



Gemeinde Toffen

## Revision der Ortsplanung

---

### Richtplan Ortsentwicklung: Textteil

Genehmigung

Bern, 15. Juli 2015

1261\_390\_RP\_Ortsentwicklung\_Text.docx

## Impressum

### **Auftraggeber**

Gemeinde Toffen  
Bahnhofstrasse 1  
3125 Toffen

### **Auftragnehmer**

BHP Raumplän AG  
Fliederweg 10  
Postfach 575  
3000 Bern 14

### **Bearbeitung**

Kaspar Reinhard  
Katja Bessire  
Laura Chavanne

# Inhaltsverzeichnis

<b>Teil A</b>	<b>Allgemeine Einführung</b>	<b>5</b>
<b>1.</b>	<b>Einleitung</b>	<b>5</b>
1.1	Gegenstand	5
1.2	Bedeutung und Rechtswirkung	5
1.3	Bestandteile	6
<b>2.</b>	<b>Grundlagen</b>	<b>8</b>
2.1	Die Ortsentwicklung in der Vergangenheit	8
2.2	Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung	9
2.3	Toffen im regionalen Kontext	10
2.4	Baulandreserve	11
2.5	Baulandbedarf für die nächsten 15 Jahre	12
2.6	Grundwasserfassung Chrebseren/Grossmatt	12
<b>3.</b>	<b>Strategie der kommunalen Ortsentwicklung</b>	<b>15</b>
3.1	Vorgehen der Strategieentwicklung	15
3.2	Leitsätze	17
<b>4.</b>	<b>Räumliches Entwicklungskonzept REK</b>	<b>23</b>
4.1	Stellenwert des REK	23
4.2	Landschaft und Naturraum	25
4.3	Siedlungsstruktur und -entwicklung	26
4.4	Strassen- und Wegnetz, öffentlicher Raum	28
<b>Teil B</b>	<b>Richtplaninhalte</b>	<b>31</b>
<b>5.</b>	<b>Teil Siedlung</b>	<b>31</b>
5.1	Siedlungsstruktur	31
5.2	Rahmenbedingungen Siedlungsentwicklung	31
5.3	Konzept Siedlungsentwicklung	34
<b>6.</b>	<b>Teil Landschaft</b>	<b>39</b>
6.1	Ausgangslage	39
6.2	Grundlagen	39
6.3	Landschaftsentwicklung	41
<b>7.</b>	<b>Teil Verkehr</b>	<b>45</b>
7.1	Motorisierter Individualverkehr MIV	45
7.2	Fuss- und Veloverkehr	47
7.3	Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität	49
7.4	Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz	50
7.5	Verkehrskonzept	51

<b>8. Massnahmen .....</b>	<b>55</b>
8.1 Allgemeine Erläuterung zu den Massnahmenblättern .....	55
8.2 Massnahmenblätter.....	56
<b>Genehmigungsvermerk .....</b>	<b>91</b>

## Teil A

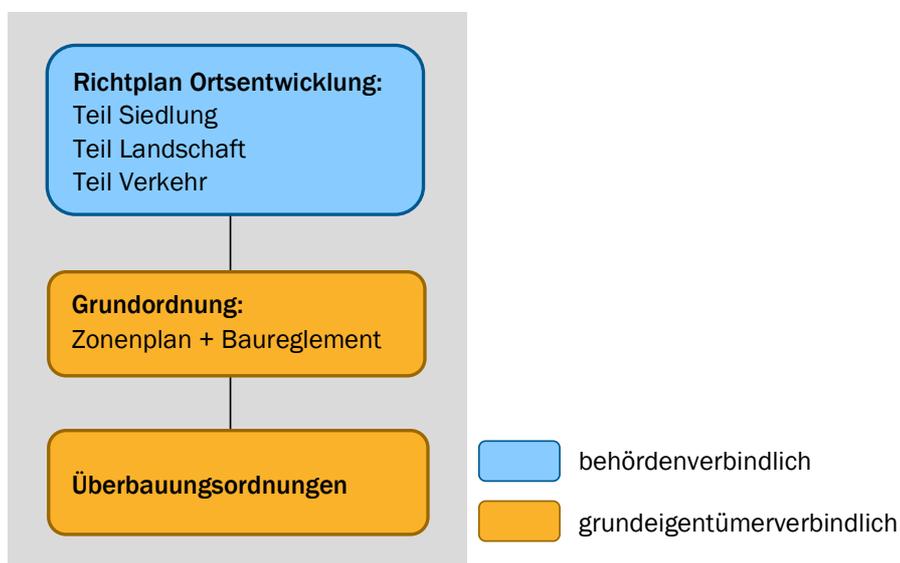
### Allgemeine Einführung

#### 1. Einleitung

##### 1.1 Gegenstand

Der Richtplan Ortsentwicklung ist ein themenübergreifender Gesamttrichtplan, der die grundlegenden Entwicklungsabsichten in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr synoptisch zum Ausdruck bringt. Auf der Basis des Richtplans Ortsentwicklung können bis zur nächsten Gesamtrevision alle raumbezogenen Tätigkeiten der Gemeinde priorisiert und koordiniert werden.

*Instrumente der  
Ortsplanung*



##### 1.2 Bedeutung und Rechtswirkung

Der Richtplan Ortsentwicklung ist ein Richtplan gemäss kantonalem Baugesetz Art. 57 und Art. 68 sowie gemäss kantonaler Bauverordnung Art. 111 und Art. 112.

Der Richtplan Ortsentwicklung ist das raumplanerische Führungsinstrument des Gemeinderates, liegt in dessen Erlasskompetenz und ist nach erfolgtem Genehmigungsverfahren für den Gemeinderat und für die betroffenen Verwaltungsabteilungen verbindlich. Gemäss Art. 68 Abs. 3 BauG kann die Verbindlichkeit auf weitere regionale Organe und kantonale Behörden ausgedehnt werden. Damit erhält der Richtplan auch für diese Planungsträger bindenden Charakter.

In der Ortsplanung übernimmt der Richtplan Ortsentwicklung folgende Funktionen und Aufgaben:

- Behördenverbindliches Führungsinstrument auf strategischer Ebene
- Steuerung und Koordination der raumrelevanten Entwicklung
- Langfristig gültige Orientierungshilfe, z. B. für Legislaturziele
- Entscheidungsgrundlage bei konkreten Fragestellungen
- Umsetzungsorientierte Handlungsanweisungen
- Rahmen für die Revision der baurechtlichen Grundordnung
- Grundlage für spätere Teilrevisionen der Grundordnung (insbesondere Ein- und Umzonung von einzelnen Gebieten)

### 1.3 Bestandteile

Der Richtplan Ortsentwicklung umfasst die Teilbereiche Siedlung, Landschaft und Verkehr und besteht aus folgenden Kapiteln:

#### Teil A: Allgemeine Einführung

##### Kapitel 1: Einleitung

Die allgemeinen Erläuterungen geben einen ersten Überblick über Inhalt und Aufbau des Richtplans Ortsentwicklung. Das Kapitel 1 ist rein informativ, erläuternd und nicht behördenverbindlich.

##### Kapitel 2: Grundlagen

In Kapitel 2 werden die planerischen Grundlagen des Richtplans Ortsentwicklung aufgearbeitet und dargelegt. Das Kapitel 2 ist erläuternd und nicht behördenverbindlich.

##### Kapitel 3: Strategie der kommunalen Ortsentwicklung

Kapitel 3 bildet den strategischen Überbau des Richtplans Ortsentwicklung und besteht aus den Zielen sowie der angestrebten Umsetzungsstrategie und der Herleitung der Konzept- und Richtplaninhalte. Das Kapitel 3 ist erläuternd und nicht behördenverbindlich.

*behördenverbindlich*

##### Kapitel 4: Räumliches Entwicklungskonzept REK

Abgeleitet aus den Strategien aus dem Kapitel 3 wurde das räumliche Entwicklungskonzept erarbeitet. Es benennt und umschreibt die Stossrichtungen und Ziele in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr und definiert Schwerpunktthemen und Massnahmen für die Weiterbearbeitung. Alle Ziele des REK sind behördenverbindlich.

#### Teil B: Richtplaninhalte

*behördenverbindlich*

##### Kapitel 5: Teil Siedlung

Das Kapitel 5 beinhaltet den Teil Siedlung des kommunalen Richtplans. Dieser Richtplantext ist zusammen mit den Massnahmenblättern zum Thema Siedlung (Kapitel 8.2.1) und der Richtplankarte Siedlung behördenverbindlich.

*behördenverbindlich*

**Kapitel 6: Teil Landschaft**

Kapitel 6 umfasst den Richtplantext zum Thema Siedlung. Zusammen mit den Massnahmenblättern L 01 – L 04 und der Richtplankarte Landschaft stellt es die behördenverbindlichen Inhalte des Richtplans Ortsentwicklung Teil Landschaft dar.

*behördenverbindlich*

**Kapitel 7: Teil Verkehr**

Kapitel 7 stellt den kommunalen Richtplan Verkehr dar. Das Konzept in Kapitel 7.5, die Massnahmen in Kapitel 8.2.3 sowie die Richtplankarten Teil Motorisierter Individualverkehr, Teil Veloverkehr, Teil Fussverkehr und Teil Öffentlicher Verkehr sind behördenverbindlich.

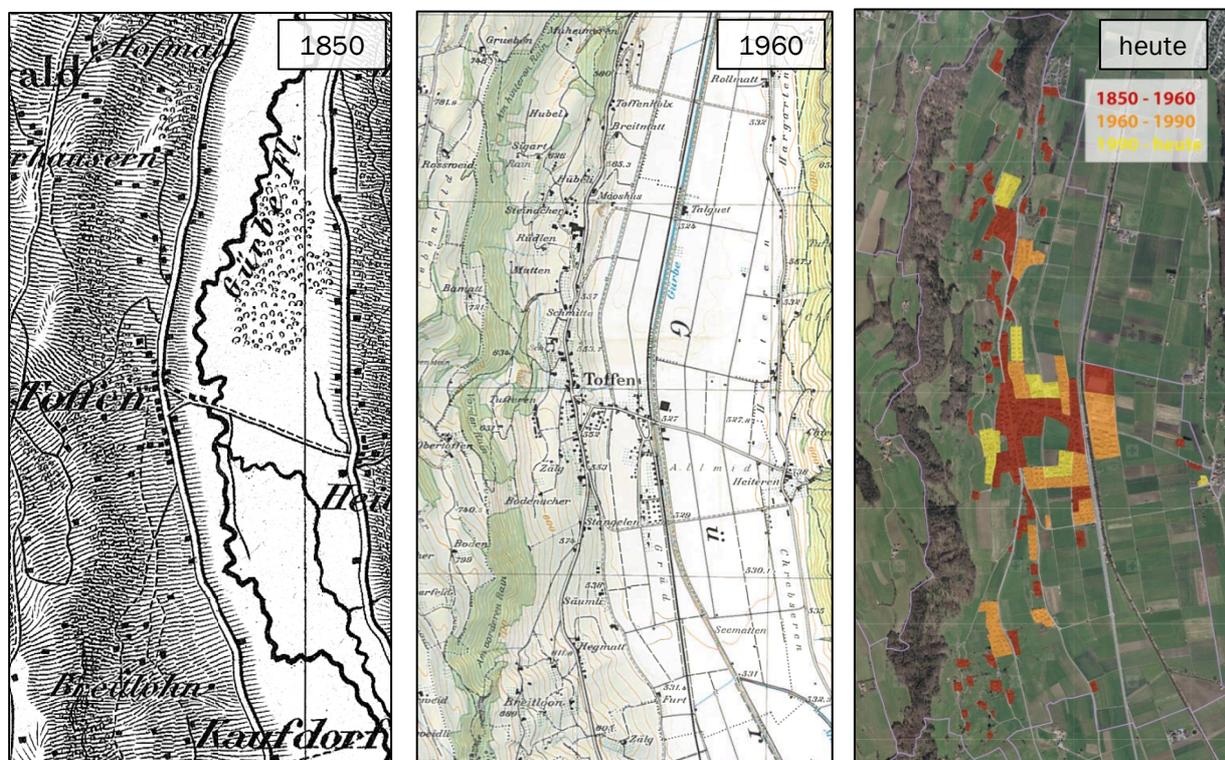
*behördenverbindlich*

**Kapitel 8: Massnahmenblätter**

Im Kapitel 8 werden alle Massnahmen, die zur Umsetzung des Räumlichen Entwicklungskonzeptes notwendig sind, in Massnahmenblättern zusammengefasst.

## 2. Grundlagen

### 2.1 Die Ortsentwicklung in der Vergangenheit



1850-1960

Bereits um 1850 ist Toffen ein langgezogenes, sehr locker bebautes Durchgangs- oder Strassendorf im Gürbetal zwischen dem Längenberg und dem Belpberg. Damals zählt die Gemeinde knapp 700 Einwohnerinnen/Einwohner. Die Gebäude wurden in einem sicheren Abstand zur Gürbe erstellt. Nach mehreren Hochwassern beschloss der Grosse Rat des Kantons Bern im Jahr 1854 eine Gürbekorrektion umzusetzen. Bis 1911 waren die meisten Arbeiten abgeschlossen. Bereits im Jahr 1901 konnte die Bahnlinie Bern-Burgstein eröffnet werden. Bis 1960 wachsen die Siedlungen weiter entlang der Strassenzüge und rund um den Bahnhof. Auch entsteht ein erster Satellit auf der östlichen Seite der Gürbe. 1960 hat Toffen 900 Einwohnerinnen und Einwohner.

1960-1990

1990 zählt die Gemeinde Toffen knapp 2'000 Personen. Damit ist sie in den 30 Jahren auf über das Doppelte angewachsen. Dieses Wachstum widerspiegelt sich auch in der regen Bautätigkeit. Die Siedlungsentwicklung bleibt weiterhin dispers. Es entstehen neue Satelliten und auf der östlichen Seiten der Gürbe wird die gewerbliche Nutzung ausgebaut und mit Wohnnutzungen ergänzt. Zudem wird die Ebene zwischen der Bahn und dem Hangfuss durchquert.

1990 bis heute

In den letzten 20 Jahren hat das Wachstum der Gemeinde angedauert. Im Ortskern konnte eine Siedlungsverdichtung beobachtet werden. Als Folge der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt zu einer Transportachse verstärkte sich die Bautätigkeit um den Bahnhof. Entlang der Bahnhofstrasse entstand ein zweiter

neuer Ortskern. Dadurch gibt es viele Verkehrsbeziehungen innerhalb der Gemeinde.

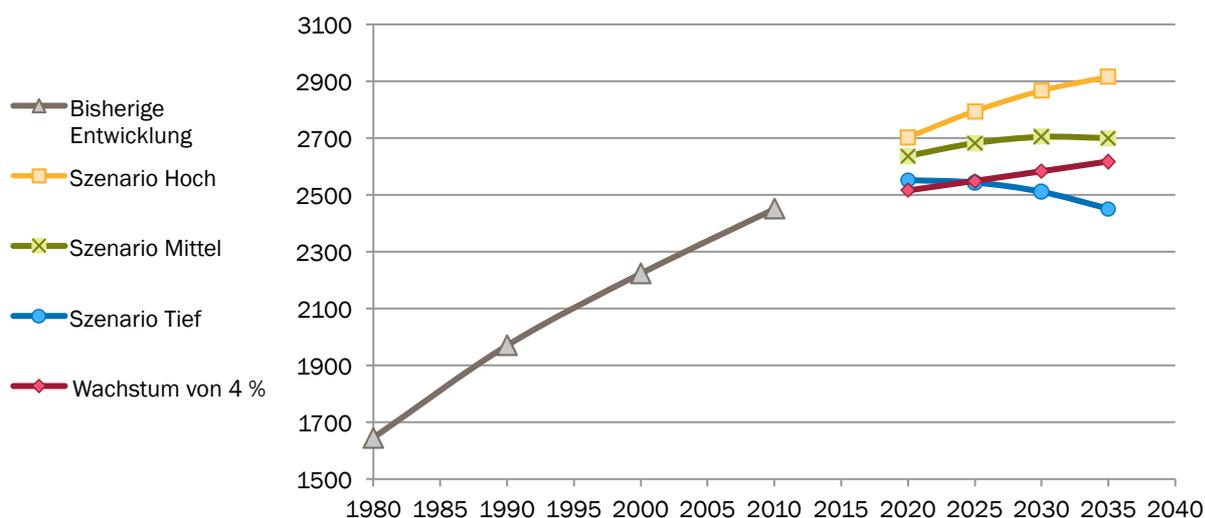
Toffen hat sich in den letzten 50 Jahren von einem ländlichen Dorf zu einer Agglomerationsgemeinde entwickelt. Die Verkehrslage und die gute Infrastruktur und Versorgung machen die Gemeinde zu einem begehrten Wohnort. Toffen zählt heute rund 2'500 Einwohnerinnen und Einwohner und rund 500 Arbeitsplätze.

## 2.2 Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung

### Bevölkerung

Per Ende 2011 zählte die Gemeinde Toffen 2'444 Einwohnerinnen und Einwohner. Das Bevölkerungswachstum wird gemäss Trendentwicklung<sup>1</sup> (Fort-schreibung der zurückliegenden Entwicklung) in den kommenden Jahren nicht mehr so stark sein, wie in den vergangenen Jahrzehnten.

**Gemeinde Toffen  
Prognose der Bevölkerung**

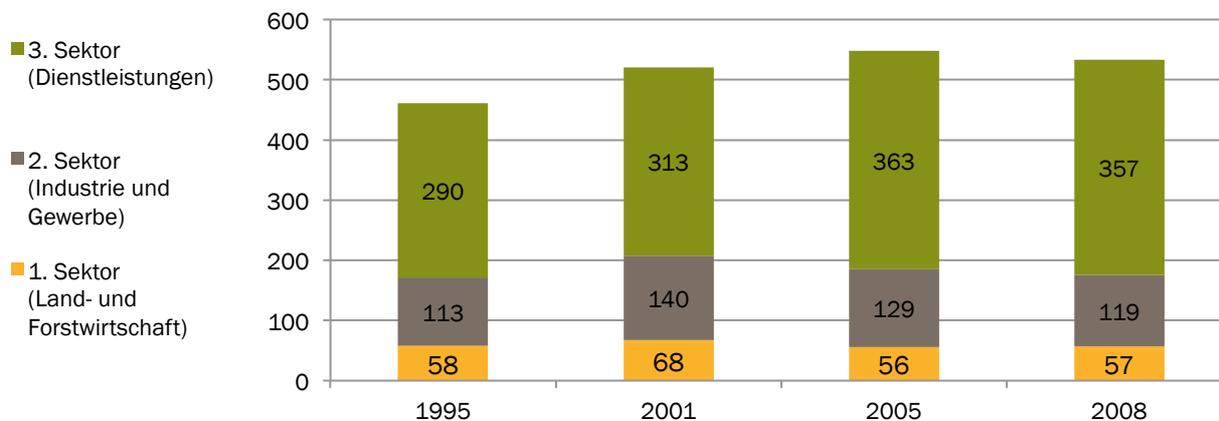


### Arbeitsplätze

Die Zahl der Arbeitsplätze ist zwischen 1960 und 1980 in Folge der Erweiterung der Industriezone östlich der Gürbe stark gestiegen. Der Höchststand ging in den 90er Jahren wieder zurück. Erst in den letzten zehn Jahren stieg die Anzahl wieder und stagniert bei rund 530 Beschäftigten. Wobei die Anzahl der Betriebe seit den 90er Jahren weiter sinkt (auf rund 107 Arbeitsstätten im Jahr 2008).

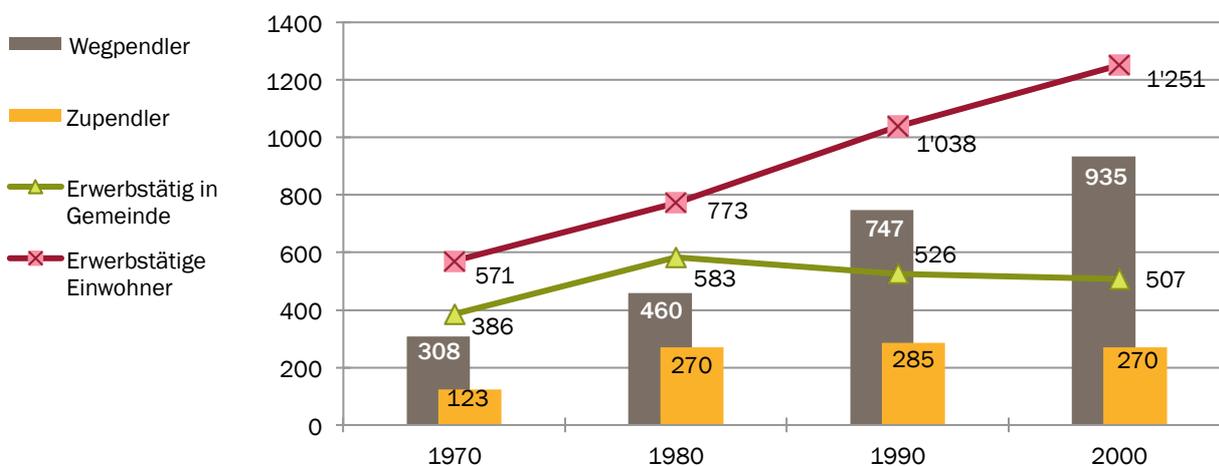
<sup>1</sup> Als Datengrundlage wurde die Prognose aus dem Strukturdatenset des Gesamtverkehrsmodells GVM des Kantons Bern verwendet. Diese berücksichtigt sowohl die Bevölkerungsprognose auf der Basis der kantonalen Bevölkerungsprojektion als auch die Prognose des Bundesamts für Statistik (BFS) für den gesamten Kanton Bern aus dem Jahr 2009.

### Gemeinde Toffen Entwicklung der Beschäftigten (absolut)



75 Prozent der in Toffen wohnhaften Erwerbstätigen arbeiteten im Jahr 2000 ausserhalb der Gemeinde, der grösste Teil in der Stadt Bern. Der Anteil der Zupendlerinnen/Zupendler ist seit 1980 stabil und machte im Jahr 2000 rund 53 % aller Beschäftigten in der Gemeinde aus.

### Gemeinde Toffen Erwerbstätige und Pendlerverhalten 1970 - 2000



## 2.3 Toffen im regionalen Kontext

### Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept

Agglomeration Bern

Die Gemeinde Toffen liegt im Agglomerationsperimeter von Bern am äusseren Rand. Die Gemeinden der Agglomeration Bern haben im Agglomerationsprogramm Verkehr und Siedlung von 2012 (integriert im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK) an den Grundsätzen und Stossrichtungen der räumlichen Entwicklung festgehalten.

Das Leitbild wurde nach dem Grundsatz der nachhaltigen Entwicklung erarbeitet. Von den Leitvorstellungen sind insbesondere folgende Aussagen für Toffen von Bedeutung:

- Toffen liegt an einer regionalen Entwicklungsachse. Entlang von Entwicklungsachsen sollen Siedlungen angelagert und schrittweise verdichtet werden.
- Im Gürbetal liegen die Chancen für die Siedlungsentwicklung an der Achse Bern-Kehrsatz-Belp-Gürbetal-Thun. An den Haltestellen der S-Bahn können konzentrierte Siedlungseinheiten entwickelt werden, wobei diese zum Schutz der Ebene des Gürbetals unter Berücksichtigung der siedlungsprägenden Grünräume angeordnet werden sollen.
- Konsequente Umsetzung des Berner Modells: Gestaltung einer verträglichen Ortsdurchfahrt (Toffen Süd).
- Die Flussräume bilden das landschaftliche Rückgrat der Region. Sie gliedern den Raum und sollen als landschaftliche Einheiten erlebbar bleiben.

