

Schmerikon



Urnenabstimmung vom 27. September 2026

Initiative

«Zentrumsgestaltung-Ortsdurchfahrt-Tiefgarage»

Darüber wird an der Urne am 27. September 2026 abgestimmt:

Die Bürgerschaft der politischen Gemeinde Schmerikon hat am 26. September 2021 dem Baukredit für die Zentrumsgestaltung in der Höhe von CHF 12'372'000 zugestimmt. Das Genehmigungsprojekt liegt vor und lag öffentlich auf. Aktuell werden die Einsprachen verhandelt. Der Baubeginn wird voraussichtlich im Jahr 2029 erfolgen.

Ein Initiativkomitee hat ein Initiativbegehren eingereicht mit dem Antrag um Aufhebung des Zustimmungsbeschlusses der Bürgerschaft. Die Initiative ist zustande gekommen. Bei einer Annahme der Initiative würden die weiteren Planungsarbeiten eingestellt und das Projekt nicht umgesetzt. Bei einer Ablehnung würde die schnellstmögliche Realisierung angestrebt.

Der Abstimmungsfrage lautet:

Wollen Sie den Beschluss der Bürgerschaft der politischen Gemeinde Schmerikon vom 26. September 2021 über den Baukredit zur Zentrumsgestaltung über CHF 12'372'000 aufheben?

Ja

Das Initiativkomitee empfiehlt Annahme.

Nein

Der Gemeinderat empfiehlt Ablehnung.

1. Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung und Zusammenfassung	2
2. Werdegang	3
2.1 Ausgangslage (2004–2008)	3
2.2 Studienauftrag und Machbarkeit der Tiefgarage (2014–2016)	3
2.3 Projektierungskredit (2017)	4
2.4 Vorprojekt und Mitwirkung (2018)	4
2.5 Bauprojekt und Kreditgenehmigung (2019–2021)	4
2.6 Öffentliche Auflage (2022–2023)	4
2.7 Laufende Einsprache-Verhandlungen	5
2.8 Ausstehende Realisierungsschritte	5
3. Wesentliche Projektmerkmale	5
4. Finanzen	9
4.1 Baukredit vom 26. September 2021	9
4.2 Bisherige Kosten	9
4.3 Ohnehin-Kosten	9
4.4 Agglomerationsprogramm	9
4.5 Finanzierung	10
4.6 Gemeindefinanzen	10
5. Wie weiter im Fall einer Annahme der Initiative?	11
6. Stellungnahme des Gemeinderates	12
7. Stellungnahme des Initiativkomitees	14

1. Einleitung und Zusammenfassung

Die Gestaltung und Aufwertung des Bahnhof-/Dorfplatzes ist ein jahrzehntelanges Anliegen. Mit dem Rückbau des Bahnhofs in den Jahren 2006–2007 durch die SBB und dem Erwerb grosser Flächen durch die Gemeinde ergab sich die einmalige Chance dazu. Während rund zwanzig Jahren sind Konzepte entworfen und verworfen worden. Die Gemeinde steht aktuell vor der Realisierung einer Zentrumsgestaltung mit Tiefgarage in Koordination mit dem Kanton, der gleichzeitig eine neue Gestaltung der Kantonsstrasse anstrebt.

Das aktuelle Projekt nahm seinen Anfang mit einem Studienwettbewerb im Jahr 2014. Dieser brachte ein Siegerprojekt vor, das eine Südverschiebung der Hauptstrasse Richtung SBB-Geleise und einen verkehrsfreien, grosszügigen Dorfplatz vorsieht. Die Bahnhofstrasse wird neu direkt auf das Bahnhofsgelände zugeführt. Durch Kreisführung mit Einbahn im Gegenuhrzeigersinn und Temporeduktion wird der motorisierte Verkehr auf dem Bahnhofvorplatz entschleunigt und zugunsten von Fussgänger und Velofahrer beruhigt. Um den verkehrsfreien Platz vor dem schützenswerten Ortsbild ohne Verlust an Parkplätzen zu realisieren, ist die Errichtung einer Tiefgarage mit 70 Plätzen unter dem Platz vorgesehen.

Die Bürgerschaft stimmte 2017 einem Projektierungskredit über CHF 670'000 zu. Nach einer Mitwirkung 2018 auf der Grundlage eines Vorprojekts wurde ein Bauprojekt mit Kostenvoranschlag erarbeitet. Die Bürgerschaft hat am 26. September 2021 dem entsprechenden Baukredit für die Zentrumsgestaltung über CHF 12'372'000 zugestimmt. Der Kredit beinhaltet die Baukosten für die

Gestaltung des Hauptperimeters (westlicher Bahnhofplatz), die Gestaltung des Nebenperimeters (östlicher Bahnhofplatz), die Errichtung der Tiefgarage und den Anteil der Gemeinde am Kantonsstrassenprojekt. Das Genehmigungsprojekt liegt vor und wurde Ende 2023 öffentlich aufgelegt. Aktuell werden die Einsprachen verhandelt. Der Baubeginn wird voraussichtlich 2029 erfolgen.

