

**Fragen und Antworten - Version vom 07. November 2022**

Die Prozesssteuerungsgruppe hat alle Fragen geprüft und versucht mit bestehendem Wissen zu beantworten. Es wurden keine vertieften fachlichen Abklärungen gemacht. Folgende Liste zeigt alle Antworten im Überblick. Die Fragen und Antworten sind auch auf den Optionenblättern für die Auswertung ersichtlich. Teilweise sind die Fragen zu detailliert für den aktuellen Planungsstand (Flughöhe) oder werden als Option oder Hinweis markiert. Ausführungshinweise werden bei der Umsetzung berücksichtigt. Einzige ausstehende Fragen sind diejenigen an die Unternehmen. Die Echogruppe bestätigt die Antworten am 24.10.2022.

Die grüne Spalte zeigt die Zuordnung und die orange Spalte die Antworten.

Nr	Argument	Antworten / Bemerkung
<b>01: Verlängerung Schäracherstrasse</b>		
32	Steht diese Lösung perspektivisch einer Wohnverdichtung / Bebauungsplan im betroffenen Gebiet entgegen?	Unter der Annahme, dass es sich beim 'betroffenen Gebiet' in der Frage um das unüberbaute, nicht eingezonte Gebiet zwischen Schäracher und übrigen 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.
121	Wie wird in dieser Option mit dem Langsamverkehr umgegangen?	Dem Langsamverkehr wird in der Planung eine hohe Priorität beigemessen.
479	Der Veloweg hat bei dieser Variante keinen Platz mehr oder wann wird ein Ersatz geplant?	Dem Langsamverkehr wird in der Planung eine hohe Priorität beigemessen.
<b>02: Ausbau Unterdorfstrasse</b>		
140	Die bestehenden Parkplätze der Moser Recycling sollen für die Lastwagen genutzt werden. Dann müssen Sie nicht nach Büron über Nacht. Dies spart 2 Fahrten täglich pro LKW. Wurde das geprüft? (an der Versammlung vom 5. Juli 2022 gefragt)	Detailfrage
329	Könnte man Fuss- und Veloverkehr komplett vom restlichen Verkehr trennen? Sicherer Fuss- und Veloweg/Schulweg separat/parallel zur Unterdorfstrasse leiten?	Detailfrage, Platz wahrscheinlich zu knapp für Trennung Fuss- und Veloverkehr neben Strasse für MIV. Dem Langsamverkehr wird in der Planung eine hohe Priorität beigemessen.
350	Wie wäre es mit Fahrzeitbeschränkungen der LKW? (dann, wenn Schulkinder unterwegs sind) - Machen gewisse Deponien in anderen Gemeinden so.	Es handelt sich um eine Ausführungs Option/Kombination, welche berücksichtigt wird. Ob dies für Lebensmitteltransporte problemlos möglich ist, bedarf weiteren Abklärungen.
264	Problemanalyse Zustand Heute ungenügend. Was genau ist das Problem?	Der Verkehr und insbesondere der Schwerverkehrsanteil auf der Unterdorfstrasse wird als nicht verträglich beurteilt. Damit zusammenhängen Sicherheitsrisiken, Lärmemissionen, etc.
<b>03: Aus-/Neubau Strassen Richtung Sursee</b>		
114	Wieso wird eine nähere Zusammenarbeit mit Sursee (und anderen Gemeinden) - sprich Gemeindefusion - nicht angestrebt? Wäre sicher für viele Themen vorteilhafter.	Die Fusion ist kein Teil dieses Projektes. Die Zusammenarbeit für die Lösungsfindung der Unterdorfstrasse wird angestrebt.
142	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)	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 Firmenareale.
376	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?	ist als Ausführungsoption zu berücksichtigen
490	Wurde in Betracht gezogen die Unterdorfstrasse mittig in eine Sackgasse umzuwandeln, um so auch ein Teil des PkV Verkehrs umzuleiten?	ist als Ausführungsoption zu berücksichtigen
473	Wird regional ÖV Achse Suhrentalbahnhof geprüft? Bus, Zug, etc? Die Auswirkungen der ausgesteckten Gewerbezon in Sursee werden verkehrstechnisch erheblich sein!	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.
<b>04: Ausbau Schaubernstrasse nach St. Erhard</b>		

