentliche Planaufgabe, wo für die Bevölkerung die Möglichkeit hat, sich über das Projekt zu informieren. Selbstverständlich werden die Liegenschaftsbesitzer frühzeitig vor Baubeginn detailliert über Abläufe und allfällige Einschränkungen und deren Dauer informiert.				X	
96	Meine Liegenschaft Wohn/Gewerbe Neueneggstrasse 3 / 314 liegt auf der Höhe des Kreisel wo sich eine Ein-Ausfahrt einer Autogarage befindet. Wie nahe der Kreisel zur Liegenschaft zu liegen kommt nach den aufgelegten Plänen ist mir noch nicht ganz ersichtlich.	B2	In der südlichen Ecke der Parzelle 314 liegt der Strassenrand um ca. 1.4 m näher am Gebäude, in der westlichen Ecke um ca. 1.0 m weiter davon entfernt.				X	
97	Könnte es zu einer Wertverminderung der Liegenschaft 314 kommen?	B2	Die Abschätzung einer allfälligen Wertverminderung müsste durch einen neutralen Schätzer durchgeführt werden. Ob dies erforderlich ist, wird im Rahmen des Strassenplanverfahrens (nächste Planungsstufe) abgeklärt. Davon unabhängig werden, vor Baubeginn, Rissprotokolle für die an den Strassenraum angrenzenden Liegenschaften erstellt.			X		
98	Die oben aufgeführte Liegenschaft 314 ist ein ca. 300 Jahre altes Haus und schon heute haben die schweren LKW einige Einflüsse auf das Gebäude: Wie sieht es dann aus wenn noch die grossen Erschütterungen und Gräben der langen Sanierungs- und Bauzeit zusetzen?	B2	Die Einflüsse auf die besagte Liegenschaft werden sich auf ein relativ kurzes Zeitfenster während den Grabenverdichtungsarbeiten und dem Einbringen / Verdichten der Strassenfundament beschränken. Die weiteren Arbeiten werden eher erschütterungsarm sein. Grundsätzlich gilt der Ansatz, dass ein Gebäude die üblichen Erschütterungen von angrenzenden Bauarbeiten aufnehmen muss, ohne dabei Schaden zu nehmen.				X	

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
99	Wird eine Bestandsaufnahme seitens Gemeinde aufgenommen?	B2	Es ist vorgesehen, dass seitens der Bauherrschaft (Kanton / Gemeinde) vor Beginn der Bauarbeiten Rissprotokolle, sprich eine Bestandesaufnahme der umliegenden Bausubstanz, erstellt werden.		X			
100	Wird der Vorplatz der Liegenschaft 314 so erhalten bleiben wie er ist, denn ich muss ihn kurzfristig sanieren, denn es wird nun schon über 20 Jahre über die Sanierung der Hauptstrasse Laupen verhandelt und ich habe demnach zugewartet.	B2	Durch den Kreiselneubau wird die Liegenschaft 314 an deren südlichen Ecke beschnitten (Einlenker Kreisel). Eine allfällige Vorplatzsanierung sollte daher auf das Kantonsstrassenprojekt abgestimmt werden. Nähere Angaben dazu können nach Abschluss der nächsten Projektierungsstufe (Strassenplan) im Landerwerbsplan gemacht werden. Sofern der Zustand des Vorplatzes eine weitere zeitliche Verzögerung zulässt, erfolgt die Sanierung idealerweise zeitgleich mit der Umsetzung des Kantonsstrassenprojekts (> finanzielle Vorteile).			X		
101	Wir begrüßen ihren Vorschlag die verschiedenen Niveaus um unser Haus (Bärtschi) auszugleichen. Beim herabsetzen des Trottoirs muss darauf geachtet werden, dass die darunter liegenden Tea Room Toiletten noch gut begehbar bleiben.	B4	Sollte die vorgesehene Massnahme eine Benützung der Toiletten verunmöglichen, müsste auf die Herabsetzung des Trottoirs verzichtet werden. Um die Höhenverhältnisse zu kennen wird in der nächsten Projektstufe an ausgewählten Orten, auch bei Ihnen, detaillierte Innen- und Aussenaufnahmen durch.		X			
102	Nach dem herabsetzen des Trottoirs wird unsere Liegenschaft (Bärtschi) für Rollstühle nicht mehr erreichbar sein, darum brauchen wir befahrbare Rampen und keine Stufen. Zudem ist die Denkmalpflege der Meinung, dass die Eingänge nicht verschoben werden dürfen.	B4	Welche Eingänge behindertengerecht ausgestaltet sein müssen, ist vor Ort zu definieren. Der kantonsstrassenseitige Zugang ist aufgrund der Höhenverhältnisse bereits heute nicht rollstuhlgängig.		X			
103	Da unsere Produktion in Böisingen ist, benötigen wir einen Platz vor dem Laden zur Anlieferung (4 – 5 Mal pro Tag). Anstelle eines Fahrradständers und Pollern könnte man doch einen privaten Umschlagplatz für unser Geschäft einplanen?	B4	Die Variante eines Umschlagplatzes muss überprüft und gegebenenfalls im Projekt berücksichtigt werden.		X			
104	Sanierung Neuengasse möglichst kurz. Planung / Konzept überzeugen voll!	A1	Um die Interventionszeit in der Neuengasse möglichst kurz zu halten sieht der konzeptionelle Bauablauf vor, die Sanierung in ca. 3 Intensivbauphasen durchzuführen. Während dieser Zeit wird an sechs Tagen in zwei Schichten gearbeitet.		X			

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
105	Das gesamte Projekt sehe ich als Chance für Laupen	A3	Wird zur Kenntnis genommen.					X
106	Das Ganze könnte etwas fixer gehen. Bitte Baubeginn auf 1.1.2015 ansetzen. Sonst macht ihr einen guten Job.	A5	Wird zur Kenntnis genommen.					X
107	Ich habe den Eindruck, dass die Planer gute Arbeit geleistet haben und dadurch viel Vertrauen gewonnen werden konnte.	A7	Wird zur Kenntnis genommen.					X
108	Das Projekt ist gut. Hoffentlich hält es, was es und die Behörden versprechen	A7	Wird zur Kenntnis genommen.					X
109	Verlegung der Bahnstation und Aufhebung des Bahnüberganges mit Priorität behandeln	A8	Aus betrieblichen Gründen muss die Station in der ersten Etappe an ihren neuen Standort verlegt werden.	X				
110	Das Wichtigste: 1. Bahnstation NEU!!! 2. Kreisel Kantonsstrasse/Sensebrücke	A10	Wird zur Kenntnis genommen.					X
111	Abbruch eines denkmalgeschützten Hauses ist "zu verkraften" Grundsätzlich sehr gutes, wichtiges Projekt! Herzlichen Dank dem Gemeinderat!!	A12 A56	Über die „Verkraftbarkeit“ eines geschützten Gebäudes entscheidet die kantonale Denkmalpflege.				X	
112	Im Hinblick auf die weitere Projektplanung bitte ich Sie, frühzeitig mit den betroffenen Unternehmern den Kontakt zu suchen und zudem genügend Rückstellung für mögliche Entschädigungszahlungen und Kompensationsmassnahmen zu bilden.	A13	Mit dem Strassenplan wird auch ein generelles Bauprogramm erstellt. Dieses wird Abläufe, Etappierungen und Phasendauer näher ausleuchten, als dies im Vorprojekt der Fall war. Entsprechend werden die Unternehmer nach Abschluss der nächsten Phase bereits Näheres wissen.		X			
113	Die Kosten der Massnahmen geben dann noch zu denken.	A18	Wird zur Kenntnis genommen.					X
114	Für den Lokalverkehr soll ein Bedarfsbus vorgesehen werden. (Ein Mini-Bus, der tagsüber eine feste Route fährt und abends Taxifunktionen übernimmt).	A15 A42 A57	Der allfällige Einsatz eines Bedarfs- oder Ortsbusses muss durch die Gemeinde Laupen geprüft werden und hat auf das Projekt keinen Einfluss.				X	

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
115	Ich bezweifle stark, dass die geplante Bahnhof-Verschiebung die gewünschte Verkehrsentslastung bei der Kreuzung Laupen-Bösingen bringt. Vor allem mit dem neuen Coop Standort.	A20 B2	Wird zur Kenntnis genommen.					X
116	Verbesserung der Strassenbeleuchtung allgemein auf Niveau Mühlestrasse!! Katastrophal gefährlich Murtenstrasse, Neuengasse sowie Fussgängerübergänge Stedtli (Bärtschi, Ammon)	A22 A50 A73	Das Konzept der Strassenbeleuchtung wird im Rahmen der nächsten Planungsstufe erarbeitet.		X			
117	Durch das Projekt wird die Mühlestrasse massiv vom Verkehr entlastet. Dadurch wird die Schützenstrasse stärker genutzt, was zu einer Überlastung führen wird.	A25	Sowohl für die Mühle- wie auch für die Schützenstrasse werden zurzeit separate Projekte erarbeitet. Diese sind nicht Bestandteil der vorliegenden Mitwirkung.				X	
118	Ist der Kostenteiler unter den drei Partnern nun bekannt?	A37	Der Kostenteiler für die Planerarbeiten der Phase Vorprojekt, resp. Konzeptstudie (Bahn), wurde vor Beginn der Planungsarbeiten ermittelt. Für die nächste Planungsstufe (Bauprojekt) wird ein neuer Kostenschlüssel zwischen Gemeinde und Kanton (und ev. der STB) definiert. Im Zuge der Erarbeitung des Bauprojekts wird der Kostenschlüssel bezüglich den effektiven Erstellungskosten definiert.		X			
119	Das Projekt gefällt mir. Vielen Dank für die geleistete Arbeit!!	A38	Wird zur Kenntnis genommen.					X
120	Das Projekt finde ich gut	A39	Wird zur Kenntnis genommen.					X
121	Grundsätzlich ist das Vorhaben für die Verkehrssanierung sehr begrüssenswert. Auch, dass das Mitwirkungsverfahren so ernst genommen wird ist vorbildlich. Besten Dank! Hoffe, dass dieser Weg auch für die Verantwortlichen eine gute Sache ist.	A41	Wird zur Kenntnis genommen.					X
122	Wie ist die Mitwirkung in den weiteren Planungsschritten vorgesehen?	A41	Nach Abschluss der nächsten Planungsphase (Strassenplan / Bauprojekt) erfolgt die öffentliche Planaufgabe. Dabei werden Pläne und Berichte während eines Monats öffentlich aufgelegt (analog Mitwirkung). Die Bevölkerung hat während dieser Zeit die Möglichkeit, gegen				X	

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
			das Projekt oder gegen einzelne Teilbereiche, Einsprache zu erheben. Im Anschluss an die Auflage werden die Einsprachen geprüft und gegebenenfalls verhandelt.					
123	Der provisorische Zustand sollte nicht allzu lange gehen. Nach ein/zwei Jahren sieht man wie sich die neue Situation auswirkt.	A41 A57	Die Betriebsdauer der Provisorien ist abhängig vom Baufortschritt. Nach Abschluss der nächsten Planungsphase kann diesbezüglich eine exaktere Prognose gemacht werden. Die „verbindliche“ Angabe liefert jedoch erst das Bauprogramm der mit dem Bau betrauten Bauunternehmungen.		X			
124	Laupen benötigt eine öffentliche WC-Anlage insbesondere in der Nähe Sense-Saanespitz.	A42	Eine WC-Anlage im Bereich des neuen Kinderspielplatzes wäre sicherlich sinnvoll. Der allfällige Standort (ausserhalb der Wasserlinie) muss in der nächsten Planungsphase mit der Bürgergemeinde besprochen werden.			X		
125	Das Gewerbe muss unterstützt und dafür gesorgt werden, dass die Attraktivität des Stedtlis als Einkaufs-, Touristen- und Begegnungsort ge- und verstärkt wird. Erste kleine Massnahmen wären eine öffentliche gemütliche Bank, ein kleiner Veloständer und die Möglichkeit der Benützung einer Toilette mit Wickeltisch. Ausserdem sollten Stedtlbewohner/innen die Möglichkeit haben, günstige Parkplätze ausserhalb des Stedtlis mieten zu können (Bahnhofsareal, Schlossparkplatz).	A42	Wird zu Kenntnis genommen.				X	
126	Wenn der Bereich Saane - Sensespitz / Fußballplatz Gillenau von der Gesamtplanung (Umfahrung und Spielplatz?) betroffen ist, möchte der FC Laupen den folgenden Antrag stellen: Vergrößerung des Trainingsfeldes zu einem vollwertigen, sanierten Fußballfeld. Wenn die Sanierung zu einem früheren Zeitpunkt passiert, ist das natürlich noch besser.	A46	Gemäss der aktuellen Planung ist der Fussballplatz von den Massnahmen nicht betroffen.				X	

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
127	Mir wäre es wichtig, dass die Kleingewerbler vom Stedtli, welche direkt von den Baumassnahmen betroffen sind, entschädigt oder eine gute Standortzwischenlösung angeboten wird. Ich denke, für einige wird diese Massnahme existenzweisend sein	A51 A52 B3	Die Zugänglichkeit der einzelnen Geschäfte wird während der gesamten Bauzeit, mindestens zu Fuss, möglich sein. Die Parkplätze unmittelbar vor den Geschäften können jedoch nicht lückenlos aufrecht erhalten werden. Das Finden eines geeigneten Zwischenstandortes dürfte kaum möglich und mutmasslich wenig sinnvoll sein. Inwiefern eine Entschädigung zum Thema wird, muss mit der Bauherrengemeinschaft geklärt werden und hat auf das Projekt keinen Einfluss.				X	
128	Welche finanziellen Konsequenzen in welchem Zeitraum zieht das ganze Projekt mit sich?	A52	Die definitive Kostenplanung erfolgt im Rahmen des Ausführungsprojekts. Erste Auskünfte können bereits nach Abschluss der nächsten Projektierungsphase gemacht werden. Über längerfristige Konsequenzen (Steuerfuss) kann zum jetzigen Zeitpunkt keine Auskunft gegeben werden.		X			
129	Es fehlen überall Veloständer, zum Beispiel auch im Stadtteil I, da durch die Herzroute mehr Velofahrer vorbei fahren. Für Fussgänger und Velofahrer fehlen auch Bänklein an schönen Orten.	A57	Das Konzept der neuen Station Laupen sieht eine Vielzahl Veloständer vor. Im Bereich Bärenplatz sind zudem zwei neue Veloständer geplant, welche jedoch noch verhandelt werden müssen. Die Anordnung weiterer Veloabstellplätze wird durch die Gemeinde geprüft.		X			
130	Das Projekt will für die Gestaltung der Fahrbahnplatte der Brücke einige Sorgfalt aufwenden. Allerdings lässt sich aus der Visualisierung und den Planausschnitten nicht erkennen ob das Projekt hält was es verspricht.	A58	Die Visualisierung basiert auf der Geometrie des Vorprojektplans der Brücke und zeigt somit auf, wie die Brücke aus dieser Perspektive wirkt. Der Vorprojektplan kann beim Planerteam eingesehen werden. Die Detailplanung erfolgt mit Begleitung der kantonalen Denkmalpflege in der nächsten Planungsphase.	X				
131	Leider wird für die Widerlager diese Sorgfalt nicht eingesetzt: es ist unverständlich die beiden Widerlager identisch auszuführen wo doch das Gelände und damit die räumliche Situation derart unterschiedlich ist (Biegung des Flusslaufs / Prallhang / Gleithang)	A58	Die Widerlager sind in der Phase Vorprojekt noch sehr schematisch dargestellt und dienen als Basis für den Nachweis der statischen Machbarkeit. Die abschliessende Gestaltung erfolgt in der nächsten Planungsphase in Koordination mit dem Hochwasserschutzprojekt.			X		