Ein Initiativkomitee hat ein Initiativbegehren eingereicht, das die Aufhebung dieses Beschlusses beantragt. Die Initiative ist zustande gekommen. Die Initianten argumentieren im Wesentlichen, dass die Zustimmung auf den damaligen finanziellen Verhältnissen sowie auf den zu diesem Zeitpunkt bekannten Annahmen über die Tragbarkeit und die finanziellen Auswirkungen des Vorhabens erfolgt sei; diese hätten sich jedoch substantiell verändert. Sie verweisen insbesondere auf den hohen Aufwandüberschuss von 2024, die zunehmende Verschuldung und die Bauteuerung. Auch erachten die Initianten den Bau einer Tiefgarage in der Nähe des Sees als mit Risiken behaftet. Das Initiativkomitee empfiehlt daher die Annahme der Initiative.

Der Gemeinderat bestreitet weder Teuerung noch Verschuldung, widerspricht jedoch dem Sachverhalt, dass sich die finanziellen Voraussetzungen verschlechtert hätten. Zwischenzeitlich ist die Steuerkraft deutlich gewachsen und der Steuerfuss gesunken. Eine Tiefgarage im Einstaubereich eines Sees stellt keine besondere bautechnische Herausforderung dar, wie andernorts auch aufgezeigt. Ein grosszügiger, verkehrsfreier Platz vor dem geschützten Ortsbild ist ein Privileg, fördert die Standortattraktivität

und wirkt für Generationen nach. Der Gemeinderat empfiehlt der Bürgerschaft daher, die Initiative abzulehnen.

Bei einer Annahme der Initiative werden die weiteren Planungsarbeiten eingestellt und das Projekt nicht umgesetzt. Bis zum Vorliegen eines allfällig neuen Projektes verbleibt der Platz wie bestehend. Die bisherigen Planungskosten der Gemeinde von rund CHF 1.15 Mio. werden abgeschrieben. Der Beitrag über knapp CHF 4 Mio., die der Bund aus dem Agglomerationsprogramm zugesichert hat, verfallen. Wie der Kanton mit der dringenden Sanierung der Hauptstrasse umgehen wird, hat er noch nicht definiert.

2. Werdegang

2.1 Ausgangslage (2004–2008)

Mit der Erneuerung des gesamten Bahnhofes im Zeitraum von 2004–2007 hat die politische Gemeinde von der SBB grössere Flächen erwerben können. Dies eröffnete die Chance, diesen bedeutungsvollen Platz aktiv zu gestalten. Zudem führte die im gleichen Zeitraum in Betrieb gegangene A53 (heute 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 Dorfplatzes und der geschützten Häuserzeile sowie den Gewerbebetrieben verläuft, sind diese baulichen Anpassungen erfolgt.

Der Gemeinderat hat unter Beteiligung des kantonalen Tiefbauamtes bereits im Jahr 2005, in einem breit angelegten Mitwirkungsverfahren, ein Gestaltungskonzept und eine neue Linienführung der Strasse entworfen. Ein erstes Vorprojekt im Jahr 2008 wurde nach teils negativen Rückmeldungen aus der Bevölkerung sistiert. In den nachfolgenden Jahren wurde versucht, mit einfachen mobilen Elementen verkehrsberuhigende und -lenkende Massnahmen auf dem Platz umzusetzen, teilweise mit mässigem Erfolg. Seither haben nur noch geringe Veränderungen stattgefunden, wie beispielweise die Wendeschleife für den Bus unmittelbar gegenüber «Tschirky».

2.2 Studienauftrag und Machbarkeit der Tiefgarage (2014–2016)

2014 wurde das Vorhaben mittels einem selektiven, nicht anonymen Studienauftrag mit

Bewerbungsverfahren nach SIA wieder aufgenommen. 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.

2.3 Projektierungskredit (2017)

Anlässlich der Bürgerversammlung vom 3. April 2017 genehmigte die Bürgerschaft einen Projektierungskredit über CHF 670'000 auf Basis des Siegerprojektes. Dieser Kredit berücksichtigte die finanziellen Mittel sowohl für die Erstellung eines Vorprojekts wie eines Bauprojekts, bis zur Genehmigung des Baukredits Ende 2021. Eine Reduktion des Planungsumfanges hat Einsparungen ermöglicht, sodass der Kredit nicht vollumfänglich ausgeschöpft werden musste.

2.4 Vorprojekt und Mitwirkung (2018)

Anfang 2018 lag das Ergebnis des Vorprojekts vor. Anlässlich der Vorversammlung zur Bürgerversammlung 2018 wurde dieses vorgestellt und anschliessend im Gemeindehaus ausgehängt. Alle Anstossenden, Bewohnenden und Interessierten wurden eingeladen, sich zum Vorprojekt zu äussern. Rund 20 Personen haben diese Gelegenheit genutzt.

