



**Gemeinde Toffen**

**Botschaft des Gemeinderates an die Stimmberechtigten**

**Kommunale Urnenabstimmung vom 28. September 2025**

**Neue Bahnhofstrasse**

**Verpflichtungskredit für die Sanierung und Verkehrsberuhigung der Bahnhof- und Belpbergstrasse mit Erneuerung der Werkleitungen sowie Umgestaltung und Aufwertung des Strassenraumes**

## **Inhaltsverzeichnis**

1	Das Wichtigste in Kürze .....	3
2	Ausgangslage .....	5
3	Vorgehen zur Ausarbeitung des Bauprojektes.....	6
4	Baulicher Zustand – Handlungsbedarf.....	10
5	Die neue Bahnhofstrasse .....	13
6	Finanzen .....	17
7	Anhang.....	19
7.1	Stellungnahmen Ortsparteien.....	19
7.2	Stellungnahme und Antrag des Gemeinderats .....	21
7.3	Grundlagen .....	22
8	Abstimmungsfrage .....	23

# 1 Das Wichtigste in Kürze

## *Ein neuer Anlauf nach 2017.*

Der Gemeinderat von Toffen nimmt einen neuen Anlauf zur Sanierung und Umgestaltung der Bahnhofstrasse. Nachdem die Stimmberechtigten eine erste Kreditvorlage im Mai 2017 ablehnten, ist das Projekt neu aufgegleist und ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK), als Basis für das vorliegende Bauprojekt, ausgearbeitet worden. Die Arbeiten wurden durch die vom Gemeinderat eingesetzten Planungs- und Spezialkommissionen begleitet. Am 28. September 2025 bietet sich nun die Gelegenheit, über den Verpflichtungskredit abzustimmen.

## *Die Bahnhofstrasse erhält ein neues Gesicht.*

Im Zuge der dringenden Sanierung von Strasse und Werkleitungen eröffnet sich die Chance, das Erscheinungsbild der Bahnhofstrasse zu vereinheitlichen und aufzuwerten. Einfache gestalterische Massnahmen entlang der Strasse erhöhen die Aufenthaltsqualität und verleihen dem Ort mehr Identität. Die Bahnhofstrasse wird behindertenkonform ausgestaltet und erhält eine durchgehende, an heutige Standards angepasste Strassenbeleuchtung.

## *Zu Fuss wird es angenehmer und sicherer.*

Bei allen einmündenden Seitenstrassen sind Trottoirüberfahrten vorgesehen. Das bedeutet, dass Fussgängerinnen und Fussgänger auf dem Trottoir entlang der Bahnhofstrasse vortrittsberechtigt sind. Die Trottoirüberfahrten dienen gleichzeitig als Tor für die angrenzenden Tempo-30-Zonen in die Quartiere.

## *Schulkinder sind weniger Gefahren ausgesetzt.*

Im Bereich der Schulanlagen sorgen Fussgängerstreifen, bessere Übersichtlichkeit und breitere Trottoirs für mehr Sicherheit auf dem Schulweg. Mit den Massnahmen und der Neugestaltung der Strasse wird der motorisierte Verkehr langsamer und gleichmässiger fließen, was zur Beruhigung des Verkehrs beiträgt.

## *Strasse und Werkleitungen müssen dringend saniert werden.*

Die Strasse und die Werkleitungen sind alt und in einem schlechten Zustand. In den letzten Jahren wurden nur punktuelle Reparaturen durchgeführt. Weshalb eine umfassende Sanierung des Strassenkörpers sowie der Trinkwasser-, Abwasser- und Kommunikationsleitungen dringend notwendig ist.

## *Weiterhin freie Fahrt – in angemessenem Tempo.*

Der motorisierte Verkehr kann die Bahnhof- und Belpbergstrasse weiterhin in beiden Richtungen befahren. Eine etwas schmalere Fahrbahn, Vertikalversätze und Quermarkierungen sorgen durch angepasste Geschwindigkeit für einen ruhigeren Verkehrsfluss. Das Kreuzen von landwirtschaftlichen Fahrzeugen und LKWs ist weiterhin unproblematisch. Das Parkieren wird dank grosszügigeren Parkfeldern deutlich einfacher. Da sämtliche Parkfelder vorwärts befahrbar sind, erübrigen sich die von den anderen Verkehrsteilnehmenden gefürchteten Rückwärtsmanöver.

## *Es gibt mehr Platz.*

Der neu aufgeteilte Strassenraum schafft mehr Raum für Schulkinder. Von der neuen Strassensituation profitieren auch die Dienstleistungs- und Gewerbetreibenden, deren Kundinnen und Kunden einen komfortableren Zugang erhalten.

## *Die Strasse wird leiser.*

Die Bahnhofstrasse erhält einen lärmindernden Belag. Dies führt zu weniger Emissionen.

*Ausgaben, die sich lohnen.*

Die gesamten Kosten für die neue Bahnhofstrasse belaufen sich auf 3,770 Mio. Franken (inkl. MwSt.) Die gebundenen Kosten für die nachhaltige Sanierung und Erneuerung der Infrastruktur bilden dabei den grössten Anteil (Strassenbau 59 %, Werkleitungen 28 %). Für die Massnahmen zur Neugestaltung (inkl. Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit) werden rund 0,5 Mio. Franken oder 13 % der Gesamtsumme aufgewendet.



