



**KOST+PARTNER**  
Ingenieure und Planer



# FOTOPROTOKOLL

## ARGUMENTE

28. November 2022



# OPTION 1

Nicht gelöst  
Umschlagplatz auf  
der Strasse

## 01: Verlängerung Schäracherstrasse

**Pro**  
Kein Schwerverkehr mehr auf der Unterdorfstrasse und erhöhte Sicherheit. Auch weitere Verkehrsregelungen sind denkbar. Steigerung der Wohnqualität und Ruhezeiten im Unterdorf.  
Der bestehende Bahnübergang könnte rückgebaut bzw. redimensioniert (nur für Langsamverkehr) werden / Aufwertung Bahnhofplatz möglich  
**Ernst Sutter AG:** Sehr gut vorstellbare Lösung. Die Weiterführung der Schäracherstrasse soll nicht auf den Parzellen der UFA und Ernst Sutter AG liegen.

**Es handelt sich um eine Lösung innerhalb des Gemeindegebiets**  
Für die betroffenen Fruchtfolgeflächen stehen Kompensationsflächen in der Nähe zur Verfügung. Landerwerb in Zusammenarbeit Singisenstiftung.  
Gestützt auf den Richtplan ist die am ehesten zu realisierende Lösung. Die Schäracherstrasse war von Beginn weg als Verbindung zum Industriegebiet angedacht und daher die logische und konsequente Lösung.  
Bestehender Einmünder Schäracher in Kantonstrasse ist gut ausgebaut.  
Verbindung zwischen St. Erhard und Geuensee bleibt bestehen und kann über die Schäracherstrasse auf die Kantonstrasse geleitet werden  
Entlastung des Dorfzentrums und Einmünder Unterdorfstrasse, da Verkehr aus Unterdorfstrasse Richtung Sursee direkter ist (Ampel mit neuem Schaltalgorithmus).  
Langfristige Lösung mit Anbindung an die Kantonstrasse der Wohngebiete Bünten, Unterdorf und weitere Überbauungen auf ungenutzten und unternutzten Bauzonenflächen (Verdichtung)  
Braucht weniger Kulturland als andere Lösungen  
Als ökologische Kompensation könnte der Büntenbach aufgewertet werden.  
Direkteste Option der neuen Erschliessungen.

**Frage**  
Steht diese Lösung perspektivisch einer Wohnverdichtung / Bebauungsplan im betroffenen Gebiet entgegen?

Wie wird in dieser Option mit dem Langsamverkehr umgegangen?  
Der Veloweg hat bei dieser Variante keinen Platz mehr oder wann wird ein Ersatz geplant?

**Kontra**  
Starke landwirtschaftlich-rechtliche Einschränkungen und keine Bereitschaft Eigentümer könnten die Realisation einer neuen Strasse verunmöglichen. Umsetzung erst nach vielen Jahren Rechtsstreit.  
Die Option ist zu nahe bei den bestehenden Quartieren und vermindert die Lebensqualität aller naheliegenden Wohngebiete (bspw. Lärm)  
Hohe Kosten / sehr teuer (bspw. auch überwachter Bahnübergang, oder langfristigen Unterhalt)

Keine Entlastung, da dies zu einer Umfahrung und Schnellroute wird  
Kosten und Nutzen im Vergleich zu den Verursachenden (entwickeltes Gewerbegebiet, 4% Schwerverkehrsanteil) ist nicht verhältnismässig  
Grosser Kulturlandbedarf und Zerschneidung Landschaftsflächen (Abwertung, Naherholung, wertvolle Biotop mit Störchen und Fröschen, Weiser etc. sind nahe der Strasse)  
Wendemanöver der LKWs bleiben bestehen  
Zeitverlust für die Chauffeure maximal 30 Sekunden, falls in beiden Richtungen gleichzeitig gefahren wird.  
Die bestehende Strasse erfüllt ihren Zweck. Es besteht keine Nachfrage nach einer zusätzlichen, nicht notwendigen Strasse.

Einmünder auf die Kantonstrasse müsste ausgebaut werden (Kreisell oder Ampel).  
Dies braucht ein Nachweis gegenüber vom Kanton und führt zu weiteren Verkehrsproblemen.  
Verschiebung des Problems, keine Lösung

**Antwort**  
Unter der Annahme, dass es sich beim betroffenen Gebiet in der Frage um das unüberbaute, nicht eingezogene Gebiet zwischen Schäracher und Unterdorf Siedlungsgebiet entlang der Unterdorfstrasse handelt: Die Verlängerung der Schäracherstrasse widerspricht einer möglichen zukünftigen Einzonung in die Wohnzone nicht. Abgesehen vom zu erbringenden Bedarfsnachweis und der Priorisierung innerhalb der Gemeinde wäre ein guter Übergang zwischen Arbeits- und Wohnzone zu schaffen.  
Dem Langsamverkehr wird in der Planung eine hohe Priorität beigemessen.  
Dem Langsamverkehr wird in der Planung eine hohe Priorität beigemessen.

**Risiko**  
Querung bestehender Veloweg wäre notwendig.  
Knoten bei Avia-Tankstelle muss ausgebaut werden und führt zu Verkehrsbelastung auf Kantonstrasse  
Sie könnte einen Zusammenschluss mit Sursee und dadurch zusätzlichen Berufs-Mehrverkehr nach sich ziehen.

Mehrverkehr/Schleicherverkehr aus St. Erhard  
Wenn einer der Betriebe wegzieht, wäre die Strasse vergebens; bzw. führt nur langfristig zu Nachteilen



Nicht gelöst  
Umschlagplatz  
auf der Strasse.

- Basierend auf dem Gespräch mit Roger Moser vom 7. September 2022.
- Die Moser Recycling AG begrüsst den Prozess und kann den Handlungsbedarf nachvollziehen
  - Die Firma ist bereit, möglichst wenige Transporte über den Werkhof zu planen. Dort wo es möglich ist, werden Transporte künftig via Bären abgewickelt. Die Entlastung von Schwerverkehr in Geuensee aufgrund des Neubaus in Bären hängt von der Entwicklung des Marktes ab und wird im kleineren zweistufigen Bereich sein.
  - Auf dem Firmengelände besteht ein Konzept, möglichst mit Rundverkehr zu arbeiten. Weitere bauliche und organisatorische Möglichkeiten sind aufgrund der Kapazitäten und Platzverhältnisse nicht möglich.
  - Früher wurde mit der Bahn zusammengearbeitet. Die Zusammenarbeit war nicht sehr zuverlässig und aufwändig. Die Anschlüsse sind nicht mehr ausgebaut und teilweise nicht mehr umsetzbar aufgrund von baulichen Anpassungen in den letzten 20 Jahren.
  - Zur Option Schäracherstrasse, ist wichtig zu wissen, dass die bestehende Strassenführung für grosse Schlepper nicht geeignet ist. Es können neue Konflikte entstehen oder müsste auch im bestehenden Gebiet ausgebaut werden.
  - Die Option Umstellung oder Aussiedlung kommt für das Unternehmen in Frage. Es gibt auch bereits Interessenten für das Grundstück in Geuensee. Die aktuellen Interessenten sind teilweise auch Schwerverkehrsverursachende Unternehmen.
  - Aufgrund der Lärmmissionen ist eine Umstellung innerhalb des Gemeindegebietes praktisch nur südlich des jetzigen Schäracher-Industriegebiets sinnvoll. Andere Gebiete wurden bereits besprochen und geprüft.
  - Eine Aussiedlung nach Bären oder Sursee ist denkbar, sofern genügend Landfläche und Anschluss an die Hauptverkehrsachsen bestehen.
  - Grundstück sind zwei Industriegebiete in einer Gemeinde wie Geuensee nicht ausbaufähig.
  - Eine langfristige Option, wäre eine Schnellstrasse von Sursee nach Schöftland die sowohl entlastet als auch lenkt.

Optionenbühler Projekt Unterdorfstrasse

### Option 1: Verlängerung Schäracherstrasse (Neubau) Zusatzvariante 1+: Ausbau Büntenstrasse

**Kursbeschreibung**  
Neubau Erschliessung ab Ende der bestehenden Schäracherstrasse mit Querung Bahtrasse und offenem Bach. Als mögliche Ergänzung kann die Büntenstrasse ausgebaut werden. Der Schwerverkehr soll auf der Unterdorfstrasse ausgeschlossen werden.

Große Beurteilungen		schwerer	erhöhter
<b>Auswirkung Unterdorfstrasse</b>	Reduktion Normalverkehr und Schwerverkehr auf Unterdorfstrasse	▲	▲
<b>Flächen</b>	Bauliche Massnahmen: Neubau Strasse inkl. Bahnübergang, Bachdurchlass, Querung / Verlegung Velowegs, Ausbau Einmünder Schäracher, etc.	▲	▲
<b>Landfläche</b>	Zusatzvariante Büntenstrasse: Ausbau Strasse sowie Rache / Landabtausch, Kompensations Bemessung Fruchtfolgeflächen für neue Strasse (neue Strasse ca. 600 m lang) Zusatzvariante Büntenstrasse: Bauzonen- oder Landschaftsflächen für Verbesserung (Büntenstrasse ca. 200 m lang)	▲	▲
<b>Perimeter</b>	Betroffene Grundstücke von Neubau Strasse ca. 5-10 Grundstücke (GS)	▲	▲
<b>Zentrale</b>	Zusatzvariante Büntenstrasse, ca. 11 GS Mittelstuf	▲	▲
<b>Übergordnete Beurteilung</b>	Neue Infrastruktur (hoher Flächenbedarf) kritisch, viele Fragen sind zu klären.	▲	▲

**Qualifizierung dieser Aussagen:** Es handelt sich um mögliche Projektvarianten der Projektumsetzung. Die Aussagen sind nicht abschliessend und können sich ändern. Die Aussagen sind keine Zusicherung und können sich ändern. Die Aussagen sind nicht verbindlich und können sich ändern. Die Aussagen sind nicht verbindlich und können sich ändern.

## 02: Ausbau Unterdorfstrasse

**Pro**

Kostengünstigste Option, welche verhältnismässig und zeitnah umsetzbar ist. Die Verkehrssicherheit bspw. mit Ampeln wird erhöht (Kreuzen von LKWs wäre damit nicht mehr möglich).

Gleichzeitig sind Dosierungsmassnahmen anzudenken, damit der Sursee-Umfahrungverkehr und Autobahzubringer durchs Moos nicht noch attraktiver wird.

Unterdorfstrasse ausbauen, d.h. beim Alten Schulhaus sowie an anderen Stellen, wo es möglich ist, die Strasse zu verbreitern.

Eine echte Chance für die Unterdorfstrasse im Hinblick auf Entwicklung als Begegnungszone und für den Langsamverkehr.

Diese Lösung wurde bereits vom GR Angedacht bei der Einzonung des Schärachergebietes. Diese Lösung macht auch Sinn, denn eine Gewerbliche Weiterentwicklung in Geuensee ist nicht mehr aufzuhalten.

Schikanen entfernen, Trottoir und Radwege erstellen wäre die kostengünstigste Variante.

Zudem könnten Velofahrenden im Bereich des Bahnhofplatzes Vortritt gegeben werden.

Der Schwerverkehr könnte zeitlich eingeschränkt werden.

Verbreiterungen würde auf Bauland geschehen und kein Landwirtschaftsland wäre betroffen.

