

**Alle Argumente - Version vom 27. Oktober 2022**

Nachfolgend finden Sie alle eingegeben Argumente (Pro, Kontra und Risiken). Die Fragen und Antworten, die allgemeingültigen Argumente sowie die Zuordnungen (veränderte Zuordnungen) finden Sie in separaten Dokumenten. Beachten Sie, dass dieses Dokument der Transparenz dient um alle Inhalte zu sehen. Alle aufbereiteten Übersichten über die Optionen finden Sie an ebenfalls auf der Website.

Nr	Argument	Typ:
	<b>01: Verlängerung Schäracherstrasse</b>	AA
28	Lkw Verkehr über Neubaustrasse, Anwohner über alte Strasse	Pro
30	Auf Gemeindegebiet realisieren	Pro
31	Echte Alternarivlösung zur Reduzierung / Verlagerung Schwerverkehr weg vom Wohnquartier (Kinder!)	Pro
80	beste variante braucht am wenigsten kulturland idealer anschluss an die bestehende strasse	Pro
119	Massive Reduktion des Schwerverkehrs auf der Unterdorfstrasse.	Pro
120	Der bestehende Bahnübergang könnte rückgebaut bzw. redimensioniert (für Langsamverkehr) werden.	Pro
122	Für die betroffenen Fruchtfolgeflächen stehen Kompensationsflächen in der Nähe zur Verfügung.	Pro
123	Allenfalls könnte noch eine Aufwertung des Bünthenbachs integriert werden, um noch "Umweltpunkte" zu sammeln.	Pro
146	Bestehender Einmünder Schäracher in Kantonsstrasse ist gut ausgebaut.	Pro
149	Direkteste Option der neuen Erschliessungen.	Pro
150	Entlastung des Dorfzentrums, da Verkehr aus Unterdorfstrasse Richtung Sursee direkter läuft.	Pro
151	Reduktion Normalverkehr und Schwerverkehr auf Unterdorfstrasse	Pro
152	Entlastung Einmünder Unterdorfstrasse in Kantonsstrasse	Pro
153	Anbindung Wohngebiete Bünthen, Unterdorf und zu erwartende Überbauungen auf ungenutzten und unternutzten Bauzonenflächen an Kantonsstrasse ohne Beanspruchung Unterdorfstrasse	Pro
161	Aufwertung des Bahnhofplatzes wäre möglich.	Pro
165	Zusatzvariante Ausbau Bünthenstrasse: Anschluss Wohnquartiere direkt an neue Strasse	Pro
262	Landerwerb in Zusammenarbeit Singisenstiftung	Pro
276	Ernst Sutter AG: Diese Option entspricht, sofern die beschriebenen Rahmenbedingungen erfüllt werden, einer sehr gut vorstellbaren Lösung für Ernst Sutter AG. Die Weiterführung der Schäracherstrasse soll nicht auf den Parzellen der UFA und Ernst Sutter AG liegen!	Pro
278	Ernst Sutter AG: Standort Geuensee ist für die Ernst Sutter AG weiterhin wichtig und mittelfristig (> 5 Jahre) von Bedeutung.	Pro
293	gestützt auf den Richtplan die am ehesten zu realisierende Lösung	Pro
294	Einfahrt in Kantonsstrasse durch Ampel, welche nach neuesten Alogrhythmen gesteuert wird	Pro
295	Verlängerung Schäracherstrasse nur für Schwerverkehr, der Rest über Unterdorfstrasse	Pro
382	Bahnübergang sollte zwingend nur noch für den Langsamverkehr passierbar sein.	Pro
383	Verbindung zwischen St. Erhard und Geuensee bleibt bestehen.	Pro
467	bringt eine echte Entlastung für das Quartier Unterdorf	Pro
468	verbindet sinnvoll die beiden Industrie- und Gewerbeareale auf direktem Weg	Pro
502	Die Schärcherstrasse war von Beginn weg als Verbindung zum Industriegebiet angedacht und daher die logische und konsequente Lösung.	Pro
503	Diese Option ermöglicht Möglichkeiten zur Aufteilung des Verkehrs im Unterdorf, was zu einer echten Entlastung der Unterdorfstrasse führt. Geuensee soll sich gemäss Siedlungsleitbild vor allem im Unterdorf entwickeln. Der zusätzliche Verkehr kann mit dieser Option aufgeteilt werden.	Pro
504	Querverbindungen zwischen Unterdorf- oder Schäracherstrasse sollen grundsätzlich nur für Langsamverkehr aber nicht für Motorfahrzeuge offen sein, um Schleichverkehr zu vermeiden. Querverbindungen können jedoch temporär bei allfällig erforderlichen Schliessungen wegen Bauarbeiten an Unterdorf- oder Schäracherstrasse genutzt werden.	Pro
505	Der aktuelle Bahnübergang kann geschlossen oder nur für Langsamverkehr offenbleiben. So ergeben sich auch Möglichkeiten für bessere Platzverhältnisse bei beiden Industriebetrieben für LKW-Manöver.	Pro
506	Die Überlastung der Unterdorfstrasse ist ein Geuenseer-Problem und kann mit der Realisierung der Schäracherstrasse durch Geuensee selbständig gelöst werden. Es gibt keine Abhängigkeiten von Dritten (andere Gemeinden, Auslagerung Industriebetriebe etc.).	Pro
507	Das Industriegebiet wird immer Verkehr generieren, egal wie es sich entwickeln wird (ausser bei Auszonung). Daher ist dir Erschliessung über die Schäracherstrasse nicht für die Katz.	Pro
510	Langfristig die optimalste Lösung das Unterdorf zu entlasten und auch für die Zukunft (Verdichtetes Bauen) zu rüsten.	Pro
514	Sicherheit für den Langsamverkehr und Schulkinder im Unterdorf, bevor etwas passiert!	Pro
517	Schäracherstrasse besteht bereits und eine Weiterführung war bereits beim Bau dieser eingeplant.	Pro
521	Man kann den Schwerverkehr vom Langsamverkehr klar trennen und den Fussgängern/Schulkindern entsprechend Schutz bieten.	Pro
523	Durchgangsverkehr von/nach St. Erhard muss auch über die Schäracherstrasse fahren.	Pro
524	Passieren der Unterdorfstrasse nur noch für die Anwohner	Pro
528	Familienattraktiver und -sicherer machen! Es wird in Zukunft noch mehr Familien geben im Unterdorf (es wird noch einiges gebaut im Unterdorf in Zukunft).	Pro
529	Steigerung der Wohnqualität und Ruhezeiten im Unterdorf.	Pro
554	Nach Realisierung könnte Unterdorfstrasse geteilt werden (keine Durchfahrt mehr für Fahrzeuge, ausser für Langsamverkehr).	Pro
556	Extreme Wohnqualitätssteigerung für die Zukunft.	Pro
564	Verbindung von zwei Industriegebieten und direkte Verbindung in Richtung Autobahn.	Pro
564	einzig wirkliche Entlastung des Dorfzentrums	Pro