## **2 Ausgangslage**

Toffen liegt zentral eingebettet im Gürbetal. Durch eine ausgewogene Nutzung bietet das Dorf gleichermassen attraktive Rahmenbedingungen für Wohnraum, Gewerbe und Landwirtschaft. Durch die S-Bahn Richtung Bern und Thun, die Busverbindung Richtung Riggisberg/Schwarzenburg im Angebot des öffentlichen Verkehrs sowie der Autobahn A6 ist die Gemeinde gut erschlossen.

Die Bahnhofstrasse liegt zentral im Ort und verbindet den oberen mit dem unteren Dorfteil. Fast alle Quartiere östlich der kantonalen Bern- und Thunstrasse sind durch die Bahnhof- und Belpbergstrasse erschlossen. Wichtige Einkaufsläden sind hier angesiedelt. Die genannten Strassen nehmen auch eine bedeutende Schulwegfunktion ein.

Der Verpflichtungskredit für ein erstes Bauprojekt wurde im Jahre 2017 an der Urne abgelehnt. Dringend erforderliche Sanierungsmassnahmen am Strassenkörper und an den Werkleitungen müssen zeitnah angegangen und ausgeführt werden, weshalb der Gemeinderat das vorliegende Projekt ausarbeiten liess.

### **3 Vorgehen zur Ausarbeitung des Bauprojektes**

Im Nachgang zur Urnenabstimmung im Jahre 2017 nahm der Gemeinderat eine umfassende Auslegeordnung vor. Er beschloss in der Folge, die Planung für die Umgestaltung der Bahnhofstrasse wiederaufzunehmen. Der schlechte Zustand von Strasse und Werkleitungen sowie der Bedarf eines attraktiveren, zukunftswürdigeren Ortskerns, führten zu dieser Entscheidung. Gestützt auf die Grundlagen der Ortsplanung soll das einheitliche Anbinden der Quartiere an die Bahnhofstrasse und deren Aufwertung des Strassen- und Aufenthaltsraums vorausschauend entwickelt werden. Der Gemeinderat setzte zur Begleitung der Planungsarbeiten eine breit abgestützte Spezialkommission ein.

#### **Richtplan Ortsentwicklung und Konzept Verkehrsberuhigung auf Gemeindestrassen**

Im Zuge der Ortsplanungsrevision wurde auch der Richtplan Ortsentwicklung erarbeitet, der verschiedene Massnahmen zu den Themen Siedlung, Landschaft und Verkehr beinhaltet. Gestützt darauf wurde ein Konzept Verkehrsberuhigung auf Gemeindestrassen ausgearbeitet, zu welchem ein breit angelegtes Mitwirkungsverfahren unter Einbezug der Bevölkerung durchgeführt wurde. Der Gemeinderat hat dieses am 16. November 2015 genehmigt.

#### **Zielsetzungen des Gemeinderates**

Im geltenden Richtplan Ortsentwicklung ist die Massnahme V 02 «Betriebs- und Gestaltungskonzept Bahnhof- und Belpbergstrasse» mit folgenden Zielen enthalten:

- Abbau der Dominanz des motorisierten Verkehrs sowie Beruhigung und Optimierung des Verkehrsablaufs.
- Verbesserung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr längs und quer (insbesondere Situation Veloverkehr bergwärts).
- Verbesserung der Koexistenzbedingungen.
- Aufwertung des Strassenraums und der Seitenbereiche.
- Klärung Regime (einheitliche Vortrittsregelung, Tempo 30/50).
- Überprüfung der Verkehrsführung für den Schwerverkehr im Zusammenhang mit der Korridorstudie Belp-Gürbetal (Bezug zu Schwerverkehrsführung in Belp, Hohlestrasse).

Entsprechend den übergeordneten Planungsinstrumenten hat der Gemeinderat das Projekt «Verkehrsberuhigung Bahnhofstrasse» mit einer Aufwertung des «unteren Dorfzentrums» ausgelöst mit folgenden Zielsetzungen festgelegt:

- Toffen als bevorzugte Wohn- und Arbeitsgemeinde erhalten und aufwerten.
- Gute Erschliessung für öffentlichen Verkehr und Individualverkehr erhalten, aber Durchfahrt für allfälligen unerwünschten Durchgangsverkehr unattraktiv gestalten.
- Aufwertung des Strassenraumes Bahnhof- und Belpbergstrasse zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der vielfältigen Koexistenz.
- Attraktiveren Strassenraum und Aufenthaltsflächen zu Gunsten Detailhandel und Geschäften.
- Schulwegsicherheit insbesondere bei Strassenübergängen erhöhen.
- Koordination der Sanierung weiterer Infrastrukturanlagen (Werkleitungen).

#### **Spezialkommission «Verkehrsberuhigung in den Quartieren und im Dorfzentrum»**

Zum Ausarbeiten der Projektunterlagen setzte der Gemeinderat eine begleitende Spezialkommission ein, in welcher das Gewerbe, die Anwohnenden, die Schule, die Vereine und die Ortsparteien vertreten sind. So konnte ein grosses Spektrum an Ideen und Vorstellungen abgeholt und vertieft diskutiert werden. Die Ergebnisse wurden ausgewertet und flossen direkt in die Planung ein.

### **Betriebs- und Gestaltungskonzept als Grundlage für das Bauprojekt**

Als Grundlage für das heute vorliegende Bauprojekt liess der Gemeinderat ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) durch das Planungsbüro VERKEHRSTEINER AG ausarbeiten.

