

BETRIEBS- UND GESTALTUNGSKONZEPT (BGK)

AUFWERTUNG RINGSTRASSE, BÖSCH

Gemeinde Hünenberg



Gemeinde Hünenberg

Auftraggeber

Gemeinde Hünenberg
Gemeinderat
Chamerstrasse 11
Postfach 261
6331 Hünenberg

Auftragnehmer

Iten landschaftsarchitekten gmbh
Oberdorfstrasse 8
6314 Unterägeri

Begleitet durch

Schneiter Verkehrsplanung AG
Aeugststrasse 5
8755 Ennenda

Gruner Berchtold Eicher AG
Chamerstrasse 170
6300 Zug

Bearbeitet durch

Dominik Iten, Landschaftsarchitekt FH BSLA
Iwan Strub, BSc FHO Stadt-, Verkehrs- und Raumplanung
Marc Schneider, dipl. Ing. FH in Raumplanung FSU SVI SIA
René Bieri, dipl. Techniker HF Tiefbau

INHALT

Zusammenfassung	4
1 Ausgangslage	6
1.1 Fragenstellungen	6
1.2 Grundlagen	7
1.3 Perimeter	7
1.4 Auftrag	7
2 Rahmenbedingungen	8
2.1 Agglomerationsprogramm	8
2.2 Aufwertung Bösch	8
2.3 Neugestaltung Luzernerstrasse	8
2.4 Umfahrung Cham-Hünenberg UCH	9
2.5 Kantonaler Richtplan	9
2.6 Kommunaler Richtplan	10
2.7 Bebauungsplan Bösch-Rothus	11
2.8 Machbarkeitsstudie Ringstrasse Arbeitsgebiet Bösch	11
3 Analyse	12
3.1 Historische Einordnung	12
3.2 Bestehende Strukturen	13
3.3 Werte / Konflikte	18
4 Handlungsbedarf	19
5 Ziele	19
6 Konzept	20
6.1 Betriebskonzept	20
6.2 Gestaltungskonzept	28
7 Weiteres Vorgehen	33
7.1 Raumplanerische Anpassungen	34
Anhang 1, Varianten	35
Anhang 2, Gewerbeerschliessung	39

Zusammenfassung

Das Gewerbegebiet Bösch ist verkehrsgünstig und landschaftlich attraktiv gelegen. Mit den heute rund 600 Betrieben mit über 3'000 Arbeitsplätzen ist Bösch für den Kanton Zug wie auch für die Zentralschweiz zu einem bedeutenden Wirtschaftsstandort herangewachsen. Von verschiedenen Eigentümerinnen und Eigentümern sowie der Gemeinde her gibt es Bestrebungen, diesen Ort weiter zu entwickeln.

Der Verein Zukunft Bösch hat eine beachtenswerte Vision: Das Gewerbegebiet soll zu einem modernen, urbanen Arbeitsplatzgebiet verdichtet werden. Dabei soll das Gebiet aufgewertet werden und für Mitarbeitende und ansässige Betriebe wie auch für neu anzusiedelnde Firmen attraktiv sein. Die Verkehrs- und Parkierungssituation muss dazu verbessert werden und auch die Erschliessung mit Bus, Auto, LKW, Velo und Fussverkehr muss weiter optimiert werden. Die Aussenraum- und Aufenthaltsqualitäten sind zu verbessern und es gibt ein breites Angebot an Verpflegung, Versorgung und Sport. Das Gebiet wird auch künftig Raum sowohl für Gewerbe wie auch für Dienstleistungen bieten.



Übersicht Gestaltungskonzept

Die bestehende **Ringstrasse** wird ergänzt und geschlossen. Über die Ringstrasse sind alle Liegenschaften erreichbar, sie wird zur Adresse und in Etappen ausgebaut. Längerfristig gibt es entlang der Ringstrasse zwei Bänder, die multifunktional genutzt werden können fürs Abstellen, Anliefern, Kurzzeit-Parkieren, einzelne Bäume, Sitzbänke, etc., und zudem gewährleisten Trottoire die heute noch fehlende Sicherheit für den Fussverkehr.

Im Zentrum des Arbeitsgebietes wird ein attraktiver **Boulevard** entstehen. Auf dem Boulevard sind ÖV, Fuss- und Veloverkehr priorisiert.

Zwei Plätze, der '**Ostplatz**' und der '**Westplatz**', werden die öffentlichen Brennpunkte des Bösch. Hier liegen die Bushaltestellen, hier gibt es Versorgungs- und Verpflegungsmöglichkeiten und umfassende Shared-Mobility-Angebote.

