

Protokoll

Rechnungs - Gemeindeversammlung vom 26. Juni 2024

Ort: Aula Schulhaus Mettlen, Wallenwil

Zeit: 19:30 Uhr bis 22:30 Uhr

Vorsitz: Gemeindepräsident Bernhard Braun

Protokoll: Gemeindeschreiber Silvan Zingg

Stimmberechtigte: 3'356

Anwesend: 255

Traktanden

1. Protokoll der Gemeindeversammlung vom 30.11.2023
2. Jahresrechnung 2023 - Genehmigung Jahresrechnung und Verwendung Ertragsüberschuss für Vorfinanzierung "Sanierung Fussballanlage"
3. Verpflichtungskredit Sanierung Ortsdurchfahrt Bahnhofstrasse/Winterthurerstrasse
4. Jahresrechnung 2023 - Verwendung Ertragsüberschuss für Vorfinanzierung "Ortsdurchfahrt Bahnhofstrasse/Winterthurerstrasse" und Zuweisung Eigenkapital
5. Auflösung Neubewertungsreserve
6. Verschiedenes und allgemeine Umfrage

Begrüssung und Einleitung in die Gemeindeversammlung

Im Namen des Gemeinderates heisst Gemeindepräsident Bernhard Braun die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger zur Rechnungs-Gemeindeversammlung 2023 herzlich willkommen. Diese konnte erfreulicherweise mit einem positiven Ergebnis abgeschlossen werden.

Als Gäste begrüsst werden die Abteilungsleiterin Andrea Brüscheiler (Abteilung Finanzen und Steuern) und der Gemeindeschreiber Silvan Zingg. Abteilungsleiter Manuel Herzog (Abteilung Technische Werke) sitzt unter den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern. Abteilungsleiterin Nicole Fässler (Abteilung Bau und Umwelt) hat sich aufgrund gesundheitlicher Probleme für die heutige Versammlung entschuldigt.

Des Weiteren wird Christoph Heer von der Thurgauer Zeitung begrüsst. Gemeindepräsident Bernhard Braun dankt ihm für die objektive Berichterstattung.

Für die heutige Versammlung haben sich Manuela Fritschi (Präsidentin Rechnungs- und Geschäftsprüfungskommission), Silke Bachmann und Linus Köppel (Präsident Volksschulgemeinde Eschlikon) entschuldigt.

Gemeindepräsident Bernhard Braun stellt fest, dass die Kurzbotschaft mit der Traktandenliste rechtzeitig zugestellt worden ist.

Die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger werden angefragt, ob jemand Fragen, Einwände oder Ergänzungen zur Traktandenliste hat.

Adrian Stutz stellt den Antrag um Änderung der Traktandenliste. Der Teilantrag 2b des Traktandums 2 (Verwendung Ertragsüberschuss für Bildung der Vorfinanzierung «Sanierung Bahnhofstrasse/Winterthurerstrasse») soll nach Traktandum 3 (Verpflichtungskredit Sanierung Ortsdurchfahrt Bahnhofstrasse/Winterthurerstrasse) behandelt werden. Die Begründung liegt darin, dass erst nach der Diskussion über das Projekt über die Mittelverwendung entschieden werden soll.

Gemeindepräsident Bernhard Braun widerspricht und erklärt, dass die Sanierung der Ortsdurchfahrt auch ohne Aufwertungsmassnahmen (siehe Traktandum 3) finanziert werden muss. Diese Punkte sind daher unabhängig voneinander zu behandeln.

Er lässt die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger über den Antrag von Adrian Stutz, ob der Teilantrag 2b zur Verwendung des Ertragsüberschusses nach Traktandum 3 behandelt werden soll, abstimmen. Er bittet die Stimmberechtigten, entsprechend die Stimmzettel zu heben. Weiter erklärt er, dass die Stimmzählenden schon vor ihrer offiziellen Ernennung ihres Amtes walten dürfen.

Gemeindepräsident Bernhard Braun verkündet, dass 120 Stimmende sich für den Antrag aussprechen und 101 Stimmende den Antrag abgelehnt haben. Entsprechend wurde die Änderung der Traktandenliste aufgrund des Antrags von Adrian Stutz angenommen und der Teilantrag 2b wird nach Traktandum 3 behandelt.

Wahl der Stimmzähler/innen

Als Stimmzähler/innen werden vorgeschlagen:

- Sandra Collenberg
- Manuela Gähwiler
- Patrick Fanchini
- Thomas Gunz

Weitere Vorschläge werden nicht gemacht.

Der Stimmzähler und die Stimmzählerinnen werden gemäss Vorschlag einstimmig gewählt und haben während der Versammlung, wenn nötig, ihres Amtes zu walten.

Gemeindeschreiber Silvan Zingg wird heute Abend als Protokollführer amten. Zur Erleichterung soll das Gesprochene mit einem Tonband aufgezeichnet werden. Seitens der Versammlungsteilnehmenden bestehen dagegen keine Einwände.

Gegen die Stimmberechtigung einer anwesenden Person hat niemand etwas einzuwenden, weshalb Gemeindepräsident Bernhard Braun die heutige Versammlung als eröffnet und für beschlussfähig erklärt.

Bereinigung des Stimmregisters:

Eschlikon zählt per Ende März 2024	4'870	Einwohnerinnen und Einwohner (ständige Wohnbevölkerung),
davon sind per 26. Juni 2024	3'356	stimmberechtigt.
Anwesend sind:	255	Stimmbürgerinnen und Stimmbürger

Damit nehmen 7.59 % der Stimmberechtigten an der heutigen Rechnungs-Gemeindeversammlung teil.

Bei allen heutigen Abstimmungen ist das Mehr der Stimmenden massgebend. Das Absolute Mehr beträgt 128 Stimmen.

00.03.04
93/2024

Botschaften, Gutachten, Anträge
Protokoll der Gemeindeversammlung vom 30.11.2023

Trakt. 1

Das Protokoll der Budget-Gemeindeversammlung vom 30. November 2023 ist auf den Seiten 25 bis 47 der Detailbotschaft ersichtlich. Eine ausführliche Version kann auf der Gemeindeverwaltung eingesehen werden und ist zudem auf der Homepage der Gemeinde Eschlikon aufgeschaltet.

Gemeindepräsident Bernhard Braun fragt an, ob jemand die Diskussion zum Protokoll wünscht. Die Diskussion zum Protokoll wird nicht genutzt.

Abstimmung

Das Protokoll der Gemeindeversammlung vom 30. November 2023 wird einstimmig genehmigt und dem Verfasser Silvan Zingg verdankt.

99.02 94/2024	Jahresrechnung, Voranschlag Jahresrechnung 2023 - Genehmigung Jahresrechnung und Verwendung Ertragsüberschuss für Vorfinanzierung "Sanie- rung Fussballanlage"	Trakt. 2
------------------	---	----------

Gemeinderat Bernhard Braun weist darauf hin, dass in den Medien bereits zu lesen war, dass die Jahresrechnung 2023 mit einem Gewinn abschliesst. Zur Erläuterung der Details der Jahresrechnung 2023 übergibt er das Wort an Abteilungsleiterin Andrea Brüscheiler (Abteilung Finanzen und Steuern).

Abteilungsleiterin Andrea Brüscheiler (Abteilung Finanzen und Steuern) begrüsst die Anwesenden und informiert, dass die Jahresrechnung 2023 mit einem Ertragsüberschuss von CHF 1.7 Mio. abschliesst. Also mit rund CHF 2.4 Mio. als ursprünglich budgetiert. Der Gewinn ist hauptsächlich auf den Verkauf der Industrieparzelle «Riet» zurückzuführen. Ansonsten wäre die Rechnung ausgeglichen gewesen. Anhand der funktionalen Gliederung zeigt Abteilungsleiterin Andrea Brüscheiler nun die grösseren Abweichungen auf.

0 Allgemeine Verwaltung

In der Abteilung Finanzen und Steuern wurde per 01. Juni 2023 eine Stellenprozentenerhöhung von 40% vorgenommen. 10% dieses Pensums ist für die Veranlagungstätigkeit vorgesehen. Dafür erhält die Gemeinde eine Entschädigung des Kantons. In der Abteilung Bau und Umwelt wurde im Budget 2023 eine Stellenaufstockung um 60% vorgesehen. Effektiv wurde beschlossen, dass eine Aufstockung auf 120% per 01. August 2023 erfolgt. Die Abweichung gegenüber dem Budget ist demnach 60%. Durch die Personalvakanz wurden Springer in der Abteilung Bau und Umwelt eingesetzt. Erfreulicherweise konnten CHF 50'000 mehr Baubewilligungsgebühren eingenommen werden, als ursprünglich budgetiert. Die Sozialen Dienste Süd sind im Gemeindehaus eingemietet, weshalb eine interne Verbuchung des Mietzinses von CHF 36'000 erfolgt.

1 Öffentliche Ordnung und Sicherheit, Verteidigung

Im Bereich der öffentlichen Ordnung und Sicherheit, Verteidigung wurden CHF 23'000 mehr Gelder an die Regionale Berufsbeistandschaft Bezirk Münchwilen bezahlt, als budgetiert. Des Weiteren wurden für die Feuerwehr Atemschutzgeräte in der Höhe von CHF 28'000 angeschafft, die der Gemeinderat mittels Nachtragskredit genehmigte.

3 Kultur, Sport und Freizeit

Die Budgetveränderung ist durch die Einlage in die bestehende Vorfinanzierung «Sanierung Fussballanlage Herdern» entstanden. Darüber wird die Gemeindeversammlung im Antrag 2a entscheiden und die Erläuterungen dazu folgen bei der Gewinnverwendung.