Nr	Argument	Typ:
56	Lösung ggf. zu kurz gedacht und zu nahe an Quartiere / Geuensee. Echte Entlastung?	Kontra
85	Lärm zunahme angrenzender quartiere	Kontra
90	Kosten unverhältnismässig hoch im Vergleich zu anderen Varianten	Kontra
91	Umsetzung infolge Rechtsstreitigkeiten erst in 10 Jahren, bis dann keine Lösung!	Kontra
126	Extrem teuer	Kontra
127	Zieht zusätzlichen Verkehr an	Kontra
128	Löst das Problem Manövrieren von Moser auf der Strasse nicht	Kontra
147	Neuer überwachter Bahnübergang wäre teuer und nicht verhältnismässig.	Kontra
154	Zerschneidung Landwirtschaftsflächen	Kontra
155	Beanspruchung und Verschwendung wertvolles Kulturland	Kontra
156	Fehlende Verhältnismässigkeit (Kosten/Nutzen): Baukosten wären hoch da Bauland und Landwirtschaftsflächen betroffen sind, Verlust von wertvollem Land und Einbusse an Lebensqualität im Unterdorf wäre markant, minimaler Nutzen da Verursacher nur zwei Unternehmen	Kontra
157	Kein Bedarf für neue Strassenerschliessung, Schwerverkehrsanteil ist vertretbar bzw. mit neuer Strasse nicht lösbar.	Kontra
158	Flächen für Strassen stehen nicht zur Verfügung.	Kontra
159	Neue Strasse könnte zu Mehrverkehr führen (Durchgangsverkehr).	Kontra
160	Neue Strasse führt zu Ausweitung der Lärmbelastung auf heute nicht betroffene Quartiere.	Kontra
162	Neue Strasse belastet das Gemeindebudget auch langfristig (Unterhaltskosten).	Kontra
163	Betroffene Eigentümer von bereits erschlossenen Grundstücken sind nicht bereit, Kosten zu übernehmen.	Kontra
164	Zusatzvariante Ausbau Büntenstrasse: Zusätzliche Belastung Wohnquartier Bünten	Kontra
177	Neue Infrastruktur (hoher Flächenbedarf) kritisch, viele Fragen sind zu klären	Kontra
263	Mehrverkehr Schaubernstrasse	Kontra
290	Wertvolles Kulturland wird weiter zerschnitten - Strasse sehr nahe an wertvollem Biotop - Störche, Frösche, ... (Weier)	Kontra
297	Kulturland wird verbaut.	Kontra
298	Bauen wir nicht eine Umfahrung für andere Gemeinden.	Kontra
301	wegen relativ wenigen Lastwagenfahrten (weniger als 4%) oder ca. 9 Lastwagenfahrten pro Stunde soll wertvolles, unbebautes Land aus der Landwirtschaft geopfert werden.	Kontra
302	in einem Gewerbegebiet, das nicht mehr weiterentwickelt werden soll, soll eine neue Strasse erstellt werden, angedacht für lediglich zwei Firmen, die weniger als 4% des Verkehrs verursachen.	Kontra
303	in einem Gewerbegebiet, das nicht mehr weiterentwickelt werden soll, soll eine neue Strasse erstellt werden, angedacht für lediglich zwei Firmen, die ca. 9 Lastwagenfahrten pro Stunde verursachen.	Kontra
304	Eine allfällige Verbindungsstrasse würde lediglich neuen, zusätzlichen Verkehr anziehen.	Kontra
305	Der Nutzen für zwei Betriebe wäre minimal und der Schaden für die Bewohner im Unterdorf wäre maximal!	Kontra
306	Eine neue Strasse könnte zu einem enormen Verkehrsaufkommen führen.	Kontra
307	Sie wäre eine ideale Abkürzung für Autofahrer aus Richtung Ettiswil nach Triengen über die Schaubern.	Kontra
308	Sie könnte einen Zusammenschluss mit Sursee und dadurch zusätzlichen Berufs-Mehrverkehr nach sich ziehen.	Kontra
309	Die bestehende Strasse erfüllt ihren Zweck. Es besteht keine Nachfrage nach einer zusätzlichen, nicht notwendigen Strasse.	Kontra
310	Fehlende Verhältnismässigkeit von Kosten und Nutzen. Hohe Baukosten, Verlust von Landwirtschaftsgebiet und Einbusse an Lebensqualität im Unterdorf.	Kontra
311	Zeitverlust für die Chauffeure maximal 30 Sekunden, falls in beiden Richtungen gleichzeitig gefahren wird.	Kontra
312	Erstellung eines neuen überwachten Bahnübergangs wäre wohl teuer und müsste von Geuensee bezahlt werden.	Kontra
313	Unnötiger Landverschleiss wegen Strassenbau.	Kontra
314	Fehlendes Budget für teuren Strassenbau, teure Erstellung Bahnübergang und teure Landkompensationszahlungen.	Kontra
315	Landeigentümer geben ihr wertvolles Land nicht her.	Kontra
316	Es handelt um ein Naherholungsgebiet mit Wanderwegen, das für die Lebensqualität von Geuensee sehr wichtig ist.	Kontra
317	Starke landwirtschaftlich-rechtliche Einschränkungen könnten die Realisation einer neuen Strasse verunmöglichen.	Kontra
319	Zerstört Unterdorf / neue Rennbahn / Mehrverkehr	Kontra
323	bei einem Ausbau der Bünten Strasse würde der Verkehr im Bünten Quartier sicherlich enorm zunehmen, was für die Anwohner keine gute Lösung ist. Der Verkehr Richtung Schaubernstrasse würde somit durch dieses Quartier führen, was ein No-Go ist.	Kontra
324	Knoten/Einmünder bei Avia-Tankstelle auf Kantonsstrasse müsste ausgebaut (Kreisel oder Ampel) werden, mit grossen verkehrlichen Folgen für die Hauptstrasse/Kantonsstrasse im Dorf. Geuensee müsste dem Kanton nachweisen, dass der Knoten so funktionieren würde.	Kontra
325	Umfahrungsstrasse durch unbebautes Gebiet; wird viel Verkehr anziehen, Abwertung des Quartiers	Kontra
328	Verschiebung des Problems, keine Lösung	Kontra
355	Keine Lösung, da am Knoten Avia erneut eine Einführung erfolgt und kein Optimierung herbeigeführt wird. Zudem müsste die Kreuzung auch neu mit Kreisel gebaut werden. Für ÖV keine Option	Kontra
414	Fokus darf nicht darauf gelegt werden, den Schwerverkehr und allenfalls auch den motorisierten Individualverkehr attraktiver zu machen. Kein Durchgangsverkehr Richtung St. Erhard und keine Leistungssteigerung für den Schwerverkehr ermöglichen.	Kontra
494	Falls einer oder beide Betriebe (Moser, Viaca) wegzieht, gibt die Gemeinde viel Geld aus für eine Lösung, die es dann gar nicht braucht.	Kontra
148	Querung bestehender Veloweg wäre notwendig.	Risiko
326	Knoten bei Avia-Tankstelle muss ausgebaut werden und führt zu Verkehrsbelastung auf Kantonsstrasse	Risiko
327	Mehrverkehr/Schleichverkehr aus St. Erhard	Risiko

Nr	Argument	Typ:
	<b>02: Ausbau Unterdorfstrasse</b>	AA
83	schickanen entfehrnen trottoir und radwege erstellen beidseitig währe die kostengünstigste variante	Pro
168	Kostengünstige Option, welche verhältnismässig und zeitnah umsetzbar ist.	Pro
172	Erhöhung Verkehrssicherheit z.B. mit Ampelsystem (kein Kreuzen von LKW's)	Pro
174	Vorschlag Massnahme: Vortritt Velofahrende im Bereich Bahnhofplatz, um Kollision mit dem Schwerverkehr zu verhindern.	Pro
175	Vorschlag Massnahme: Zeitliche Einschränkung des Schwerverkehrs	Pro
176	Bauzonen evtl. für Verbreiterung Strasse, keine Landwirtschaftsflächen betroffen	Pro
266	Baulicher Schutz der zwei strassennahen Gebäuden	Pro
280	Ernst Sutter AG: Diese Option würde den Interessen der Ernst Sutter AG nicht entgegenstehen.	Pro
320	Verkehrssteuerung vorsehen, z.B. Ampelsystem wegen Kreuzung von Lastwagen.	Pro
399	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.	Pro
469	auch der PW Verkehr sollte über diese neue Verkehrsachse führen. Gleichzeitig sind Dosierungsmassnahmen anzudenken, damit der Sursee-Umfahrungsverkehr und Autobahnzubringer durchs Moos nicht noch attraktiver wird (NB: Ausbau Strasse durchs Moos hat viel Verkehr angezogen)	Pro
470	das wäre eine echte Chance für die Unterdorfstrasse im Hinblick auf Entwicklung als Begegnungszone und für den Langsamverkehr.	Pro
	Unterdorfstrasse ausbauen, d.h. beim Alten Schulhaus sowie an anderen Stellen, wo es möglich ist, die Strasse zu verbreitern. Be- und	
493	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.	Pro
33	Keine Lösung im Sinne der Verkehrsvermeidung / Verlagerung. Problem bleibt bestehen!	Kontra
34	Erhöhung Komplexität der Verkehrsführung führt zu zusätzlicher Gefährdung der Kinder im Wohnquartier	Kontra
35	Erhöhung der Komplexität der Verkehrsführung führt zu Stau und lokaler Mehrbelastung	Kontra
61	Das Risiko bleibt für unsere Kinder weiter bestehen. Diese können sich im komplexen Verkehrsablauf nicht so einfach zurechtfinden.	Kontra
94	Ausbau bedeutet Mehrverkehr. Ausbau in Hinblick auf Qualität Langsamverkehr macht jedoch Sinn.	Kontra
116	Mit der bestehenden Bebauung entlang der Unterdorfstrasse ist dies schlicht nicht möglich.	Kontra
117	Löst überhaupt kein Problem (Sicherheit, Lärm in Wohnquartier, Ortsbildschutzzone)	Kontra
166	Beeinträchtigung Ortsbild und dörfliche Bebauungsstruktur entlang Unterdorfstrasse	Kontra
167	Ausbau teilweise eingeschränkt aufgrund nah an Strasse gelegener Bauten, welche im Bebauungsplan mit Baulinien geschützt sind.	Kontra
169	Ausbau und verkehrsberuhigende Massnahmen notwendig, da Schulwegsicherheit nicht gewährleistet ist.	Kontra
170	Aktuelle Situation entlang Unterdorfstrasse ist nicht tragbar.	Kontra
171	Ausbau fördert Verkehr und führt zu weiterer Belastung.	Kontra
173	Betroffene Eigentümer von bereits erschlossenen Grundstücken sind nicht bereit, Kosten zu übernehmen.	Kontra
178	Ausbau bestehende Infrastruktur ist womöglich keine langfristige Lösung.	Kontra
279	Ernst Sutter AG: Wird als unrealistisch und kaum durchsetzbar beurteilt.	Kontra
318	wegen relativ wenigen Lastwagenfahrten (weniger als 4%) oder ca. 9 Lastwagenfahrten pro Stunde soll wertvolles, unbebautes Land aus der Landwirtschaft geopfert werden.	Kontra
356	Könnte eine Entlastung geben, doch auf lange Sicht kaum eine zufriedenstellende Variante, da Schwerverkehr immer noch über das Quartier führt und kaum eine Optimierung der ÖV Anbindung.	Kontra
364	Eine ausgebaute Unterdorfstrasse steht im Widerspruch zur Ortsbildschutzzone. Bestehende Gebäude lassen sich nicht mit ausgebaute Strasse vereinbaren.	Kontra
379	Aufgrund der Landverkäufe in letzter Zeit an der Unterdorfstrasse wird die Zahl der Anwohner zunehmen und damit noch mehr Personen betroffen sein.	Kontra
386	Ausschnitt vom Bafu zum Thema "Tempo-30-Zonen" : Besonderer Schutz bestimmter Benutzergruppen, der nur mit Tempo-30-Zonen zu erreichen ist: Damit sollen insbesondere Kinder und ältere Personen geschützt werden.	Kontra
415	"Ausbau" der Unterdorfstrasse darf nicht das Ziel sein. Diese Strasse und auch die Verlängerung mit der Schaubernstrasse muss so unattraktiv wie möglich für den motorisierten Individualverkehr wie für den Schwerverkehr gestaltet werden. Damit haben wir die Möglichkeit, dass sich das Problem von alleine löst (Unternehmen werden gezwungen andere Lösungen zu finden).	Kontra
465	Unterdorf = Ortsbildschutzzone. Strasse, Gebäude haben ihren dörflichen Charakter; es fehlt Raum um diese Verkehrsachse als Industriebzubringer auszubauen. Die Ansiedlung der Industrie ohne Zufahrt war damals ein grosser Fehler.	Kontra
508	Der durch die angedachte Entwicklung des Unterdorfs generierte Mehrverkehr, darf nicht zusätzlich noch der Unterdorfstrasse zugemutet werden.	Kontra
530	Keine Verbesserung der Situation, die Gefahren nehmen für die Anwohner zu.	Kontra
531	Ausbau aus Platzgründen gar nicht machbar. Die Häuser stehen jetzt schon zu nah an der Strasse.	Kontra
533	Häuser haben heute bereits Schäden (Risse) am Gebäude durch den Schwerverkehr.	Kontra
558	Schon sehr viel Verkehr (Lärmbelästigung durch Lastwagen), viele Kinder unterwegs (kein sicherer Schulweg) und viele Fahrradfahrer (Anschluss an Veloweg Richtung Sursee).	Kontra
118	Gefahr besteht, dass dadurch noch mehr Verkehr angezogen wird.	Risiko
480	Es besteht das Risiko, dass der Langsamverkehr noch stärker benachteiligt wird	Risiko