05: Aus-/Neubau Strasse Nord via Dörnliacher	
143	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)
338	Wie viele LKWs fahren in Richtung Büren und wie viele in Richtung Sursee?
06: Ausbau Hinterdorfstrasse (Einbahnregime)	
79	einbahnstr. für lastwagen und die andern im gegenverkehr zb. traktoren mit anbaugeräten oder anhängen wie geht dass wer fährt rüchwärts
341	Wo kommt der Verkehr wieder auf die Kantonsstrasse? Beim Sternen oder wie heute beim Alten Schulhaus?
538	Wo geht der Schwerverkehr dann weg? Via Sternen? Über die Mitteldorfstrasse?
07: Neue Route Langsamverkehr	
539	Was ist mit dem Langsamverkehr der Anwohner der Unterdorfstrasse?
08: Umsiedlung Betriebe	
48	Wie stehen die Betriebe dazu? Ggf. wäre ja Interesse vorhanden, eine Win-Win-Situation zu erzeugen?
66	Zahlen die Betriebe denn in der Gemeinde Steuern? Wenn nein, warum sollte die Bevölkerung darunter leiden? Dann ist Umsiedlung total vertretbar.
274	Moser AG: Allgemein: Welcher Plan strebt die Gemeinde Geuensee an? Möchte Geuensee wachsen? Soll die Industrie grösser werden?
275	Moser AG: Wie ist die Anerkennung bzw. Position der Firma Moser AG im Dorf? Ist die Moser AG ein wichtiger Bestandteil für Geuensee oder ist die Haltung offen und die Bewohner könnten sich eine Umsiedlung vorstellen?
346	Wohin denn?
347	In welchem Zeithorizont?
406	Wer soll das bezahlen?????
417	Für die Gemeinde könnte dies eine günstige Lösung sein. Die Frage ist, wie fest kann man die Betriebe "zwingen"?
418	Wer trägt die Kosten für die Altlastensanierung?
424	Ist die Betriebsgrösse des Entsorgungsbetriebs im Verhältnis zur Grundstücksfläche?
425	Welche Verantwortung nimmt der Entsorgungsbetrieb wahr, um eine kurzfristige Verbesserung der Situation anzustreben? Besteht z.B. ein detailliertes Betriebskonzept für den Entsorgungsbetrieb und wenn ja, wird dieses eingehalten? Gibt es Massnahmen bei Nichteinhaltung? Grund der Fragen: im Verhältnis zur vorhandene Grundstücksfläche ist eine unzumutbare Überlastung der Kapazitäten ersichtlich.

Es gibt eine Bundeskonzession für die Strecke – quasi, dass diese betrie-ben wird. Heisst: durch eine Leistungsvereinbarung fließen Bundesgel-der/ Unterhaltsbeiträge. Das Trassee gilt als öffentliches Trassee 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 Firmenareale.

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.

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

Voraussichtlich über Mitteldorfstrasse via Einmünder beim alten Schulhaus.

Voraussichtlich über Mitteldorfstrasse via Einmünder beim alten Schulhaus.

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

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

Die Unternehmen bezahlen Steuern gemäss den gesetzlichen Bestimmungen.

Gemäss SLB strebt die Gemeinde Geuensee ein massvolles, kontinuierliches und qualitatives Wachstum entsprechend den Bauzonenkapazitäten und mittels Siedlungsentwicklung nach innen an. Ortsansässige Betriebe sollen die notwendigen Entfaltungsmöglichkeiten erhalten. Das Gewerbegebiet Ausserdorf / Schäracher soll für bereits ansässige Betriebe, aufgrund Umsiedlung von anderorts in der Gemeinde ansässigen Betrieben oder auch Neuansiedlungen weiterentwickelt werden. Im Gewerbegebiet Allmend / Unterdorf soll auf eine Erweiterung der Arbeitszone verzichtet werden. Zusätzliche Betriebe mit hohem Schwerverkehrs-Anteil sind nicht erwünscht. Langfristig ist eine teilweise Umstrukturierung denkbar.