4 Gesundheit

Es bestanden Mehrausgaben in der Höhe von CHF 25'000 für die stationäre Krankenpflege.

5 Soziale Sicherheit

Es gab einige Änderungen gegenüber dem Budget, da sich die Sozialen Dienste der Gemeinden Bichelsee-Balterswil, Fischingen und Eschlikon per 01. Januar 2023 zu den Sozialen Diensten Süd zusammenschlossen haben. Die fallbezogenen Kosten werden weiterhin durch die jeweilige Gemeinde getragen. Die nicht fallbezogenen Aufwände, wozu die Lohnkosten, die Informatik und der Raumaufwand gehört, werden anhand eines Kostenteilers (Einwohnerzahl und Fallzahlen) auf die drei Gemeinden aufgeteilt.

Die Sozialen Dienste Süd sind der Politischen Gemeinde Eschlikon angesiedelt, wodurch alle Aufwände über die Rechnung von Eschlikon gebucht werden. Auf der Ertragsseite werden die verrechneten Kosten bei den Gemeinden Bichelsee-Balterswil und Fischingen aufgeführt. Deshalb ist auch der Personalaufwand in der Rechnung viel höher ausgewiesen, da im Budgetprozess der Zusammenschluss noch nicht bewilligt war.

In den Sozialen Diensten Süd fanden Stellenprozent erhöhungen statt. Einerseits wurden diese durch den Initialaufwand verursacht, der grösser war als erwartet. Andererseits fiel mehr Betreuungsaufwand für Personen aus dem Asylbereich an.

Bei den Fallkosten in Eschlikon wurden durch die KESB Kinderschutzmassnahmen von CHF 80'000 verfügt, welche nicht budgetiert waren aber trotzdem übernommen wurden.

Die familienergänzende Tagesbetreuung erfreut sich grosser Beliebtheit. Weshalb in Wallenwil der Mittagstisch eröffnet wurde. Entsprechend entfallen die Transporte für die Kinder von Wallenwil nach Eschlikon für die Mittagsverpflegung. Durch die höhere Auslastung entstanden auch Mehreinnahmen aus den Mittagstischen.

6 Verkehr und Nachrichtenübermittlung

In dieser Funktion besteht die grösste Abweichung zum Budget. Einerseits wurde aufgrund von Personalvakanz im Unterhalt der Strassen weniger Projekte (CHF 111'000 weniger Ausgaben) umgesetzt. Ebenso wurden die Projektierungskosten der Sanierung Ortsdurchfahrt neu über die Investitionsrechnung gebucht, da ein strikter Zeitplan besteht. Deshalb wird die laufende Rechnung um CHF 42'000 entlastet.

Für die Errichtung eines Durchleitungsrechts bei einer Gemeindestrasse wurde eine Entschädigung von CHF 110'000 ausgerichtet. Der Kanton hat sich bei der Erstellung der Baumallee an der Wallenwilerstrasse mit einem Beitrag von CHF 28'000 (50% der Kosten) nachträglich beteiligt.

Durch die Einlage in die neue Vorfinanzierung «Sanierung Ortsdurchfahrt Bahnhofstrasse/Winterthurerstrasse» in der Höhe von CHF 1.59 Mio. entstand die grösste Budgetabweichung. Die genaueren Informationen zur Bildung der Vorfinanzierung werden unter Traktandum 4 (vorher Traktandum 2b) aufgezeigt.

7 Umweltschutz und Raumordnung

Der im Budget 2023 berücksichtigte Leitungsersatz der Regionalen Wasserversorgung Hinterthurgau (CHF 60'000) wird frühestens im Jahr 2024 umgesetzt und belastet die Jahresrechnung 2023 nicht. Durch den starken Ausbau der Photovoltaikanlagen wurden Beiträge gemäss Energieförderreglement in der Höhe von CHF 163'000 ausgerichtet, wobei CHF 100'000 budgetiert waren. In der Raumplanung wurden CHF 29'000 weniger Ausgaben getätigt. Einfluss hat der Gestaltungsplan Oberdorf, welcher mit CHF 50'000 budgetiert war, und nach detaillierter Prüfung festgestellt wurde, dass dieser vermutlich nicht umgesetzt wird.

8 Volkswirtschaft

Hier wird die Verbuchung des Stroms vorgenommen. Der Netzabsatz innerhalb der Gemeinde sank um ca. 4% gegenüber dem Vorjahr. Dies hängt mit dem Eigenverbrauch der PV-Anlagen zusammen. Der Nutzungsbeitrag an das vorgelagerte Netz der EKT AG liegt etwas über dem Budget. Dies hat damit zu tun, dass die Gemeinde Eschlikon gegenüber dem vorgelagerten Netz der EKT AG eine Leistungsspitze (die höchste gemittelte Leistung während einer Viertelstunde im Monat) zu bezahlen hat. Trotz der vielen PV-Anlagen gibt es immer Leistungsspitzen, beispielsweise in der Bevölkerung. Der zu bezahlende Betrag wird davon abhängig gemacht, da das Netz für die Maximalnutzung ausgelegt ist.

9 Finanzen und Steuern

Bei den Gemeindesteuern, vor allem bei den natürlichen Personen, wurden Mehreinnahmen von CHF 433'000 verbucht. Der grösste Posten ist der Verkauf der Industrieparzelle Riet. Hier wurde netto einen Verkaufsgewinn von CHF 1.7 Mio. erzielt. Von diesem Betrag wurde

eine Rückstellung von CHF 100'000 für die Altlastensanierung gebildet, da bei Baubeginn im August 2023 Altlasten gefunden wurden. Die Bereinigung hat bereits stattgefunden, jedoch wurden noch nicht alle Kosten abgerechnet. Dennoch sollte der Betrag von CHF 100'000 für die Sanierung ausreichen.

Mit dem Verkauf der Parzelle ist die grösste Landreserve aus dem Landkreditkonto weggefallen und derzeit ist kein weiteres Grundstück im Landkreditkonto eingebucht.

Gewinnverwendung

Der Gemeinderat schlägt vor, die Gewinnverwendung von CHF 1.7 Mio. in zwei Vorfinanzierungen zu legen und den Rest dem Eigenkapital zuzuweisen.

Die erste Einlage wäre für die bestehende Vorfinanzierung «Sanierung Fussballanlage Herdern» in der Höhe von CHF 140'000. Im November 2023 wurde per Urnenabstimmung der Kredit von CHF 1.25 Mio. genehmigt. Die Sanierungsarbeiten beginnen demnächst und dauern bis ins Jahr 2025. Mit dem Jahresgewinn 2022 wurde eine Vorfinanzierung in der Höhe von CHF 1 Mio. für die Sanierung gebildet. Insgesamt wird mit einer Gesamtnettoinvestition von CHF 1.14 Mio. gerechnet (Beitrag Sport-Toto und Aggloprogramm sind bereits berücksichtigt). Der Gemeinderat schlägt nun vor, die Vorfinanzierung bis zur Gesamtnettoinvestition von CHF 1.14 Mio. aufzustocken. Durch die Bildung der Vorfinanzierung, werden die Abschreibungen der Sanierung der Fussballanlage Herdern den Steuerhaushalt nicht belasten.

Die zweite Einlage in eine neue Vorfinanzierung bezieht sich auf die Sanierung Ortsdurchfahrt Bahnhofstrasse/Winterthurerstrasse über CHF 1.59 Mio. Es wurde bereits am Anfang erwähnt, dass es sich hierbei um reine Strassensanierungsarbeiten handelt und nicht um die Aufwertungsmassnahmen, welche unter Traktandum 3 behandelt werden.

Die eigentliche Sanierung, die vom Kanton gefordert wird und an welcher sich die Politische Gemeinde Eschlikon beteiligen muss, beträgt CHF 8.3 Mio. Der Anteil der Politischen Gemeinde Eschlikon an den reinen Sanierungsarbeiten beträgt insgesamt CHF 2.3 Mio. Die Sanierungsarbeiten sind für die Jahre 2028 und 2029 geplant.

Der Jahresgewinn 2023 entstand hauptsächlich durch den Landverkauf, welcher ein ausserordentliches und einmaliges Ereignis war. Die Politische Gemeinde Eschlikon besitzt keine grosse Landparzelle mehr, welche veräussert werden kann. Das Bauprojekt der Sanierung der Ortsdurchfahrt ist ein Generationenprojekt, welches gestemmt werden muss. Der Gemeinderat schlägt deshalb vor, dass eine Vorfinanzierung von CHF 1.59 Mio. gebildet wird, die für die Sanierung zweckgebunden ist. Damit wäre der grösste Teil des Projekts vorfinanziert. Der Restbetrag von CHF 710'000 für die gebundenen Sanierungskosten kann mit der Entnahme aus der Neubewertungsreserve in die Vorfinanzierung gelegt werden. Damit hat die Politische Gemeinde Eschlikon die gesamten Ausgaben der gebundenen Sanierungsarbeiten der Ortsdurchfahrt vorfinanziert und die Abschreibungen von 25 Jahren belasten den Steuerhaushalt nicht mehr.