#### Korridorstudie Belp-Gürbetal

Das RGSK Bern-Mittelland ortet beim MIV im Raum Belp Kapazitäts- und Verträglichkeitsgrenzen auf der Ortsdurchfahrt, die sich direkt auf die übergeordnete Erschliessungsqualität der Gemeinde Toffen auswirken. Als mögliche Lösung für dieses Problem steht eine leistungsfähige und konfliktarme Südumfahrung Belp zur Diskussion. Dazu sieht das RGSK die Durchführung einer Korridorstudie vor, welche zurzeit erarbeitet wird. Eine allfällige Südumfahrung Belp wird die zukünftige Dorfentwicklung in Toffen massgeblich beeinflussen und muss deshalb als wichtiges potenzielles Infrastrukturvorhaben in der Ortsplanung berücksichtigt werden.

## 2.4 Baulandreserve

Toffen verfügt im April 2015 über Baulandreserven im Umfang von fast 3,4 ha, wovon rund 3,1 ha als Reserve für Wohnzwecke entfallen.

Zonen	Fläche	Wohnanteil	Wohnbaulandreserve
Wohnzonen	2,23 ha	100 %	2,23 ha
Mischzonen (Wohnen/Arbeiten)	1,13 ha	80 %	0,90 ha
Arbeitszonen	0 ha	0 %	
Zonen für öffentliche Nutzungen	0,37 ha	0 %	
<b>Total</b>	<b>3,73 ha</b>		<b>3,13 ha</b>

## 2.5 Baulandbedarf für die nächsten 15 Jahre

*Siedlungswachstum ist erwünscht*

Gemäss Entwurf zum kantonalen Richtplan 2030 (Stand Vorprüfung 2015) wird die Gemeinde Toffen dem Raumtyp AE (Agglomerationsgürtel und Entwicklungachsen) zugeordnet. Laut Modellrechnung zum Richtplan 2030 beträgt der Wohnbaulandbedarf der Gemeinde 4,5 ha. Unter Berücksichtigung der Vorgaben hinsichtlich Raumnutzerdichte von 43 Raumnutzenden pro ha für den Raumtyp AE übertrifft die Gemeinde Toffen, mit einer durch den Kanton ermittelten Raumnutzerdichte von 61 Raumnutzer pro ha, die Zielvorgaben bezüglich Verdichtung.

Der kantonale Richtplan verfolgt das Ziel, das Siedlungswachstum primär dort zu fördern, wo eine gute Versorgungsinfrastruktur und ein gutes Angebot des öffentlichen Verkehrs bestehen. Toffen gehört als Teil der Agglomeration Bern zu den Gebieten, bei welchen aus kantonaler Sicht Siedlungswachstum erwünscht ist.

Im RGSK der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (2. Generation, Stand Mitwirkung 2015) wird das zentrale Entwicklungsgebiet der Gemeinde (Grossmatt) als Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen bezeichnet.

*Wohnzonenbedarf von 4,5 ha*

Der kantonale Richtplan (Stand Vorprüfung 2015) weist Toffen für die nächsten 15 Jahre einen theoretischen Wohnbaulandbedarf von 4,5 ha zu.

Im April 2015 beträgt die Baulandreserve der Gemeinde Toffen rund 3,1 ha (siehe Kapitel 2.4). Es besteht folglich zur Zeit ein Spielraum von rund 1,37 ha für Neueinzonungen.

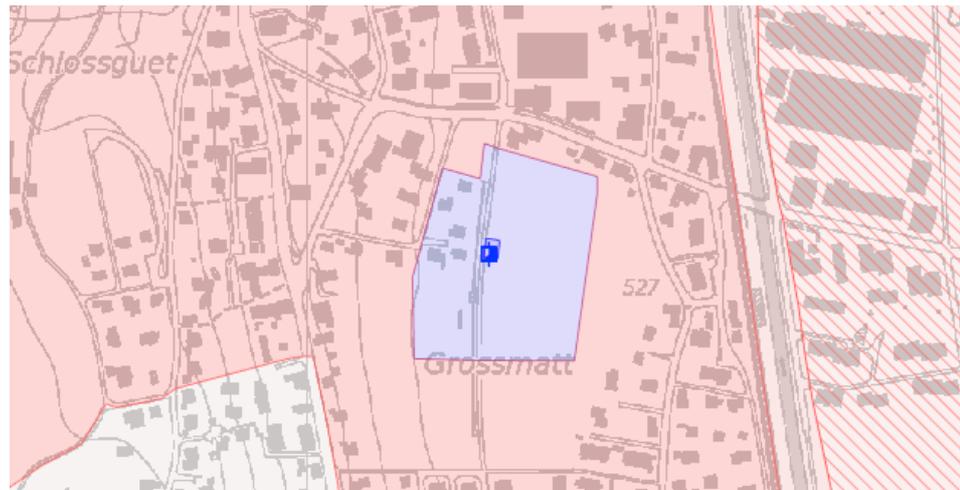
Diese Zahlen basieren auf Berechnungen gemäss Entwurf zum kant. Richtplan 2030. Welche Konsequenzen sich aus der Bereinigung des Richtplans mit dem Bund bezüglich Baulandbedarf bzw. den Spielraum für Neueinzonungen in der Gemeinde Toffen ergeben, ist noch völlig offen.

## 2.6 Grundwasserfassung Chrebseren/Grossmatt

Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) hat in der Gewässerschutzverordnung von 1999 (SR 814.201) festgelegt, dass die Kantone bzw. Gemeinden bis im Jahr 2015 ihre „Grundwasserplanung“ vorzunehmen und auf die neuen rechtlichen Bestimmungen anzupassen haben.

In Toffen liegt die Grundwasserfassung Chrebseren mitten im Siedlungsgebiet. Gemäss der Gewässerschutzverordnung von 1999 ist dieser Zustand nicht mehr statthaft, da die bestehende Schutzzone S2 (siehe Abbildung, hellblaue Fläche) bereits heute in die überbaute Bauzone WG2 hineinreicht und ein offenes Gewässer (der Toffenkanal) sowie eine Strasse durch die Schutzzone führen. Im Weiteren fehlt die Bezeichnung einer Schutzzone S3 insbesondere im südlich an die Grundwasserschutzzone anschliessenden Zuströmbereich zur Grundwasserfassung.

Auszug aus der  
kantonalen  
Gewässerschutzkarte



In Anbetracht des Umstands, dass gemäss Naturgefahrenkarte ein grösserer Teil der Grossmatt im blauen Bereich liegt (mittlere Gefährdung), wo öffentliche Versorgungsanlagen kaum mehr toleriert werden (aufgrund des ungenügenden Schutzes der Fassung), kann mit grosser Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen werden, dass die bestehende Grundwasserfassung mittel- bis längerfristig aufgegeben und durch eine alternative Wasserbeschaffung ersetzt werden muss. Dieser Umstand schafft mittel- bis längerfristig neue Möglichkeiten für die Siedlungsentwicklung in Toffen.



### 3. Strategie der kommunalen Ortsentwicklung

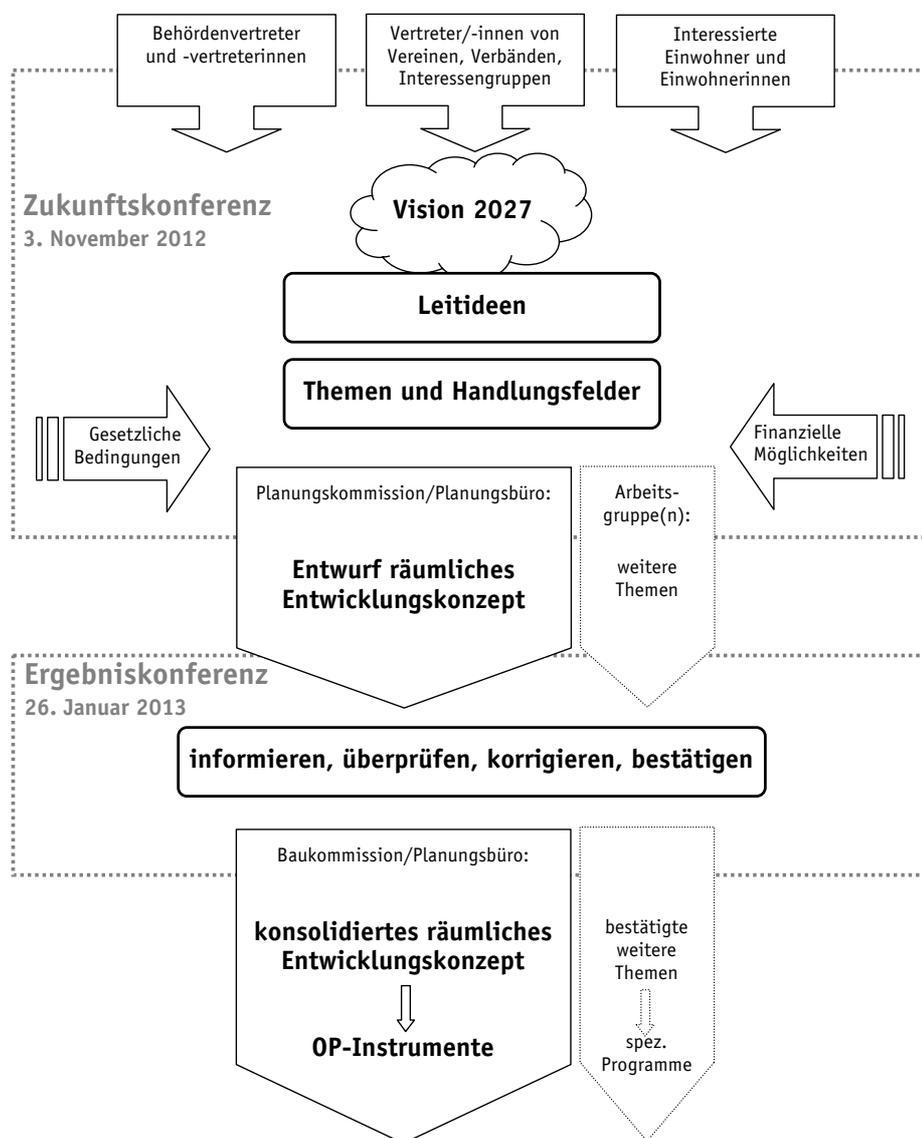
#### 3.1 Vorgehen der Strategieentwicklung

Erarbeitung

Der Gemeinderat hat beschlossen, die Bevölkerung von Toffen bereits in der Anfangsphase der Ortsplanungsrevision – wenn die grundsätzlichen Stossrichtungen und Ziele definiert werden – an der Planung teilnehmen zu lassen.

Die Strategien der kommunalen Ortsentwicklung wurden in einem partizipativen Prozess erarbeitet, der allen Interessierten offen stand. Im Rahmen einer ganztägigen Zukunftskonferenz am 3. November 2012 und einer halbtägigen Ergebniskonferenz am 26. Januar 2013 wurden die wesentlichen Themen und Ziele der Ortsentwicklung diskutiert und der Entwurf eines räumlichen Entwicklungskonzepts (REK) behandelt. An den beiden Veranstaltungen nahmen rund 60 Personen teil.

Erarbeitungsprozess  
REK



*Projektorganisation*

## Projektausschuss:

- Ruth Rohr, Gemeindepräsidentin
- Rolf Zbinden, Gemeinderat
- Beat Hofer, Bauverwalter
- Kaspar Reinhard, Ortsplaner, BHP Raumplan AG
- Bernhard Gerber, Prozessbegleitung/Moderation Zukunftskonferenz, BHP Raumplan AG

## Planungskommission (Spezialkommission Ortsplanungsrevision):

- Ruth Rohr, Präsidentin
- Rolf Zbinden, Vize-Präsident
- Renate Braun
- Rolf Stöckli
- Daniel Gerber (bis Dezember 2013)
- Stefan Tschurtschenthaler
- Wilfried Winkler
- Christian Zurbuchen
- Renato Spahni (ab Januar 2014)

## Gemeindeverwaltung:

- Erich Lanz, Bauverwalter (bis Dezember 2012)
- Beat Hofer, Bauverwalter (ab Januar 2013)

## Fachliche Unterstützung (BHP Raumplan AG):

- Kaspar Reinhard, Ortsplaner
- Bernhard Gerber, Prozessbegleitung/Moderation Zukunftskonferenz
- Katja Bessire, Sachbearbeitung Ortsplanung
- Laura Chavanne, Sachbearbeitung Ortsplanung

## 3.2 Leitsätze

Das Kapitel beschreibt die Ausgangslage und den Handlungsbedarf in den Bereichen Identität, Siedlung, Wohnen, Arbeiten, Dorfkern, Verkehr, Landschaft, Freizeit und Erholung sowie Energie und Umwelt.

Ausgehend von den Ergebnissen der Arbeitsgruppe „Vision Toffen“, der Zukunftskonferenz vom 3. November 2012 und der Ergebniskonferenz vom 26. Januar 2013 wurden die wesentlichen Ziele und Stossrichtungen in Leitsätzen zusammengefasst.

### 3.2.1 Identität

*Ländlich geprägte Agglomerations-gemeinde*

In den letzten Jahrzehnten ist Toffen stark gewachsen und bietet heute Wohn- und Lebensraum für rund 2'500 Einwohnerinnen und Einwohner. Dieses Wachstum ist vor allem zwei Faktoren zu verdanken. Einerseits ist das Dorf durch die S-Bahn mit ihrem Halbstundetak bestens an die Stadt Bern angebunden. Mit Belp ist zudem ein grösserer zentraler Ort in der unmittelbaren Nachbarschaft zu finden. Zweitens bietet die Gemeinde mit dem Hügelgebiet des Längenbergs und der Gürbetalebene vielfältige, leicht zu erreichende und sehr attraktive Naherholungsmöglichkeiten.

*Naturpark Gantrisch*

Die ausgezeichneten Lebensqualitäten haben dazu geführt, dass die Gemeinde Toffen heute Teil der Agglomeration Bern ist. Gleichzeitig ist Toffen aber auch Teil des Gantrischgebiets mit dem Regionalen Naturpark Gantrisch (von nationaler Bedeutung), einem Komplementärraum von übergeordneter Bedeutung im Spannungsfeld der Agglomeration Bern, Thun und Fribourg. Als Scharnierstelle zwischen Stadt und Land und als Bindeglied zwischen Zentrums- und Naherholungsfunktionen kommt Toffen in der zukünftigen Entwicklung der Region Bern-Mittelland eine besondere Rolle zu.

*Leitsätze*

---

#### Identität

- I 1 Toffen ist eine überschaubare Gemeinde mit ländlichem Charakter.
  - I 2 Toffen ist ein bevorzugter Wohnstandort für alle, die in einem ländlichen Umfeld leben wollen und dennoch die Nähe zu den Zentren Bern und Thun schätzen.
  - I 3 Die gut ausgebaute Infrastruktur mit überkommunaler Ausstrahlung gilt es zu erhalten und zu fördern.
  - I 4 Das bisherige Wachstum der Bevölkerung in der Gemeinde wird als moderat eingestuft und soll in verträglichem und klar begrenztem Rahmen weiter ermöglicht werden.
  - I 5 Toffen ist sich der zentralen Rolle im Gürbetal bewusst (teilregionaler Stützpunkt; Tor/Ausgangspunkt zum Naturpark Gantrisch) und ist bereit, gemeindeübergreifende Lösungsansätze zu initiieren und zu unterstützen.
-

### 3.2.2 Siedlung

In der Gemeinde Toffen erfolgte die Besiedelung in der Vergangenheit dezentral. Mit der verstärkten Bautätigkeit um den Bahnhof konnte zwar in den letzten Jahren eine Verdichtung festgestellt werden, die dezentrale Struktur blieb aber unverändert bestehen. Um dieser Zersiedelung Einhalt bieten zu können und damit den Dorfcharakter zu stärken, müssen die Lücken im Innern geschlossen werden. Gewisse bestehende Baulandreserven liegen jedoch am Rand der heutigen Siedlung. Die Herausforderung besteht darin, diese ungünstig gelegenen Bauzonen zu überprüfen und allenfalls Korrekturmassnahmen vorzunehmen, damit zukünftiges Bauland aus ortsplanerischer Sicht optimaler, das heisst zentraler, eingezont werden kann.

In Siedlungsnähe liegen diverse landwirtschaftliche Gebäude. Ein Teil dieser Gebäude wird bereits heute oder in absehbarer Zukunft nicht mehr für landwirtschaftliche Zwecke benötigt. Die Areale sind zentral gelegen und eignen sich für Wohnen und Gewerbe.

#### Leitsätze

---

#### Siedlung

- S 1** Zur Verhinderung der weiteren Zersiedelung und zur Stärkung des Dorfcharakters erfolgt die Siedlungsentwicklung hauptsächlich nach innen (Schliessen bestehender Lücken).
  - S 2** Die Nutzung der heute rechtsgültig ausgeschiedenen Bauzonen wird angestrebt. Ungünstig gelegene Bauzonen werden überprüft.
  - S 3** Leerstehende Volumen in landwirtschaftlichen Gebäuden in Siedlungsnähe sollen im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten zu Wohn- und Gewerbebezwecken umgenutzt werden.
  - S 4** Die Landwirtschaft prägt die Kulturlandschaft. Der Verbrauch der landwirtschaftlichen Vorrangflächen wird so gering wie möglich gehalten.
- 

### 3.2.3 Wohnen

Die vielfältigen Qualitäten von Toffen (die attraktive, ländliche Wohnumgebung, die Verkehrserschliessung, die gute Infrastruktur und Versorgung, die Nähe zu den Städten Bern und Thun) bieten sehr gute Voraussetzungen für das Wohnen. Diese gute Ausgangslage soll genutzt werden, um Toffen zu einem bevorzugten Wohnstandort in der Agglomeration Bern zu machen. Ein gutes Versorgungsangebot, ein lebendiges (Klein-)Gewerbe, vielfältige Dienstleistungen und öffentliche Einrichtungen sind wichtige Elemente der Wohn- und Lebensqualität.

Das Wohnungsangebot in Toffen ist jedoch zu einseitig ausgerichtet. Es fehlen insbesondere Mietwohnungen für Familien und ältere Menschen.

## Leitsätze

---

**Wohnen**

- W 1** Toffen weist durch die verkehrsgünstige Lage, die Nähe zu Thun und Bern, den ländlichen Charakter, die gute Ausstattung, die attraktiven Naherholungsräume und das aktive Dorfleben als Wohnort hohe Qualitäten auf. Mit der Ortsplanung werden diese Vorzüge gestärkt.
- W 2** Für eine ausgewogene Ortsentwicklung ist ein vielfältiges Wohnangebot (Miete, Eigentum) für unterschiedliche Bedürfnisse nötig. Im Rahmen dieser Ortsplanung schafft Toffen insbesondere gute Voraussetzungen zur Förderung des Wohnangebotes für Familien und ältere Menschen.
- 

**3.2.4 Arbeiten**

Toffen ist mit seiner dörflich geprägten Siedlungsstruktur ein Standort für Wohnen und wohnverträgliche Arbeitsnutzungen. Für die Ortsentwicklung sind vor allem Betriebe interessant, die Dienstleistungen für die ortsansässige Bevölkerung anbieten sowie gewerbliche Dienstleistungs- und Detailhandelsbetriebe mit eher geringem Publikumsverkehr. Grossflächige Industriezonen würden hingegen den dörflichen Charakter beeinträchtigen, wertvolles Landwirtschaftsland beanspruchen und zu Mehrverkehr führen.

Heute sind keine Baulandreserven in der Industriezone vorhanden. Im Bahnhofgebiet und im Gewerbeareal östlich der Gürbe wird jedoch ein Entwicklungspotential geortet.

## Leitsätze

---

**Arbeiten**

- A 1** Toffen verfügt über vielfältige Gewerbebetriebe mit qualifizierten Arbeitsplätzen. Der Bestand und die Weiterentwicklung der ansässigen Betriebe werden unterstützt.
- A 2** Die Arbeitsplatzentwicklung erfolgt innerhalb des bestehenden Siedlungsgebiets. Vor allem im Bahnhofgebiet und im Gewerbeareal östlich der Gürbe wird Entwicklungspotential geortet. Bevorzugt werden (Dienstleistungs-)Betriebe, die eine mittlere bis hohe Arbeitsplatzdichte aufweisen. Auf eine Ansiedlung neuer Industriebetriebe wird verzichtet.
- 

**3.2.5 Dorfkern**

Mit der verstärkten Bautätigkeit um den Bahnhof entstand entlang der Bahnhofstrasse ein zweiter neuer Ortskern, neben dem Dorfkern an der Bernstrasse. Dadurch entstehen viele Verkehrsbeziehungen innerhalb der Gemeinde.

Obwohl die zwei Dorfkerne anhand der baulichen Struktur und der Kernnutzungen erkennbar sind, fehlt der Charakter eines Identifikations- und Begegnungsraumes. Zudem ist die Verbindung der beiden Dorfkerne für den Fuss- und Veloverkehr nicht optimal.

## Leitsätze

---

**Dorfkern**

- D 1** Toffen verfügt über zwei Dorfteile mit zentralen Funktionen. Die Funktionsfähigkeit und das Erscheinungsbild der beiden Dorfkerne sind zu stärken, indem der öffentliche Raum (Strassen und Vorplätze) sicher und einladend gestaltet werden.
- D 2** Die Verbindung zwischen den beiden Dorfkerne (Bernstrasse/Bahnhofstrasse) ist für den Langsamverkehr zu attraktivieren.
- 

**3.2.6 Verkehr**

Toffen ist sowohl mit dem öffentlichen als auch mit dem motorisierten Verkehr gut erschlossen. Die Brennpunkte im Verkehr befinden sich dort, wo die verschiedenen Verkehrsteilnehmerinnen/Verkehrsteilnehmer und ihre unterschiedlichen Bedürfnisse am selben Ort zusammentreffen. In Toffen sind diese neuralgischen Stellen in den beiden Ortskernen zu lokalisieren. Entlang der Bahnhofstrasse sowie der Bern- und Thunstrasse sind insbesondere hinsichtlich des Langsamverkehrs (Fuss- und Veloverkehr) Defizite festzustellen. Die Bahnhofstrasse dient als Begegnungsraum und prägt das Erscheinungsbild Toffens. Sie ist zentrales Element für die Stärkung und Aufwertung des Dorfkerns und dient als Ausgangspunkt für die zukünftige Siedlungsentwicklung. Weitere wichtige Themen für das REK sind ein sicheres und attraktives Wegnetz für den lokalen Alltagsverkehr zu Fuss und per Velo zwischen den Ortsteilen und in den Quartieren.

Die Herausforderung besteht darin, einen möglichst grossen Teil der Mobilität mit dem öffentlichen Verkehr und dem Langsamverkehr zu bewältigen und den verbleibenden motorisierten Verkehr möglichst orts- und quartierverträglich zu gestalten. Mit einem sicheren und komfortablen Wegnetz für den lokalen Alltagsverkehr zu Fuss und per Velo und mit einer guten Integration neuer Siedlungsgebiete in das Verkehrsnetz kann der motorisierte Verkehr auf lokaler Ebene verringert werden.