Die Rückmeldungen aus der Online-Mitwirkung sowie aus den November-Abenden sind alle öffentlich zugänglich.

Mögliche zukünftige Standorte innerhalb oder ausserhalb der Gemeinde sind zu evaluieren, falls diese Option von der Bevölkerung favorisiert wird.

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

Die Koordination sowie womöglich ein Anteil an die Wegzugkosten würde der Gemeinde belastet werden (Vermutung/Kommission...)

Möglich sind weiche Massnahmen wie Sensibilisierung und Unterstützung, über das Setzen von finanziellen Anreizen / Kompensationen, bis zu härteren 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 Engerie des Kantons. Auf der Website der kantonalen Dienststelle Umwelt und Energie werden die Zuständigkeiten und möglichen Kostenverteiler aufgezeigt. Grundsätzlich tragen die Verursacher sämtliche Kosten.

Gemäss rechtsgültiger Nutzungsplanung (Zonenplan und BZR) sind für diese Zone Ausnützung, Höhe und Abstände unter Berücksichtigung der industriellen Erfordernisse sowie der öffentlichen und privaten Interessen von Fall zu Fall festzulegen. Falls die Frage die betrieblichen Bedürfnisse anspricht, sind weitere Abklärungen erforderlich.

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

<p>426 Verursacher müssen mehr in die Pflicht genommen werden v.a. solche welche ein erhöhtes Verkehrsaufkommen verursachen (Entsorgungsbetrieb). Gibt es verbindliche Stellungnahmen zur Verbesserung der Situation für die Allgemeinheit? In welchen Punkten 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?</p>	<p>OFFEN: An die Unternehmen: wird etwas gemacht, ist etwas geplant seitens der Betriebe?</p>
<p>427 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 auflagen, wenn nicht vorhanden? Diesbezüglich muss auch die Gemeinde mehr Verantwortung tragen. Sollten die Anforderungen nicht erfüllt sein, so ist die Situation klar.</p>	<p>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 deren Auflagen wird losgelöst vom Prozess Unterdorfstrasse behandelt; der Verkehr ist nicht Gegenstand der Bewilligung.</p>
<p>106 Wie wird verhindert, dass neue Gewerbebetriebe keine neuen Probleme schaffen?</p>	<p>Möglichkeit 1: Umzonung in Wohnzone, bedingt Kompensation der Einwohnerkapazität Möglichkeit 2: Auszonung und kompensatorische Einzonung (bspw. Schäracher) - siehe auch SLB Möglichkeit 3: Arbeitszone mit Forderung nach Mobilitätsmanagement oder Ausschluss verkehrsintensiver Betriebe (Präzisierung im BZR notwendig)</p>
<p>252 Standortwahl für Umsiedlung unklar: Gute Verkehrserschliessung, Lage zu Wohngebieten, etc. (für Einzonung weitere Anforderungen zu erfüllen: Bedarfsnachweis, Kompensation Fruchtfolgeflächen, Mehrwertabgabepflicht, etc.)</p>	<p>Hinweise für zukünftigen Standort</p>
<p>349 Würde dann das Gebiet zur Wohn- (oder Wohn- und Gewerbezone) umgezont?</p>	<p>Möglichkeit 1: Umzonung in Wohnzone, bedingt Kompensation der Einwohnerkapazität Möglichkeit 2: Auszonung und kompensatorische Einzonung (bspw. Schäracher) - siehe auch SLB Möglichkeit 3: Arbeitszone mit Forderung nach Mobilitätsmanagement oder Ausschluss verkehrsintensiver Betriebe (Präzisierung im BZR notwendig)</p>
<p>362 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</p>	<p>Möglichkeit 1: Umzonung in Wohnzone, bedingt Kompensation der Einwohnerkapazität Möglichkeit 2: Auszonung und kompensatorische Einzonung (bspw. Schäracher) - siehe auch SLB Möglichkeit 3: Arbeitszone mit Forderung nach Mobilitätsmanagement oder Ausschluss verkehrsintensiver Betriebe (Präzisierung im BZR notwendig)</p>