Investitionsrechnung

Die Investitionsrechnung schliesst mit CHF 2.6 Mio. ab. Die Nettoinvestitionen sind dadurch ca. CHF 1 Mio. tiefer als im Budget. Die grösseren Abweichungen gegenüber dem Budget sind einerseits die Minderausgaben durch gute Vergaben bei der Herdernstrasse, dem Hangweg und der Waldstrasse. Andererseits betreffen sie die Nichtbeschaffung der Trafostation Oberdorf (zeitlich war die Beschaffung nicht mehr möglich) von insgesamt CHF 490'000. Ebenso wurden Mehreinnahmen von CHF 410'000 von Glasfasernutzungsrechten und Anschlussgebühren erwirtschaftet. Zusätzlich gab es einen Nachtragskredit von CHF 105'000 für die Kreuzung Waldstrasse/Blumenastrasse, welcher im Zusammenhang mit der Sanierung vorgenommen wurde. Der Kredit war dem fakultativen Referendum unterstellt, welches nicht ergriffen wurde.

Im Dezember 2021 hat die Gemeindeversammlung einem Verpflichtungskredit für die Sanierung des Reservoirs Eschlikon von CHF 2.7 Mio. zugestimmt. Der Bau konnte im Frühjahr 2023 abgeschlossen werden und ist mit CHF 890'000 unter dem Kreditbetrag. Die Minderungen erfolgten durch gute Arbeitvergaben und einer Projektänderung mit dem Material- und Baukranplatz. Ebenfalls bestanden auch Mehreinnahmen durch die Subventionen der Gebäudeversicherung von rund CHF 300'000. Man wusste bei der Genehmigung des Verpflichtungskredits, dass Subventionen gesprochen werden. Der Betrag konnte jedoch noch nicht beziffert werden, weshalb dieser nicht vom Kredit abgezogen wurde.

Kennzahlen

Der Selbstfinanzierungsgrad weist aus, dass bei unter 100% eine Neuverschuldung entsteht und bei mehr als 100% ein Schuldenabbau besteht. Dieser unterliegt starken Schwankungen, da die Investitionen nicht in jedem Jahr gleich hoch sind. Aufgrund dieser Schwankungen wird der Durchschnitt beachtet, welcher gegen 100% tendieren sollte. Wie auch schon im Budget 2023 wurde der Selbstfinanzierungsgrad mit und ohne die technischen Werke, und die technischen Werke separat berechnet. Die technischen Werke weisen einen Selbstfinanzierungsgrad von 127% auf und der Steuerhaushalt weist einen Selbstfinanzierungsgrad von 161% auf. Der zusammengezogene Selbstfinanzierungsgrad liegt bei 147%, entsprechend kann die Verschuldung abgebaut werden.

Die Nettoschuld bei den technischen Werken, also ohne Berücksichtigung des Steuerhaushaltes, liegt bei knapp CHF 500 pro Einwohner (im Jahre 2017 lag die Nettoschuld bei ca. CHF 1'500). Beim Steuerhaushalt (ohne Technische Werke) wird ein Nettovermögen von rund CHF 700 ausgewiesen. Zusammengerechnet (Steuerhaushalt und technische Werke) besteht ein Nettovermögen von CHF 136 pro Einwohner, was eine gute Ausgangslage ist. Dies ist auf den Einmaleffekte durch den Landverkauf, die Erbschaft und die Umgliederung in Finanzvermögen zurückzuführen. In den nächsten Jahren stehen einige grössere Investitionen an, weshalb die Verschuldung wieder zunehmen wird.

Das Eigenkapital der Politischen Gemeinde Eschlikon ist um CHF 2.5 Mio. gestiegen und liegt per 31. Dezember 2023 bei CHF 23.5 Mio. Aufgesplittet beträgt das Eigenkapital des Steuerhaushaltes per 2023 CHF 16 Mio. und das Verwaltungsvermögen CHF 12.6 Mio., wodurch eine Überdeckung (Vermögen) entsteht. Die Technischen Werke besitzen per Ende 2023 ca. CHF 7 Mio. Eigenkapital und CHF 10.3 Mio. Verwaltungsvermögen, dadurch besteht bei den Technischen Werken eine Unterdeckung (Verschuldung), welche in den letzten Jahren abgebaut werden konnte.

Die Steuerkraft pro Einwohner liegt per Ende 2023 bei CHF 2'264 pro Einwohner. Der Wert des Kantons Thurgau wurde noch nicht veröffentlicht. Per Ende 2022 lag der Wert bei CHF 2'200. In den letzten Jahren lag die Politische Gemeinde jeweils über dem Durchschnittswert des Kantons.

Gemeindepräsident Bernhard Braun bedankt sich für die Erläuterungen durch Abteilungsleiterin Andrea Brüscheiler und eröffnet die Diskussion zur Jahresrechnung 2023.

Die Diskussion zur Jahresrechnung 2023 wird nicht genutzt. Gemeindepräsident Bernhard Braun lässt über die beiden Anträge des Traktandums abstimmen.

Antrag 1

Die Jahresrechnung 2023, welche in der Erfolgsrechnung Aufwände von CHF 20'227'370.82 und Erträge von CHF 21'960'856.48 und in der Investitionsrechnung Nettoinvestitionen von CHF 2'648'982.80 ausweist, wird genehmigt.

Abstimmung

Der Antrag 1 wird mehrheitlich genehmigt.

Antrag 2

Der Ertragsüberschuss von CHF 1'733'485.66 wird wie folgt zugewiesen:

- a) Es sind CHF 140'000.– in die bestehende Vorfinanzierung «Sanierung Fussballanlage Herdern» einzulegen (Restbetrag zu Nettoausgaben von Total CHF 1'140'000.–).
- b) Es sind CHF 1'590'000.– in die neue Vorfinanzierung «Sanierung Ortsdurchfahrt Bahnhofstrasse/Winterthurerstrasse» einzulegen.
- c) Es ist der Restbetrag von CHF 3'485.66 in das Eigenkapital zu verbuchen.

Abstimmung

Der Antrag 2a wird mehrheitlich genehmigt. Die Anträge 2b und 2c aufgrund der Diskussion zur Sanierung Ortsdurchfahrt Bahnhofstrasse/Winterthurerstrasse nach hinten verschoben.

Gemeindepräsident Bernhard Braun bedankt sich im Namen des Gemeinderats und der Geschäftsleitung für das Vertrauen.

62.05 95/2024	Verkehrsplanung Verpflichtungskredit Sanierung Ortsdurchfahrt Bahnhofstrasse/Winterthurerstrasse	Trakt. 3
------------------	---	----------

Gemeindepräsident Bernhard Braun führt das Traktandum 3 im Detail aus. Bei Traktandum 3 geht es um den sogenannten Verpflichtungskredit für die Aufwertung der Ortsdurchfahrt mit dem Titel «Verpflichtungskredit Sanierung Ortsdurchfahrt Bahnhofstrasse/Winterthurerstrasse». In diesem Traktandum wird ausschliesslich der Verpflichtungskredit in der Höhe von CHF 600'000 thematisiert, nicht die gesamten Sanierungsarbeiten von CHF 2.3 Mio.

Die Gemeinde wird durch zwei Verkehrswege durchschnitten. Zum einen ist es die Bahnlinie und zum anderen ist es die Ortsdurchfahrt. In der Gestaltung der Bahnlinie kann sich die Gemeinde nicht einbringen, jedoch in der Gestaltung der Ortsdurchfahrt schon. Obwohl die Hoheit für Sanierungen einer Kantonsstrasse beim Kanton liegt, hat die Gemeinde ein gewisses Mitspracherecht und wird bei der Planung miteinbezogen. Der Kreisel wurde im Jahr 2012 fertiggestellt und führte bereits zur Beruhigung und zu einer Verflüssigung des Verkehrs. Nun steht ab 2028 die Sanierung der Ortsdurchfahrt an. Mit täglich rund 12'000 Fahrzeugen an der Ortseinfahrt Sirmach und etwa 8'000 Fahrzeugen am Kreisel Richtung Aadorf/Balterswil wird die Ortsdurchfahrt stark beansprucht. Davon ist nur ein kleiner Teil Durchgangsverkehr, der grösste Teil ist Ziel- und Quellverkehr von Eschlikon. Von diesem Verkehrsaufkommen ist ca. 7% Schwerverkehr. Diese Zahlen stammen aus einer Erhebung aus dem Jahr 2019, die in Zusammenarbeit mit dem Kanton entstand. Dabei wurden Autonummern analysiert und ein Abgleich gemacht, welche Autos von Osten nach Westen und umgekehrt durchgefahren sind. Wenn diese Ortsdurchfahrt nur sporadisch als Fussgänger, Velo- oder Autofahrer genutzt wird, ist es schwer vorstellbar, wie stark diese Durchfahrt tagtäglich effektiv genutzt wird. Im Zusammenhang mit dieser Sanierung bietet sich nun die Möglichkeit, die Ortsdurchfahrt optisch und gestalterisch aufzuwerten. Weitere Vorteile sind, das Erhöhen der Sicherheit und die Verflüssigung des Verkehrs, was auch dem Wunsch der Bevölkerung entspricht, welche durch die Petition von 2019 im Rahmen der Ortsplanung zum Ausdruck gekommen ist. Die Planung für die aufwertenden Massnahmen und für die Sanierung haben bereits 2019 begonnen. Mehrmals wurde in der Presse darüber berichtet und eine Informationsveranstaltung mit rund 60 Personen fand ebenfalls schon statt. An der Gewerbeausstellung vom 3. – 5. November 2023 wurde das Projekt ebenfalls einer breiten Bevölkerung vorgestellt und am 11. Juni 2024 nahmen weitere 130 Personen an einer Informationsveranstaltung dazu teil.

In diversen Sitzungen mit dem Kanton, dem beauftragten Planungsbüro und dem Kernteam, bestehend aus Vertretern des Gemeinderats, der Gemeindeverwaltung, der Schule, dem Gewerbe und den Petitionären von «Verkehrsberuhigung Ortsdurchfahrt», wurde der gesamte Prozess besprochen. Die Rückmeldungen aus diesen Sitzungen und aus der Bevölkerung werden nun den weiteren Verlauf dieses Vorprojekts beeinflussen.