Das vorliegende Konzept soll nun in weiteren Planungsschritten mit den betroffenen Grundeigentümerschaften besprochen und weiterentwickelt werden. Ziel der nächsten Konkretisierung wird sein, die erste Umsetzungsstufe auf Stufe Vorprojekt zu klären. Eine erste Etappe soll danach zum Bau- und Ausführungsprojekt verfeinert werden und im Rahmen des Agglomerationsprogramms des Bundes ab 2025 umgesetzt werden.



Ringstrasse im Film 'BKG-Bösch' MAS StadtRaum Architekten, 2022

1 AUSGANGSLAGE

1.1 Fragenstellungen

Das Gebiet Bösch in Hünenberg ist «auf der grünen Wiese» erbaut. Ab den 1970er Jahren wurde günstiges Bauland für Betriebe zur Verfügung gestellt, die innerhalb der gewachsenen Dörfer keinen Platz fanden. Mit dem neuen Autobahnanschluss erhöhte sich die Erreichbarkeit enorm und diese Erreichbarkeit wurde zu einem starken Treiber der Entwicklung. Die Erschliessung wurde dabei den Investoren überlassen; die Ringstrasse ist bis heute noch nicht vollendet, obwohl dies im gemeindlichen Bebauungsplan 2005 so vorgesehen ist, und sie bisher noch im Eigentum der vielen Grundeigentümerschaften ist.

Im Gewerbegebiet Bösch sind heute rund 600 Betriebe mit über 3'000 Arbeitsplätzen angesiedelt. Zudem gibt es eine internationale Schule und einen Hotelbetrieb, eingebettet in einer wunderbaren Landschaft. Bösch ist damit für den Kanton Zug und für die Zentralschweiz zu einem bedeutenden Wirtschaftsstandort herangewachsen.

Infolge veränderter übergeordneter Rahmenbedingungen (Klimaschutz, Nachhaltigkeit) und konkret durch das revidierte Raumplanungsgesetz, aber auch durch den anhaltenden Siedlungsdruck verschärfen sich die Rahmenbedingungen. Vorhandene Bauzonen müssen – besonders an gut erschlossenen Lagen – noch intensiver genutzt werden.

Der Verein Zukunft Bösch ist ein Zusammenschluss von verschiedenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern und dieser hat eine beachtenswerte Vision entwickelt. Das Arbeitsgebiet soll zu einem modernen, urbanen Arbeitsplatzgebiet weiterentwickelt werden. Das Gebiet soll aufgewertet und sowohl für Mitarbeitende wie auch für ansässige Betriebe und für neu anzusiedelnde Firmen attraktiv sein. Die Parkierungssituation muss dazu verbessert werden und die Erschliessung mit Bus, Auto, LKW, Velo und Fussverkehr muss verbessert werden. Die Aussenraum- und Aufenthaltsqualität sollen gesteigert werden und ein gutes Angebot an Verpflegung, Versorgung und Sport vorhanden sein. Dabei bietet das Gebiet auch künftig sowohl Raum für Gewerbe wie auch Raum für Dienstleistungen.

Die «Gesamtvision Bösch» zeigt auf, wie sich die Ringstrasse zur Erschliessung des Gebietes weiterentwickelt. Die zentrale Strasse transformiert zum Boulevard mit hoher Aufenthaltsqualität. Der Ost- und der Westplatz werden Treffpunkte. Der motorisierte Verkehr und der Güterverkehr werden auf der Ringstrasse konzentriert; in der Ringstrasse Süd ist gar eine Rampe vorgesehen, um eine zweite Ebene 5 Meter über Terrain zu erschliessen.