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
132	Die hohen senkrechten Wandflächen der Widerlager zerteilen den Flussraum: anstatt den Raum des Senselaufs möglichst uneingeschränkt (auch optisch!) unter der Brücke durchfliessen zu lassen entsteht aus den beiden Widerlagern und der quasi horizontalen Fahrbahnplatte die Wirkung einer Mauer quer durch den Flussraum mit einem banalen rechteckförmigen Wasserdurchlass.	A58	Siehe Antwort oben.			X		
133	Das direkte Einbetonieren der Werkleitungen in den Brückenkörper widerspricht jeder Idee von Nachhaltigkeit, sinnvoller wäre entsprechende Hüllrohre einzubetonieren (siehe Technischer Bericht S.34).	A58	Eine vollständige Systemtrennung ist aus Gründen des Hochwasserschutzes nicht möglich. Es ist jedoch vorgesehen, genügend Hüllrohre einzuplanen, welche einen Leitungsersatz jederzeit gewährleisten und dementsprechend die Anforderungen an die Nachhaltigkeit erfüllen.		X			
134	Wenn Laupen wirklich einen Lindenplatz bekommen soll so gehört er dorthin, zur Laupen-Linde und zur ehemaligen Wirtschaft. Basta! Der Platz an der Neuengasse, zwischen der alten Schlosserei und dem alten Schulhaus/heutigen Gemeindehaus braucht einen anderen Namen! Warum nicht "Neumarkt" als kleine Hommage an die Familie Hurni, als Devise für die zukünftige Nutzung und als passender Index für die Lage direkt an der Neuengasse.	A58	Die Bezeichnung „Lindenplatz“ ist in keiner Weise in Stein gemeisselt. Es handelt sich dabei um einen Arbeitstitel, da der Platz keinen eigentlichen Namen besitzt (zumindest kein uns bekannter) und wieder mit einer Linde bestückt werden soll.				X	
135	Die Kostenschätzung scheint mir sehr, sehr optimistisch und sie ist bewusst unvollständig. Altlastensanierungskosten werden auch für das Haldenareal anfallen, diejenigen für das Bahnhofareal sind offensichtlich zu tief geschätzt,	A58	Bezüglich Altlasten wurden im Spätherbst 2011 Untersuchungen durch ein darauf spezialisiertes Unternehmen durchgeführt und die anfallenden Kosten einer Sanierung abgeschätzt. Die Altlasten auf dem Haldenareal sind daher bekannt. Aufgrund der künftigen Nutzung mit versiegelter Oberfläche, muss die Altlast (gemäss heutiger Beurteilung) nicht vollumfänglich saniert werden. In diesem Zusammenhang besteht zwischen Gemeinde und Sensetalbahn eine Absichtserklärung bezüglich Landabtausch Halde / altes Bahnareal, wo auch die Sanierungspflicht	X				

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
			geregelt ist.					
136	vielleicht braucht es dazu aufwändige Wasserhaltungsmassnahmen.	A58	Die Wasserhaltungsmassnahmen sind insbesondere beim Bau der Brückenwiderlager und der Verschiebung der ARA-Leitung ein zu beachtendes Thema. Dafür sind in der Kostenschätzung Beträge enthalten. Mit der detaillierteren Bearbeitung in der nächsten Projektphase können die Kosten verifiziert und gegebenenfalls angepasst werden.		X			
137	Sicherungsarbeiten an der Villa Feiburghaus und an vielen anderen Liegenschaften, eventuell sogar am Schlossfelsen werden unerlässlich sein und müssen in die Projektkosten eingeschlossen werden.	A58	Nach heutiger Einschätzung stehen keine Arbeiten an, welche die Villa Freiburghaus oder den Schlossfelsen gefährden könnten.				X	
138	Ob sich das Wasserbauprojekt realisieren lässt ohne die Neuengasse umzugestalten und die Bahnstation zum Haldenweiher zu verlegen wurde scheinbar gar nicht ausreichend geprüft.	A58	Der Auftrag des Studienauftrags lautete „Verkehrssanierung und städtebauliche Entwicklung Laupen“. Die Verschiebung der Station ist das massgebende Element der Verkehrssanierung. Der Wasserbau ist ein flankierendes Element zum Gesamtprojekt und wurde nicht isoliert betrachtet.				X	
139	Haltestelle Bärenplatz: Attraktiven Wegweiser für Gewerbe im Stedtli platzieren	A65	Eine Beschilderung der Gewerbebetriebe ist denkbar. Die Schwierigkeit liegt darin, an zentraler Lage eine verständliche Wegweisung zu erstellen, die nicht nur die Betriebe am Bärenplatz berücksichtigt.			X		
140	Tempo 30, ev. 40 für Gillenauweg während Umleitung des Verkehrs	A65	Sollte die temporäre Baustellenumfahrung über den Gillenauweg geführt werden, wäre eine Geschwindigkeitsbeschränkung durchaus sinnvoll. Das Geschwindigkeitsregime im Gillenauweg ist zudem Bestandteil eines Drittprojekts der Gemeinde Laupen.		X			
141	Die Möglichkeit in Zukunft eine Teilumfahrung zu realisieren, soll so lange wie möglich aufrecht erhalten werden (Forderung Gruppe V). Dafür braucht es grundsätzliche Weichenstellungen und Entscheide der Bürgerinnen und Bürger von Laupen und demzufolge eine entsprechende Planung. Für einen solchen Grundsatzbeschluss müssen die notwendigen Unterlagen (Pläne, finanzielle Folgen, etc.)	A66	Seitens Gemeinde und Kanton wurde der Gruppe V zugesichert, dass die technische Machbarkeit einer Teilumfahrung geprüft und die Konsequenzen aufgezeigt werden. Diese Leistungen wurden seitens Planerteam erbracht. Weitergehende Leistungen erachten wir zum jetzigen Zeitpunkt als wenig sinnvoll, da eine Teilumfahrung über das alte Bahnareal aus denkmalpflegerischer Sicht (gemäss heutiger				X	

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
	bereit gestellt werden.		Einschätzung) nicht in Frage kommt.					
142	Die bezüglich Teilumfahrung erarbeiteten Hinweise im Vorprojekt und im Mitwirkungsbogen sind wenig hilfreich um nicht zu sagen irreführend.	A66	Wird zur Kenntnis genommen.					X
143	Zudem ist einleuchtend, dass ein Entscheid pro Teilumfahrung direkte Auswirkungen auf die Sanierung der Leitungswerke und die Oberflächengestaltung im Bereich Neuengasse-Bärenplatz hätte.	A66	Wird zur Kenntnis genommen.					X
144	Eine Teilumfahrung könnte das Stedtl beleben und zu einem Begegnungsort machen - es fehlen wichtige Entscheidungsgrundlagen.	A66	Die Umsetzung einer Triage zwischen Durchgangs- und Binnenverkehr ist in der Praxis schwierig umzusetzen. Dabei gilt es zu beachten, dass in Ortschaften wie Laupen der Anteil Binnenverkehr bei rund 40% liegen dürfte. Demnach wäre die effektive Verkehrsabnahme im Ortskern kleiner als angenommen. Zudem bestehen auch gegenteilige Befürchtungen, welche besagen, dass das Stedtl ausstirbt, sollte der Durchgangsverkehr den Ortskern umfahren.				X	
145	Mir ist klar, dass die Erarbeitung solcher Grundlagen mit (finanziellem) Mehraufwand verbunden ist. Man kann natürlich auch bewusst auf diese verzichten, dann aber muss das kommuniziert werden, ebenso die Konsequenzen: bereits heute der Verzicht auf eine Teilumfahrung; nur so ergibt sich die Möglichkeit, das alte Bahnareal städtebaulich zu entwickeln und einer Wohn- Gewerbenutzung zu zuführen.	A66	Wird zur Kenntnis genommen.					X
146	Das Bauprogramm ist gemessen am Umfang und der erforderlichen Abklärungen und Eingriffe schöngeredet. Die Beeinträchtigungen werden für Anwohner und Gewerbetreibende enorm sein.	A69	Aus der Bearbeitungstiefe eines Vorprojekts kann keine abschliessende Baudauer abgeleitet werden. Wir sind jedoch der Meinung, dass die kommunizierte Gesamtbaudauer stimmen wird. Der Bauablauf wird im Rahmen der nächsten Projektierungsphase optimiert.				X	
147	Aufwertung von Fussgängerzonen, Plätzen und Strassen durch	A76	Die Art der Pflästerungen in den Fussgängerbereichen unterliegt den Vorgaben aus dem			X		

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
	gestaltete Schachtabdeckungen und Kopfsteinpflaster im Ortskernbereich.		Bestand und der Denkmalpflege. Die Schachtabdeckungen müssen den Vorgaben aus den kantonalen Normen entsprechen. Eine allfällige Gestaltung der Deckel kann diskutiert werden. Da es sich um Sonderanfertigungen handelt, wären die Kosten mutmasslich entsprechend hoch.					
148	"Brücke ist Brücke" gibt es eine Änderung für die Benutzer?	Unbekannt	Die neue Brücke weist ein geringfügig kleineres Längsgefälle auf und ist somit behindertengerecht. Zudem erhält sie ein den Hochwasserschutzanforderungen entsprechendes Freibord. Dadurch kann die Brücke während Hochwassersituationen länger offen gehalten werden, als die heutige Brücke.				X	

5.2 Verkehrsclub der Schweiz (VCS), Regionalgruppe Bern

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
149	Tempo 30: der VCS begrüsst grundsätzlich die Einführung von Tempo 30, regt aber an, die Zone im Bereich Murtenstrasse bis zur Einmündung Scheuermattweg und auf der Neueneggstrasse bis Ende des neuen Bahnhofs (Sicherheit Zufahrt zum Bahnhof für Velo und ÖV) zu verschieben. Gerade weil aus Platzgründen für Velofahrende keine grösseren Verbesserungen möglich sind, ist Tempo 30 zwingend zur Verbesserung der Sicherheit.	C1	Eine Ausdehnung der 30-Zone wäre grundsätzlich zu begrüssen. Dabei sollte beachtet werden, dass die Bereitschaft, ein „tiefes“ Geschwindigkeitsniveau einzuhalten mit zunehmender Länge des Abschnitts abnimmt. Die erfahrungsgemäss maximal akzeptierte Länge einer Zone mit geringer Geschwindigkeit beträgt ca. 300 m (bisherige Praxis). Der vorgeschlagene Perimeter weist eine Länge von rund 280 m auf (Verbindung Bösinggen – Gümmenten und Neuenegg – Gümmenten), und liegt damit bereits im Bereich des Grenzwerts. Eine Ausdehnung der Zone wird jedoch geprüft.			X		
150	Belag: ein Flüsterbelag ist zwingend vorzusehen.	C1	Flüsterbeläge sind ein relativ neues Produkt und noch nicht weit verbreitet im Einsatz. Daher bestehen noch keine Langzeiterfahrungen bezüglich lärmtechnischem und mechanischem Verhalten.			X		
151	Umfahrung: eine Umfahrung auf dem Bereich des alten Bahnhofs kommt für uns nicht in Frage. Der städtebauliche Gewinn durch die Verschiebung des Bahnhofs darf nicht dem Verkehr geopfert werden. Die von der Gemeinde gewählte Variante Kurzumfahrung bietet gegenüber der Situation ohne Umfahrung kaum Vorteile, sie schneidet grosse Teile des Städtchens von der Sense ab und bringt zusätzliche Probleme mit der engen Einbindung beim Bärenplatz.	C1	Wird zur Kenntnis genommen.					X
152	Parkplätze: es ist zu prüfen, ob nicht PP im Stedtli wegfallen können, um so den Verkehr möglichst aus dem Zentrum fernzuhalten.	C1	Ein starkes Anliegen der Gewerbebetreiber im Stedtli ist, dass die Parkplätze vor den Geschäften, resp. in der näheren Umgebung, erhalten bleiben oder die Anzahl möglichst erhöht wird. Die Forderung des Gemeinderats lautet demnach auch, dass die Parkplatzbilanz gegenüber der Ist-Situation ausgeglichen sein muss.			X		

5.3 ARA Sensetal

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
153	Da der Verbandskanal in einem sehr guten Zustand ist, sollte unbedingt nach Lösungen gesucht werden, die keine Verschiebung der ARA-Leitung nach sich ziehen.	C2	Die geforderte Verbesserung des Hochwasserschutzes (HQ ₁₀₀) erfordert eine Aufweitung des Sensequerschnitts. Aufgrund der Besiedlungssituation kommt eine Aufweitung nur laupenseitig und somit im Bereich der ARA-Leitung in Frage. In der Folge liegt die bestehende ARA-Leitung innerhalb des Flussprofils, was eine Verschiebung derselben zwingend erforderlich macht.				X	
154	Die geplanten Kosten in Ihrem Projekt erscheinen uns als zu knapp, da nicht mit dem richtigen Durchmesser gerechnet wurde und dem Rückbau der bestehenden in Ortsbeton realisierten Leitung nicht Rechnung getragen wurde.	C2	Für den Hinweis danken wir bestens. Während der nächsten Planungsphase werden wir die Kosten gerne durch den ARA-Verband verifizieren lassen und gegebenenfalls anpassen. Die Kostenschätzung basiert auf Erfahrungswerten und wurde, stufengerecht, mit einer Kostengenauigkeit von +/- 20% erstellt. Der berücksichtigte Rohrdurchmesser beträgt 1200 mm, da kein Produkt mit der geforderten Nennweite 1250 mm gefunden werden konnte. In der nächsten Planungsphase wird der Rohrmarkt nach einem passenden Rohrdurchmesser sondiert. Der Rückbau der bestehenden Leitung wurde nicht separat ausgewiesen, da sich die Leitung im Aushubprofil des Wasserbaus befindet und in diesem Arbeitsgang entfernt wird.		X			
155	Speziell ist zu erwähnen, dass unsere planerische Anlaufstelle das GEP-Ingenieurbüro Holinger AG ist. Hydraulische Berechnungen und Wahl des Rohrmaterials sind mit ihnen abzusprechen.	C2	Wird zur Kenntnis genommen. In dieser Sache der folgende Hinweis: Da sich die Leitungslänge verkürzt, werden die Abflussverhältnisse tendenziell günstiger (v, Q, Schleppkraft), was durch die stärkeren Auslenkungen in den Schachtbauwerken in etwa ausgeglichen wird. Die hydraulischen Veränderungen gegenüber dem Ist-Zustand dürften demnach marginal sein.		X			