Im regionalen Kontext stellt Toffen ein „Durchgangsdorf“ dar. Die Verbindung aus dem Gantrisch via Bahnhofstrasse nach Belp dient als Zubringer zur Autobahn. Soll eine Südumfahrung Belp einst realisiert werden, wird dies zu erheblichem Mehrverkehr in Toffen führen und die zukünftige Dorfentwicklung massgeblich beeinflussen. Bereits heute wird vor allem der Schwerverkehr als störend empfunden.

## Leitsätze

---

**Verkehr**

- V 1** Die günstige Verkehrsanbindung (öffentlicher Verkehr, Strasse) trägt wesentlich zur Attraktivität Toffens bei und muss zumindest erhalten bleiben.
  - V 2** Die Verkehrssicherheit auf der Bernstrasse, der Bahnhofstrasse und den Quartierstrassen ist mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen/Tempo-Regime für alle Verkehrsteilnehmerinnen/Verkehrsteilnehmer zu verbessern. Gleichzeitig sollen die Verkehrsteilnehmerinnen/Verkehrsteilnehmer für die unterschiedlichen Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs, des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs (Fuss- und Veloverkehr) sensibilisiert werden.
  - V 3** Die Bahnhofstrasse ist für reinen Durchgangsverkehr unattraktiv zu gestalten.
  - V 4** Die Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr zwischen den Ortsteilen sowie den beiden Dorfkernen sind zu verbessern.
- 

**3.2.7 Landschaft, Freizeit und Erholung**

Eingebettet zwischen dem Belpberg und dem Längenberg liegt Toffen in der Gürbetalebene in einer vielfältigen und reizvollen Landschaft. Bei der Erholung in der Landschaft kommt den weg- und strassengebundenen Erholungsarten wie Wandern, Velofahren, Reiten und auch Inline-Skating eine vornehmliche Bedeutung zu. Attraktiv und wichtig ist ebenfalls die Erholung am Wasser mit Lagern, Spielen und Baden.

Die Landschaft begrenzt und gliedert die Siedlung, ermöglicht stadtnahe Landwirtschaft, sichert lebenswichtige ökologische Funktionen und bietet Raum für Erholung und Naturerlebnis. Landschaftsqualität verbessern bedeutet, diese unterschiedlichen Dimensionen zu berücksichtigen und zu pflegen. Der Landwirtschaft kommt dabei als wichtigste Gestalterin und Nutzerin der Landschaft eine entscheidende Rolle zu.

## Leitsätze

---

**Landschaft**

- L 1** Der ländliche Charakter und die hohe Siedlungs- und Landschaftsqualität werden bewahrt.
  - L 2** Der offene Land(wirt)schaftsraum in der Ebene des Gürbetals und an der Hangflanke des Längenbergs bleibt ungeschmälert erhalten.
-

---

### Freizeit und Erholung

- F 1** Siedlungsergänzungen und -verdichtungen müssen Rücksicht auf ihre Umgebung nehmen, eine hohe Siedlungsqualität und attraktive Freiräume aufweisen.
  - F 2** Dank dem ländlichen Umfeld steht ein attraktives Naherholungsgebiet zur Verfügung. Im Rahmen der Hochwasserschutzmassnahmen bzw. der Renaturierung der Gürbe ist die Zugänglichkeit zum Wasser zu verbessern und das Gürbeufer als Naherholungsgebiet aufzuwerten.
  - F 3** Toffen verfügt über ein aktives Vereinsleben mit vielfältigen Angeboten. Allfällige Bedürfnisse werden im Rahmen der Ortsplanung geprüft und nach Möglichkeit einbezogen.
  - F 4** Toffen verfügt über ein ausreichendes Freizeitangebot für Jugendliche (Jugendtreff, ortsansässige Vereine, etc.). Zusammen mit den Nachbargemeinden beteiligt sich die Gemeinde an der offenen Jugendarbeit Gürbetal-Längenberg (Boxfish).
- 

### 3.2.8 Energie und Umwelt

Zu einer nachhaltigen Entwicklung einer Gemeinde gehören auch die Themen Energie und Umwelt. Durch eine gute Abstimmung der räumlichen Entwicklung mit dem Angebot der vorhandenen Energieträger kann die Energie effizienter genutzt und der Einsatz einheimischer und erneuerbarer Energien gefördert werden.

Seit einiger Zeit hat sich zur Förderung der nachhaltigen Entwicklung der Gemeinden im Energiebereich das Berner Energieabkommen (BEakom), ein Angebot des Kantons Bern, bewährt und durchgesetzt. Mit dem BEakom vereinbaren Gemeinde und Kanton ein längerfristiges, auf die Bedürfnisse und Möglichkeiten der Gemeinde abgestimmtes Energieprogramm. Dabei integriert die Gemeinde das Thema Energie in die Raum- und Ortsplanung und stellt so wichtige Weichen für eine energieeffiziente Bauweise, die wirtschaftliche Nutzung von erneuerbaren Energien und eine energieoptimierte Mobilität. Das BEakom unterstützt die Gemeinden bei der Erreichung des Energiestadtlabels, es basiert auf einem am Energiestadt-Programm orientierten Massnahmenkatalog.

Im Rahmen der Ortsplanung will die Gemeinde Toffen die Erarbeitung eines BEakom prüfen.

#### Leitsätze

---

### Energie und Umwelt

- E 1** Toffen zeichnet sich durch einen nachhaltigen Umgang mit den natürlichen Ressourcen (Boden, Wasser, Luft, Landschaft, ...) und der Energie aus.
  - E 2** Die Gemeinde übernimmt eine Vorbildfunktion in der effizienten Energienutzung und im Einsatz erneuerbarer Energie. Sie prüft die Erarbeitung eines BEakom.
-

## 4. Räumliches Entwicklungskonzept REK

### 4.1 Stellenwert des REK

Das REK stellt die Weichen für die räumliche Entwicklung der Gemeinde Toffen. Es benennt und umschreibt die Stossrichtungen und Ziele in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr und definiert Schwerpunktthemen und Massnahmen für die Weiterbearbeitung. Das REK hat einen weitgefassten zeitlichen Horizont. Er reicht von kurzfristigen Massnahmen bis zu Aussagen über langfristige Entwicklungsschritte.

#### *Funktion des REK*

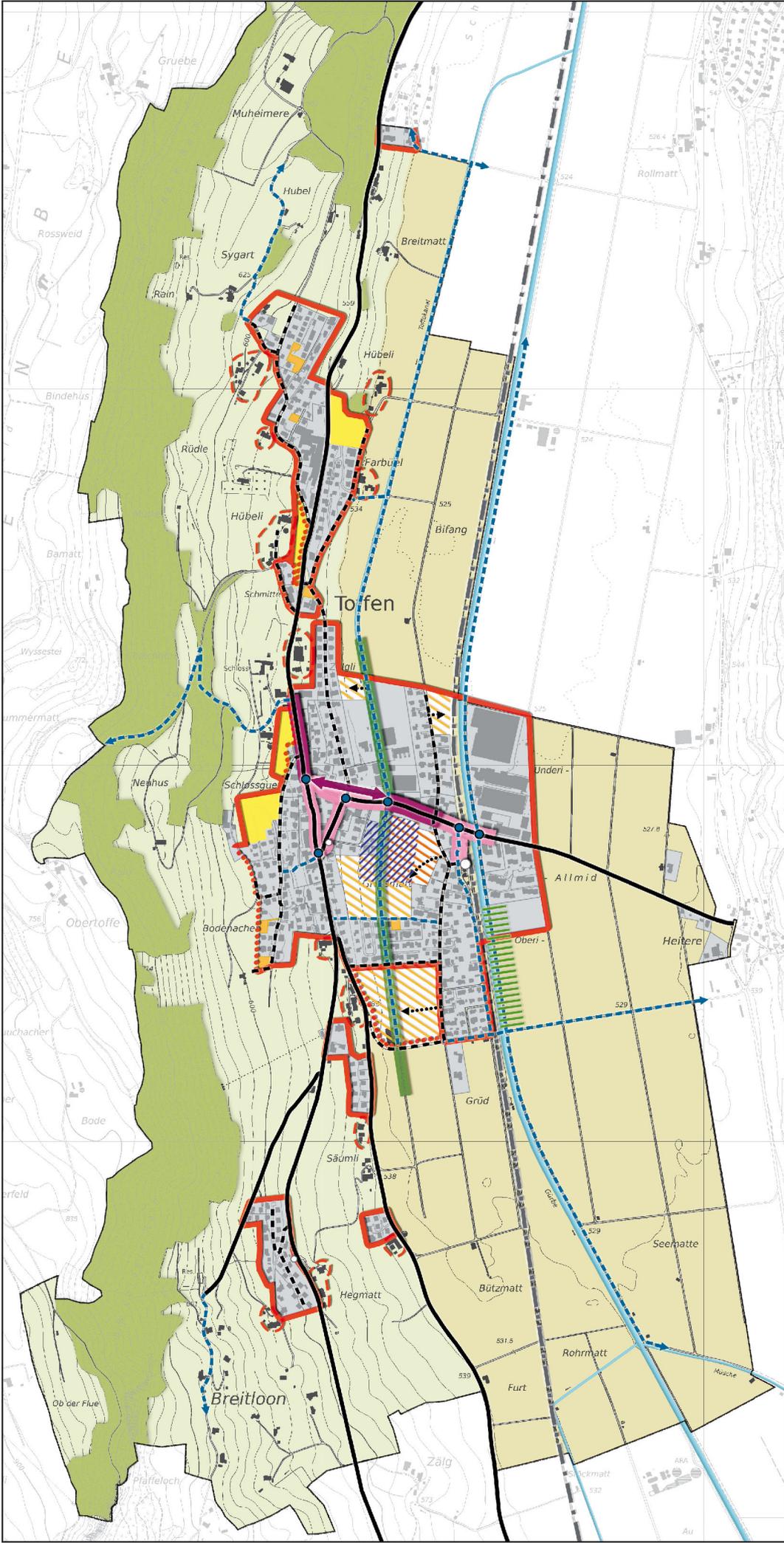
Das REK erfüllt mehrere Funktionen:

- Es fördert eine gemeinsame Sicht der Bewohnerinnen und Bewohner auf den Lebensraum Toffen und seine Entwicklung.
- Es dient den Gemeindebehörden als Koordinations- und Lenkungsinstrument.
- Es bildet die Grundlage für die Revision der Ortsplanungsinstrumente.

#### *Umsetzung*

Die folgenden Kapitel beschreiben die nötigen Schritte zur Umsetzung der Strategie im Rahmen der Ortsplanungsrevision sowie weitere Massnahmen. Die Legendensymbole in der linken Spalte verweisen auf Objekte im Konzeptplan. Die Konzeptinhalte sind in drei Themenbereiche gegliedert:

- Landschaft und Naturraum
- Siedlungsstruktur und -entwicklung
- Strassen- und Wegnetz



### Landschaft und Naturraum

-  Siedlungsbegrenzung
-  Option Anpassung Siedlungsbegrenzung
-  Vorranggebiet Natur und Landschaft
-  Vorranggebiet Landwirtschaft
-  Verbesserung Zugänglichkeit Gürbe
-  Gewässer
-  Wald
-  Grünkorridor im Siedlungsgebiet

### Siedlungsstruktur / -entwicklung

-  Siedlungsgebiet
-  Umnutzungspotenzial landw. Gebäude
-  Baulandreserve Wohnen/Mischnutzung
-  Bauzonen überprüfen
-  Entwicklungsgebiet: Wohnen/Arbeiten
-  Grundwasserschutzzone
-  Gestaltungsschwerpunkt Dorfkern

### Strassen- / Wegnetz

-  Haupt-/Verbindungsstrasse
-  Sammelstrasse f. Quartierschliessung
-  Attrakt. Verbindungen Fuss-/Veloverkehr
-  Str. abschnitt mit bes. Gestaltungsbedarf
-  Verbindung Dorfkern
-  Wichtige Querung für den LV
-  Quartier Erschliessung
-  Bahnstrasse
-  öv-Haltestelle

Gemeinde Toffen

## Räumliches Entwicklungskonzept REK

14. Mai 2013

## 4.2 Landschaft und Naturraum

### Siedlungsbegrenzung

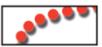


Mit der Bezeichnung von Siedlungsgrenzen wird die unkontrollierte Ausdehnung der Siedlung verhindert und der Spielraum für die künftige Siedlungsentwicklung abgesteckt.

#### Umsetzung in der Ortsplanung:

- Langfristige Siedlungsgrenzen definieren
- Freihaltebereiche als Vorranggebiete Natur und Land(wirt)schaft erhalten
- Verankerung im Richtplan Ortsentwicklung (Teil Siedlung)

### Option Anpassung Siedlungsbegrenzung



Im Rahmen der Ortsplanungsrevision werden diese Ortsränder diskutiert.

#### Umsetzung in der Ortsplanung:

- Mittel- bis langfristige Siedlungsentwicklungsgebiete festlegen und eingrenzen
- Allfällige Rückzonungen oder punktuelle Erweiterungen
- Bereinigte Abgrenzung im Richtplan Ortsentwicklung (Teil Siedlung) verankern

### Vorranggebiet Natur und Landschaft



Die Waldlandschaft und Landschaftskammer am Hang und die Gewässerlandschaft entlang der Gürbe, der Müsche und des Toffenkanals sind Gebiete mit besonders wertvollen Orts- und Landschaftsansichten. Sie haben zudem eine wichtige Bedeutung für die Naherholung. Die wertvollen Landschaftsräume werden von Überbauungen freigehalten und in ihrem Charakter erhalten.

### Vorranggebiet Landwirtschaft



Die Landwirtschaft gehört zu Toffen und soll auch in Zukunft über gute Rahmenbedingungen verfügen. Neben der Produktion trägt sie zur ökologischen Vernetzung, zur Pflege des Landschaftsbilds und zur Erholungsfunktion der Landschaft bei.

#### Umsetzung in der Ortsplanung:

- Siedlungsentwicklung lenken und begrenzen
- Klare Begrenzung des Siedlungsgebietes
- Bestehende Erholungseinrichtungen erhalten und pflegen
- Verankerung im Richtplan Ortsentwicklung (Teile Siedlung und Landschaft)

### Verbesserung Zugänglichkeit Gürbe



Im Rahmen der Hochwasserschutzmassnahmen bzw. der Renaturierung der Gürbe ist die Zugänglichkeit zum Wasser zu verbessern und das Gürbeufer als Naherholungsgebiet aufzuwerten.

#### Umsetzung in der Ortsplanung:

- Aufwertung/Umgestaltung Gürbeufer als Massnahme im Richtplan Ortsentwicklung (Teil Landschaft) aufnehmen. Realisierung als 1. Priorität einstufen.

Grünkorridor im  
Siedlungsgebiet



Die Naherholungsmöglichkeit entlang des Toffenkanals hat eine zentrale Bedeutung für die Bevölkerung von Toffen. Der Grünkorridor entlang des Kanals soll beibehalten und aufgewertet werden.

**Umsetzung in der Ortsplanung:**

- Bestehender Grünkorridor erhalten, aufwerten und pflegen
- Verankerung im Richtplan Ortsentwicklung (Teile Siedlung und Landschaft)

### 4.3 Siedlungsstruktur und -entwicklung

Umnutzungspotential  
landwirtschaftliche  
Gebäude



Eine Einzonung von siedlungsnahen landwirtschaftlichen Gebäuden bzw. Flächen ermöglicht die vollständige Nutzung der Gebäudevolumen resp. – wenn die nicht möglich oder sinnvoll ist – die Erstellung von Ersatzbauten. Eine Einzonung wird überall dort angestrebt, wo die landwirtschaftliche Nutzung bereits eingestellt wurde oder in absehbarer Zeit Gebäude oder Gebäudeteile nicht mehr landwirtschaftlich genutzt werden.

**Umsetzung in der Ortsplanung:**

- Mit den Grundeigentümerinnen/Grundeigentümern Kontakt aufnehmen und Absichten abklären
- Berücksichtigung im Zonenplan: Landwirtschaftszone umzonen in Bestandes- oder Erhaltungszone

Baulandreserven  
Wohnen/Mischnutzung



Die bestehenden Baulandreserven liegen innerhalb von bereits realisierten Überbauungen. Die Gemeinde hat grundsätzlich wenig Möglichkeiten, die Überbauung von Baulandreserven zu beeinflussen. Die Gemeinde sensibilisiert private Grundeigentümerinnen/Grundeigentümer für die Problematik der Baulandhortung und bietet Beratung für Bauwillige an, mit dem Ziel, die blockierten Flächen zu mobilisieren.

**Umsetzung in der Ortsplanung:**

- Mit den Grundeigentümerinnen/Grundeigentümern Kontakt aufnehmen und Absichten abklären
- Grundeigentümerinnen/Grundeigentümer sensibilisieren und beraten

Bauzonen überprüfen



In der Gemeinde liegen grössere Baugebiete brach. Im Rahmen der Ortsplanungsrevision gilt es, das Potenzial dieser Gebiete auszuloten und entsprechende Massnahmen zu treffen.

**Umsetzung in der Ortsplanung:**

- Bauzonen und Gemeindebaureglement überprüfen und schliesslich Überbauungen aktiv angehen oder Flächen auszonen
- Allenfalls bestehende Bestimmungen im Gemeindebaureglement und dem Zonenplan anpassen

Entwicklungsgebiet für  
künftige  
Siedlungserweiterung



Wohnen



Wohnen/Arbeiten

Die künftige Siedlungserweiterung wird auf die im REK bezeichneten Gebiete beschränkt. Die Gebiete:

- tragen zur Stärkung der Siedlungsstruktur und der Dorfentwicklung bei;
- liegen nahe am Dorfkern und den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs;
- beeinträchtigen das Orts- und Landschaftsbild möglichst wenig.

#### Umsetzung in der Ortsplanung:

- Das Gebiet Grossmatt stellt das aus planerischer Sicht optimalste Entwicklungsgebiet für Wohnen und Arbeiten dar. Die Einzonung des Gebietes hängt stark von der Zukunft der Grundwasserfassung und des Grundwasserschutzperimeters ab
- Das Gebiet am südlichen Ortsrand soll als langfristige Option für ein neues Wohngebiet vorgesehen werden. Das Gebiet ist vergleichsweise zentrumsnah und die Überbauung trägt zur Stärkung der Siedlungsstruktur und -entwicklung nach innen bei
- Eine Erweiterung in den nördlichen Gebieten Zägli und am Bifangweg (Arondierung) soll geprüft werden
- Verankerung im Richtplan Ortsentwicklung (Teil Siedlung) und im Zonenplan

Grundwasserschutz-  
zone



Die Grundwasserfassung Chrebseren/Grossmatt ist aus heutiger Sicht wohl nicht mehr rechtskonform (siehe Kapitel 2.6). In einer zurzeit laufenden Konzeptstudie werden die Wasserversorgung im Gürbetal überprüft und entsprechende Massnahmen ausgearbeitet. Das Resultat der Studie ist für das Entwicklungspotential von Toffen von zentraler Bedeutung. Eine Aufhebung der Grundwasserfassung stellt die Gemeinde einerseits vor neue versorgungstechnische Probleme, bietet aber andererseits Entwicklungspotential.

#### Umsetzung in der Ortsplanung:

- Kontaktaufnahme mit dem Kanton und den Bearbeitern der Konzeptstudie Wasserversorgung im Gürbetal und Bedürfnisse anbringen
- Einflussnahme an der Massnahmenausarbeitung
- Berücksichtigung der Ergebnisse bei Neueinzonungen

Gestaltungsschwerpunkt  
Dorfkerne



Obwohl die zwei Dorfkerns Bahnhofstrasse und Bernstrasse anhand der baulichen Struktur und der Kernnutzungen klar erkennbar sind, fehlt der Charakter eines Identifikations- und Begegnungsraumes.

#### Umsetzung in der Ortsplanung:

- Für die Umgestaltung der Bahnhofstrasse inkl. Vorplätze soll ein Gesamtkonzept erarbeitet werden. Der Bereich zwischen dem Toffenkanal und der Grüdstrasse soll zu einem erkennbaren Ortszentrum aufgewertet werden. Ein vielfältig nutzbarer Dorfplatz soll in die Zentrumsentwicklung integriert werden.

- Für die Umgestaltung der Bernstrasse inkl. Vorplätze soll ein Gesamtkonzept erarbeitet werden. Da es sich um eine Kantonsstrasse handelt, soll mit dem kantonalen Tiefbauamt Kontakt aufgenommen und das Standardverfahren „Kantonsstrassen“ eingeleitet werden.
- Verankerung im Richtplan Ortsentwicklung (Teile Siedlung und Verkehr)

#### 4.4 Strassen- und Wegnetz, öffentlicher Raum

Haupt- und  
Verbindungsstrassen



Haupt- und Verbindungsstrassen bilden das übergeordnete Strassennetz. Sie sind Haupttrouten für den motorisierten Verkehr, aber auch Haupttrouten für den Veloverkehr und örtlich für den Fussverkehr. Auf den Hauptstrassen soll die sichere Koexistenz aller Verkehrsteilnehmerinnen/Verkehrsteilnehmer gewährleistet werden.

##### Umsetzung in der Ortsplanung:

- Verankerung im Richtplan Ortsentwicklung (Teil Verkehr)

Sammelstrasse zur  
Quartierschliessung



Die Sammelstrassen erschliessen die Quartiere und leiten den Quartierverkehr auf das Hauptstrassennetz. Sie sind Haupttrouten für den Fuss- und Veloverkehr. Auf den Sammel- und Quartierstrassen sollen geeignete Massnahmen zur Verkehrsberuhigung geprüft werden (z. B. Tempo 30).

##### Umsetzung in der Ortsplanung:

- Verankerung im Richtplan Ortsentwicklung (Teil Verkehr)

Attraktive Verbindung  
für den  
Langsamverkehr



Die Fuss- und Velowege vervollständigen das Netz der Alltagswege. Sie erhöhen die Durchlässigkeit des Siedlungsgebietes, verbinden das Dorf mit den Naherholungsgebieten und sind wichtige Erholungsrouten.

##### Umsetzung in der Ortsplanung:

- Verankerung im Richtplan Ortsentwicklung (Teil Verkehr)

Wichtige Querung für  
den Langsamverkehr



Die Querungsbedingungen über die Hauptstrassen sind für Zufussgehende und Velofahrende vielerorts ungenügend. Wichtige Alltagswege (zu den Schulen, in die Naherholungsgebiete, ins Ortszentrum) sind unattraktiv und teilweise gefährlich.

##### Umsetzung in der Ortsplanung:

- Verankerung im Richtplan Ortsentwicklung (Teil Verkehr)

Attraktive Verbindung  
der Dorfkerne für den  
Langsamverkehr



Die Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr von der Bernstrasse an die Bahnhofstrasse ist heute nicht attraktiv. Der Zugang ist unübersichtlich und der Weg sehr eng.

##### Umsetzung in der Ortsplanung:

- Verankerung im Richtplan Ortsentwicklung (Teil Verkehr)

Strassenabschnitt mit  
besonderem  
Gestaltungsbedarf



Auf der Bahnhofstrasse und Bernstrasse besteht erhöhter Handlungsbedarf. Mit geeigneten betrieblichen und gestalterischen Massnahmen sollen die Kreuzungen betont, die Querungen gesichert, die Geschwindigkeit reduziert, der Verkehrsfluss beruhigt, die Koexistenz erhöht und insgesamt eine zentrumsge- rechte Strassenraumgestaltung realisiert werden.