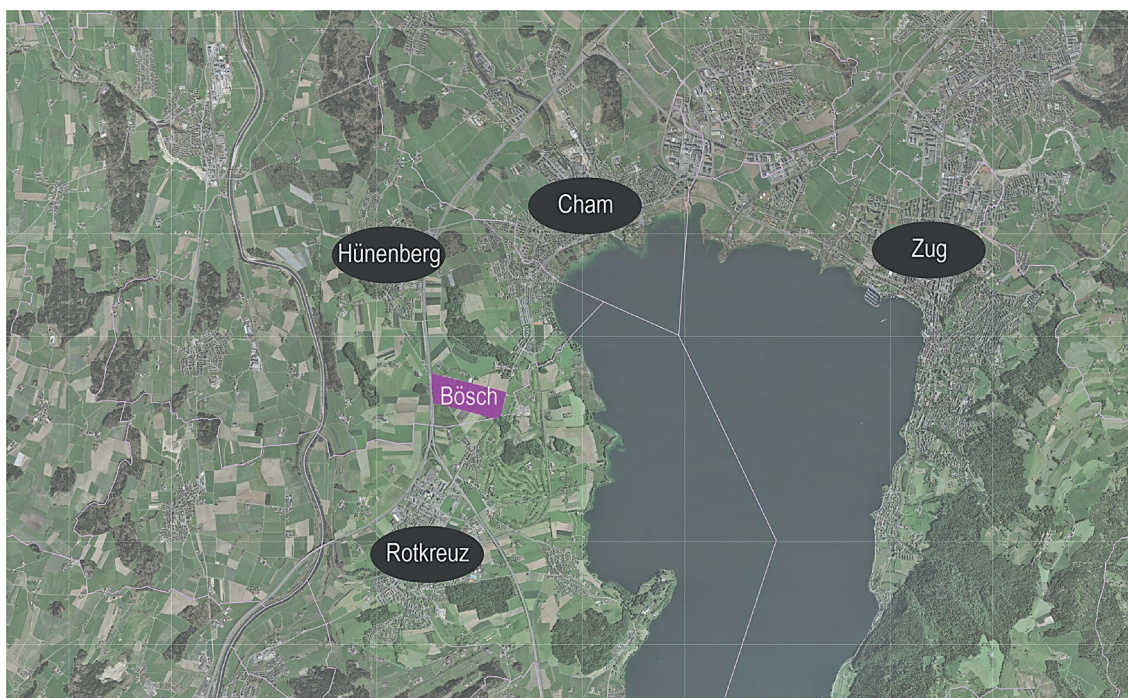
Die Parkierung muss mit mehreren Parkieranlagen / Parkhäusern neu gelöst werden. Schliesslich soll das Gebiet besser mit der Landschaft verwoben werden und von der Lagegunst besser profitieren. Es wird eine gesamtheitliche Freiraumgestaltung geplant, welche ökologische Aspekte beachtet und identitätsstiftend wirkt.

1.2 Grundlagen

Wesentliche Grundlagen sind:

- Kantonaler Richtplan
- Agglomerationsprogramme des Bundes der 3. Generation
- Machbarkeitsstudie Ringstrasse Arbeitsgebiet Bösch, Teamverkehr, September 2019
- Bebauungsplan Bösch-Rothus, 2005
- Kreditanträge zur Aufwertung Arbeitsgebiet Bösch, Gemeindeversammlung 2020 und 2021
- Grundlagen der Werk- und Abwasserleitungen

1.3 Perimeter



Perimeter (pink), map.geo.admin.ch 2022

Der Bearbeitungsperimeter bezieht sich auf das Arbeitsplatzgebiet Bösch in der Gemeinde Hünenberg.

1.4 Auftrag

Im Auftrag der Gemeinde Hünenberg erstellen die Firmen iten landschaftsarchitekten GmbH, Schneiter Verkehrsplanung AG und Gruner Berchtold Eicher AG in einer Bietergemeinschaft ein Betriebs- und Gestaltungskonzept über den Perimeter des Arbeitsplatzgebietes Hünenberg Bösch.

Die Anschlussknoten ans kantonale Strassennetz werden konzeptionell mitgedacht und berücksichtigt, die Bearbeitung ist jedoch nicht Teil dieses Auftrages.

2 RAHMENBEDINGUNGEN

2.1 Agglomerationsprogramm

Die relevanten Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm sind folgende:

- Umfahrung Cham-Hünenberg (Baubeginn 2022)
- Neugestaltung Luzernerstrasse (Baubeginn 2027)
- Aufwertung Bösch
- Vorgabe Bund: Baubeginn 2025