In einer Gemeinde dienen Strassenräume neben der Verkehrserschliessung auch als öffentlicher Aufenthalts- und Begegnungsraum. Nebst Autos verkehren vor allem auch Zufussgehende und Zweiradfahrende darauf. Die Integration von mehr Grün im Strassenraum fördert die Biodiversität und leistet gleichzeitig einen wertvollen Beitrag zur Hitzeminderung. Mit dem BGK werden Strassenräume unter einer gesamtheitlichen Betrachtung gestaltet, um den hohen Anforderungen aus ortsbaulicher und verkehrstechnischer Sicht gerecht zu werden.

Bei der Erarbeitung des BGK wurden die beauftragten Planer durch die vom Gemeinderat eingesetzte Spezialkommission eng begleitet. Der Projektperimeter wurde in verschiedene Abschnitte gegliedert, welche eingehend analysiert wurden:



*Abb. Projektperimeter und Abschnittsbildung (Auszug aus dem BGK)*

Ein grosser Stellenwert wurde den Zufussgehenden beigemessen, die Bahnhofstrasse ist bekanntlich auch eine wichtige Schulwegverbindung.

Mit einer schmaleren Fahrbahn wird die Dominanz des Fahrverkehrs abgebaut. Durch die Neugestaltung des Strassenraums sollen die Fahrzeuge mit angepasster Geschwindigkeit unterwegs sein. Aufgrund des Platzgewinns kann eine optimierte Parkierungsmöglichkeit für die angrenzenden Nutzungen angeboten werden.

Das BGK trägt diesen vielschichtigen Anliegen Rechnung. Mit einer Fahrbahnbreite von 5.80 m statt 6.40 m wird der Spielraum des motorisierten Verkehrs etwas eingeschränkt. Trotzdem ist das Kreuzen von landwirtschaftlichen Fahrzeugen und LKWs weiterhin normkonform gewährleistet.

Gestalterische Massnahmen bewirken zusätzlich, dass die Fahrzeuge mit angepasster Geschwindigkeit unterwegs sind. Die Flächenreduktion dient der vereinfachten Parkierung und kommt den angrenzenden Nutzungen zugute.

Für Zufussgehende wird beidseits ein durchgehendes Trottoir angeboten. Trottoirüberfahrten ermöglichen dabei ein hindernisfreies Vorwärtskommen entlang der Bahnhofstrasse. Dadurch werden auch einheitliche Eingangs- und Verkehrssituationen zu den angrenzenden Quartierstrassen geschaffen.



## Geschwindigkeitsregime – Tempo 30 oder Tempo 50

Das BGK ist so ausgelegt, dass sowohl wie bis anhin Tempo 50 gilt oder auch Tempo 30 signalisiert werden kann.

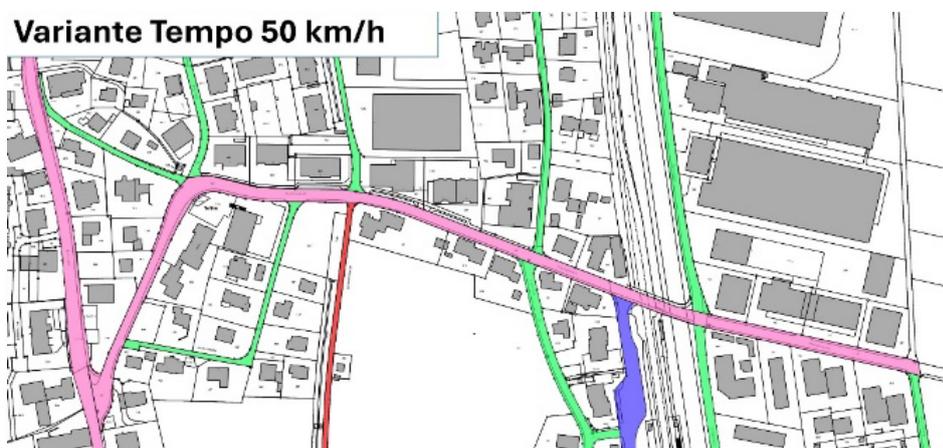
**Variante Tempo 30/50 km/h**



LEGENDE

- TEMPO 20
- TEMPO 30
- TEMPO 50
- FAHRVERBOT

**Variante Tempo 50 km/h**



Ob die Bahnhofstrasse im Abschnitt gemäss Plan Tempo 30 oder auf der ganzen Länge gemäss Plan Tempo 50 weiterhin signalisiert wird, entscheidet der Gemeinderat im Rahmen der Ausführungsplanung.

Zur Festlegung der künftigen Fahrgeschwindigkeit war eigentlich eine Variantenabstimmung geplant. Dies ist jedoch aufgrund der geltenden rechtlichen Grundlagen – wie auch aufgrund des momentanen Moratoriums – nicht möglich. Der Gemeinderat prüft derzeit die Möglichkeiten, zu gegebener Zeit eine Konsultativabstimmung durchzuführen (beispielsweise bei den Ortsparteien und/oder anlässlich einer Gemeindeversammlung). Die vorgeschlagene Umgestaltung des Strassenraums funktioniert mit beiden Geschwindigkeiten.

