

Urnenabstimmung 26. September 2021 Dorfzentrum Schmerikon

Der Gemeinderat unterbreitet hiermit den Bericht und Antrag zur Urnenabstimmung vom 26. September 2021. Die Zustellung des Stimmausweises und des Stimmzettels erfolgt fristgerecht postalisch.

Am 26. September 2021 wird über den Baukredit zur Zentrumsgestaltung beinhaltend die Ortsdurchfahrt, den Dorfplatz und Bahnhofstrasse (Hauptperimeter), die Parkflächen zwischen Bahnhof und Seefeld (Nebenperimeter) sowie eine Tiefgarage unter dem Dorfplatz abgestimmt.

Die Abstimmungsfrage lautet: Wollen Sie dem Baukredit der Zentrumsgestaltung für das kommunale Bauprojekt und den Kantonsstrassenanteil über insgesamt CHF 12'372'000 inkl. MWSt. zustimmen?

Der Gemeinderat empfiehlt dem Kredit zuzustimmen.

1. Einleitung und Zusammenfassung

Mit dem Rückbau der Bahnanlagen und der Inbetriebnahme der A53 (heute A15) zwischen Schmerikon und Wagen von 2004–2007 wurden die Voraussetzungen geschaffen, das Dorfzentrum neu

und deutlich attraktiver zu gestalten. Als Schnittstelle zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern soll die Erreichbarkeit verbessert, der Umstieg erleichtert und das Angebot an Abstellplätzen erhöht werden. Der Platz soll als Begegnungsort mit hoher Aufenthaltsqualität gestaltet werden. Die Wohn- und Gewerbelagen am Dorfplatz sollen aufgewertet werden.

Drei kommunale und ein kantonales Teilprojekt sind auf der Grundlage eines Projektwettbewerbs 2014 in Teilschritten und unter Mitwirkung zu Bauprojekten entwickelt worden. Die Verzahnung der Teilprojekte lässt die Realisierung nur als Gesamtprojekt zu. Daher erstreckt sich der beantragte Baukredit unzertrennlich über die Gesamtsumme inkl. dem Anteil an der Kantonsstrasse über CHF 12'372'000 inkl. MWSt.

Wesentliche Merkmale des Projekts sind die Südverschiebung der Hauptstrasse, die Erstellung eines grosszügigen verkehrsfreien Platzes, die Gestaltung der Bahnhofszufahrt als Allee rechtwinklig zur Bahn mit Einbahnverkehr und die Errichtung einer Tiefgarage für 70 Fahrzeuge unter dem Platz.

Unter Berücksichtigung von erwarteten Bundesbeiträgen, der Vorfinanzierungsreserve und die ohnehin anfallenden Kosten für den Strassenunterhalt resultiert zukünftig eine vertretbare jährliche Mehr-



Schmerikon 1923

belastung des Gemeindehaushalts in der Grössenordnung zwischen 1 und 3 Steuerprozenten.

Bei Ablehnung des Baukredits werden Kanton und Gemeinde kurz- bis mittelfristig die Erneuerung der Verkehrsflächen ohne gestalterische Eingriffe, jedoch unter Berücksichtigung der aktuellen Strassen- und Verkehrsnormen vornehmen.

Der Gemeinderat erachtet die Umsetzung dieses Projektes als wesentlichen Beitrag zur Weiterentwicklung des Dorfes zu einem attraktiven und lebenswerten Wohn- und Arbeitsstandort und empfiehlt Zustimmung zum Kreditbeschluss.

2. Motivation

Bewegen: Im Dorfzentrum befindet sich der wichtigste Umsteigeknoten des Dorfes als Schnittstelle zwischen allen Verkehrsträgern. Darum soll es auch in Zukunft bestens mit Auto, Bus, Velo oder zu Fuss und zudem viel sicherer erreichbar sein. Eine grosszügige Anzahl öffentlicher Parkplätze im Zentrum bleibt bestehen. Die Anzahl Veloabstellplätze wird erhöht und der geplante Ortsbus nach Uznach ist optimal eingebunden.