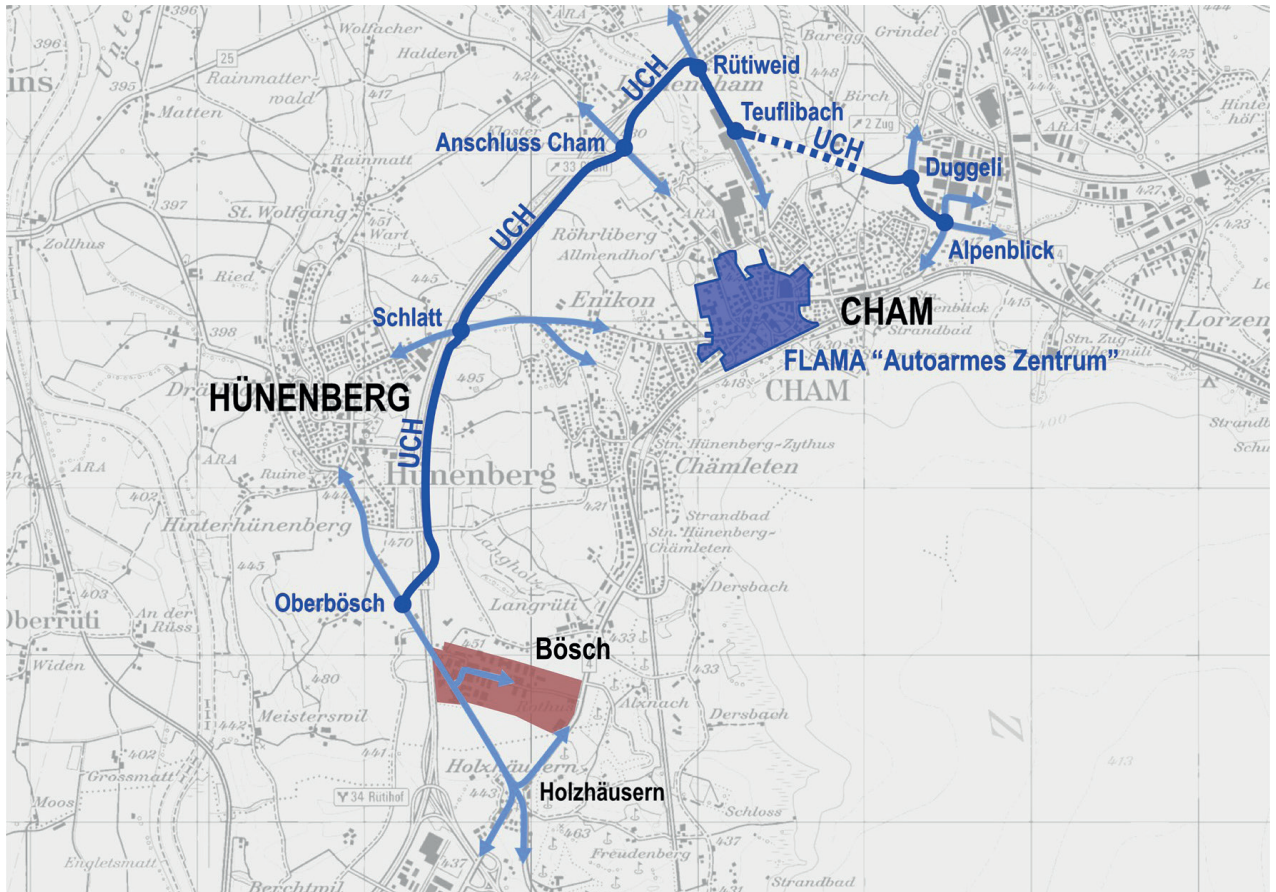
2.2 Aufwertung Bösch

Die Teilmassnahme Aufwertung Bösch soll im Rahmen der dritten Generation des Agglomerationsprogramms die Verkehrssicherheit im Arbeitsplatzgebiet erhöhen. Dies wird durch eine angepasste Verkehrsführung für den motorisierten Individualverkehr und den Langsamverkehr erreicht. Die Erreichbarkeit der Bushaltestelle soll verbessert werden.

2.3 Neugestaltung Luzernerstrasse

Mit der Eröffnung der Umfahrung Cham-Hünenberg und dem autoarmen Zentrum von Cham wird der Durchgangsverkehr, der heute 60 % ausmacht, beseitigt. Der Strassenraum soll auf die Bedürfnisse von Fussgängern, Velofahrern und des öffentlichen Verkehrs ausgerichtet werden. Die Luzernerstrasse wird verkehrsberuhigt. Der Strassenraum wird umgestaltet und reduziert, um eine Geschwindigkeitsreduktion zu erreichen.

2.4 Umfahrung Cham-Hünenberg UCH



Die Umfahrung im Überblick, Kanton Zug 2022

Die Umfahrung Cham-Hünenberg schafft die Voraussetzung für ein autoarmes Zentrum in Cham und Hünenberg. Die Verkehrsströme sollen neu auf die Umfahrungsstrasse gelenkt werden. Die Inbetriebnahme ist für 2027 geplant.