**Umsetzung in der Ortsplanung:**

→ Verankerung im Richtplan Ortsentwicklung (Teil Verkehr)



## Teil B

### Richtplaninhalte

#### 5. Teil Siedlung

Mit der Erarbeitung des Richtplans Siedlung (im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision) soll der langfristige Spielraum der baulichen Entwicklung aufgezeigt werden. Der Richtplan Teil Siedlung bezeichnet neue zukünftige Baugebiete sowie Siedlungsgebiete mit Aufwertungs- oder Umnutzungsbedarf.

##### 5.1 Siedlungsstruktur

*Dezentrale  
Siedlungsstruktur*

Bei der Betrachtung der Siedlungsstruktur von Toffen fällt die starke Zersiedelung auf. Die heutigen Bauzonen verteilen sich auf mehrere isolierte Baugebiete. Um der Gemeinde eine klar erkennbarere Struktur zu verleihen, sind Neueinzonungen im zentralen und gut erschlossenen Kern der Gemeinde Toffen vorzunehmen.

*Zwei Dorfkerne*

Das Dorf Toffen entwickelte sich ursprünglich als typisches Strassendorf entlang der Bernstrasse. Mit der Realisierung der Gürbetalbahn fand die Siedlungsentwicklung vermehrt entlang der Bahnlinie und in Bahnhofsnähe statt. Heute verfügt Toffen deshalb über zwei Dorfkerne mit den beiden Achsen Bernstrasse und Bahnhofstrasse als Rückgrat. Obwohl die zwei Dorfkerne anhand der baulichen Struktur und den Kernnutzungen erkennbar sind, fehlt der Charakter eines Identifikations- und Begegnungsraumes. Die Aufwertung dieser Achsen und die Verbindung beider Dorfkerne ist ein wichtiges Element in der Stärkung des Ortskerns.

##### 5.2 Rahmenbedingungen Siedlungsentwicklung

###### 5.2.1 Kantonaler Richtplan

###### Baulandbedarf

Wie in Kapitel 2.5 beschrieben, stehen der Gemeinde Toffen im April 2015 ca. 1,37 ha für Neueinzonungen zu Wohnzwecken zur Verfügung.

Baulandbedarf (gem. Kant. RP)	4,5 ha
Baulandreserven	3,13 ha
<b>Spielraum für Neueinzonungen</b>	<b>1,37 ha</b>

### **ÖV-Erschliessungsgüte**

Im kantonalen Richtplan legt der Kanton Bern die Voraussetzungen für Einzonungen fest. Im Massnahmenblatt A\_01 werden die Anforderungen für die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr wie folgt festgelegt:

Grundsätzlich sind 80 % der Neueinzonungen mit dem ÖV erschlossen. Für Einzonungen von Arealen grösser als 0,5 ha wird eine Erschliessungsgüteklasse E (EGK), für Areale grösser als 1 ha eine EGK D vorausgesetzt.

### **Fruchtfolgeflächen**

Im Massnahmenblatt A\_06 des kantonalen Richtplans 2030 (Stand Vorprüfung 2015) werden die Grundsätze für den Umgang mit den Fruchtfolgeflächen (FFF) beschrieben. Im Wesentlichen gilt als Voraussetzung für die Beanspruchung von FFF folgendes:

- es ist zu prüfen und darzulegen, ob Standort-Alternativen bestehen
- FFF sind zu kompensieren, wenn sie nicht der Verwirklichung eines aus Sicht des Kantons wichtigen Ziels dienen (z.B. Vorranggebiet Siedlungserweiterung gemäss RGSK)
- Sicherung einer optimalen Bodennutzung (GFZo für Raumtyp AE: 0,55)
- Verwertung des fruchtbaren Bodenmaterials

### **Moratorium für Einzonungen**

Aufgrund der zur Zeit laufenden Anpassung des kantonalen Richtplans an die Vorgaben des neuen Raumplanungsgesetzes vom 1. Mai 2014 besteht in der Übergangsfrist bis zur Genehmigung der kantonalen Richtplanung ein Moratorium für Einzonungen. Im Rahmen der Revision der Ortsplanung von Toffen werden daher nur jenen Teile und Ergebnisse der Ortsplanung zur Genehmigung eingereicht, welche nicht dem Moratorium unterstellt sind. Sobald aber der kantonale Richtplan rechtskräftig wird, werden unter Berücksichtigung des Richtplans Ortsentwicklung die entsprechenden Anpassungen und Ergänzungen vorgenommen.

### **5.2.2 Raumentwicklungskonzept Gantrisch**

Im Zusammenhang mit der Gründung des Naturparks Gantrisch, zu welchem auch das Gürbetal und damit die Gemeinde Toffen zählt, wurde das Raumentwicklungskonzept Gantrisch erarbeitet. Es diente später als Grundlagen für die Erarbeitung des RGSK 1. Generation der Regionalkonferenz Bern-Mittelland (siehe Bericht der Region Gantrisch vom 31. März 2010: RGSK Bern-Mittelland, Grundlagen für den Teilraum Gantrisch, Teil 1 und 2). Die massgebenden Inhalte des Raumentwicklungskonzepts wurden in das RGSK der Regionalkonferenz überführt.

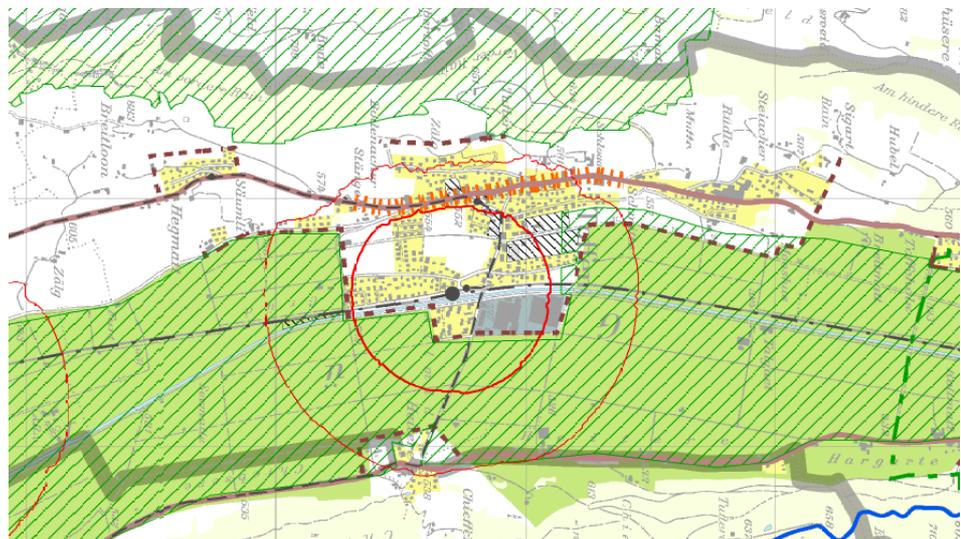
Alle räumlichen Aussagen des Konzepts hinsichtlich Siedlungsentwicklung und Landschaft (Siedlungsränder, freihalten der Gürbetalebene, Vorranggebiet Natur und Landschaft) wurden im Rahmen der Erarbeitung der Ortsplanung respektiert.

### 5.2.3 Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK)

Im Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Bern Mittelland werden u. a. die Grundsätze und Stossrichtungen der räumlichen Entwicklung formuliert.

Toffen liegt an der Entwicklungsachse Bern-Kehrsatz-Belp-Gürbetal-Thun. Entlang von Entwicklungsachsen sollen Siedlungen schrittweise verdichtet werden. An den Haltestellen der S-Bahn können konzentrierte Siedlungseinheiten entwickelt werden, wobei diese zum Schutz der Ebene des Gürbetals unter Berücksichtigung der siedlungsprägenden Grünräume erfolgen sollen.

In der Übersichtskarte zum RGSK werden zudem die wichtigen Siedlungsgrenzen als Zwischenergebnis festgehalten.



Im RGSK 2. Generation der Regionalkonferenz Bern-Mittelland, welches sich zur Zeit in der Mitwirkung befindet, wird das zentrale Entwicklungsgebiet der Gemeinde (Grossmatt) als Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen bezeichnet.

### 5.2.4 Kulturgüter und Ortsbildschutz

#### Kantonales Bauinventar

Im Bauinventar sind für die Gemeinde Toffen verschiedene erhaltens- und schützenswerte Bauten eingetragen. Unter anderem sind alle Gebäude der Schlossgruppe als schützenswerte Einzelobjekte eingestuft. Zusätzlich ist das Schlossgut im Bauinventar als Baugruppe aufgenommen.

#### Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS)

Auch im ISOS ist das Schlossgut als Baugruppe ausgeschieden und ist gemäss den formulierten Zielen ungeschmälert zu erhalten. Für die „Nahumgebung Schlossgruppe“ gilt ebenfalls das maximale Erhaltungsziel.

### Kulturgüterinventar der Schweiz

Im Kulturgüterinventar ist das Schloss als Objekt von nationaler Bedeutung („A-Objekt“) aufgeführt.

## 5.3 Konzept Siedlungsentwicklung

### 5.3.1 Allgemeine Ziele und Grundsätze

<i>Wohnen</i>	<p>Trotz der regen Bautätigkeit der letzten Jahre verfügt Toffen noch über Baulandreserven in den Wohn- und Mischzonen. Um den Bedarf der nächsten Jahre abdecken zu können, sind nebst Anstrengungen zur Verdichtung der bestehenden Bebauung auch gezielte Um- und Neueinzonungen erforderlich. Der Richtplan Ortsentwicklung verfolgt dabei nachstehende Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Siedlung soll sich hauptsächlich nach innen (Schliessen bestehender Lücken) entwickeln.</li> <li>• Neue Wohngebiete sollen dort entstehen, wo das Bauland verfügbar ist, eine Überbauung zur Stärkung der Siedlungsstrukturen beiträgt und möglichst wenig wertvolle Grün- oder Landschaftsräume beeinträchtigt werden. Die im REK ausgewiesenen Siedlungsbegrenzungslinien sind zu respektieren.</li> <li>• Die neuen Baulandreserven sollen zentrumsnah liegen und auf den Ortskern mit seinen Einkaufs- und Dienstleistungsangeboten ausgerichtet sein.</li> <li>• Die Struktur von Toffen soll gestärkt werden, indem die Lücke „Grossmatt“ überbaut wird und Toffen so zu einem kompakteren Dorf zusammenwächst.</li> <li>• Bei den Entwicklungsstandorten soll eine hohe Wohn- und gestalterische Qualität angestrebt werden. Verdichtete Überbauungen sollen den individuellen Wohnformen (Einfamilienhäuser) vorgezogen werden.</li> </ul>
<i>Arbeiten</i>	<p>Toffen verfügt über eine Arbeitszone an der südlichen Gemeindegrenze. Es sind keine weiteren Einzonungen für reine Gewerbebetriebe vorgesehen.</p>
<i>Ortsbild</i>	<p>Neben dem Schutz und der Erhaltung der im Bauinventar aufgeführten Einzelobjekte ist für die Gemeinde die Erhaltung der Baugruppe des Schlossguts inklusive der näheren Umgebung mit Schlosspark und landwirtschaftlich genutzten Flächen zentral.</p>
<i>Ortskern</i>	<p>Zur Stärkung der Ortskerne und zur Belebung des Dorfkerns ist der öffentliche Raum entlang der Achse Bern- und Bahnhofstrasse mit Massnahmen im Bereich der Strassen sowie der Vorplatzbereiche gezielt aufzuwerten. Das neu gestaltete Dorfkern soll das Erscheinungsbild der Gemeinde prägen.</p>

### 5.3.2 Hauptelemente der Siedlungsentwicklung

#### Potentielle Entwicklungsstandorte

Als Grundlage für künftige Neueinzonungen bezeichnet der Richtplan Teil Siedlung unter Wahrung einer „Gesamtsicht“ mögliche Entwicklungsgebiete und beschreibt ihr Eignungspotenzial für bestimmte Nutzungen. Zudem werden den Entwicklungsstandorten Prioritäten zugewiesen.

Das Gebiet Grossmatt stellt aus planerischer Sicht einen optimalen Entwicklungsstandort dar. Durch das Schliessen dieser Siedlungslücke wird die Siedlungsstruktur gestärkt. Wegen der vorhandenen Grundwasserfassung bzw. -schutzzone (siehe Kap. 2.6) ist jedoch der Zeitpunkt einer möglichen Einzonung noch offen.

Mit zwei Umzonungsvorhaben (Schulareal Matte und Kirchenareal Zelgli) werden nicht benötigte Reserven für Wohnzwecke verfügbar gemacht und so das Siedlungsgebiet verdichtet. Weitere potenzielle Siedlungsentwicklungsgebiete grenzen direkt an das bestehenden Siedlungsgebietes (Zelgli-Ost, Bifang und Stängele) und ergänzen dieses in sinnvoller Art und Weise.

#### Übersicht über die Entwicklungsstandorte

In nachstehender Tabelle werden die potentiellen Entwicklungsgebiete (Neueinzonungen und Umzonungen) aufgelistet und auf die entsprechende Massnahmen (M) verwiesen.

#### Priorität

Die bezeichneten Optionen für künftige Wohn- und Mischzonen sind nach Priorität differenziert. Die Priorisierung zeigt die Entwicklungsstrategie der Gemeinde auf:

- 1. Priorität haben Gebiete, für die eine Einzonung bis 2030 angestrebt wird.
- 2. Priorität haben Gebiete, deren Einzonung bis 2030 näher geprüft werden soll, falls zusätzlicher Bedarf entsteht.
- 3. Priorität sind langfristige Optionen, die aus heutiger Sicht langfristige Entwicklungsoptionen darstellen, und deren Eignung und allfällige Einzonung im Rahmen der nächsten Ortsplanungsrevision zu überprüfen sind.

#### Neueinzonungen (1. und 2. Priorität)

Standort	Entwicklungsziele	Anforderungen	M
<b>Grossmatt</b>	Einzonung anstreben zur Füllung der Baulücke. Realisierung einer verdichteten Überbauung mit Mischnutzung (Wohnen/Arbeiten) 1. Priorität	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einheitliche verdichtete Überbauung</li> <li>• Eingliederung in Dorfstruktur</li> <li>• Gewährleisten der Wegverbindungen für den Langsamverkehr ins Zentrum</li> <li>• Gewährleisten Hochwasserschutz</li> <li>• Sicherstellen Erschliessung weitere Realisierungsetappen in der Grossmatt (S1.2)</li> </ul>	S 1.1
<b>Grossmatt</b>	Einzonung prüfen, Etappierung nach Bedarf, in Abhängigkeit mit Grundwasserfassung (Wohn- und Mischnutzung) 2. Priorität	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einheitliche verdichtete Überbauung</li> <li>• Eingliederung in bestehenden Siedlungsstruktur</li> <li>• Gewährleisten der Wegverbindungen für den Langsamverkehr ins Zentrum</li> </ul>	S 1.2

Standort	Entwicklungsziele	Anforderungen	M
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umgang mit Grundwasserfassung und -schutzzone</li> <li>• Sicherstellen Grünachse Toffenkanal</li> <li>• Gewährleisten Hochwasserschutz</li> </ul>	
<b>Bifang</b>	Einzonung anstreben zwecks Realisierung einer verdichteten Überbauung mit Wohn- und Arbeitsnutzung 1. Priorität	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einheitliche verdichtete Überbauung</li> <li>• Gestaltung Siedlungsrand</li> <li>• Einhalten Bestimmungen NISV/LSV</li> <li>• Gewährleisten Hochwasserschutz</li> </ul>	S 4.1

*Umzonungen  
(1. Priorität)*

Standort	Entwicklungsziele	Anforderungen	M
<b>Matte</b>	Umzonen zwecks verdichteter Überbauung mit Mischnutzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einheitliche verdichtete Überbauung</li> <li>• Eingliederung in Zentrumsstruktur</li> <li>• Gewährleisten Hochwasserschutz</li> </ul>	S 2.1
<b>Zelgli Ost</b>	Umzonen zwecks verdichteter Wohnüberbauung mit alters- und behindertengerechten Wohnformen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einheitliche verdichtete Überbauung</li> <li>• behinderten- und altersgerechte Gestaltung von Bauten und Aussenräume</li> <li>• Gestaltung Siedlungsrand</li> <li>• Eingliederung Bauten in Hanglage</li> <li>• Gewährleisten der Wegverbindungen für den Langsamverkehr ins Zentrum</li> <li>• Gemeinsame Erschliessung mit Kirchenzentrum</li> </ul>	S 3.1

*Längerfristige  
Siedlungserweiterungs-  
gebiete (3. Priorität)*

Standort	Entwicklungsziele	Anforderungen	M
<b>Stängele</b>	Überprüfen bei nächster Ortsplanungsrevision (Wohnnutzung)	• zu definieren	S 5.1
<b>Zelgli Ost</b>	Überprüfen bei nächster Ortsplanungsrevision (Wohnnutzung)	• zu definieren	S 5.2

### Umgebung Schlossgut

Gemäss kantonalem Baugesetz dürfen schützens- und erhaltenswerte Objekte nicht durch Veränderungen in ihrer Umgebung beeinträchtigt werden. Die heutige ZPP 3 „Bernstrasse“, in unmittelbarer Nähe des erhaltenswerten Schlossareals, ist deshalb als Standort für eine Wohn- und Gewerbeüberbauung nicht geeignet. Eine Auszonung dieser Fläche ist anzustreben und das Bauland an einem Ersatzstandort zu kompensieren.

## Überprüfung Bauzonen

Standort	Entwicklungsziele	Anforderungen	M
ZPP 3 (Schloss- areal)	Umzonung in die Landwirtschaftszone anstreben; Ersatzstandort suchen 1. Priorität	• zu definieren	S 7.1

**Aufwertung Ortskerne**

Die beiden Ortskerne von Toffen sind in ihrer Funktion zu stärken und als Begegnungs- und Aufenthaltsräume aufzuwerten. Eine Belebung der Ortskerne kann durch eine Aufwertung des öffentlichen Raumes und durch die Förderung von Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen in den Erdgeschossen entlang der Achse Bern- und Bahnhofstrasse erreicht werden. Ebenfalls ist eine gestalterische und funktionale Verbindung der beiden Kerne anzustreben.

Der Ortskern an der Bahnhofstrasse soll ein Dorfplatzcharakter erhalten und so das Erscheinungsbild von Toffen prägen. Ein vielfältig nutzbarer Bereich mit Aufenthaltsmöglichkeiten und eine durchgehende Gestaltung soll dem Zentrum seine Identität verleihen. Künftige zentrumsnahe Siedlungsentwicklungen und -verdichtungen (unter anderem die Gebiete Grossmatt, Matte) werden auf diesen Ortskern mit seinen Einkaufs- und Dienstleistungsangeboten ausgerichtet. Der Toffenkanal ist als Grünelement in der Gestaltung miteinzubeziehen.

Bei der Aufwertung des zweiten Kerngebietes entlang der Bernstrasse liegt der Schwerpunkt auf der Verbesserung der Verkehrssituation und der Integration der Vorplätze in die Strassenraumgestaltung (siehe Massnahmenblatt V 01). Die Bausubstanz ist in ihrer Grundstruktur zu erhalten und - unter Berücksichtigung der erhaltens- und schützenswerte Bauten - für die Ansiedlung von Geschäften (EG) und Erneuerung bzw. Erweiterung des Wohnraums aufzuwerten.



## 6. Teil Landschaft

Der Landschaftsrichtplan dient der Gemeinde Toffen als Koordinationsinstrument für alle Belange, welche die Natur und Landschaft betreffen. Er konkretisiert die Vorstellungen der Gemeinde hinsichtlich der Landschaftsentwicklung.

Die wichtigsten Inhalte des Landschaftsrichtplans sind:

- die Ausscheidung von Landschaftsschutz- und Landschaftsschongebieten
- die Massnahmen zur Pflege und Aufwertung der Landschaft
- die Aufwertung wichtiger Freizeit- und Erholungseinrichtungen

### 6.1 Ausgangslage

Geografisch weist die langgezogene Gemeinde Toffen eine auffällige landschaftliche Zweiteilung in den relativ steilen und strukturreichen Ostabhang des Längenbergs einerseits und die flache Gürbetalebene andererseits auf. Eines der charakteristischen Elemente der Toffener Landschaft sind die vielen Hochstammobstgärten.

### 6.2 Grundlagen

#### 6.2.1 Kommunales Natur- und Landschaftsinventar

Im kommunalen Landschaftsinventar werden die übergeordneten Schutzobjekte, die Inhalte des kantonalen Landschaftsentwicklungskonzeptes (KLEK) sowie die für die Landschaft Toffen prägenden Landschaftselemente (nämlich solitäre Feld- und Obstbäume, Hochstammobstgärten, Trockenmauern, Hecken, Ufergehölz und -bestockungen) dargestellt. Diese Objekte sind als Lebensräume und Trittsteine für die heimische Tier- und Pflanzenwelt von grosser ökologischer Bedeutung.

Der Schutz und die Pflege der bezeichneten Naturobjekte und Landschaftselemente werden im übergeordneten Recht, insbesondere zum Natur- und Heimatschutz (NHG), in den Bestimmungen im kommunalen Planungs- und Bauereglement sowie im kommunalen Schutzzonenplan geregelt.

### 6.2.2 Schutzzonen-Richtplan (1993)

Im Schutzzonenrichtplan aus dem Jahr 1992 werden u. a. Hecken, Gewässer, Feuchtgebiete, Wasserschutzzonen und Waldränder bezeichnet. Diese Elemente wurden im Landschaftsinventar bzw. im Schutzzonenplan berücksichtigt.

### 6.2.3 Teilrichtplan ökologische Vernetzung

Die Gemeinde Toffen hat sich am regionalen Vernetzungsprojekt Region Gürbetal (2004) beteiligt. Im Zuge der Überarbeitung und Weiterführung der ökologischen Vernetzungsprojekte wurde der regionale Richtplan in einen kommunalen Teilrichtplan umgewandelt. Die Umsetzung des kommunalen Teilrichtplans läuft über den regionalen Naturpark Gantrisch.

Vernetzungsprojekte dienen der Aufwertung und Vernetzung der Biodiversitätsförderflächen (BFF, vormals ökologischen Ausgleichsflächen). Sie leisten somit einen wesentlichen Beitrag zur Aufwertung der Kulturlandschaft und zur Vernetzung der naturnahen Lebensräume. Die Umsetzung des Vernetzungsprojektes durch die Landwirte ist freiwillig.

Toffen verfügt über eine landwirtschaftliche Nutzfläche (LN) von ca. 303 ha. 2013 werden 11,4 % dieser Fläche (ca. 3,4 ha) als Biodiversitätsförderfläche bewirtschaftet. Davon sind 90 % im Vernetzungsprojekt eingebunden. Von den insgesamt 27 Bewirtschaftern beteiligen sich 23 an der Umsetzung des Vernetzungsprojektes.

### 6.2.4 Landschaftsqualitätsprojekt

Als Pilotregion wurde im Naturpark Gantrisch nach den Vorgaben des Bundes (Agrarpolitik 14-17) im Winter 2013/14 ein Landschaftsqualitätsprojekt aufgebaut. Es handelt sich hierbei um ein Projekt zur Erhaltung und Förderung der vielfältigen Kulturlandschaften, an dem sich landwirtschaftliche Betriebe freiwillig beteiligen können.