## 4 Baulicher Zustand – Handlungsbedarf

### Bahnhofstrasse und Werkleitungen sind sanierungsbedürftig

Sowohl der Strassenkörper als auch die Abwasser- und Trinkwasserleitungen befinden sich in einem baulich sehr schlechten Zustand. Sie müssen dringend saniert werden.

Der grösste Teil der Trinkwasserleitungen besteht noch aus Grauguss. Bei Erschütterungen und witterungsbedingten Temperaturwechseln sind diese sehr bruchanfällig, was in der Vergangenheit immer wieder zu Lecks geführt hat. Die Grabarbeiten in diesen Bereichen haben aufgezeigt, dass der Strassenaufbau nicht den geltenden Normen entspricht, was zu Setzungen führt. Die Abwasserleitungen sind an zahlreiche Stellen nicht mehr dicht. Deshalb sind die Sanierung und der teilweise Ersatz dringend notwendig.

Einige Impressionen:



*In den vergangenen Jahren wurden Schäden am Belag behelfsmässig repariert.*



*Defekte Belagsteile und Randabschlüsse führen zu Folgeschäden an der Fundamentalschicht.*



*Nach der Reparatur von Leitungsschäden setzt sich der Belag unterschiedlich.*



*Belagsschäden im Bereich von Schächten haben direkt Einfluss auf die Schachtanlage.*



*Abwasserleitungen: defekte Anschlüsse*

*Trinkwasserleitungen: verkalkte Rohre*

Im Zuge der Leitungssanierungen erfolgen Anpassungen und Ergänzungen aufgrund der Vorgaben des Generellen Entwässerungsplanes GEP und der Generellen Wasserversorgungsplanung GWP. Damit werden diese Infrastrukturanlagen wieder für den langfristigen Einsatz tauglich gemacht.

Die Leitungssanierungen und -ausbauten der Drittwerte BKW, Energie Belp und Swisscom werden koordiniert und zeitgleich ausgeführt.

### **Die unbefriedigende Verkehrssituation**

Die heutige Verkehrssituation im Bereich der Bahnhofstrasse ist unbefriedigend. Der Strassenraum erfüllt hauptsächlich die Bedürfnisse des motorisierten Verkehrs. Wer zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs ist, kann sich auf diesem Strassenabschnitt nicht gefahrlos bewegen. Der motorisierte Verkehr (täglich rund 3'000 Fahrzeuge) ist vor allem in den Morgen- und Abendstunden eine deutliche Belastung.

Die heute direkt an die Fahrbahn angrenzenden Parkfelder entlang der Bahnhofstrasse sind für die Verkehrsteilnehmenden wegen sich öffnenden Autotüren ebenso ein Gefahrenpotenzial wie die häufigen Rückwärtsmanöver beim Ein- und Ausparken.

## Schulwegsicherheit

Bei der Bahnhofstrasse handelt es sich um eine bedeutende Schulwegverbindung.



In den vergangenen Jahren wurden Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit provisorisch ausgeführt, wie das Beispiel im Bereich der Einmündung des Kanalweges beim COOP zeigt. Die provisorischen Massnahmen werden im Zuge der Neugestaltung definitiv umgesetzt. Die Schulwegsicherheit wird damit weiter erhöht.

## Sanieren und aufwerten

Die Dominanz des motorisierten Verkehrs und die bestehenden Defizite im Fuss- und Veloverkehr, insbesondere auf Schulwegen, erfordern rasche Verbesserungen.

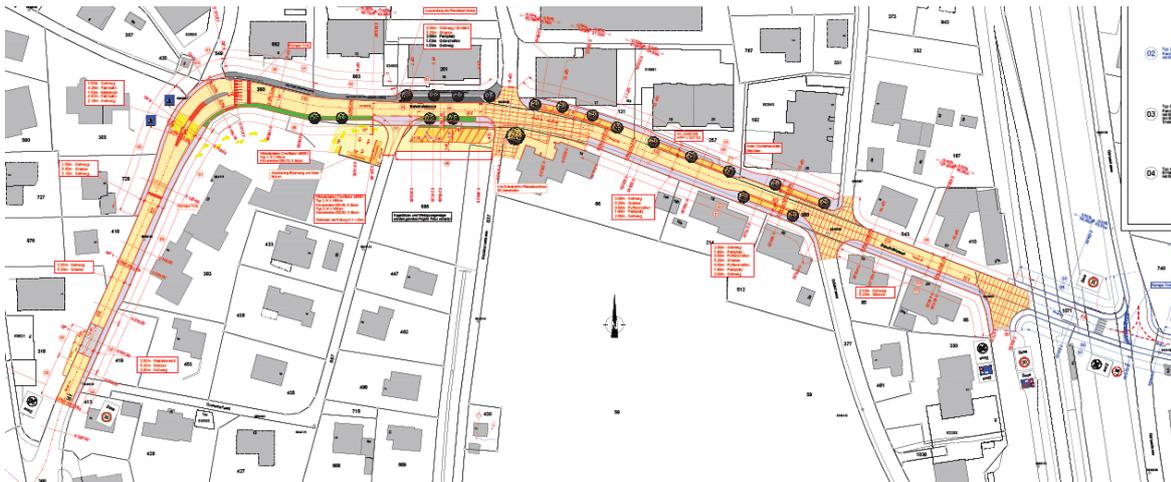
Es besteht der dringende Bedarf nach einer Aufwertung des Strassenraums. Gefragt sind primär bessere Aufenthaltsqualität und mehr Sicherheit. Die neue Bahnhofstrasse soll künftig als attraktiv gestalteter Strassenraum mit Zentrumscharakter wahrgenommen werden.