Nr	Argument	Typ:
	<b>03: Aus-/Neubau Strassen Richtung Sursee</b>	AA
26	Verbindung bestehender Industriegebiete Sursee-Geuensee,Electrolux , Fussballplatz, Veloweg nach Geuensee; Ausbau für Lastwagen und Autos	Pro
36	Echte Lösung zur Reduzierung Schwerverkehr im betroffenen Wohnquartier	Pro
37	Vorhandene Verkehrsinfrastruktur perfekt für Schwerverkehr ausgerichtet	Pro
38	Sehr gute Anbindung des Schwerverkehrs an Autobahn u. Kantonsstrasse	Pro
39	Je nach Suboption keine Kreuzung der Sursee-Triengen-Bahn notwendig (Kostenreduktion Bahnübergang)	Pro
40	Velozubringer nach Sursee kann bei Planung mit berücksichtigt, eingebunden und verbessert werden	Pro
41	Grossräumige echte Entlastung des betroffenen Quartiers und der Gemeinde mit Schwerverkehr	Pro
42	Existierender Velozubringer nach Sursee gibt Route grundsätzlich vor (Vereinfachung Planung)	Pro
59	Nur relativ kurze Wegstecke bei vertretbarer Umsetzungscomplexität (Felder, kein Wald, einfache Topografie)	Pro
113	Wenn etwas grossräumiger gedacht wird, ist eine solche Lösung anzustreben (Zusammenführung Industrie Sursee und Geuensee).	Pro
144	Ich finde es sehr wichtig eine Umfahrungsstrasse (2 Kantonstrasse entlang der Bahnlinie)zu ermöglichen	Pro
179	Reduktion Schwerverkehr und Normalverkehr auf Unterdorfstrasse	Pro
185	Entlastung des Dorfzentrums, da Verkehr aus Unterdorfstrasse Richtung Sursee direkter läuft.	Pro
186	Neue Strasse könnte zu Zusammenschluss mit Sursee führen.	Pro
189	Entlastung Einmünder Unterdorfstrasse in Kantonsstrasse	Pro
190	Anbindung Wohngebiete Bünten, Unterdorf und zu erwartende Überbauungen auf ungenutzten und unternutzten Bauzonenflächen an Kantonsstrasse ohne Beanspruchung Unterdorfstrasse	Pro
198	Aufwertung des Bahnhofplatzes wäre möglich.	Pro
273	Moser AG: kürzere Distanz Richtung Sursee, Zu-/Wegfahrt Richtung Allmend Sursee	Pro
292	Direkt ins Industriegebiet Sursee. Variante 3.2. begradigen. Veloweg neu anlegen.	Pro
331	LKW auf direkterem Weg Richtung Sursee wegzuführen ist zu begrüssen, von Industriegebiet zu Industriegebiet. Vielleicht würde ja eine Güterstrasse reichen. Immer vorausgesetzt, der LKW-Verkehr der beiden Firmen bleibt bestehen und geht auch zukünftig hauptsächlich in Richtung Sursee.	Pro
333	Verkehr sollte sowieso regional in Zusammenarbeit mit Sursee / SurseePlus-Gemeinden gemeinsam angegangen werden.	Pro
334	mögliche Synergien mit ÖV-Projekt des Kantons (ÖV-Trasse) grad nützen	Pro
357	Ist eine prüfenswerte Variante, dabei sollte die Anbindung direkt an die Industrie Sursee erfolgen. Mit dieser Variante kann eine Anbindung des ÖV als ÖV-Priorisierung realisiert werden, der ÖV würde dem Hauptverkehr am Morgen so aus dem Weg gehen können. In den Hauptverkehrszeiten müsste die Nutzung der Strasse limitiert werden, dies kann mit Tafeln und Blitzer für Falschfahrer sichergestellt werden. System wird in vielen Städte Europas praktiziert und hat sich bewährt. Beim Bau dieser Strasse muss aber darauf geachtet werden, dass diese möglichst durch Bäume und Schutzwall kaschiert wird.	Pro
375	Optimale Variante für einen direkten Anschluss der Industriebetriebe unterhalb der Bahnlinie an die Autobahn.	Pro
377	Neue Strasse entlang der Bahnlinie würde keine neue Zerschneidung der Landschaft bringen.	Pro
378	An der neuen Strasse hätte es keine direkten Anwohner, die betroffen würden.	Pro
384	Bahnübergang Unterdorfstrasse sollte zwingend nur noch für den Langsamverkehr passierbar bleiben. Wer glaubt, dass nur der Schwerverkehr die Neugebauten Strassen nach Sursee befahren wird bald eines besseren belehrt.	Pro
389	Ernst Sutter AG: Ca. 70% fahren Richtung Sursee und ca. 30% Richtung Büron. Richtung Büron fährt nur CCC und der SUBA Shuttle am Abend, der Rest geht via Sursee.	Pro
391	Moser AG: Von der Moser Recycling AG nehmen wir an, fahren ab Januar 2023 rund 60% der LKWs Richtung Sursee und 40% Richtung Büron.	Pro
400	Für die Anwohner ist es eine Zumutung an einer solchen Strasse zu wohnen. Diese Strasse muss vom Verkehr entlastet werden.	Pro
401	Diese Variante müsste geprüft werden und könnte auch Sinn machen.	Pro
471	prüfenswert, Industriegebiete verbinden macht Sinn. Der Langsamverkehr ist jedoch neu zu denken.	Pro
487	Erweiterung der neuen Strasse direkt zur Industriestrasse beim Sportplatz Sursee	Pro
489	einzig realistische Option ohne Schienenverkehr oder andere Anwohner (Feldmatt) zu belasten ist die Nummer 3.2	Pro
534	Variante 3.1 wäre eine attraktive Variante zur Schäracherstrasse	Pro