Möglichkeit für Ausbau und Umsetzung verkehrsberuhigende Massnahmen zur Gewährleistung der Schulwegsicherheit.

**Frage**

Problemanalyse Zustand Heute ungenügend. Was genau ist das Problem?

Könnte man Fuss- und Veloverkehr komplett vom restlichen Verkehr trennen? Sicherer Fuss- und Veloweg/Schulweg separat/parallel zur Unterdorfstrasse leiten?

Wie wäre es mit Fahrzeitbeschränkungen der LKW? (dann, wenn Schulkinder unterwegs sind) - Machen gewisse Deponien in anderen Gemeinden so.

Die bestehenden Parkplätze der Moser Recycling sollen für die Lastwagen genutzt werden. Dann müssen Sie nicht nach Büren über Nacht. Dies spart 2 Fahrten täglich pro LKW. Wurde das geprüft? (an der Versammlung vom 5. Juli 2022 gefragt)

tbl\_argumentStore-37

**Kontra**

Keine Lösung im Sinne der Verkehrsvermeidung / Verlagerung.

Erhöhung Komplexität führt zu zusätzlicher Gefährdung der Kinder im Wohnquartier, auf dem Schulweg und Fahrradweg Richtung Sursee und führt zu Stau und lokaler Mehrbelastung.

Ein Ausbau fördert Verkehr und führt zu einer Mehrbelastung. Diese Strasse muss für den motorisierten Verkehr so unattraktiv wie möglich sein. So löst sich das Problem langfristig eventuell von alleine.

Das Ortsbild und die dörfliche Bebauungsstruktur lassen sich nicht mit ausgebauter Strasse vereinbaren. - Widerspruch zur Ortsbildschutzzone.

Es fehlt Raum um diese Verkehrsachse als Industriezubringer auszubauen. Bestehende Bauten sind durch Bebauungspläne mit Baulinien geschützt.

Vom Bundesamt für Umwelt wird zitiert; Tempo-30-Zonen sind für einen besonderen Schutz bestimmter Benutzergruppen, welcher nur mit Tempo-30-Zonen zu erreichen ist. Insbesondere Kinder und ältere Personen sollen geschützt werden.

Aufgrund der Landverkäufe in letzter Zeit an der Unterdorfstrasse wird die Zahl der Anwohner zunehmen (mehr Betroffene) und noch mehr Verkehr ist zu erwarten.

Häuser haben heute bereits Schäden (Risse) am Gebäude durch den Schwerverkehr.

Ausbau bestehende Infrastruktur ist womöglich keine langfristige Lösung.

Aktuelle Situation entlang Unterdorfstrasse ist nicht tragbar.

Der Schwerverkehr führt immer noch durch das Quartier.

**Antwort**

Der Verkehr und insbesondere der Schwerverkehrsanteil auf der Unterdorfstrasse wird als nicht verträglich beurteilt. Damit zusammenhängen Sicherheitsrisiken, Lärmmissionen, etc.

**Detailfrage**, Platz wahrscheinlich zu knapp für Trennung Fuss- und Veloverkehr neben Strasse für MIV. Dem Langsamverkehr wird in der Planung eine hohe Priorität beigemessen.

Es handelt sich um eine Ausführungs Option/Kombination, welche berücksichtigt wird. Ob dies für Lebensmitteltransporte problemlos möglich ist, bedarf weiteren Abklärungen.

Detailfrage im Prozess der Ausführung

**Risiko**

Gefahr besteht, dass dadurch noch mehr Verkehr angezogen wird (Ausbau Strasse durchs Moos hat viel Verkehr angezogen). Es besteht das Risiko, dass der Langsamverkehr noch stärker benachteiligt wird und die Lärmmissionen nehmen zu.

Be- und Entladen soll bei Firma Moser nicht auf der Strasse stattfinden! Ansonsten sind jegliche Bemühungen für eine neue Strasse vergebens, da die Durchfahrt täglich behindert ist.



Optionblätter Projekt Unterdorfstrasse

### Option 2: Ausbau Unterdorfstrasse



Kurzbeschreibung	Die bestehende Erschliessung wird optimiert und weitere verkehrsberuhigende und sicherheitsfördernde Massnahmen geprüft. Möglich sind bauliche und / oder organisatorische Massnahmen wie ein Ampelsystem zur Regelung des Verkehrs.
<b>Grobe Beurteilungen</b>	
<b>Auswirkung Unterdorfstrasse</b>	Keine Reduktion Schwerverkehr und Normalverkehr Erhöhung Verkehrssicherheit Bauliche Massnahmen: Ausbau Strasse, evtl. Sanierung, weitere Massnahmen zur Verkehrsberuhigung oder Verkehrssteuerung, z.B. Ampelsystem. Entschädigung Beanspruchung Flächen für Verbreiterung (Unterdorfstrasse ca. 510 m lang)
<b>Finanzen</b>	
<b>Landfläche</b>	Bauzonen evtl. für Verbreiterung Strasse Keine Landwirtschaftsflächen betroffen
<b>Bauinvest</b>	Untere Grundbesitzer an Unter-

# OPTION 3

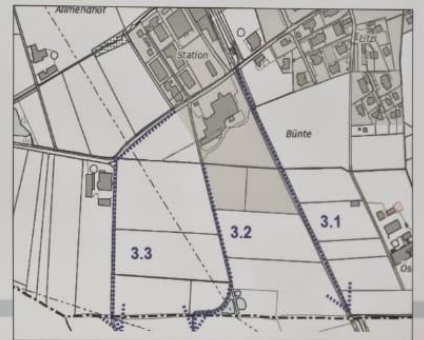
11.2022 - 11.13

## 03: Aus-/Neubau Strassen Richtung Sursee

- Pro**
  - Diese Option löst das Problem Unterdorfstrasse und entlastet auch die Hauptstrasse im Dorf Geuensee
  - Es gibt keine Anwohnende, welche sich Stören
  - Vieles wäre miteinander Verbunden aus der Region
  - Die Strasse wäre ideal für Schwerverkehr inkl. Anbindung an die Autobahn
  - Die Veloroute kann parallel zum Projekt optimiert werden
  - Die Topografie ist geeignet für eine Strasse
  - Langfristig und ganzheitlich mit Sursee eine gute Lösung
  - Dies wäre eine Umfahrungsstrasse für das Dorf Geuensee
  - Dient als Erschliessung für alle Bauten in diesem Bereich
  - In den Hauptverkehrszeiten könnte diese Strasse als Entlastung dienen.
  - Synergien mit dem öV Projekt der Region Sursee
  - Der Bahnhofplatz könnte aufgewertet werden
  - Entlang der Bahnlinie würde die Landschaft nicht zerschnitten

- Kontra**
  - Verflechtung der Gewerbegebiete von Sursee und Geuensee fördert den Zusammenwuchs beider Gemeinden
  - Neubau von Brücke beim Weiher, neue Infrastruktur
  - Beteiligung Sursee, Schenkon, Korporation und evtl. Sursee Triengerbahn notwendig
  - Hoher Flächenbedarf, Verbrauch Kulturland und Zerschneidung Landschaftsraum
  - Kosten und Nutzen stehen angesichts der Risiken in keinem Verhältnis
  - Zur grosses Risiko betr. Umsetzungshorizont, einmalige und wiederkehrende Kosten
  - Entlastung von Strassen in anderen Gemeinden
  - Ja nach Ausführung, nur das Schwerverkehrsproblem gelöst; nicht aber das grosse Verkehrsaufkommen auf der Unterdorfstrasse
  - Grosser Landabtausch
  - Gemeinde Schenkon:** Steht dem Projekt kritisch gegenüber (Komplexität, -zu- viele Akteure, Belastung Kreisell, Umtopfung kant. Bauprogramms unwahrscheinlich, ungelöst Velowegerschliessung)
  - Stadt Sursee:** eine neue, zusätzliche MIV-Verbindung im Raum Geuensee Station Richtung Sursee Industrie Nord ist keine Option

- Risiko**
  - Mehrverkehr da, die Strasse neue Verkehrsteilnehmende anlockt / Parallel- und Entlastungsstrasse / Route nach St. Erhard
  - Verkehr aus Richtung Büron führt zu Knotenpunkt in Sursee
  - Veränderung der Qualität der Fahrradverbindung nach Sursee ist ein Risiko / Entflechtung muss gelöst sein



**Frage**  
 Wieso wird eine nähere Zusammenarbeit mit Sursee (und anderen Gemeinden) - sprich Gemeindefusion - nicht angestrebt? Wäre sicher für viele Themen vorteilhafter.  
 Ob, wann und zu welchen Kosten das Trasse der Sursee-Triengerbahn zur Verfügung steht muss im Detail geprüft werden. Bis wann ist dazu eine Aussage möglich? (aus der Versammlung vom 5. Juli 2022)

**Antwort**  
 Die Fusion ist kein Teil dieses Projektes. Die Zusammenarbeit für die Lösungsfindung der Unterdorfstrasse wird angestrebt.  
 Es gibt eine Bundeskonzession für die Strecke - quasi, dass diese betrieben wird. Heisst: durch eine Leistungsvereinbarung fliessen Bundesgel-der/ Unterhaltsbeiträge. Das Trasse gilt als öffentliches Trasse für Bahnverkehr (gleich wie die SBB-Trassees). Die Hauptproblematik liegt deshalb beim zusätzlichen Unterhaltsaufwand, sobald hybride Spuren entstehen, anstelle vom Kiesbeet. Diesen Mehraufwand übernimmt das BAV nicht. Zudem hätte die Bahn immer Vorrang und ein erhöhtes Sicherheitslevel zur Sicherstellung, dass während einem Bahntransport keine Fahrzeuge auf dem Gleis sind, muss umgesetzt werden. Die Option, dass vermehrt Güter über das Gleis transportiert werden, wird aus der Sicht der ST-Bahn Führung sehr positiv beurteilt. Vom BAV gibt es sogar finanzielle Unterstützung für Erschliessungs-Gleise in die Firmennareale.

Wäre es nicht sinnvoll die Unterdorfstrasse zwischen Mitteldorfstrasse und Bahnübergang nur für Zubringer zuzulassen und den übrigen Verkehr auf die neue Strasse der Bahnlinie entlang zu leiten?  
 Wird regional ÖV Achse Suhrentalbahn geprüft? Bus, Zug, etc? Die Auswirkungen der ausgesteckten Gewerbezonon in Sursee werden verkehrstechnisch erheblich sein!

ist als Ausführungsoption zu berücksichtigen  
 Im Rahmen des Projekts öV-Feinerschliessung der Projektplattform Zentrum SurseePlus wurde eine Analyse zum Potenzial der Sursee-Triengen Bahn vorgenommen. Die dabei angestellten Rechnungen machen klar, dass ein herkömmliches Bahnangebot kaum zu rechtfertigen ist. Mit dem technischen Fortschritt wäre es mittel- bis langfristig denkbar, ein kombiniertes gesteuertes Schienen- und Strassenfahrzeug einzusetzen.