Der Kanton Bern hat zum Aufbau und zur Umsetzung von Landschaftsqualitätsprojekten ein gesamtkantonales Vollzugsmodell entwickelt. Der Naturpark Gantrisch hat die Einführung des Projektes koordiniert und führt für die weitere Umsetzung die regionale Koordinationsstelle (RKS).

### 6.2.5 Inventar der Biotope von nationaler und kantonaler Bedeutung

BLN-Objekt  
Schwarzenburgerland

Grosse Bereiche der Hanglage sind Teil des BLN-Objektes „Schwarzenburgerland mit Sense- und Schwarzwasser-Schluchten“.

WNI-Objekt

Der Fluewald auf der Ostflanke des Längenbergs ist als ökologisch wichtiges Waldgebiet ins Berner Waldnaturschutzinventar aufgenommen worden.

## 6.3 Landschaftsentwicklung

### 6.3.1 Allgemeine Ziele und Grundsätze

Das Landschaftskonzept bezieht den gesamten Landschafts- und Naturraum der Gemeinde Toffen ein.

Es werden folgende Entwicklungsziele verfolgt:

- Die ästhetischen und ökologischen Werte der (Kultur-)Landschaft und ihre vielfältigen Funktionen werden erhalten und wo nötig gestärkt.
- Zu den landwirtschaftlichen Böden wird Sorge getragen und die Ausdehnung der Siedlungsflächen wird beschränkt. Das Siedlungsgebiet wird klar von der Landschaft getrennt und die Entwicklung konzentriert.
- Die landwirtschaftliche Produktion bleibt erhalten.
- Die Nah- und Nächsterholungsmöglichkeiten werden aufgewertet und ergänzt.
- Die Vernetzung und Aufwertung der Biodiversitätsförderflächen gemäss kommunalem Teilrichtplan Vernetzung sowie die Umsetzung des kantonalen Projektes zur Förderung der Landschaftsqualität werden unterstützt.

### 6.3.2 Hauptelemente des Landschaftskonzepts

#### Freihaltung und Weiterentwicklung der Landschaft

*Gürbetalebene*

Die intensiv genutzte Gürbetalebene ist als Land(wirt)schaftsraum ungeschmälert zu erhalten. Die Ausscheidung des Landschaftsschongebietes sichert das Kulturland und die Freihaltung der wertvollen Ebene.

*Hangflanke  
Längenberg*

Der strukturreiche Ostabhang des Längenbergs ist in seiner Kleinteiligkeit und Vielfalt zu erhalten. Die wertvollen Lebensräume sind vor Beeinträchtigungen durch Bauten und Anlagen zu schonen. Mit der Ausscheidung eines Landschaftsschutzgebietes werden die bestehenden landschaftlichen und ökologischen Werte ungeschmälert erhalten.

#### Pflege und Aufwertung der Landschaft

*Beiträge nach DZV*

Mit Beiträgen an Biodiversitätsförderflächen (BFF) für die Qualitätsstufen 1 und 2, für die Vernetzung sowie die Landschaftsqualität unterstützen Bund und Kanton basierend auf der Direktzahlungsverordnung (DZV) die Landwirte bei der Erhaltung und Förderung der Biodiversität sowie der Kulturlandschaft.

*Vernetzung und  
Qualität*

Um die Artenvielfalt zu erhalten, ist nicht nur die Qualität der einzelnen Flächen, sondern auch deren Vernetzung entscheidend. Die BFF sind so anzulegen, dass Verbindungen oder Trittsteine zwischen den Biotopen entstehen. Die Umsetzung der Vernetzungsprojekte (siehe 6.2.3) ist freiwillig und wird vom Naturpark Gantrisch betreut. Die Gemeinde unterstützt die Bestrebungen der Region mit der Betreuung und Motivierung der Bewirtschafterinnen und Bewirtschafter.

<i>Landschaftsqualität</i>	<p>Die Landschaftsqualitätsbeiträge werden als neuer Beitragstyp des Bundes in die Agrarpolitik 2014-17 integriert (siehe 6.2.4). Mit dieser neuen Direktzahlungsart sollen regionale Anliegen und landschaftliche Kulturwerte gefördert werden. Sie leisten damit einen Beitrag zu Erhaltung, Förderung und Weiterentwicklung attraktiver Landschaften. Der Naturpark Gantrisch ist eines von drei Pilotprojekten im Kanton Bern. Die Gemeinde Toffen unterstützt die regionale Koordinationsstelle und motiviert die Landwirte, sich am Projekt zu beteiligen.</p>
<i>Hecken</i>	<p>Hecken sind sehr wertvolle und artenreiche Lebensräume. Sie tragen zu einem vielfältigen Landschaftsbild bei. Bestehende Hecken sind in einem Fünf-bis-zehn-Jahresrhythmus selektiv zu pflegen. Die Pflege liegt in der Verantwortung der Grundeigentümerinnen/Grundeigentümer. Neuanlage und Pflege werden im Rahmen der Beiträge nach DZV finanziell unterstützt.</p> <p>Die bestehenden Hecken sind im Schutzzonenplan als Hinweis eingetragen. Sie stehen gemäss übergeordneter Gesetzgebung (Art. 18 NHG, Art. 27 NSchG) unter Schutz.</p>
<i>Fliessgewässer und Ufervegetation</i>	<p>Die Fliessgewässer und ihre Ufervegetation (Ufergehölz und Uferstockung) sind als Biotope und Strukturelemente in der Landschaft und im Siedlungsgebiet von sehr grosser Bedeutung. Gewässerunterhalt und -pflege liegen in der Verantwortung der Gemeinde. Zur Sicherung der Erhaltung der Struktur und der Artenvielfalt sind Ufergehölze alle 5 bis 10 Jahre selektiv auszuholzen. Die Hochstaudenfluren sind alle zwei Jahre im Spätsommer zu mähen.</p> <p>Die Fliessgewässer inkl. Ufervegetation sind im Schutzzonenplan als Hinweis eingetragen. Sie stehen gemäss übergeordneter Gesetzgebung (Art. 18 ff und 21 NHG) unter Schutz.</p>
<i>Hochstammobstgärten</i>	<p>Die Hochstammobstgärten bilden ein wichtiges ökologisches und auch landschaftsästhetisches Element in der Kulturlandschaft. Da im Laufe der letzten Jahrzehnte der Bestand zurückgegangen ist, ist es das Ziel, abgehende Bäume durch neue zu ersetzen und die Pflege der bestehenden Obstbäume nicht zu vernachlässigen. Neuanlage und Pflege werden im Rahmen der Beiträge nach DZV finanziell unterstützt.</p> <p>Die aufwändige Pflege und der Unterhalt der Hochstammobstgärten basiert auf Freiwilligkeit, auf eine Unterschutzstellung wird daher verzichtet.</p>
<i>Einzelbäume</i>	<p>Die solitären Feld- und Obstbäume sind insbesondere am Abhang des Längenbergs ein prägendes Landschaftselement. Neuanlage und Pflege werden im Rahmen der Beiträge nach DZV finanziell unterstützt.</p> <p>Die aufgrund ihres Standorts (z.B. Kuppenlage, strassenraumbildend) oder Ausprägung (z.B. wertvolle Eiche) besonders wertvollen Einzelbäume werden unter Schutz gestellt und müssen bei Abgängen ersetzt werden (Art. 36 BR).</p>
<i>Trockenmauer</i>	<p>Die Trockenmauer im unteren Abschnitt des Weges Toffehole ist Teil des Wegabschnitts, welcher im IVS (vgl. Kap. 7.4) als lokal bedeutend mit Substanz klassiert ist. Der Wegabschnitt ist im Schutzzonenplan eingetragen. Gemäss Art. 34 BR steht der Weg inkl. der dazugehörigen Bestandteile (Oberfläche, Wegbegrenzung, Kunstbauten etc.) unter Schutz.</p>

**Freizeit und Erholung**

*Höhenweg  
Breitlohn-Sygart*

Für die Naherholung ist ein attraktives Freizeitrouthenetz erwünscht. Ein durchgehender Höhenweg zwischen Breitlohn und Sygart fehlt, eine Ergänzung des kommunalen Freizeitnetzes ist zu prüfen.

*Zugang Gürbe*

Neben attraktiven Wegverbindungen ist auch das Vorhandensein von Aufenthaltsmöglichkeiten eine wichtige Voraussetzung für die Erlebbarkeit der Natur und der Landschaft. Insbesondere Fliessgewässer sind attraktive Elemente der Naherholung. Potenzial für die Naherholung bietet in erster Linie die Gürbe, die im Rahmen des Hochwasserschutzes renaturiert wird.

Im Bereich der Oberer Allmid (zwischen Bahnhof und Brücke Stängelenstrasse) ist diese Chance zu nutzen und die Zugänglichkeit des Ufers zu gewährleisten. Zudem ist hier die seit langem bestehende Fläche für Spiel- und Freizeitnutzung (Kinderspielplatz, Fussballspielfeld, Liegewiese) in das Aufwertungsprojekt zu integrieren und planungsrechtlich zu sichern.

**Siedlungsdurchgrünung**

*Toffenkanal*

Der Toffenkanal stellt bereits heute eine wichtige Naherholungsmöglichkeit für die Bevölkerung dar. Um die Wohnqualität zu steigern, ist diese Achse ökologisch aufzuwerten und in die künftige Erweiterung des Siedlungsgebietes gestalterisch zu integrieren.



## 7. Teil Verkehr

Die Gemeinde Toffen verfügt über einen Verkehrsrichtplan aus dem Jahr 1992 (Genehmigung 1993).

Mit der Überarbeitung im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision soll der Verkehrsrichtplan an die neuen orts- und verkehrsplanerischen Anforderungen angepasst werden, damit er als verlässliches Koordinations- und Führungsinstrument dienen kann.

Die Überarbeitung des neuen Richtplans Teil Verkehr beinhaltet im Wesentlichen:

- die Überprüfung und Aktualisierung der Verkehrsnetze,
- die Berücksichtigung neuer Erfordernisse aus der laufenden Ortsplanungsrevision,
- die Integration neuer Verkehrskonzepte und Massnahmen,
- die zeitgemässe elektronische Aufarbeitung und Darstellung der Richtplankarten.

### 7.1 Motorisierter Individualverkehr MIV

#### Angebot

#### Strassenerschliessung

Toffen ist über die Kantonsstrasse Nr. 221 Bern-Belp-Thun-Interlaken-Grindelwald (Kat. B) ins übergeordnete Strassennetz eingebunden. Zusätzlich bestehen untergeordnete Sammelstrassen in der Gürbetalebene nach Heiteren und Kaufdorf. Die örtliche Erschliessung des Siedlungsgebiets erfolgt über ein enges Netz von Sammel- und Erschliessungsstrassen (vgl. Richtplankarte Teil Motorisierter Individualverkehr).

#### Laufende Projekte

- Parkkonzept
- Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhof- und Belpbergstrasse
- Verkehrsberuhigung in den Quartieren (Tempo-30-Zonen)

#### Nachfrage

Das Tiefbauamt des Kantons Bern führte im Raum Toffen zu unterschiedlichen Zeitpunkten auf der Kantonsstrasse und auf diversen Gemeindestrassen Verkehrserhebungen durch.

#### Kantonsstrasse

	DTV <sup>2</sup> 2002	DTV 2009	DTV 2012	DTV 2013
<b>Toffen Thunstrasse</b>	5'500			
<b>Seftigenstrasse in Belp<sup>3</sup></b>		6'000	6'600	5'900

Quelle: Tiefbauamt des Kantons Bern

<sup>2</sup> DTV = Durchschnittlicher täglicher Verkehr (Mo-So)

<sup>3</sup> südlicher Ortseingang, zwischen Abzweigung Hohlestrasse und Seftigenstrasse Hausnr. 151

Aufgrund der oben aufgeführten Messungen wird heute auf der Kantonsstrasse in Toffen ein DTV-Wert von rund 6'000 Fahrzeugen pro Tag angenommen. Dies ist für eine Ortsdurchfahrt wie in Toffen eine normale Belastung.

#### Gemeindestrassen

	2008 bzw. 2010	
	DTV	v 85 % <sup>4</sup>
<b>Bahnhofstrasse (Höhe Hausnr. 19)</b>	2'162	43 km/h
<b>Kaufdorfstrasse (Höhe Hausnr. 26)</b>	649	61 km/h
<b>Gartenstrasse (Höhe Rosenweg)</b>	441	37 km/h
<b>Gartenstrasse (Höhe Fliederweg)</b>	499	47 km/h
<b>Grüdstrasse (Höhe Hausnr. 19)</b>	268	41 km/h
<b>Römerstrasse (Höhe Hangweg)</b>	149	42 km/h

Quelle: Tiefbauamt des Kantons Bern

Die Verkehrsbelastungen entsprechen der Funktion der Strassen und den örtlichen Begebenheiten. Die gemessenen Geschwindigkeiten auf den Quartierstrassen (Gartenstrasse, Grüdstrasse und Römerstrasse) liegen jedoch mit einer Ausnahme (Gartenstrasse) über der heute signalisierten Geschwindigkeit von 40 km/h. Auf der Kaufdorfstrasse wird die vorgeschriebene Geschwindigkeit von 50 km/h am stärksten überschritten (in Richtung Kaufdorf von 53,6 % und in Richtung Toffen von 62,8 % der Fahrzeuglenkenden).

#### Auswertung Unfallstatistik

Die Unfallstatistik vom Tiefbauamt des Kantons Bern gibt Hinweise zum Gefahrenpotential gewisser Strassenabschnitte. Im Zeitraum zwischen Mai 2008 und April 2013 wurden insgesamt 31 Unfälle auf dem Gemeindegebiet registriert. 70 % der Unfälle ereigneten sich innerorts. In rund 50 % aller Unfälle gab es Verletzte. In drei Fällen war ein Velo (zwei davon auf der Bernstrasse) und in einem Fall sogar eine Fussgängerin (auf der Bahnhofstrasse, Einmündung Grossmattweg) beteiligt.

Die häufigste Ursache für einen Unfall sind die Schleuder-/Selbstunfälle (38 %). Rund 20 % der Unfälle sind Einbiegeunfälle. Die meisten Unfälle ereigneten sich entlang der Ortsdurchfahrt (Thun- und Bernstrasse) sowie entlang der Bahnhof- und Belpbergstrasse. Es sind jedoch keine Unfallschwerpunkte auszumachen.

#### Handlungsbedarf

Lage/Thema	Defizit
Ortsdurchfahrt Thun- und Bernstrasse	Obwohl sich entlang der Bernstrasse einer der zwei Dorfkerne mit entsprechenden Kernnutzungen befindet, fehlt der Charakter eines Identifikations- und Begegnungsraumes. Der motorisierte Individualverkehr wirkt sehr dominant. Neben einer zentrumsgerechten Strassenraumgestaltung besteht insbesondere bezüglich der Sicherheit der Velofahrenden und der Zufussgehenden (längs und quer) Handlungsbedarf. Im Weiteren fehlen Eingangstore aus Richtung Belp und Rümliigen.

<sup>4</sup> v 85 % = Geschwindigkeit, welche von 85 % der gemessenen Fahrzeuge eingehalten bzw. nicht überschritten wird

<b>Lage/Thema</b>	<b>Defizit</b>
Bahnhof- und Belpbergstrasse	Auch der zweite Dorfkern ist an seiner baulichen Struktur und den Kernnutzungen erkennbar, es fehlt aber der Dorfkerncharakter. Es bestehen folgende Defizite: Unklares Verkehrsregime, unklare Massnahmen, fehlendes Eingangstor, fehlende siedlungsverträgliche Gestaltung des Strassenraumes, fehlende gesellschaftliche Funktion als öffentlicher Raum (Identität, sich begegnen, sich aufhalten, einkaufen u. w. m.).
Quartiere	Im Jahr 2010 liess die Gemeinde eine Konfliktanalyse bzw. ein Beruhigungskonzept für die Einführung von Tempo 30 in den Quartieren erarbeiten. Im Bericht werden drei Lösungsvarianten zur Diskussion gestellt. Bisher hat die Gemeinde einzelne situative Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den Quartieren umgesetzt. Das REK sieht vor, geeignete Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den Quartieren zu prüfen.
Regionaler Verkehr	Das RGSK Bern-Mittelland ortet beim MIV im Raum Belp Kapazitäts- und Verträglichkeitsgrenzen auf der Ortsdurchfahrt, die sich direkt auf die übergeordnete Erschliessungsqualität der Gemeinde Toffen auswirken. Zurzeit wird zur Lösungsfindung eine Korridorstudie durchgeführt. Die Ergebnisse der Korridorstudie werden in der kommunalen Verkehrsplanung berücksichtigt. In der Korridorstudie Belp-Gürbetal (Stand Mitwirkung) wird die Realisierung einer neuen Verbindungsstrasse östlich von Belp zwischen der Viehweid- und der Mühlestrasse als Massnahme vorgeschlagen. Im Rahmen dieser Massnahme sind auf der Bahnhof- und Belpbergstrasse in Toffen flankierende Massnahmen, eine Prüfung eines Durchfahrtsverbots für den Schwerverkehr sowie die Klärung des Strasseneigentums vorgesehen.

## 7.2 Fuss- und Veloverkehr

### Angebot

Toffen verfügt grundsätzlich über ein engmaschiges Fuss- und Velowegnetz auf und abseits der Hauptverkehrsstrasse. Aufgrund der Siedlungsstruktur und der Topografie müssen jedoch sowohl Zufussgehende als auch Velofahrende je nach Zielort grössere Distanzen und/oder Höhenunterschiede in Kauf nehmen.

Toffen bietet ein hochwertiges Naherholungsgebiet. Hervorzuheben sind dabei die Wege entlang der Gürbe und des Toffenkanals. Durch das Gemeindegebiet führt die nationale Wanderroute Nr. 3 (Alpenpanorama-Weg) sowie entlang der Gürbe die Velowanderroute Nr. 74 (Gürbe-Sense). Diese Route bietet eine attraktive Alternative für die Ausserortsabschnitte.

### Nachfrage

Die etwas ungünstigere Topografie Toffens widerspiegelt sich in der Verkehrsmittelwahl der Erwerbstätigen und der Schülerinnen/Schüler. Der Anteil an Binnenpendlern, welche zu Fuss oder mit dem Velo zur Arbeit bzw. Schule gehen, ist im Vergleich mit anderen periurbanen Gemeinden deutlich tiefer.

	Binnenpendler Toffen <sup>5</sup>	Binnenpendler ⊗ periurbane Gemeinden
<b>Anteil Langsamverkehr</b>	41,1 %	58,8 %
<b>Anteil MIV</b>	49,8 %	31,9 %
<b>Anteil ÖV</b>	9,1 %	9,4 %

### Handlungsbedarf

Direkte und sichere Verbindungen für den Langsamverkehr sind besonders wichtig, da die Zufussgehenden und Velofahrenden sensibel auf Umwege und gefährliche Situationen reagieren. Zudem ist der öffentliche Raum nicht nur Verkehrsraum, sondern auch Aufenthalts- und Lebensraum. Damit sich Verkehr und Aufenthalt auf denselben Flächen abspielen können, ist ein gutes Sicherheitsempfinden notwendig.

Auf den Hauptverbindungen des Langsamverkehrs bestehen jedoch einzelne Netzlücken und qualitative Schwachstellen (Sicherheit, Attraktivität, Komfort). Weiteres Verbesserungspotenzial für den Fuss- und Veloverkehr besteht in den Dorfkernen. Das Freizeitrouthenetz ist so zu gestalten, dass sowohl für Zufussgehenden, Velofahrenden als für Skaterinnen und Skater attraktive Routen entstehen.

Lage/Thema	Defizit
Quartiere	Den Verhältnissen unangepasste Geschwindigkeiten des motorisierten Individualverkehrs, ungenügender Schutz des Langsamverkehrs.
Verkehrssicherheit auf der Kantonsstrasse	Im Strassenraum auf der Kantonsstrasse dominiert der motorisierte Individualverkehr. Die Bedürfnisse des Langsamverkehrs sind zu wenig berücksichtigt (Sicherheit längs und quer, direkte/attraktive Verbindungen, sich begegnen, einkaufen, verweilen usw.).
Bahnhofstrasse	Entlang der Bahnhofstrasse befinden sich zahlreiche Zielorte des Fuss- und Veloverkehrs (z. B. Schule, Läden, Bahnhof, etc.). Das heutige Verkehrsregime und die Strassenraumgestaltung werden jedoch den Bedürfnissen des Langsamverkehrs nicht gerecht. Im Jahr 2011 ereignete sich auf der Bahnhofstrasse ein Fussgängerunfall auf dem Fussgängerstreifen bei der Einmündung Grossmattweg. Die Fussgängerstreifen auf der Bahnhofstrasse weisen grundsätzlich Sicherheitsdefizite auf (fehlende Mittelinsel, teilweise schlechte Sicht). In der Steigung beim Schulhaus fehlt bergwärts das Trottoir als Fluchtweg für schwächere Velofahrer.
Verbindung der Dorfkern (Grabenweg)	Die Verbindung zwischen den beiden Dorfkernen ist aufzuwerten. Die Abzweigung des Grabenwegs von der Bernstrasse ist schlecht ersichtlich und unattraktiv gestaltet. Ebenso ist die Einmündung des Grabenwegs in die Bahnhofstrasse aufzuwerten und sicherer zu gestalten.

<sup>5</sup> Quelle: Bundesamt für Statistik, Eidg. Volkszählung 2000. Aufgrund der Abschaffung der zehnjährigen Volkszählung sind keine aktuelleren Daten zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung von Toffen vorhanden. Die Daten aus dem Jahr 2000 können aber nach wie vor für die Analyse der Pendlermobilität beigezogen werden.

Lage/Thema	Defizit
Verbindungsstrecken	Der Unterhalt diverser privater Verbindungsstrecken zwischen den westlichen und östlichen Ortsteilen ist nicht klar geregelt und bietet insbesondere im Winter (Schnee, Vereisung) Probleme. In diesem Zusammenhang stellt sich auch die Haftungsfrage bei Unfällen.
Freizeitrouten	Entlang des Längenbergs fehlt heute eine durchgehende und attraktive Freizeitroute (Höhenroute) > siehe Teil Landschaft, Massnahme L 02. Im Zusammenhang mit der Erneuerung und dem Unterhalt bestehender Freizeitrouten ist auch das Skaten zu berücksichtigen.

### 7.3 Öffentlicher Verkehr und kombinierte Mobilität

#### Angebot

Verkehrsmittel	Angebot	Fahrzeit
Bahn:		Nach Bern: 17'
S4/44 Langnau-Burgdorf-Bern-Thun	Durchgehender ½-Takt	Nach Thun: 23'
Postauto:		Nach Riggisberg: 14'
Linie 321 Riggisberg-Toffen	60'-Takt	

#### Erschliessungsgrad

Der Erschliessungsgrad in Toffen beträgt im Jahr 2012 74,5 % (das Angebot bezieht sich auf den Fahrplan 2012). Damit sind die Toffener im Vergleich mit den übrigen Gemeinden der Region Bern-Mittelland weniger gut erschlossen als der Durchschnitt (Durchschnitt Region Bern-Mittelland: 88,8 %). Der Erschliessungsgrad zeigt den Anteil der mit dem öffentlichen Verkehr (Bahn und Bus) erschlossenen Einwohnerinnen/Einwohnern an der Gesamteinwohnerzahl. Als erschlossen gelten die Einwohnerinnen/Einwohner, die innerhalb eines Radius von 750 m um die Bahnstation oder 400 m um eine Busstation wohnen.