Nr	Argument	Typ:
27	Grosser Landabtausch und Brücken Neubau beim Weiher. Beteiligung von Sursee nötig.	Kontra
81	gute ide aber das land gehört der surser korporatin die werden den handstand machen überigens vor 50 jahren war das auch schon ein thema hat nichts gebracht die haben sich mit händen und füssen gewehrt	Kontra
88	Landverschwendung	Kontra
95	Zu teuer, zuviel Landbedarf, zu langer Zeitraum	Kontra
180	Neue Infrastruktur bzw. Ausbau (hoher Flächenbedarf) kritisch, viele Fragen sind zu klären	Kontra
181	Komplexere Varianten, Umsetzung stark abhängig von Nachbargemeinden Sursee und Schenkon	Kontra
182	Belastung Strassen in Sursee und Schenkon, insbesondere Chommlibach-Kreisel	Kontra
183	3.1. Evtl. neuer überwachter Bahnübergang teuer und nicht verhältnismässig	Kontra
184	3.2. Verträgliche Lösung für Veloverkehr ist zu finden (separater Velostreifen, neue Velowegführung); ungünstige Linienführung mit Kurven	Kontra
187	Zerschneidung Landschaftsraum	Kontra
188	Aktuelle Situation entlang Unterdorfstrasse ist nicht tragbar.	Kontra
191	Zerschneidung Landwirtschaftsflächen	Kontra
192	Beanspruchung und Verschwendung wertvolles Kulturland	Kontra
193	Fehlende Verhältnismässigkeit (Kosten/Nutzen): Baukosten wären hoch da Bauland und Landwirtschaftsflächen betroffen sind, Verlust von wertvollem Land und Einbusse an Lebensqualität im Unterdorf wäre markant, minimaler Nutzen da Verursacher nur zwei Unternehmen	Kontra
194	Kein Bedarf für neue Strassenerschliessung, Schwerverkehrsanteil ist vertretbar bzw. mit neuer Strasse nicht lösbar	Kontra
195	Flächen für Strassen stehen nicht zur Verfügung.	Kontra
196	Neue Strasse könnte zu Mehrverkehr führen (Durchgangsverkehr).	Kontra
197	Neue Strasse führt zu Ausweitung der Lärmbelastung auf heute nicht betroffene Quartiere.	Kontra
199	Neue Strasse belastet das Gemeindebudget auch langfristig (Unterhaltskosten).	Kontra
200	Betroffene Eigentümer von bereits erschlossenen Grundstücken sind nicht bereit, Kosten zu übernehmen.	Kontra
282	Ernst Sutter AG: Eher schwierig umsetzbar, diese Option wird nicht favorisiert	Kontra
332	Landverbrauch und Belastung Naturgebiete	Kontra
365	Erschliessung via Sursee verflechtet die Gewerbegebiete von Sursee und Geuensee. Städtebaulich und langfristig gesehen fördert dies den Zusammenwuchs beider Gemeinden. Dies verdrängt das bestehende Naherholungsgebiet und ist innerhalb der Bevölkerung sicherlich nicht wünschenswert.	Kontra
461	Das Projekt öV Strasse Sursee - Geuensee (in der RR-Botschaft zum Kantonalen Bauprogramm neu im Topf A zugeteilt) ist prioritär einzustufen.	Kontra
509	Diese Option kann Geuensee nicht selbständig realisieren und ist auf gütige Mithilfe anderer Gemeinden angewiesen.	Kontra
511	Diese Option löst allenfalls das Problem mit dem Schwerverkehr aber nicht das grosse Verkehrsaufkommen auf der Unterdorfstrasse.	Kontra
513	Der wesentliche Teil bei der Realisierung dieser Option liegt nicht in der Kompetenz von Geuensee.	Kontra
535	Variante 3.2 behindert stark den heutigen Schulweg nach Sursee. Alle Geuenseer Schulkinder besuchen die Oberstufe in Sursee und sollen dahin ebenfalls einen sicheren Veloweg haben.	Kontra
60	Verhinderung Durchgangsverkehr / Parallelverkehr zur Kantonsstrasse bei dieser Lösung zwingend erforderlich	Risiko
115	Die Entflechtung vom Langsamverkehr muss bei einer solchen Variante sicher genau beurteilt werden.	Risiko
330	Mehrverkehr von St. Erhard her	Risiko
419	Verkehr aus Richtung Büron führt zu Knotenpunkt in Sursee	Risiko
472	Wichtige Fahrradverbindung nach Sursee geht so verloren. Diesen braucht es zwingend, sonst wird Verkehrschaos noch grösser...	Risiko
488	Zunahme von PkV Verkehr zwischen Sursee und Knutwil via Schaubernstrasse.	Risiko

Nr	Argument	Typ:
	<b>04: Ausbau Schaubernstrasse nach St. Erhard</b>	<b>AA</b>
58	Echte grössräumige Entlastung der Gemeinde	Pro
201	Reduktion Schwerverkehr, da Unterdorfstrasse keine Sackgasse mehr ist	Pro
283	Ernst Sutter AG: Wird auf den Betrieb der Ernst Sutter AG wenig Auswirkungen haben	Pro
43	Umständliche Verlagerung des Schwerverkehrs durch schwieriges topografisches Gelände (sehr hohe Kosten)	Kontra
69	Viel zu weit, zu komplex, viel zu teuer	Kontra
92	Anstelle Ausbau für Auto müsste die Schaubernstrasse unattraktiv werden, so dass der Transitverkehr markant abnimmt. (Täglich 1000 Autos). Unattraktiv durch Ampelanlage mit Wartezeiten, sowie Sonntag ausschliesslich für Velo/Fussgänger.	Kontra
111	Verlagerung des Problemes in Nachbargemeinde.	Kontra
112	Mit dem Strassenausbau wäre Wald betroffen.	Kontra
203	Ausbau bestehender Infrastrukturen ist womöglich keine langfristige Lösung	Kontra
204	Nur teilweise Entlastung der Unterdorfstrasse	Kontra
205	Keine Lösung für Autobahnanschluss für Schwerverkehr	Kontra
206	Andere Gebiete werden stärker belastet	Kontra
207	Umsetzung stark abhängig von Nachbargemeinden, in Knutwil ähnliche Verkehrsprobleme vorhanden	Kontra
208	Nicht zweckmässig dies als "Autobahn durchs Hinterland" auszubauen und zu nutzen	Kontra
209	Neue Strasse könnte zu Mehrverkehr führen (Durchgangsverkehr).	Kontra
210	Betroffene Eigentümer von bereits erschlossenen Grundstücken sind nicht bereit, Kosten zu übernehmen.	Kontra
269	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.	Kontra
270	Moser AG: Die Schaubernstrasse ist heute mit durchschnittlich 1'000 Fahrzeugen am Tag bereits stark ausgelastet.	Kontra
296	Ein generelles Fahrverbot über die Schaubernstrasse (Zubringer und Landwirtschaftliche-Fahrzeuge gestattet). So würde die Unterdorfstrasse schon einmal 1000 Bewegungen weniger haben.	Kontra
335	LKWs nach St. Erhard abführen scheint mir nicht realistisch. Von dort muss der LKW durch ganz Sursee wieder Richtung Autobahn fahren. Das verschlimmert die Situation für St. Erhard, Sursee und die Unternehmen.	Kontra
336	Ausbau durch Schaubern unnötig und unrealistisch	Kontra
337	Ausgebaute Strasse wird mehr Verkehr von St. Erhard her anziehen.	Kontra
358	Keine Option, da Naherholungsgebiet bereits mit der Heutigen Schaubernstrasse gestört wird. Mit der Planung der Lösung sollten zudem Gedanken angestrebt werden, dass die Schaubernstrasse von Samstag 12.00 Uhr bis Montag 05.00 Uhr nicht befahren werden darf.	Kontra
366	Utopie	Kontra
388	Ernst Sutter AG: Ca. 70% fahren Richtung Sursee und ca. 30% Richtung Büron. Richtung Büron fährt nur CCC und der SUBA Shuttle am Abend, der Rest geht via Sursee.	Kontra
392	Moser AG: Von der Moser Recycling AG nehmen wir an, fahren ab Januar 2023 rund 60% der LKWs Richtung Sursee und 40% Richtung Büron.	Kontra
402	Diese Variante ist kaum realisierbar.	Kontra
416	Diese Strasse muss für den motorisierten Individualverkehr gesperrt werden. Dann könnte sie für Velofahrer attraktiver werden.	Kontra
491	Rodung von Wald wäre eine der Konsequenzen!	Kontra
512	Dies ist eine unrealistische Scheinlösung, da für Schwerverkehr nicht geeignet. Der Schwerverkehr von und zur Autobahn müsste einen grossen Bogen und würde andernorts zur Mehrbelastung führen.	Kontra
536	Die Strasse wurde erst mit viel Geld beruhigt und saniert.	Kontra
552	der bestehende Ausbau ist bereits zu hinterfragen. Generiert er doch einen beträchtlichen Verkehr und dient heute als Autobahn Zubringer für St. Erhard und weitere.	Kontra
553	sollte eigentlich wieder rückgebaut werden, bzw. mit Engstellen unattraktiver gemacht werden.	Kontra
563	Ausweichverkehr ist zu unterbinden / erschweren und nicht zu fördern!	Kontra
202	mehr Durchgangsverkehr	Risiko