Wurde in Betracht gezogen die Unterdorfstrasse mittig in eine Sackgasse umzuwandeln, um so auch ein Teil des PKW Verkehrs umzuleiten?

ist als Ausführungsoption zu berücksichtigen

Projekt Unterdorfstrasse: Auszug Argumente O

tbl\_argumentStore-37

## Option 3: Aus-/Neubau Strassen Richtung Sursee



**Kurzbeschreibung**  
 Teilweise neue Erschliessungen oder der Ausbau bestehender Gütertrassen und Anbindung an die Allmendstrasse im Gewerbegebiet Sursee.  
 3.1: Neubau Strasse entlang Bahntrasse oder doppelte Nutzung von Trasse  
 3.2: Ausbau Veloweg  
 3.3: Ausbau Güterstrasse  
 Variante: Nur Schwerverkehr zulässig auf neuen Erschliessungen

Grobe Beurteilungen <sup>1</sup>		schwerer	erheblich
<b>Auswirkung Unterdorfstrasse</b>	Reduktion Schwerverkehr und Normalverkehr auf Unterdorfstrasse	▲	▲
<b>Finanzen</b>	Bauliche Massnahmen: Neubau Strasse oder Ausbau von bestehenden Strassen	▲	▲
<b>Landfläche</b>	Erwerb Landwirtschaftflächen & Rechte / Landabtausch, Kompensation Beanspruchung Fruchtflächen für neue Strassen bzw. deren Verbreiterung	▲	▲
<b>Perimeter</b>	Betroffene Grundstückseigentümer von Neubau Strasse ca. 10 Grundstücke in Variante in Geuensee Nachbargemeinde Sursee	▲	▲
<b>Zeitaufwand</b>	Mittel- bis langfristige	▲	▲
<b>Übergreifende Beurteilung</b>	Neue Infrastruktur bzw. Ausbau (hoher Flächenbedarf) kritisch, viele Fragen sind zu klären	▲	▲

<sup>1</sup> **Qualifizierung dieser Aussagen:** Es handelt sich um vorge Einordnungen der Prozessverantwortlichen zur Kenntnis genommen und teilweise nicht angepasst durch die Checkungsexperten als notwendig für das Projekt. Es kann kein Anspruch auf eine verbindliche und genaue Prozentangabe erhoben werden. Die Tabelle wurde nicht auf das technische und finanzielle Realisierbarkeit geprüft.

Version vom Freitag, 1. Juli 2022 10:45:00

# OPTION 4

## 04: Ausbau Schaubernstrasse nach St. Erhard

### Pro

Echte grössräumige Entlastung der Gemeinde  
Reduktion Schwerverkehr, da Unterdorfstrasse keine Sackgasse mehr ist

Ernst Sutter AG: Wird auf den Betrieb der Ernst Sutter AG wenig Auswirkungen haben



### Kontra

Utopie: Viel zu weit, zu komplex, viel zu teuer, unrealistisch  
Ausbau bestehender Infrastrukturen ist womöglich keine langfristige Lösung. Die Strasse wurde erst mit viel Geld beruhigt und saniert.

Nicht zweckmässig dies als "Autobahn durchs Hinterland" auszubauen und zu nutzen / Keine Lösung für Autobahnanschluss für Schwerverkehr

Umständliche Verlagerung des Schwerverkehrs durch schwieriges topografisches Gelände (sehr hohe Kosten)  
Ausbau führt zu Mehrverkehr, evtl. auch in anderen Gebieten. Entlastung der Unterdorfstrasse nur teilweise.

Anstelle Ausbau für Auto müsste die Schaubernstrasse unattraktiv werden (Ampelanlage, Wartezeiten, Sonntag ausschliesslich für Velo/Fussgänger), so dass der Transitverkehr (1000 pro Tag) markant abnimmt.

Verlagerung des Problems in Nachbargemeinde.

Moser AG: Die Schaubernstrasse ist heute mit durchschnittlich 1'000 Fahrzeugen am Tag bereits stark ausgelastet.

Umsetzung stark abhängig von Nachbargemeinden, in Knutwil ähnliche Verkehrsprobleme vorhanden

Mit dem Strassenausbau wäre Wald betroffen / müsste evtl. gerodet werden. Allg. soll das Naherholungsgebiet nicht zusätzlich belastet werden.

Moser AG: Macht keinen Sinn, Richtung St. Erhard/Knutwil ist kein Autobahnanschluss vorhanden und die Umfahrung verstärkt das Problem nach Sursee. Es werden unnötig Kilometer gefahren.

Ein generelles Fahrverbot über die Schaubernstrasse (Zubringer und Landwirtschaftliche-Fahrzeuge gestattet). So würde die Unterdorfstrasse schon einmal 1000 Bewegungen weniger haben.

Knutwil / St. Erhard: Die Gemeinde möchte, dass möglichst wenig Transitverkehr (insb. LKW) über diese Verbindungen fliesst. Die übergeordneten Kantonsstrassennetze seien zu benutzen. Insofern ist es für uns auch weiterhin sehr wichtig, sowohl in Richtung Mauensee als auch in Richtung Geuensee die bestehenden Verbote für Schwerverkehr zu erhalten.

Knutwil / St. Erhard: Mit der aktuell geplanten Sanierung der Geuenseerstrasse in St. Erhard wird der Gemeinderat Knutwil auch Verkehrsberuhigungs-massnahmen einleiten; welche von der Anwohnerschaft auch mittels Petition verlangt wurden. So wird insbesondere eine Tempo 30-Beschränkung ab Einmündung Kantonsstrasse bis Unterführung Autobahnbrücke dafür sorgen, dass der Verkehr auf diesem Abschnitt beruhigt und die Verkehrssicherheit verbessert wird.

### Frage

KEINE

### Antwort

tbl\_argumentStore-37

### Risiko

mehr Durchgangsverkehr

Optimierter Projekt Unterdorfstrasse

### Option 4: Ausbau Schaubernstrasse nach St. Erhard



Kurzbeschreibung	Ausbau der bestehenden Schaubernstrasse Richtung St. Erhard und Aufhebung Lastwagen-Fahrverbot.	
<b>Grobe Beurteilungen:</b>		
<b>Ausschließung Unterdorfstrasse</b>	Reduktion Schwerverkehr, der Unterdorfstrasse keine Sackgasse mehr ist, Risiko mehr Durchgangsverkehr	erhöhter
<b>Finanzen</b>	hohe Massnahmen: Ausbau Strasse, evtl. Sanierung Surseebrücke, etc.	erhöhter
<b>Landfläche</b>	Erwerb Landbesitzrechte und Bauzonenflächen sowie Rechte / Landkäufe, Kompensation Begrünung Fruchtbarflächen für Verbleibung Strasse (ca. 3 km lang bis zu Einmündung Kantonsstrasse in St. Erhard)	erhöhter
<b>Partikular</b>	Betroffene Grundstückseigentümer von Ausbau Strasse ca. 20 Grundstücke in Geuensee Nachbargemeinde Knutwil	erhöhter
<b>Zustände</b>	Mittel bis langfristig	erhöhter
<b>Übergordnete Beurteilung</b>	Ausbau bestehender Infrastrukturen ist womöglich nicht keine langfristige Lösung	erhöhter

- Argumentensammlung Option 4: Ausbau Schaubernstrasse nach St. Erhard**
- Nur teilweise Entlastung der Unterdorfstrasse
  - Keine Lösung für Autobahnanschluss für Schwerverkehr
  - Andere Gebiete werden stärker belastet
  - Umsetzung stark abhängig von Nachbargemeinden, in Knutwil ähnliche Verkehrsprobleme vorhanden
  - Nicht zweckmässig dies als "Autobahn durchs Hinterland" auszubauen und zu nutzen
  - Neue Strasse könnte zu Mehrverkehr führen (Durchgangsverkehr)
  - Betroffene Eigentümer von bereits erschlossenen Grundstücken sind nicht bereit, Kosten zu übernehmen

**Qualifizierung Moser Aussagen:** Es handelt sich um eine Zusammenfassung der Meinungen der Anwohner, die teilweise gewonnen und teilweise nicht gewonnen sind. Die Aussagen sind nicht unabhängig von der Finanzierung der Strasse. Es gibt kein Argument auf eine vollständige und generelle Verkehrsberuhigung. Die Strasse würde nicht auf den Abschnitt und Strasse Hauptverkehrsweg sein.

# OPTION 5

## 05: Aus-/Neubau Strasse Nord via Dörnliacher

**Pro**

- Reduktion Schwerverkehr und Normalverkehr auf Unterdorfstrasse
- Nutzung bestehender Einmünder in die Kantonsstrasse
- Entlastung Einmünder Unterdorfstrasse in Kantonsstrasse
- Anbindung Wohngebiete Bünten, Unterdorf und zu erwartende Überbauungen auf ungenutzten und unternutzten Bauzonenflächen an Kantonsstrasse ohne Beanspruchung Unterdorfstrasse
- Aufwertung des Bahnhofplatzes wäre möglich.
- In Kombination mit der Strecke Richtung Sursee würde der ÖV sehr früh ab Kantonsstrasse fahren können und priorisiert an den Bahnhof Sursee gelangen. (braucht evtl. LKW Einschränkungen, Diverse Klärungen notwendig; verträgliche und kaschierte Lösung gefunden, dass Bewohner und Naherholung nicht zu stark beeinträchtigt werden.
- Teure, aber grossräumige und langfristige Lösung
- Strassenausbau könnte als zukünftiger Perimeter für Dorfwachstum angesehen und damit verknüpft werden
- Die Erschliessung im Norden der Gemeinde hat Vorteile bezüglich weniger Einschränkungen der attraktiven Wohnlagen mit Südausrichtung im Unterdorf.

**Kontra**

- Schwerverkehr verbleibt im Unterdorf (keine Entlastung) und wird zusätzlich in weitere Quartiere (Dörnliacher) verlagert. Sogar Mehrverkehr (Durchgangsverkehr) denkbar.
- Keine Aufwertung Bahnhof möglich
- Wichtige Wege zum Freizeitgebiet Suhre werden dadurch durchkreuzt
- Nicht realisierbar: Zu teuer, zu viel Gegenwind aus der Bevölkerung - und dies aufgrund verkehrsverursachenden Betrieben (, welche evtl. einmal wegziehen)
- Anbindung an Autobahn wird länger (Umweg) und belastet die Kantonsstrasse und das Dorf Geuensee zusätzlich
- Ernst Sutter AG: Wird als eher schwierig umsetzbar erachtet (Kosten, grosse Schlaufe um Verkehr Richtung Autobahn durch fast das ganze Dorf zu führen). Diese Option wird nicht favorisiert.
- Flächen für Strassen stehen nicht zur Verfügung - zudem Querung Bach und Grünzonen notwendig und Beanspruchung / Verschwendung wertvolles Kulturland
- Verkehrs-, Lärm- und andere Immissionen bleiben bestehen oder nehmen zu.
- Neue Infrastruktur bzw. Ausbau (hoher Flächenbedarf) kritisch, viele Fragen sind zu klären (Kosten Nutzen Verhältnis Bauland und Landwirtschaftsflächen)
- Neue Strasse belastet das Gemeindebudget auch langfristig (Unterhaltskosten).
- Evtl. neuer überwachter Bahnübergang teuer und nicht verhältnismässig
- Bringt nur bezüglich Schwerverkehr Vorteile, aber nicht bei übrigem Verkehr im Unterdorf.