Der Planungssperimeter des Projekts erstreckt sich also von Ost nach West, durch die gesamte Ortsdurchfahrt. Die Projektziele sind:

- der Verkehr kann siedlungsverträglich abgewickelt werden
- die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmer muss ermöglicht werden
- die Verkehrssicherheit soll verbessert werden
- die trennende Wirkung der Hauptstrasse soll minimiert werden
- eine adäquate und situationsgerechte Geschwindigkeit soll auf dieser Ortsdurchfahrt eingeführt werden.

Weitere Ziele sind die bessere Erschliessung des öffentlichen Verkehrs und der behindertenkonforme Ausbau der Bushaltestellen (BehiG-konform). Dies ist auch ein gesetzlicher Auftrag.

Projektziele für den Fuss- und Veloverkehr sind:

- Stärkung und Attraktivierung des Fuss- und Veloverkehrs
- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Schulwegsicherung
- Verbesserung der Durchlässigkeit
- Überquerbarkeit des Strassenraums.

Projektziele für die Gestaltung sind:

- Stärkung der wichtigsten Ortsteile, wie Bahnhof, historischer Ortskern oder Zentrum
- die Verbesserung der Aufenthalts- und Wohnqualitäten
- die Aufwertung des Strassenraums mit aufeinander abgestimmten Gestaltungselementen.

Der aktuelle Planungsstand des Vorprojekts lässt noch diverse Änderungen zu.

Gemeindepräsident Bernhard Braun erläutert nun die Veränderungen von einzelnen Abschnitten auf der Ortsdurchfahrt. Die Kreuzungssituation beim Ortseingang von Ifwil/Balterswil wird verbessert, da diese auch ein Unfallschwerpunkt ist. Man will dort die Situation mit einer neuen Veloführung verbessern. Der Streifen, um Richtung Unterführung abzubiegen, fällt weg, um das Unfallrisiko für den motorisierten Individualverkehr zu minimieren. Dort entsteht eine einfache T-Kreuzung, um die Kreuzung für alle Verkehrsteilnehmer eindeutiger zu machen. Es sind auf beiden Seiten Velostreifen vorgesehen, abgesehen vor und nach dem Fussgängerstreifen. Vor dem Autocenter, in Richtung Herdernwiese, entsteht eine Schutzinsel, die eine Querungshilfe für Velos und Fussgänger ist. Im Bereich des Herdernparks entsteht ebenfalls ein Fussgängerstreifen und eine Insel mit neuen Bäumen. Dafür ist ein Landerwerb notwendig, welcher den grössten Teil der Kosten ausmacht. Im Bereich der Verzweigung Herdernstrasse/Bahnhofstrasse wird neu das Trottoir durchgezogen, um die Verkehrssicherheit der Fussgänger zu erhöhen und die Einfahrt in die Quartierstrasse zu beruhigen.

Die Markierungen 1 und 2 auf der Karte erhalten beidseitig ein Trottoir und Baumbepflanzungen. Im Bereich vor der Markierung 3 gibt es keinen Velostreifen, sondern einen Multifunktionsstreifen, der zum Einspuren genutzt werden kann.

Die Fussgängerstreifen beim Chinarestaurant und beim Bahnhof werden leicht angepasst, um die Sicherheit an beiden Orten zu erhöhen. Die Gestaltung beim Bahnhof ist aktuell eine reine Ideenwerkstatt und nicht Gegenstand dieses Vorprojekts. Beispielsweise werden beim Restaurant Post ohne Einverständnis des Wirtes keine Bäume auf dem Parkplatz gepflanzt. Diese Visualisierung der Bäume wurde vom Kanton vorgegeben und ist noch nicht final. Bis zur Drogerie wird es beidseitige Velostreifen geben und vor der ehemaligen Drogerie sind Baumbepflanzungen vorgesehen. Diese Bäume werden aber nur gepflanzt, wenn die aufwertenden Massnahmen angenommen werden. Die Parkbuchten werden aber in jedem Fall vom Kanton eliminiert. Der Fussgängerstreifen beim Biogemüseladen wird etwas Richtung Osten verschoben. Auf dem Abschnitt zwischen der ehemaligen Drogerie und dem Schulhaus Bahnhofstrasse entstehen wieder beidseitige Velostreifen. Für die Fussgängerinseln ist teilweise ein Landerwerb nötig, um den Strassenraum zu vergrössern.

Im Bereich Schulhaus Bahnhofstrasse bis zur Ortseinfahrt Sirnach entsteht auf der Höhe des Volgs ein Fussgängerstreifen. Ebenfalls entsteht auf der Höhe des Pärklis ein neuer Fussgängerstreifen. Richtung Sirnach gibt es aufgrund zu enger Strassenverhältnisse keinen Velostreifen. Die Bushaltestelle Richtung Bahnhof bez. Richtung Wil wird aufgrund der aufwertenden Massnahmen aufgehoben und neu entsteht eine Haltestelle im Blumenaugebiet und

am Ortsausgang. So kann eine viel flächendeckendere Erschliessung des öV sichergestellt werden. Speziell zu erwähnen ist die Tempo-30 Strecke vom Restaurant Waage bis zur Bank. Es entsteht keine Tempo-30 Zone, da diese einen Quartierzweck hat. Die Tempo-30 Strecke ergab sich aus einem Gutachten, da auf dieser Strecke ein Sicherheitsdefizit aufgrund der vielen unübersichtlichen Ein- und Ausfahrten besteht. Die Tempo-30 Strecke wird in jedem Fall umgesetzt und hat nichts mit den aufwertenden Massnahmen zu tun.

Die Gesamtkosten für die Sanierung und den aufwertenden Massnahmen liegen bei CHF 12 Mio. Der Kanton übernimmt davon CHF 7.3 Mio. und die Gemeinde übernimmt CHF 2.9 Mio. CHF 2.3 Mio. fallen in jedem Fall für die Sanierung an und CHF 600'000 fallen für die aufwertenden Massnahmen an. Der Bund steuert CHF 1.8 Mio. aus dem Agglomerationsfonds bei. Die aufwertenden Massnahmen wurden vom Bund als sogenannte A-Massnahmen taxiert und sind somit beitragsberechtigt. Wenn also heute die aufwertenden Massnahmen von CHF 600'000 abgelehnt werden, erhalten wir die CHF 1.8 Mio. vom Bund nicht. Die Kostenschätzung nochmals im Detail: Sanierungsmassnahmen CHF 8.3 Mio., bestehend aus Deckbelag/Oberbau, Strassenentwässerung, Beleuchtung, Mittelschutzinseln und behiG-konforme Bushaltestellen. Der Kostenanteil bei einer reinen Sanierung beläuft sich beim Kanton auf CHF 6 Mio., bei der Gemeinde auf CHF 2.3 Mio. und beim Bund auf CHF 0. Die Frage kam auf, weshalb sich die Gemeinde überhaupt an diesen Sanierungskosten beteiligen muss. Die Ortsdurchfahrt ist eine Erschliessungstrasse und dafür kann der Kanton von der Gemeinde eine bis zu 50%-Kostenbeteiligung verlangen. Die Kostenschätzung für die freien Ausgaben, also die Aufwertungsmassnahmen sind CHF 3.7 Mio. Diese Kosten enthalten Bepflanzungen, Radstreifen, zusätzliche Fussgängerübergänge und neue Bushaltestellen. Die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit hat damit nichts zu tun. Von den Kosten übernehmen der Kanton CHF 1.3 Mio., die Gemeinde CHF 0.6 Mio. und der Bund CHF 1.8 Mio.

Bereits im Voraus gestellte Fragen wurden im FAQ zusammengetragen:

- Warum wird jetzt schon über den Kredit abgestimmt, da die Umsetzung erst im 2028/2029 ist?
Der Kanton Thurgau benötigt die vorgezogene Zustimmung für weitere Planungsarbeiten von Sanierung und aufwertenden Massnahmen resp. nur von Sanierung. Wenn die aufwertenden Massnahmen abgelehnt werden, muss die Sanierung trotzdem bis spätestens 2028 beginnen.
- Was passiert bei Ablehnung der aufwertenden Massnahmen von CHF 600'000?
Die Strasse wird nur saniert, die Bundesgelder gehen verloren und der Ausbaustandard bleibt für dich nächsten 40 Jahre gleich.
- Warum wird eine Tempo-30 Strecke benötigt, gibt es keine Alternativen?
Der Sicherheitsaspekt erfordert diese Massnahme aufgrund des Platzmangels. Es sind keine alternativen möglich und die Massnahmen können sofort umgesetzt werden. Erfahrungen aus den umliegenden Gemeinden zeigen, dass der Verkehrsfluss dadurch erhöht wird.
- Wieso werden die seitlichen Parkbuchten aufgehoben?
Aus Sicherheitsgründen wird der Kanton diese in jedem Fall aufheben. Nach intensiven Diskussionen konnten wir erreichen, dass 4-5 Parkplätzen bei der Blumenau als Kurzzeitparkplätze bestehen bleiben. Länger parkierte Autos können hinter der Blumenau abgestellt werden.
- Warum sollen Bäume gepflanzt werden?
Zur Verbesserung vom Mikroklima (Schatten), zur Förderung der Biodiversität und sie werden durch das Aggloprogramm gefordert. Der Unterhalt der Bäume wird durch die Gemeinde sichergestellt.
- Ist das Kreuzen von Fahrzeugen (z.B. LKW) uneingeschränkt möglich?
Ja, im gesamten Perimeter ist das Kreuzen uneingeschränkt möglich und an engen Stellen ist es dank Tempo-30 sowieso kein Problem.