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
156	Sollte trotzdem Änderungen am Verbandskanal und an den Kontrollschächten notwendig werden, bedürfen sie der Genehmigung des Zweckverbandes Abwasserregion Sensetal (Verband).	C2	Die Erarbeitung des Bauprojekts bedarf der engen Begleitung durch den ARA-Verband. Folgedessen wird der Verband laufend über den Stand der Planung orientiert und regelmässig zu Stellungnahmen eingeladen. Durch die enge Einbindung in die Projektentwicklung sollte die Genehmigung durch den Zweckverband erreichbar sein.		X			
157	Kosten, die durch Abklärungen, Projektierung und bauliche Änderungen entstehen, werden vom Verband nicht übernommen. Das Vorgehen bei baulichen Änderungen müsste in einer speziellen Vereinbarung geregelt werden.	C2	Die Entwicklung eines verbindlichen Kostenschlüssels zwischen Bauherrschaft und dem ARA-Verband, ist Bestandteil der nächsten Projektierungsphase. Nebst dem Verursacherprinzip werden auch Betriebswirtschaftliche Rechnungen eine Rolle spielen.		X			
158	Vor Beginn jeglicher Bauarbeiten müssen wir über den genauen Verlauf informiert werden, damit der Bauzustand (Kanalfensteraufnahme) unseres Verbandskanals festgehalten werden kann. Nach Abschluss sämtlicher Arbeiten ist eine Abnahme (Kanalfensteraufnahme) vorzunehmen. Schäden, welche während den Bauarbeiten entstehen, sind auf Kosten der Verursacher zu beheben. Bauarbeiten in unmittelbarer Nähe des Verbandskanals sind so auszuführen, dass dieser nicht durch mechanische Einflüsse oder durch Setzungen beschädigt wird. Die Funktionstüchtigkeit des Verbandskanals muss jederzeit gewährleistet sein.	C2	Wird zur Kenntnis genommen.		X			

5.4 Erbgemeinschaft Freiburghaus

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
159	Folgende Auswirkungen hat das Projekt auf die Liegenschaft: Die Liegenschaft soll auf eine Restfläche von rund 520 m ² zusammenschrumpfen	C3	Die für die Teilprojekte benötigten Flächen wurden auf ein mögliches Minimum reduziert.			X		
160	Das Vorland auf der Nordseite soll gänzlich der Strasse und dem Trottoir geopfert werden, so dass die Gebädefassade unmittelbar an den Strassenraum angrenzen würde. Dadurch müssten die Treppen ganz entfernt und der Eingangsbereich neu gestaltet werden.	C3	Die Treppe auf der Nordseite wird von den Baumassnahmen nur am Rande tangiert. Das vor dem Treppenaufgang durchlaufende Trottoir weist eine Breite von mindestens 1.50 m auf und wird an das Treppenniveau angepasst.				X	
161	Ähnlich wäre die Situation auf der Westseite (gegen den neuen Kreisell), wo das Vorland weitestgehend verschwinden würde.	C3	Die Kreisellage ist weitestgehend optimiert. Massgebend sind dabei die Schleppkurven der Verkehrsteilnehmer. Verschiebungen im Zentimeter-, maximal im Dezimeterbereich sind ev. möglich. An dieser Stelle ist zudem zu erwähnen, dass ein ohne Einschränkungen funktionierender konventioneller Knoten (anstelle der Kreisellösung) ebenfalls eine deutliche Ausweitung der Verkehrsfläche (mutmasslich) in Richtung Villa erfordern würde.		X			
162	Auf der Südseite würde ein 1,5 bis 2 m breiter Landstreifen enteignet, was zwangsläufig die Entfernung der (gegen die Bahn schützenden) Grünhecke zur Folge hätte. Die Villa würde somit nicht nur auf der Rückseite und Westseite unmittelbar an den Strassenraum angrenzen, sondern wäre auch gegen den Bahnhof hin offen ausgestellt.	C3	Zurzeit gehen wir nicht von einer Enteignung, sondern von einem Landverkauf aus. Die heutige Hecke wird zurückversetzt und an neuer Stelle wieder gepflanzt (auch entlang der Ostseite). Die Privatsphäre des Gartens sollte also gewahrt bleiben.	X				
163	Im östlichen Bereich des Grundstücks würde eine Fläche von rund 240 m ² samt der bestehenden Doppelgarage enteignet. Der Park würde dadurch bedeutend verkleinert. Zudem stünden der Villa keine eigenen Parkplätze mehr zur Verfügung.	C3	Zurzeit gehen wir nicht von einer Enteignung, sondern von einem Landverkauf aus. Die Parkplatzproblematik wurde im Projekt bisher noch nicht vertieft untersucht. In der nächsten Planungsphase wird dem Anliegen Rechnung getragen.		X			

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
164	Angesichts des grossen Flächenverlusts wäre eine Überbauung des westlichen Teils der Parzelle - unter gleichzeitigem Erhalt der Villa selber - ausgeschlossen. Die Grundeigentümer liessen im Jahre 2008 eine Bebauungsstudie erstellen und beabsichtigten, ein Baugesuch für ein Mehrfamilienhaus einzureichen, was die Gemeinde jedoch mit dem Hinweis auf die künftige (jetzt angelaufene) Planung blockierte.	C3	Wird zur Kenntnis genommen.					X
165	Die Villa und deren Bewohner wären durch die unmittelbar angrenzende Neueneggstrasse und durch den Kreisel ungeschützt einem ganz beträchtlichen und weiter zunehmenden Verkehrsaufkommen sowie entsprechend starken Lärmbelastungen ausgesetzt. Gemäss dem technischen Bericht zum Vorprojekt (Seite 16) lagen die Verkehrszahlen auf der Neueneggstrasse im Jahr 2011 bei täglich 6'520 Fahrten (Prognose 2030: 7'960 Fahrten) und auf der Bösingenstrasse bei 8'350 Fahrten (Prognose 2030: 10'200 Fahrten).	C3	Die Fahrbahn liegt im Bereich des Kreisels um rund 8.0 m näher an der Villa. Durch die tiefere Geschwindigkeit (T30) wird die zunehmende Lärmbelastung kaum wahrnehmbar sein.				X	
166	Abgesehen vom Strassenverkehr- und Strassenlärm würden die Villa und deren Bewohner auch durch den neuen ÖV-Knoten (Bahnhof Sensetalbahn und Busbahnhof) mit viel Betrieb, täglichem und nächtlichem Lärm sowie nächtlichen Lichtimmissionen belastet. Die Wohnqualität würde auch dadurch drastisch abnehmen.	C3	Wird zur Kenntnis genommen.					X

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
167	Aus dieser Auflistung geht hervor, dass die Liegenschaft Freiburghaus im Falle einer Realisierung des vorgesehenen Projekts mit Blick auf ihre bestimmungsgemässe Wohnnutzung sehr weitgehend entwertet würde. Der schmale Landstreifen zwischen Neueneggstrasse, Kreisel und Bahnhof würde sich kaum mehr als Wohnlage eignen. An dieser Stelle wäre vielmehr ein Dienstleistungs- und Gewerbebau mit verschiedenen Nutzungen (u.a. Verkauf) sach- und zweckmässig.	C3	Wird zur Kenntnis genommen.					X
168	Lösungsvorschläge: Variante 1: Projektanpassung Meinen Mandanten wäre der bestimmungsgemässe Erhalt der Villa Freiburghaus nur dann zumutbar, wenn das Projekt in dreifacher Hinsicht wesentlich angepasst würde:							
169	- Zum einen wäre der Kreisel im Sinne der Variante D (technischer Bericht S. 59) von ihrer Liegenschaft gegen Westen hin zu verschieben, so dass das Vorland auf dieser Seite erhalten bliebe.	C3	Die erwähnte Variante D gehört zur Lösung einer Teilumfahrung und kann aus heutiger denkmalpflegerischer Sicht nicht realisiert werden.				X	
170	- Sodann wäre eine Verschiebung des neuen Bahnhofs um mindestens 60 m weiter nach Osten zu prüfen, so dass auf Landeignungen im südlichen und östlichen Teil der Liegenschaft Freiburghaus verzichtet werden könnte.	C3	Dieser Punkt muss mit den Verantwortlichen der Sensetalbahn und des Amts für öffentlichen Verkehr diskutiert werden. Die geplante Lage der neuen Station ist auf die Bedürfnisse der Bahnbenützer abgestimmt (möglichst kurze Wege ins Zentrum). Je weiter die Station aus dem Zentrum entfernt wird, desto unattraktiver ist die Benützung des öV.			X		
171	- Schliesslich könnte auf den in der Neueneggstrasse vorgesehenen Mittelstreifen verzichtet werden, wodurch auf der Nordseite der Villa Freiburghaus ein Streifen Vorland verbliebe und die Treppen-/Eingangssituation erhalten bleiben könnte.	C3	Der Treppenzugang in die Villa bleibt unverändert. Das Trottoir wird an den Bestand angepasst.	X				

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
172	Variante 2: Erwerb der ganzen Liegenschaft Sollten die Projekt-Trägerschaften am aufgelegten Projekt festhalten, so wäre ein vollumfänglicher Erwerb der Liegenschaft gegen volle Entschädigung oder gegen Realersatz im Bereich der frei werdenden Flächen zwischen dem heutigen Bahnhof und der Sensebrücke zu prüfen.	C3	Das Mitwirkungsprojekt geht davon aus, dass die Villa in Privatbesitz bleibt. Die verschiedenen Optionen, welche sich im Rahmen der Mitwirkung öffneten, werden geprüft.			X		
173	Variante 3: Ermöglichung Neubau Als dritte Variante wäre eine Entlassung der Villa Freiburghaus aus dem Denkmalpflege-Inventar, aus dem Perimeter der Baugruppe B und aus der Altstadtzone zu prüfen. Damit würden die Zuweisung zu einer entsprechenden Zone sowie die Realisierung eines für diesen Standort geeigneten Dienstleistungs- und Gewerbebaus möglich.	C3	Wird zur Kenntnis genommen.					X

5.5 Amt für Mobilität Staat Freiburg

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
174	Keine Bemerkungen zum Projekt.	C4	Wird positiv zur Kenntnis genommen.					X

5.6 Gemeinde Böisingen

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
175	<p>Unsere Stellungnahme beschränkt sich in der Folge lediglich auf die Verkehrsführung während der Bauphase. Aus den uns zur Verfügung stehenden Unterlagen geht hervor, dass während den Bauphasen 3 bis 6, die ca. 20 Monate dauern, geplant ist, den Verkehr von Laupen Nord her über eine provisorische Brücke, als Einbahnstrasse via Schwimmbad – Funpark – Auriedstrasse - Industriestrasse – zum Kreisel in der Tuftera zu führen.</p> <p>Diese Variante wird im Industriegebiet über private Strassen führen und wird zu erheblichem Mehrverkehr führen.</p> <p>Das grösste Problem sehen wir dabei auf dem Abschnitt rund um das Gebiet des Funparks. Das zu erwartende Verkehrsaufkommen lässt sich hier nicht mit der bestehenden Strassenlinienführung und der heutigen Nutzung des Funparks vereinbaren.</p>	C5	Alternativen werden geprüft.		X			
176	<p>Der Gemeinderat ist der Ansicht, dass hier noch sehr viel Planungsarbeit geleistet werden muss um eine optimale Variante für die provisorische Strassenführung zu finden. Allenfalls ist in diesem Bereich eine provisorische Linienführung „über Land“ zu prüfen.</p>	C5	<p>Die dargestellte temporäre Baustellenumfahrung ist zum jetzigen Projektstand als Konzept zu betrachten. Fakt ist jedoch, dass während den in der Eingabe erwähnten Bauphasen kein Verkehr durch das Stedtli, resp. über die Sensebrücke fahren kann. Tendenziell ist auch klar, dass eine provisorische Überquerung der Sense (mutmasslich) nur unterhalb der bestehenden Brücke erstellt werden kann (oberhalb liegt die Bahntrasse).</p> <p>In der kommenden Planungsphase wird der Bauphasenplanung sowie der Verkehrsführung während den einzelnen Bauphasen eine hohe Priorität beigemessen, damit deren Machbarkeit gesichert ist.</p>			X		
177	<p>Die Projektverantwortlichen müssen sich frühzeitig mit der Gemeinde Böisingen und den betroffenen Strassen- und Landeigentümern zusammensetzen um Lösungen zu finden.</p>	C5	Die erforderlichen Gespräche mit den von den Massnahmen betroffenen Gemeinden und Privaten werden ein Teil des Prozesses sein		X			

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
178	Weiter geht der Gemeinderat davon aus, dass mit der provisorischen Verkehrsführung, der Gemeinde Bösinggen keine finanziellen Lasten entstehen.	C5	Der Kostenschlüssel innerhalb der Beuherrngemeinschaft wird in der nächsten Planungsstufe ermittelt. Die Gemeinde Bösinggen wird gemäss heutiger Einschätzung keine Kosten tragen müssen.		X			