2.5 Bauprojekt und Kreditgenehmigung (2019–2021)

Unter Berücksichtigung der Mitwirkung löste der Gemeinderat die Erarbeitung des Bauprojekts aus, welches ab 2019 durch das

gleiche Planerteam, umfassend Landschaftsarchitektur, Verkehrsplanung und Bauingenieurwesen, bearbeitet wurde. Hierbei reduzierte der Gemeinderat den Planungsumfang in Abweichung zur 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 Kosten und Aufwand für die Detailplanung für Genehmigung und Ausführung zu betreiben, da diese Schritte auch nach der Kreditgenehmigung erfolgen können.

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

2.6 Öffentliche Auflage (2022–2023)

Nach der Genehmigung des Kredits wurde das Bauprojekt für die öffentliche Auflage finalisiert, was einige Zeit in Anspruch nahm, da bewusst vor der Kreditgenehmigung auf eine Detailplanung verzichtet worden war. Das Planerteam wurde verändert; ein neues Landschaftsarchitekturbüro übernahm die Gestaltung. Vom 8. November bis zum 7. Dezember 2023 wurde das Projekt öffentlich aufgelegt. Es besteht aus vier Dossiers:

- Zentrumsgestaltung (Dorfplatz, Bahnhofstrasse und Seefeld)
- Teilstrassenplan Zentrumsgestaltung und Ortsdurchfahrt
- Tiefgarage (öffentliche Einstellhalle unter Dorfplatz)

- Kantonsstrassenprojekt (Strassenraum und Ortsdurchfahrt Schmerikon).

Für das Kantonsstrassenprojekt ist der Kanton Planungsträger, für die übrigen Projekte die Gemeinde. Alle Projekte sind eng miteinander verzahnt. Sie können in der vorliegenden Form nicht unabhängig voneinander realisiert werden.

2.7 Laufende Einsprache-Verhandlungen

Sowohl gegen das kantonale wie auch gegen die kommunalen Projekte sind Einsprachen eingegangen. Der Gemeinderat hat die Behandlung der Einsprachen zu den Gemeindeprojekten weitestgehend abgeschlossen. Er muss jedoch zur abschliessenden Eröffnung der Einsprache-Entscheide den Abschluss der kantonalen Einsprache-Behandlung abwarten, da eine koordinierte Eröffnung stattfinden muss. Die kantonalen Einsprachen betreffen weitestgehend die Erschliessung der Parzellen entlang der Hauptstrasse. Mit den meisten Einsprechenden wurden Begehungen durchgeführt und Lösungsansätze skizziert. Infolge der vorliegenden Initiative wurde die weitere Behandlung vorerst vertagt.

2.8 Ausstehende Realisierungsschritte

Sollte die Initiative anlässlich der Urnenabstimmung am 27. September 2026 abgelehnt und dadurch der Kredit bestätigt werden, so werden als erstes die Einsprache-Verhandlungen abgeschlossen und die Entscheidungen koordiniert mit dem Kanton eröffnet. Unter der Voraussetzung, dass die Einsprache-Entscheide in Rechtskraft erwachsen, wird im Anschluss das Landerwerbsverfahren initiiert. Dies betrifft das Kantonsstrassenprojekt infolge der Verschiebung der Hauptstrasse. Auch das Gemeindeprojekt bedingt Lander-

werb und -tausch, beispielsweise mit den SBB. Gleichzeitig wird die Vergabe der Baumeisterarbeiten vorbereitet. Bei optimalem Verlauf wäre ein Spatenstich 2029 möglich.

3. Wesentliche Projektmerkmale

Das gesamte Vorhaben, beinhaltend die Teilprojekte, ist durch nachfolgende Merkmale charakterisiert:

- Durch die **Südverschiebung der Hauptstrasse** entsteht ein grosszügiges, breites Trottoir vor der 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 Fussgängerinnen und Fussgänger. Der Verkehr wird durch die optische Verengung beruhigt, ohne dass die Strasse ihre übergeordnete Eigenschaft als Durchgangsstrasse und Sondertransportroute einbüsst.
- Die **Bushaltestellen** bleiben auf der Fahrbahn angeordnet und werden barrierefrei ausgebildet, so wie es das Behindertengleichstellungsgesetz verlangt.
- **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 Ausfahrt.
- Spezialbeläge reduzieren die **Lärmimmissionen**. Ein Antrag auf Tempo 30 ist durch den Kanton abgelehnt worden.
- Ein **grosszügiger Dorfplatz** entsteht durch die Entfernung der Verkehrsflächen und Parkplätze zwischen Hauptstrasse und

Bahn in Verbindung mit einer Verschiebung der Bahnhofszufahrt.

- Anlässlich der Detailprojektierung für die öffentliche Auflage wurde die Materialisierung des Platzes unter Berücksichtigung der zunehmenden Erwärmung überarbeitet. Eine **partielle Chaussierung** anstelle eines festen Belags und ein **Wasserspiel** tragen zur Senkung der Temperaturen bei. An den Rändern stehen verschiedene Baumgruppen und Einzelbäume, welche Schatten bieten. Ein **Pavillon** auf dem Dorfplatz spendet Schatten und dient auch als Regenschutz.