## 5 Die neue Bahnhofstrasse

### Allgemeines zum Bauprojekt

Für die Vergabe der Planungsarbeiten führte der Gemeinderat eine Submission im Einladungsverfahren durch. Er beauftragte in der Folge das Ingenieurbüro Ribuna AG mit der Ausarbeitung eines Bauprojekts. Grundlage dazu bilden neben den geltenden Instrumenten der Ortsplanung, das Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK sowie der Generelle Erschliessungsplan GEP und die Generelle Wasserversorgungsplanung GWP.

In die Projektbearbeitung wurde, neben dem technischen Strassenprojekt mit Sanierung von Strassenkörper und Werkleitungen, auch die Aufwertung des Raums neben der Strasse einbezogen. Die Strassenbeleuchtung wird soweit ergänzt, dass diese zusätzlich zur Fahrbahn auch den Trottoirbereich beleuchtet.

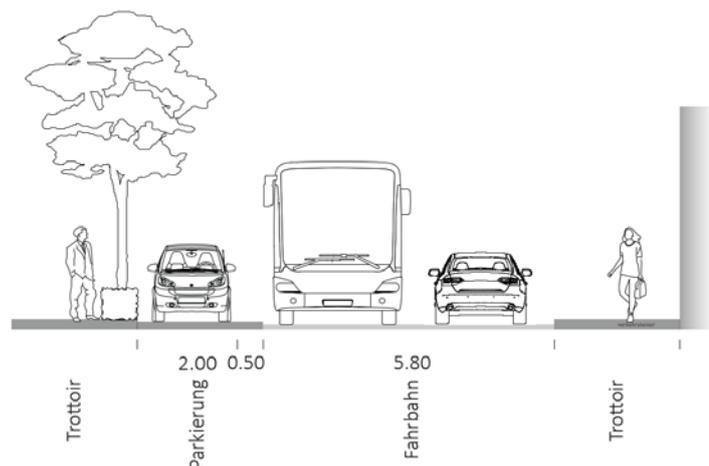


Situation Strassenumgestaltung

### Neue Aufteilung des Strassenraums

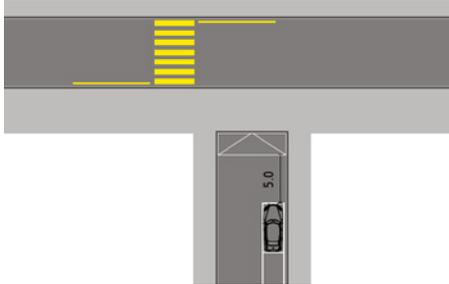
Der Strassenraum der Bahnhofstrasse wird neu angeordnet: Die Fahrbahnbreite wird auf 5.80 m reduziert. Die dadurch gewonnenen 60 cm führen zu mehr Parkierfläche (50 cm Strassenabstand plus 10 cm breitere Parkfelder).

Auf eine Mittelleitlinie auf der Fahrbahn wird verzichtet. Auf dem neuen Strassenquerschnitt ist bei angepasster Geschwindigkeit das Kreuzen aller Fahrzeugtypen problemlos möglich. Das Trottoir verläuft beidseits durchgehend und ist fast überall 2.0 m breit.



## Trottoir-Überfahrten und Vertikalversätze

Die Vorteile einer Trottoirüberfahrt sind ein durchlaufender, vortrittsberechtigter Gehbereich ohne Niveauunterschiede für die Zufussgehenden. Die Trottoirüberfahrten dienen gleichzeitig als Eingangspforte zu den angrenzenden Tempo-30-Zonen der Quartierstrassen.



Ein Vertikalversatz ist ein in die Fahrbahn eingebautes «Belagskissen», welches die Verkehrsteilnehmenden dazu bringt, die Fahrgeschwindigkeit den örtlichen Begebenheiten anzupassen.

*Bauliche Massnahmen: Trottoirüberfahrt (links) und Vertikalversatz (rechts)*

Mit verschiedenen Massnahmen wird die bestehende Fussgängerquerung in der Kurve beim Schulhaus «Hang» optimiert: Einerseits wird die heutige Fussgängermitteleinsel bergseits verlängert, wodurch der Fussgängerstreifen an den Kurvenbeginn versetzt, verbreitert und damit besser einsehbar wird. Andererseits wird der Verkehr durch Vertikalversätze bei Kurvenbeginn bzw. -ende stark verlangsamt.



*heute*



*künftig*

Zur Verbesserung der Schulwegsicherheit bleibt auch die Fussgängerquerung bei der Einmündung Kanalweg bestehen und wird mit einem Vertikalversatz ausgestattet.

## Fahrbahnquerung mit Fussgängerstreifen



Bei Variante Tempo 30 würden zusätzliche farbige sich wiederholende Markierungen auf der Fahrbahn als Querungshilfen für Zufussgehende der Verkehrsberuhigung dienen (Referenz-Beispiele: Thun und Münsingen).

### Neue Beleuchtung

Die Bahnhofstrasse erhält eine neue zeitgemässe Beleuchtung mit dimmbarem LED-Licht. An der Belpbergstrasse wird die bestehende Beleuchtung auf LED umgerüstet.