5.7 Bürgergemeinde Laupen

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
179	Wie allgemein bekannt, stellte die Bürgergemeinde der Einwohnergemeinde auf Parzelle Nr. 73 eine Fläche von ~ 3500 m ² als Ersatz für den Spielplatz am Haldenweiher zur Verfügung. Wir stellen nun fest, dass durch die Ausweitung der Sensemündung ein grosser Teil der zur Verfügung gestellten Fläche eben dieser Mündungsausweitung „zum Opfer“ fällt. Wir halten an unserem Angebot fest. Möchten jedoch beliebt machen, dass Ausweitung Sensemündung und Planung Ersatz Haldespielplatz als Ganzes betrachtet und geplant wird.	C6	Die diesbezüglichen Gespräche zwischen der Bürgergemeinde, der Gemeinde Laupen und dem Kanton Bern laufen.	X				
180	Durch die neue Verkehrsführung muss weiterhin gewährleistet sein, dass der landwirtschaftliche Verkehr (v.a. Landw. Betrieb Ryser) mit den heutigen landwirtschaftlichen Fahrzeugen problemlos passieren kann.	C6 A59 / A60 A61 / A62	Die Verkehrsführung verändert sich gegenüber dem Bestand nur marginal. Die Durchfahrtsbreiten im Bereich von Schutzinseln betragen mindestens 3.60 m, was den für den Strassenverkehr zugelassenen Landmaschinen genügt. Der landwirtschaftliche Verkehr kann daher wie bisher abgewickelt werden.				X	
181	Es ist ein grosses Anliegen, dass genügend öffentliche Parkplätze in unmittelbarer Nähe des Bereichs Altstadt/Bärenplatz zur Verfügung gestellt werden. Sie gehen vor dem Gemeindehaus (Lindenplatz) sowie auch vor dem Bärenplatz 2 (Post) zum Teil verloren. Die Attraktivität in diesen Bereichen hängt direkt mit guten Parkierungsmöglichkeiten zusammen. Wir schlagen vor, im Bereich PTT Zentrale/Gemeindehaus (d.h. auf den dort freiwerdenden Gleisflächen) mind. 10 zusätzliche Parkplätze zu realisieren.	C6 B3	Eine der Vorgaben seitens der Bauherrschaft, resp. der Gemeinde Laupen lautet, dass die Anzahl der öffentlichen Parkplätze im Stedtli erhalten werden muss. Die Parkplätze, welche heute auf dem Lindenplatz zur Verfügung stehen, gehen nicht verloren. Sie werden rückseitig, resp. seitlich des Gemeindehauses angeboten. Weitere Parkplätze können im Rahmen der Zwischennutzung auf dem alten Bahnareal problemlos platziert werden. Der Erhalt der Parkplätze muss als Bedingung an eine mögliche spätere Überbauung geknüpft werden.				X	
182	Die Bürgergemeinde als direkte Anstösserin der provisorischen Umfahungsstrasse wird konstruktiv mithelfen, wenn es um temporäre Verbreiterung bestehender Strassen geht.	C6	Wird dankend zur Kenntnis genommen.					X

5.8 Forum Laupen

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
183	Die beiden Optionen für eine kleine oder grosse Umfahrung werden vom FORUM unter anderem aus folgenden Gründen abgelehnt: - Die Gemeinde Laupen müsste den gesamten Mehraufwand selbst finanzieren. Kosten, welche zusätzlich zu den bestehenden Projektkosten anfallen würden. - Das alte Bahnhofareal, ein schönes und kostbarste Stück Land der Gemeinde mit Zugang zum Senseufer und direkter Anbindung ans Stedtli, soll nicht durch eine neue Strasse zerschnitten und zugepflastert werden. - Die notwendige Vergrößerung des Ammon-Kreisels bedingt den Abbruch von, durch die Denkmalpflege, national geschützten Liegenschaften.	C7	Wird zur Kenntnis genommen					X
184	In der Neuengasse sind trotz 30er-Zone an neuralgischen Stellen Fussgängerstreifen zu prüfen. Grund ist der für die Schulkinder geplante Lotsendienst in diesem Perimeter.	C7 A58	Die Anordnung von Fussgängerstreifen in Abschnitten mit 30 km/h unterliegt klaren Regeln, welche im Stedtli (vermutlich) nicht gegeben sind. Zudem sollte ein Lotsendienst nach unserem Verständnis die markierten Fussgängerstreifen ohnehin überflüssig machen. Die Lotsen werden mutmasslich entlang der Wunschlinien der Schüler postiert und können so beim sicheren Überqueren der Fahrbahn unterstützend helfen.			X		
185	Veloparkplätze sind dem Vandalismus ausgesetzt. Es sind daher beim neuen Bahnhof gesicherte, abschliessbare Plätze vorzusehen.	C7 A63	Die Möblierung der neuen Station und deren Annexbauten werden durch die Bahnbetreiber definiert. Es ist davon auszugehen, dass die SBB die Veloabstellplätze gemäss ihren Normalien ausrüsten wird > überdachte, jedoch nicht abgeschlossene Veloständer.				X	

5.9 Gruppe V

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
186	Die Dauermietparkplätze (heute BLS) entlang der Bahnhofstrasse müssen erhalten bleiben oder es muss in unmittelbarer Nähe Ersatz angeboten werden.	C8 A67	Die Frage nach den Dauerparkplätzen auf dem Bahnareal wurde in der bisherigen Projektbearbeitung noch nicht vertieft untersucht. Das Thema wird in der kommenden Planungsstufe (Strassenplan) bearbeitet.		X			
187	Sind die Poller auf dem neugestalteten Bärenplatz wirklich notwendig oder kann die gewünschte Wirkung anders erreicht werden? Allfällige Alternative sind aufzuzeigen und zu prüfen.	C8 A60 A61 A67	Die Poller dienen den Fahrzeuglenkern aus der Marktgasse als Orientierungshilfe, damit sie im dafür vorgesehenen Bereich in die Kantonsstrasse einbiegen. Gleichzeitig dienen sie den wartenden Buspassagieren als Schutz vor „verirrten“ Fahrzeugen. Ob es sich dabei um Poller handelt oder ob eine andere Lösung gefunden wird, ergeben die Abklärungen in der nächsten Planungsstufe.		X			
188	Ist der Veloständer auf dem Bärenplatz (vor Liegenschaft Bärtschi und Bären) notwendig oder kann die gewünschte Wirkung anders erreicht werden? Allfällige Alternativen sind aufzuzeigen und zu prüfen.	C8 A7 A67	Die gewünschte Wirkung kann auch mit anderen Mitteln erreicht werden. Es ist allerdings ein Bedürfnis der velofahrenden Bevölkerungsteile, dass in Zentrumsnähe Veloabstellplätze zur Verfügung gestellt werden. Ob diese an den vorgesehenen Orten platziert werden, muss mit den direkt anstossenden Liegenschaftsbesitzern geklärt werden (> nächste Planungsphase).		X			
189	Welche Massnahmen sind an der Neuengasse vorgesehen, damit Vordächer durch grosse Lastenzüge nicht beschädigt werden können?	C8 A12 A67	Exponiert sind insbesondere die Dächer der Liegenschaften Neuengasse 8 bis 14. In der kommenden Planungsstufe wird nach einer Optimierung gesucht, die den westlichen Strassenrand in seiner heutigen Lage belässt. Damit kann der aktuelle Abstand zu den Vordächern gewahrt bleiben. Inwiefern eine punktuelle Randsteinerhöhung in Frage kommt, muss mit verschiedenen Stellen geklärt werden. Einen 100%-igen Schutz der Vordächer konnte bisher und kann auch künftig nicht gewährleistet werden.		X			

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
190	Beim alten Teil der Liegenschaft Ammon, Seite Neuengasse, wird das Trottoir sehr schmal. Fahrzeugen, die auf das Trottoir ausweichen, sind insbesondere Kinderwagen und Rollstühle schutzlos ausgeliefert. Wurde dies bei der Planung berücksichtigt? Es sind Möglichkeiten zu prüfen, diesen Gefahrenbereich zu eliminieren. Dasselbe gilt im Bereich der Liegenschaft Sternen, falls die Vortreppe und die Terrasse zum südlichen Haupteingang bestehen bleiben.	C8 A67 A58	Diese Engstelle im Bereich des Treppenzugangs ist den Projektverfassern bewusst. In der kommenden Projektierungsphase wird nach einer Optimierung gesucht. Allerdings ist der „Bewegungsspielraum“ gering, da die Fahrbahnbreite durch die Schleppkurven der Verkehrsteilnehmer definiert wird. Bei der Liegenschaft Sternen liegen Varianten vor (Ersatz der bestehenden Terrasse durch einen neuen Treppenaufgang), welche sowohl vom Eigentümer als auch von der kantonalen Denkmalpflege unterstützt werden.		X			
191	Hatte die Gemeinde Kontakt mit den Eigentümern der Villa Freiburghaus und wurden allfällige Kaufmöglichkeiten geprüft?	C8 A67	Das Mitwirkungsprojekt geht davon aus, dass die Villa in Privatbesitz bleibt. Die verschiedenen Optionen, welche sich im Rahmen der Mitwirkung öffneten, werden geprüft.			X		
192	Die Zone 30 sollte Richtung Bösinggen bis nach der Einmündung Noflenweg und Gillenauweg ausgeweitet werden.	C8 A67	Wird zur Kenntnis genommen.					X
193	Die Möglichkeit einer Umfahrung muss so lange offen bleiben, bis entsprechende Erfahrungen nach Abschluss der Verkehrssanierung vorliegen. Während einer Dauer von zehn Jahren ab Fertigstellung des gesamten Projektes Verkehrssanierung ist deshalb sowohl planerisch wie auch politisch davon abzusehen, Massnahmen zu planen oder zu ergreifen, welche die Möglichkeit einer Umfahrung negativ präjudizieren. Es braucht nach der Realisierung der Verkehrssanierung eine Phase von mindestens zehn Jahren, um Erfahrungen mit der neuen Situation machen zu können. Erst dann kann seriös beurteilt und geprüft werden, ob eine Umfahrung noch notwendig ist oder nicht.	C8 A67 A66	Wird zur Kenntnis genommen.					X

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
194	Das Argument, eine Umfahrung kostet sehr viel und müsse von Laupen alleine getragen werden, währendem ein Verkauf des ganzen oder eines Teil des alten Bahnhofareals zu Bauzwecken die Kasse von Laupen füllen und damit die Bürger finanziell entlasten würde, darf nicht verwendet werden. Überhaupt darf die Planung und Realisierung der Verkehrssanierung, insbesondere durch den Gemeinderat, nicht mit politischen, insbesondere finanzpolitischen Argumenten ausgehebelt werden.	C8 A67	Wird zur Kenntnis genommen.					X
195	Gemeindepräsident und Planer inklusive Herr Weber haben zugesichert, dass die nun zu realisierenden Massnahmen nach Abschluss derselben überprüft werden. Dies bedeutet, dass die Massnahmen einerseits so umzusetzen sind wie geplant, andererseits muss es nach der Umsetzung die Möglichkeit geben, schlechte oder gar falsche Ergebnisse zu korrigieren.	C8 A67	Wird zur Kenntnis genommen.					X
196	Der Gemeinderat wird auch zu seiner Aussage beim Wort genommen, dass die Wohnqualität sowie das Gewerbe im Bereich Altstadt und „Vorstadt“ höchste Priorität haben.	C8 A67	Wird zur Kenntnis genommen.					X
197	Insgesamt dürfen nach der Verkehrssanierung und der Verlegung des Bahnhofs nicht weniger Parkplätze (öffentliche und private) im Bereich der Altstadt und der Vorstadt vorhanden sein als heute. Genügend Parkplätze nahe der Altstadt und in der „Vorstadt“ sind für das Gewerbe sowie die Anwohner Grundbedingung und deshalb zwingend.	C8 B3 A67 B4	Die Parkplatzsituation kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschliessend geklärt werden, da weder Zwischennutzungsart und -Dauer, noch die definitive Art der Nutzung geklärt werden können. Ziel bleibt jedoch in jeder Phase (ausgenommen während Bauphasen) eine ausgeglichene Parkplatzbilanz, innerhalb des Projektperimeters.		X			

5.10 Altstadtleist Laupen

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
198	Besonders gefällt uns die Gestaltung der Sense-Uferzone, die mit dem schräg abfallenden Ufer und den Sitzmöglichkeiten zu einer Aufwertung als Naherholungsgebiet führt. Vielleicht könnte die Grünzone gar ausgeweitet werden, so dass insgesamt eine Art Flanierzone entsteht?	C9 A47 A64 B4	Wird zur Kenntnis genommen.			X		
199	Wir möchten um besondere Sorgfalt bei der Auswahl der „Zwischennutzung“ bitten, weil erfahrungsgemäss spätere Veränderungen schwierig zu realisieren sind, und auch darum, weil einige Elemente einer Zwischennutzung (Grünzone) sinnvollerweise erhalten bleiben könnten.	C9	Die Definition einer Zwischennutzung ist direkt von deren „Lebensdauer“ abhängig. Das Anliegen wird aber zur Kenntnis genommen.					X
200	Uns ist nicht ganz klar, wer wann den Entscheid für die Zwischennutzung fällt. Je nach finanziellem Rahmen hat das Stimmvolk später nichts mehr dazu zu sagen, oder? Wir schlagen vor, dass für die Zwischennutzung eine Arbeitsgruppe aus verschiedensten Leuten aus Laupen gebildet wird – eine Interessensgruppe ähnlich denjenigen an der Zukunftskonferenz. Und dass sich die Bürgerinnen und Bürger zu deren Vorschlägen öffentlich äussern können, zum Beispiel an einem Informationsabend mit Diskussion.	C9	Sowohl die Dauer der Freihaltung des alten Bahnareals, wie auch die Herleitung der umzusetzenden Zwischennutzung sind Prozesse, welche innerhalb der Gemeinde Laupen ablaufen müssen. Die Definition des Prozesses (wer macht was bis wann, Meilensteine, Informationen usw.) ist noch ausstehend. Inwiefern der Prozess in die nachfolgende Planungsstufe integriert wird, muss noch definiert werden.		X			
201	Grundsätzlich sprechen wir uns für eine kürzere Dauer der Zwischenlösung aus, denn die Auswirkungen des neuen COOP-Standortes auf die Verkehrsflüsse werden schon vor Baubeginn ersichtlich sein.	C9	Wird zur Kenntnis genommen.				X	

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
202	Unabdingbar sind für uns dafür die Auswertung der Verkehrsflüsse nach verschiedenen Kriterien: motorisierter Verkehr, Langsamverkehr, Zugang zum Bahnhof, Status des Stedtlis (Geschäftslokale, Wohnungen, usw.). Diese Verkehrsauswertung sollte schon vor Baubeginn ein erstes Mal stattfinden, damit die Situation nach dem Umzug COOP in die Poly festgehalten würde. Danach mehrmals während der verschiedenen Bauphasen.	C9 A42 A66	Eine erste 0-Messung wurde durch die Gemeinde bereits durchgeführt. Nach der Umsetzung des Projekts wird der Kanton Bern ebenfalls Messungen durchführen. Der Vergleich mit der 0-Messung wird eine allfällige Verkehrsveränderung aufzeigen. Die Verkehrszählungen werden sich auf die drei Kantonsstrassenäste, unterteilt nach Velos, Motorrädern, Personenwagen und Lastwagen beschränken.	X				
203	Aufgrund verschiedener Überlegungen schlagen wir vor, den Kinderspielplatz aufs jetzige Bahnhofareal zu verlegen und zwar aus folgenden Überlegungen: - Der heutige Haldenweiher-Spielplatz muss ja fast als Erstes weichen, wenn die Arbeiten für die neue Bahnstation beginnen. Mindestens als Zwischenlösung, solange die „Bau-Umfahrung“ durch den Gillenauweg führt und das von der Burgergemeinde zur Verfügung gestellte Gelände (zu) nahe an diesem Verkehrsweg liegt, sollte der Kinderspielplatz auf das jetzige Bahnhofareal verlegt werden. - Wir sind – aufgrund der Erfahrungen mit dem Spielplatz beim Schulhaus – der Meinung, dass ein Spielplatz grundsätzlich in einem Gebiet mit intakter und regelmässiger Sozialkontrolle platziert werden soll. Im Saane-Sensespitz ist diese nicht gewährleistet. Deshalb sähen wir den Spielplatz lieber auf dem jetzigen Bahnhofareal. Also als definitive Lösung, auch wenn wir das grosszügige Angebot der Burgergemeinde sehr schätzen.	C9 A47	Wird zur Kenntnis genommen.				X	