**Risiko**  
Die Bahntrasse ist risikobehaftet.



**Frage**  
Ob, wann und zu welchen Kosten das Trasse der Sursee-Triengerbahn zur Verfügung steht muss im Detail geprüft werden. Bis wann ist dazu eine Aussage möglich? (aus der Versammlung vom 5. Juli 2022)

**Antwort**

Es gibt eine Bundeskonzession für die Strecke - quasi, dass diese betrieben wird. Heisst: durch eine Leistungsvereinbarung fliessen Bundesgelder / Unterhaltsbeiträge. Das Trasse gilt als öffentliches Trasse für Bahnverkehr (gleich wie die SBB-Trassees). Die Hauptproblematik liegt deshalb beim zusätzlichen Unterhaltsaufwand, sobald hybride Spuren entstehen, anstelle vom Kiesbett. Diesen Mehraufwand übernimmt das BAV nicht. Zudem hätte die Bahn immer Vorrang und ein erhöhtes Sicherheitslevel zur Sicherstellung, dass während einem Bahntransport keine Fahrzeuge auf dem Gleis sind, muss umgesetzt werden. Die Option, dass vermehrt Güter über das Gleis transportiert werden, wird aus der Sicht der ST-Bahn Führung sehr positiv beurteilt. Vom BAV gibt es sogar finanzielle Unterstützung für Erschliessungs-Gleise in die Firmenareale.

Wie viele LKWs fahren in Richtung Büren und wie viele in Richtung Sursee?

Von der Ernst Sutter AG seien ca. 70% der Fahrten Richtung Sursee und ca. 30% Richtung Büren. Richtung Büren fährt nur der CCC und der SUBA Shuttle am Abend. Von der Firma Moser Recycling AG wird angenommen, dass ab Januar 2023 rund 60% der LKWs Richtung Sursee und 40% Richtung Büren fahren. Aufgrund des zusätzlichen Standorts ab 2023 sind jedoch auch weitere Veränderungen möglich. Circa ein halbes Jahr nach der Inbetriebnahme des neuen Standorts ist eine Zählung sinnvoll.

tbl\_argumentStore-37

Projekt Unterdorfstrasse: Auszug A

Optionblätter Projekt Unterdorfstrasse

### Option 5: Aus-/Neubau Strasse via Dörnliacher



Kurzbeschreibung	
Neue Erschliessung entlang bestehendem Bahntrasse und Ausbau der bestehenden Hintermoosstrasse.	
Variante: Nur Schwerverkehr zulässig auf neuer Erschliessung	
Variante: Nur einseitig entlang Bahntrasse	
Variante: Doppelte Nutzung von Trasse als Strasse	
Grobe Beurteilungen*	
<b>Auswirkung Unterdorfstrasse</b>	Reduktion Schwerverkehr und Normalverkehr auf Unterdorfstrasse
<b>Finanzen</b>	Realitische Massnahmen: Neubau Strasse (ca. 620 m lang), Ausbau Hintermoosstrasse und Bahnübergang (Hintermoosstrasse ca. 390 m lang), etc.
<b>Landfläche</b>	Erwerb Landwirtschafts- und Bauzonenflächen sowie Rechte / Landabtausch, Kompensation Beanspruchung Fruchtbarflächen für neue Strasse sowie Verdrängung Hintermoosstrasse
<b>Perimeter</b>	Betroffene Grundbesitzer*innen von Neubau und Ausbau ca. 20 Grundstücke
<b>Zeitsache</b>	Mittel- bis langfristig
<b>Übergangsbetreibe Beurteilung</b>	Neue Infrastruktur bzw. Ausbau (hoher Flächenbedarf) kritisch, viele Fragen sind zu klären.

\*Qualifizierung dieser Aussagen: Es handelt sich um grobe Beurteilungen des Projektantragsgehalts. Die Prognose, ob diese beim Ansuchen auf eine entsprechende und genaue Planungsaussage erhoben werden. Die Angaben basieren auf den vorliegenden Informationen und sind ohne Gewähr. Die Angaben sind ohne Haftung für die Genauigkeit und Richtigkeit der Angaben zu verstehen.

# OPTION 6

## 06: Ausbau Hinterdorfstrasse (Einbahnregime)

**Pro**

- Reduktion Schwerverkehr und Normalverkehr auf Unterdorfstrasse, Erhöhung Verkehrssicherheit
- Nutzung bestehender Strassen
- Erhöhung Sicherheit, da keine Kreuzung von LKW's
- Schafft Raum für breiten Gehweg und Veloweg
- Ernst Sutter AG:** Diese Option würde den Interessen der Ernst Sutter AG nicht entgegenstehen.

**Kontra**

- Darunter leidet dann vor allem der Langsamverkehr, denn dadurch geht noch eine Strasse an den motorisierten Verkehr verloren.
- Neue Strasse belastet das Gemeindebudget auch langfristig (Unterhaltskosten).
- Diese Lösung sei nicht realisierbar
- Viel Langsamverkehr (inkl. Schulwegroute) führt über die Hinterdorfstr.
- Es würde einige Hindernisse geben (Nadelöhre). Ebenfalls müssten bestimmte Gebäude zum Teil abgerissen werden.
- Nur teilweise Entlastung Unterdorf - und ehrelich neue Belastung Mitteldorf.
- Verlagerung des Verkehrs-, Sicherheits- und Lärmproblems in weitere und/oder andere Quartiere der Gemeinde. Vergrößerung des Problems! - Zusätzliche Gefährdung von Kinder in den "Tempo 30 Zonen"
- Für die Landwirten ist es nicht tragbar mit den Traktoren immer durch den Dorfkern zu fahren um zu ihren Feldern zu gelangen; auch Zufahrt bspw. Gärtnerei Grüter oder Schuhhaus Gilli müsste via Einbahn geschehen
- Gegenverkehr als "Verkehrsberuhigung" entfällt und Zufahrten und Wegfahrten werden erschwert.
- Verkehrs-Infrastruktur grossflächig nicht vorhanden (Bachkreuzung, kleine Strassen, kein Veloweg, kein Trottoir, Häuserzeilen, Strassenradien, etc.)
- Moser AG:** Diese Option verlagert die Problematik Unterdorfstrasse an weitere Wohnzonen-Gebiete, tangiert weitere Zonen
- Ernst Sutter AG:** Wird als unrealistisch und kaum durchsetzbar beurteilt.
- Die Kinder würden die falsche Seite der Einbahnstrasse benützen und die Fahrzeuge hätten keine Chance auszuweichen.

**Risiko**

Einbahnverkehr auf Unterdorfstrasse muss mit dem Kanton geklärt werden. Zuständigkeit für Hinterdorfstrasse liegt bei der Gemeinde.



**Frage**

Wo kommt der Verkehr wieder auf die Kantonsstrasse? Beim Stern oder wie heute beim Alten Schulhaus?

Wo geht der Schwerverkehr dann weg? Via Stern? Über die Mitteldorfstrasse?

Wer fährt rückwärts bei einer Einbahnstr. Zwischen Lastwagen und dem Gegenverkehr; z.B. Traktoren mit Anbaugeräten oder Anhängern?

**Antwort**

Voraussichtlich über Mitteldorfstrasse via Einmünder beim alten Schulhaus.

Voraussichtlich über Mitteldorfstrasse via Einmünder beim alten Schulhaus.

Deailfrage (bzw. Risiko). Häufigkeit und Möglichkeiten müssten geprüft werden.

thl\_argumentStore-37

Optionenblätter Projekt Unterdorfstrasse

### Option 6: Ausbau Hinterdorfstrasse (Einbahnregime)



<b>Kurzbeschreibung</b>	Einführung eines Einbahnverkehrs auf der Unterdorfstrasse und der Hinterdorfstrasse. Die bestehende Hinterdorfstrasse ist auszubauen. Variante: Einbahnverkehr nur für Schwerverkehr
<b>Grobe Beurteilungen*</b>	
<b>Auswirkung Unterdorfstrasse</b>	Reduktion Schwerverkehr und Normalverkehr auf Unterdorfstrasse <span style="float: right;">schwieriger  einfacher </span>
<b>Finanzen</b>	Erhöhung Verkehrssicherheit Bauliche Massnahmen: Ausbau Hinterdorfstrasse (ca. 510 m lang), Sanierung oder Ersatz der Dorfbachbrücke, etc. <span style="float: right;"></span>
<b>Landfläche</b>	Erwerb Landwirtschaftsflächen für Ausbau der Hinterdorfstrasse sowie Rechte / Landabtausch, Kompensation Beanspruchung Fruchtfolgeflächen für Ausbau <span style="float: right;"></span>
<b>Perimeter</b>	Wenig Landwirtschaftsflächen betroffen Betroffene Grundbesitzer von Ausbau Hinterdorfstrasse und Mehrverkehr auf einem Teilstück der Mitteldorfstrasse (ca. 30 Grundstücke) <span style="float: right;"></span>
<b>Zeitaltache</b>	Mittelfristig <span style="float: right;"></span>
<b>Übergeordnete Beurteilung</b>	Ausbau bestehender Infrastruktur ist womöglich keine langfristige Lösung. Einbahnverkehr auf Unterdorfstrasse muss mit dem Kanton geklärt werden. Zuständigkeit für Hinterdorfstrasse liegt bei der Gemeinde. <span style="float: right;"></span>

\* **Qualifizierung dieser Aussagen:** Es handelt sich um mögliche Einschätzungen der Prozessverantwortlichen für Kontrollen gemäss und teilweise leicht angepasst durch die Ortsplanungskommission als Hilfestellung für den Prozess. Es kann kein Anspruch auf eine vollständige und genaue Prognosequalität erhoben werden. Die Option wurde nicht auf ihre technische und finanzielle Machbarkeit geprüft.

Version vom Freitag, 1. Juli 2022 (Nachmittag)

## 07: Neue Route Langsamverkehr

### Pro

Langsamverkehr, d.h. Fussgänger und Velofahrer von der Strasse, so gut wie möglich und sinnvoll, fernzuhalten.

Diese Variante sorgt für den beste Sicherheit für den Langsamverkehr.

Verbesserungen für Schulwege (Fuss- und Velowege) sollten sowieso in der ganzen Gemeinde in Angriff genommen werden.

**Ernst Sutter AG:** Eine Trennung ist aus Sicht der Verkehrssicherheit zu begrüssen.

Kostengünstig und sicher

Die bestehende Veloführung soll nicht verändert werden.

### Mehr Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr

Es ist mit einer starken Zunahme beim Veloverkehr zu rechnen, darum ist ein Ausbau der Velorouten unerlässlich

### Kontra

Letztwieg ist eine Privatstrasse. Grundbucheintrag lautet: Öffentliches Fusswegrecht von der Kantonsstrasse in das Unterdorf.

Keine Problemlösung. Schwerverkehr bleibt für Anwohner (Kinder!) weiterhin bestehen

Weder Velo noch Fussgänger sind das Problem. Die Industriezubringer mitten durch die Ortsbildschutzzzone ausbauen kann nicht Ziel einer vernünftigen Ortsplanung sein.

Wie soll die Lösung unsere Kinder berücksichtigen. Diese haben keine eingefahrenen Pfade und lassen sich nur bedingt lenken.

Kostenintensiv und umständlich; der Ausbau der bestehenden Strasse für Langsamverkehr reicht aus.

Genau für die betroffenen Bewohner entlang der Unterdorfstrasse wird dadurch keinen Mehrwert generiert (Sicherheit).

Keine Reduktion des Verkehrs (insb. Schwerverkehr) und keine Verbesserung der Wohnqualität an der Unterdorfstrasse.

Diese Lösung würde das Problem nur noch verschärfen

Die schwächsten Verkehrsteilnehmer weichen den starken aus Nicht die Velos sind das Problem, sondern der Schwerverkehr

**Moser AG:** Diese Option verlagert die Problematik Unterdorfstrasse an weitere Wohnzonen-Gebiete, tangiert weitere Zonen

### Risiko

In allen Optionen muss für den Langsamverkehr eine verträgliche Lösung gefunden werden. Veloweg Premiumroute ist in der Region mal vorgestellt worden.