- Es wird bewusst weitestgehend **auf eine feste Möblierung verzichtet**. Der Pavillon ist demontierbar, das Wasserspiel überbaubar. Damit wird Raum für einen grosszügigen Platz zur vielfältigen Nutzung durch die traditionellen Dorfanlässe geschaffen.
- Die Bahnhofstrasse führt neu direkt auf das Bahnhofsgelände zu. Unter **Alleebäumen** sind zahlreiche Kurzzeitparkplätze in Nähe des Gewerbes angeordnet.
- Durch **Kreisführung mit Einbahn** im Gegenverkehrsinn und **Temporeduktion auf 30 km/h** wird der Verkehr auf dem Bahnhofsvorplatz entschleunigt und beruhigt.



Seeansicht

- Der **Ortsbus nach Uznach** und ein allfälliger Bahnersatzbus erhalten eine Anlegestelle unmittelbar beim Bahnhof für einen Umstieg mit kurzen Wegen.
- Das Angebot an **Veloabstellplätzen** wird vervielfacht.
- Der **östliche Bahnhofplatz** soll gemäss Planung neugestaltet werden und der gesamte Bereich, inklusiv der heutigen Schotterhalden bei den Gleisen und der Freifläche im Seefeld, wird für Langzeitparkplätze eingerichtet.
- 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 von rund **200 Parkplätzen erhalten** und der Platz gleichzeitig für eine mehrfache attraktive Nutzung freigespielt werden. Ohne Tiefgarage führt jegliche zeitgemässe Platzgestaltung zu einem Parkplatzverlust. Dies ist nicht im Interesse der Ladengeschäfte, der Anwohner, die keine



Parkplätze unmittelbar bei ihrem Haus haben und allgemein für Besucherinnen und Besucher des Dorfes.

- Die Ein- und Ausfahrt weist eine **Rampe für den schnellen Zugang zu Fuss** zu den gegenüberliegenden Geschäften auf.
- Ein Aufgang ist mit einem Lift erschlossen. Der zweite Aufgang weist eine **öffentliche Toilette** auf.

Detailinformationen zum Genehmigungsprojekt sind auf der Mitwirkungsplattform einsehbar:



<https://mitwirkung-schmerikon.ch/dorfzentrum>

Die vier Teilprojekte sind unzertrennlich und wurden einer gesamtheitlichen Kreditgenehmigung unterstellt. Eine Aufwertung des Platzes bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung des Parkplatzangebotes bedingt zwingend die Errichtung einer Tiefgarage.



Ansicht von Nord-Westen

4. Finanzen

4.1 Baukredit vom 26. September 2021

Für das Bauprojekt wurde der Kostenvoranschlag für die kommunalen Projekte ermittelt. Die Genauigkeit (ohne Teuerung) beträgt $\pm 10\%$. Für die Tiefgarage wurde eine Zweitmeinung eingeholt, die den Kostenvoranschlag bestätigte.

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

Die kommunalen Teilprojekte inkl. Kantonsstrassenanteil belaufen sich somit inkl. MWSt. auf:

Hauptperimeter:	CHF 4'930'000
Nebenperimeter	CHF 1'070'000
Tiefgarage	CHF 5'630'000
Anteil an Kantonsstrasse	CHF 742'000
Total	CHF 12'372'000

Die Baukosten wurden auf der Preis-Basis des Jahres ermittelt. Der Baupreisindex (Basis Oktober 2020) betrug Ende 2025 116 Punkte. Dies entspricht einer jährlichen Teuerungsrate von 3%. Die MWSt. ist auf der Basis von 7.7% berücksichtigt. Bereinigt per Ende 2025 beläuft sich der Kredit auf CHF 14.4 Mio.

4.2 Bisherige Kosten

Die bisherigen Aufwendungen belaufen sich auf:

Vorstudien (2014–2016):	CHF 196'569
Vor-/Bauprojekt «minus» (2017–2021):	CHF 501'776
Genehmigungsprojekt (2022–5/2026):	CHF 319'012
Total	CHF 1'017'357

Die Vorstudien wurden durch jährliche Budgetkredite genehmigt. Vorprojekt und Bauprojekt wurden durch den Projektierungskredit von 2017 genehmigt. Die Aufwendungen des Genehmigungsprojekts sind Bestandteil des Baukredits über CHF 12.4 Mio.

Der bisherige Planungsaufwand des Kantons beträgt CHF 342'094. Die Gemeinde hat sich zur Rückerstattung von 35%, entsprechend CHF 119'733, im Fall eines Projektabbruchs verpflichtet.

4.3 Ohnehin-Kosten

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. Die Kosten dieser ohnehin erforderlichen Erneuerung der Beläge und der Randabschlüsse werden auf rund CHF 2 Mio. für den Gesamtperimeter geschätzt.

4.4 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. Der Verein ist Planungsträger des Agglomerationsprogrammes Obersee, eines von bundesweit 46 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.