Nr	Argument	Typ:
	<b>05: Aus-/Neubau Strasse Nord via Dörnliacher</b>	<b>AA</b>
211	Reduktion Schwerverkehr und Normalverkehr auf Unterdorfstrasse	Pro
213	Nutzung bestehender Einmünder in die Kantonsstrasse	Pro
219	Entlastung Einmünder Unterdorfstrasse in Kantonsstrasse	Pro
220	Anbindung Wohngebiete Bünten, Unterdorf und zu erwartende Überbauungen auf ungenutzten und unternutzten Bauzonenflächen an Kantonsstrasse ohne Beanspruchung Unterdorfstrasse	Pro
228	Aufwertung des Bahnhofplatzes wäre möglich.	Pro
359	Ist auch prüfungswerte Variante sollte mit der Variante Anbindung an Industrie Sursee kombiniert werden. Der ÖV würde sehr früh ab Kantonsstrasse fahren können und priorisiert an Bahnhof Sursee gelangen. Hier ist zu überlegen, ob es Zeitlimitierungen für LKW's geben sollte. Wenn die Einschränkung aktiv ist, müsste der Schwerverkehr ab Sursee Industrie zu Industrie Geuensee fahren müssen. Auch hier müsste eine verträgliche und kaschierte Lösung gefunden werden, dass Bewohner und Naherholung nicht zu stark beeinträchtigt werden.	Pro
367	Teure, aber grossräumige und langfristige Lösung	Pro
368	Strassenausbau könnte als zukünftiger Perimeter für Dorfwachstum angesehen und damit verknüpft werden	Pro
515	Die Erschliessung im Norden der Gemeinde hat Vorteile bezüglich weniger Einschränkungen der attraktiven Wohnlagen mit Südausrichtung im Unterdorf.	Pro
44	Nur Verlagerung des Problems auf andere Wohnquartiere, keine echte Problemlösung	Kontra
52	Wichtige Wege zum Freizeitgebiet Suhre werden dadurch durchkreuzt	Kontra
53	Keine Aufwertung Bahnhof möglich	Kontra
54	Schwerverkehr verbleibt im Unterdorf und wird zusätzlich in weitere Quartiere verlagert	Kontra
55	Zusätzliche Belastung für Kantonsstrasse, weil schlechtere Anbindung an Autobahn (Schwerverkehr muss immer durch Geuensee)	Kontra
67	Lösung entfernt den Schwerverkehr von einer guten Autobahnanbindung, dadurch Mehrbelastung in Geuensee	Kontra
70	Lösung behelligt weiterhin Anwohner im Unterdorf und weitet Problem sogar aus.	Kontra
96	zu teuer, zu viel Gegenwind Bevölkerung, Verkehr auf der falschen Dorfseite	Kontra
145	Zu grosser Umweg	Kontra
212	Neue Infrastruktur bzw. Ausbau (hoher Flächenbedarf) kritisch, viele Fragen sind zu klären	Kontra
214	Belastung Wohngebiet Dörnliacher	Kontra
215	Mehrverkehr auf Kantonsstrasse durchs Dorfzentrum Richtung Sursee	Kontra
216	Querung Bach und Grünzonen notwendig	Kontra
217	Evtl. neuer überwachter Bahnübergang teuer und nicht verhältnismässig	Kontra
218	Aktuelle Situation entlang Unterdorfstrasse ist nicht tragbar.	Kontra
221	Beanspruchung / Zerschneidung Landwirtschaftsflächen	Kontra
222	Beanspruchung und Verschwendung wertvolles Kulturland	Kontra
223	Fehlende Verhältnismässigkeit (Kosten/Nutzen): Baukosten wären hoch da Bauland und Landwirtschaftsflächen betroffen sind, Verlust von wertvollem Land und Einbusse an Lebensqualität im Unterdorf wäre markant, minimaler Nutzen da Verursacher nur zwei Unternehmen	Kontra
224	Kein Bedarf für neue Strassenerschliessung, Schwerverkehrsanteil ist vertretbar bzw. mit neuer Strasse nicht lösbar	Kontra
225	Flächen für Strassen stehen nicht zur Verfügung.	Kontra
226	Neue Strasse könnte zu Mehrverkehr führen (Durchgangsverkehr).	Kontra
227	Neue Strasse führt zu Ausweitung der Lärmbelastung auf heute nicht betroffene Quartiere.	Kontra
229	Neue Strasse belastet das Gemeindebudget auch langfristig (Unterhaltskosten).	Kontra
230	Betroffene Eigentümer von bereits erschlossenen Grundstücken sind nicht bereit, Kosten zu übernehmen.	Kontra
284	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.	Kontra
339	LKW's haben einen längeren Weg durch Geuensee Richtung Autobahn/Sursee, Mehrbelastung im Dorf	Kontra
340	Bringt keine Entlastung	Kontra
385	Wird durch alle Verkehrsteilnehmer als Alternativroute zur Kantonsstrasse genutzt. Das Verbot für Personenwagen und Motorräder wird missachtet und kann nicht dauerhaft kontrolliert werden. Noch mehr Verkehr für die Unterdorfstrasse und Mitteldorfstrasse.	Kontra
403	Ein Lösung die nicht realisierbar ist.	Kontra
495	Falls einer oder beide Betriebe (Moser, Viaca) wegzieht, gibt die Gemeinde viel Geld aus für eine Lösung, die es dann gar nicht braucht.	Kontra
516	Bringt nur bezüglich Schwerverkehr Vorteile, aber nicht bei übrigem Verkehr im Unterdorf.	Kontra
555	so werden viele Lastwagen auf dem Weg zur Autobahn bzw. Richtung Süd 2 mal durchs Dorf fahren	Kontra
89	Gute idee, Bahntrasse ist risikobehaftet.	Risiko