**Ernst Sutter AG:** Schwer abschätzbar, ob neue Routen genutzt werden würden

Die Velowege müssen flächendeckend ausgebaut werden, Velofahrer folgen dem kürzesten Weg und vermeiden lange Umwege.



### Frage

Was ist mit dem Langsamverkehr der Anwohner der Unterdorfstrasse?

### Antwort

*Detailfrage, Langsamverkehr wird dadurch auf der Unterdorfstrasse nicht ausgeschlossen. Dem Langsamverkehr wird in der Planung eine hohe Priorität beigemessen.*

tbi\_argumentStore-37

Optionenblätter Projekt Unterdorfstrasse

### Option 7: Neue Route Langsamverkehr



Kurzbeschreibung	Der Langsamverkehr (Fussgänger- und Velofahrer/-innen) wird separat von der Unterdorfstrasse geführt. Eine sinnvolle Route ist auszubauen.	
Grobe Beurteilungen <sup>1</sup>		
Auswirkung Unterdorfstrasse	Keine Reduktion Normalverkehr und Schwerverkehr auf Unterdorfstrasse, Reduktion Langsamverkehr Erhöhung Verkehrssicherheit	schwerer  einfacher
Finanzen	Bauliche Massnahmen: Neubau / Ausbau einer neuen Strasse für den Langsamverkehr	
Landfläche	Erwerb (Landschafts- und) Bezaunungsflächen sowie Rechte / Landtausch	
Perimeter	Diverse betroffene Grundigentümer von neuer Langsamverkehr Route	
Zeitasas	Mittelstrib	
Übergeordnete Beurteilung	Ausbau bestehender Infrastruktur ist womöglich keine langfristige Lösung	

**Argumentensammlung Option 7: Neue Route Langsamverkehr**

- Bestehende Veloführung soll nicht verändert werden.
- Betroffene Eigentümer von bereits erschlossenen Grundstücken sind nicht bereit, Kosten zu übernehmen.



# OPTION 8

## 08: Umsiedlung Unternehmen

**Pro**  
 Anschluss an Autobahn oder sonstige Verkehrsachsen könnte am neuen Standort sichergestellt werden.  
 Langfristige Lösung zusammen mit kurzfristigen Massnahmen bei den Betrieben um bestimmte Manöver und Wartezeiten zu vermeiden.  
 Nachhaltige Lösung betreffend wiederkehrende Konflikte und Sicherheitsrisiken auch mit dem Langsamverkehr.  
 Ein Betrieb rechtlich eventuell bereits.

Die Problematik wird an der Ursache bekämpft.  
 Emissionen und Verkehr würde sich reduzieren.  
 Obwohl kurzfristig womöglich teuer; langfristig günstig / nachhaltig.  
 Kosten neu und wird benötigt.

Eine Wohn-, Dienstleistungs- oder Freizeitzone könnte realisiert werden.  
 Umsiedlung könnte auch für die Betriebe eine Chance und Lösung sein, um Prozessabläufe, Mobilitäts- und Flächenkonzepte zu lösen.  
 Ernst Sutter AG: Ernst Sutter AG steht einer Umsiedlung (Produktionsstandort Geuessee) offen gegenüber, diese muss kostenneutral und an einem logistisch attraktiven Standort sein.  
 Die Wohnqualität für alle Anwohnenden steigt - Manöver, Beanspruchung und Wartezeiten auf der Schaubenstrasse verringern sich.

**Frage**  
 Wie stehen die Betriebe dazu? Ggf. wäre ja Interesse vorhanden, eine Win-Win-Situation zu erzeugen?  
 Zahlen die Betriebe denn in der Gemeinde Steuern? Wenn nein, warum sollte die Bevölkerung darunter leiden? Dann ist Umsiedlung total vertretbar.

Wie wird verhindert, dass neue Gewerbebetriebe keine neuen Probleme schaffen?

**Standortwahl** für Umsiedlung unklar: Gute Verkehrserschliessung, Lage zu Wohngebieten, etc. (Für Einzonung weitere Anforderungen zu erfüllen: Bedarfsnachweis, Kompensation Fruchtfolgeflächen, Mehrwertabgabepflicht, etc.)  
 Moser AG: Allgemein: Welcher Plan strebt die Gemeinde Geuessee an? Möchte Geuessee wachsen? Soll die Industrie grösser werden?

Moser AG: Wie ist die Anerkennung bzw. Position der Firma Moser AG im Dorf? Ist die Moser AG ein wichtiger Bestandteil für Geuessee oder ist die Haltung offen und die Bewohner könnten sich eine Umsiedlung vorstellen?

Wohn denn?

07.11.2022 - 11.13

In welchem Zeithorizont?  
 Würde dann das Gebiet zur Wohn- (oder Wohn- und Gewerbezone) umgezogen?

Könnte eine Option sein. Kostenfrage ist zu klären. Den Bürgern müssten dann zwei Varianten zur Entscheidung präsentiert werden. Weiter ist zu klären was mit dem Gebiet passiert und wie sich dies auf den Verkehr auswirkt, denn neue Siedlungen würden mehr Privatfahrten bedeuten.  
 Frage an Raumplanung: Neben dem einen Betrieb ist weitere Arbeitszone III eingezogen und dürfte schneller befristet werden. Dies macht mit Blick auf die jetzige Verkehrssituation keinen Sinn. Könnte es sein, dass solche Zonen wie auch das "Übrige Gebiet" den Verkehr in ein paar Jahren noch mehr ansteigern lässt? Wird dies berücksichtigt?  
 Wer soll das bezahlen????  
 Für die Gemeinde könnte dies eine günstige Lösung sein. Die Frage ist, wie fest kann man die Betriebe "zwingen"?  
 Wer trägt die Kosten für die Altlastensanierung?

Ist die Betriebesgröße des Entsorgungsbetriebs im Verhältnis zur Grundstücksfläche?

Welche Verantwortung nimmt der Entsorgungsbetrieb wahr, um eine kurzfristige Verbesserung der Situation anzustreben? Besitzt z.B. ein detailliertes Betriebskonzept für den Entsorgungsbetrieb und wenn ja, wird dieses eingehalten? Gibt es Massnahmen bei Richtenhaltung? Grund der Fragen: Im Verhältnis zur vorhandene Grundstücksfläche ist eine unzureichende Überlastung der Kapazitäten ersichtlicht.  
 Verursacher müssen mehr in die Pflicht genommen werden v.a. welche welche ein erhöhtes Verkaufsaufkommen verursachen (Entsorgungsbetrieb).  
 Gibt es verbindliche Verfügungen zur Verbesserung der Situation für die Allgemeinheit? In welchem Punkte genau nehmen die sich in die Pflicht? Gibt es aus der Sicht der Betriebe überhaupt Lösungen, wo sie sich selber in die Pflicht nehmen ohne die Lösung auf die Allgemeinheit auszulagern?

Bei Neubauten von Entsorgungsbetrieben müssen bekanntlich gewisse Anforderungen erfüllt sein und diese sind öffentlich aufzulegen. Sind alle diese Anforderungen erfüllt oder müsste man diese nochmals verlangen und öffentlich auflegen, wenn nicht vorhanden? Diesbezüglich muss auch die Gemeinde mehr Verantwortung tragen. Sollten die Anforderungen nicht erfüllt sein, so ist die Situation klar.  
 Wäre ein Entsorgungsbetrieb an diesem Standort zum heutigen Zeitpunkt noch zumutbar und bewilligungsfähig erschwerte Anforderungen etc. (falls nein, was müsste angepasst werden um eine Bewilligung zu erhalten)?  
 Eine Analyse des Verkaufsaufkommens wurde vorgenommen, soweit bekannt wurden die erhaltenen Fakten nicht mit den vorhandenen betrieblichen Vorgaben (Konzept) abgeglichen. Daher stellt sich die Frage, werden die betrieblichen Vorgaben eingehalten oder besteht eine Kapazitätsüberlastung einzelner Betriebe? Falls eine Überlastung resultiert, wäre hier die Verantwortung nicht so den Steuerzahler abzuschieben, sondern wäre in diesem Fall ein konsequenter Massnahmenplan die Folge. Die Gemeinde müsste in diesem Fall die Betriebskonzepte der betroffenen Unternehmen transparent offenlegen, sodass ein wahrer Dialog entstehen kann.

**Kontra**  
 Wenn man keinen alternativen Verkehr generieren möchte müsste man ausweichen, was sehr teuer wäre.  
 Für den Langsamverkehr, vor allem Fussgänger und Kinder, wird die Situation nicht besser.  
 Unternehmen möchten in erster Priorität in Geuessee an den bestehenden Standorten bleiben.  
 Betroffene Eigentümer von bereits erschlossenen Grundstücken sind nicht bereit, Kosten zu übernehmen.  
 Verkehr wird nicht grundsätzlich reduziert.  
 Verlagerung der Lärm- und Verkehrsproblematik an einen neuen Standort.  
 Aktuelle Nutzung ist rechtmässig bewilligt.  
 Moser AG: Der Schwerverkehr und u.a. die Entsorgung von Altteilen sowie restliche Firmen und Teil von Moser AG sollen in der Industrie bestehen bleiben.  
 Ernst Sutter AG: Standort Geuessee ist für die Ernst Sutter AG weiterhin wichtig und mittelfristig (+ 5 Jahre) von Bedeutung.  
 Die hauptsächlich verantwortlichen Unternehmen sollen nach dem Verursacherprinzip handeln und Verantwortung übernehmen.  
 Wenn nicht gleichzeitig die Schaubenstrasse für den Durchgangsverkehr gesperrt wird, ändert sich kaum etwas an Verkaufsaufkommen, nur SLB sind Lastwagen.

St. Erhard: Eine allfällige Umsiedlung der Betriebe müsste im Kontext des Arbeitsflächenmanagements via Suisse Plus über den Zentrumsentwickler geklärt werden. Für die Unterdorfstrasse müsste eine Lösung mit einer verkehrsberuhigten Wegführung ermöglicht werden.

**Antwort**  
 Die Haltungen der Betriebe sind nicht anonymisiert als Argumente erfasst. Mit ihnen sind wir im Kontakt. Die Unternehmensargumente sind in der Übersicht alle visualisiert.

Die Unternehmen bezahlen Steuern gemäss den gesetzlichen Bestimmungen.  
 Möglichkeit 1: Umzonung in Wohnzone, bedingt Kompensation der Einwohnerkapazität (SLB / Auszonen an einem anderen Ort)  
 Möglichkeit 2: Auszonung und kompensatorische Einzonung (bspw. Schrächer) - siehe auch SLB  
 Möglichkeit 3: Arbeitszone mit Förderung nach Mobilitätsmanagement oder Ausschluss verkehrssensibler Betriebe (Präzisierung im BZP notwendig)

**Hinweise für zukünftigen Standort**  
 Gemäss SLB strebt die Gemeinde Geuessee ein massvolles, kontinuierliches und qualitatives Wachstum entsprechend den Bauzoninkapazitäten und mittels Siedlungsentwicklung nach innen an. Ortsansässige Betriebe sollen die notwendigen Entlastungsmöglichkeiten erhalten. Das Gewerbegebiet Aussenhof / Schrächer soll für bereits ansässige Betriebe, aufgrund Umsiedlung von andersorts in der Gemeinde ansässigen Betrieben oder auch Neuanmeldungen weiterentwickelt werden. Im Gewerbegebiet Allmend / Unterdorf soll auf eine Erweiterung der Arbeitszone vorbereitet werden. Zusätzliche Betriebe mit hohem Schwerverkehrsanteil sind nicht erwünscht. Langfristig ist eine teilweise Umstrukturierung denkbar.