Im Rahmen des vierten Agglomerationsprogramms (AP4) wurde dieses Projekt im Jahr 2021 als Massnahme SV4.10 BGK/Ortskernaufwertung Schmerikon mit Baukosten von

CHF 14.1 Mio. eingereicht. Diese Zahlen beinhalten auch die kantonalen Aufwendungen für das Kantonsstrassenprojekt. Ende 2023 hat der Bund seine Zusage erteilt. Er hat aufgrund eines Benchmarks CHF 9.95 Mio. als beitragsberechtigter anerkannt und eine Kostentragung von 40%, entsprechend CHF 3.98 Mio. zugesagt. Hiervon resultieren CHF 3.5 Mio. für die Gemeinde.

Die Bundeszahlungen sind an die Bedingung geknüpft, dass im Rahmen des AP4 mit den Arbeiten begonnen werden muss. Der Spatenstich muss bis zum 31. März 2029 erfolgen.

4.5 Finanzierung

Die politische Gemeinde muss unter Berücksichtigung der Teuerung und der veränderten MWSt., nach Abzug des Bundesbeitrags, für die Realisierung dieses Projektes Stand Ende 2025 knapp CHF 10.9 Mio. veranschlagen. Aufgrund der Steuerfussreduktionen der vergangenen Jahre nahm die Selbstfinanzierung deutlich ab, d.h. die Gemeinde ist auf die Beschaffung der Geldmittel zur Finanzierung dieser Investition weitestgehend auf den Kapitalmarkt angewiesen. Die Kapitalkosten sind seit Jahren auf einem historischen Tief. Insbesondere die öffentliche Hand erhält heute Darlehen zu sehr günstigen Konditionen. Über den langen Zeitraum der Nutzungsdauer betrachtet ist ein Kapitalzins zu berücksichtigen; aktuell 1.3%. Hieraus resultiert eine jährliche Zinsbelastung von CHF 71'000.

Entscheidend für die Belastung des Gemeindehaushaltes sind die Abschreibungsdauern. Nach heutiger Rechnungslegung betragen die Abschreibungszeiträume 10 Jahre für Planungsarbeiten, 35 Jahre für Strassen und Plätze und 50 Jahre für die Tiefgarage. Zu berücksichtigen ist im Weiteren, dass die

Bürgerschaft in den vergangenen Jahren die Zustimmung zu einer Vorfinanzierungsreserve von CHF 1.326 Mio. Franken aus früheren Ertragsüberschüssen erteilt hat. Der Abschreibungsaufwand beträgt jährlich CHF 235'000 und unter Berücksichtigung des Zinsaufwandes insgesamt CHF 306'000 pro Jahr.

Die Erträge aus der Parkplatzbewirtschaftung sind in der vorerwähnten Rechnung noch nicht berücksichtigt, wie auch die Ohnehin-Kosten für den baulichen Unterhalt ohne Umgestaltung und Tiefgarage.

4.6 Gemeindefinanzen

Umfassende Informationen sind aus dem Amtsbericht 2025 und der detaillierten Rechnung 2025 ersichtlich.



<https://www.schmerikon.ch/publikationen>

Zur Einschätzung der Auswirkungen dieses Projekts sei auf nachfolgende Kennzahlen hingewiesen:

Jahr	Steuerfuss	Einfache Steuer CHF	Bevölkerung am 01.01
2000	154	4'498'631	3'177
2005	139	5'328'219	3'328
2010	144	5'799'600	3'508
2015	129	7'690'994	3'654
2020	116	9'068'534	3'936
2025	113	10'555'716	4'096

Ende 2025 betragen die Finanzverbindlichkeiten CHF 17 Mio. Die Nettoschuld beläuft sich auf CHF 2'455 je Einwohner.

5 Wie weiter im Fall einer Annahme der Initiative?

Die Bauprojekte für die Platzgestaltung, die Tiefgarage und die Kantonsstrasse sind unzertrennlich miteinander verbunden und wurden einer gesamtheitlichen Kreditgenehmigung unterstellt. Eine Aufwertung des Platzes bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung des Parkplatzangebotes im Bahnhofsumfeld bedingt zwingend die Errichtung einer Tiefgarage. Die oberirdische Anordnung der Parkplätze führt zu einer anderen Platzgestaltung und zu einer Veränderung der Schnittstellen zur Kantonsstrasse. Bei einer Annahme der Initiative ist daher zurückzugehen auf Feld 1 und für den Dorfplatz ist ein neues Projekt notwendig. Die bisherigen Aufwendungen müssen abgeschrieben werden.