- Wie ist die Verkehrsführung während der Bauarbeiten?
Das ist Gegenstand der Ausführungsplanung, das kann zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht gesagt werden.
- Wie werden die Aufwertungsmassnahmen finanziert?
Aus der Neubewertungsreserve siehe auch Traktandum 4.
- Was passiert mit der Haltestelle altes Schulhaus?
Wenn die Aufwertungsmassnahmen angenommen werden, wird diese Haltestelle aufgehoben. Es entsteht eine neue Bushaltestelle auf der Höhe Blumenau, bzw. am Ortsausgang Sirnach. Auch hier ist ein Landerwerb notwendig.
- Wie ist das weitere Vorgehen?
Heute ist der 26. Juni 2024, ab August finden Grundeigentümergegespräche statt, im Dezember 2024 oder Januar 2025 startet das Einwendungsverfahren, je nach Vorankommen mit den Gesprächen der Grundeigentümer. Im Laufe des Jahres 2025 findet die Detailplanung und die öffentliche Auflage mit Einsprachemöglichkeit statt. Der Baustart wäre spätestens im Jahr 2028 damit die Bundesgelder nicht verloren gehen.

Der Gemeinderat und der Kanton TG empfehlen dem Verpflichtungskredit von CHF 600'000 für die Aufwertung der Ortsdurchfahrt zuzustimmen. Die Empfehlung erfolgt damit:

- die trennende Wirkung der Ortsdurchfahrt minimiert wird
- das Ortsbild aufgewertet wird
- die Verkehrssicherheit und der Verkehrsfluss erhöht werden
- die Aufwertungsmassnahmen durch den Bund mitfinanziert werden

Gemeindepräsident Bernhard Braun eröffnet die Diskussion zum Verpflichtungskredit «Sanierung Ortsdurchfahrt Bahnhofstrasse/Winterthurerstrasse».

Thomas Rutishauser empfiehlt das Traktandum 3 abzulehnen. Man müsse nicht um jeden Preis die Bundesgelder aus dem Agglomerationsprogramm abholen. Denn damit müssen Vorgaben erfüllt werden wie bspw. viele neue Verkehrsinseln, Fussgängerstreifen und Bäume. Vor einigen Jahren wurde südlich des Bahnhofs ein Fussgängerstreifen aufgrund von Schulwegsicherung gefordert und dieser wurde abgelehnt. Heute versuche man den Verkehr auf der Hauptverkehrsachse auszubremsen, indem man alle 200 m einen Fussgängerstreifen mit Inseln baut. Diese baulichen Veränderungen seien mit dem Gewerbe und der Industrie nie abgesprochen worden. Wenn man nicht in Eschlikon wohne, werde man einfach vor Tatsachen gestellt. Wenn dieses Traktandum 3 abgelehnt wird, könne die Gemeinde mit den freigewordenen Geldern trotzdem aufwertende Massnahmen verwirklichen, auch ohne Bundesgelder.

Gemeindepräsident Bernhard Braun antwortet, dass durch die freiwerdenden Gelder keine Aufwertungsmassnahmen durchgeführt werden können, da dies Angelegenheit des Kantons ist. Der Kanton hat kein Interesse, die Leistungsfähigkeit der Strasse zu beeinträchtigen. Mit Tempo-30 beträgt der Zeitverlust gegenüber Tempo-50 nur einige Sekunden, wenn reibungslos durchgefahren werden kann. Die Leistungsfähigkeit der Strasse ist gegeben. Beim Fussgängerstreifen am Bahnhof Süd ist es leider so, dass die momentanen Fussgängerfrequenzen zu tief sind für einen permanenten Fussgängerstreifen. Die Signalisation muss vom Kanton bewilligt werden.

Corsin Jost bemerk, dass bei der Oberdorf-Verengung auf 6 m für kreuzende LKWs die Platzverhältnisse sehr knapp wären und ein flüssiger Verkehr kaum mehr möglich sei. Eine Kreuzung sei zwar möglich aber sehr schwierig und gefährlich.

Gemeindepräsident Bernhard Braun verweist auf den Kanton und dessen Erfahrung mit dem Bau von engen Strassen. Mit der Reduktion auf Tempo-30 sei dies möglich, bei Beibehaltung von Tempo 50 wäre eine Kreuzung für LKWs aber problematisch.

Thomas Minder merkt an, dass die Vorgaben gesetzt sind. Die Diskussion findet über Mehrwert und Aufwertung statt. Die Aufwertung von CHF 600'000 für einen Zeithorizont von 40 Jahren muss im Kontext betrachtet werden. Dividiert bedeutet das CHF 15'000 pro Jahr, was ihm persönlich eine Aufwertung der Ortsdurchfahrt wert wäre. Er beglückwünscht den Gemeinderat für diese mutige Idee. Der Rest ist über Regulatoren vom Kanton bereits gesetzt. Die Gemeinde habe die gesetzliche Pflicht, den Schulweg zu sichern, da sich in den vergangenen Jahren auch schon schwere Unfälle mit Kindern ereignet haben. Dies sollte berücksichtigt werden, wenn über Fussgängerstreifen oder Inseln verhandelt wird.

Adrian Stutz merkt an, dass die Winterthurerstrasse bereits heute 6 m breit ist. Dort könne die LKWs darauf kreuzen. Die neue Strasse die auf 6 m verengt wird hat eine leichte Kurve, weshalb eine Kreuzung von LKWs zusätzlich erschwert wird. Er möchte an die Sanierung der Hörnlistrasse von 2018 erinnern, als die Strasse von 6 auf 6.5 m erweitert wurde, da die LKWs jeweils übers Trottoir auswichen. Jetzt wird die Hörnlibrücke auf 6.5 m erweitert. Die Hörnlibrücke und die Hörnlistrasse haben jeweils ein leichte Kurve und die neue Strasse ebenfalls, weshalb diese auch einige cm breiter gemacht werden solle.

Gemeindepräsident Bernhard Braun antwortet, dass der betroffene Bereich übersichtlich sei und der Kanton nicht zum ersten Mal eine solche Strasse baue. Der Multifunktionsstreifen ist befahrbar und darauf kann auch ausgewichen werden.

Andreas Meier fragt was erweiterte und was kantonale Massnahmen seien. Welche Veloinseln, Velostreifen und Fussgängerstreifen kämen, auch wenn der Zusatzkredit nicht genehmigt wird.

Gemeindepräsident Bernhard Braun antwortet darauf, dass die heutigen Fussgängerstreifen ohne Inseln bestehen bleiben und es keine neuen Velostreifen, keinen Multifunktionsstreifen und keine Baumbepflanzungen geben würde. Der behindertenkonforme Ausbau der Bushaltestelle altes Schulhaus, der Flüsterbelag auf der gesamten Ortsdurchfahrt und die Sanierung gehören zu den kantonalen Massnahmen. Obwohl nicht die gesamte Ortsdurchfahrt in schlechtem Zustand ist, wird die gesamte Strasse saniert, da bei Baustart im Jahr 2028 die nächste Sanierungsetappe wieder näher rückt und nicht in einigen Jahren wieder erneuert werden müsse.

Andreas Meier erwidert, dass er froh sei, wenn er auf dem Velo vom LKW überholt werden kann, ohne dass eine Insel im Weg wäre. Mit so vielen Inseln auf der gesamten Bahnhofstrasse wäre ein Überholen für einen LKW praktisch unmöglich.

Gemeindepräsident Bernhard Braun antwortet, dass die Überholmöglichkeit ein Problem werden kann. Jedoch müssen man es realistisch betrachten, da es einzelne und keine Kolonnen mit Velos gäbe.

Sandra Collenberg meint, dass es viele Velofahrer gibt, jedoch die bestehenden Velowege kaum benutzt werden. Für was denn nun neue Velowege gebaut werden.

Gemeindepräsident Bernhard Braun erwidert, dass es eine gute Frage sei. Velowege sind ein gesetzlicher Auftrag. Es ist eine Krux, da von der Gemeinde ein sicherer Schul- und Veloweg verlangt wird und die Kinder dann nicht auf dem Veloweg fahren.

Mathias Dietz bemerkt ebenfalls die Schwierigkeit für Velos auf dem Weg von Eschlikon nach Aadorf, da dafür ein Spurenwechsel beim Bahnhof notwendig sei. Er freue sich, dass mit diesen Massnahmen eine gerade Durchfahrt ohne Spurenwechsel möglich wird. Die allgemeine Verkehrssicherheit werde für alle Verkehrsteilnehmenden dadurch erhöht. Die Verschönerung müsse neben der Biodiversität und dem Schatten ebenfalls noch angesprochen werden. Er bedankt sich, dass die Anwesenden dem Antrag zustimmen.

Bastian Kahrman will sich Thomas Minder anschliessen, die Ausgaben über 40 Jahre zu betrachten. CHF 15'000 würden nicht nur den Kindern, sondern auch den Erwachsenen zu Gute kommen. Was untergegangen sei, wären die öV-Haltestellen, die eine gute Anbindung an Wil ermöglichen und den Viertelstunden-Takt fördern. Dieses Angebot müsste allen Leuten zugänglich gemacht werden, auch den gehbehinderten Menschen.

Renate Caesar merkt an, dass sie viel die Strasse benutze und nicht nachvollziehen könne, weshalb der Kanton über die Parkbuchten alleine entscheiden könne. Als Rotkreuz-Mitarbeiterin sei sie darauf angewiesen, gehbehinderte Personen zu transportieren. Deshalb brauche sie diese Parkbuchten.

