



Dringliches Postulat

24/20 betreffend Planaufgabe Bypass - dramatische Auswirkungen für Emmen; Projektanpassungen

I. Ausgangslage

Bis am 7. Juli 2020 liegen die detaillierten Pläne des Projekts Bypass auf. Die Dimensionen des Projekts sind riesig. Alleine die Bauzeit beträgt rund 10 Jahre. 2 Million m³ Ausbruchmaterial müssen abtransportiert werden. Die Kosten belaufen sich auf rund 1.811 Milliarden Franken. Der technische Bericht zum Projekt umfasst 258 Seiten. Alles schwindelerregend hohe Zahlen.

I.I Zielerreichung

Für die Agglomeration Luzern wurden zwei Ziele definiert:

- Verbesserung der Erreichbarkeit der Agglomeration Luzern für MIV/strassengebundener ÖV (Ziel-/ Quellverkehr).
- Entlastung untergeordnetes Netz und damit Verbesserungsmöglichkeit für den ÖV.

Fakt ist:

Im Jahr 2017 fuhren im Tagesdurchschnitt auf der Seetalstrasse (höhe Flugzeugwerk) 12'900 Fahrzeuge. Ohne Bypass gehen die Modelle für das Jahr 2040 von 16'700 Fahrzeugen aus. Mit Bypass 16'000 Fahrzeuge. Der Bypasseffekt beträgt 4 %. Berechnet wurde dies auch für die Gerliswilstrasse (Höhe Sprengi). Da waren es im Jahr 2017 10'800 Fahrzeuge, für 2040 gehen die Modelle von 12'500 Fahrzeugen ohne Bypass und 12'300 Fahrzeugen mit Bypasseffekt aus. Hier beträgt der Effekt 2 %.

Auf den beiden stark befahrenen Achsen ist der Bypasseffekt minim. Der MIV nimmt auf der Achse Seetalstrasse trotz Bypass um 24 % und auf der Gerliswilstrasse um 14 % zu. Beide Achsen sind heute schon komplett am Anschlag. Beide Ziele werden nicht ansatzweise erreicht. Es gibt keine Entlastung, keine bessere Erreichbarkeit und schon gar keine Verbesserungsmöglichkeit für den ÖV.

I.II Flankierende Massnahmen

Das Projekt soll gemäss ASTRA dank flankierenden Massnahmen optimiert werden. Verzichtet wird jedoch auf eine Optimierung des Knotens K045 Sedel 3, besser bekannt als Verzweigung Grüeblichachen an der Seetalstrasse. Einzig die Lichtanlage soll neu programmiert werden. Die naheliegende Einfahrt Emmen Süd wird aufgrund des Verzichts auf die Spange Nord bei Eröffnung bereits an der Kapazitätsgrenze sein.

Auf flankierende Massnahmen im Raum Eschenbach-Inwil-Waldibrücke wird verzichtet. Damit wird es keine Verkehrslenkung aus dem Seetal in Richtung Anschluss Buchrain geben um das Emmen Dorf zu entlasten.

I.III Auswirkungen der Bauphase

Während der rund 10-jährigen Bauphase wird der Anschluss Emmen Süd während über 7 Jahren nur eingeschränkt oder gar nicht befahrbar sein. Es wird eine starke Mehrbelastung für den Anschluss Emmen Nord geben. Der Verkehr soll dann quer durch die Gemeinde geleitet werden. Beispielsweise während 2 Jahren über die Waldstrasse durch das Benziwilquartier und die Mooshüslistrasse. Oder während über einem Jahr quer durch Emmen Dorf. Die Auswirkungen kennen wir Emmer nach der ersten Bauphase des Seetalplatzes mit der Schliessung der Ibachbrücke oder den unzähligen Samstagen der Cityringbaustelle. Damals kamen beispielsweise Dosiersysteme oder Verkehrslotsen zum Einsatz. Einzig in der Bauphase 1c sollen flankierende Massnahmen in Inwil helfen, den Durchgangsverkehr im Emmen Dorf etwas zu dosieren. Ansonsten sind keine Massnahmen geplant.

Der Schaden für das Emmer Gewerbe wird durch die Auswirkungen der Baustelle katastrophal sein. Während des Umbaus des Seetalplatzes erlitt das Emmen Center einen Umsatzeinbruch von über 10 %. Die Cityringbaustelle sorgte beim Emmer Detailhandel an den Sperrwochenenden sogar zu Umsatzeinbussen von 30-40 %. Einzelne Wochenenden oder eine kurze Phase kann das Gewerbe abfedern. Eine über 7 Jahre dauernde Phase wird zu Entlassungen oder sogar Geschäftsaufgaben führen.

Mit keinem Wort wird der ÖV erwähnt. Das haben wir bereits geahnt und den RE-Halt Rotenburg Dorf als Lösung ins Spiel gebracht. Gemäss einem Medienbericht in der LZ vom 26. März 2020 gibt es kein ÖV Konzept. Die vom VVL erwähnten Busbevorzugungsmassnahmen werden auf den komplett verstopften Strassen nichts bringen.

II. Forderungen

Wir fordern den Gemeinderat auf, umgehend mit dem ASTRA und dem Kanton in einen Dialog zu treten und folgende Forderungen mit Nachdruck zu verlangen:

II.I Projektanpassungen

II.I.I Knoten Grüeblichachen K045 Sedel 3

Der Knoten Grüeblichachen ist ein Nadelöhr, das den optimalen Abfluss des Verkehrs auf der Seetalstrasse in Richtung Sedel-Autobahnanschluss verhindert. Dieser Knoten muss optimiert werden, um die Seetalstrasse und insbesondere das Emmen Dorf zu entlasten.

II.I.II Verkehrslenkung Emmen Ost

Der Bypass wurde mit dem Ziel verknüpft, das untergeordnete Netz zu entlasten. Dies ist beim vorliegenden Projekt nicht der Fall. Mit einem Verkehrsleitsystem im Bereich Emmen Ost (Waldirbrücke-Eschenbach-Inwil) muss der Verkehr aus dem Seetal via Einfahrt Buchrain und die A14 geführt werden.

Die ausgehandelten Zusagen müssen Projektgegenstand und verbindlich verankert werden.

Zur Durchsetzung der Forderungen muss der Gemeinderat notfalls Einsprache erheben.

Emmenbrücke, 24. Juni 2020

Im Namen der CVP / JCVP Fraktion

Christian Meister