Die Rückmeldungen aus der Online-Mitwirkung sowie aus dem November-Abend sind alle öffentlich zugänglich.  
 Mögliche zukünftige Standorte innerhalb oder ausserhalb der Gemeinde sind zu evaluieren, falls diese Optionen von der Bevölkerung favorisiert sind.

Schwierig zu beantworten, hängt von den Gesprächen mit den Unternehmen ab.

Möglichkeit 1: Umzonung in Wohnzone, bedingt Kompensation der Einwohnerkapazität (SLB / Auszonen an einem anderen Ort)  
 Möglichkeit 2: Auszonung und kompensatorische Einzonung (bspw. Schrächer) - siehe auch SLB  
 Möglichkeit 3: Arbeitszone mit Förderung nach Mobilitätsmanagement oder Ausschluss verkehrssensibler Betriebe (Präzisierung im BZP notwendig)

Die Raumordnung sowie womöglich ein Anteil an die Kosten würde die Gemeinde übernehmen (Vermutung).  
 Möglich sind weitere Massnahmen wie Sensibilisierung und Unterstützung, aber die letzten von Prioritäten Anreizen / Kompensationen. Die zu folgenden Massnahmen sind zu folgenden Massnahmen.  
 Wie Umzonung der Flächen oder Entzug der Betriebsbewilligung, falls die Auflagen nicht eingehalten werden.

Das Unterdorf ist nicht im Kataster der belasteten Standorte der Dienststelle Umwelt und Energie des Kantons. Auf der Website der kantonalen Dienststelle Umwelt und Energie werden die Zuständigkeiten und möglichen Kontaktverlauf aufgeführt. Grundsätzlich tragen die Verursacher sämtliche Kosten.  
 Gemäss rechtsgültiger Nutzungsplanung (Zonierung und BZP) sind für diese Zone Auszonung, Höhe und Abstände unter Berücksichtigung der industriellen Erfordernisse sowie der öffentlichen und privaten Interessen von Fall zu Fall festzulegen. Falls die Frage der betrieblichen Betriebsfläche angrifflich, sind weitere Abklärungen erforderlich.

OFFEN: An die Unternehmen: wird etwas gemacht, ist etwas geplant seitens der Betriebe?

OFFEN: An die Unternehmen: wird etwas gemacht, ist etwas geplant seitens der Betriebe?

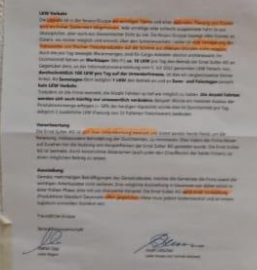
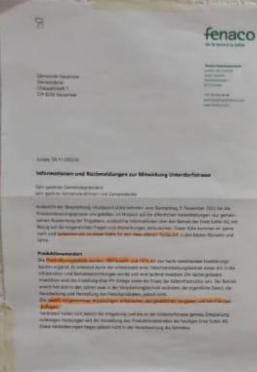
Die Gemeinde ist zusammen mit den kantonalen Dienststellen daran, die Einhaltung der Auflagen gemäss Bewilligung zu kontrollieren und bei Bedarf Massnahmen zu ergreifen. Die Bewilligung und die Kontrolle dieser Auflagen wird begleitet vom Prozess (Unterstützende Services), der Verkehr ist nicht Gegenstand der Bewilligung.  
 Die Gemeinde ist zusammen mit den kantonalen Dienststellen daran, die Einhaltung der Auflagen gemäss Bewilligung zu kontrollieren und bei Bedarf Massnahmen zu ergreifen. Die Bewilligung und die Kontrolle dieser Auflagen wird begleitet vom Prozess (Unterstützende Services), der Verkehr ist nicht Gegenstand der Bewilligung.

Es gibt heute kein Mobilitätskonzept oder Vorgabe betreffend Verkehr. Die oben, unten Massnahmenplan oder Verkehrsplanung zu verfolgen wird die Auftragsaufgabe aufgegeben.

**Risiko**  
 Verkehrszunahme durch andere oder neue Nutzung durch bestimmte Betriebe.  
 Bereits eingezogene oder unüberbaute Flächen müssen berücksichtigt werden.  
 Die Umsetzung ist massgeblich abhängig von Unternehmen.

Ernst Sutter AG

Moser Recycling AG



1. Das Moser Recycling AG beginnt den Prozess und kann das Grundstück auslasten.
2. Die Firma ist heute, wichtiger weniger Transport über den Verkehr zu vermeiden. Die Entlastung von Schwerverkehr in Geuessee aufgrund des Nachbaus in Birmen liegt von der Entwicklung des Marktes ab und wird im kleinsten zweifelhafte Bereich sein.
3. Auf dem Firmengrundstück besteht ein **Konzept möglicher mit Kapazitäten** zu erhöhen. Weiter hatliche und zugewandene Möglichkeiten und aufgrund der Kapazitäten und Platzverhältnisse nicht möglich.
4. Folgt weiter mit der **BZP** massenmengenweise. Die Zusammenfassung von **nicht mehr notwendig und aufwendig**. Die Ausmassen sind nicht mehr Anpassungen ist schwerer nicht mehr umsetzbar aufgrund von heutigen Anpassungen in den letzten 20 Jahren.
5. Zur **Optimierung** besteht ein **Konzept möglicher mit Kapazitäten** zu erhöhen. Weiter hatliche und zugewandene Möglichkeiten und aufgrund der Kapazitäten und Platzverhältnisse nicht möglich.
6. Die **Umsiedlung** oder **Auszonung** können für die **Kommunen** in Frage. Es gibt auch bereits Interessen für das Grundstück in Geuessee. Die aktuellen Interessen sind teilweise auch Schwerlastverkehrsbedingte Lärmemissionen.
7. Aufgrund der Lärmemissionen ist eine Umsiedlung innerhalb des Gewerbegebietes praktisch nur möglich bei jüngeren Schrächer-Industriegebieten sinnvoll. Andere Gebiete werden bereits besprochen und geprüft.
8. Eine Auszonung nach Hünen oder Toren zu machen, wären genügend Landfläche und Anwesen in die Hauptverkehrsachsen beschränkt.
9. Grundstück und zwei Industriegebiete in diese Gemeinde, was Gemeinde nicht auslasten.
10. Eine langfristige Option, wie eine Schiebemaschine von Toren nach Schiebemaschine bewegt werden kann.

### Option 8: Prüfung Umsiedlung Unternehmen



**Informationen**  
 Für die Umsiedlung werden Informationen über die Standorte, die auf der Karte zu sehen sind, bereitgestellt. Die Informationen sind in der Übersicht alle visualisiert.

**Gebiet Beurteilungen**

Kategorie	Bewertung
Standort	...
Verkehr	...
Umwelt	...
Sozial	...
Wirtschaft	...
Recht	...
Finanz	...
Politik	...
Ökonomie	...
Ökologie	...
Ökonomie	...
Ökologie	...

07.11.2022 - 11.13

# OPTION 9

07.11.2022 - 11:13

## 09: Keine Massnahme

### Pro

#### Keine Beanspruchung von Bauzonen und Landwirtschaftsflächen

Die Strassen sät, der ernstet Verkehr. Keine Massnahme bezieht sich jedoch nicht auf Massnahmen zur Verkehrsberuhigung auf der bestehenden Strasse. Betroffene Eigentümer von bereits erschlossenen Grundstücken sind nicht bereit, Kosten zu übernehmen.

Keine Belastung des Finanzhaushaltes / keine Kosten  
Alle die in den letzten dreissig Jahren ins Unterdorf gezogen sind, im Unterdorf gebaut haben oder ihre Geschäfte vergrössert haben taten das im Wissen, dass die Strasse in eine Industriezone führt, die noch Reserven hat. Man musste hier mit mehr Verkehr rechnen. Hier würde ich mehr Eigenverantwortung erwarten..

Jegliche Massnahmen führen zu unverhältnismässigem Aufwand.

Kosten sparen: So lassen, wie es ist, gespartes Geld lieber für die Sanierung des alten Schulhauses und Umgebung ausgeben.

Moser AG: Die Firma Moser AG besitzt ein Grundstück in Büren, das Bauprojekt wurde bewilligt. Ca. 40% der Arbeitsbelastung der Firma Moser AG wird per anfangs 2023 nach Büren verlagert, Entsorgungsmaterialien wie Bauschutt, Holz etc. werden umgesiedelt.

Ernst Sutter AG: Aus Sicht des Unternehmens sind keine weiteren Massnahmen notwendig. Wir halten fest, dass das Grundstück Pz. 70 heute bereits erschlossen ist und seitens Grundeigentümerin keinerlei Forderungen gegenüber der Gemeinde betreffend bessere oder zusätzliche Erschliessung geltend gemacht wurden.

### Frage

Gibt es Ideen, die offizielle Sammelstelle der Gemeinde an einem anderen Standort zu realisieren?

Unfall mit Verletzten, wer trägt diese Verantwortung?

Die Moser AG gibt an, dass ca. 40% der Arbeitsbelastung der Firma Moser AG anfangs 2023 nach Büren verlagert wird. Reduziert dies dann wirklich die Fahrten oder werden dann die weiteren Materialien und Arbeiten ausgeweitet? Dies ist lediglich eine Aussage der Firma Moser, welche ohne genaue Details zu kennen nicht überprüfbar ist. Um Handlungen daraus ableiten zu können braucht es verbindliche Grundlagen etc.

Eine Analyse des Verkehrsaufkommens wurde vorgenommen, soweit bekannt wurden die erhaltenen Fakten nicht mit den vorhanden betrieblichen Vorgaben (Konzept) abgeglichen. Daher stellt sich die Frage, werden die betrieblichen Vorgaben eingehalten oder besteht eine Kapazitätsüberlastung einzelner Betriebe? Falls eine Überlastung resultiert, wäre hier die Verantwortung nicht an den Steuerzahler abzuschieben, vielmehr wäre in diesem Fall ein konsequenter Massnahmenplan die Folge. Die Gemeinde müsste in diesem Fall die Betriebskonzepte der betroffenen Unternehmen transparent offenlegen, sodass ein wahrer Dialog entstehen kann.

tbi\_argumentStore-37

### Kontra

Nichts zu tun, ist die schlimmste Option. Der Schwerverkehr gefährdet täglich unsere Kinder! (Zeitbombe)

Es wird jetzt schon über Jahre diskutiert und es muss jetzt etwas realisiert werden, dass die Anwohner im Unterdorf wieder mehr Lebensqualität bekommen. Die Gemeinde sollte für die Sicherheit der Einwohner einstehen (Kinder, Langsamverkehr, ...). Dies kann ohne Massnahmen nicht garantiert werden, keine Reduktion des (Schwer-)verkehrs.

Alle Massnahmen sollten wie bei anderen Strassenprojekten von Direktbetroffenen gleich getragen werden. Z.B. Steinacherstrasse Verteilschlüssel 50/50, dies müsste als Massstab für diese Projekt übernommen werden. Jede Entlastung im Unterdorf bewirkt eine Aufwertung der Grundstücke und Gewinn an Lebensqualität. Wenn der Perimeterschlüssel 50/50 sind auch Lösungen für alle traubar. Geuensee verliert immer mehr an Attraktivität bei solchen prekären Verkehrsverhältnissen.