Gemeindepräsident Bernhard Braun antwortet, dass dies keine Anmassung, sondern Eigentum des Kantons sei. Einige Parkplätze können beim Zentrum Blumenau erhalten werden.

René Bürge fragt, wo die Bushaltestellen genau wären. Ob die Autos hinter dem wartenden Bus ebenfalls warten müssten oder ob es Einbuchtungen an der Haltestelle geben wird. Ohne Einbuchtungen würde der flüssige Verkehr massiv beeinträchtigt werden. Er bittet um eine saubere detaillierte Zeichnung der neuen Strasse, inklusive der Haltestellen. Er wisse, dass Erfahrung vorhanden sei, jedoch sehe man auch in anderen Gemeinden, dass es teilweise nicht funktioniert. Für Velofahrer sei es immer eine Gefahr, wenn ein LKW überholt.

Gemeindepräsident Bernhard Braun antwortet, dass die Velostreifen überfahren werden dürfen. Die Bushaltestellen seien auf der Fahrbahn geplant, Ausbuchtungen sind aus Platzgründen nicht möglich und die wären auch massiv teurer. Bei starkem Verkehrsaufkommen halten die Autofahrer leider nicht mehr freiwillig an, sodass sich der Bus in der Rush hour nur sehr schwer wieder in den Verkehr einordnen könne.

Ernst Meili fährt Auto, Velo und ist Fussgänger. Der motorisierte Individualverkehr könne reduziert werden, wenn die Attraktivität für Fussgänger und Velofahrer gesteigert werden würde. Wenn dies nicht geschehe, werde der Verkehr weiter zunehmen. Bei diesem Projekt werde auch viel für die Sicherheit, gerade auch für Kinder, getan. Das Velofahren soll attraktiver werden und Sicherheit für Kinder schaffen. Diejenigen, die auch nur mit 55% der Massnahmen einverstanden seien, sollen heute «Ja» zu diesem Projekt stimmen.

Für Hans-Jakob Büchi fehlt das Bindeglied zu Sirnach, das nur 600 m entfernt ist. Er wisse, dass dies Kantonsangelegenheit sei, aber trotzdem müsse das doch mit berücksichtigt werden. Wenn die Leute im Dorf sicher sind, aber sobald das Dorf aufhört, es gefährlich für Verkehrsteilnehmer werde, mache das keinen Sinn.

Gemeindepräsident Bernhard Braun erwidert, dass der Kanton bereits mit der Planung für Velowege zwischen Eschlikon und Sirnach begonnen habe.

Adrian Stutz will eine Aussage von Ernst Meili präzisieren. 2/3 des internen Verkehrs sei eine unglückliche Wortwahl, dabei handle es sich um Ziel- und Quellverkehr. Das wäre ein grosser Unterschied. Bei der Sanierung lassen sich 2 Punkte in Frage stellen. Die Strasse, die saniert wird hat über 2.1 Kilometer. In den letzten Jahren wurden immer wieder Teilbereiche davon

saniert. Dass man im 2028 schon wieder alles sanieren müsse, sei nicht nachvollziehbar. Bei 465 m im Unterdorf bestehe dringender Handlungsbedarf. Widersprechen will er auch bei der Formulierung, dass die Kreuzung ein Unfallschwerpunkt sein soll. Gemäss Bericht war das früher ein Unfallschwerpunkt, heute nicht mehr.

Gemeindepräsident Bernhard Braun antwortet, dass der Kreuzungsbereich trotzdem vereinfacht und für Velofahrer übersichtlicher werden soll. Das Erhaltungsmanagement des Kantons hat eine neue Philosophie aber darüber müsse heute ja nicht diskutiert werden.

Adrian Stutz ergänzt, dass er das Strassengesetz des Kantons Thurgau gelesen habe und dieses keinen Artikel zur Gemeindekostenbeteiligung beinhalte, wenn der Kanton Strassen saniert. Wenn die Gemeinde Wünsche bei der Gestaltung äussert, müsse sie bis zu 50% mitfinanzieren. Aber wenn die Gemeinde keine Wünsche anbringt, müsse sie nicht mitfinanzieren.

Gemeindepräsident Bernhard Braun antwortet, wenn es schlussendlich günstiger wird, sei das auch gut so. Er sei der Meinung, dass Paragraph 27 des Gesetzes über Strassen und Wege vom Kanton Thurgau zu einer Beteiligung an der Finanzierung verpflichtet.

Matthias Keller hat einen zwiespältigen Eindruck vom Projekt. Das Projekt sei attraktiv für Eschlikon, trotzdem seien viele kritische Stimme zu hören. Das Gewerbe leidet unter dem Verschwinden von Parkplätzen. Tempo-30 mache in etwa 3 Stunden am Tag durchaus Sinn, aber ausserhalb der Rush hour sei Temp-30 nicht angemessen. Bezüglich des Verschwindens der Parkplätze hätte er sich mehr Einsatz von der Gemeinde beim Kanton gewünscht, weshalb er als Zeichen an den Kanton auf ein möglichst knappes Abstimmungsresultat hoffe.

Gemeindepräsident Bernhard Braun erwidert, dass die Parkplatzeinbuchtungen dem Kanton gehören und deshalb dieser alleine darüber entscheidet. Die Gemeinde verliere nicht alle Parkplätze, dafür hätten sie sich eingesetzt. Jedoch seien Parkplätze des Gewerbes nicht Sache des Kantons, vor allem wenn es Sicherheitsdefizite gebe. Die Gemeinde hätte sich dagegen gewehrt und konnte so gerade bei der Blumenau Parkplätze erhalten. In der Sommerau werden ebenfalls Parkplätze zur Verfügung gestellt. Dies sei jedoch erst das Vorprojekt, es werde noch ein Einwendungsverfahren und ein Auflageverfahren geben, da können sich alle einbringen und auch Einsprache erheben.

Corinne Moser weist darauf hin, dass die Verkaufsläden an der Strasse unbedingt erhalten werden sollen. In einem Dorf wie Eschlikon müsse unbedingt auf das Kleingewerbe geachtet werden, nicht, dass die Kundschaft aufgrund fehlender Parkplätze nicht mehr kommt. Die geplante Aufwertung im Dorf gefällt ihr zwar, jedoch sei Eschlikon auch ein Industrieort, eine Hauptachse, sowie Durchgangsort für viel landwirtschaftlichen Schwerverkehr. Diese Durchfahrt wird nun durch die geplanten Bäume weiter erschwert.

Gemeindepräsident Bernhard Braun versichert, dass bei der Planung die geltenden Sicherheitsvorschriften eingehalten werden. Die Industrie erleidet in keiner Weise Nachteile durch dieses Projekt. Es entsteht überhaupt kein Interesse die Leistungsfähigkeit der Strasse zu minimieren. Alle Parkplätze beim Volg bleiben bestehen. Er appelliert an die Anwesenden, sich im Einwendungsverfahren einzubringen, das wird auch die Gemeinde tun. Trotzdem hat der Kanton geltende Gesetze umzusetzen und mit den Finanzen haushälterisch umzugehen. Er bittet die Anwesenden bezüglich der Parkplätze keine weiteren Fragen mehr zu stellen, da diese bereits eingehend diskutiert worden seien.

Corinne Moser fragt nach, ob bei Ablehnung des Verpflichtungskredits die Beiträge des Kantons ebenfalls gestrichen werden, aber die Gemeinde selbst Massnahmen noch ergreifen könnte.

Gemeindepräsident Bernhard Braun erklärt nochmals, dass die Sanierung der Strasse insgesamt CHF 8.3 Mio. kostet. Dabei muss sich die Gemeinde mit CHF 2.3 Mio. bindend beteiligen. Der zweite Punkt sind die CHF 600'000 für die aufwertenden Massnahmen und nur darüber werde abgestimmt. Der Bund unterstützt diese Massnahmen mit CHF 500'000 ebenfalls, sonst wären es CHF 1.1 Mio. Die Sanierung muss in jedem Fall durchgeführt werden, unabhängig von den aufwertenden Massnahmen.

Wolfgang Bosshart möchte einen Sachverhalt genauer erläutern. Das Gesetz über Strassen und Wege des Kantons Thurgau schreibt eine bis zu 50%-Beteiligung der Gemeinde vor, wenn es sich um Neubauten handle. Das Tiefbauamt differenziere aber sehr genau, ob es sich um eine Belagserneuerung oder Komplettsanierung handle. Eine Komplettsanierung wird einem Neubau gleichgesetzt, weshalb die 50%-Beteiligung durch die Gemeinde angewendet wird. Eine Belagserneuerung ist eine Sanierung, die der Kanton finanziert und durch die Gemeinde nicht beitragspflichtig sei. Beim vorliegenden Projekt handle es sich um eine Komplettsanierung, weshalb die 50%-Beteiligung des Gesetzes greife.

Gemeindepräsident Bernhard Braun ergänzt, dass die Gemeinde nicht 50% bezahlt, sondern weniger.

Martin Jegge präzisiert, dass der Kanton komplett saniert und dies auch zum selben Zeitpunkt macht, damit nicht alle paar Jahre wieder eine Baustelle sei. Er sei mit einer «Nein» Einstellung gekommen und jetzt hat sich seine Meinung in ein «Ja, aber» gewandelt. Es wurde bereits mehrfach betont, dass dies ein Vorprojekt sei, aber es kann ja noch mitgewirkt und Einsprache erhoben werden. CHF 600'000 sei viel Geld, aber nichts tun kostet zukünftig wahrscheinlich noch mehr. Das Geld wird in eine gute Infrastruktur von Eschlikon, in eine gute Zukunft investiert. So könne die Gemeinde wachsen und gedeihen. Tempo-30 gefällt ihm im Dorf auch nicht, aber das kommt aufgrund geltender Gesetze sowieso.