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
204	Noch eine Idee ganz anderer Natur: Anstatt eines Kinderspielplatzes wäre es toll, wenn ein Generationen-Park mit Geräten und Betätigungsmöglichkeiten für Jung und Alt entstünde.	C9 A42 A57	Wird zur Kenntnis genommen.					X
205	Und noch dies: Wir sehen keinen konkreten Nutzen für das jetzige Bahnhofsgebäude und befürworten dessen Abbruch	C9 A42 A77	Das Bahnhofgebäude wird spätestens nach Abschluss einer allfälligen Zwischennutzung disponibel. Zum jetzigen Zeitpunkt kann über den Abbruch nicht entschieden werden.				X	
206	Da wir in naher Zukunft mit mehr Verkehr durch die Hauptachse West-Ost rechnen müssen, ist es von grosser Wichtigkeit, den Langsamverkehr auf sicheren Wegen zu führen. In der (bereits jetzt) schmalen Neuengasse sind Velofahrer und zu Fuss gehende Personen nicht sicher genug! Schon heute weichen Velofahrer auf die Trottoirs aus, um nicht ins Sandwich mit stärkeren Verkehrsteilnehmern zu geraten. Nach der Sanierung der Neuengasse werden auch motorisierte Verkehrsteilnehmer die Trottoirs überfahren können – und dies je nach Situation auch tun. Aus diesem Grund muss der Langsamverkehr weg aus der Neuengasse!	C9	Dabei handelt es sich um ein in Laupen nicht lösbares Problem: Für die Anordnung von breiten Trottoirs und separaten Radstreifen genügt der zwischen den Gebäudefassaden zur Verfügung stehende Platz nicht aus. Für den Langsamverkehr besteht künftig die Möglichkeit auf die Ausweichrouten entlang des Senseufers, resp. durch die Mühlestrasse auszuweichen. Erfahrungsgemäss verkehrt der grösste Teil Velofahrer ohnehin in der Hauptstrasse, da dies die direkteste und daher schnellste Verbindung von A nach B darstellt. Zudem wäre eine Verbannung des Langsamverkehrs aus dem Stedtli kontraproduktiv für die Geschäfte im Stedtli, da die Laufkundschaft wegfallen würde.				X	
207	Offenbar ist die Aufhebung der „Bau-Umfahrung“ vorgesehen, sobald sie nicht mehr notwendig ist.	C9 A57	Die temporäre Bauumfahrung wird dereinst einer noch zu definierenden Zwischennutzung, der Stadterweiterung oder aber einer Teilumfahrungsstrasse weichen.				X	

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
208	In den Plänen, die den Endzustand zeigen, sind hinter dem Ammon-Haus (auf den heutigen Geleisen) ein paar Parkplätze vorgesehen. Das steht im Widerspruch zu der Linienführung des Langsamverkehrs, wie sie im Siegerprojekt Verkehrssanierung vorgesehen war. Fussgänger und Velofahrer sollten, von der Station her neben dem Geleise gehend, geradeaus die Hauptachse am Brückenkopf queren und dann – weg von der Hauptverkehrsachse für den motorisierten Verkehr – hinter den Häusern der Altstadtzone 2 durchgehen bzw. durchfahren können. Dafür würde sich das bereits vorgesehene Trasse der „Bau-Umfahrung“ bestens eignen.	C9	Die drei projektierten Parkplätze im Bereich der heutigen Bahntrasse, ersetzen die bestehenden Parkplätze des Ladenlokals Ammon. Eine direkte Verbindung zwischen der neuen Station und dem Stedtli ist trotz den Parkplätzen gewährleistet und führt über, resp. entlang der heutigen Bahntrasse.		X			
209	Aus dieser Situation ergeben sich zwei Problemkreise, um deren Aufmerksamkeit wir Sie speziell bitten: - Dort, wo der Langsamverkehr in die Hauptachse einbiegt und sie allenfalls quert (beim Bären oder weiter gegen Gümnenen zu), ist für dessen Sicherheit zu sorgen. Eventuell mit einer Ampel, welche nur bei Bedarf in Aktion tritt und den Durchgangsverkehr stoppt?	C9	Das Einrichten eines mittels LSA gesicherten Übergangs ist in einem Strassenabschnitt mit Tempo 30 km/h nicht zweckmässig, da das Prinzip des flächigen Querens und der Koexistenz gilt.				X	
210	- Nach Zugsankunft kann der Personen- und Veloverkehr bei Querung der Bösingenstrasse (am Brückenkopf, Seite Stedtli) zu Rückstau führen. Für den Langsamverkehr müsste dort auch eine Möglichkeit zum flüssigen und sicheren Queren der Strasse geschaffen werden.	C9	Dass der Verkehrsfluss auf der Strasse nach einer Zugsankunft in den abendlichen Stosszeiten kurzzeitig beeinträchtigt wird ist richtig für das Gesamtsystem aber verträglich. Im Querungsbereich zwischen neuer Station und Stedtli sind zum Schutz der querenden Fussgänger in der Bösingenstrasse Schutzinseln vorgesehen. Weitere Schutzinseln sind bei markierten Fussgängerstreifen ausserhalb der 30 km/h-Bereiche geplant (Murtenstrasse, Bösingenstrasse). Die Erfahrung aus vergleichbaren und bereits realisierten Projekten zeigt, dass das Zusammenspiel zwischen Fussgängern und Fahrzeugen bestens funktioniert und von gegenseitiger Rücksichtnahme ausgegangen werden kann (> Koexistenz).	X				

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
211	Wir unterstützen den Vorschlag von Pia Witschi am Themenabend und sprechen uns für die Verlängerung der Dreissigerstrecke bis nach der Kreuzung Bösingenstrasse/Gillenau-/Noflenweg aus. Richtung Bahnhof und auf der anderen Seite Richtung Murtenstrasse braucht nach unserer Meinung die Zone mit Tempobeschränkung nicht erweitert werden.	C9	Wird zur Kenntnis genommen.			X		
212	Weiter ortsauwärts (in 50-er Zone, jede Richtung) sollten beleuchtete Fussgängerübergänge die Strassenquerung sichern. Besonders wichtig ist namentlich der Übergang zwischen Jugendtreff und Landi.	C9 A42 A73	Für den Projektperimeter wird in der nächsten Planungsstufe ein Konzept für die Erneuerung der Strassenbeleuchtung erarbeitet. Der Projektperimeter endet jedoch im Einmündungsbereich Bahnweg. Ob die Beleuchtungsmassnahmen punktuell bis in den Bereich der Landi ausgedehnt werden können, muss abgeklärt werden.			X		
213	Wichtig ist für uns, dass die gefahrenen Tempi sowohl in der 30-er wie auch in der 50-er Zone regelmässig kontrolliert werden. Und an dieser Stelle wiederholen wir den schon vielfach geäusserten Wunsch, dass auch in der Begegnungszone im Stedtli die Einhaltung der Tempolimit 20 kontrolliert wird – mit Bussenfolge!	C9	Die Leistungen der Kantonspolizei müssen durch die Gemeinde eingekauft werden.				X	
214	Das Areal der neuen Station sollte nicht zu einem „Unort“ werden; vielmehr sollte dies eine einladende Eintrittspforte für Laupen sein – zumindest für alle, die mit der S2 anreisen. Daher muss die Sicherheit gewährleistet werden, z.B. durch Videoüberwachung und durch regen „Betrieb“. Falls möglich wäre der Einbezug der Villa Freiburg erwünscht. Hauptsache, es sind in diesem Gebiet regelmässig Leute unterwegs – bei Tag und Nacht (mindestens bis zum letzten Zug).	C9	Wird zur Kenntnis genommen.				X	

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
215	Einmündung Marktgasse/Gestaltung Bärenplatz Grundsätzlich begrüßen wir die geplanten Massnahmen, v.a. die „Nase“ vor der Bäckerei Bärtschi, welche das langsamere Abbiegen von der Neuengasse ins Stedtli veranlasst. Alle Hindernisse wie Poller, Blumenkisten etc., welche die Verkehrsteilnehmer optisch lenken, müssen aber unbedingt an das Erscheinungsbild der Altstadt angepasst werden.	C9	Die kantonale Denkmalpflege arbeitet aktiv mit, wenn es um die optimale Lösung solcher Fragen geht.	X				
216	Ein öffentlicher Veloständer wäre sinnvoll, aber nicht am vorgesehenen Standort vor der Bäckerei! Es muss auf andere Weise gewährleistet sein, dass beim Abbiegen nicht über die „Nase“ vor Bärtschis Laden abgekürzt wird. Für die Verkehrsteilnehmer, welche von Neuweg her gefahren kommen, muss die Abgrenzung der „Nase“ absolut sichtbar sein (Blumenkisten?).	C9	Die detaillierte Ausgestaltung des Einmündungsbereichs in die Marktgasse ist Teil der nächsten Planungsstufe. Die Lage allfälliger Veloständer muss mit den direkten Anwohnern abgesprochen werden.			X		
217	Um die Verkehrsteilnehmer auf das Abbiegen ins Stedtli vorzubereiten und sie zu langsamer Fahrt zu bewegen, schlagen wir vor, den Belag auf der Neuengasse auf Höhe der Einmündung Marktgasse farbig zu gestalten.	C9	Im Bereich der Haltestellen im Stedtli sind Betonplatten vorgesehen. Diese können mit einem Farbzusatz dem Erscheinungsbild des Ortskerns angepasst werden (sh. am Beispiel der Stadt Bern > unesco Welt Kulturerbe). Von einer zusätzlichen Farbmarkierung würden wir in der Tendenz eher abraten.			X		
218	Wir haben uns eingehend über den vorgesehenen Standort der Bushaltestelle, dessen Vor- und Nachteile unterhalten uns sind zum Resultat gekommen, Ihnen die Verlegung der Bushaltestelle vor das Bärenstöckli vorzuschlagen. Der vor der Post haltende Bus beeinträchtigt die Sicht auf den entgegenkommenden Verkehr: Beim Queren der Strasse ist wegen des Busses der Gegenverkehr erst sichtbar, wenn Mann/Frau sich in der Strassenmitte befindet!	C9	Es liegt in der Eigenverantwortung der querenden Personen abzuschätzen, ob die Strasse sicher gequert werden kann. Die Verlegung der Haltestelle vor das Bären-Stöckli würde das Einrichten einer behindertengerechten Haltekante mit einem Anschlag von 16 cm verunmöglichen, da sich in diesem Bereich Privatparkplätze befinden.				X	

5.11 L' Affiche Laupener Gewerbe

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
219	Die geplanten Massnahmen werden unterstützt.	C 10	Wird zur Kenntnis genommen.					X
220	Während der Realisierung, sollen die unvermeidlichen Nachteile für die bestehenden Läden und Unternehmungen möglichst gering gehalten werden.	C 10	Um die Bauzeit möglichst kurz zu halten, gehen wir, für die Arbeiten im Stedtli, von etappierten Intensivbauphasen aus. Die permanente Erreichbarkeit der Liegenschaften und Läden ist eine Vorgabe, die es einzuhalten gilt.	X				
221	Die geplanten Intensivbauphasen im Stedtli werden grundsätzlich begrüsst.	C 10	Wird zur Kenntnis genommen.					X
222	Durch die baulichen Immissionen und die vorübergehende Umleitung des Verkehrs, werden für die Gewerbebetreibenden im Stedtli und beim alten Bahnhof Nachteile entstehen.	C 10	Diese negativen Auswirkungen können leider nicht vermieden, aber möglichst gering gehalten werden.		X			
223	Die betroffenen Gewerbebetreiber sollen frühzeitig in die Planung mit einbezogen werden.	C 10	Wird zur Kenntnis genommen.					X
224	Rückstellungen für allfällige Entschädigungen sollten gemacht werden	C 10	Wird zur Kenntnis genommen.					X

5.12 Denkmalpflege Kanton Bern

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
225	Dem technischen Bericht entnehmen wir eine sorgfältige Analyse des Strassenraumes und eine gute Wahl der massvollen baulichen Interventionen. Wir begrüßen Entscheide wie den Verzicht von Fussgängerstreifenmarkierungen, die Beschränkung auf ein Minimum an Signaltafeln sowie den weitgehenden Verzicht auf fixe Möblierungen. Dies sind Massnahmen, die zum angestrebten ruhigen Bild beitragen.	C 11	Wird zur Kenntnis genommen.					X
226	Anspruchsvoll ist die Strassenraumgestaltung insbesondere in der engen Neuengasse, die von Häusern mit ausladenden Dächern gesäumt wird, die nicht beschädigt werden dürfen.	C 11	Der künftige Verlauf Neuengasse wird in der nächsten Planungsstufe kritisch überprüft und optimiert.		X			
227	Eine gewisse Beeinträchtigung fürs Ortsbild stellt sicher der geplante Kreisel dar, dessen Standort direkt vor dem Freiburgtor und damit am Eingang zum mittelalterlichen Stadtteil liegt. Dieser Kreisel muss zwingend so klein wie irgendwie möglich geplant und gleichzeitig sehr sorgfältig eingepasst werden. Dazu gehören die Übergänge zur Umgebung sowie die Materialisierung. Auf die Mittelinsel im Bereich Neuengasse sollte verzichtet werden. Es ist zwingend, dass die weitere Planung von Strassenraum und Kreisel von unserer Fachstelle begleitet wird.	C 11	Wird zur Kenntnis genommen.					X
228	Eine weitere Beeinträchtigung wird die Umgebung der schützenswerten Villa Freiburghaus (Neueneggstrasse 2) erfahren. Hier sind wiederum höchste Anforderungen an die Gestaltung der Nahumgebung der Villa zu stellen, so dass der Schaden minimiert werden kann.	C 11	Die Denkmalpflege wird frühzeitig in den Entscheidungsprozess eingebunden.		X			