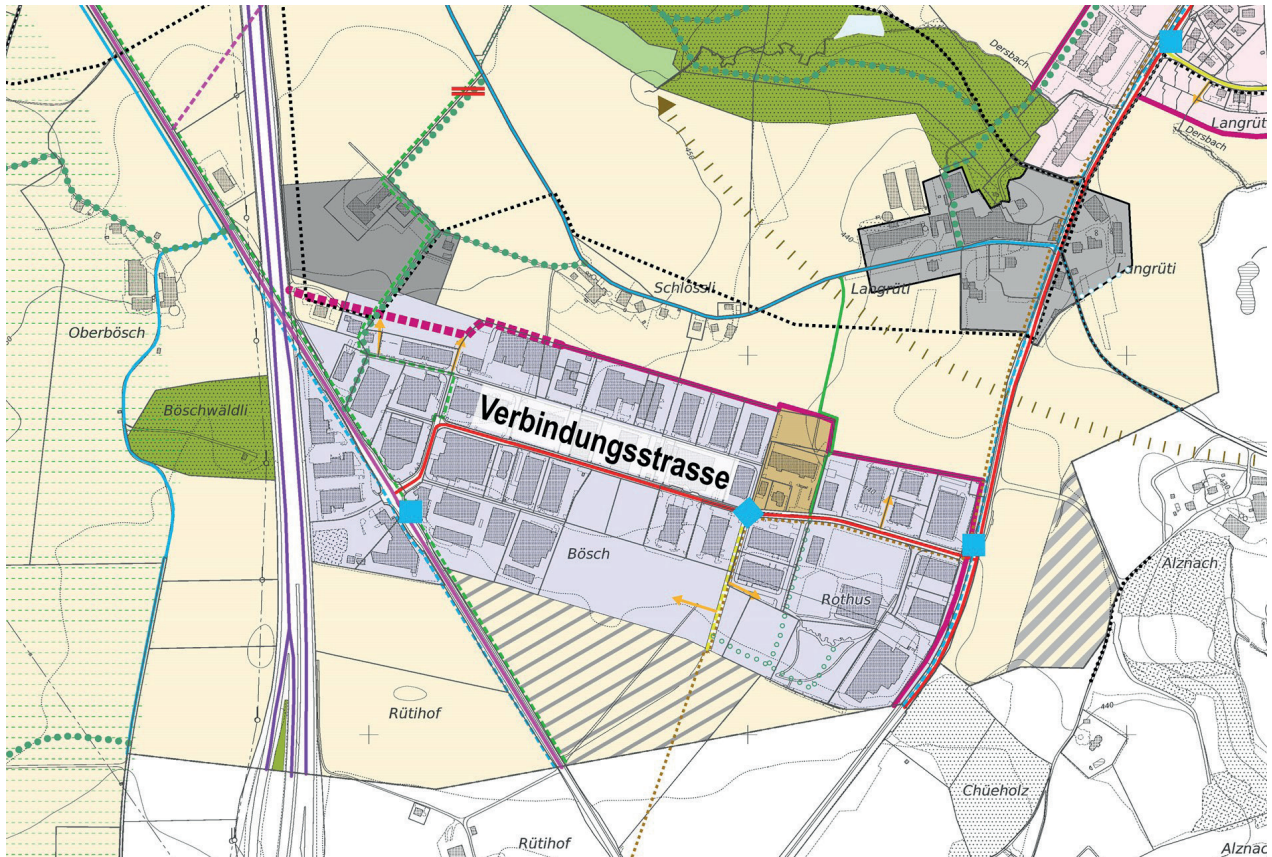
2.5 Kantonaler Richtplan

Das Arbeitsplatzgebiet Bösch ist im kantonalen Richtplan als Verdichtungsgebiet festgesetzt. Eine Ausnützung von bis zu 2.0 ist möglich.

Wesentliche weitere Festsetzungen im kantonalen Richtplan sind:

- Vorranggebiet Arbeitsnutzung und Siedlungsbegrenzung (S1, S2)
- Abtretung bestehender Kantonsstrassen an die Gemeinden (V3.9; KS4, KS C)
- Radstrecke (V9)
- Umschlag- und Aufbereitungsplatz für mineralische Bauabfälle (E4)