Im Zusammenhang mit der Gesamtrevision Ortplanung würde eine letzte Chance vertan für die Zukunft von Geuensee. Lastwagen nehmen keine Rücksicht auf Fussgänger, Fahrradfahrer und respektieren keine Geschwindigkeitsbeschränkung.

Der Strassenbereich zwischen Moser und Viaca berücksichtigt weder Fussgänger noch Velofahrer. Täglich entstehen immer wieder gefährliche Situationen. Darum ist nichts tun keine Option.

### Antwort

Der Gemeinderat hat den Standort vor 2.5 Jahren überprüft und belassen. Der Hinweis wird als Ausführungsinweis mitgenommen.

Die Haftung bei Verkehrsunfällen ist im Strassenverkehrsgesetz geregelt. Im Strassenverkehrsrecht gilt eine sogenannte Kausalhaftung. Das bedeutet, dass der Halter eines Fahrzeugs respektive die Motorfahrzeughaftpflichtversicherung auch ohne Verschulden des Lenkers für die Folgen eines Verkehrsunfalls haftbar gemacht werden kann.

Es gibt heute kein Mobilitätskonzept oder Vorgabe betreffend Verkehr. Die Idee, einen Massnahmenplan oder Verkehrskonzept zu verlangen wird als Ausführungsoption aufgenommen.

Es gibt heute kein Mobilitätskonzept oder Vorgabe betreffend Verkehr. Die Idee, einen Massnahmenplan oder Verkehrskonzept zu verlangen wird als Ausführungsoption aufgenommen.

10/14

Optioneller Projekt Unterdorfstrasse

## Option 9: Keine Massnahmen



Kurzbeschreibung		Keine Massnahmen werden ergriffen	
<b>Grobe Beurteilungen</b>		schwerer	leichter
<b>Anmerkung Unterdorfstrasse</b>	Keine Reduktion des (Schwer-)verkehrs	▲	▲
<b>Finanzen</b>	Keine Ausgaben	▲	▲
<b>Landfläche</b>	Keine Beanspruchung von Bauzonen und Landwirtschaftsflächen	▲	▲
<b>Perimeter</b>	Keine Betroffenen, da keine Massnahme - es gibt keine Veränderung zu heute	▲	▲
<b>Zeitliches</b>	Kurzfristig	▲	▲
<b>Übergreifende Beurteilung</b>		▲	▲

### Argumentensammlung Option 9: Keine Massnahmen

- Jegliche Massnahmen führen zu unverhältnismässigem Aufwand.
- Betroffene Eigentümer von bereits erschlossenen Grundstücken sind nicht bereit, Kosten zu übernehmen.

**Qualifizierung dieser Aussagen:** Es handelt sich um hohe Beanspruchungen der Prozessverantwortung für Konzepte generieren und teilweise nicht generieren durch die Prozessverantwortung, die Verantwortung für den Prozess. Es kann kein Anspruch auf eine vollständige und genaue Prozessqualität erhoben werden. Die GfB wird wieder nicht auf das technische und finanzielle Machbarkeits geprüft.

Version vom Freitag, 1. Juli 2022 (Überholung)

# OPTION10

## 10: Kombination aus Optionen auf der Zeitachse

### Pro

Die Idee mit der Rotlicht Anlage für die Schaubernstrasse bzw. Sperrung am Sonntag finde ich gut. Ich würde aber diese Verbindung komplett sperren für den MIV. Mobility beim Alten Schulhaus sind erwünschenswert.



### Kontra

Rotlicht. Wartezeiten von 10 Minuten, ist nicht ideal, da auch wir diese Strecke als Arbeitsweg benutzen. Was passiert mit Langsamverkehr? Töff, Töffli, Velo etc?

Was Soll eine Sperrung am Sonntag bringen? Kritisch sind die 1000 Fahrzeuge zu Stosszeiten, welche die Kinder auf dem Schulweg gefährden.



Für kombinierte Markierungen fehlt der Platz auf der engen Strasse. Nadelöhr ist vor allem auch der Bahnübergang, wo die Lastwagen im Weg stehen.

Sperrung am Wochenende geht am Ziel vorbei. Der Verkehr entsteht vor allem werktags. Lastwagen fahren keine am Wochenende, ausser die Kühlwagen.

Die Massnahmen gegen den Schwerverkehr sind zu wenig einschränkend. Ich würde ein komplettes Fahrverbot für den Schwerverkehr am Wochenende einführen und unter der Woche mit "Slots" arbeiten. Sprich, wenn Schulkinder unterwegs sind (morgens, mittags, nachmittags) darf kein Schwerverkehr zirkulieren.

Rotlicht verursacht Stau und weitere Einschränkungen für lokalen Verkehr insbesondere Langsamverkehr. Wo sollen die Warteräume sein?

### Risiko

Der Langsamverkehr wird bei dieser Variante vergessen.

Für Kombinierte Markierungen mit Fussgänger und Velo, entsteht ein erhöhtes Unfallrisiko.

### Frage

Rotlicht. Wartezeiten von 10 Minuten, ist nicht ideal, da auch wir diese Strecke als Arbeitsweg benutzen. Was passiert mit Langsamverkehr? Töff, Töffli, Velo etc?

Rotlicht verursacht Stau und weitere Einschränkungen für lokalen Verkehr insbesondere Langsamverkehr. Wo sollen die Warteräume sein?

### Antwort

Dem Langsamverkehr wird in der Planung eine hohe Priorität beigemessen. (Kopie von Argument, Original als Kontra)

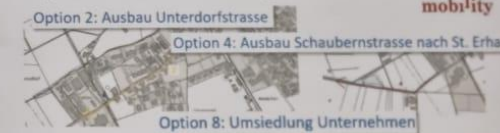
Detailfrage (Kopie von Argument, auch als Kontra aufgeführt)

tbl\_argumentStore-37

Projekt Unterdr

Optionenblätter Projekt Unterdorfstrasse

## Option 10: Kombination aus Optionen auf der Zeitachse Eingabe im Rahmen der Mitwirkung



Beschreibung	Verschiedene Gründe, wie Komplexität, Dauer der Realisierung oder Verlagerung der Probleme usw. sprechen gegen die einzelnen Optionen, weshalb es ein Paket mit verschiedenen kurzfristigen und langfristigen Massnahmen geben soll.
Kurzfristige Massnahmen:	<ul style="list-style-type: none"><li>Rotlicht Anlage in der Schaubernstrasse nach St. Erhard mit langen Wartezeiten (Warteschlag 10 Minuten) sowie Sperrung der Strasse am Sonntag von 10-11 Uhr für motorisierten Individualverkehr. Mit dem Ziel die Schaubernstrasse unattraktiv für motorisierte Fahrzeuge zu machen. Damit wird der Durchgangsverkehr markant reduziert und die Unterdorfstrasse um bis zu 1'000 Autos pro Tag entlastet. Die Massnahme könnte von der Gemeinde Gesamte allein umgesetzt werden.</li><li>Kombinierte Markierungen für Velofahrer und Fussgänger auf der Unterdorfstrasse mit dem Ziel die Sicherheit und Attraktivität für Velofahrer und Fussgänger auf der Unterdorfstrasse zu erhöhen und die Attraktivität für den motorisierten Individualverkehr und Schwerverkehr zu verschlechtern.</li><li>Einrichtung Mobility Standort beim alten Schulhaus mit dem Ziel der Förderung ein kombinierter ÖV Nutzung und der Reduktion des motorisierten Individualverkehrs.</li></ul>
Längerfristige Massnahmen:	<ul style="list-style-type: none"><li>Umsiedlung Gewerbetriebe: Um den optimalen Zeitpunkt der Umsiedlung zu ermitteln braucht es Analyse (Szenarien prüfen und berechnen, Potenzialanalyse mit Landeinstimmung, prüfen einer Motivationszahlung)</li><li>Umzonung der Arbeitszone in eine Wohnzone mit Spezialisierung (Wohnen im Alter) oder Teilsockzonen. Mit der Umzonung könnte neues Potenzial für die Entwicklung der Gemeinde entstehen.</li></ul>
Beurteilung Prozesssteuerungsgruppe	<p>Die Auswertungsmethodik wird solche Kombinationen zulassen. Es sind auch bereits Argumente eingegeben und aufgeschaltet worden mit Kombinations-Gedanken (auf der Zeitachse oder räumlich). Im Sinne der Transparenz werden die Eingaben von neuen Optionen jedoch auf der Website ebenfalls aufgeschaltet.</p> <p>Es handelt sich bei der Eingabe um eine Kombination bzw. Präzisierung von Optionen und weiteren Massnahmen:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>Die Option 2 'Ausbau Unterdorfstrasse' wird um die Variante 'Langsamverkehr aufgründet mit einem gemischten Fuss/Wegweg und erforderlichen Markierungen auf der Unterdorfstrasse' ergänzt. Die Option Nr. 7 'Neue Route Langsamverkehr' schlägt eine neue Route vor, weshalb es sich um eine Variante der Option Nr. 2 handelt.</li><li>Die Option 8 'Umsiedlung der Betriebe' wird um verschiedene Abänderungen konkretisiert.</li><li>Die Option 4 'Ausbau Schaubernstrasse' wird ebenfalls um eine Variante 'mit einer Rotlicht-Anlage sowie Strassensperrungen an Sonntagen' ergänzt.</li><li>Eine neue Massnahme wäre, einen Mobility Standort beim alten Schulhaus für die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs zu erstellen.</li></ol> <p>Für die Auswertung werden diese Kombinationen und Präzisierungen berücksichtigt.</p>

# OPTION11

## 11: Kombination aus Optionen betr. Verkehrsaufkommen und Sicherheit

Pro	Kontra	Risiko
keine	keine	keine

Frage Antwort

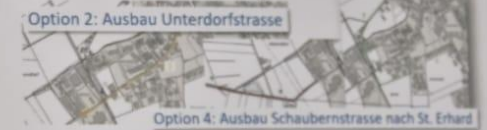
Ich beobachte zahlreiche Geschwindigkeitsüberschreitungen im Unterdorf. Kurzfristig würden weitere Schwellen - insbesondere bei den Fussgängerübergängen - für mehr Sicherheit sorgen. Typ Frankreich - sprich richtige Schwellen. Warum wurde dies nicht längst realisiert? Günstig und zweckmässig

Wird als Ausführungshinweis verarbeitet.

tl\_argumentStore-37

Optionblätter Projekt Unterdorfstrasse

### Option 11: Kombination aus Optionen betr. Verkehrsaufkommen und Sicherheit Eingabe im Rahmen der Mitwirkung



**Beschreibung** Es seien nicht die Lastwagen auf der Unterdorfstrasse das Hauptproblem, sondern das enorme Verkehrsaufkommen allgemein. Während der Umbauzeit der Schaubernstrasse war spürbar weniger Verkehr auf der Unterdorfstrasse.