Begegnen: Das Dorfzentrum ist mit wichtigen gesellschaftlichen Anlässen auch das Herz des

Dorflebens. Chilbi, Weihnachtsmarkt und slowUp bringen die Gemeinschaft zusammen. Weitere sollen dazukommen. Es soll ein Ort der Begegnung entstehen, der einladend wirkt und die attraktive Lage am See widerspiegelt. Der Dorfplatz verbindet als Scharnier die Kernzone, den Bahnhof und das Seeufer. Das verbreiterte Trottoir entlang der Hauptstrasse wirkt einladend und verkehrsberuhigend und bietet Kurzzeitparkplätze für das Gewerbe.

Beleben: Das Dorfzentrum und das Ortsbild von nationaler Bedeutung wird durch den neuen Dorfplatz und die neue Strassenführung stark aufgewertet. Für Hausbesitzer*innen und Bewohner*innen im Dorfkern ohne eigene Parkplätze bietet die neue Tiefgarage wettersichere Dauerplätze in Gehdistanz. Die Attraktivität wird gesteigert und die Wiederbelebung der Wohnhäuser in der Kernzone wird gefördert für mittelständische Familien, die ein Auto brauchen, aber die kurzen Gehdistanzen zu Geschäften, SBB und See schätzen.

3. Ausgangslage (2004–2008)

Mit der Erneuerung des gesamten Bahnhofs im Zeitraum von 2004–2007 hat die politische Ge-

Gesamtansicht vom See



Gemeindehaus-Splitter

Liebe Schmerknerinnen und Schmerkner



Kaum ist die ablehnende Abstimmung zum CO₂-Gesetz verklungen, hat uns die Natur den Spiegel vorgehalten. Zweimal innerhalb weniger Wochen führte der Aabach einen Wasserstrom, der statistisch gesehen nur alle drei Jahre vorkommen sollte. Der Zürichsee erreichte Gefahrenstufe vier und setzte diverse Keller unter Wasser. Am Goldberg kam es zu einem lokalen Erdbeben. Nebst dem unmissverständlichen

Hinweis auf die Notwendigkeit einer kohärenten Klimaschutzpolitik auch ein Hinweis, dass wir gut daran tun, den Wasserbau den Extremsituationen anzupassen. In den nächsten Jahren stehen die Sanierung des Aabachs zwischen Uznaberg und SBB-Brücke sowie des Goldbergbachs an.

Die Kennzahlen der Abwasserreinigungsanlage (ARA) Obersee zeigen, dass im gesamten Verbandsgebiet der fünf Gemeinden Gommiswald, Kaltbrunn, Schmerikon, Uznach und Tuggen während der grossen Niederschläge und den hohen Wasserständen tagelang die Hälfte der Schmutzfracht der Kanalisationen in die Gewässer gespült wurde. Durch mangelnde Trennung des Schmutzwassers aus Haushalt/Gewerbe vom Sauberwasser aus Dach-/Strassenflächen und Drainagen wird die Aufnahmekapazität der Kanalisation überschritten und in zahlreichen dafür vorgesehenen «Entlastungsbauwerken» wird das verschmutzte Wasser in den See oder den nächsten Bach gespült. In Schmerikon erfolgt dies im Obstwachs, in der Rösslihaab und im Rheinkieshafen. Der Goldbergbach, der heute, entgegen dem natürlichen Verlauf nicht in der Falllinie, die Kirchgasse hinunter, sondern eingezwängt in einer völlig unterdimensionierten Leitung, quer über den Friedhof und anschliessend unter der Kreuzgasse, den Bahnhofplatz querend, dem See zugeführt wird, dringt bei jedem Normalregen aufgrund der Unterdimensionierung in die Kanalisation ein und bringt diese regelmässig zum Überlaufen: 2019 an die neunzig Mal. Ein Hinweis, dass nach Regenfällen das Bad im See eher nicht zu empfehlen ist.

Das Projekt für das neue Dorfzentrum (siehe nebenstehende Abstimmungsbotschaft) setzt unter anderem auch die Verlegung des eingedolten Goldbergbachs voraus. Unbesehen des Ergebnisses zwingen Hochwasserschutz und Gewässerschutz schon längst zu diesem Schritt. Damit auch wir das kühle Wasser im See unbeschwerter geniessen können.