Die Kantonsstrasse weist hohen Handlungsbedarf auf. Die Beläge, die Randabschlüsse und die Entwässerung haben die Lebensdauer überschritten und sind sanierungsbedürftig. Darüber hinaus fehlen die behindertengerechten Haltekanten der Bushaltestelle Schmerikon Bahnhof. Die Längs-Parkfelder entlang der Hauptstrasse und zahlreiche Liegenschaftszufahrten entsprechen nicht den Normen und weisen eine erhöhte

Unfallgefährdung auf. Das kantonale Tiefbauamt als Planungsträger für die Ortsdurchfahrt wird im Falle der Annahme der Initiative entscheiden müssen, ob es die Strasse im heutigen Bestand ohne die Südverschiebung saniert oder am bestehenden Projekt mit Verschiebung festhalten will. Der Start eines neuen Kantonsstrassenprojekts zur Behebung der erwähnten Schwachstellen und Defizite würde die Aufnahme in ein Strassenbauprogramm bedingen und damit die Zustimmung des Kantonsrates voraussetzen.

6 Stellungnahme des Gemeinderates

Der Gemeinderat hat das Projekt vor vierzehn Jahren mit dem Studienauftrag initiiert und erachtet die Realisierung nach wie vor als erstrebenswert. Daher lehnt er die Initiative ab und empfiehlt der Bürgerschaft deren Ablehnung. Er unterbreitet auch keinen Gegenvorschlag.

Der Gemeinderat führt nachfolgende Argumente hierzu auf:

Mehrfacher Bürgerschaftsentscheid

Im Verlauf der Projektierung hat die Bürgerschaft mehrfach ihre Zustimmung bekundet. Sie hat 2014 bis 2016 dreimal die Budgetkredite für die jeweils anstehenden Arbeiten genehmigt. An der Bürgerversammlung 2017 stimmte sie dem Projektierungskredit über CHF 670'000, welcher bereits die Tiefgarage beinhaltet, zu. Im Jahr 2018 hat in der Mitwirkung zum Vorprojekt lediglich eine Partei Vorbehalte angemeldet. Im Jahr 2021 genehmigte die Bürgerschaft den Baukredit über CHF 12,3 Mio. an der Urne. An der Bürgerversammlung 2025 lehnt sie einen in der Allgemeinen Umfrage vorgetragenen Antrag zur erneuten Vorlage des Baukredits an der Urne ab.

Kein weiterer Aufschub eines Generationenprojektes

Die Gestaltung und Aufwertung des Dorf- und Bahnhofplatzes ist ein jahrzehntelanges Anliegen. Mit dem Rückbau des Bahnhofs 2006–2007 durch die SBB ergab sich die einmalige Chance dazu. Eigens in Erwartung eines mehrheitsfähigen Projektes, wurde der grosszügige erworbene Perimeter im Westen des Platzes nicht gestaltet, sondern es wur-

den provisorische Beläge eingebaut und ohne gestalterischen Anspruch Parkfelder eingezeichnet. Auch der Kanton verzichtete darauf, im Zentrumsabschnitt zwischen Feuerwehrdepot und Kirchgasse auf die Erneuerung im Rahmen der flankierenden Massnahmen zur A15. Vielmehr erklärte er sich bereit, eine Strassenraumgestaltung abgestimmt auf die Dorfplatzgestaltung zu planen. Ein Verzicht auf die Realisierung der Dorfplatzgestaltung zementiert den heute unattraktiven, von Verkehr und Blech dominierten Platz und eine rein verkehrsorientierte Ortsdurchfahrt an bester Lage, für weitere zehn bis zwanzig Jahre.

Stärkung der Standortattraktivität

Die Realisierung einer grosszügigen verkehrsfreien Fläche im Siedlungskern ist weltweit ein anerkannter städtebaulicher Ansatz zur Belebung der Zentren, die Erhöhung der Aufenthaltsqualität, die Hervorhebung historischer Bauten und Ortsbilder, die Reduktion einer urbanen Hitzeinsel durch die Entsiegelung von Flächen, den Ausbau von Schattenzonen durch Bepflanzungen etc. Schmerikon hat die seltene Chance, einen grossen Platz vor einem geschützten Ortsbild durch die Erstellung einer Tiefgarage verkehrsfrei zugänglich zu machen. Es stellt kein Luxusprojekt dar, sondern ist die angemessene Inwertsetzung unseres Dorfkerns als Visitenkarte und Standortfaktor sowie für künftige Generationen.

Private Investoren bauen Tiefgaragen

Öffentliche Parkgaragen unter Plätzen in Seenähe sind ohne weiteres technisch machbar und vielerorts realisiert. Die geplante Tiefgarage weist lediglich ein Geschoss aus und taucht knapp zwei Meter in den mittleren See-spiegel ein. In Schmerikon bestehen dutzende private Tiefgaragen, die unter den mittleren Grundwasserspiegel ragen. Es ist nicht nach-

vollziehbar, warum die öffentliche Hand dies nicht auch erfolgreich umsetzen können sollte.

Mit der Annahme der Initiative werden über CHF 1 Mio. Planungskosten vernichtet und es wird auf rund CHF 3.5 Mio. Bundesbeiträge verzichtet. Eine neue Planung wird erneut Kosten in vergleichbarer Höhe auslösen.