**Die Eingabe umfasst drei Punkte:**

- Um das enorme Verkehrsaufkommen zu vermindern, braucht es ein Fahrverbot für den motorisierten Verkehr (MV) auf der Schaubernstrasse. Das würde zu einer Reduktion des Verkehrs auf der Unterdorfstrasse führen. Das Verbot kann ein Anreiz sein, um vom Auto auf das Velo umzusteigen.
- Die verkehrsbegleitenden Massnahmen auf der Unterdorfstrasse sollten entfernt werden, da sie nicht zielführend sind und die Durchfahrt unnötig erschweren. Die Lastwagen müssen anhalten und weiter fahren, was den Ausstoss von Emissionen und Lärm erhöht. Abends und nachts wird die Unterdorfstrasse zudem mit zu hoher Geschwindigkeit befahren.
- Der zur Verfügung stehende Platz für die Firma Hoser Ablass- und Recycling AG ist zu wenig gross, weshalb öffentlicher Grund für den Güterschlag benutzt wird. Dies sollte wegen Verkehrsbegleitungen und Gefahren für Fussgänger und Velofahrer in Zukunft verhindert werden.
- Es braucht zudem einen sicheren Korridor für Fussgänger und Radfahrer zwischen dem Hof und der Einfahrt in den Volkweg nach dem Auss der Ernst Sutter AG.

Vorteile der aufgeführten Varianten sind der verhältnismässig geringe finanzielle Aufwand und die Evaluation der Wirkung der Massnahme durch einen einfachen Versuch.

**Bewertung Prozessstufen-Gruppe** Die Methodik Auswertungsmethodik wird solche Kombinationen zusehen. Es sind auch bereits Argumente eingegiffen und aufgeschichtet werden mit Kombinationen Gedanken (auf der Zeitachse oder räumlich). Im Sinne der Transparenz werden die Eingaben von neuen Optionen jedoch auf der Website ebenfalls aufgeschichtet.

1. Die Option 4 'Ausbau Schaubernstrasse' wird um die Variante 'Fahrverbot für den motorisierten Individualverkehr' ergänzt.
2. Die Option 2 'Ausbau Unterdorfstrasse' wird um die Variante 'verkehrsbegleitende Massnahmen auf der Unterdorfstrasse entfernen' ergänzt.
3. Zur Variante in der Option 2 wird auch die 'Veränderung des Güterschlags auf öffentlichem Grund' und um eine 'sichere Verkehrsführung des Velo- und Fussgängerverkehrs im Bereich der bestehenden Bänke' ergänzt. (Der letzte Teil könnte auch eine Variante zur Option 1 'Neue Route Langsamverkehr' sein).

Für die Auswertung werden diese Kombinationen und Präzisierungen berücksichtigt.

# OPTION12

## 12: Logistik auf Bahnverkehr

### Pro

Eine tolle Lösung!

Diese Lösung verursacht für die Gemeinde wenig Aufwand und wenig Kosten. Ganz nach dem Verursacherprinzip müssten die Gewerbebetriebe die Kosten selber tragen. Gleichzeitig könnten sie aber auch hinsichtlich Energieeffizienz profitieren. Eine der wenigen Lösungen welche keinen Ausbau von Strassen erfordert

**Sursee-Triengerbahn:** Die Option, dass vermehrt Güter über das Gleis transportiert werden, ist aus der Sicht der ST-Bahn sehr positiv. Die Preise wären attraktiv. Vom BAV gäbe es sogar finanzielle Unterstützung für Anschlussgleis in die Areale.

### Frage

tbi\_argumentStore-37

### Kontra

Diese Option erfordert das Einverständnis und Investitionen der ansässigen Betriebe.

Hohe Kosten für Kran, Bahnlinie ist nicht elektrisch betrieben somit kaum Verbesserung bezgl. Co2 Reduktion, für die bestehenden Firmen ist dies wohl kaum umsetzbar

Die notwendige Infrastruktur für Beladung und Entladung ist eine weitere Zumutung fürs Unterdorf.

Diese Option löst allenfalls das Problem mit dem Schwerverkehr aber nicht die Problematik mit Durchgangsverkehr

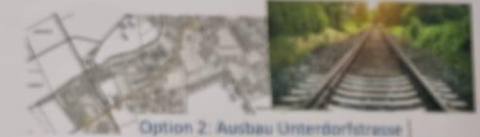
Macht sicher Sinn, aber die aktuellen Unternehmungen sind diesbezüglich vermutlich die falschen Player

### Antwort

### Risiko

Optimierter Projekt Lebenszyklus

### Option 12: Logistik auf Bahnverkehr Eingabe im Rahmen der Mitwirkung



Option 2: Ausbau Unterdorftrasse

#### Bearbeitung

Die ursprüngliche Idee bei der Erstellung des Industriestandorts war es den Betriebsverkehr zu nutzen. Eine Zufahrung der Betriebe durch das Unterdorf hat sich nicht eingebürgert. Die Situation hat sich über die Jahre zu einem Verkehrsproblem in Gattolico entwickelt.

Die Betriebe sollen verpflichtet werden ihre Logistik schrittweise auf die Bahn zu verlagern. Damit wird der CO2-Ausdruck reduziert, wenn die Betriebe sowie die Gemeinde profitieren können. Der Betrieb Gattolico und die Bahngesellschaft müssen entsprechende Anpassungen vornehmen.

Die Unterdorftrasse soll insbesondere für den Schwerverkehr (Ladungen) gesperrt werden und es dürfen keine weiteren Anlagen entstehen. Ausnahmen bedürfen einer Bewilligung.

#### Bearbeitung Präsentations- gruppe

Es handelt sich um neue Varianten und eine neue Option. Die Betriebe in der Zone Logistik vom Strassenverkehr auf den Bahnverkehr verlagern. Die Methode der Bewertungsmethode wird mittels Kombinationen ausgearbeitet. In Form der 'Top-garage' werden die Eingaben von neuen Optionen und Varianten auf die Website aufgeschrieben.

1. Eine neue Option Nr. 12 'Verlagerung der Logistik auf die Bahn' ist erstellt.
2. Die Option Nr. 2 'Ausbau Unterdorftrasse' um die Variante 'Sperrung für Schwerverkehr'. Es dürfen keine weiteren Anlagen entstehen. Ausnahmen können bewilligt werden.

Für die Auswertung werden diese Kombinationen und Präsentations-Verfahren benötigt.

## 13: Weitere Kombination aus Optionen

**Pro**  
 Reduktion des LKW-Verkehrs auf der Unterdorfstrasse - weniger Lärm und Verkehr für Anwohner.  
 Neue Möglichkeiten auf freiem Areal  
 Reduktion von PKW-Verkehr, da Fahrten zum Recyclinghof wegfallen  
 Aufwertung des Bahnhofs  
 Keine neue Strasse notwendig, welche zu Belastung von neuen Eigentümern / Anwohnern führt.  
 Kein Verlust Kulturland (Fruchtfolgefleichen)  
 Verbesserter und sicherer Verkehrsfluss auf der Unterdorfstrasse  
 Durch Umsiedlung wird neues Bauland frei (müsste in der Ortsplanung berücksichtigt werden), so dass die Steuerausfälle der Unternehmung wettgemacht werden können.  
 Der Veloverkehr wird sicherer, besonders beim Bahnübergang und der Abbiegung Richtung Sursee

**Kontra**  
 Verlust eines ansässigen Betriebs und damit sind Steuerausfälle verbunden (je nach Umnutzung/ Nachnutzung)  
 Weiterhin gewissen LKW-Verkehr auf der Unterdorfstrasse  
 neuer Standort für Betrieb muss gefunden werden  
 Aufhebung Tempo 30 im Unterdorf ist keine Option  
 Entfernung der verkehrsberuhigenden Massnahmen (Tempo 30) auf der Unterdorfstrasse ist nicht mehr zeitgemäss

**Risiko**  
 Gefahr, dass durch die Aufhebung der verkehrsberuhigenden Massnahmen zu zu schnelles Fahren verleitet wird.

**Frage**  
 Wer bestimmt die Höhe der Entschädigung?  
 Wer entscheidet was "gespart" bedeutet?  
 Werden die durch die Nutzungsänderung im Zonenplan sich ergebenden Mehrwert bei der Entschädigung im Fall einer Siedlung in Abzug gebracht?

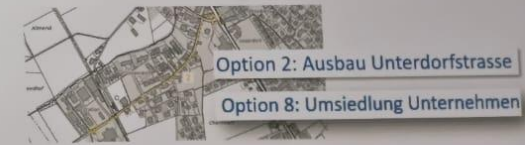
**Antwort**  
 Der Betrag wird politisch verhandelt.  
 Ein Kostenvergleich (nicht getätigte Investitionen etc.) wird angestrebt.

Kann die Firma nicht ganz nach Büron ihren Standort siedeln?

Eine Mehrwertabgabe an die Gemeinde bei Um- / Aufzonen ist gemäss PBG nur in Zusammenhang mit einer Gestaltungsplan-Pflicht vorgesehen. Die künftige Nutzung im Fall einer Umsiedlung ist noch nicht definiert, vgl. folgende Möglichkeiten:  
 Möglichkeit 1: Wohnzone, bedingt Kompensation der Einwohnerkapazität  
 Möglichkeit 2: Auszonung und kompensatorisch Einzonung (bspw. Schäracher) - siehe auch SLB  
 Möglichkeit 3: Arbeitszone mit Mobilitätsmanagement oder Ausschluss verkehrsintensiver Betriebe (Präzisierung im BZR notwendig)  
 Ist durch das Untennehmen zu beantworten. Die aktuelle Absicht ist es, ein Teil des Betriebes in Geunsee zu behalten.

Optionenblätter Projekt Unterdorfstrasse

### Option 13: Weitere Kombination aus Optionen Eingabe im Rahmen der Mitwirkung



Beschreibung	Elemente aus verschiedenen Optionen werden verknüpft, um eine Kompromisslösung zu finden.
Massnahmen:	<ul style="list-style-type: none"> <li>Umsiedlung der Moser Recycling AG und dadurch starke Reduktion des Werkverkehrs auf der Unterdorfstrasse.</li> <li>Teilweise Entschädigung der Umsiedlung mit Finanzen, welche gespart werden, da keine neue Strassenschliessung erstellt wird.</li> <li>Umnutzung des freien Areals zu Wohngebiet oder Kleingewerbe.</li> <li>Entfernung der verkehrsberuhigenden Massnahmen (Tempo 30) auf der Unterdorfstrasse, allenfalls Verbreiterung des Trottoirs oder Realisierung eines Velostreifens</li> </ul>
Beurteilung Prozesssteuerungsgruppe	<p>Es handelt sich bei der Eingabe um eine Kombination bzw. Präzisierungen von Optionen und weiteren Massnahmen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Die Option 8 'Umsiedlung der Betriebe' wird konkretisiert um die Umsiedlung eines Betriebs inkl. Entschädigung und anschliessender Umnutzung des Areals.</li> <li>Eine Variante der Option 2 'Ausbau Unterdorfstrasse': Entfernung der Verengungen und allenfalls Verbreiterung der Strasse und/oder Realisierung eines Velostreifens.</li> </ol> <p>Für die Auswertung werden diese Kombinationen und Präzisierungen berücksichtigt.</p>

## Variante 14: Anstand

- kostet 0.0 Fr.
- LKW-Fahrer Moser AG müssen bitte sofort defensiver fahren
- Bitte aufmerksamer fahren (kein Handy, Vortritt geben)

Variante 14: Anstand  
↳ kostet 0.0 Fr  
⇒ LKW-Fahrer Moser AG müssen bitte sofort defensiver fahren  
⇒ bitte aufmerksamer fahren (kein Handy, Vortritt geben)