Mit herzlichem Gruss aus dem Gemeindehaus

Félix Brunschwiler | Gemeindepäsident

meinde von der SBB grössere Flächen erwerben können. Dies eröffnet die Chance, diesen bedeutungsvollen Platz aktiv zu gestalten. Zudem führte die im gleichen Zeitraum in Betrieb gegangene A53 (neu A15) zu einer signifikanten Reduktion des Durchgangsverkehrs. Der Kanton stellte in Aussicht, den gesamten Strassenraum der Kantonsstrasse als flankierende Massnahme neu zu gestalten. Dadurch muss der Verkehr beruhigt und wo sinnvoll auf die Umfahrungsstrasse gelenkt werden. Bis auf den Abschnitt, der entlang des zentralen Dorfplatzes verläuft, sind diese baulichen Anpassungen erfolgt.

Der Gemeinderat hat unter Beteiligung des kantonalen Tiefbauamtes schon 2005 in einem breit angelegten Mitwirkungsverfahren ein Gestaltungskonzept und eine neue Linienführung der Strasse entworfen. Ein erstes Vorprojekt im Jahr 2008 wurden nach teils negativen Rückmeldungen aus der Bevölkerung sistiert. In den nachfolgenden Jahren wurde mit einfachen mobilen Elementen verkehrsberuhigende und verkehrslenkende Massnahmen auf dem Platz umgesetzt.

4. Studienauftrag und Machbarkeit der Tiefgarage (2014 – 2016)

2014 wurde das Projekt mittels einem selektiven, nicht anonymen Studienauftrag mit Bewerbungsverfahren nach SIA wiederaufgenommen. Auf Empfehlung eines Beurteilungsgremiums wählte der Gemeinderat aus vier Planungsstudien das Projekt EGLIFISCH als Sieger. Vor der Weiterbearbeitung liess der Gemeinderat 2016 die Machbarkeit einer Tiefgarage unter dem Dorfplatz prüfen. Die Prüfung ergab eine Machbarkeit bei vertretbaren Erstellungskosten, weshalb deren Projektierung als optionale Ergänzung zur Platz- und Strassengestaltung in das Projekt aufgenommen wurde.

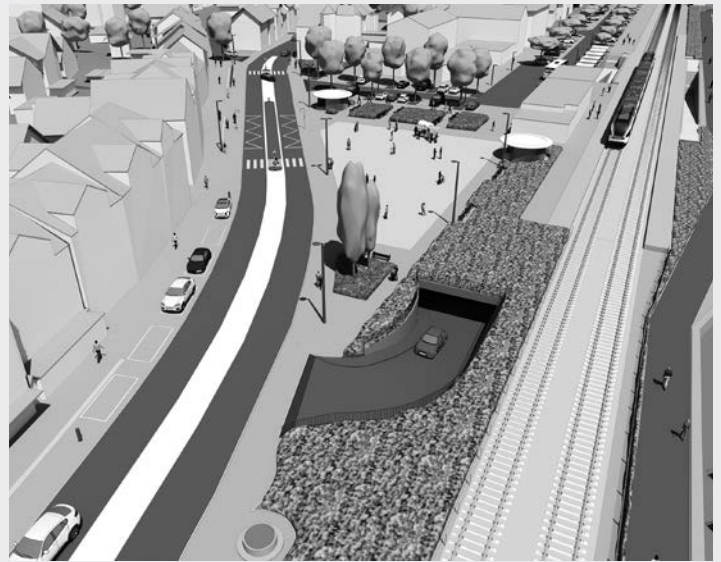
Fortsetzung Seite 4

Inhalt

Aus dem Gemeinderat	8
Aus dem Tiefbauamt	12
Aus dem Baudepartement & Volkswirtschaftsdepartement	13
Allgemeines und Wissenswertes	14
Schmerkner Flurnamen	18
Aus der Schule	21
Jubilare / Hochzeiten	23
Aus der Rubrik Gesellschaft und Religion	24
Erteilte Baubewilligungen	25
Handänderungen in der Gemeinde	26
Veranstaltungen September & Oktober 2021	27



Allee und Bahnhofvorplatz



Boulevardansicht und Tiefgarage

5. Projektierungskredit (2017)

Anlässlich der Bürgerversammlung vom 3. April 2017 genehmigte die Bürgerschaft einen Projektierungskredit über CHF 670'000 auf Basis des Siegerprojektes. Der Kredit berücksichtigt die finanziellen Mittel sowohl für die Erstellung eines Vorprojekts wie eines Bauprojekts, bis zur Genehmigung des Baukredits.

Nach Abschluss des Bauprojektes und unter Annahme der erforderlichen Aufwendung für die Kommunikation bis zur Abstimmung ist davon auszugehen, dass der bewilligte Projektierungskredit von 2017 mutmasslich zu rund 80% ausgeschöpft sein wird. Eine Reduktion des Planungsumfanges hat diese Einsparung ermöglicht.