Überschaubarer Kapitalaufwand

Die Baukosten basieren auf einer Kostenbasis von 2020. Die Teuerung im Tiefbau lag in den vergangenen fünf Jahren mit 16% oder 3% pro Jahr deutlich über der allgemeinen Teuerung. Die weitere Entwicklung ist unbekannt. Demgegenüber steigt aber auch die Steuerkraft von Schmerikon stetig um rund 3% pro Jahr: die Einfache Steuer nahm im gleichen Zeitraum ebenfalls um über 16% zu. Der jährliche Steueraufwand für Abschreibung und Zinsen beträgt unter Berücksichtigung der Teuerung CHF 300'000 und beträgt unter 3-Steuer-Prozente. Dies war bei der Krediterteilung 2021 nicht anders.

Steuerentlastung statt Schuldenabbau

Es ist unzutreffend, dass sich die finanzielle Situation gegenüber dem Abstimmungszeitpunkt verschlechtert hat. Die politische Gemeinde Schmerikon hat mit CHF 17 Mio. Fremdkapital tatsächlich eine nicht zu vernachlässigende Verschuldung. Die Verschuldung in dieser Grössenordnung besteht jedoch seit über zwanzig Jahren. Auch hier gilt es zu beachten, dass sich die Steuerkraft im gleichen Zeitraum von zwanzig Jahren nahezu verdoppelt hat und damit die Schuld, relativ betrachtet, geringer ist. Wesentliche Treiber waren die Erneuerungen der Schulhäuser Zentral und Sand. Der Steuerwettbewerb, verzerrt durch einen für Schmerikon nachteiligen Finanzausgleich, hat dazu beigetragen, dass Schmerikon seit der Jahrtausendwende den

Steuerfuss von 154 auf heute 113 Prozent reduzierte. Die Nettoverschuldung hat seit der Umstellung des Rechnungslegungsmodells 2018 erheblich zugenommen; nicht allein weil die Verbindlichkeiten gestiegen sind, sondern weil die Abschreibungen um durchschnittlich CHF 500'000 je Jahr tiefer ausfallen als in den Jahren zuvor. Dieser Minderaufwand wurde den Steuerzahlenden in diesem Zeitraum durch eine Steuerfussreduktion von 6 Prozenten weitergegeben. Es darf erwartet werden, dass die Steuerkraft weiter kontinuierlich steigt. Unabhängig von der Zentrumsgestaltung ist vorausschauend in den nächsten Jahren darauf zu achten, die steuerlichen Mehrerträge zur Schuldentilgung und nicht für weitere Steuerreduktionen einzusetzen.

Frühere Generationen haben grosszügig in die Zukunft investiert

Die Sanierung und Erneuerung der Infrastruktur ist eine Daueraufgabe und kann nicht einfach eingestellt werden, weil sie angeblich nicht finanzierbar ist. Die Aufschiebung von Investitionen in die Infrastruktur ist gegenüber den zukünftigen Generationen nicht zu verantworten, da diese dann kumuliert dafür aufkommen müssen. Vorangehende Generationen haben ein Mehrfaches in den Ausbau und Erhalt der öffentlichen Bauten investiert. Wir profitieren heute davon. Noch vor zwanzig Jahren wurden bis zu 30-Steuer-Prozente jährlich für die Abschreibung der Investitionen aufgewendet. Aktuell sind es knapp 8-Steuer-Prozente!

Aus all diesen Gründen empfiehlt der Gemeinderat die Initiative abzulehnen.

NEIN

7 Stellungnahme des Initiativkomitees



Ja zur Initiative «Zentrumsgestaltung» – ohne überrissenes Tiefgaragenprojekt

Mit einem JA zur Initiative „Zentrumsgestaltung“ öffnet die Bevölkerung von Schmerikon den Weg zu einem attraktiven, ortsverträglichen und finanziell tragbaren Dorfzentrum. Wir danken für Ihre Ja-Stimme.

Zusammenfassung

Das Tiefgaragen- und Zentrumsprojekt löst die entscheidenden Verkehrsprobleme nicht, schafft aber viele neue. Die gross dimensionierte und teure Ein- und Ausfahrt in die Tiefgarage wird unser Dorfzentrum – auch verkehrstechnisch – verunstalten.

Schmerikons Finanzen sind zu knapp, um derart unnötige Projekte durchzuführen.

Mit dem JA zur Initiative entsteht kein Stillstand, sondern eine Zukunftschance.

Die Gemeinde kann ohne jahrelange Bauerei den heutigen Parkplatz rund um den Bahnhof mit vernünftigen Kosten, Bäumen und Begrünung zukunftsgerichtet gestalten.

Darum: Stimmen Sie JA zur Initiative und ermöglichen damit den Schutz unseres Dorfes mit einem vernünftigen Zentrumsprojekt.

Überdimensionierte Tiefgarage am falschen Ort

Weitherum störend am Projekt ist die gross dimensionierte Tiefgarage mit gewaltiger Einfahrt direkt vor der wichtigsten Ladenstrasse unseres Dorfes. Und: Wollen wir rund 15 Millionen Franken investieren, damit wir künftig für ein Gipfeli, ein frisches Brot oder 100 Gramm Bündnerfleisch in das breite Loch zur Tiefgarage fahren müssen?