Sam Müller appelliert an alle kritischen Stimmen, dass bereits an der ersten Veranstaltung im September vor einigen Jahren Tempo-30 durch das gesamte Dorf diskutiert wurde. Die heutigen Stimmen dazu seien etwas verspätet und verschwendete Lebenszeit.

Elias Huber ist überzeugt, dass die Fachleute des Kantons nicht leichtsinnig dieses Projekt planen. Der Kanton als Eigentümer habe die Verantwortung und externe professionelle Planer sind daran beteiligt. Er bittet die Anwesenden zu prüfen, ob ihre Argumente emotional oder sachlich begründet seien, denn eine Abstimmung sollte sachlich begründet stattfinden.

Thomas Berli glaubt, dass die Sanierung eine gute Sache sei. Er fahre jedoch wöchentlich mit seinem Sohn zum Fussballplatz und findet die Kreuzung beim Bahnhof gefährlich. Der vorgelegte Vorschlag sei jedoch eine Mogelpackung, da einer Tempo-30 Strecke zugestimmt wird.

Gemeindepräsident Bernhard Braun widerspricht, dass mit dem Projekt keiner Tempo-30 Strecke zugestimmt wird.

Thomas Berli erwidert, dass es nach 2 Jahren Tempo-30 zu einer Verlängerung dieser Strecke kommen werde, was beim ihm Fragezeichen hinterlasse, wo man in 10-15 Jahren steht. Er findet es falsch, dass der Bevölkerung keine Alternative geboten werde und bringt dafür das Beispiel der Strecke Wil-Wattwil ins Spiel. Beispielsweise könne man ein Tunnel in Be-

tracht ziehen, denn eine Aufwertung des Quartiers löse das Problem nicht bei den Wurzeln. Der Verkehr werde in den nächsten Jahren massiv zunehmen und dafür biete Tempo-30 keine Lösung. Darüber solle man ebenfalls noch nachdenken.

Gemeindepräsident Bernhard Braun bedankt sich für den Appell. Das Problem bei den Wurzeln zu packen sei ein guter Ansatz, jedoch sei das Problem der Verkehr und hier könne jeder dazu beitragen, dass dieser abnimmt. Die Angst, dass irgendwann die ganze Ortsdurchfahrt Tempo-30 wird sei völlig unbegründet. Dies habe auch das erstellte Gutachten gezeigt. Aktuell bestehen jedoch auf dem betroffenen Strassenabschnitt Sicherheitsdefizite, wie mangelnde Sichtzonen, Häuser, die zu nahe an der Strasse stehen, diverse Ein- und Ausfahrten und Unübersichtlichkeiten. Mit der Herabsetzung der Geschwindigkeit kann man die Sicherheit erhöhen. Für keinen weiteren Abschnitt im Dorf zeigte das Gutachten ein Sicherheitsdefizit. Zur Alternativforderung: der Gemeinderat hat gemeinsam mit dem Kanton eine Studie erstellt, eine sogenannte Zweckmässigkeitsbeurteilung, ob es irgendwann eine Umfahrung benötigt. Im Jahr 2019 hat man die Verkehrszelle erhoben, mit dem Ergebnis, dass der grösste Teil Ziel- und Quellverkehr ist. Da bringt eine Umfahrung überhaupt nichts, wenn die meisten Verkehrsteilnehmer ihr Ziel innerhalb der Gemeinde haben. Ein Umfahrungsprojekt habe einen Zeithorizont von 20-30 Jahren und verursache Kosten von ca. CHF 60-70 Mio. Die Studie ergab auch nur eine Möglichkeit zur Umfahrung, diese würde jedoch das Problem nur an den südlichen Dorfrand verlagern, das Problem würde einfach verschoben werden.

Adrian Stutz hält fest, dass der Fuss- und Veloverkehr durch das Projekt gefördert wird, was eine positive Entwicklung darstellt. Der motorisierte Individualverkehr werde negativ tangiert, was vor allem bei der Zu- und Wegfahrt zur Hauptachse spürbar wird. An gewissen Orten macht es keinen Sinn das Trottoir durchzuziehen, z.B. bei Weidewegen stellt das eine Schikane für Autos dar. Bei der Bruggweier- und Kirchstrasse wird die Ausfahrt sehr schwierig, da die Sicht nicht gewährleistet werde. Gemeinden seien verpflichtet, die Sicht für Autofahrer zu gewährleisten, wie das jedoch geschehen soll, weiss er nicht. Solange der Verkehr vorhanden ist, muss er zweckmässig durch das Dorf geführt werden. Dieses Projekt verschlingt über CHF 12 Mio. für einen minimalen Nutzen. Kosten und Nutzen stehen hierbei in keinem Verhältnis. Strassen werden erweitert oder verschmälert, aber effektiv was verändert wird dadurch nicht. Eine Verbesserung sei der Veloübergang nach der Kreuzung, dafür muss man aber nicht 2.1 Kilometer sanieren. Die Bushaltestelle mit der hohen Kante im Oberdorf ist sinnvoll, da sie die Ausfahrt nicht behindert. Aber die Haltestelle und der Fussgängerstreifen am Dorfausgang macht überhaupt keinen Sinn. Die meisten Fussgänger für den Bus kommen von der Bruggweierstrasse und diese haben eine komfortable Lösung mit dem Oberdorf. Jedoch verschlechtert sich mit den beiden neuen Haltestellen die Busanbindung für viele Leute. Ein letzter Punkt noch zu Tempo-30. Im Bericht stehe nichts von einem Sicherheitsdefizit, sondern dass dadurch die Lärmbelastung minimiert werden soll. Trotz Tempo-30 kommt man nicht unter die Grenzwerte. Es wird eine grosse Sanierung gemacht, aber die Grenzwerte werden nicht eingehalten und der Schwerverkehr donnert weiter durchs Dorf. Das sei kein Zustand. Er findet es schade, dass die Ergebnisse der Studie, welche 2021 vom Gemeinderat in Auftrag gegeben wurde, nach deren Inserierung im Amtsblatt, nicht mehr veröffentlicht wurden. Jetzt wird über die Sanierung der Hauptstrasse abgestimmt und man weiss nicht, ob eine Alternative ausserhalb des Dorfes vorhanden ist. Im Oberdorf wäre der Leidensdruck mittlerweile sehr hoch, weshalb eine Umfahrung zumindest angedacht werden sollte. Die über CHF 12 Mio. resp. die CHF 2.8 Mio. der Gemeinde könnte man besser einsetzen, z.B. die Finanzierung einer Verkehrsentlastung. Den entsprechenden Antrag stellt Adrian Stutz nun:

1. Der Gemeinderat soll in Kürze folgendes auf der Homepage veröffentlichen: die Studie « Entlastungsmassnahmen Raum Eschlikon, Verkehrsmanagement, Potenzialabschätzung von 2020» sowie die Studie «ZMW, Entlastungsstrasse Raum Eschlikon»

2. Der Gemeinderat soll im Spätsommer/Herbst 2024 eine Infoveranstaltung durchführen und diese beiden Studien vorstellen
3. Die insgesamt CHF 2.9 Mio., bestehend aus dem Geld von Traktandum 2b CHF 1.59 Mio., dem Traktandum 4a CHF 710'000 und 4b CHF 600'000, sollen der Vorfinanzierung zugewiesen werden, mit dem Titel «Sanierung Ortsdurchfahrt und/oder Entlastungsstrasse»

Das aktuelle Objekt soll zum jetzigen Zeitpunkt abgelehnt werden und es soll eine neue Diskussion zur Entlastungsstrasse lanciert werden.

Gemeindepräsident Bernhard Braun erwidert, dass die Sanierung nicht abgelehnt werden kann, sondern nur die aufwertenden Massnahmen. Die Aussage bezüglich Lärmbelastung im Oberdorf ist nicht korrekt, da die Häuser resp. mindestens deren Fenster lärmsaniert wurden. Die Studie zur Zweckmässigkeitsbeurteilung ergab das Resultat, dass eine Umfahrung nicht die gewünschte Wirkung bringen würde. Die Unterlassung der Veröffentlichung dieser Studie war wohl ein Fehler. Die beiden Studien gemäss dem 1. Antrag können problemlos veröffentlicht werden, dafür braucht es keine Abstimmung. Ebenso kann im Herbst eine Infoveranstaltung durchgeführt werden. Der 3. Antrag bezüglich der CHF 2.9 Mio., die gemäss Antrag einer Vorfinanzierung zugewiesen werden sollen, sei so nicht möglich. Es könnten nur CHF 600'000 einer Vorfinanzierung zugewiesen werden. Die CHF 2.3 Mio. für die Sanierung seien gebunden und deshalb kann darüber nicht abgestimmt werden.

Bastian Kahrman mit dem letzten Votum bittet die Anwesenden, der Gemeinde und dem Gemeinderat einen Vertrauensbeweis zu geben und heute nicht einen Denkkzettel dem Kanton zu verpassen, der an diesem ohnehin Abend nicht anwesend sei.

Gemeindepräsident Bernhard Braun fasst zusammen, dass über die Anträge von Adrian Stutz bezüglich der Aufschaltung der Studien nicht abgestimmt wird, da diese sowieso aufgeschaltet werden. Ebenfalls werde eine Infoveranstaltung organisiert, um über die Studien zu informieren. Die CHF 2.3 Mio. müssen zur Sanierung beigesteuert werden, nur die CHF 600'000 für die aufwertenden Massnahmen können heute Abend abgelehnt werden.