2.6 Kommunalen Richtplan



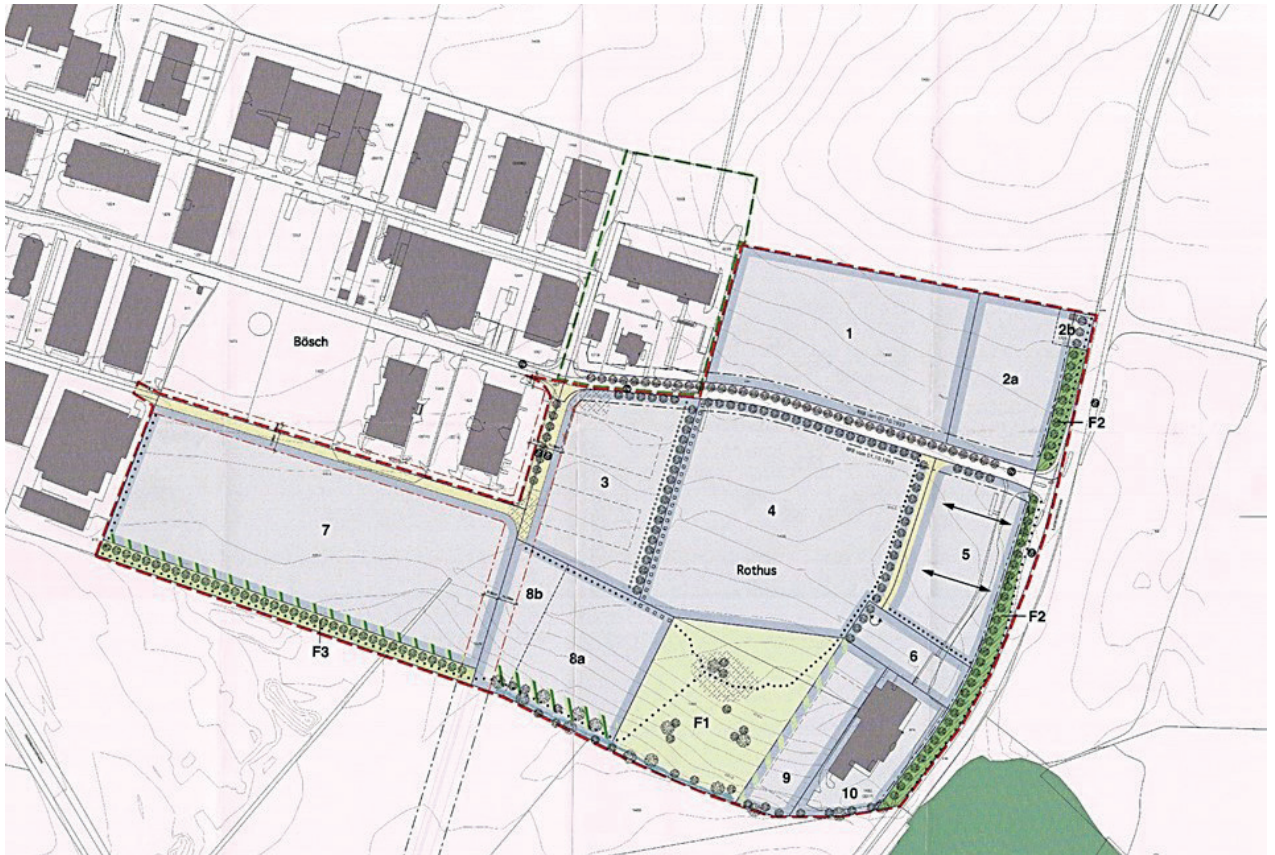
Ausschnitt kommunaler Richtplan Gemeinde Hünenberg 2014

Die behördlichen Stossrichtungen der Gemeinde sind im kommunalen Richtplan festgelegt. Die Verbindungsstrasse im Gebiet Bösch ist gemäss kommunalem Richtplan eine kantonale Vorgabe, die im kantonalen Richtplan inzwischen aber nicht mehr enthalten ist.

Im kommunalen Richtplan sind weiter festgelegt:

- Erschliessungsrichtungen von noch unbebauten Arealen (gelbe Pfeile)
- Fusswege bestehend und geplant (dunkelgrüne Punkte / Kreise)
- Kommunale Velowege bestehend und geplant (hellgrüne Linie / Strichlinie)
- Bushaltestellen (hellblaue Quadrate, Stand 2014, heute z. T. geändert)

2.7 Bebauungsplan Bösch-Rothus



Ausschnitt Bebauungsplan, Gemeinde Hünenberg 2005

Der Bebauungsplan Bösch – Rothus aus dem Jahr 2005 ermöglichte die Voraussetzung zur Entwicklung eines qualitativ hochstehenden Dienstleistungs- und Gewerbequartiers. Ein Vervollständigen der Ringstrasse ist im Bebauungsplan Grundeigentümerverbindlich festgelegt.