Mit Hilfe der Erschliessungsgüteklasse kann weiter aufgezeigt werden, wie gut das Angebot des öffentlichen Verkehrs in der Gemeinde ist (Ermittlung mittels Art des Verkehrsmittels, dem Kursintervall und der Distanz zur Haltestelle). Toffen liegt in den Klassen C und D, wobei A die beste Erschliessungsgüteklasse ist (siehe Richtplankarte Teil „Öffentlicher Verkehr“). Die Klassen C und D gelten als mittelmässige bis geringe Erschliessung.

#### Kombinierte Mobilität

Die kombinierte Mobilität definiert sich durch die Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsmitteln. Die klassischen Kombinationen sind:

- Park+Ride (Umsteigebeziehungen Auto/Bahn oder Bus)
- Bike+Ride (Umsteigebeziehungen Velo/Bahn oder Bus)
- Kiss+Ride (Abhol-/Bringbeziehungen Auto/Bahn oder Bus)

Mit der Kombination von verschiedenen Verkehrsmitteln wird das Einzugsgebiet der ÖV-Haltestellen vergrössert und der Zugang zum ÖV verbessert.

Das Angebot an Park+Ride- und Bike+Ride-Plätzen wird über die regionale Planung (RGSK) und den Strassennetzplan geregelt. In Toffen besteht folgendes Angebot:

- Park+Ride: 10 Parkfelder

- Bike+Ride: 120 Veloabstellplätze
- Mobility: 1 Fahrzeug

### Nachfrage

Am Bahnhof Toffen steigen an einem durchschnittlichen Werktag (Montag bis Freitag) rund 1'450 Personen ein oder aus. Die Belegung auf dem Abschnitt Toffen-Belp liegt bei rund 5'000 Personen pro Tag, auf dem Abschnitt Toffen-Kaufdorf bei rund 4'100 Personen pro Tag. In den letzten fünf Jahren haben die Fahrgastzahlen in Richtung Bern und Thun um rund 30 % zugenommen.

### Handlungsbedarf

Der öffentliche Verkehr wird heute ausschliesslich durch den Kanton über die Regionalkonferenz Bern-Mittelland bestimmt, weshalb der Einfluss seitens der Gemeinde grundsätzlich beschränkt ist. Im Richtplan Verkehr kann die Gemeinde jedoch Entwicklungsabsichten beschreiben und sich schliesslich bei der Regionalkonferenz für ihre Interessen einsetzen.

Lage/Thema	Defizit
Ausbau Postauto-Linie 321	Defizit gemäss Regionalkonferenz Bern-Mittelland: Im regionalen Angebotskonzept Bern-Mittelland 2014-2017 wird für die Linie 321 ein Handlungsbedarf festgestellt. Ein Angebotsausbau (Sonntagsangebot bzw. Abendangebot) wird geprüft.
Bahn: S4/44 Langnau-Burgdorf-Bern-Thun	In der Korridorstudie Belp-Gürbetal wird eine Massnahme formuliert, welche eine Reduktion der Schliesszeiten der Bahnschranken (u. a. in Toffen) überprüfen soll.

## 7.4 Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz

*Zeitzeugen erhalten und pflegen*

Im Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) sind Wege erfasst, welche von nationaler Bedeutung sind und noch sichtbare historische Wegsubstanz aufweisen<sup>6</sup>. Diese Wege stehen unter besonderem Schutz. Das IVS wurde zum Schutz der historischen Verkehrswege ins Leben gerufen. Ziel ist es, die Zeitzeugen zu erhalten und zu pflegen. Je nach Kategorie unterliegen historische Verkehrswege differenzierten Bestimmungen, welche Auswirkungen auf das Vorgehen bei raumwirksamen Tätigkeiten haben.

In Toffen gibt es historische Wege von regionaler und lokaler Bedeutung. Die Kantonsstrassen (Thun- und Bernstrasse) sowie die Kaufdorfstrasse haben einen historischen Verlauf und sind von regionaler Bedeutung. Der Gutenbrünnenweg ist von lokaler Bedeutung mit einem historischen Verlauf und teilweise noch mit Substanz. Die Toffenhohle ist je nach Abschnitt von lokaler bzw. regionaler Bedeutung. Der Weg weist heute noch Substanz und auf einem kurzen Abschnitt sogar viel Substanz auf (siehe Schutzzonenplan).

*Vollzugsbestimmungen*

Die Vollzugsbestimmungen zu diesen Wegen können den Erläuterungen zum Vollzug<sup>7</sup> entnommen werden. Darin werden die Auswirkungen und das Vorge-

<sup>6</sup> Linienführung, Belag, Geländeform u. w. m.

<sup>7</sup> Historische Verkehrswege im Kanton Bern, Erläuterungen zum Vollzug. Bezug unter [www.bve.be.ch](http://www.bve.be.ch) > Mobilität&Verkehr > Langsamverkehr > Historische Verkehrswege

hen bei raumwirksamen Tätigkeiten an diesen Wegen beschrieben (z. B. Erhaltungsziele, Verfahren bei Bauvorhaben, Finanzhilfen an Erhaltung, etc.).

## 7.5 Verkehrskonzept

Im Verkehrskonzept werden die Stossrichtungen der Verkehrspolitik und -planung von Toffen festgelegt sowie Leitlinien für deren Umsetzung definiert.

### 7.5.1 Allgemeine Ziele und Grundätze

Die aktuellen kantonalen Strategien und Konzepte basieren auf den verkehrplanerischen Zielen

- Verkehr vermeiden
- Verkehr verlagern auf umweltfreundliche Verkehrsmittel
- Verkehr verträglich gestalten

Für die Verkehrsplanung Toffen ergeben sich daraus folgende strategische Grundsätze:

#### **Verträglichkeit und Sicherheit des bestehenden Verkehrsnetzes erhöhen**

- Dominanzabbau des motorisierten Verkehrs sowie Beruhigung und Verstärkung des Verkehrsablaufs auf den Ortsdurchfahrten.
- Verbesserung der Koexistenzbedingungen<sup>8</sup> und Aufwertung der Strassenräume im Ortskern als öffentliche Siedlungsachsen und Begegnungsräume.
- Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren zur Erhöhung der Sicherheit und zur Aufwertung des Wohnumfelds.

#### **Umweltverträgliche Verkehrsarten fördern**

- Lücken im Fuss- und Velowegnetz schliessen, sowohl für den Alltag wie für Freizeitaktivitäten.
- Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs in allen Strassenbauprojekten berücksichtigen.
- Aufenthaltsqualität und Sicherheitsempfinden im öffentlichen Raum erhöhen.
- Angebot der regionalen Bahn- und Buserschliessung zielgerichtet optimieren und ergänzen.

#### **Verkehr und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen**

- Hauptsächlich Siedlungsentwicklung an den durch den ÖV gut erschlossenen Standorten.
- Abstimmung der Hauptrouten für den Fuss- und Veloverkehr mit der Siedlungsentwicklung.

---

<sup>8</sup> Der Strassenraum erfüllt die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden (inkl. Berücksichtigung der Bedürfnisse von Behinderten). Die Verkehrsteilnehmenden werden durch eine entsprechende Gestaltung zur gegenseitigen Rücksichtnahme angehalten.

## 7.5.2 Hauptelemente des Verkehrskonzepts

### Struktur und Hierarchie des Strassennetzes

Der Verkehrsrichtplan aus dem Jahr 1992 teilte das Strassennetz lediglich ihren Eigentümern ein (Kanton, Gemeinde, Private). Im neuen Richtplan MIV werden zusätzlich die Strassentypen dargestellt (siehe Richtplankarte Teil MIV). Das gut strukturierte und differenzierte Strassennetz erleichtert die Orientierung, verleiht Sicherheit und trägt zu einer ruhigen Verkehrskultur bei.

#### Strassentypen

Die Strassentypen werden aufgrund verkehrsplanerischer und verkehrstechnischer Kriterien festgelegt, beispielsweise Bedeutung und Funktion im Netz, Sicherheitsanforderungen der einzelnen Verkehrsteilnehmerinnen/Verkehrsteilnehmer, Ausbaugrad, Nutzung und Betrieb, Bezug zu Besiedlung und Umwelt. Die Einteilung der Strassen in einzelne Typen bildet eine der Grundlagen für die Planung, die Projektierung, die Ausstattung sowie den Betrieb der Strassen. Mit dieser Gliederung wird ein dem jeweiligen Strassentyp angemessenes Verhalten im Verkehr angestrebt.

### Betriebs- und Gestaltungskonzept Ortsdurchfahrt

Die Ortsdurchfahrt (Thunstrasse – Bernstrasse) ist die Hauptverkehrsachse der Gemeinde. Aus verkehrlicher Sicht besteht insbesondere Handlungsbedarf bezüglich Sicherheit und Trennwirkung für den Fuss- und Veloverkehr. Aus Sicht Ortskernentwicklung bestehen Defizite bei der Funktionalität und Aufenthaltsqualität in der Geschäftsachse.

### Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhofstrasse

Die Bahnhofstrasse soll als zweiter Dorfkern weiterentwickelt werden. Sie dient als öffentlicher Begegnungs- und Aufenthaltsraum und prägt das Erscheinungsbild Toffens. Sie ist zentrales Element für die Stärkung und Aufwertung des Dorfkerns und dient als Ausgangspunkt für die zukünftige Siedlungsentwicklung. Die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr längs und quer zur Strasse ist zu verbessern.

### Sicheres und attraktives Netz für den Langsamverkehr

- Sichere Führung des Veloverkehrs auf/entlang der Hauptverkehrsstrasse.
- Sicherung der wichtigen Querungs- und Abbiegestellen auf den Haupt- und Sammelstrassen (siedlungsintegrierte Ausgestaltung).
- Schaffung von guten bis sehr guten Koexistenzbedingungen für den Fuss- und Veloverkehr auf den Strassenabschnitten im Kernbereich (Thun- und Bernstrasse, Bahnhofstrasse, Kaufdorfstrasse).
- Sichere, direkte und attraktive Alternativrouten für den Langsamverkehr abseits der Hauptverkehrsstrasse. Optimale Integration in das Siedlungsgefüge und Berücksichtigung von prägenden Ortsbild- und Landschaftselementen (z. B. Toffenkanal, Gürbe, Längenberg, Kaufdorfstrasse).
- Generell hohe Durchlässigkeit des Siedlungsgebietes und möglichst direkte Anbindung aller Quartiere/Ortsteile an den Ortskern und den Bahnhof. Die Durchgangsrechte und der Unterhalt der Verbindungstreppen sind zu klären. Die Zugänglichkeit der Naherholungsgebiete wahren/verbessern.

### ÖV-Erschliessung

Das ÖV-Angebot soll im regionalen Kontext optimiert werden.

Merkmale Strassennetz

Strasstyp	Nebenstrassen			Hauptstrassen		Strassenraumgestaltung
	ES Erschliessungsstrasse	SS Sammelstrasse (Quartiersammelstrasse)	VS* Verbindungsstrasse (ausserorts/innerorts)	HVS Hauptverkehrsstrasse		
<b>Anforderungen</b>	<p>Darstellung im Plan</p> <p>Hauptfunktionen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- erschliessen</li> <li>- sich aufhalten, spielen</li> <li>- parkieren, abstellen</li> </ul> <p>Aktivitäten:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Fussverkehr</li> <li>2) Veloverkehr</li> <li>3) Parkieren; ja</li> <li>4) Schwerverkehr</li> <li>5) Öffentlicher Verkehr</li> </ol> <p>Belastbarkeit:</p> <p>bis 1'500 DTW ca. 150 Fzg./Spitzenstunde</p> <p>Spezielles</p> <p>Belastbarkeit ist stark begrenzt; Planung nach Fahrzeuggeometrie; nicht fahrdynamisch</p>	<p>Sammelstrasse (Quartiersammelstrasse)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- erschliessen</li> <li>- sich aufhalten, spielen</li> <li>- parkieren, abstellen</li> </ul> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) längs und quer</li> <li>2) v. a. längs</li> <li>3) Parkieren; ja</li> <li>4) nur ausnahmsweise</li> <li>5) Ortsbus möglich</li> </ol> <p>bis 4'000 DTW ca. 500 Fzg./Spitzenstunde</p> <p>Belastbarkeit ist stark begrenzt; Planung nach Fahrzeuggeometrie; nicht fahrdynamisch</p>	<p>Verbindungsstrasse (ausserorts/innerorts)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sammeln</li> <li>- erschliessen</li> </ul> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) v. a. längs</li> <li>2) v. a. längs</li> <li>3) teilweise parkieren und abstellen</li> <li>4) ja, nur Erschliessung</li> <li>5) Regionalbus oder Ortsbus möglich</li> </ol> <p>bis 4'000 - 6'000 DTW ca. 800 Fzg./Spitzenstunde</p> <p>Belastbarkeit ist begrenzt; Planung nach Fahrzeuggeometrie; nicht fahrdynamisch; hoher LW-Anteil möglich</p>	<p>Hauptverkehrsstrasse</p> <p>innerorts:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- verbinden, sammeln, erschliessen</li> <li>- repräsentieren</li> <li>- ein- und ausladen</li> <li>- queren</li> <li>- kommunizieren</li> <li>- sich aufhalten</li> </ul> <p>ausserorts:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- verbinden, durchleiten</li> </ul> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) gering</li> <li>2) teilweise (separat geführt)</li> <li>3) nein</li> <li>4) ja</li> <li>5) ja</li> </ol> <p>bis 16'000 DTW ca. 2'400 Fzg./Spitzenstunde</p> <p>Ab 12'000 DTW sind Lärmgrenzwerte schwierig einzuhalten; Planung zusammen erarbeiten; Berücksichtigung Ausnahmetrasportroute</p>	<p>Strassenraumgestaltung</p> <p>Strasse, Plätze im Kerngebiet resp. mit speziellen Anforderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- repräsentieren</li> <li>- kommunizieren</li> <li>- sich treffen, feiern</li> <li>- niederfassen, ausruhen, verweilen, flanieren</li> </ul> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) viele, längs und quer</li> <li>2) längs und quer</li> <li>3) Ein- und Aussteigen, -laden</li> <li>4) möglichst wenig</li> <li>5) -</li> </ol> <p>je nach Situation und Ausgestaltung</p> <p>Hohe Anforderungen an Betrieb und Gestaltung; Kombination mit allen Strassentypen möglich</p>	
<b>Parameter</b>	<p>gestaltungsprinzipien</p> <p>Ausbaugrössen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Grundbegegnungsfall</li> <li>- Fahrbahnbreite (i. d. R.)</li> <li>Öffentlicher Verkehr</li> <li>Veloverkehr</li> <li>Fussverkehr</li> </ul> <p>Versorgungsrouten</p>	<p>sidlungsorientiert</p> <p>LW / PW reduzierte Geschwindigkeit 4,20 - 6,00 m</p> <p>ohne spez. Massnahmen (Koexistenz)</p> <p>ohne spez. Massnahmen (Koexistenz)</p>	<p>sidlungsorientiert</p> <p>LW / LW reduzierte Geschwindigkeit 4,20 - 6,00 m</p> <p>i. d. Regel ohne Massnahmen (Koexistenz)</p> <p>i. d. Regel Gehweg einseitig</p>	<p>verkehrsorientiert</p> <p>LW / LW (Bus / Bus) je nach Betriebskonzept Busbuchten</p> <p>innerorts: evtl. Radwege / Radstreifen / Mehrzweckstreifen</p> <p>ausserorts: baulich getrennte Radwege / Radstreifen</p> <p>ausserorts: einseitig baulich getrennter geschützte Flächen betätigt Fussweg bzw. Fuss- und Veloweg beidseits, Fussgängerstreifen mit Insel</p> <p>Typ IV red (Durchfahrbreite 4,50 m, lichte Höhe 4,50 m)</p>	<p>stark siedlungsorientiert</p> <p>Situationsabhängig (Fahrzeuge und Geschwindigkeit)</p> <p>je nach Situation Fahrbahnhaltestellen</p> <p>ohne spez. Massnahmen (Koexistenz)</p> <p>situationsabhängig</p>	
<b>Zuständigkeit</b>	<p>Erschliessung gemäss BauG Eigentümer (i. d. Regel)</p> <p>Finanzierung Bau (i. d. Regel)</p> <p>Unterhalt (i. d. Regel)</p>	<p>Detailerschliessung Gemeinde/Private</p> <p>Gemeinde; Grundigentümerbeiträge bis 100 % (Art. 112 BauV)</p> <p>Gemeinde</p>	<p>Basiserschliessung Gemeinde/Private</p> <p>Gemeinde; Kantonsbeitrag möglich; Grundigentümerbeitr. bis max. 50 % (Art. 112 BauV)</p> <p>Gemeinde</p>	<p>Kanton</p> <p>Kanton im Rahmen der gesetzlichen Aufgaben (Art. 49 SG)/ Beiträge Gemeinde und/oder Dritte gemäss Standardverfahren</p> <p>Kanton (Reinigung, Grünpflege und Winterdienst auf Gehwegen durch Gemeinde)</p>		

\* Die Kategorie Verbindungsstrasse kommt in Toffen nicht vor



## 8. Massnahmen

Die einzelnen Konzepte (Siedlung, Landschaft, Verkehr) fliessen in die Richtplankarten und die Massnahmenblätter ein. Letztere bilden die planerische Grundlage für die schrittweise Umsetzung.

### 8.1 Allgemeine Erläuterung zu den Massnahmenblättern

#### 8.1.1 Instrumentarium

Die Massnahmenblätter inklusive den Richtplankarten sind behördenverbindliche Bestandteile des Richtplans Ortsentwicklung. Die Massnahmenblätter weisen unterschiedliche Koordinationsstände auf (siehe Erläuterung weiter unten) und enthalten Angaben zu Ausgangslage, Zielsetzung, zu treffende Massnahmen, Zuständigkeiten und Hinweise zur Umsetzung.

#### 8.1.2 Definition der Koordinationsstände

Die in den Massnahmenblättern aufgeführten Koordinationsstände haben folgende Bedeutung:

<i>Vororientierung (V)</i>	Dies ist die schwächste Verbindlichkeitsstufe. Sie lässt die Aufnahme einzelner Ideen oder Ziele zu. Die konkreten Folgen des Vorhabens sind weder abschätzbar noch lassen sie sich aufzeigen. Um den Koordinationsprozess einzuleiten sind Anstrengungen nötig. Es besteht lediglich eine Informationspflicht unter den Beteiligten und Partnern. Die Kategorie „Vororientierung“ wird im Rahmen der Vorprüfung zur Kenntnis genommen. Eine Auseinandersetzung oder vertiefte Prüfung hat nicht stattgefunden.
<i>Zwischenergebnis (Z)</i>	Diese Kategorie zeigt an, dass der Koordinationsprozess angelaufen ist und bereits Zwischenergebnisse vorliegen. Ein Zwischenergebnis liegt dann vor, wenn sich die Beteiligten über das Vorgehen und die Ziele einig sind und das Erreichte offen gelegt werden kann. Zu jedem Zwischenergebnis gehört die Auflistung der noch fehlenden konkreten Tätigkeiten zur Überführung in eine Festsetzung. Zwischenergebnisse binden die Beteiligten im Verfahren.
<i>Festsetzung (F)</i>	Hier konnte die Koordination erfolgreich zum Abschluss gebracht werden. Die Beteiligten sind sich bezüglich des weiteren Vorgehens einig. Die getroffenen Abmachungen sind für alle Beteiligten verbindlich. Vorbehalten bleiben lediglich die Finanzbeschlüsse der zuständigen Organe. Festsetzungen binden die Behörden in der Sache und im Verfahren.

### 8.1.3 Priorisierung

Die im Richtplan bezeichneten Optionen für künftige Wohn- und Mischzonen sind nach Priorität differenziert. Die Priorisierung ist nicht abschliessend bindend, zeigt aber die Entwicklungsstrategie der Gemeinde auf.

- |                     |   |
|---------------------|---|
| 1. <i>Priorität</i> | haben Gebiete, für die eine Einzonung bis 2030 angestrebt wird.   |
| 2. <i>Priorität</i> | haben Gebiete, deren Einzonung bis 2030 näher geprüft werden soll, falls zusätzlicher Bedarf entsteht.  |
| 3. <i>Priorität</i> | sind langfristige Optionen, die aus heutiger Sicht langfristige Entwicklungsoptionen darstellen, und deren Eignung und allfällige Einzonung im Rahmen der nächsten Ortsplanungsrevision zu überprüfen sind. |

## 8.2 Massnahmenblätter

### Siedlung

- S 00 Siedlungsentwicklung nach innen
- S 01 Entwicklungsstandort Grossmatt
- S 02 Entwicklungsstandort Matte
- S 03 Entwicklungsstandort Zelgli-Ost
- S 04 Entwicklungsstandort Bifang
- S 05 Langfristige Entwicklungsoptionen
- S 06 Aufwertung Ortskerne
- S 07 Auszonung Schlossumgebung

### Landschaft

- L 01 Erhalt der Kulturlandschaft/Siedlungsbegrenzung
- L 02 Ergänzen der kommunalen Freizeitrouten
- L 03 Aufwertung Gürbeufer
- L 04 Grünkorridor im Siedlungsgebiet (Toffenkanal)

### Verkehr

- V 01 Betriebs- und Gestaltungskonzept Kantonsstrasse
- V 02 Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhof- und Belpbergstrasse
- V 03 Verkehrsberuhigung in den Quartieren
- V 04 Erschliessung neuer Bauzonen
- V 05 Fuss- und Veloverkehr: Netzlücken schliessen

### 8.2.1 Siedlung

Massnahmenblatt	<b>Siedlungsentwicklung nach innen</b>	<b>S 00</b>
-----------------	--	-------------

**Ausgangslage**

Das neue Raumplanungsgesetz lenkt den Fokus der Siedlungsentwicklung auf die Entwicklung nach innen. Mit dem Massnahmenblatt A\_07 des kantonalen Richtplans 2030 wird in den Gemeinden des Kantons Bern eine konsequente bauliche Entwicklung nach innen angestrebt. Die Gemeinden zeigen dabei auf, wo die Innenentwicklungspotenziale sind und wie diese aktiviert werden können.

Anhand einer räumlichen Analyse sollen quartierweise Verdichtungspotenziale sowie Umstrukturierungs- und Erneuerungsgebiete aufgezeigt werden. Für jedes Quartier werden Entwicklungs- und Qualitätsziele formuliert.

Durch Sensibilisierung der Grundeigentümer und Grundeigentümerinnen und mittels vertraglichen Festlegungen werden die bestehenden Bauzonen aktiviert.

Möglichkeiten das vorhandene Potenzial zu nutzen, sieht die Gemeinde zudem im Ausscheiden von Bestandeszonen sowie der Einzonung weitgehend überbauter Gebiete am Siedlungsrand. Die Bestandeszone ermöglicht die Umnutzung von ehemals landwirtschaftlich genutzten Gebäuden oder Gebäudeteilen zu Wohnzwecken und trägt somit dem postulierten Grundsatz „Innenentwicklung vor Aussenentwicklung“ Rechnung.