Die neue zeitgemässe Lichanlage dient der besseren Ausleuchtung. Dies führt zu mehr Sicherheit auf und neben der Strasse und zu weniger Lichtsmog.

## Parkierung



*Bildbeispiel mit Fussgängerstreifen*

Im Zentrumsbereich sind auf der nördlichen Seite der Bahnhofstrasse grosszügige Längsparkfelder vorgesehen, die künftig ohne Rückwärtsfahrmanöver befahrbar sind. Durch den 50 cm Abstand vom Fahrbahnrand ergeben sich auf der Strasse zwischen geparkten Autos und Velofahrenden sowie anderen Verkehrsteilnehmenden weniger Konflikte.

Die Anzahl der bestehenden Längsparkfelder entlang der Bahnhofstrasse wird zu Gunsten der vereinfachten Zu- und Wegfahrt um zwei Parkfelder reduziert. Im Gebiet zwischen Coop und der Schulanlage «Matte» ist die Gemeinde bestrebt, auch künftig ein ausreichendes Parkplatzangebot zu sichern.

Ziel der neuen Raumanordnung ist das Entflechten der Nutzungen. So werden die Zufussgehenden künftig sicherer abseits der Strasse und hinter den Längsparkfeldern entlang der Bahnhofstrasse geleitet. Durch die grosszügigere Raumverteilung der Strassennebenflächen werden auch strassenquerende Personen von den Automobilisten besser wahrgenommen.

### **Landbeanspruchung**

Bei der Strassenraumgestaltung werden auch die Vorplatzbereiche einiger Liegenschaften beansprucht, um Zugangssituationen und Fussgängerbereiche zu verbessern. Dort wo es sich heute um Privateigentum handelt, werden Sicherstellungen allenfalls im Grundbuch zu Gunsten der Gemeinde vorgenommen. Mit den betroffenen Grundeigentümern wurden bereits Gespräche geführt und entsprechende Vereinbarungen abgeschlossen.

### **Nächste Schritte, Termine**

Unter Vorbehalt der Zustimmung zum Verpflichtungskredit durch die Urnengemeinde wird das Baugesuch ausgearbeitet. Nach Eintreffen der Baubewilligung des Regierungsstatthalteramts kann schliesslich das Ausführungsprojekt ausgearbeitet werden.

Die Bauausführung wird voraussichtlich ab dem Jahre 2026 bis ca. 2029 in Etappen erfolgen. Bei der Festlegung werden weitere Bauvorhaben in unmittelbarer Nähe zur Bahnhofstrasse wie die Verkehrsführung und die Zugänglichkeit zu den Liegenschaften berücksichtigt.

## 6 Finanzen

Der Gemeinderat veranschlagt die Anlagekosten auf 3'770'000 Franken. Es wird ein Verpflichtungskredit von 3,770 Mio. Franken beantragt.

Kostenübersicht (Basis September 2024; Kostengenauigkeit +/- 15 Prozent)

	<b>Strassenbau</b>	<b>Wasserversorgung</b>	<b>Abwasser</b>
Baukosten	1'922'000	437'000	517'000
Honorare	335'000	63'500	62'000
Nebenkosten	59'500	13'000	13'500
Unvorhergesehenes/Reserve	234'500	52'500	60'500
<b>Total</b>	<b>2'551'000</b>	<b>566'000</b>	<b>653'000</b>

### Erwägungen

Die gesamten Kosten von 3,770 Mio. Franken (inkl. MwSt.) für die neue Bahnhofstrasse, einschliesslich Verbesserung der Belpbergstrasse, setzen sich wie folgt zusammen:

- gebundene Kosten für die Sanierung und Erneuerung des Strassenkörpers mit 59 %
- gebundene Kosten für die nachhaltige und langfristige Sanierung und Erneuerung der Werkleitungen mit 28 %
- Kosten zur Neugestaltung (inkl. Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit) mit 13 %

Für die Massnahmen zur Neugestaltung der Bahnhofstrasse (inkl. Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit) entfallen lediglich rund 0,5 Mio. Franken. Die restlichen Kosten von über 3 Mio. Franken sind gebundene Ausgaben für die nachhaltige Sanierung des Strassenkörpers und der Werkleitungen. Die Kosten für die Arbeiten im Zusammenhang mit der Telekommunikation werden durch die entsprechenden Werkeigentümer getragen.

Die Finanzkommission hat das Geschäft am 27. Mai 2025 behandelt. Die nachfolgenden Erläuterungen sind dem Mitbericht entnommen.

### Finanzierung

Die Finanzierung der Investition erfolgt über Fremdmittel. Es muss mit einer weiteren Neuverschuldung gerechnet werden. Subventionen sind keine zu erwarten.

### Folgekosten

Die durchschnittlichen jährlichen Folgekosten für die Einwohnergemeinde Toffen betragen in den ersten 25 Jahren:

<b>Was</b>	<b>Kosten</b>
Abschreibungen Strassenbau (2.5 Prozent der Anlagekosten linear)	63'775
Abschreibungen Wasserversorgung/Abwasser (1.25 % der Anlagekosten linear)	15'238
Zinskosten (2 % des Buchrestwertes)	54'857
<b>Total Folgekosten pro Jahr</b>	<b>133'870</b>

## **Künftiger Unterhalt**

Der künftige Unterhalt wird sich in etwa im bisherigen Rahmen bewegen. Mit den gewählten Baumaterialien wird eine lange Lebensdauer angestrebt.