6. Vorprojekt und Einwendungsverfahren

Anfang 2018 lag das Ergebnis des Vorprojekts vor. Anlässlich der Vorversammlung zur Bürgerversammlung 2018 wurde dieses vorgestellt und anschliessend im Gemeindehaus ausgehängt. Alle Anstösser*innen, Bewohner*innen oder Interessierte wurden eingeladen mündliche Diskussionsbeiträge oder formlose schriftliche Eingaben vorzubringen. Rund 20 Einzelpersonen oder Institutionen nahmen die Einladung, sich zu äussern, an.

Unter Berücksichtigung der Einwendungen bestätigte der Gemeinderat die zentralen Elemente des Projektes, nämlich die Südverschiebung und Umgestaltung der Ortsdurchfahrt, den Bau der Tiefgarage, die Gestaltung des Zentrumsplatzes und die Sanierung sowie Neugestaltung der Bahnhofstrasse. Insbesondere bekräftigte er die Freihaltung des Dorfplatzes vom Fahr- und Parkierungsverkehr, die Lage der Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage am Westende des Zentrumsplatzes, die Erstellung der Allee Bahnhofstrasse von der Ortsdurchfahrt direkt auf das SBB-Gebäude zu und die Gestaltung der Bahnhofstrasse, einschliesslich der Einbahnregelung.

7. Bauprojekt

Ab 2019 erfolgte die Bauprojektierung durch das gleiche Planerteam, umfassend Landschaftsarchitektur, Verkehrsplanung und Bauingenieurwesen. Hierbei reduzierte der Gemeinderat den Planungsumfang in Abweichung der üblichen Planungstiefe gemäss SIA Phase 32. Er tat dies mit der Absicht, der Bürgerschaft die erforderliche Planungstiefe und Kostengenauigkeit für einen verbindlichen Entscheid zu unterbreiten, ohne Aufwendungen für die Detailplanung zur Genehmigung und Ausführung zu betreiben, die auch nach der Kreditgenehmigung möglich sind.

Gegenüber dem Vorprojekt wurden verschiedene Themen vertieft und ausführlicher ausgearbeitet. Schwerpunkte bei der Ausarbeitung waren die Präzisierung der Höhenkoten/Gefälle, das Bepflanzungskonzept, eine veränderte Platzgestaltung und Materialisierung, die Ausarbeitung der Auf- und Abgänge der Tiefgarage sowie die dazugehörigen Hochbauten. Weitere zahlreiche Hinweise von Anstössern*innen wurden geprüft und teilweise übernommen.

8. Das Projekt

Insgesamt vier Teilprojekte wurden vorangetrieben. Die Ortsdurchfahrt, der Hauptperimeter der Zentrumsgestaltung beinhaltend den Dorfplatz und die Bahnhofstrasse, der Nebenperimeter beinhaltend die Parkflächen zwischen Bahnhof und Seefeld sowie die Tiefgarage unter dem Dorfplatz. Die Ortsdurchfahrt steht im Eigentum und Unterhalt des Kantons, entsprechend ist das kantonale Tiefbauamt der Planungsträger. Für die übrigen drei Teilprojekte zeichnet die Politische Gemeinde Schmerikon verantwortlich.

Wesentliche Merkmale des Projekts:

- Durch die **Südverschiebung der Hauptstrasse** entsteht ein grosszügiges breites Trottoir vor der

Impressum

Herausgeberin
Gemeinde Schmerikon

Redaktion
Claudio De Cambio

Gestaltung und Druck
ERNi Druck und Media AG
www.ernidruck.ch



Bahnhofplatz von Südost



Platzansicht von Nordost

Häuserfront und den Geschäften, mit der Möglichkeit zur Nutzung als Vorplätze.