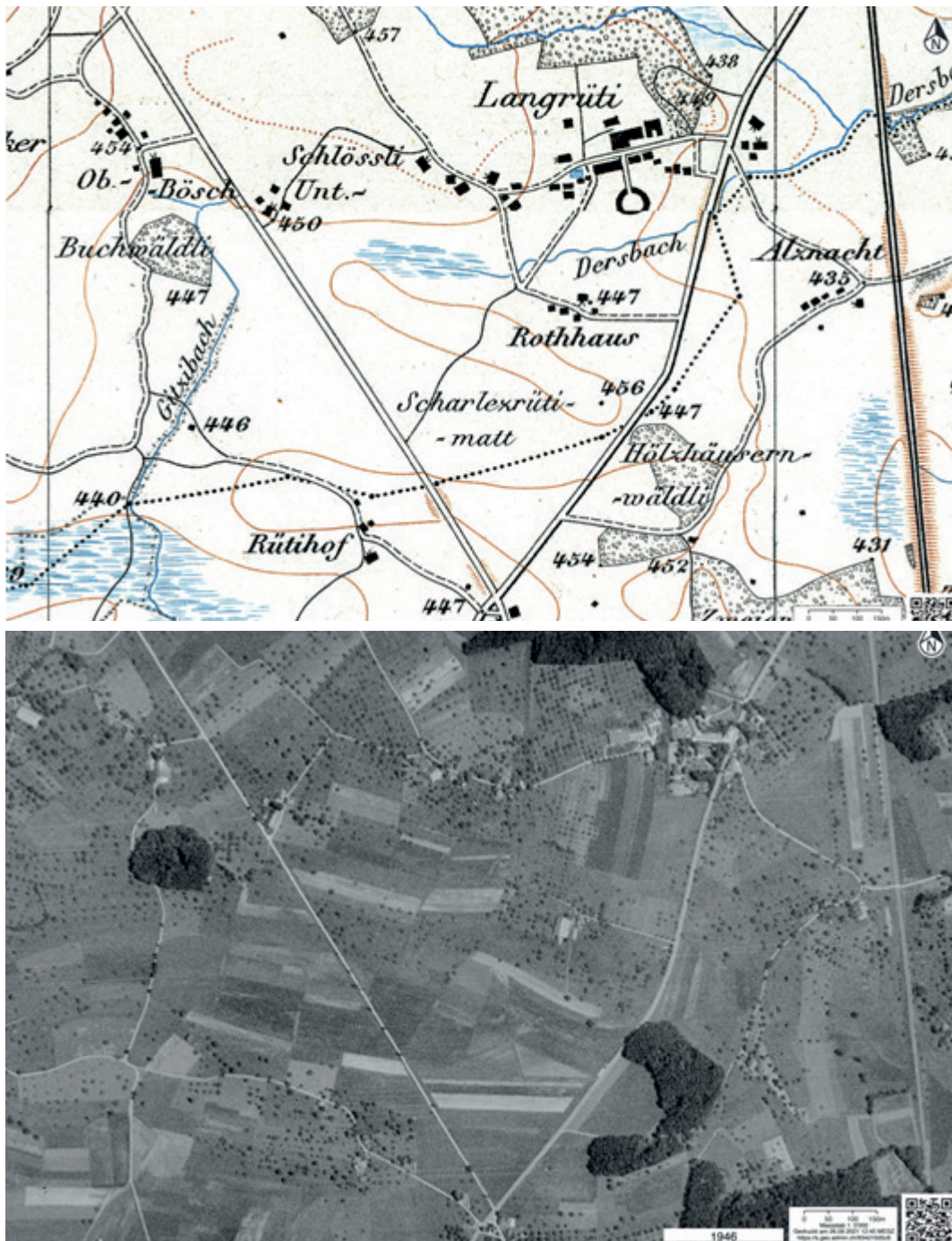
2.8 Machbarkeitsstudie Ringstrasse Arbeitsgebiet Bösch

Der Bericht zur Machbarkeitsstudie Ringstrasse klärt die planerischen und technischen Rahmenbedingungen. Die wichtigsten Erkenntnisse aus diesem Bericht sind folgende:

- Die Buslinien sollen über die mittlere Strasse (> „Boulevard“) geführt werden und die Haltestelle Bösch soll mehr ins Zentrum verlegt werden.
- Die Ringstrasse soll entsprechend der Gesamtvision und den Vorgaben des gemeindlichen Bebauungsplans vollendet und ausgebaut werden und mindestens ein einseitiges Trottoir erhalten.
- Dieser Prozess mit vielen privaten Grundeigentümern und Grundeigentümerinnen erfordert eine etappierte Umsetzung.
- Ein aufgewerteter, zentraler Aussenraum in Kombination mit der verlegten Bushaltestelle soll nach Möglichkeit kurzfristig umgesetzt werden.