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
229	Sensebrücke Für den Ersatz der schützenswerten Brücke gelten ebenfalls höchste Anforderungen. Die weitere Planung muss von unserer Fachstelle begleitet werden.	C 11	Wird zur Kenntnis genommen.					X
230	Beleuchtung Da auch diese Intervention Auswirkungen auf das Ortsbild hat, wird der Einbezug unserer Fachstelle zwingend.	C 11	Der Lichtplaner wird während der Erarbeitung des Strassenplans, also der kommenden Projektierungsstufe, beigezogen.		X			
231	Teilumfahrung: Gemäss Unterlagen bedingt diese Lösung den Abbruch des schützenswerten Gebäude Neuengasse 16. Ein Verlust dieses „Eckzahns“ an dieser fürs Ortsbild zentralen Stelle ist aus Sicht Denkmalpflege tatsächlich undenkbar. Einen derart groben baulichen Eingriff direkt vor dem Städtli-Eingang des Freiburgtors und damit auch im Vordergrund der wichtigen Ortsansicht von Süden mit dem darüber thronenden Schloss müssen wir entschieden ablehnen. Der geplante zweite Kreislauf neben dem Bären würde zudem das Orts- und Gasenbild noch zusätzlich beeinträchtigen.	C 11	Wird zur Kenntnis genommen.					X
232	Generell kann vermerkt werden, dass die geplanten Massnahmen aus Sicht Denkmalpflege vertretbar sind und auf einer sorgfältigen Ortsbild-Analyse basieren. Es ist nun aber wichtig, dass die Weiterentwicklung und Detailplanung unter Berücksichtigung des wertvollen Ortsbildes ebenso sorgfältig erfolgen und die unumgänglichen Beeinträchtigungen abgefedert werden. So kann auch die Chance genutzt werden, im Rahmen des Projektes eine Aufwertung von Laupen zu erreichen.	C 11	Wird zur Kenntnis genommen.					X

5.13 Fachstelle Hindernisfreies Bauen Kanton Bern (procap)

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
233	Tempo 30 Zone mit flächiger Querung: Bei Defiziten für Sehbehinderte bleibt die Forderung nach Markierung von geeigneten Querungsstellen mit taktil-visuellen Aufmerksamkeitsfeldern ausdrücklich vorbehalten. Für die Anbringung auf den gepflästerten Gehwegflächen sind passende Lösungen vorzusehen.	C12	Ein erstes diesbezügliches Gespräch mit procap hat bereits stattgefunden.			X		
234	Randstein Typ A: Der Schrägstein mit 6 cm Höhenversatz auf einer Breite von 40 cm ist bei flächiger Querung nicht i.O., weder für Personen im Rollstuhl, noch für Sehbehinderte. Ein schräger Randstein zwischen Gehweg und Fahrbahn muss folgende Geometrie erfüllen: Höhenunterschied von 4 cm auf einer Breite von 13-16 cm. Gemäss Projektsitzung kann der Stein in diesem Sinn angepasst werden. An Stellen mit unerwünschter Querung (z.B. im Kreiselbereich) sind grundsätzlich Randsteine einzusetzen, die signalisieren, dass an dieser Stelle keine Querung sinnvoll ist, auch wenn sie vom Tempo 30 Zone Regime her grundsätzlich erlaubt wäre. Dazu sind Randsteine mit einem Vertikalabsatz von min. 60 mm geeignet.	C12	Der vorgeschlagene Stein mit einer Neigung von 25% entspricht den Normvorgaben aus der VSS 640 070. Für sehbehinderte Personen ist der Stein jedoch nur schlecht ertastbar. Wie in der Eingabe erwähnt haben diesbezüglich schon erste Gespräche mit procap stattgefunden. Eine Lösung ist absehbar.		X			
235	Die Bushaltekante von 16 cm beim Bärenplatz ist gemäss Weisungen BAV nur möglich, falls der niveaugleiche Einstieg mit Kasseler Sonderbord und 23 cm Haltekante nachweisbar nicht möglich ist. Die Nichtmachbarkeit muss nachgewiesen sein.	C12	Die erforderliche Rampenlänge bei einer Haltekantenhöhe von 23 cm beträgt beidseitig rund 3.35 m. Bei einer zur Verfügung stehenden Gesamtlänge von 11.40 m würde die effektive Erhöhung 4.70 m betragen (dem gegenüber bei H = 16 cm > Länge Erhöhung = 7.05 m). Die Situation wird im Zuge des Strassenplans geprüft und zusätzlich Rücksprache mit dem Busbetreiber genommen. Zudem wurden seitens der kantonalen Denkmalpflege bezüglich des Erscheinungsbildes des Kasseler Sonderbords starke Bedenken geäussert.		X			
236	Durchgezogene Trottoirs über Einmündung Mühlestrasse und Ein-	C12	Die Versteinung bei Trottoirüberfahrten wurde im Rahmen des Vorprojekts mit dem OIK II		X			

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
	mündung zu Bahnhofplatz: Sofern vom juristischen Standpunkt und vom Vortritt her Trottoirüberfahrten entstehen sollen, dann sind die rückwärtigen Versteinungen von Trottoirüberfahrten wie z.B. zum Parkplatz Bahnhof und bei der Einmündung Mühlestrasse mit Absatz oder Anrampung gemäss VSS 640075 und nicht absatzlos wie mit Randstein Typ C zu realisieren. Abweichungen aus anderen Gründen (z.B. Komfort Buspassagiere) bedürfen einer Interessenabwägung.		besprochen. Im Ausfahrtsbereich aus dem Bushof auf die Neueneggstrasse sowie Einmündung Mühlestrasse wurde bewusst auf eine Rampe verzichtet, um den Fahrkomfort der Buspassagiere zu erhöhen. Die Situationen werden geprüft. Der Widerspruch in der Norm (bzgl. Rampe und ertastbarem Rand entlang der Hauptstrasse) muss in weiteren Gesprächen mit procap gelöst werden.					
237	Trottoirparkierung ist zu vermeiden. Die 2 Parkplätze beim Bärenplatz können toleriert werden, wenn die Voraussetzungen für eine Mischverkehrsfläche gegeben sind. Private Parkplätze können leider nicht eliminiert werden und müssen toleriert werden. Für die Neuanlegung der 3 Parkplätze AMMON ist eine Lösung mit taktiler Abgrenzung gegen den Fussgängerbereich zu finden	C12	Zur Klärung der Situation mit den Parkplätzen auf dem Bärenplatz wird geprüft, ob die schlossbergseitige Begegnungszone bis an die Kantonsstrasse ausgeweitet werden kann.		X			
238	Mischverkehrsfläche in den seitlichen Bereichen Bärenplatz. Die Voraussetzungen für Mischverkehr gemäss VSS SN 640075 Ziffer 15 und Abb. 1 müssen gegeben sein. Die Erweiterung der Begegnungszone auf diese Bereiche würde aus unserer Sicht die Legitimität für eine Mischverkehrsfläche ohne Fahrbahnbegrenzung deutlich erhöhen.	C12	Siehe Stellungnahme zu Eingabe Nr. 45		X			
239	Da es zu den gepflasterten Gehwegen praktisch keine Alternative gibt, sind alle umgebauten Flächen möglichst rollstuhlgerecht zu sanieren bzw. zu ergänzen. Als verbindliche Vorgaben gelten die Anforderungen gemäss VSS 640075 Ziffer 12.1 und 12.2.	C12	Wird zur Kenntnis genommen					X
240	Option Leitlinie ab Bahnhof über Brückenkopf ist grundsätzlich erwünscht. Detailbereinigung mit Vertreter Sehbehindertenverband in einem nächsten Schritt.	C12	Der Kontakt zu procap besteht.		X			

5.14 Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
241	Die Verbesserung der Gesamtsituation durch das umfassende Projekt wird begrüsst.	C13	Wird zur Kenntnis genommen.					X
242	Die Versetzung des Bahnhofs ist eine Schlüsselmassnahme und bildet die Voraussetzung für alle folgenden Schritte. Zu dieser Verschiebung bietet das AöV Hand, da das Resultat aus einer Gesamtoptik überzeugt.	C13	Wird zur Kenntnis genommen.					X
243	Die Zugangswege zum Bahnhof aus dem Zentrum werden zwar leicht länger, dies kann aber durch die vorgesehene qualitative Aufwertung der Langsamverkehrsrouten kompensiert werden.	C13	Wird zur Kenntnis genommen.					X
244	Die integrale Umsetzung des Gesamtprojekts ist eine Voraussetzung für die Verschiebung der Bahnstation.	C13	Wird zur Kenntnis genommen.					X
245	Aus Gründen der Zugänglichkeit ist es zentral, dass das Bahngleis wie vorgesehen soweit wie möglich in Richtung Sensebrücke erhalten bleibt (Zusammenhang Stedtli – Station).	C13	Wird zur Kenntnis genommen.					X
246	Der Ausbaustandard der Station sollte möglichst offen formuliert werden.	C13	Muss in die Erarbeitung des Vorprojekts „Station“ einfliessen (> Projektverfasser zurzeit noch nicht bekannt).		X			

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
247	Das AöV würde es begrüßen, wenn das Potenzial durch den frei werdenden Raum möglichst gut genutzt werden kann und einen Gewinn an Lebensqualität erreicht werden kann.	C13	Wird zur Kenntnis genommen					X
248	Eine diskutierte Teilumfahrung hat aus Sicht des AöV ungenügende verkehrliche Wirkungen zu einem sehr hohen Preis (sowohl finanziell als auch im Bezug auf den Lebensraum und die Entwicklungspotenziale)	C13	Wird zur Kenntnis genommen					X
249	Die Gleisachse im Bereich der neuen Station unterscheidet sich leicht von der bestehenden Lage. Daher ist für die Realisierung des neuen Gleises ein Streckenunterbruch mit Busersatz während einer gewissen Zeit unabdingbar	C13	Die Umsetzung der Bahnprojekte (Gleisanlage, Station, Bushof, Parkplätze) steht in Abhängigkeit zu den an den Perimeter angrenzenden Bauvorhaben und muss, auch hinsichtlich Busersatz, koordiniert werden.		X			
250	Für die bahnseitigen Anlageteile ist ein Plangenehmigungsverfahren gemäss Eisenbahngesetz vorgesehen. Bauherr ist die Sensetalbahn	C13	Die Bahnprojekte wurden aus dem Gesamtprojekt ausgelöst. Die Erarbeitung der erforderlichen Projektstufen erfolgt ab Vorprojekt in einem separaten Verfahren, welches durch die Bahn begleitet wird.				X	

5.15 Amt für Wasser und Abfall

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
251	Die Aushubarbeiten in Bereichen mit belastetem Untergrund müssen durch ein auf Altlast spezialisiertes Geologie- oder Umweltbüro vor Ort begleitet werden.	C 14	Wird zur Kenntnis genommen.					X
252	Für die Trennung und das Zwischendeponieren des anfallenden belasteten Aushubmaterials muss ein Aushub- und Triagekonzept erarbeitet werden. Vorher darf mit den Bauarbeiten nicht begonnen werden.	C 14	Wird zur Kenntnis genommen.					X
253	Das gewählte Konzept, das anfallende Strassenwasser in die Sense zu leiten, ist gemäss Richtlinie BAFU zulässig	C 14	Wird zur Kenntnis genommen.					X
254	Bei der Planung ist darauf zu achten, dass für Installationsplätze keine Fruchtfolgefleichen genutzt werden dürfen	C 14	Wird zur Kenntnis genommen.					X
255	Anfallendes Aushubmaterial von Parzelle 83 darf, je nach Belastung, nur vor Ort oder auf Böden, die nachweislich gleich oder höher vorbelastet sind wiederverwendet werden.	C 14	Der Umgang mit belastetem Aushubmaterial ist Teil eines Materialbewirtschaftungskonzepts, welches in der nächsten Planungsphase erarbeitet werden muss.		X			
256	Bei Eingriffen insbesondere im Uferbereich und in extensiv genutzten Flächen, sollte gegen invasive Neophyten von Anbeginn ein wirksames Bekämpfungsmanagement ausgearbeitet werden. Dabei gilt zu beachten, dass im Uferbereich der Einsatz von Pflanzenschutzmitteln untersagt ist.	C 14	Wird zur Kenntnis genommen.					X

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
257	Die Pläne zeigen, dass die Pfähle einer allfälligen neuen Sensebrücke unterhalb des mittleren Grundwasserspiegels liegen. Dafür braucht es eine Gewässerschutzbewilligung.	C14	Wir zur Kenntnis genommen.					X
258	Die Abwasserleitungen innerhalb des Bauvorhabens sind im Betrieb und Bestand zu schützen. Die Kanalisationen müssen jederzeit kontrolliert, gereinigt und gewartet und, wenn nötig ersetzt, werden können.	C14	Wird zur Kenntnis genommen.					X
259	Sämtliche Entwässerungsleitungen sind nach Rücksprache mit dem GEP-Ingenieur zu projektieren und auszuführen.	C14	Wird zur Kenntnis genommen.					X
260	In erster Priorität ist das Oberflächenwasser versickern zu lassen.	C14	Die für Versickerungsanlagen erforderlichen Freiflächen sind im Projektperimeter nicht vorhanden. Aus diesem Grund wird für die Oberflächenentwässerung die zweite Priorität, Einleitung in den Vorfluter, gewählt.				X	
261	Vor Beginn einer temporären Grundwasserabsenkung (zB. für Brückenbau) muss der Gemeinde zur Genehmigung ein Entwässerungskonzept eingereicht werden.	C14	Wird zur Kenntnis genommen.					X
262	Die Entsorgung von belastetem Aushubmaterial in Betrieben des Kantons Bern bedarf einer Genehmigung durch das AWA.	C14	Wird zur Kenntnis genommen.					X

5.16 Kantonspolizei Bern

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
263	Zu überprüfen ist eine Zonensignalisation ab Neuengasse. Die Ein- und Ausfahrt der Zone ist durch eine kontrastreiche Gestaltung so zu verdeutlichen, dass die Wirkung eines Tores entsteht. Somit wird die Signalisation in der Zone auf ein Minimum beschränkt sein mit entsprechender Wirkung. Wir unterstützen die Umsetzung mit einheitlichem Erscheinungsbild gemäss den einschlägigen Gesetzen und Normen.	C 15	Der Bereich mit Tempo 30 km/h muss vor der Neuengasse beginnen, damit die Querungen im Bereich des Kreisels nicht mit Fussgängerstreifen markiert werden müssen. Die kontrastreiche Gestaltung eines Tores in der Neuengasse steht zudem im Widerspruch zu den Bedürfnissen der kantonalen Denkmalpflege.				X	
264	Die Murtenstrasse (Kantonsstrasse) sollte trotz der Zonensignalisation von 30 km/h vortrittsberechtigt bleiben. Bei der Gestaltung sämtlicher Einmündungen in diesem Bereich ist darauf zu achten, dass die Vortrittsregelung klar ersichtlich ist. Für die Sicherheit der Fussgänger und zur Verdeutlichung der Vortrittsregelung empfiehlt es sich, bei Einmündungen die Trottoirs durchgehend auszugestalten (Einen Anschlag von mindestens 3 cm ist von Vorteil).	C 15	Die Achse Neuengasse – Bärenplatz - Murtenstrasse (Kantonsstrasse) gilt weiterhin als Hauptstrasse und ist somit vortrittsberechtigt.	X				
265	Die vorgesehene Querungshilfe im Bereich Bärenplatz sollte mit einem physischen Schutz ausgestaltet werden. Für den Fussverkehr muss die Querung so gestaltet sein, dass sie als solche ohne Vortrittsrecht verstanden wird. Es ist wichtig, dass die Trennung Fussgängerführung und Fahrbahn im Bereich der Pflasterungen klar ersichtlich ist. Bei Fahrbahnverengungen ist darauf zu achten, dass die Fussgänger auf dem Trottoir betreffend den gewählten Randabschlüssen genügend gesichert sind (Sicherheitspfosten).	C 15	Die vorhandene Strassenbreite reicht nicht aus, um den signalisierten Fussgängerübergang im Bereich Murtenstrasse (im Anschluss an den Bärenplatz) physisch zu sichern. Auf dem Bärenplatz selbst sind keine Querungshilfen für Fussgänger vorgesehen (flächiges Queren).				X	