- Die Erstellung eines **Mehrzweckstreifens** auf der Hauptstrasse schafft Platz für Abbiegevorgänge und für Querungen durch Fussgänger*innen. Der Verkehr wird durch die optische Verengung beruhigt, ohne dass die Strasse ihre übergeordnete Eigenschaft als Durchgangsstrasse und Sondertransportroute einbüsst.
- Die **Bushaltestellen** werden auf der Fahrbahn angeordnet und barrierefrei ausgebildet.
- **Kurzzeitparkplätze** werden unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit so weit wie möglich unmittelbar vor den Geschäften realisiert. Weitere Kurzzeitparkplätze befinden sich in der Tiefgarage unmittelbar bei der Ein- und Auffahrt.
- Spezialbeläge reduzieren die **Lärmimmissionen**. Der Antrag auf Tempo 30 ist beim Kanton deponiert. Diese Anordnung würde zusätzlich zur Lärmreduktion und Verkehrsberuhigung beitragen.
- Ein **grosszügiger Dorfplatz** entsteht durch die Entfernung der Verkehrsflächen und Parkplätze zwischen Hauptstrasse und Bahn in Verbindung mit einer Verschiebung der Bahnhofszufahrt.
- Es wird bewusst weitestgehend **auf eine feste Möblierung verzichtet**. Damit wird Raum für einen grosszügigen Platz zur vielfältigen Nutzung geschaffen. Mobile Einrichtungen, wie z.B. schattenspende Segel oder Zierbäume in Behältnissen können bedürfnisgerecht später umgesetzt werden.
- Die Bahnhofstrasse führt neu direkt auf das Bahnhofsgebäude zu. Unter **Alleebäumen** sind zahlreiche Kurzzeitparkplätze in Nähe des Gewerbes angeordnet.
- Durch **Kreisführung mit Einbahn** im Gegenuhrzeigersinn und **Temporeduktion auf 30 km/h** wird der Verkehr auf dem Bahnhofsvorplatz entschleunigt und beruhigt.

- Der **Ortsbus nach Uznach** erhält eine Anlegestelle unmittelbar beim Bahnhof für einen Umstieg mit kurzen Wegen.
- Das Angebot an **Veloabstellplätzen** wird von heute 100 auf 170 vervielfacht.
- Der **östliche Bahnhofplatz** wird einheitlich gestaltet und der gesamte Bereich, inklusiv der heutigen Schotterhalten bei den Gleisen und der Freifläche im Seefeld für Langzeitparkplätze eingerichtet. Kurzstämmige Alleebäume spenden Schatten, ohne den Anwohnenden die Seesicht zu nehmen.
- Die **Tiefgarage bietet rund 70 Plätze**. Sie hat sowohl Plätze für Dauer- und Langzeitparkende. Wenige gebührenfreie Kurzzeitparkplätze in Ausfahrtnähe werden realisiert.
- Nur mit der Tiefgarage kann das bestehende grosszügige Parkplatzangebot im Zentrum von rund **200 Parkplätzen erhalten** werden und der Platz für eine mehrfach attraktive Nutzung freigespielt werden. Ohne Tiefgarage führt jegliche zeitgemässe Platzgestaltung zu einem Parkplatzverlust. Dies ist nicht im Interesse der Ladengeschäfte.
- Die Ein- und Ausfahrt weist eine **Rampe für den schnellen Zugang zu Fuss** zu den gegenüberliegenden Geschäften auf.
- Ein Aufgang weist einen **Lift** auf; der andere eine **öffentliche Toilette**.

Der Gemeinderat hat nicht zuletzt aufgrund der Einwendungen die drei kommunalen Teilprojekte als untrennbar deklariert und unterstellt sie der gesamtheitlichen Kreditgenehmigung. Eine Aufwertung des Platzes bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung des Parkplatzangebotes bedingen zwingend die Errichtung einer Tiefgarage. Ein Verzicht auf die Neugestaltung des Nebenperimeters würde der Attraktivität des gesamten Zentrumsbereichs erheblich stören.

9. Abhängigkeit der Projekte untereinander

Aufgrund der Kreditkompetenzen hat die Bürgerschaft über den Kredit für das kommunale Projekt an der Urne zu bestimmen. Diese Abstimmung findet am 26. September 2021 statt.

Für das Kantonsstrassenprojekt bedarf es der Zustimmung zum Bauprojekt sowie der Zusicherung des Gemeindebeitrags seitens des Gemeinderates. Da der Kostenvoranschlag dieses Teilprojektes 1 Mio. Franken übersteigt, untersteht dieser Vernehmlassungsbeschluss dem fakultativen Referendum. Die öffentliche Auflage fand vom 28. Mai bis zum 6. Juli 2021 statt, ohne dass das Referendum ergriffen wurde.