## **Auswirkungen auf den Steuerhaushalt**

Das Eigenkapital der Gemeinde Toffen betrug per Ende 2024 rund 5,3 Mio. Franken.

Der im September 2024 überarbeitete Finanzplan für die Planungsperiode 2024 bis 2029 basiert auf aktuellen Erkenntnissen sowie plausiblen Prognosen und zeigt folgendes Bild:

Mit der Umsetzung des Schulhausprojekts «Matte 2» sowie weiterer geplanter Vorhaben im steuerfinanzierten Haushalt sind defizitäre Rechnungsergebnisse zu erwarten. Zudem wird ein Anstieg der Verschuldung prognostiziert, was zu zusätzlichen Zinsbelastungen führt. Ein möglicher Verkauf von gemeindeeigenem Land könnte jedoch dazu beitragen, die Verschuldung in einem vertretbaren Rahmen zu halten.

## **Fazit**

Die Investition wird vollständig durch Fremdmittel finanziert, was zu einer weiteren Neuverschuldung führt. Subventionen sind keine zu erwarten. Die gebührenfinanzierten Bereiche «Wasserversorgung» und «Abwasserentsorgung» verfügen über genügend Eigenmittel, um die Investitionen ohne Gebührenerhöhungen zu tragen.

Die jährlichen Folgekosten von rund 140'000 Franken (Abschreibungen und Zinsen) können durch eigene Mittel gedeckt werden.

Die Finanzkommission unterstützt das Vorhaben als Beitrag zu einer modernen, attraktiven und sicheren Gemeinde. Gleichzeitig betont sie die Notwendigkeit einer sorgfältigen Kostenkontrolle und eines verantwortungsvollen Umgangs mit den finanziellen Mitteln.

## 7 Anhang

### 7.1 Stellungnahmen Ortsparteien

Ortspartei	Stellungnahme
<b>EVP</b> (vom 17.06.2025)	Die EVP begrüsst die Sanierung und die gestalterischen Ambitionen des Projekts. Jedoch fordert die EVP klare verkehrspolitische Rahmenbedingungen, insbesondere: eine definitive Festlegung auf Tempo 30 als Voraussetzung für die Umsetzung, den Erhalt oder Ersatz sicherer Fussgängerquerungen, eine bauliche Trennung der Gehflächen zum Schutz der Fussgängerinnen und Fussgänger. Nur unter diesen Bedingungen kann das Projekt seine Ziele erreichen und seitens der EVP vollumfänglich mitgetragen werden.
<b>FBT</b> (vom 25.06.2025)	Die FBT finden das vorgestellte Konzept für die Bahnhofstrasse als gelungen. Sie gehen nach der Umsetzung von einem Gewinn für die Gemeinde Toffen aus. Ausserdem gibt es noch eine Frage zur Notwendigkeit und Funktionsweise der zahlreichen Strassenlaternen. Zwischen Coop und Entsorgungsstelle Gemeindeverwaltung wird eine maximale Geschwindigkeit von 30 km/h gewünscht.
<b>FDP</b> (vom 26.06.2025)	Die FDP die Liberalen verzichten auf eine detaillierte Stellungnahme. Sie heissen das Projekt grundsätzlich gut. Sie befürworten insbesondere Tempo 30.
<b>SP</b> (vom 22.06.2025)	<b>Stellungnahme der SP-Toffen zur Sanierung der Bahnhofstrasse</b> Die SP-Toffen unterstützt das vorgestellte Projekt zur Sanierung und Gestaltung der Bahnhofstrasse. Die Erneuerung des Strassenbelages ist angezeigt und eine Sanierung der bestehenden Werkleitungen ist notwendig. Gleichzeitig sollen ebenfalls alle weiteren Leitungen erneuert werden können. Durch farbige Fahrbahnbeläge wird die Geschwindigkeit von den Fahrenden bewusster wahrgenommen, was zu einer Reduktion der Geschwindigkeit führen kann. Die gut sichtbare und einheitliche Vortrittsregelung der Kreuzungen von Personen und Fahrzeugen trägt zu sicherem Verkehr bei. Eine durchgehende gute Beleuchtung mit dimmbaren Leuchten berücksichtigt das Sicherheitsempfinden der Bevölkerung und hilft, Energie zu sparen. Auch unter dem Aspekt der Klimaerwärmung ist die Bepflanzung mit vielen robusten Bäumen zu unterstützen. Infrastrukturen wie Sitzbänke könnten den Fussgängerbereich aufwerten und Begegnungsmöglichkeiten schaffen. Die SP-Toffen befürwortet eine verkehrsberuhigte Bahnhofstrasse mit Tempo 30 und eine ästhetische Aufwertung der Gehbereiche mit Begegnungsmöglichkeiten.