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
266	Der Kreisel, insbesondere das Mittelrundell, sollte von der Führung bzw. Gestaltung her keinen "Durchschuss" ermöglichen.	C 15	Mit dem gewählten Minikreisel kann der Durchschuss nicht verhindert werden, weil LKW mit Anhänger und Sattelzüge das Kreiselzentrum überfahren müssen.				X	
267	Für die Sicherheit der Fussgänger ist darauf zu achten, dass mögliche geplante Neubepflanzungen bei Verzweigungen und möglichen Querungen nicht durch Schattenwurf die Sicht einschränkt.	C 15	Es sind keine Neupflanzungen geplant.	X				

5.17 Amt für Gemeinden und Raumordnung

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
268	Die Interessen des Amtes wurden in der übergeordneten Planung berücksichtigt und bilden die Grundlage des vorliegenden Projekts. Der Planinhalt entspricht den vom Amt genehmigten Vorgaben.	C 16	Wird zur Kenntnis genommen.					X
269	Das Prinzip der Zwischennutzung wird begrüsst. Allerdings können dadurch ungeplante Begehrlichkeiten geweckt werden (zB. grossflächige Parkierungsanlagen). Aus planerischer Sicht wäre eine solche Nutzung längerfristig unerwünscht und widerspricht einer inneren Verdichtung und der Zentrumsfunktion eines Gebietes in Bahnhofnähe.	C 16	Wird zur Kenntnis genommen.					X
270	Der vorgeschlagenen Brücke kann aus Sicht des Amtes zugestimmt werden.	C 16	Wird zur Kenntnis genommen.					X
271	Die Parkplatzflächen am Osteingang bei der neuen Station, werden den ersten Eindruck eines Besuchers stark prägen. Die Baumpflanzungen entlang der Kantonsstrasse müssen daher dicht sein.	C 16	Wird zur Kenntnis genommen.					X
272	Die geschützten Bäume müssen am gleichen Ort und in angemessener Grösse ersetzt werden.	C 16	Es wird versucht, den Baumbestand soweit möglich zu erhalten (Kompetenz der Gemeinde).				X	
273	Als Abgrenzung gegen Osten zur Parzelle mit Weiher (Parzelle 83) sollte ebenfalls eine Bepflanzung (zB. Büsche) vorgesehen werden.	C 16	Wird zur Kenntnis genommen.					X

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
274	Im Gestaltungsplan ist eine Gestaltung entlang des Saaneufers Senseufers vorgesehen. Allerdings zeigt der Wasserbauplan eine einheitliche harte Verbauung mit spärlichem Bewuchs. Eine zusätzliche Erholungsfunktion für die Bevölkerung ist nicht ersichtlich.	C16	Die auf dem Gestaltungsplan gezeigte Zwischennutzung des alten Bahnareals zeigt den temporären Standort der künftigen Bepflanzung des Senseufers. Sobald das Wasserbauprojekt realisiert ist, sollen die Pflanzen an ihren definitiven Standort umgesetzt werden.	X				
275	Es ist wichtig, dass im Rahmen der Verkehrssanierung auch Varianten zur Stadtentwicklung geprüft werden	C16	Varianten zur Stadtentwicklung wurden bereits im Rahmen des Studienauftrags untersucht. Die vorliegenden Lösungsvorschläge wurden als Grundlagen bei der Errichtung der ZPP „altes Bahnareal“ berücksichtigt.				X	
276	Wir schliessen uns den gemachten Erkenntnissen an, dass eine Umfahrungsstrasse über das alte Bahnareal nicht ins Ortsbild passen würde. Grosse Verkehrsflächen, insbesondere die Kreisel, passen nicht in die Struktur einer Kleinstadt wie Laupen und schon gar nicht zur historischen Bausubstanz.	C16	Wird zur Kenntnis genommen.				X	

5.18 Amt für Landwirtschaft und Natur

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
277	Zur weiteren Bearbeitung des Vorprojekts ist eine ökologisch ausgebildete Fachperson zu beauftragen.	C17	Wird zur Kenntnis genommen.					X
278	Die weitere Bearbeitung des Projekts hat aufzuzeigen, welche Naturschutzwerte durch die baulichen Vorhaben betroffen sein werden	C17	Wird zur Kenntnis genommen.					X
279	Bei der Sense und ihren Uferbereichen handelt es sich um ein ökologisch wertvolles Gewässer mit zahlreichen geschützten Lebensräumen, welche von geschützten und gefährdeten Tier- und Pflanzenarten besiedelt werden.	C17	Wird zur Kenntnis genommen.					X
280	Die Uferbereiche müssen im Rahmen des Hochwasserschutzes ökologisch aufgewertet und mit den ober- und unterhalbliegenden Sense- und Saaneabschnitten vernetzt werden.	C17	Wird zur Kenntnis genommen.					X
281	Der rückwärtige Raum der Senseufer (Plätze, Bankette, und dgl.) sollen nach Möglichkeit naturnah und unversiegelt gestaltet werden.	C17	Wird zur Kenntnis genommen.					X
282	Der Ausgangszustand der betroffenen Lebensräume ist zu inventarisieren.	C17	Wird zur Kenntnis genommen.					X
283	Die Auswirkungen der Projekte, Schutz-, Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen sind zu beschreiben und in den Detailplänen festzuhalten.	C17	Wird zur Kenntnis genommen.					X

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
284	In Anbetracht der bedeutenden Vorkommen von Amphibien und Reptilien ist die KARCH (Koordinationsstelle für Amphibien- und Reptilienschutz der Schweiz) für die Bearbeitung dieser Organismengruppen beizuziehen.	C 17	Wird zur Kenntnis genommen.		X			
285	Die alten Bäume in der Uferzone sind zu schonen.	C 17	Grundsätzlich wird der Sensequerschnitt aufgeweitet. Es ist daher zu erwarten, dass Bäume, welche innerhalb des Interventionsperimeters stehen, ersetzt werden müssen.			X		
286	Der Streifen für die Ufervegetation soll ausserhalb der Hochwasserprofils liegen und den wildlebenden Tieren als Lebensraum dienen. Dazu eignen sich Amphibienlaichgewässer, Steinlinsen, Steinhaufen, Wurzelstöcke, Asthaufen, und dgl.).	C 17	Wird zur Kenntnis genommen.			X		
287	Der neu gestaltete Gewässerabschnitt soll durchgehend / mindestens abschnittsweise bestockt werden.	C 17	Wird zur Kenntnis genommen.		X			
288	Für die Bestockung sind standortheimische Sträucher und Laubbäume aus regionaler Herkunft zu verwenden.	C 17	Wird zur Kenntnis genommen.		X			
289	Die Artenzusammensetzung ist so zu wählen, dass sie den Anforderungen der Öko-Qualitätsverordnung entspricht.	C 17	Wird zur Kenntnis genommen.		X			
290	Für die Pflege der naturnahen Flächen und Uferbereiche ist ein Unterhalts- und Pflegekonzept zu erstellen.	C 17	Wird zur Kenntnis genommen.		X			
291	Es ist zu prüfen, inwiefern Bankette, Plätze und Wege unversiegelt und naturnah gestaltet werden können.	C 17	Die Materialisierung der Wege und Plätze liegt weitestgehend vor. Dabei soll insbesondere der Uferweg chassiert werden. Die Oberflächenbeschaffenheit im Bereich des alten Bahnhofs ist abhängig von der Art und der Dauer einer Zwischennutzung.			X		

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
292	Die besonnte, südlich des heutigen Bahngleises liegende Böschung soll nicht beeinträchtigt werden oder unter Beizug der KARCH neu gestaltet werden.	C 17	Zwischen Uferweg und Bahntrasse wird wiederum eine Böschung entstehen.		X			
293	Die Lichtkegel der neuen Beleuchtungskörper sollen so gerichtet werden, dass die Uferbereiche der Sense nicht beleuchtet werden.	C 17	Wird zur Kenntnis genommen.					X
294	Die Beleuchtungskörper sollen Insekten nicht anziehen.	C 17	Wird zur Kenntnis genommen.					X
295	Infrastrukturplätze sind so zu wählen, dass keine ökologisch wertvollen Lebensräume beeinträchtigt werden.	C 17	Neu belegt werden das alte Bahnareal, der Bereich des Abstellgleises STB, sowie die Bereiche, wo die Sense aufgeweitet wird.		X			
296	Die für die provisorische Brücke zu entfernende Uferbestockung muss wiederhergestellt werden.	C 17	Wird zur Kenntnis genommen					X
297	Biotopflächen, welche für die Erstellung der Bauten und Anlagen zwingend beansprucht werden müssen (Bau- und Endzustand) sind in den Plänen darzustellen.	C 17	Wird zur Kenntnis genommen.					X
298	Die Flächen für die Realisierungs-, Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen sind in den Detailplänen zu bezeichnen und zu beschreiben.	C 17	Wird zur Kenntnis genommen.					X
299	Die Zustimmung der mit den neu gestalteten Flächen belasteten Grundeigentümer muss vorliegen.	C 17	Im Zuge der nächsten Projektphase müssen Landerwerbsdokumente erstellt werden.	X				
300	Gesuche um Ausnahmegewilligungen für Eingriffe in geschützte Biotope oder Naturprojekte sind mit den entsprechenden Plangrundlagen, im Rahmen des Bewilligungsverfahrens, bei der Abteilung Naturförderung zu beantragen.	C 17	Wird zur Kenntnis genommen.					X

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
301	Gesuche um naturschutzrechtliche Ausnahmegewilligungen müssen öffentlich bekannt gemacht werden.	C17	Wird zur Kenntnis genommen.					X

5.19 Kantonales Laboratorium Bern

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
302	Die erforderlichen Nachweise betreffend Störfall müssen beim kantonalen Labor eingereicht werden.	C18	Die Erarbeitung der Nachweise erfolgt im Rahmen der nächsten Planungsstufe.		X			

5.20 Fischereiinspektorat

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
303	Aus Sicht des Fischereiinspektorats wurde der Gestaltungsspielraum an der Saane Mündung nicht vollständig ausgeschöpft. Die Verlegung des Regenüberlaufbeckens und der ARA-Leitung ausserhalb des Gewässerraums und eine entsprechende Verbreiterung der Sense sind zu prüfen.	C19	Die erwähnte Verbesserung wurde im Rahmen des Vorprojekts erkannt. Auf die Verlegung des Regenüberlaufbeckens wurde aus finanziellen Gründen bisher verzichtet.			X		
304	Neu anzulegende oder zu ergänzende Querbauwerke haben die freie Fischwanderung zu gewährleisten (BGF, Art. 9). Damit eine Verflachung der Gewässersohle durch Querbauwerke verhindert werden kann, ist ein/e Niederwasserausschnitt /-rinne vorzusehen.	C19	Sämtliche aus Sicht der Sohlenstabilität erforderlichen Querbauwerke werden in der nächsten Projektphase (Bauprojekt) in enger Zusammenarbeit mit dem Fischereiinspektorat im Detail untersucht und entsprechend ausgebildet.		X			
305	Wir gehen davon aus, dass sich die Verbreiterung der Sense (ca. 10 m) von km 0.000 – km 1.000 eher positiv auf die Gerinnemorphologie auswirkt. Wir erwarten, dass durch die leichte Verbreiterung der Sense auch im Unterlauf kleinere Geschiebemengen abgelagert werden (kleine Kiesbänke). Voraussichtlich wird in den nächsten Jahren der Geschiebeeintrag des Schwarzwassers zunehmen (Verzicht / Reduktion Kiesentnahmen). Daher ist im Wasserbauprojekt mit einer jährlichen Geschiebefracht von ca. 10'000 m ³ (siehe Systembeschreibung Flussmorphologie & Wasserbau, GEK Sense 21) zu rechnen. Der Abflussquerschnitt ist genügend gross zu dimensionieren, damit nach baulicher Umsetzung keine Eingriffe in die Gewässersohle wegen allfälliger Geschiebeablagerungen erfolgen.	C19	Der Gewässerraum wurde gemäss den Vorgaben des Studienauftrags „Verkehrssanierung und städtebauliche Entwicklung Laupen 2010“ übernommen und der Abflussquerschnitt entsprechend den Möglichkeiten der angrenzenden Infrastrukturanlagen (Besitzstandgarantie) maximal auf geweitet.				X	
306	Beim Abschnitt von km 0.000 – km 1.000 verhindern die Platzverhältnisse und Uferverbauungen die eigendynamische Entwicklung des Gewässers. Daher ist es wichtig, dass dieser Mangel an Dynamik	C19	Die erwähnten Strukturelemente sind auf diesem Abschnitt vorgesehen, wurden jedoch auf Stufe Vorprojekt noch nicht geplant und dargestellt. In Zusammenarbeit mit dem Fischereiinspektorat sollen in der nächsten Projektphase (Bauprojekt) die Strukturelemente (Buhnen		X			

	Eingaben / Begehren	Verweis	Kommentar / Stellungnahme Kanton / Begleitgruppe	Entscheid				
				bereits berücksichtigt	berücksichtigen	Näher prüfen	nicht berücksichtigen	Ergebnis offen
	mit einer hohen Strukturvielfalt innerhalb des Gerinnes (In-Stream-Renaturierung) kompensiert wird.		ev. Lenkbuhnen etc.) festgelegt werden.					
307	In den letzten Jahren wurden an der Sense während der Sommermonate teilweise enorm hohe Wassertemperaturen und gleichzeitig sehr niedrige Abflussmengen gemessen. Daher ist es im Projektabschnitt km 0.000 – km 1.000 wichtig, dass sich durch den Einbau von Strukturelementen eine Niederwasserrinne ausbilden kann (kein flächiger Abfluss über den gesamten Querschnitt). Dies kann durch den Niederwasserausschnitt bei Querbauten und die Strukturierung der Sohle und Ufer mit Strukturelementen (Totholzstrukturen, Störsteinelemente, In-Stream-Massnahmen) erreicht werden.	C19	Die Ausbildung einer Niederwasserrinne wird in der nächsten Projektierungsphase (Bauprojekt) berücksichtigt und die dazu notwendigen Massnahmen zusammen mit dem Fischereinspektorat besprochen und geplant.		X			