Das kommunale Gesamtprojekt sowie das Kantonsstrassenprojekt sind eng miteinander verzahnt. Sie können nicht unabhängig voneinander in der vorliegenden Form realisiert werden. Die Ablehnung des Baukredits am 26. September 2021 würde zwangsweise auch das Kantonsstrassenprojekt hinfällig machen.

10. Kosten

Mit dem Bauprojekt wurde der Kostenvoranschlag ermittelt. Dieser wird mit einer Genauigkeit von +/- 10% ausgewiesen. Die Planer wurden ermahnt, den Verzicht der die Detailplanung für Genehmigung und die Ausführung mit einem besonderen Augenmerk auf die kostentreibenden Bauteile zu kompensieren. Für die Tiefgarage wurde zudem eine Zweitmeinung eingeholt, die den Kostenvoranschlag bestätigte.

Das Kantonsstrassenprojekt wird mit CHF 2'535'000 veranschlagt. Unter Berücksichtigung der Ohnehinkosten, der Sonderkosten und des gesetzlich zu tragenden Anteils resultiert eine Kostenbeteiligung der Gemeinde von CHF 742'000.

Die kommunalen Teilprojekte inkl. Kantonsstrassenanteil belaufen sich auf:

Hauptperimeter	CHF 4'930'000.00
Nebenperimeter	CHF 1'070'000.00
Tiefgarage	CHF 5'630'000.00
Anteil Kantonsstrasse	CHF 742'000.00
Total	CHF 12'372'000.00

Die Planungen ab 2014 bis zum Planungskredit 2017 haben einen Aufwand von rund CHF 200'000 generiert. Die Vorprojektierung und die Bauprojektierung (2017-2021), mit einem Bürgerschaftskredit über CHF 670'000 versehen, werden bis zum Zeitpunkt der Kreditgenehmigung insgesamt Kosten von rund CHF 520'000 verursacht haben.

Dem bestehenden Projekt steht eine Sanierung der bestehenden Verkehrsflächen und Plätzen in

der bestehenden Geometrie gegenüber, die erforderlich würde, sofern das vorliegende Projekt nicht realisiert wird. Im Zusammenhang mit der Genehmigung des Projektierungskredits 2017 wurden die Kosten dieser ohnehin erforderlichen Erneuerung der Beläge und der Randabschlüsse auf 1.95 Mio. Franken für den Gesamtperimeter geschätzt.

11. Agglomerationsprogramm

Die Gemeinde Schmerikon ist Mitglied des Vereins Agglo Obersee. Diesem gehören vier St. Galler, neun Schwyzer und vier Zürcher Gemeinden sowie die Kantone St. Gallen, Schwyz und Zürich an. Er ist Planungsträger des Agglomerationsprogrammes Obersee, eines von bundesweit 43 Programmen, mit dem die Kantone, Städte und Gemeinden die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung aufeinander abstimmen und die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur gemeinsam planen. Der Bund unterstützt im Gegenzug die Verkehrsprojekte mit Beiträgen von 30%–40% der Investitionskosten.

Im Rahmen des vierten Agglomerationsprogramms (AP4) wurde dieses Projekt 2021 bereits eingereicht. Der Vergleich mit ähnlich gelagerten Projekten der anderen Agglo-Gemeinden in der Vergangenheit zeigt, dass Hoffnungen auf eine nationale Bezuschussung im Umfang von rund 35% an die Aufwendungen für Strassen und Plätze gerechtfertigt sind. Damit würden sich die Baukosten für die Gemeinde um **2.4–4.3 Mio. Franken** reduzieren.

Die Bundeszahlungen sind an die Bedingung geknüpft, dass die Realisierung im Zeitfenster 2024–2027 erfolgt, und nicht vorher.

12. Finanzaufwand/-ertrag

Entscheidend für die Belastung des Gemeindehaushaltes sind die **Abschreibungsdauern** und die Kapitalzinsen. Nach heutiger Rechnungslegung betragen die Abschreibungszeiträume 10 Jahre für Planungsarbeiten, 35 für Strassen und Plätze und 50 für die Tiefgarage.

Zu berücksichtigen ist im Weiteren, dass die Bürgerschaft in den vergangenen Jahren eine **Vorfinanzierungsreserve** von rund 1.3 Mio. Franken aus früheren Ertragsüberschüssen geöffnet hat.