- Ziel**
- Zukünftige Verdichtungspotenziale eruieren
  - Identifizieren von Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten
  - Baulandreserven aktivieren und nutzen
  - Grundeigentümer sensibilisieren
  - Nutzung der Potenziale im Bestand

#### Massnahmen

Nr.	Beschrieb	Beteiligte	Priorität	Koordinationsstand
S 0.1	Erarbeitung Quartieranalyse zur Identifizierung von Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten	Gemeinde (Federführung)	1.	F
S 0.2	Baulandreserven aktivieren	Gemeinde (Federführung) Grundeigentümer/in	1.	F
S 0.3	Ausscheiden von Bestandeszonen, Einzonung weitgehend überbauter Gebiete	Gemeinde (Federführung) Grundeigentümer/in	1.	Z

- Hinweise zur Umsetzung**
- Abhängigkeiten:
- Genehmigung kantonalen Richtplan 2030
- Nächste Schritte:
- S 0.1
    - Beauftragung Planungsbüro für die Erarbeitung der Quartieranalyse
  - S 0.2
    - Grundeigentümerschaft auf die Thematik der Baulandhortung und Verdichtung aufmerksam machen
    - Beratung für Bauwillige anbieten

- S 0.3
- Planungsrechtliche Voraussetzungen für die Einzonung der Bestandeszonen sowie der weitgehend überbauten Gebiete schaffen.

Massnahmenblatt

**Entwicklungsstandort Grossmatt****S 01****Ausgangslage**

Das Gebiet Grossmatt liegt zentral im Kerngebiet der Gemeinde Toffen. Es umfasst gut 4,6 ha. Die zentrale Lage und die gute ÖV-Erschliessung (Bahnhofsnahe) des Gebiets erfordern eine verdichtete Bebauung mit Mischnutzung (Wohnen/Arbeiten).

Das Gebiet befindet sich teilweise im Grundwasserschutzzone der Grundwasserfassung Chrebseren/Grossmatt (siehe Kapitel 2.6). Zudem fehlt die Ausscheidung einer Grundwasserschutzzone S3 insbesondere im südlich an die Grundwasserfassung anschliessenden Zuströmbereich.

Kurzfristig steht deshalb nur das Teilgebiet, welches sich ausserhalb der Grundwasserschutzzone bzw. des Zuströmbereichs befindet, für eine mögliche Einzonung zur Verfügung (1. Priorität). Die restlichen Teilgebiete kommen erst dann für eine Einzonung in Frage, wenn die bestehende Grundwasserfassung aufgegeben und durch eine alternative Wasserbeschaffung ersetzt ist (2. Priorität).

- Fläche: 4,63 ha
- Nutzung Wohn- und Mischnutzung
- Bebauung: Geschosswohnungsbau (3 geschossig) im Norden mit gewerbliche Nutzung im Erdgeschoss entlang Grüdstrasse und Bahnhofstrasse; gegen Süden und Südwesten Wohnnutzung mit geringere Dichte
- Erschliessung: ab Grüdstrasse
- ÖV-Güteklasse: C
- Betroffene FFF: 4,61 ha
- Naturgefahren: gelbes bis blaues Gefahrengbiet (Überflutung)

**Ziel**

- Stärkung der Siedlungsstruktur durch Schliessung der Siedlungslücke (Siedlungsentwicklung nach Innen)
- Realisierung einer verdichteten Bebauung mit Zentrumscharakter
- Sicherstellung einer hohen Siedlungs- und Aussenraumqualität
- Schaffung der Voraussetzungen für ein breit gefächertes Wohnangebot
- Einbindung ins Langsamverkehrsnetz mit direkte Wegverbindungen ins Zentrum und zum Bahnhof
- Umsetzung Hochwasserschutzmassnahmen

**Massnahmen**

Nr.	Beschrieb	Beteiligte	Priorität	Koordinationsstand
<b>S 1.1</b>	Einzonung „Grossmatt“ (östlicher Teil) in Mischzone (0,79 ha)	Gemeinde (Federführung) Grundeigentümer/in	1.	Z
<b>S 1.2</b>	Einzonung „Grossmatt“ (Rest) in Wohn- und Mischzone (3,84 ha)	Gemeinde (Federführung) Grundeigentümer/in	2.	V

**Hinweise zur Umsetzung**

## Abhängigkeiten:

- Massnahmenblatt V 04 Erschliessung neuer Bauzonen
- Massnahmenblatt L 04 Grünkorridor im Siedlungsgebiet (Toffenkanal)
- Einverständnis Grundeigentümer/in
- Bauzonenbedarf
- Genehmigung kantonaler Richtplan 2030
- Aufhebung Grundwasserfassung

## Nächste Schritte:

- S 1.1:  
Vorbereiten der planerischen Voraussetzungen für eine Überbauung:
  - Mittelfristige Einzonung in eine Bauzone mit einer besonderen baurechtlichen Ordnung (Zone mit Planungspflicht/ Überbauungsordnung)
  - Abschöpfen von Planungsvorteilen/Abschluss eines Infrastrukturvertrags
  - Vertragliche Sicherung der Baulandaktivierung
  - Durchführung eines qualifizierten Verfahrens
- S 1.2:
  - Prüfen Verlegung Grundwasserfassung Chrebseren-Grossmatt
  - weitere Schritte noch zu definieren

Massnahmenblatt	<b>Entwicklungsstandort Matte</b>	<b>S 02</b>
-----------------	-----------------------------------	-------------

<b>Ausgangslage</b>	<p>Der südliche Teil der Fläche wird nicht länger als Reserve für künftige Schulhauserweiterungen benötigt. Mit einer Umzonung wird das Potenzial für eine dem Dorfkern angemessene verdichtete Überbauung mit Mischnutzung genutzt.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fläche: ca. 0,4 ha</li> <li>• Nutzung: Wohn- und Arbeitsnutzung</li> <li>• Bebauung: attraktiver und qualitativer Geschosswohnungsbau, 3 Geschosse bis 3 Geschosse mit Attika- oder Dachgeschoss</li> <li>• Erschliessung: ab Kanalweg</li> <li>• ÖV-Güteklasse: C</li> <li>• Betroffene FFF: Keine</li> <li>• Naturgefahren: gelbes bis blaues Gefahrengebiet (Überflutung)</li> </ul>
---------------------	---

<b>Ziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Baulandreserve nutzen</li> <li>• Stärkung der Dorfkern Toffen durch Verdichtungen im Kernbereich</li> <li>• Schaffung einer Überbauung mit Mischnutzung</li> <li>• Sicherstellung einer hohen Siedlungs- und Aussenraumqualität</li> <li>• Umsetzung Hochwasserschutzmassnahmen</li> </ul>
-------------	---

<b>Massnahmen</b>				
<b>Nr.</b>	<b>Beschrieb</b>	<b>Beteiligte</b>	<b>Priorität</b>	<b>Koordinationsstand</b>
<b>S 2.1</b>	Umzonung südlicher Teil Schulareal (ZöN) in Mischzone (0,4 ha)	Gemeinde (Federführung) Grundeigentümer/in	1.	F

<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	<p>Abhängigkeiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Massnahmenblatt L 04 Grünkorridor im Siedlungsgebiet (Toffenkanal)</li> </ul> <p>Nächste Schritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorbereiten der planerischen Voraussetzungen für eine Überbauung: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einzonung in eine Bauzone mit einer besonderen baurechtlichen Ordnung (Zone mit Planungspflicht/Überbauungsordnung)</li> <li>• Bei Landverkauf durch Gemeinde: vertragliche Sicherung der Baulandaktivierung</li> <li>• Durchführung eines qualifizierten Verfahrens</li> </ul> </li> </ul>
-------------------------------	--



Massnahmenblatt **Entwicklungsstandort Zelgli-Ost** **S 03**

**Ausgangslage**

Das heute landwirtschaftlich genutzte Gebiet am nördlichen Ortsrand der Siedlungskern Toffen liegt in der Zone für öffentliche Nutzung „Zelgli“. Das Areal eignet sich wegen seiner zentralen Lage, neben Kirche und nahe Einkaufsmöglichkeiten, gut für die Realisierung von alters- und behindertengerechten Wohnungen. Die Hanglage erfordert eine sorgfältige Einpassung der Bauten in das bestehende Siedlungs- und Landschaftsbild. Die Erschliessung erfolgt ab Kanalweg. Nach Möglichkeit ist eine gemeinsame Erschliessung mit dem Kirchengelände anzustreben.

Durch die erhöhten Anforderungen an die Überbauung eignet sich ein qualitätssicherndes Verfahren (Studienauftrag, Wettbewerb) als Grundlage für die weitere Konkretisierung der Bebauung.

- Fläche: 0,48 ha
- Nutzung: Wohnen, Wohnen im Alter
- Bebauung: Geschosswohnungsbau 2 Geschosse mit Attika; Bauten mit Alterswohnungen: 3 Geschosse ohne Attika
- Erschliessung ab Kanalweg
- ÖV-Güteklasse: D
- Betroffene FFF: keine
- Gefahrengbiet: blau/gelb (Überschwemmung)

**Ziel**

- Baulandreserve nutzen
- Alters- und behindertengerechten Wohnformen zur Verfügung stellen
- Sicherstellung einer hohen Siedlungs- und Aussenraumqualität
- Sichern Umsetzung Hochwasserschutzmassnahmen

Massnahmen				
Nr.	Beschrieb	Beteiligte	Priorität	Koordinationsstand
S 3.1	Umzonung „Zelgli-Ost“ von ZöN in Mischzone (0,48 ha)	Gemeinde (Federführung) Grundeigentümer/in	1.	F

**Hinweise zur Umsetzung**

Abhängigkeiten:

- Massnahmenblatt V 04 Erschliessung neuer Bauzonen
- Massnahmenblatt L 04 Grünkorridor im Siedlungsgebiet (Toffenkanal)

Nächste Schritte:

- Vorbereiten der planerischen Voraussetzungen für eine Überbauung:
  - Einzonung in eine Bauzone mit einer besonderen baurechtlichen Ordnung (Zone mit Planungspflicht/Überbauungsordnung)
  - Vertragliche Sicherung der Baulandaktivierung für Parzelle, welche nicht im Eigentum der Gemeinde Toffen ist
  - Durchführung eines qualifizierten Verfahrens



Massnahmenblatt	<b>Entwicklungsstandort Bifang</b>	<b>S 04</b>
-----------------	------------------------------------	-------------

<b>Ausgangslage</b>	<p>Am nördlichen Siedlungsrand, entlang der Bahngleise soll die bestehende Bebauung sinnvoll ergänzt und den Siedlungsrand arrondiert werden. Wegen der Nähe zu der Geleisanlage sind Lärm und Strahlungsschutz besonders Beachtung zu schenken.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fläche: ca. 0,62 ha</li> <li>• Nutzung: individuelles Wohnen</li> <li>• Bebauung: Doppel- und Reiheneinfamilienhäuser, 2-geschossig</li> <li>• Erschliessung ab Bifangweg</li> <li>• ÖV-Güteklasse: D</li> <li>• Betroffene FFF: ca. 0,48 ha</li> <li>• Gefahrengebiet: gelb (Überflutung)</li> <li>• Bauabstand: 8 m ab Parzellengrenze BLS (Einhaltung NISV)</li> </ul>
---------------------	---

<b>Ziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arrondierung Siedlungsrand</li> <li>• Schaffung Wohnraum</li> <li>• Einhalten der Vorgaben der Lärm- und Strahlungsschutz (LSV und NISV)</li> </ul>
-------------	--

Massnahmen				
Nr.	Beschrieb	Beteiligte	Priorität	Koordinationsstand
<b>S 4.1</b>	Einzonung „Bifang“ in Wohnzone (0,62 ha)	Gemeinde (Federführung) Grundeigentümer/in	1.	Z

<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	<p>Abhängigkeiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Massnahmenblatt V 04 Erschliessung neuer Bauzonen</li> <li>• Bauzonenbedarf</li> <li>• Genehmigung kantonaler Richtplan 2030</li> </ul> <p>Nächste Schritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorbereiten der planerischen Voraussetzungen für eine Überbauung: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mittelfristige Einzonung in eine Bauzone mit einer besonderen baurechtlichen Ordnung (Zone mit Planungspflicht/ Überbauungsordnung)</li> <li>• Abschöpfen von Planungsvorteilen/Abschluss eines Infrastrukturvertrags</li> <li>• Vertragliche Sicherung der Baulandaktivierung</li> <li>• Durchführung eines qualifizierten Verfahrens</li> </ul> </li> </ul>
-------------------------------	--



Massnahmenblatt	<b>Langfristige Entwicklungsoptionen</b>	<b>S 05</b>
-----------------	--	-------------

<b>Ausgangslage</b>	<p>Als längerfristige Optionen stehen für die Siedlungsentwicklung folgende Gebiete am Rand des bestehenden Siedlungsgebietes zur Verfügung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stängele: In erster Linie eignet sich dieser Standort für individuelle Wohnformen.</li> <li>• Erweiterung Zelgli-Ost: verdichtete Wohnüberbauung.</li> </ul> <p>Die Rahmenbedingungen und Anforderungen sind noch zu definieren.</p>
---------------------	--

<b>Ziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zusätzlicher Wohnraum schaffen</li> <li>• Siedlungsrand arrondieren</li> <li>• Bilden eines klaren Siedlungsrandes</li> </ul>
-------------	--

<b>Massnahmen</b>				
<b>Nr.</b>	<b>Beschrieb</b>	<b>Beteiligte</b>	<b>Priorität</b>	<b>Koordinationsstand</b>
<b>S 5.1</b>	Einzonung „Stängele“ (in Etappen)	Gemeinde (Federführung) Grundeigentümer/in	3.	V
<b>S 5.2</b>	Einzonung Erweiterung Zelgli-Ost	Gemeinde (Federführung) Grundeigentümer/in	3.	V

<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	<p>Abhängigkeiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Massnahmenblatt V 04 Erschliessung neuer Bauzonen</li> <li>• Massnahmenblatt L 01 Erhalt der Kulturlandschaft/Siedlungsbegrenzung</li> <li>• Bauzonenbedarf</li> <li>• Genehmigung kantonaler Richtplan 2030</li> </ul> <p>Nächste Schritte zu definieren</p>
-------------------------------	---



Massnahmenblatt	<b>Aufwertung Ortskerne</b>	<b>S 06</b>
-----------------	-----------------------------	-------------

<b>Ausgangslage</b>	<p>Die beiden Ortskerne entlang der Dorfachsen sind in ihrer Struktur und durch ihre Nutzung als Ortszentren erkennbar. Es fehlt jedoch eine Verbindung und eine klare Identität. Durch die Beruhigung des Verkehrs, die Schaffung von Begegnungsmöglichkeiten und eine ansprechende Gestaltung wird der öffentliche Raum aufgewertet. Zudem fördern Erdgeschossnutzungen mit öffentlichem Charakter die Belebung. Bei der Aufwertung des Ortskerns an der Bahnhofstrasse stehen die Schaffung von Begegnungsmöglichkeiten sowie eine bauliche Entwicklung der zentral gelegenen Bereiche im Vordergrund. Beim Ortskern an der Bernstrasse wird in erster Linie die gestalterische und verkehrstechnische Aufwertung des Strassenraums inkl. Vorplatzbereichen angestrebt.</p>
---------------------	--

- |             |  |
|-------------|--|
| <b>Ziel</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbinden der beiden Ortskerne.</li> <li>• Aufwertung des öffentlichen Raumes, Gestaltung als durchgehender Raum.</li> <li>• Schaffung eines erkennbaren Ortszentrums mit Begegnungsmöglichkeiten entlang der Bahnhofstrasse.</li> <li>• Stärkung des Ortszentrums Bahnhofstrasse durch Verdichtungen im Kernbereich (Überbauung Grossmatt, Verdichtung Matte).</li> <li>• Aufwertung des Ortskerns Bernstrasse durch Verbesserung der Strassenraumgestaltung.</li> </ul> |
|-------------|--|

<b>Massnahmen</b>				
Nr.	Beschrieb	Beteiligte	Priorität	Koordinationsstand
<b>S 6.1</b>	Erarbeitung Nutzungs- und Gestaltungskonzept für die Aufwertung des Ortskerns und die Schaffung eines Begegnungsraums (öffentlicher Raum und angrenzenden Bauten) an der Bahnhofstrasse	Gemeinde (Federführung) Grundeigentümer/in	0-5 J.	Z
<b>S 6.2</b>	Erarbeitung Nutzungs- und Gestaltungskonzept für den Aufwertung der Ortskern Bernstrasse	Gemeinde (Federführung) Grundeigentümer/in Kanton (Tiefbauamt OIK II)	5-10 J.	Z

<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	<p>Abhängigkeiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Massnahmenblätter V 01 und V 02 Betriebs- und Gestaltungskonzept Kantonsstrasse bzw. Bahnhof- und Belpstrasse</li> <li>• Massnahmenblätter S 01 Entwicklungsstandort Grossmatt und S 02 Entwicklungsstandort Matte</li> </ul> <p>Nächste Schritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beauftragung Planungsbüro für Erarbeitung Nutzungs- und Gestaltungskonzept</li> <li>• Entwicklung Konzept in enger Zusammenarbeit mit Grundeigentümer/in</li> </ul>
-------------------------------	---



Massnahmenblatt	<b>Auszonung Schlossumgebung</b>	<b>S 07</b>
-----------------	----------------------------------	-------------

<b>Ausgangslage</b>	<p>Die ZPP 3 „Bernstrasse“ ist altrechtlich der Bauzone (Mischnutzung 2-geschossig) zugewiesen. Das Gebiet blieb bis anhin allerdings weitgehend unüberbaut. Durch ihre Lage südlich des Schlosses (Baugruppe A im Bauinventar) besteht bei einer künftigen Überbauung Konfliktpotenzial mit den Belangen des Ortsbildschutzes.</p> <p>Aus Sicht der kantonalen Denkmalpflege ist die Umgebung des Schlosses von neuen Überbauungen freizuhalten. Eine Umzonung in die Landwirtschaftszone ist daher für die nicht überbauten Flächen anzustreben.</p> <p>Diese Umzonung wird mit einer äquivalenten Einzonung im Bereich Mühlehubel (Erweiterung ZPP 2) kompensiert.</p>
---------------------	---

- |             |   |
|-------------|---|
| <b>Ziel</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Berücksichtigung der Belange des Ortsbildschutzes</li> <li>• Auszonung der ZPP Nr. 3 „Bernstrasse“ kompensieren</li> </ul> |
|-------------|---|

<b>Massnahmen</b>				
Nr.	Beschrieb	Beteiligte	Priorität	Koordinationsstand
S 7.1	Ganz oder teilweise Auszonung der ZPP Nr. 3 „Bernstrasse“	Gemeinde (Federführung) Grundeigentümer/in	1.	Z
S 7.2	Kompensation durch Erweiterung der ZPP Nr. 2 „Mühlehubel“	Gemeinde (Federführung) Grundeigentümer/in	1.	Z

- |                               |  |
|-------------------------------|--|
| <b>Hinweise zur Umsetzung</b> | <p>Abhängigkeiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einverständnis Grundeigentümer/in</li> <li>• Anforderungen an Einzonungen gemäss kantonalem Richtplan (Massnahmenblatt A_01)</li> </ul> <p>Nächste Schritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Antrag zur beidseitigen Bedienung Haltestelle</li> <li>• Vorbereiten der planerischen Voraussetzungen für eine Überbauung:             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einzonung in eine Bauzone und Integration in Zone mit Planungspflicht Nr. 2 „Mühlehubel“</li> <li>• Vertragliche Sicherung der Baulandaktivierung</li> </ul> </li> </ul> |
|-------------------------------|--|



### 8.2.2 Landschaft

Massnahmenblatt	<b>Erhalt der Kulturlandschaft/Siedlungsbegrenzung</b>	<b>L 01</b>
-----------------	--	-------------

<b>Ausgangslage</b>	<p>Zur Freihaltung empfindlicher Landschafts- und Naturräume sowie zum Schutz des landwirtschaftlichen Kulturlandes werden Landschaftsschon- und Landschaftsschutzgebieten ausgeschieden.</p> <p>Der strukturreiche Ostabhang des Längenbergs ist in seiner Kleinteiligkeit und Vielfalt zu erhalten. Die wertvollen Lebensräume sind vor Beeinträchtigungen durch Bauten und Anlagen zu schonen. Mit der Ausscheidung eines Landschaftsschutzgebietes bleiben die bestehenden landschaftlichen und ökologischen Werte erhalten.</p> <p>Die intensiv genutzte Gürbetalebene ist als Land(wirt)schaftsraum ungeschmälert zu erhalten. Die Ausscheidung des Landschaftsschongebietes sichert das Kulturland und die Freihaltung der wertvollen Ebene und verhindert so die weitere Ausdehnung der Siedlung in die Gürbetalebene.</p>
---------------------	--

<b>Ziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhalt von landschaftlich, ästhetisch und ökologisch wertvollen Gebiete in der Kulturlandschaft</li> <li>• Sicherung des landwirtschaftlich wertvollen Kulturlandes</li> <li>• Begrenzung der Siedlungsausdehnung in der Ebene</li> </ul>
-------------	--

Massnahmen				
Nr.	Beschrieb	Beteiligte	Priorität [Jahre]	Koordinationsstand
L 1.1	Grundeigentümerverbindliche Festsetzung der Landschaftsschutzgebiete in der Grundordnung (Baureglement, Schutzzonenplan).	Gemeinde (Federführung) Grundeigentümer/in	0-5	F
L 1.2	Grundeigentümerverbindliche Festsetzung der Landschaftsschongebiete in der Grundordnung (Baureglement, Schutzzonenplan).	Gemeinde (Federführung) Grundeigentümer/in	0-5	F

<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	<p>Abhängigkeiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Massnahmenblatt S 01 – S 04 Entwicklungsstandorte</li> <li>• Massnahmenblatt S 05 Langfristige Entwicklungsoptionen</li> </ul> <p>Nächste Schritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung im Baureglement und Schutzzonenplan</li> </ul>
-------------------------------	---



Massnahmenblatt	<b>Ergänzen der kommunalen Freizeitroutes</b>	<b>L 02</b>		
<b>Ausgangslage</b>	Für die Naherholung sind attraktive Freizeitroutes von grosser Bedeutung. Toffen verfügt bereits über ein gutes Freizeitrouthenetz. Eine durchgehende attraktiv geführter Route entlang der Hangflanke fehlt jedoch.			
<b>Ziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erstellen einer durchgehenden Freizeitroute zwischen Breitlohn und Sygart</li> <li>• Verbesserte Zugänglichkeit der Naherholungsgebiete</li> </ul>			
<b>Massnahmen</b>				
<b>Nr.</b>	<b>Beschrieb</b>	<b>Beteiligte</b>	<b>Priorität [Jahre]</b>	<b>Koordinationsstand</b>
L 2.1	Ergänzung Abschnitt Breitlohn-Bodenacher	Gemeinde (Federführung) Grundeigentümer/in	0-5	Z
L 2.2	Ergänzung Abschnitt Bodenacher-Schlossgut	Gemeinde (Federführung) Grundeigentümer/in	0-5	Z
L 2.3	Ergänzung Abschnitt Chalchofe-Sygart	Gemeinde (Federführung) Grundeigentümer/in	0-5	Z
<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	Abhängigkeiten: -  Nächste Schritte: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gespräche mit Grundeigentümer/in</li> <li>• Festlegen Wegführung</li> <li>• Projektierung durch Ingenieur- und Baufirma</li> </ul>			



Massnahmenblatt	<b>Aufwertung Gürbeufer</b>	<b>L 03</b>
-----------------	-----------------------------	-------------