Anhang I Teilnehmer Mitwirkung

Nr. Eingegangen von

Private

A1	Ammon	Max	Neuengasse 18	3177 Laupen
A2	Schnider	Daniel	Mühlestrasse 37	3177 Laupen
A3	Schuhmacher	Christian	Tulpenweg 47	3177 Laupen
A4	Götschi	Urs	Laupenau 7	3177 Laupen
A5	Peter	Marcel	Gartenstrasse 50	3177 Laupen
A6	Ramsebner	Hans	Schützenstrasse 32	3177 Laupen
A7	Schwegler	Fritz	Bärenplatz 1	3177 Laupen
A8	Geissbühler-Heim	Hans-Ulrich	Emil-Balmerweg 12	3177 Laupen
A9	Pfister	Pascal	Hilfigenweg 2	3177 Laupen
A10	Wirz	Peter	Lerchenweg 9	3178 Bösingen
A11	Frischknecht	Rolf	Beundenweg 10	3177 Laupen
A12	Jörg	Hans	Emil-Balmerweg 26	3177 Laupen
A13	Wigger	Werner	Rudolf von Erlachweg 21	3177 Laupen
A14	Andreani	Margrit	Gillenuaweg 5	3177 Laupen
A15	Luz	Ulrich	Marktgasse 21	3177 Laupen
A16	Tschan	Lilian	Jungfrauweg 15	3177 Laupen
A17	Spicher	Karin	Stegmätteli 12	3177 Laupen
A18	Brügger	Markus	Stadtmatte 13	3177 Laupen
A19	Wismer	Urs		
A20	Ghielmetti	Cirillo	Rudolf von Erlachweg 5	3177 Laupen
A21	Ruprecht	Beat	Noflenweg 3	3177 Laupen
A22	Kunz	Christian	Tulpenweg 45	3177 Laupen
A23	Hostettler	Heinz	Schützenstrasse 38	3177 Laupen
A24	Witschi	Pia	Schützenstrasse 40	3177 Laupen
A25	Schwendimann	Jürg	Schützenstrasse 2	3177 Laupen
A26	Fuhrer	Jolanda	Rosenweg 3	3177 Laupen
A27	Beyeler	Simon	Rosenweg 3	3177 Laupen
A28	Koch	Thomas	Gillenuaweg 26	3177 Laupen
A29	Werren	Markus	Mühlehof 4	3177 Laupen
A30	Brandenberger	Martin	Bärenplatz 1	3177 Laupen
A31	Wysser	Urs	Bösingenstrasse 3	3177 Laupen
A32	Lehmann Gloor	Annelies	Krautgasse 10	3177 Laupen
A33	Lüdi	Heinz	Gillenuaweg 28	3177 Laupen
A34	Aebischer	Walter	Gillenuaweg 16	3177 Laupen
A35	Blaser	Walter	Wassermattweg 5	3177 Laupen
A36	Orth	Friedrich	Stadtmatte 30	3177 Laupen
A37	Schorro	Rolf	Chroslenweg 28	3177 Laupen
A38	Krähenbühl	Christiane	Schützenstrasse 42	3177 Laupen
A39	Graf	Peter	Stadtmattestrasse 33	3177 Laupen
A40	Meier	Richard	Fliederweg 2	3177 Laupen
A41	Blumenthal	Markus	Läubliplatz 8	3177 Laupen

Nr.	Eingegangen von				
A42	Oggier	Haberthür	Janine	Riedweg 29	3177 Laupen
A43	Ruprecht		Daniel	Gillenuaweg 29	3177 Laupen
A44	Walther		Alfred	Schützenstrasse 19	3177 Laupen
A45	Ruprecht		Markus	Marktgasse 19	3177 Laupen
A46	Sommer		Ulrich	Eichenweg 3	3177 Laupen
A47	Bucher		Rene	Moosgärtenweg 16	3177 Laupen
A48	Blaser		Hans Rudolf	Mühlestrasse 29 A	3177 Laupen
A49	Stünzi		Margrit	Gartenstrasse 1	3177 Laupen
A50	Staempfli		Erich	Hauszelgweg 1	3177 Laupen
A51	Ruprecht		Karl	Mühlestrasse 17/p	3177 Laupen
A52	Ruprecht		Franziska	Mühlestrasse 17/p	3177 Laupen
A53	Rüedi		Hans	Gartenstrasse 43	3177 Laupen
A54	Stänzi		Heinz	Gartenstrasse 1	3177 Laupen
A55	Bangerter		Ernst	Mühlenstrasse 43	3177 Laupen
A56	Utz		Arthur	Jungfrauweg 8	3177 Laupen
A57	Luz		Salome	Marktgasse 21	3177 Laupen
A58	Klopfstein		Martin		2503 Biel
A59	Ryser		Fritz	Riedweg 1	3177 Laupen
A60	Ryser		Elisabeth	Riedweg 1	3177 Laupen
A61	Ryser		Bendicht	Riedweg 1	3177 Laupen
A62	Ryser		Hansruedi	Riedweg 1	3177 Laupen
A63	Walther		Alfred	Schützenstrasse 28	3177 Laupen
A64	Kocher		Johanna	Schlossstöckli	3177 Laupen
A65	Ritschard			Gillenuaweg 6	3177 Laupen
A66	Zimmermann		Manfred	Rudolf von Erlachweg 13a	3177 Laupen
A67	Kamber		Hansruedi	Gartenstrasse 6	3177 Laupen
A68	Tanner		Fritz	Freienhoh	3177 Laupen
A69	Flückiger		Alfred	Moosgärtenweg 22	3177 Laupen
A70	Bucher		Kate	Mossgärtenweg 16	3177 Laupen
A71	Bracher		Katharina	Mühlestrasse 8	3177 Laupen
A72	Blaser-Jaisli		Susanne	Mühlestrasse 29 A	3177 Laupen
A73	Berger-Muralt		Katharina	Wassermattweg 17	3177 Laupen
A74	Helfer		Kurt	Mühlestrasse 42	3177 Laupen
A75	Weber		Walter	Moosgärtenweg 28	3177 Laupen
A76	Studer		Stefan	Eigerweg 1	3177 Laupen
A77	Allemann		Ch.		
A78	Kral		Fabienne	Bärenplatz 1	3177 Laupen
A79	Keller		Christoph	Stadtmatte 30	3177 Laupen
A80	Brandenberger			Bärenplatz 1	3177 Laupen
A81	Kunz		Martin	Grabenweg 9	3177 Laupen

Geschäfte

B1	Goldschmiede Laupen		Neuenggstrasse 3	3177 Laupen
B2	Blumen Klopfstein		Bösingenstrasse 8	3177 Laupen
B3	Stedtlioptik		Bärenplatz 1	3177 Laupen
B4	Bäckerei Bärtschi		Neuengasse 1	3177 Laupen

Nr. Eingegangen von

Organisationen/Verbände/Interessensgemeinschaften

C1	Verkehrsclub (VCS)	Regionalgruppe Bern
C2	ARA Sensetal	
C3	Erbengemeinschaft Freiburghaus	Vertreten durch Walter Streit, LL.M., Bern
C4	Amt für Mobilität MobA	Staat Freiburg
C5	Gemeinde Bösinggen	
C6	Bürgergemeinde Laupen	
C7	Forum Laupen	
C8	Gruppe V	
C9	Altstadtleist Laupen	
C10	L'Affiche Laupener Gewerbe	
C11	Denkmalpflege	Kanton Bern
C12	Fachstelle Hindernisfreies Bauen	Kanton Bern
C13	Amt für öffentlichen Verkehr	Kanton Bern
C14	Amt für Wasser und Abfall	Kanton Bern
C15	Kantonspolizei Bern	
C16	Amt für Gemeinden und Raumordnung	Kanton Bern
C17	Amt für Landwirtschaft und Natur	Kanton Bern
C18	Kantonales Laboratorium Bern	Kanton Bern
C19	Fischereiinspektorat	Amt für Landwirtschaft und Natur

Anhang II Fragebogen Mitwirkung

Mitwirkung Verkehrssanierung und städtebauliche Entwicklung Laupen

Eine Handvoll Fragen zum Verkehr und Strassenraum

1. Erachten Sie Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation auf der Bösing-, Murten-, Neueneggstrasse und Neugasse (Kantonsstrassen) grundsätzlich als dringend?

Ja eher Ja eher Nein Nein

2. Müssen die Geschäfts- und Lebensbedingungen entlang der Kantonsstrasse verbessert werden?

Ja eher Ja eher Nein Nein

3. Unterstützen Sie das Verkehrsziel "Koexistenz - miteinander statt gegeneinander"?

Ja eher Ja eher Nein Nein

4. Wie dringlich finden Sie folgende Massnahmen (Mehrfachnennungen möglich)?

Verbesserungen für Fussgängerinnen und Fussgänger beim Queren der Hauptstrassen (Kantonsstrassen)?

Beruhigung des Verkehrs im Ortszentrum von Laupen durch Tempo-30-Regime?

Verstetigung des Verkehrs im Ortszentrum durch Aufhebung des Niveauübergangs und den Bau eines Kreisels?

Und noch einige Zusatzfragen, die tiefer gehen

5. Bringt der Projektvorschlag Kantonsstrasse für die folgenden Gruppen gegenüber der heutigen Situation Verbesserungen?

Fussgänger/Innen

Sicherheit Ja eher Ja eher Nein Nein

Querungsmöglichkeiten Ja eher Ja eher Nein Nein

Behinderte Ja eher Ja eher Nein Nein

Radfahrer/Innen


längs der Kantonsstrasse Ja eher Ja eher Nein Nein

Querungs- + Abbiegeverhältnisse Ja eher Ja eher Nein Nein


Autofahrer/Innen

Durchfahrt Ja eher Ja eher Nein Nein


Querungsmöglichkeiten / Parkieren Ja eher Ja eher Nein Nein



Gemeinde Laupen



Oberingenieuramt 8
Tiefbauamt des Kantons Bern



Sennetsbahn AG

Die Mitwirkungsausstellung im Poly-Areal Bahnhof 2, in Laupen (Zugang in Baustelle signalisiert)

können vom Donnerstag, 27. November 2014 bis am Freitag, 19. Dezember 2014 und vom Montag 5. Januar 2015 bis am 30. Januar 2015 die Mitwirkungsunterlagen zur Ortsdurchfahrt eingesehen werden.
Öffnungszeiten (Montag bis Freitag 09.00 - 17.00 Uhr und Samstag im November 2014 und im Januar 2015 von 10.00 - 12.00 Uhr.

Planerteam SENSEORIUM

Version 003, 29.04.2015



Einige Fragen zur Sense (Wasserbau)

1. Wird der Hochwasserschutz im Bereich des Stedtlis verbessert?

Ja eher Ja eher Nein Nein

2. Werden die Massnahmen die hohe Lebensqualität in Laupen nochmals verbessern?

Ja eher Ja eher Nein Nein

3. Stimmt für Sie das Verhältnis zwischen Hochwasserschutz, Naturschutz und Naherholungsgebiet?

Ja eher Ja eher Nein Nein

Einige Fragen zur Sensebrücke

1. Verbessert die Brücke die gesamte Verkehrssituation?

Ja eher Ja eher Nein Nein

2. Erhöht die neue Brücke die Verkehrssicherheit (z.B. queren)?

Ja eher Ja eher Nein Nein

3. Gefällt Ihnen die vorgeschlagene Gestaltung der neuen Brücke?

Ja eher Ja eher Nein Nein

Weitere Anregungen, Kommentare und Fragen können Sie auf der letzten Seite dieses Fragebogens aufführen.



Eine Handvoll Fragen zur neuen Station der Bahn

1. Befürworten Sie die Verlegung der Station?

- Ja eher Ja eher Nein Nein

2. Sind die neuen Distanzen vom Stedtlì zur Station benutzerfreundlich?

- Ja eher Ja eher Nein Nein

3. Wird die geplante Umsteigesituation zwischen Bus und Bahn verbessert?

- Ja eher Ja eher Nein Nein

4. Genügt die neue Veloparkierung bei der Station?

- Ja eher Ja eher Nein Nein

5. Sind Sie mit dem künftigen Serviceangebot der Station zufrieden?

- Ja eher Ja eher Nein Nein

Einige Fragen zur Option Umfahrungsstrasse

1. Befürworten Sie die Offenhaltung eines Korridors, damit darauf später eventuell entlang der Sense eine Ortskern-Umfahrung gebaut werden kann?

- Ja eher Ja eher Nein Nein

2. Wären Sie bereit – vorbehältlich der Genehmigungsfähigkeit betreffend Denkmalpflege – die Kostenfolgen für eine Umfahrung zu tragen (Kosten gehen vollumfänglich zu Lasten der Gemeinde Laupen, ohne Beitrag von Kanton und Sennetalbahn)?

- Ja eher Ja eher Nein Nein

3. Befürworten Sie grundsätzlich Zwischennutzungen am Senseufer/altes Bahnhofareal, wie z.B. Garten/Park, Event, Kunst/Kultur, Sport?

- Ja eher Ja eher Nein Nein

4. Wie lange soll der Korridor offen gehalten werden?

- nicht 5 Jahre 10 Jahre 15 Jahre

Weitere Anregungen, Kommentare und Fragen können Sie auf der letzten Seite dieses Fragebogens aufführen.



Eine Handvoll Fragen über Sie:

1. Wo wohnen Sie?

- im Stedtlä Laupen Ortsteil rechts von der Sense Ortsteil links von der Sense

2. Wo arbeiten Sie?

- Laupen Region Bern Stadt Bern Kanton Freiburg andere

3. Wie sind Sie in Laupen vorwiegend unterwegs? (Mehrfachnennungen möglich)

- zu Fuss mit dem Fahrrad mit öffentlichen Verkehrsmittel mit dem Auto

4. Wie sind Sie in der Region Bern vorwiegend unterwegs? (Mehrfachnennungen möglich)

- zu Fuss mit dem Fahrrad mit öffentlichen Verkehrsmittel mit dem Auto

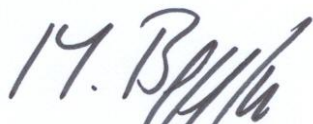
5. Name und Adresse (freiwillig):

Haben Sie weitere Anregungen, Kommentare oder Fragen?


Bitte senden Sie den ausgefüllten Fragebogen bis 2. Februar 2015 an die Einwohnergemeinde Laupen, Neuengasse 4, 3177 Laupen, oder Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis II, Schermenweg 11, Postfach, 3001 Bern.

Die Gemeinde Laupen und das Tiefbauamt OIK II und die Sensetalbahn danken für Ihre Mitwirkung!

Für das Planerteam SENS(e)ORIUM
Roduner BSB + Partner AG, Ingenieure und Planer



Michael Beyeler



Stephan Kummer

Schliern b. Köniz, 29. April 2015