<p>372 Frage an Raumplanung: Neben dem einen Betrieb ist weitere Arbeitszone III eingezont und dürfte scheinbar bebaut werden. Dies macht mit Blick auf die jetzige Verkehrsproblematik keinen Sinn. Könnte es sein, dass solche Zonen wie auch das "Übrige Gebiet" den Verkehr in ein paar Jahren noch mehr ansteigen lässt? Wird dies berücksichtigt?</p>	<p>Möglichkeit 1: Umzonung in Wohnzone, bedingt Kompensation der Einwohnerkapazität Möglichkeit 2: Auszonung und kompensatorische Einzonung (bspw. Schäracher) - siehe auch SLB Möglichkeit 3: Arbeitszone mit Forderung nach Mobilitätsmanagement oder Ausschluss verkehrsintensiver Betriebe (Präzisierung im BZR notwendig)</p>
<p>428 Wäre ein Entsorgungsbetrieb an diesem Standort zum heutigen Zeitpunkt noch zumutbar und bewilligungsfähig (verschärfte Anforderungen etc.)? Falls nein, was müsste angepasst werden um eine Bewilligung zu erhalten?</p>	<p>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 deren Auflagen wird losgelöst vom Prozess Unterdorfstrasse behandelt; der Verkehr ist nicht Gegenstand der Bewilligung.</p>
<p>442 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.</p>	<p>Es gibt heute kein Mobilitätskonzept oder Vorgabe betreffend Verkehr. Die Idee, einen Massnahmenplan oder Verkehrskonzept zu verlangen wird als Ausführungsoption aufgenommen.</p>
<p><b>09: Keine Massnahme</b></p>	
<p>354 Unfall mit Verletzten, wer trägt diese Verantwortung?</p>	<p>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.</p>
<p>124 Gibt es Ideen, die offizielle Sammelstelle der Gemeinde an einem anderen Standort zu realisieren?</p>	<p>Der Gemeinderat hat den Standort vor 2.5 Jahren überprüft und belassen. Der Hinweis wird als Ausführungshinweis mitgenommen.</p>
<p>439 Die Moser AG gibt an, dass ca. 40% der Arbeitsbelastung der Firma Moser AG anfangs 2023 nach Büron 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.</p>	<p>Es gibt heute kein Mobilitätskonzept oder Vorgabe betreffend Verkehr. Die Idee, einen Massnahmenplan oder Verkehrskonzept zu verlangen wird als Ausführungsoption aufgenommen.</p>
<p>443 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.</p>	<p>Es gibt heute kein Mobilitätskonzept oder Vorgabe betreffend Verkehr. Die Idee, einen Massnahmenplan oder Verkehrskonzept zu verlangen wird als Ausführungsoption aufgenommen.</p>

10: Kombination aus Optionen auf der Zeitachse	
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?
532	Rotlicht verursacht Stau und weitere Einschränkungen für lokalen Verkehr insbesondere Langsamverkehr. Wo sollen die Warteräume sein?
11: Kombination aus Optionen betr. Verkehrsaufkommen und Sicherheit	
561	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
12: Logistik auf Bahnverkehr	
13: Weitere Kombination aus Optionen	
454	Wer bestimmt die Höhe der Entschädigung?
455	Wer entscheidet was "gespart" bedeutet?
456	Werden die durch die Nutzungsänderung im Zonenplan sich ergebenden Mehrwert bei der Entschädigung im Fall einer Siedlung in Abzug gebracht?
458	Kann die Firma nicht ganz nach Büron ihren Standort siedeln?

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

Detailfrage (Kopie von Argument, auch als Kontra aufgeführt)

Wird als Ausführungshinweis verarbeitet.

Der Betrag wird politisch verhandelt.

Ein Kostenvergleich (nicht getätigte Investitionen etc.) wird angestrebt.

Eine Mehrwertabgabe an die Gemeinde bei Um- / Aufzonungen 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 Geuensee zu behalten.