Adrian Stutz wird gefragt, ob er an seinem 3. Antrag festhalten wolle. Aufgrund der komplizierten Ausgangslage rund um die Neubewertungsreserve zieht Adrian Stutz seinen 3. Antrag vorläufig zurück.

Michele Cassol will darauf aufmerksam machen, dass der Verkehr zukünftig zunehmen wird. Heute bestehe die Möglichkeit etwas für die Zukunft und eine lebenswerte Gemeinde zu machen. Dazu gehöre Mut und CHF 600'000. Er appelliert für ein Ja für diesen Antrag, da auch weiterhin die Möglichkeit besteht, Einfluss auf das Projekt zu nehmen.

Gemeindepräsident Bernhard Braun beendet die Diskussion. Es wird über einen Antrag von Thomas Rutishauser für eine geheime Abstimmung abgestimmt. Der Antrag für eine geheime Abstimmung wird mit 107 Ja-Stimmen zu 139 Nein-Stimmen angenommen, da dafür ein Ja-Anteil von $\frac{1}{4}$ der Gesamtstimmen notwendig ist. Deshalb wird nun eine geheime Abstimmung zum Verpflichtungskredit über CHF 600'000 durchgeführt.

Antrag

Stimmen Sie dem Antrag des Gemeinderates zu, CHF 600'000.– als Verpflichtungskredit (Budget 2028/2029) für die Aufwertungsmassnahmen Ortsdurchfahrt Bahnhofstrasse/Winterthurerstrasse vorzusehen?

Abstimmung

Der Antrag wird mehrheitlich genehmigt, mit 138 Ja-Stimmen, 114-Nein Stimmen und 2 Enthaltungen.

Gemeindepräsident Bernhard Braun bedankt sich im Namen des Gemeinderats und der Geschäftsleitung für das Vertrauen.

99.02	Jahresrechnung, Voranschlag	Trakt. 4
96/2024	Jahresrechnung 2023 - Verwendung Ertragsüberschuss für Vorfinanzierung "Ortsdurchfahrt Bahnhofstrasse/Winterthurerstrasse" und Zuweisung Eigenkapital	

Die Anträge 2b und 2c werden erneut aufgenommen. Hierfür übergibt Gemeindepräsident Bernhard Braun Abteilungsleiterin Andrea Brüscheiler (Abteilung Finanzen und Steuern) nochmals das Wort.

Abteilungsleiterin Andrea Brüscheiler erklärt, dass die Vorfinanzierung mit dem Jahresgewinn von 2023 gebildet werden kann. Über die Einlage der CHF 140'000 die bestehende Vorfinanzierung «Sanierung Fussballanlage Herdern» wurde bereits abgestimmt. Nun geht es noch um die restlichen CHF 1.59 Mio. Wenn diese Einlage abgelehnt wird, muss sie zusammen mit dem Restbetrag von CHF 3'485.66 in das Eigenkapital gebucht werden. Dieser Betrag im Eigenkapital kann danach nur noch mit Verlusten gegengerechnet werden. Das Gesetz schreibt für die Verlustverrechnung vor, dass kein pauschaler zukünftiger Verlust budgetiert werden darf, da die Rechnung ausgeglichen budgetiert werden muss. Das bedeutet, dass die CHF 1.59 Mio. nicht mehr so einfach verwendet werden können. Diese können nun für die Vorfinanzierung verwendet werden, damit der Steuerhaushalt nicht zusätzlich belastet wird.

Da es keine Fragen gibt bzw. die Diskussion nicht gewünscht wird, lässt Gemeindepräsident Bernhard Braun über die beiden Anträge abstimmen.

Antrag 2

- b) Es sind CHF 1'590'000.– in die neue Vorfinanzierung «Sanierung Ortsdurchfahrt Bahnhofstrasse/Winterthurerstrasse» einzulegen.
- c) Es ist der Restbetrag von CHF 3'485.66 in das Eigenkapital zu verbuchen.

Abstimmung

Die Anträge 2b und 2c werden mehrheitlich genehmigt.

99.01 Allgemeines
97/2024 Auflösung Neubewertungsreserve

Trakt. 5

Für Traktandum 4 übergibt Gemeindepräsident Bernhard Braun Abteilungsleiterin Andrea Brüscheiler (Abteilung Finanzen und Steuern) das Wort.

Andrea Brüscheiler erklärt, dass im Jahr 2017 das neue Rechnungsmodell HRM II eingeführt wurde und aufgrund dessen ergab es eine Neubewertung des Finanzvermögens. Dazu gehörte vor allem Bau- und Industrieland, was aufgewertet werden musste und deshalb der Neubewertungsreserve zugewiesen wurde. Diese Reserve musste 5 Jahre im Eigenkapital stehen gelassen werden, bevor sie nun bis spätestens 2026 aufgelöst werden kann. Die Neubewertungsreserven beinhaltet per 31.12.2023 CHF 3.4 Mio. Davon betreffen 57% das Industrieland Riet, 39% sind weitere aufgewertete Grundstücke und 4% sind weitere Aufwertungen aus den Jahren 2018 und 2021. Letztes Jahr gab es eine Gesetzesanpassung, weshalb nun mit der Neubewertungsreserve auch eine Vorfinanzierung gemacht werden kann. Die CHF 1.59 Mio. werden, wie eben abgestimmt, aus der Neubewertungsreserve genommen. Der Gemeinderat schlägt nun vor, die Differenz von CHF 0.71 Mio. zu den insgesamt für die Sanierung notwendigen CHF 2.3 Mio. ebenfalls aus der Neubewertungsreserve zu entnehmen. Somit wäre die gesamte Sanierung vorfinanziert. Je nach Ausgang der Abstimmung zu den Aufwertungsmaßnahmen, wird ebenfalls noch darüber abgestimmt, ob die dafür notwendigen CHF 600'000 ebenfalls aus der Neubewertungsreserve finanziert werden sollen. Nach Abschluss der Sanierung wird ab Ende 2029 das Projekt über 25 Jahre abgeschrieben, indem die Vorfinanzierung aufgelöst wird. Dies entspricht etwa einem Steuerprozent, der über die Vorfinanzierung gedeckt wäre. Das Eigenkapital verringert sich, je nach Abstimmungsausgang, in der Neubewertungsreserve per 01.01.2024 um weitere CHF 710'000 und CHF 600'000. Die Neubewertungsreserve kann bis Ende 2026 für weitere Vorfinanzierungsprojekte genutzt werden, diese müssten aber Teil des bestehenden Finanzplans sein.

Es wird keine Diskussion gewünscht, wodurch Gemeindepräsident Bernhard Braun über folgenden Antrag abstimmen lässt:

Antrag

Es werden folgende Teilaufösungen der Neubewertungsreserve per 01.01.2024 genehmigt:

- a) CHF 710'000.– in die Vorfinanzierung Sanierung Ortsdurchfahrt Bahnhofstrasse /Winterthurerstrasse (gebundene Ausgaben)
- b) CHF 600'000.– in die Vorfinanzierung Sanierung Ortsdurchfahrt Bahnhofstrasse /Winterthurerstrasse (Anteil Aufwertungsmaßnahmen).

Abstimmung

Die Anträge 4a und 4b werden einstimmig genehmigt.

00.03.04 Botschaften, Gutachten, Anträge
98/2024 Verschiedenes und allgemeine Umfrage

Trakt. 6

Gemeindepräsident Bernhard Braun vermerkt, dass die Gemeinde Eschlikon keine Informationen hat. Er macht auf die nachfolgenden Termine aufmerksam:

01. August 2024 Bundesfeier
02. November 2024 Gemeinderatskafi
27. November 2024 Gemeindeversammlung

Gemeindepräsident Bernhard Braun öffnet die Runde für allgemeine Fragen und Anmerkungen.

Es kommt eine Frage auf, bezüglich des Zeitpunkts, wann die Wiese an der Wallenwilerstrasse gemäht wird und ob es Vorgaben bezüglich des Schnitts gebe. Der Leiter Werkhof, Thomas Gunz, nimmt sich diesem Anliegen an.

Andreas Meier fragt, wie mit Gras auf dem Trottoir und dem Veloweg umgegangen wird. Dies wird ebenfalls vom Leiter Werkhof aufgenommen.

Ruedi Müller bittet den Gemeinderat, dass die LKWs mit grösseren Hinweistafeln auf den Wendeplatz im Industriereal hingewiesen werden. Dies wird vom Gemeinderat aufgenommen.

Gemeindepräsident Bernhard Braun möchte es nicht unterlassen, sich beim scheidenden Gemeinderat Peter Meier für seinen Einsatz zu bedanken. Im Namen des Gemeinderats und der Geschäftsleitung bedankt er sich für das Interesse, die sachlichen Diskussionen und das Vertrauen der Versammlungsteilnehmenden. Er bedankt sich ebenfalls an dieser Stelle bei allen Mitarbeitenden der Gemeindeverwaltung und den Mitgliedern des Gemeinderats für ihr engagiertes Mitmachen.

Zum Schluss stellt Gemeindepräsident Bernhard Braun die Frage, ob jemand einen Einwand zur Abwicklung der Gemeindeversammlung hat, was nicht der Fall ist.

Damit erklärt Gemeindepräsident Bernhard Braun die Gemeindeversammlung offiziell als beendet.

Nun wird der Gemeinderat Peter Meier offiziell verabschiedet.

Eschlikon, 26. Juni 2024

Gemeindeversammlung Eschlikon

Bernhard Braun
Gemeindepräsident

Silvan Zingg
Gemeindeschreiber