<b>Ortspartei</b>	<b>Stellungnahme</b>
<b>SVP Toffen</b> <b>(vom 22.06.2025)</b>	<p>Der Gemeinderat Toffen hat am 05.06.2025 den Ortsparteien und -vereinen das Sanierungs- und Umgestaltungsprojekt Bahnhofstrasse vorgestellt.</p> <p>Gestützt auf die Informationen aus dieser Veranstaltung nimmt die SVP Toffen zuhanden der Botschaft an die Stimmbürger zum vorgesehenen Projekt wie folgt Stellung:</p> <p>Das vorliegende Projekt zur Sanierung und Umgestaltung der Bahnhofstrasse wird von der SVP Toffen als sehr gut beurteilt. Es trägt dazu bei, dass die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden gegenüber heute wesentlich verbessert wird. Dies, indem die Bedürfnisse der Anwohner sowie der Besucher und Betreiber der Einrichtungen und Geschäfte an der Bahnhofstrasse bei der Gestaltung der Bahnhofstrasse angemessen und stärker als die Bedürfnisse des Durchgangsverkehrs berücksichtigt werden. Insbesondere beinhaltet das Gestaltungskonzept für die Bahnhofstrasse keine Schikanen für die Verkehrsteilnehmenden und trägt den Sicherheits-Bedürfnissen von Kindern des Kindergartens und der Schulen Rechnung. Mit dem vorliegenden Projekt kann nach Auffassung der SVP ein belebtes Dorfzentrum geschaffen und gleichzeitig die dringende Sanierung der Werkleitungen für die Wasser- und Abwasserversorgung vorgenommen werden.</p>

Die detaillierten Stellungnahmen der Ortsparteien können unter [www.toffen.ch/neuebahnhofstrasse](http://www.toffen.ch/neuebahnhofstrasse)) eingesehen werden.

## **Erwägungen des Gemeinderates**

Dem Gemeinderat ist es ein zentrales Anliegen, die Attraktivität von Toffen als Wohn- und Arbeitsort zu erhalten und gezielt weiterzuentwickeln. Die Gemeinde soll sich positiv entfalten und in ihrer Qualität gestärkt werden. Dabei wird grosser Wert auf eine gute Erschliessung durch den öffentlichen und den motorisierten Individualverkehr gelegt. Mögliche Mehrbelastungen, die durch Massnahmen in Nachbargemeinden entstehen, sollen durch geeignete Gegenmassnahmen ausgeglichen und gesteuert werden.

Die Verkehrssicherheit aller soll optimiert und die Strassenquerungen entschärft sowie sicher gestaltet werden. Weiter schafft der Gemeinderat für das lokale Gewerbe Rahmenbedingungen, indem er eine kooperative und enge Beziehung zu den Unternehmen pflegt und sich für eine wirtschaftsfreundliche Gemeinde einsetzt.

Die geplanten Massnahmen sind aus heutiger Sicht finanziell tragbar. Sollte sich der Finanzhaushalt – entgegen den finanzplanerischen Prognosedaten entwickeln – müsste der Gemeinderat Gegenmassnahmen ergreifen. Die Situation wird mittels rollender Finanzplanung jährlich neu beurteilt.

## **7.2 Stellungnahme und Antrag des Gemeinderats**

Der Gemeinderat hat das Bauprojekt am 20. Januar 2025 behandelt und diesem zugestimmt. Er empfiehlt den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern, die Annahme des Verpflichtungskredites von 3,770 Mio. Franken.

### **Fazit**

Das Zusammenspiel aus Sanierung, Verbesserung (Schulweg-) Sicherheit, Vereinheitlichen der Zufahrten zu den Nebenstrassen sowie das Aufwerten des Strassen- und Aufenthaltsraums der Bahnhof- und Belpbergstrasse führt zu einem nachhaltigen Synergieeffekt. Demnach wäre ein etappiertes Vorgehen wesentlich teurer.

Die Lebensdauer jedes Bauwerks ist beschränkt. Durch das Reparieren beispielsweise einer Wasserleitung wird die Lebensdauer etwas verlängert. Jedoch kann nur durch das tatsächliche Ersetzen wieder die volle Lebensdauer (50 bis 80 Jahre) erreicht werden. Zudem kann ein Bauwerk erst durch den Ersatz wieder entsprechend den geltenden Normen ausgeführt werden.

Der Gemeinderat stellt den Stimmberechtigten zur Urnenabstimmung vom 28. September 2025 folgenden

### **Antrag:**

Für die Sanierung und Verkehrsberuhigung der Bahnhof- und Belpbergstrasse, einschliesslich Erneuerung der Werkleitungen sowie der Umgestaltung hin zur Aufwertung des bestehenden Strassenraums ist ein Verpflichtungskredit von brutto 3,770 Mio. Franken (inkl. MwSt.) zu bewilligen. Gleichzeitig ist der Gemeinderat Toffen zur Bauausführung zu ermächtigen.

Der Gemeinderat

## 7.3 Grundlagen

### Entscheidungsgrundlagen

- Kommunale Baugesetzgebung ([www.toffen.ch](http://www.toffen.ch));
- Richtplan Ortsentwicklung;
- Gemeinderätliches Leitbild;
- Gemeinderätliches Konzept Verkehrsberuhigung auf Gemeindestrassen;
- Betriebs- und Gestaltungskonzept BGK Dorfzentrum vom 30. März 2020
- Tragbarkeitsberechnung des Ressorts Finanzen
- Bauprojekt, genehmigt vom Gemeinderat am 20. Januar 2025

## **8 Abstimmungsfrage**

Stimmen Sie dem Verpflichtungskredit von 3,770 Mio. Franken (inkl. MwSt.) für die Sanierung und Verkehrsberuhigung der Bahnhof- und Belpbergstrasse, einschliesslich Erneuerung der Werkleitungen sowie der Umgestaltung hin zur Aufwertung des bestehenden Strassenraums, zu (inkl. Ermächtigung des Gemeinderates Toffen zur Bauausführung)?