Untersuchungen zeigen, dass Tiefgaragen in kleinräumigen Dörfern ungern genutzt werden – und dem Gewerbe schaden. Läden und Geschäfte im Bereich Dorfeinfahrt florieren, weil der Zugang unkompliziert ist. Dies soll so bleiben.

Lichtsignalanlage in der Dorfmitte

Rund um Schmerikons Bahnhof soll es rund 200 Parkplätze geben. 70 davon in der Tiefgarage. Leider aber ist die Tiefgarage am falschen Ort geplant und verschandelt mit ihrer Erschliessung den geschützten Dorfkern.

Praktisch sicher ist auch, dass es für die Ein- und Ausfahrt im Durchgangsverkehr eine Lichtsignalanlage benötigt. Was geschieht ist klar: Auf der Hauptstrasse vor Bäckerei und Metzgerei stehen dann beim Lichtsignal wartende Autoschlangen.

Der Traum vom Dorfplatz

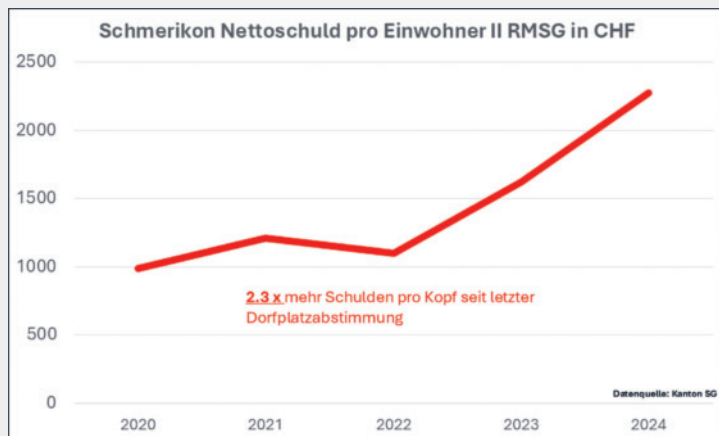
«Zukunft Schmerikon» verzichtet bewusst darauf, ein eigenes Projekt für den Bahnhofplatz vorzulegen. Denn das heutige Projekt – ohne Tiefgarage – kann in vielen Bereichen übernommen und unkompliziert umgesetzt werden.

Die Befürworter der Tiefgarage verkünden immer wieder, anstatt der heutigen Parkflächen entstünde beim Bahnhof ein «Dorfplatz». Nur: Können Sie sich vorstellen, zwischen den SBB-Geleisen, der Hauptstrasse und dem Bahnhofkiosk zu flanieren? Im Sommer lebt man in Schmerikon am Obersee. Und wenn es kälter wird, möchte niemand allein auf dem Bahnhofplatz frieren wollen.

Negative Finanzentwicklung

Schmerikon ist mit über 24 Millionen Franken verschuldet. Trotz privilegierter Seelage belegt unser Dorf im St. Galler Kantonsranking von 75 Gemeinden den sehr schlechten 63. Rang. Zudem warten weitere Grossinvestitionen auf uns. Beim Anschluss der Allmeindstrasse (rund 20 Millionen!), bei der Schule und erst recht beim Hallenbad.

Angesichts der angespannten Finanzlage ist es unverantwortlich, Schmerikon mit einer kostspieligen Tiefgarage zu belasten. Die Realisierung des heutigen Projektes würde wohl rund 15 Millionen Franken kosten und die Verschuldung der Gemeinde würde weiter anwachsen. Weitere Steuererhöhungen wären absehbar.



Seit 2020 stieg die Nettoverschuldung von 1'000 Franken pro Person auf weit mehr als das Doppelte.

Planungsarbeiten übernehmen

Mit einem JA zur Initiative ermöglichen Sie ein reduziertes Projekt für ein schönes und gewerbefreundliches Dorfzentrum vor unserem geschützten Ortsbild. Die bisherigen Planungsarbeiten von gut 1 Million Franken können teils übernommen werden. Und der Kanton hat zugesichert, die Hauptstrasse in Abstimmung mit der Gemeinde zu sanieren. Selbstverständlich können für das neue Projekt erneut Bundessubventionen beantragt werden.

Blick in die Zukunft

Lassen wir die Komplikationen mit dem unsinnigen Tiefgaragen-Projekt hinter uns. Haken wir die Einsprachen und Landhändler mit der SBB ab. **Schauen wir in die Zukunft mit einer schönen Parksituation, Bäumen und Grün vor unserer Ladenzone.**

Grossprojekte in kleinen Gemeinden und zweispurige Tiefgarageneinfahrten im Dorfzentrum mit Lichtsignalanlage sind von gestern.

Stimmen Sie JA zur Initiative «Zentrumsgestaltung – Ortsdurchfahrt – Tiefgarage».



Weitere Informationen: www.zukunft-schmerikon.ch