Nr	Argument	Typ:
	<b>06: Ausbau Hinterdorfstrasse (Einbahnregime)</b>	AA
231	Reduktion Schwerverkehr und Normalverkehr auf Unterdorfstrasse, Erhöhung Verkehrssicherheit	Pro
233	Nutzung bestehender Strassen	Pro
237	Erhöhung Sicherheit, da keine Kreuzung von LKW's	Pro
238	Schafft Raum für breiten Gehweg und Veloweg	Pro
286	Ernst Sutter AG: Diese Option würde den Interessen der Ernst Sutter AG nicht entgegenstehen.	Pro
45	Keine Lösung. Verlagerung des Verkehrs in weitere Quartiere der Gemeinde. Vergrösserung des Problems!	Kontra
50	Absolutes No-Go für die Anwohner im Mittel- u. Unterdorf	Kontra
51	Verkehrs-Infrastruktur grossflächig nicht vorhanden (Bachkreuzung, kleine Strassen, kein Veloweg, kein Trottoir, Häuserzeilen, Strassenradien, etc.)	Kontra
62	Verschlimmbesserung vom lokalen Problem hin zu Mittel-/Unterdorfproblem	Kontra
68	Wie sollen bitte die LKWs durch das Mitteldorf kommen? Das ist doch keine Option!	Kontra
71	die hinterdorfstr. ist die meistbefahrene strasse in geuensee von velo schulweg von geuensee west nach sursee viele fussgänger und gassihunde	Kontra
72	zu viele nadelöhre und hindernisse es müssten zum teil gebäude abgeriessen werden geht wieder durch ein wohngebiet	Kontra
78	wird eine industriestr. an einem wohngebiet erstellt gibt es eine beinträchtigung der wohnqualität und minderwert der immobilien	Kontra
97	schadenersatz forderungen konnten entstehen	Kontra
	Problem wird verschoben in neues Quartier	Kontra
110	Darunter leidet dann vor allem der Langsamverkehr, denn dadurch geht noch eine Strasse an den motorisierten Verkehr verloren.	Kontra
232	Ausbau bestehende Infrastruktur ist womöglich keine langfristige Lösung.	Kontra
234	Belastung Hinterdorf / Mitteldorf mit Mehrverkehr	Kontra
235	Nur teilweise Entlastung Unterdorf	Kontra
236	Gegenverkehr als "Verkehrsberuhigung" entfällt	Kontra
239	Betroffene Eigentümer von bereits erschlossenen Grundstücken sind nicht bereit, Kosten zu übernehmen.	Kontra
240	Neue Strasse führt zu Ausweitung der Lärmbelastung auf heute nicht betroffene Quartiere.	Kontra
241	Neue Strasse belastet das Gemeindebudget auch langfristig (Unterhaltskosten).	Kontra
271	Moser AG: Diese Option verlagert die Problematik Unterdorfstrasse an weitere Wohnzonen-Gebiete, tangiert weitere Zonen	Kontra
285	Ernst Sutter AG: Wird als unrealistisch und kaum durchsetzbar beurteilt.	Kontra
342	Verschlimmbesserung für sämtliche Beteiligte	Kontra
360	Sinn der Option nicht nachvollziehbar. Schwerverkehr würde in die Mitteldorfstrasse führen und dort nächste Aufgaben auslösen.	Kontra
380	Weitere Verkehrsberuhigte Zonen mit Schwerverkehr vermehrt belasten ist kein Lösungsansatz.	Kontra
381	Zusätzliche Gefährdung von Kinder in den "Tempo 30 Zonen"	Kontra
394	Es ist ein Schulweg für Kinder der Primarschule und ebenfalls ein Veloweg für die Sekundarschüler. Die Kinder würden die falsche Seite der Einbahnstrasse benützen und die Fahrzeuge hätten keine Chance auszuweichen.	Kontra
395	Da die Einwohner dieses Quartiers alte Häuser haben, hört man bereits jeden Fussgänger und der Lärm der Fahrzeuge ist für die Bewohner an der Hinterdorfstrasse nicht zumutbar.	Kontra
396	Diese Option löst das Problem nicht, es verschiebt es allenfalls. Ausserdem sind dann mehr Parteien involviert als bei anderen Lösungen.	Kontra
397	Für die Bewohner an der Hinterdorfstrasse wird die Möglichkeit für eine Zufahrt massiv eingeschränkt. Da die Personen immer die Umleitung benutzen müssten.	Kontra
398	Für die Landwirten ist es nicht tragbar mit den Traktoren immer durch den Dorfkern zu fahren um zu ihren Feldern zu gelangen.	Kontra
404	Diese Lösung ist nicht realisierbar	Kontra
466	ein Unding! Verlagerung Problem auf weitere Wohnquartiere.	Kontra
518	Verlagerung und Ausweitung des Problems	Kontra
537	Verlagerung des Schwerkehrs von einem Wohnquartier in das andere.	Kontra
557	Verlagerung der Lärmbelastung und des Gefahrenpotentials in weitere Wohnquartiere	Kontra
387	Einbahnverkehr auf Unterdorfstrasse muss mit dem Kanton geklärt werden. Zuständigkeit für Hinterdorfstrasse liegt bei der Gemeinde.	Risiko

Nr	Argument	Typ:
<b>07: Neue Route Langsamverkehr</b>		<b>AA</b>
125	Günstig und Sicher	Pro
131	Diese Variante sorgt für den beste Sicherheit für den Langsam Verkehr.	Pro
243	Bestehende Veloführung soll nicht verändert werden.	Pro
287	Ernst Sutter AG: Eine Trennung ist aus Sicht der Verkehrssicherheit zu begrüßen.	Pro
322	Gute Idee, den Langsamverkehr, d.h. Fussgänger und Velofahrer von der Strasse, so gut wie möglich und sinnvoll, fernzuhalten.	Pro
343	Verbesserungen für Schulwege (Fuss- und Velowege) sollten sowieso in der ganzen Gemeinde in Angriff genommen werden.	Pro
345	Mehr Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr	Pro
481	Es ist mit einer starken Zunahme beim Veloverkehr zu rechnen, darum ist ein Ausbau der Velorouten unerlässlich	Pro
24	Letziweg ist eine Privatstrasse. Grundbucheintrag lautet: Oeffentliches Fusswegrecht von der Kantonsstrasse in das Unterdorf.	Kontra
46	Keine Problemlösung. Schwerverkehr bleibt für Anwohner (Kinder!) weiterhin bestehen	Kontra
63	Nicht die Velos sind das Problem, sondern der Schwerverkehr	Kontra
64	Wie soll die Lösung unsere Kinder berücksichtigen. Diese haben keine eingefahrenen Pfade und lassen sich nur bedingt lenken.	Kontra
98	nicht nötig, da zu teuer und umständlich. Ausbau bestehende Strasse für Langsamverkehr reicht aus.	Kontra
107	Genau für die betroffenen Bewohner entlang der Unterdorfstrasse wird dadurch keinen Mehrwert generiert (Sicherheit).	Kontra
108	Kein Sicherheitsgewinn entlang der Unterdorfstrasse.	Kontra
109	Keine Reduktion des Verkehrs	Kontra
242	Ausbau bestehender Infrastrukturen ist womöglich keine langfristige Lösung	Kontra
244	Betroffene Eigentümer von bereits erschlossenen Grundstücken sind nicht bereit, Kosten zu übernehmen.	Kontra
272	Moser AG: Diese Option verlagert die Problematik Unterdorfstrasse an weitere Wohnzonen-Gebiete, tangiert weitere Zonen	Kontra
344	Situation verbessert sich insgesamt nicht	Kontra
405	Diese Lösung würde das Problem nur noch verschärfen	Kontra
420	Keine Lösung, denn u.a. sind Strassenüberquerungen auch bei dieser Option weiterhin notwendig und es bleibt weiterhin gefährlich.	Kontra
519	Kein Verbesserung der Wohnqualität an der Unterdorfstrasse.	Kontra
540	Müssen die schwächsten Verkehrsteilnehmer den starken ausweichen!	Kontra
541	Dies ist keine Lösung um das Schwerverkehrsproblem zu lösen	Kontra
551	sinnfrei - weder Velo noch Fussgänger sind das Problem. Industriebzubringer mitten durch die Ortsbildschutzzone ausbauen kann nicht Ziel einer vernünftigen Ortsplanung sein....	Kontra
288	Ernst Sutter AG: Schwer abschätzbar, ob neue Routen genutzt werden würden	Risiko
361	In allen Optionen muss für den Langsamverkehr eine verträgliche Lösung gefunden werden. Veloweg Premiumroute ist in der Region mal vorgestellt worden.	Risiko
482	Die Velowege müssen flächendeckend ausgebaut werden, Velofahrer folgen dem kürzesten Weg und vermeiden lange Umwege.	Risiko