<b>Ausgangslage</b>	<p>Im Rahmen des Renaturierungs- und Hochwasserschutzprojektes der Gürbe ist eine Ausweitung des linken Ufers zwischen Bahnhof und Erlenbrücke geplant.</p> <p>Die Chance ist zu nützen, nicht nur den Hochwasserschutz und die ökologische Werte zu verbessern, sondern auch die Gürbe als Naherholungsraum aufzuwerten. Ein direkter Zugang zur Gürbe sowie Aufenthaltsmöglichkeiten sind zu realisieren.</p> <p>Zudem ist hier die seit langem bestehende Fläche für Spiel- und Freizeitnutzung (Kinderspielplatz, Fussballspielfeld, Liegewiese) in das Aufwertungsprojekt zu integrieren und planungsrechtlich zu sichern.</p>
---------------------	---

<b>Ziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufwertung Gürbe als Naherholungsgebiet</li> <li>• Verbesserung Erlebniswert</li> <li>• Aufenthaltsmöglichkeiten schaffen</li> <li>• Abstimmung der Erholungs- und Schutzfunktionen</li> <li>• Sicherstellen Zugänglichkeit Velo- und Fussverkehr</li> <li>• Planungsrechtliche Sicherung der Fläche für Spiel- und Freizeitnutzung</li> </ul>
-------------	---

<b>Massnahmen</b>				
<b>Nr.</b>	<b>Beschrieb</b>	<b>Beteiligte</b>	<b>Priorität [Jahre]</b>	<b>Koordinationsstand</b>
<b>L 3.1</b>	Konzept für Umgestaltung Gürbeufer im Bereich Oberi Allmid	Gemeinde (Federführung) Grundeigentümer/in	0-5	F

<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	<p>Abhängigkeiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Massnahmenblatt V 05 Fuss- und Veloverkehr: Netzlücken schliessen</li> <li>• Koordination mit Renaturierung Gürbe</li> <li>• Genehmigung kantonaler Richtplan 2030</li> </ul> <p>Nächste Schritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beauftragung Planungsbüro oder Landschaftsarchitekten für Ausarbeitung Konzept</li> <li>• Umsetzung in Baureglement und Zonenplan Siedlung</li> </ul>
-------------------------------	---



Massnahmenblatt	<b>Grünkorridor im Siedlungsgebiet (Toffenkanal)</b>	<b>L 04</b>
-----------------	--	-------------

<b>Ausgangslage</b>	Der Toffenkanal liegt als grüne Achse zentral im Siedlungsgebiet der Gemeinde Toffen. Durch eine stärkere Akzentuierung (Begrünung) der Achse (über ihre gesamte Länge) wird nicht nur der Naherholungs- und Erlebniswert, sondern auch der ökologischen Wert gesteigert. Eine Renaturierung ist im Rahmen der Realisierung neuer Überbauungen anzustreben.
---------------------	---

<b>Ziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufwertung als Grünkorridor mit ökologische Funktion</li> <li>• Attraktivierung der Erholungsachse</li> <li>• Erhöhung Siedlungsqualität durch Einbezug des Grünraums in die neu entstehenden Überbauungen</li> </ul>
-------------	--

<b>Massnahmen</b>				
<b>Nr.</b>	<b>Beschrieb</b>	<b>Beteiligte</b>	<b>Priorität [Jahre]</b>	<b>Koordinationsstand</b>
L 4.1	Aufwertung des Toffenkanals und Integration des Grünraum in die Aussenraumgestaltung der neuen Überbauungen	Gemeinde (Federführung) Grundeigentümer/in	5-10	V

<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	Abhängigkeiten: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Massnahmenblatt S 01 Entwicklungsstandort Grossmatt</li> <li>• Massnahmenblatt S 03 Entwicklungsstandort Zelgli-Ost</li> <li>• Massnahmenblatt S 06 Aufwertung Ortskerne</li> </ul> Nächste Schritte: <ul style="list-style-type: none"> <li>• laufende Berücksichtigung bei Planungsmassnahmen</li> </ul>
-------------------------------	---



## 8.2.3 Verkehr

Massnahmenblatt	<b>Betriebs- und Gestaltungskonzept Kantonsstrasse</b>	<b>V 01</b>
-----------------	--	-------------

**Ausgangslage**

Die Ortsdurchfahrt (Thun- und Bernstrasse) ist sowohl Hauptverkehrsachse als auch funktionales und ortsbildprägendes Rückgrat der Orts- und Dorfentwicklung. Aus verkehrlicher Sicht besteht insbesondere Handlungsbedarf bezüglich Sicherheit und Trennwirkung für den Fuss- und Veloverkehr (Schulweg), aus Sicht Ortskernentwicklung bestehen Defizite bei der Funktionalität und Aufenthaltsqualität in der Geschäftsachse.

Auch auf dem Abschnitt Toffen-Breitlohn (Thunstrasse) besteht ein Sicherheitsdefizit. Die teilweise unübersichtliche Situation (Einmündung Gutenbrünnenstrasse, Pfadfinderheim, Privatliegenschaften) und die signalisierte Geschwindigkeit bergen ein hohes Sicherheitsrisiko.

Die Sanierung der Ortsdurchfahrt Toffen figuriert als Massnahme im RGSK Bern-Mittelland 2012 (Massnahme V-MIV 5.10) und ist damit gleichzeitig eine Massnahmen im Agglomerationsprogramm der 2. Generation.

- Ziel**
- Dominanzabbau des motorisierten Verkehrs
  - Verbesserung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr längs und quer
  - Verbesserung der Koexistenzbedingungen
  - Aufwertung des Strassenraums und der Seitenbereiche
  - Vereinheitlichung/Klärung/situationsbezogene Abstimmung der Geschwindigkeitslimiten innerorts und zwischen Toffen und Breitlohn
  - Auszeichnung der Ortseingänge aus Richtung Belp und Rümli

**Massnahmen**

Die Zuständigkeit und Federführung für Massnahmen auf den Kantonsstrassen liegt beim kantonalen Tiefbauamt TBA OIK II. Bevor konkrete Massnahmen projektiert und umgesetzt werden können, müssen in Kooperation Kanton/Gemeinde Planungsphasen gemäss Arbeitshilfe „Standards Kantonsstrassen“ durchlaufen werden (siehe Kasten Erläuterungen).

Nr.	Beschrieb	Federführung	Priorität [Jahre]	Koordinationsstand	Grobkostenschätzung [Fr.]
V 1.1	Standardprozess Kantonsstrassen <sup>9</sup> Phasen 1+2 (Planungsstudie): bis 2019 Phase 3 (Vorprojekt): bis 2021 Phase 4 (Strassenplan): ab 2021 Phase 5 (Realisierung): ab 2023	Kanton (TBA OIK II) Beteiligte: Gemeinde	5-10	Z	3,5 Mio. (Kanton)

**Hinweise zur Umsetzung**

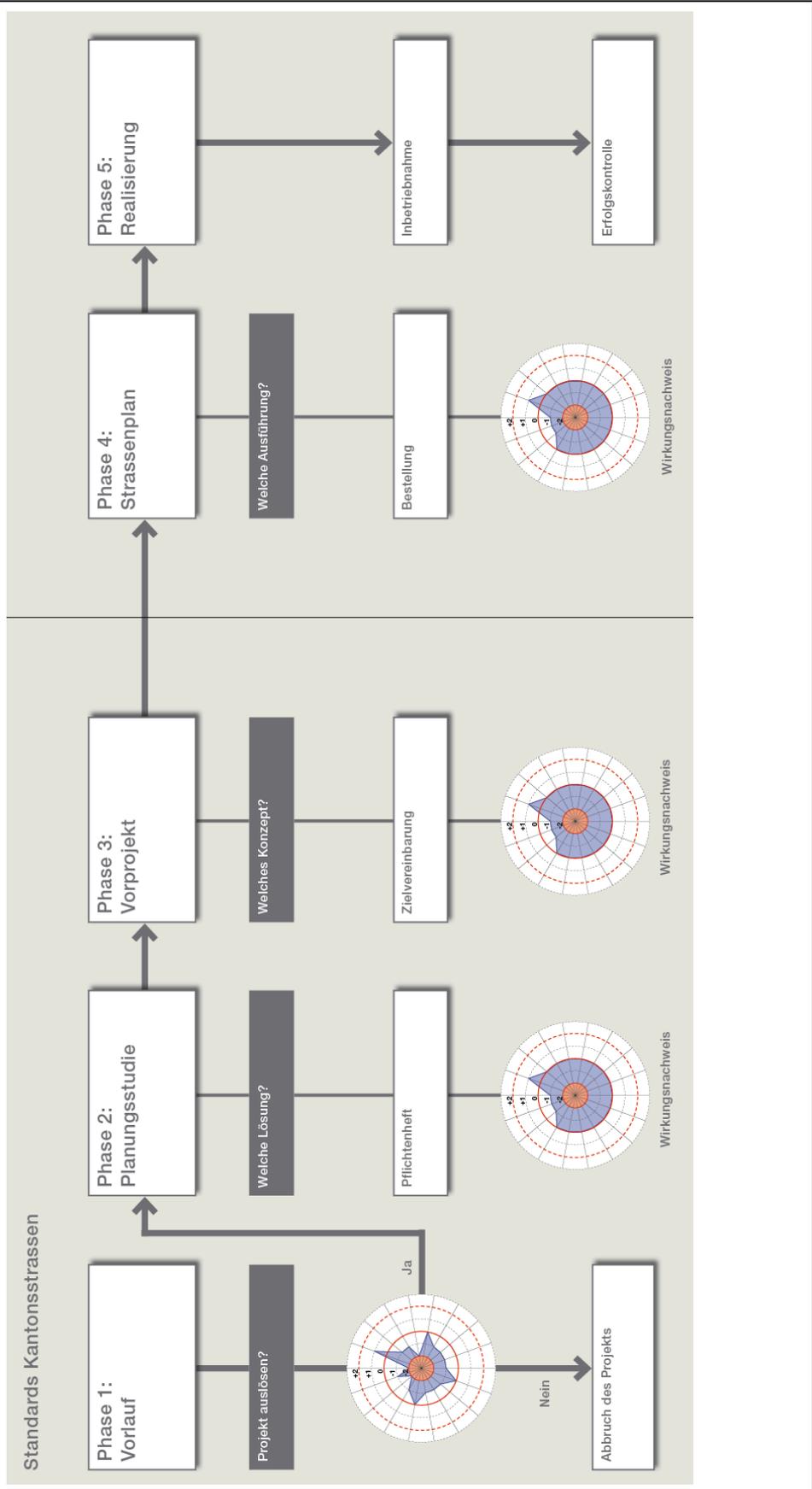
Abhängigkeiten: Massnahmenblatt S 06 Aufwertung Ortskerne

Nächste Schritte:

- TBA OIK II löst Standardprozess aus
- Eingabe Vorprojekt beim Bund (via Agglomerationsprogramm) im Jahr 2021

<sup>9</sup> Vorgehen, Zeithorizonte und Kostenschätzung gemäss RGSK Bern-Mittelland 2012, Massnahme V-MIV 5.10

**Erläuterungen:**  
Standardprozess  
Kantonsstrassen,  
Phasen 1 bis 5



Massnahmenblatt	<b>Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhof- und Belpbergstrasse</b>	<b>V 02</b>
-----------------	--	-------------

<b>Ausgangslage</b>	Entlang der Bahnhof- und Belpbergstrasse fehlt der Dorfkerncharakter. Es bestehen folgende Defizite: Unklares Verkehrsregime, unklare Massnahmen, fehlendes Eingangstor, fehlende siedlungsverträgliche Gestaltung des Strassenraumes, fehlende gesellschaftliche Funktion als öffentlicher Raum (Identität, sich begegnen, sich aufhalten, einkaufen u. w. m.). Als Grundlagen dienen der Kurzbericht von der Zeltner Ingenieure AG „Einführung Tempo-30-Zonen, Kurzbericht Konfliktanalyse/Beruhigungskonzept“ vom 10. August 2010 sowie die Korridorstudie Belp-Gürbetal (Februar 2014 Stand Mitwirkung).
---------------------	--

<b>Ziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dominanzabbau des motorisierten Verkehrs sowie Beruhigung und Verstetigung des Verkehrsablaufs</li> <li>• Verbesserung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr längs und quer (insbesondere Situation Veloverkehr bergwärts)</li> <li>• Verbesserung der Koexistenzbedingungen<sup>10</sup></li> <li>• Aufwertung des Strassenraums und der Seitenbereiche</li> <li>• Klärung Regime (einheitliche Vortrittsregelung, evtl. Tempo 30)</li> <li>• Überprüfung der Verkehrsführung für den Schwerverkehr im Zusammenhang mit der Korridorstudie Belp-Gürbetal (in Abhängigkeit mit Schwerverkehrsführung in Belp, Hohlestrasse)</li> <li>• Auszeichnung des Ortseingangs Belpbergstrasse</li> </ul>
-------------	---

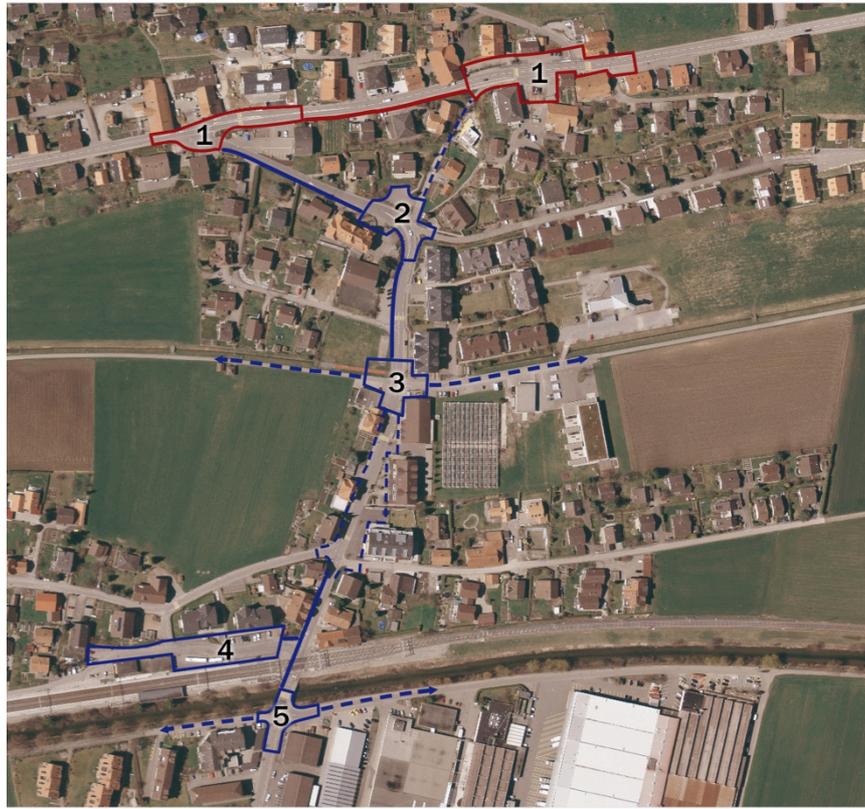
<b>Massnahmen</b>					
<b>Nr.</b>	<b>Beschrieb</b>	<b>Federführung</b>	<b>Priorität [Jahre]</b>	<b>Koordinationsstand</b>	<b>Grobkostenschätzung [Fr.]</b>
V 2.1	Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts (Umsetzung der oben genannten Ziele)	Gemeinde Beteiligte: Grundeigentümer/in, Kanton (TBA OIK II)	0-5	Z	

<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	Abhängigkeiten: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Massnahmenblatt S 06 Aufwertung Ortskerne</li> <li>• Korridorstudie Belp-Gürbetal</li> </ul>
	Nächste Schritte: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorgehenskonzept und Ausschreibung</li> <li>• Gemeinderat erteilt Auftrag an ein Verkehrsplanungsbüro</li> </ul>

<sup>10</sup> Der Strassenraum erfüllt die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden (inkl. Berücksichtigung der Bedürfnisse von Behinderten). Die Verkehrsteilnehmenden werden durch eine entsprechende Gestaltung zur gegenseitigen Rücksichtnahme angehalten.

## Erläuterungen

## Betriebs- und Gestaltungskonzept Zentrum



## Elemente des Betriebs- und Gestaltungskonzeptes

- 1 Einfahrt in den Kernbereich: Abbiegen, Queren
- 2 Drehscheibe Langsamverkehr: Beruhigen, Situation klären
- 3 Dorfkreuzung: Beruhigen, Begegnen
- 4 Bahnhofplatz: Ankommen/Abreisen<sup>11</sup>
- 5 Naherholung: Queren

---

<sup>11</sup> wird im Rahmen der Massnahme V 03 behandelt

Massnahmenblatt	<b>Verkehrsberuhigung in den Quartieren</b>	<b>V 03</b>
-----------------	---	-------------

<b>Ausgangslage</b>	Die Strassenräume in den Quartieren dienen einerseits der Verkehrserschliessung, sind aber gleichzeitig auch wichtige öffentliche Aufenthalts- und Begegnungsräume. Mit einem Niedriggeschwindigkeitsansatz kann die Verkehrssicherheit und die Koexistenz aller Verkehrsarten und die Attraktivität des Wohnumfeldes verbessert werden.
---------------------	--

<b>Ziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität in den Quartieren</li> <li>• Förderung der Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden</li> <li>• Hohe Durchlässigkeit des Siedlungsgebietes für den Langsamverkehr</li> </ul>
-------------	--

<b>Massnahmen</b>					
<b>Nr.</b>	<b>Beschrieb</b>	<b>Federführung</b>	<b>Priorität [Jahre]</b>	<b>Koordinationsstand</b>	<b>Grobkostenschätzung [Fr.]</b>
V 3.1	Prüfung von geeigneten Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den Quartierzellen (gemäss Richtplankarte MIV) Erarbeitung von entsprechenden Konzepten und Projekten. Die Ausgestaltung soll mit einheitlichen Massnahmentypen erfolgen.	Gemeinde Beteiligte: Kant. Tiefbauamt OIK II	0-10	Z	

<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	Abhängigkeiten: -
	Nächste Schritte: Auftrag an ein Verkehrsplanungsbüro

<b>Erläuterungen</b>	<p>Verschiedene Beispiele in der Schweiz zeigen, dass eine Reduktion der Fahrgeschwindigkeit durch gestalterische Massnahmen erreicht werden kann. Neben baulichen Massnahmen sind auch bewusstseinsbildende Massnahmen von grosser Bedeutung (z. B. Markierungen auf der Fahrbahn, flächendeckende einheitliche Gestaltung der Eingangstore in ein Quartier).</p> <p>Eine Möglichkeit den Verkehr zu beruhigen und die Sicherheit sowie die Aufenthaltsqualität für den Fuss- und Veloverkehr zu steigern, ist die Einführung von Tempo-30-Zonen. Hierfür sind aufgrund planungsrechtlicher Vorgaben verschiedene Verfahrensschritte zwingend vorzusehen (Erarbeitung eines Gutachtens mit dem Nachweis der Notwendig-, Zweck- und Verhältnismässigkeit, Projektpläne mit den geplanten Massnahmen, öffentliche Mitwirkung, Bewilligungsverfahren, Nachkontrolle).</p>
----------------------	---

**Referenzbilder von Verkehrsberuhigungsmassnahmen**



Massnahmenblatt	<b>Erschliessung neuer Bauzonen</b>	<b>V 04</b>
-----------------	-------------------------------------	-------------

<b>Ausgangslage</b>	Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr gehört zu den Hauptzielen, um die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs einzudämmen und eine Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr sowie den Langsamverkehr zu erreichen. In der Ortsplanung werden Entwicklungsgebiete definiert. Im Richtplan Ortsentwicklung, Teil Verkehr wird festgelegt, wo die potentiellen neuen Bauzonen angeschlossen werden sollen.
---------------------	--

<b>Ziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die neuen Bauzonen sind zweckmässig an das übergeordnete MIV-Netz angeschlossen</li> <li>• Die Auswirkungen auf die Umgebung und die Umwelt sind möglichst gering</li> </ul>
-------------	---

<b>Massnahmen</b>					
<b>Nr.</b>	<b>Beschrieb</b>	<b>Federführung</b>	<b>Priorität [Jahre]</b>	<b>Koordinationsstand</b>	<b>Grobkostenschätzung [Fr.]</b>
V 4.1	Erschliessung potentieller Entwicklungsgebiete gemäss Richtplankarte Motorisierter Individualverkehr	Gemeinde Beteiligte: Kant. Tiefbauamt OIK II	laufend	V	je nach Projekt

<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	Abhängigkeiten: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ortsplanungsrevision</li> <li>• Massnahmenblätter V 03, V 04</li> </ul> Nächste Schritte: Laufende Umsetzung nach Bedarf
-------------------------------	--

<b>Erläuterungen</b>	-
----------------------	---



Massnahmenblatt	<b>Fuss- und Veloverkehr: Netzlücken schliessen</b>	<b>V 05</b>
-----------------	---	-------------

<b>Ausgangslage</b>	Es besteht insgesamt ein gutes Fuss- und Velowegnetz, welches jedoch punktuelle Lücken und Schwachstellen bezüglich Sicherheit und Attraktivität aufweist.
---------------------	--

<b>Ziel</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sichere Schulwege</li> <li>• Engmaschiges, sicheres und attraktives Fuss- und Velowegnetz</li> <li>• Hohe Durchlässigkeit des Siedlungsgebietes und möglichst direkte Anbindung aller Quartiere/Ortsteile an den Ortskern und den Bahnhof</li> <li>• Der Unterhalt der Verbindungstreppen ist geregelt und die Haftungsfrage bei Unfällen geklärt</li> <li>• Verbesserte Zugänglichkeit der Naherholungsgebiete (siehe u. a. Massnahme L 02)</li> </ul>
-------------	--

<b>Massnahmen</b>					
<b>Nr.</b>	<b>Beschrieb</b>	<b>Federführung</b>	<b>Priorität [Jahre]</b>	<b>Koordinationsstand</b>	<b>Grobkostenschätzung [Fr.]</b>
V 5.1	Grabenweg	Gemeinde	0-10	V	
V 5.2	Kaufdorfstrasse	Gemeinde	0-10	V	
V 5.3	Treppe Gantrischweg/Thunstrasse	Gemeinde	0-10	V	
V 5.4	Treppe Kirchliches Zentrum/Niesenweg	Gemeinde	0-10	V	
V 5.5	Treppe Römerstrasse/Thunstrasse	Gemeinde	0-10	V	

<b>Hinweise zur Umsetzung</b>	Abhängigkeiten:	Massnahmenblätter V 01-03
	Nächste Schritte:	V 5.1, 5.2: Festlegung Vorgehen zur Schliessung der Netzlücken
		V 5.3 - 5.5: Klärung Unterhalt und Haftungsfragen

<b>Erläuterungen</b>	-
----------------------	---



## Genehmigungsvermerk

Genehmigungsinhalt sind die Kapitel 4, 5 ,6 ,7 und 8 dieses Berichts.

Mitwirkung vom	28. März 2014 bis 28. April 2014
Vorprüfung vom	26. Juni 2015
Beschlossen durch den Gemeinderat Toffen am	6. Juli 2015

Namens der Einwohnergemeinde

Die Gemeindepräsidentin

.....

Die Gemeindeschreiberin

.....

Die Richtigkeit dieser Angaben bescheinigt:

Toffen, den .....

Die Gemeindeschreiberin

.....

**Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung**