



Dringliches Postulat

25/20 betreffend Planaufgabe Bypass - dramatische Auswirkungen für Emmen; Massnahmen während des Baus

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 Massnahmen während des Baus

II.I.I Dosierstellen

Der Verkehr wird analog zur Cityringbaustelle mittels Dosierstellen ausserhalb dem Emmer Siedlungsgebiet in Stauräumen zurückbehalten. Der Verkehr in Emmen wird so flüssig gehalten. Gleichzeitig kann der Verkehr so über die Autobahn geleitet werden.

II.I.II Verkehrslotsen

An Hotspots wie dem Sonnenplatz regeln Verkehrslotsen den Verkehr. Diese Massnahme hat sich während der ersten Phase der Baustelle am Seetalplatz bewährt.

II.I.III Keine Umleitungen durch Wohnquartiere

Es gibt keine Umleitungen durch Wohnquartiere so wie sie in der Phase 1a durch das Quartier Benziwil-Waldstrasse geplant sind.

II.I.IV Radiodurchsagen

In den Verkehrsupdates im Radio muss darauf hingewiesen werden, dass man bei Stau auf der Autobahn bleiben soll.

II.I.V Ein umfassendes ÖV-Konzept mit Fahrplanstabilität während der ganzen Bauphase

Insbesondere für die Wohnquartiere in Emmen Nord sind die Eilbusverbindungen über die Autobahn essentiell, da beim Bahnhof Rothenburg Dorf ein ¼-Studentakt fehlt und damit die Anschlüsse in Luzern in Richtung Zürich nicht gewährleistet sind.

Ebenfalls stark betroffen ist das Emmen Dorf und die Arbeitsgebiete parallel zum Flugplatz. Durch die Mehrbelastung auf der Seetalstrasse ist die Fahrplanstabilität der Buslinie 40 gefährdet.

Das ÖV-Angebot muss während der gesamten Bauphase mindestens gleichwertig sein.

II.I.VI Fertigstellung des Fahrradnetzes

Durch Emmen führen unzählige Fahrradrouten. Diese weisen jedoch unzählige Lücken auf. Besonders Schulkinder sind gefährdet, wenn sie mit ihrem Velo auf der Strasse fahren müssen. Die starke Zunahme des Verkehrs, auf den Emmer Strassen während der Bauphase, erhöht dieses Risiko massiv. Deshalb muss vor Baubeginn das Emmer Fahrradwegnetz vervollständigt sein.

II.I.VII Reduktion der Bauzeit

Zumindest in den Bauphasen mit starker Auswirkung auf die Gemeinde Emmen, muss diese durch geeignete Massnahmen, wie 24-Stunden-Schichtbetrieb auf ein Minimum reduziert werden.

II.I.VIII Keine Lastwagenfahrten über Emmer Gemeindegebiet

Geplant ist der Abtransport des Ausbruchmaterials ab Bahnhof Rothenburg Station. Um die 2 Millionen m³ Ausbruchmaterial von der Baustelle zur Verladestation zu bringen, sind gegen 400'000 Lastwagenfahrten notwendig. Diese Fahrten dürfen ausschliesslich über die Autobahn erfolgen. Fahrten über das Gemeindegebiet Emmen sind untersagt.

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



Dringliches Postulat

25/20 betreffend Planaufgabe Bypass - dramatische Auswirkungen für Emmen; Massnahmen während des Baus

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 Massnahmen während des Baus

II.I.I Dosierstellen

Der Verkehr wird analog zur Cityringbaustelle mittels Dosierstellen ausserhalb dem Emmer Siedlungsgebiet in Stauräumen zurückbehalten. Der Verkehr in Emmen wird so flüssig gehalten. Gleichzeitig kann der Verkehr so über die Autobahn geleitet werden.

II.I.II Verkehrslotsen

An Hotspots wie dem Sonnenplatz regeln Verkehrslotsen den Verkehr. Diese Massnahme hat sich während der ersten Phase der Baustelle am Seetalplatz bewährt.

II.I.III Keine Umleitungen durch Wohnquartiere

Es gibt keine Umleitungen durch Wohnquartiere so wie sie in der Phase 1a durch das Quartier Benziwil-Waldstrasse geplant sind.

II.I.IV Radiodurchsagen

In den Verkehrsupdates im Radio muss darauf hingewiesen werden, dass man bei Stau auf der Autobahn bleiben soll.

II.I.V Ein umfassendes ÖV-Konzept mit Fahrplanstabilität während der ganzen Bauphase

Insbesondere für die Wohnquartiere in Emmen Nord sind die Eilbusverbindungen über die Autobahn essentiell, da beim Bahnhof Rothenburg Dorf ein ¼-Stundentakt fehlt und damit die Anschlüsse in Luzern in Richtung Zürich nicht gewährleistet sind.

Ebenfalls stark betroffen ist das Emmen Dorf und die Arbeitsgebiete parallel zum Flugplatz. Durch die Mehrbelastung auf der Seetalstrasse ist die Fahrplanstabilität der Buslinie 40 gefährdet.

Das ÖV-Angebot muss während der gesamten Bauphase mindestens gleichwertig sein.

II.I.VI Fertigstellung des Fahrradnetzes

Durch Emmen führen unzählige Fahrradrouten. Diese weisen jedoch unzählige Lücken auf. Besonders Schulkinder sind gefährdet, wenn sie mit ihrem Velo auf der Strasse fahren müssen. Die starke Zunahme des Verkehrs, auf den Emmer Strassen während der Bauphase, erhöht dieses Risiko massiv. Deshalb muss vor Baubeginn das Emmer Fahrradwegnetz vervollständigt sein.

II.I.VII Reduktion der Bauzeit

Zumindest in den Bauphasen mit starker Auswirkung auf die Gemeinde Emmen, muss diese durch geeignete Massnahmen, wie 24-Stunden-Schichtbetrieb auf ein Minimum reduziert werden.

II.I.VIII Keine Lastwagenfahrten über Emmer Gemeindegebiet

Geplant ist der Abtransport des Ausbruchmaterials ab Bahnhof Rothenburg Station. Um die 2 Millionen m³ Ausbruchmaterial von der Baustelle zur Verladestation zu bringen, sind gegen 400'000 Lastwagenfahrten notwendig. Diese Fahrten dürfen ausschliesslich über die Autobahn erfolgen. Fahrten über das Gemeindegebiet Emmen sind untersagt.

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



Dringliches Postulat

25/20 betreffend Planaufgabe Bypass - dramatische Auswirkungen für Emmen; Massnahmen während des Baus

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 Massnahmen während des Baus

II.I.I Dosierstellen

Der Verkehr wird analog zur Cityringbaustelle mittels Dosierstellen ausserhalb dem Emmer Siedlungsgebiet in Stauräumen zurückbehalten. Der Verkehr in Emmen wird so flüssig gehalten. Gleichzeitig kann der Verkehr so über die Autobahn geleitet werden.

II.I.II Verkehrslotsen

An Hotspots wie dem Sonnenplatz regeln Verkehrslotsen den Verkehr. Diese Massnahme hat sich während der ersten Phase der Baustelle am Seetalplatz bewährt.

II.I.III Keine Umleitungen durch Wohnquartiere

Es gibt keine Umleitungen durch Wohnquartiere so wie sie in der Phase 1a durch das Quartier Benziwil-Waldstrasse geplant sind.

II.I.IV Radiodurchsagen

In den Verkehrsupdates im Radio muss darauf hingewiesen werden, dass man bei Stau auf der Autobahn bleiben soll.

II.I.V Ein umfassendes ÖV-Konzept mit Fahrplanstabilität während der ganzen Bauphase

Insbesondere für die Wohnquartiere in Emmen Nord sind die Eilbusverbindungen über die Autobahn essentiell, da beim Bahnhof Rothenburg Dorf ein ¼-Stundentakt fehlt und damit die Anschlüsse in Luzern in Richtung Zürich nicht gewährleistet sind.

Ebenfalls stark betroffen ist das Emmen Dorf und die Arbeitsgebiete parallel zum Flugplatz. Durch die Mehrbelastung auf der Seetalstrasse ist die Fahrplanstabilität der Buslinie 40 gefährdet.

Das ÖV-Angebot muss während der gesamten Bauphase mindestens gleichwertig sein.

II.I.VI Fertigstellung des Fahrradnetzes

Durch Emmen führen unzählige Fahrradrouten. Diese weisen jedoch unzählige Lücken auf. Besonders Schulkinder sind gefährdet, wenn sie mit ihrem Velo auf der Strasse fahren müssen. Die starke Zunahme des Verkehrs, auf den Emmer Strassen während der Bauphase, erhöht dieses Risiko massiv. Deshalb muss vor Baubeginn das Emmer Fahrradwegnetz vervollständigt sein.

II.I.VII Reduktion der Bauzeit

Zumindest in den Bauphasen mit starker Auswirkung auf die Gemeinde Emmen, muss diese durch geeignete Massnahmen, wie 24-Stunden-Schichtbetrieb auf ein Minimum reduziert werden.

II.I.VIII Keine Lastwagenfahrten über Emmer Gemeindegebiet

Geplant ist der Abtransport des Ausbruchmaterials ab Bahnhof Rothenburg Station. Um die 2 Millionen m³ Ausbruchmaterial von der Baustelle zur Verladestation zu bringen, sind gegen 400'000 Lastwagenfahrten notwendig. Diese Fahrten dürfen ausschliesslich über die Autobahn erfolgen. Fahrten über das Gemeindegebiet Emmen sind untersagt.

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