Nr	Argument	Typ
	<b>08: Umsiedlung Betriebe</b>	AA
29	Kein Kulturland wird benötigt, Fehler der Ansiedlung eines sehr lastwagenintensiven Gewerbes korrigieren.	Pro
47	Echte Problemlösung, da Lösung beim Verursacher gefunden wird.	Pro
65	Die einzig richtige Lösung - Verursacher sollte verlagert werden	Pro
86	Wohnqualität für alle Anwohner massiv steigern	Pro
87	Kurzfristig: teuer - langfristig: kostengünstig.	Pro
93	Anstelle teurer Strassen könnte ein Teil des Geldes für die Betriebe zur Verfügung gestellt werden. Wichtig dabei ist, ein langer Zeithorizont von 10-15 Jahren. Je weiter weg, um so weniger Geld gibt es. Bei Umsiedlung der Betriebe kann aus dem bestehenden Gewerbeland evt. Wohnzone werden. Das generiert auch wieder Einnahmen. LUKB Estermann könnte hier helfen, die Potentialanalyse zu machen.	Pro
103	Das Problem des Schwerverkehrs wäre für die Unterdorfstrasse gelöst.	Pro
245	Mit einer Reduktion des Schwerverkehrs auf der Unterdorfstrasse ist zu rechnen. Der Normalverkehr bleibt unverändert (Erschliessung der Arbeitszone und Wohnzonen sowie Durchgangsverkehr).	Pro
246	Aus raumplanerischer Sicht führt die Nutzung am Ende der Unterdorfstrasse, welche Schwerverkehr verursacht, langfristig zu weiteren Konflikten.	Pro
253	Aktuelle Situation entlang Unterdorfstrasse ist nicht tragbar.	Pro
254	Einzig Lösung, um neben dem Verkehr durch die Betriebe auch deren Emissionen zu reduzieren.	Pro
255	Einzig Lösung, welche Schwerverkehr im Gebiet reduziert, ohne diesen zu entflechten oder umzulegen.	Pro
277	Ernst Sutter AG: Ernst Sutter AG steht einer Umsiedlung (Produktions-Standort Geuensee) offen gegenüber, diese muss kostenneutral und an einem logistisch attraktiven Standort sein.	Pro
291	Sehr gute Idee - Verursacher des Problems sollten Teil der Lösung sein. Umnutzung des Areal (Süd / Viaca) als Wohnzone für Familien, u.a Verkauf von zahlbaren Wohnraum könnte ein grosser Teil der Kosten decken. Schwerverkehr wird somit stark reduziert.	Pro
299	Betriebe mit einem hohen Schwerverkehrsanteil sind nicht erwünscht	Pro
300	Langfristig ist eine teilweise Umstrukturierung von zukünftig brachliegenden Flächen zu Wohn-, Dienstleistungs- oder Freizeitnutzungen denkbar.	Pro
348	Wäre die eleganteste Lösung. Aber ob das realistisch ist?	Pro
351	Wohnzone machen und Schaubernstrasse nur noch für Blaulichtfahrzeuge und Langsamverkehr zulassen (Verkehrsmanagement)	Pro
369	Eventuell würde die Umsiedlung eines einzigen Betriebes bereits ausreichen, um den Verkehr drastisch zu senken. Tagtägliche, gefühlt unkoordinierte, Hin&Her-Fahrten sowie Zufahrten der Bevölkerung zum einen Betriebe scheinen ziemlich "einzuschenken".	Pro
370	Umsiedlung könnte auch für die Betriebe eine Chance sein, ihre Prozessabläufe zu optimieren. Versperren sich teilweise gegenseitig den Platz.	Pro
371	Betriebe nutzen die zwischen ihnen liegende (Unterdorf-)Strasse quasi als Betriebsfläche, zur Ausübung ihrer Betriebsabläufe. Dies blockiert den sämtlichen Verkehr. Dies wäre doch bei einer Neubau-Baubewilligung auch nicht zulässig...? Dies spricht für eine Umsiedlung, da die Betriebe an ihrem Standort aus den Nähten zu platzen scheinen.	Pro
373	Standort Gewerbezone bei Bahnhofgebiet hat seine Daseinsberechtigung eigentlich nur der Triengerbahnschiene zu verdanken. Ansonsten macht der Standort Gewerbe dort unten keinen Sinn (mehr), da alle stark befahrenen Verkehrswege dorthin das Wohngebiet durchschneiden werden.	Pro
409	Ohne dass die Abklärung mit den beiden Betrieben nicht geregelt ist, sind alle anderen Optionen nicht relevant. Die beiden Betriebe sind an diesen Standorten an Ihrer Leistungsgrenze betreffend Zufahrten. Die Strasse ist ständig als Werkplatz genutzt...	Pro
410	Noch nicht erwähnt wurde der Umschlagplatz und das Manövrieren der grossen Lastwagen auf der Schaubernstrasse. Lange Wartezeiten des Normalverkehrs, bis die Strasse wieder frei ist. Ebenfalls grosse Gefährdung des Langsamverkehrs und der Fussgänger. Warum wird diese Situation seit Jahren geduldet? Würde bei allen andern Varianten bleiben.	Pro
417	Für die Gemeinde könnte dies eine günstige Lösung sein.	Pro
422	Betriebe mit einem hohen Schwerverkehrsanteil v.a. Entsorgungsstationen sind möglichst nahe an die Hauptstrasse anzusiedeln. Es gehört zur Verantwortung der Betriebe wie auch der Gemeinde vorauszuenden und rechtzeitig Massnahmen zu ergreifen oder es bestenfalls gar nicht so weit kommen zu lassen. Die momentane Situation ist unverantwortlich, auch hinsichtlich bereits vorgefallenen Unfälle bei der Unterdorfstrasse (Entsorgungsbetrieb), welche durch entsprechende Massnahmen hätten eingeschränkt werden können. Um hier ein Beispiele zu nennen: betriebsinterne Manöver auf der Unterdorfstrasse dürfen nicht geduldet werden, solche Manöver gehören jedoch leider zum Alltag.	Pro
423	Eine Umsiedlung ist zu begrüssen, obwohl dies Jahre dauern kann. Hier müsste unbedingt zusätzlich ein weiterer kurzfristig umsetzbarer Teilschritt in Angriff genommen werden, welcher ein detailliertes Betriebskonzept für den Entsorgungsbetrieb inkl. Massnahmenpaket verlangt. Dies im Hinblick auf die seit Jahren stattfindende Kapazitätsüberlastung zu Lasten der Allgemeinheit und Nachbarschaft. Es ist unerlässlich, dass die Tätigkeit des Entsorgungsbetriebs auf dem vorhandenem Grundstück und der Infrastruktur angepasst wird und folglich ein "Normalzustand" hergerichtet werden kann. Bis zum Zeitpunkt der Umsiedlung wäre durch diese Massnahme und die Reduktion auch der Schwerverkehr minimiert.	Pro
460	einzig richtige Option, dann fällt der Umschlagplatz von Moser auf der Strasse auch weg. Ist für die Velopneus auch angenehmer...	Pro
464	bei Moser sehe ich ohnehin ein grosses Platz- und Kapazitätsproblem auf dem best. Areal -> Lösung jedoch nicht Aufgabe der öffentlichen Hand	Pro
542	Würde das LKW-Problem fürs erste lösen.	Pro
549	beide Unternehmungen - würde man sie heute ansiedeln - müssten einen funktionierenden Strassenanschluss haben, sprich nahe Autobahn bzw. Verkehrsträger mit ausreichen Kapazitäten.	Pro
560	Industrie in Geuensee an Autobahn oder Kantonsstrasse ansiedeln.	Pro

Nr	Argument	Typ:
49	Eine Umsiedelung macht nur Sinn, wenn zukünftige Planung keine Neuansiedelung von Betrieben vorsieht! auch wenn beide betriebe wegziehen irgend jemand kommt wieder auch mit irgend welchen fahrzeugen auch das gelände durch die	Kontra
82	gemeinde zu übernehmen zurückbauen und gras zu sähen würde mehrere millionen kosten was sich eine gemeinde geuensee gar nicht leisten kann	Kontra
104	Für den Langsamverkehr, vor allem Fussgänger und Kinder, wird die Situation nicht besser.	Kontra
248	Unternehmen möchten in erster Priorität in Geuensee an den bestehenden Standorten bleiben.	Kontra
249	Betroffene Eigentümer von bereits erschlossenen Grundstücken sind nicht bereit, Kosten zu übernehmen.	Kontra
250	Verkehr wird nicht grundsätzlich reduziert.	Kontra
251	Verlagerung der Lärm- und Verkehrsproblematik an neuen Standort	Kontra
256	Aktuelle Nutzung ist rechtmässig bewilligt.	Kontra
268	Moser AG: Der Schwerverkehr und u.a. die Entsorgung von Alteisen sowie restliche Firmen und Teil von Moser AG bleiben in der Industrie bestehen	Kontra
421	Ernst Sutter AG: Standort Geuensee ist für die Ernst Sutter AG weiterhin wichtig und mittelfristig (> 5 Jahre) von Bedeutung.	Kontra
440	Keine der vorgeschlagenen Massnahmen beinhaltet die einfachste Massnahme "Eigenverantwortung übernehmen und konsequent handeln". Würden die hauptsächlich verantwortlichen Unternehmen nach diesen Grundsätzen agieren und entsprechend nach dem Verursacherprinzip handeln, müsste der Steuerzahler nun nicht für die Kosten von Kapazitätsüberschreitungen aufkommen müssen.	Kontra
483	Wenn nicht gleichzeitig die Schaubernstrasse für den Durchgansverkehr gesperrt wird, ändert sich kaum etwas am Verkehrsaufkommen, nur 5% sind Lastwagen.	Kontra
520	Die Umsiedlung bringt nur Vorteile bei Rückzonung der Industriezone, was aus finanzieller Sicht eher unrealistisch ist. Andere Nutzungen der Industriezone verursachen ebenfalls Verkehr.	Kontra
543	Was passiert aber, wenn ein neuer Betrieb mit LKWs kommt? Löst langfristig Problem nicht (Umzonung Gewerbegebiet).	Kontra
105	Durch neue Nutzung könnte der Verkehr im Gesamten zunehmen und dadurch auch der Schleichverkehr über die Schaubernstrasse.	Risiko
141	Die weiteren Flächen für Gewerbe, welche eingezont aber nicht überbaut sind müssen zwingend berücksichtigt werden - diese führen auch zu Mehrverkehr. Gilt theoretisch für alle Optionen (aus der Versammlung vom 5. Juli 2022).	Risiko
247	Umsetzung massgeblich abhängig von Unternehmen	Risiko
348	Wäre die eleganteste Lösung. Aber ob das realistisch ist?	Risiko