Die **Kapitalkosten** sind seit Jahren auf einem historischen Tief. Insbesondere die öffentliche Hand erhält heute Darlehen nahezu zinsfrei. Über den langen Zeitraum der Nutzungsdauer betrachtet ist daher sicherlich ein Kapitalzins zu berücksichtigen.

Ja nachdem ob und in welchem Umfang nun Kapitalzinsen, Ohnehinkosten oder die Bundesbe-

zuschussung berücksichtigt werden resultiert eine Mehrbelastung von maximal bis zu CHF 300'000 je Jahr entsprechend **maximal rund 3-Steuerprozenten**. Insbesondere auf lange Dauer reduziert sich dieser Betrag, Zum Vergleich: Im Zeitabschnitt zwischen 2000 und 2020 wendete die Politische Gemeinde jeweils rund 20 Steuerprozent für die Abschreibungen auf.

Zur Ertragsseite: In den Betrachtungen unberücksichtigt ist, dass sich bei einer zeitgemässen Parkplatzbewirtschaftung Parkfelder aus den Erlösen der Fahrzeughalter finanzieren und keine Steuerlast darstellen. Bereits heute generieren die Parkplätze rund um den Bahnhof rund CHF 100'000 je Jahr. Mit der Tiefgarage sind Tarifanpassungen angezeigt.

13. Mitwirkung

Der Mitwirkung wird heute ein hoher Stellenwert eingeräumt. Im vorliegenden Vorhaben hat sich die Bürgerschaft erstmals vertreten durch ein breitgefächertes Forum vor rund fünfzehn Jahre umfassend eingebracht. In den weiteren Schritten wurde jeweils breit informiert und auch sehr genau hingehört. So hat der Gemeinderat in einer Weiterentwicklung der Forumsgedanken 2008 zwei Varianten zur Projektierung vorgeschlagen. Diese stiessen jedoch auf deutliche Ablehnung. Ab 2014 wurde mit einem Projektwettbewerb weitergefahren, dessen Ergebnis öffentlich vorgestellt wurde. Anlässlich des Antrages für einen Projektierungskredit 2017 wurde aufgezeigt, welches Wettbewerbsprojekt nun im Detail projektiert werden soll und welche Kosten erwartet werden. Die Bürgerschaft folgte dem Antrag mit grossem Mehr. Das Vorprojekt wurde 2018 öffentlich vorgestellt; direkt Betroffene und die Öffentlichkeit haben sich in Stellungnahmen einbringen

können und der Gemeinderat hat die Eingaben in einem Bericht detailliert gewürdigt.

Aufbauend auf diesen Schritten wurde das aktuelle Bauprojekt erarbeitet und **steht auf der Plattform www.mitwirkung-schmerikon.ch in seiner Gesamtheit zur Einsicht zur Verfügung.**

14. Weiteres Vorgehen

Mit der vom Gemeinderat empfohlenen Zustimmung zum Baukredit werden die weiteren Planungsschritte bis zur Realisierung ausgelöst. Die Gemeinde wird aus der vorliegenden Planung ein verbindliches Auflageprojekt entwickeln. Wie oben dargelegt wurde bis zum Kreditantrag die Planungstiefe angestrebt, die eine Kostengenaugkeit von +/- 10% ermöglicht. Zahlreiche Details und auch berechtigte Anregungen der Bürgerschaft, sofern diese das zugrundeliegende Konzept und die Kosten nicht tangieren, sind ausführungsfähig zu präzisieren. Im Anschluss erfolgen die öffentliche Planaufgabe und des Landerwerbsverfahren, da doch zahlreiche Grenzverschiebungen zwischen Kanton, Gemeinde und Privateigentümer*innen anstehen. Mit Rücksicht auf die Bestimmungen des Bundes über das Agglomerationsprogramm erfolgt der Spatenstich frühestens Anfang 2024.

15. Wie weiter im Fall einer Ablehnung

Bei einer Ablehnung würde das kantonale Tiefbauamt die Ortsdurchfahrt in der gleichen Geometrie ohne die Südverschiebung sanieren. Wie bei den übrigen Abschnitten würden hierbei auch die Ein- und Ausfahrten sowie die Anordnung der Parkfelder unter Berücksichtigung der geltenden Strassen- und Verkehrsnormen überprüft. Für die bestehenden Längsparkplätze im Planungssperimeter und die Platzzufahrt ist eine Modifikation und Reduktion sehr wahrscheinlich. ■

Visualisierung Dorfplatz – Allee