Nr	Argument	Typ:
	<b>09: Keine Massnahme</b>	AA
99	in Kombination mit Umsiedlung Betrieben, Unattraktivität Schaubern für Transit, Ausbau für Langsamverkehr sind keine weiteren Massnahmen notwendig	Pro
129	Alle Beteiligten kannten Fakten und haben trotzdem auf das Unterdorf gesetzt. Firmen und Hausbesitzer wussten von Anfang an, worauf sie sich einlassen. Warum jetzt jammern?	Pro
130	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..	Pro
258	keine finanziellen Ausgaben	Pro
259	keine Beanspruchung von Bauzonen und Landwirtschaftsflächen	Pro
260	Jegliche Massnahmen führen zu unverhältnismässigem Aufwand.	Pro
261	Betroffene Eigentümer von bereits erschlossenen Grundstücken sind nicht bereit, Kosten zu übernehmen.	Pro
265	Bahntransport bei beiden Betrieben fördern	Pro
267	Moser AG: Die Firma Moser AG besitzt ein Grundstück in Büron, das Bauprojekt wurde bewilligt. Ca. 40% der Arbeitsbelastung der Firma Moser AG wird per anfangs 2023 nach Büron verlagert, Entsorgungsmaterialien wie Bauschutt, Holz etc. werden umgesiedelt.	Pro
289	Ernst Sutter AG: Ohne Veränderung für die Ernst Sutter AG	Pro
321	Wer Strassen sät, der erntet Verkehr. Keine Massnahme bezieht sich jedoch nicht auf Massnahmen zur Verkehrsberuhigung auf der bestehenden Strasse	Pro
390	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.	Pro
476	Kosten sparen: So lassen, wie es ist, gespartes Geld lieber für die Sanierung des alten Schulhauses und Umgebung ausgeben	Pro
57	Nichts zu tun, ist die schlimmste Option. Der Schwerverkehr gefährdet täglich unsere Kinder!	Kontra
84	keine option das problem besteht seit mehr als 50 jahren jeh länger je schlimmer	Kontra
100	Dies ist keine Lösung!	Kontra
101	Die Gemeinde sollte für die Sicherheit der Einwohner eintreten (Kinder, Langsamverkehr, ...). Dies kann ohne Massnahmen nicht garantiert werden.	Kontra
257	keine Reduktion des (Schwer-)verkehr	Kontra
352	Nichts tun ist keine Option	Kontra
353	Um nichts zu unternehmen, hätte man keinen solchen Prozess aufgleisen müssen	Kontra
363	Keine Massnahme ist evtl. keine Lösung, doch 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 tragbar.	Kontra
407	Es wird jetzt schon über Jahre diskutiert und es muss jetzt etwas realisiert werden, dass die Anwohner im Unterdorf wieder mehr Lebensqualität bekommen	Kontra
462	Nichts machen ist definitiv keine Lösung. Der Strassenbereich zwischen Moser und Viaca berücksichtigt weder Fussgänger noch Velofahrer. Tagtäglich entstehen immer wieder gefährliche Situationen. Darum ist nichts tun keien Option.	Kontra
463	diese Option dient niemandem und gefährdet Kinder und ältere Menschen. sie führt seit 50 Jahren in die Sackgasse	Kontra
522	Ein Lösungsvorschlag bezüglich Unterdorfstrasse gehört ins neue Siedlungsleitbild. Es wurde zu lange nichts unternommen.	Kontra
544	Keine Massnahme ist keine Option! Zu lange steht das Problem Unterdorfstasse im Raum	Kontra
545	Muss es erst Unfälle geben, damit reagiert wird? Die jetzige Situation ist mehr als gefährlich.	Kontra
547	Geuensee verliert immer mehr an Attraktivität bei solchen prekären Verkehrsverhältnissen.	Kontra
548	Im Zusammenhang mit der Gesamtrevision Ortplanung würde eine letzte Chance vertan für die Zukunft von Geuensee.	Kontra
559	Kinder sind durch Lastwagen in der Unterdorfstrasse sehr gefährdet. Lastwagen nehmen keine Rücksicht auf Fussgänger, Fahrradfahrer und respektieren keine Geschwindigkeitsbeschränkung.	Kontra
562	diese Massnahme wird seit Jahrzehnten verfolgt! M.E. tickt da eine Zeitbombe!	Kontra
102	Risiko besteht, wenn so eine Option als zur Auswahl steht, dass das Problem nie gelöst wird.	Risiko
484	Das Verkehrsaufkommen steigt unkontrolliert weiter	Risiko

Nr	Argument	Typ:
<b>10: Kombination aus Optionen auf der Zeitachse</b>		<b>AA</b>
411	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.	Pro
499	Mobility beim Alten Schulhaus sind erwünschenswert.	Pro
412	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.	Kontra
453	Was Soll eine Sperrung am Sonntag bringen? Kritisch sind die 1000 Fahrzeuge zu Stosszeiten, welche die Kinder auf dem Schulweg gefährden.	Kontra
497	Rotlicht. Wartezeiten von 10 Minuten, ist nicht ideal, da auch wir diese Strecke als Arbeitsweg benutzen. Was passiert mit Langsamverkehr? Töff, Töffli, Velo etc?	Kontra
498	Sperrung am Wochenende geht am Ziel vorbei. Der Verkehr entsteht vor allem werktags. Lastwagen fahren keine am Wochenende, ausser die Kühlwagen.	Kontra
500	Für kombinierte Markierungen fehlt der Platz auf der engen Strasse. Nadelöhr ist vor allem auch der Bahnübergang, wo die Lastwagen im Weg stehen.	Kontra
532	Rotlicht verursacht Stau und weitere Einschränkungen für lokalen Verkehr insbesondere Langsamverkehr. Wo sollen die Warteräume sein?	Kontra
485	Der Langsamverkehr wird bei dieser Variante vergessen.	Risiko
501	Für Kombinierte Markierungen mit Fussgänger und Velo, entsteht ein erhöhtes Unfallrisiko.	Risiko
<b>12: Logistik auf Bahnverkehr</b>		<b>AA</b>
413	Eine tolle Lösung!	Pro
477	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.	Pro
486	Eine der wenigen Lösungen welche keinen Ausbau von Strassen erfordert	Pro
492	Hohe Kosten für Kran, Bahnlinie ist nicht elektrisch betrieben somit kaum Verbesserung bezgl. Co2 Reduktion, für die bestehenden Firmen ist dies wohl kaum umsetzbar	Kontra
525	Die notwendige Infrastruktur für Beladung und Entladung der ist eine weitere Zumutung fürs Unterdorf.	Kontra
526	Diese Option erfordert das Einverständnis und Investitionen der ansässigen Betriebe.	Kontra
527	Diese Option löst allenfalls das Problem mit dem Schwerverkehr aber nicht die Problematik mit Durchgangsverkehr.	Kontra
546	macht sicher Sinn, aber die aktuellen Unternehmungen sind diesbezüglich vermutlich die falschen Player	Kontra
<b>13: Weitere Kombination aus Optionen</b>		<b>AA</b>
429	Reduktion des LKW-Verkehrs auf der Unterdorfstrasse, weniger Lärm und Verkehr für Anwohner.	Pro
430	Neue Möglichkeiten auf freiem Areal	Pro
431	Reduktion von PKW-Verkehr, da Fahrten zum Recyclinghof wegfallen	Pro
432	Aufwertung des Bahnhofs	Pro
433	Keine neue Strasse notwendig, welche zu Belastung von neuen Eigentümern / Anwohnern führt.	Pro
434	Kein Verlust Kulturland (Fruchtfolgefleichen)	Pro
435	Verbesserter und sicherer Verkehrsfluss auf der Unterdorfstrasse	Pro
459	Durch Umsiedlung wird neues Bauland frei (müsste in der Ortsplanung berücksichtigt werden), so dass die Steuerausfälle der Unternehmung wettgemacht werden können.	Pro
496	Der Veloverkehr wird sicherer, besonders beim Bahnübergang und der Abbiegung Richtung Sursee	Pro
436	Weiterhin gewissen LKW-Verkehr auf der Unterdorfstrasse	Kontra
437	Verlust eines ansässigen Betriebs und damit sind Steuerausfälle verbunden (je nach Umnutzung/ Nachnutzung)	Kontra
438	neuer Standort für Betrieb muss gefunden werden	Kontra
441	Keine der vorgeschlagenen Massnahmen beinhaltet die einfachste Massnahme "Eigenverantwortung übernehmen und konsequent handeln". Würden die hauptsächlich verantwortlichen Unternehmen nach diesen Grundsätzen agieren und entsprechend nach dem Verursacherprinzip handeln, müsste der Steuerzahler nun nicht für die Kosten von Kapazitätsüberschreitungen aufkommen müssen.	Kontra
550	Aufhebung Tempo 30 im Unterdorf ist keine Option!	Kontra
565	"Entfernung der verkehrsberuhigenden Massnahmen (Tempo 30 ) auf der Unterdorfstrasse" das ist ja nun wirklich nicht mehr zeitgemäss :-(	Kontra
457	Gefahr, dass durch die Aufhebung der verkehrsberuhigenden Massnahmen zu zu schnelles Fahren verleitet wird.	Risiko