3 ANALYSE

3.1 Historische Einordnung



Perimeter im Jahr 1946 (Siegfriedkarte, Luftbild, Quelle: map.geo.admin.ch)

1946 war die Landschaft um das heutige Gebiet Bösch geprägt von Feuchtwiesen und Obstplantagen. Die Luzerner- und Holzhäusernstrasse sind gut erkennbar. Der Dersbach entspringt aus der Senke im heutigen Perimeter.

3.2 Bestehende Strukturen

Landschaft



Landschaftliche Einbindung, map.geo.admin.ch 2021

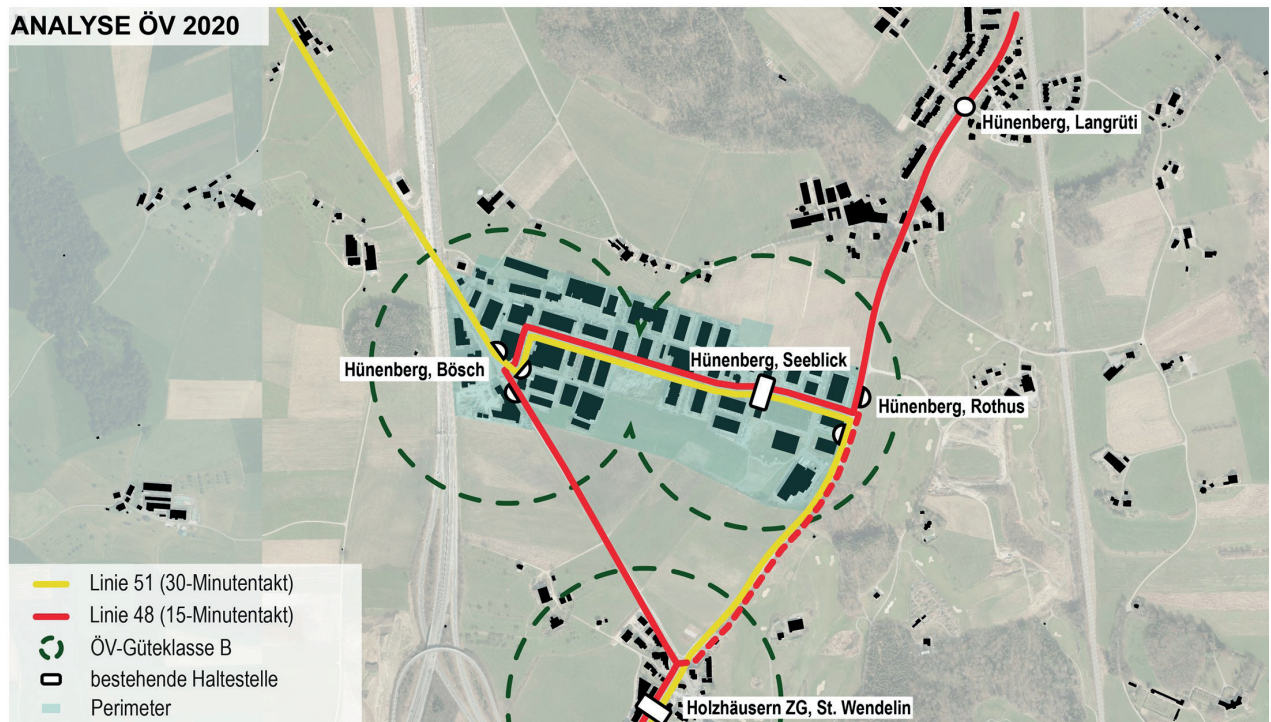
Das Arbeitsgebiet Bösch ist heute in einer wundervollen Landschaft eingebettet. Nebst den eingrenzenden Strassen ist das Gebiet von mehr oder weniger intensiv genutztem Landwirtschaftsland umgeben. Die relativ grossen landwirtschaftlichen Bewirtschaftungseinheiten (teilweise Ackerbau) sind gut erkennbar, offen und ohne grosse Strukturvielfalt.

Im Gebiet des Böschhofs sind ursprüngliche Obstanlagen noch vorhanden und geben dem Ort eine Identität. Die bewaldeten Flächen sind historisch gewachsen und nahezu unverändert. Nebst dem Dersbach sind auch im südwestlichen Bereich Ansätze von Wasser/Sickergräben vorhanden.

Der bebaute Teil und auch die Struktur der Strasse durchschneidet die Landschaft und isoliert gewisse Bereiche. Auch aus ökologischer Sicht wäre es wichtig, die Grünstrukturen aufzunehmen, die Bereiche zu vernetzen, verbinden und gleichzeitig etwas natürlicher zu gestalten. Verbindende Elemente sollen mehr Attraktivität und eine bessere und einladende Atmosphäre schaffen.

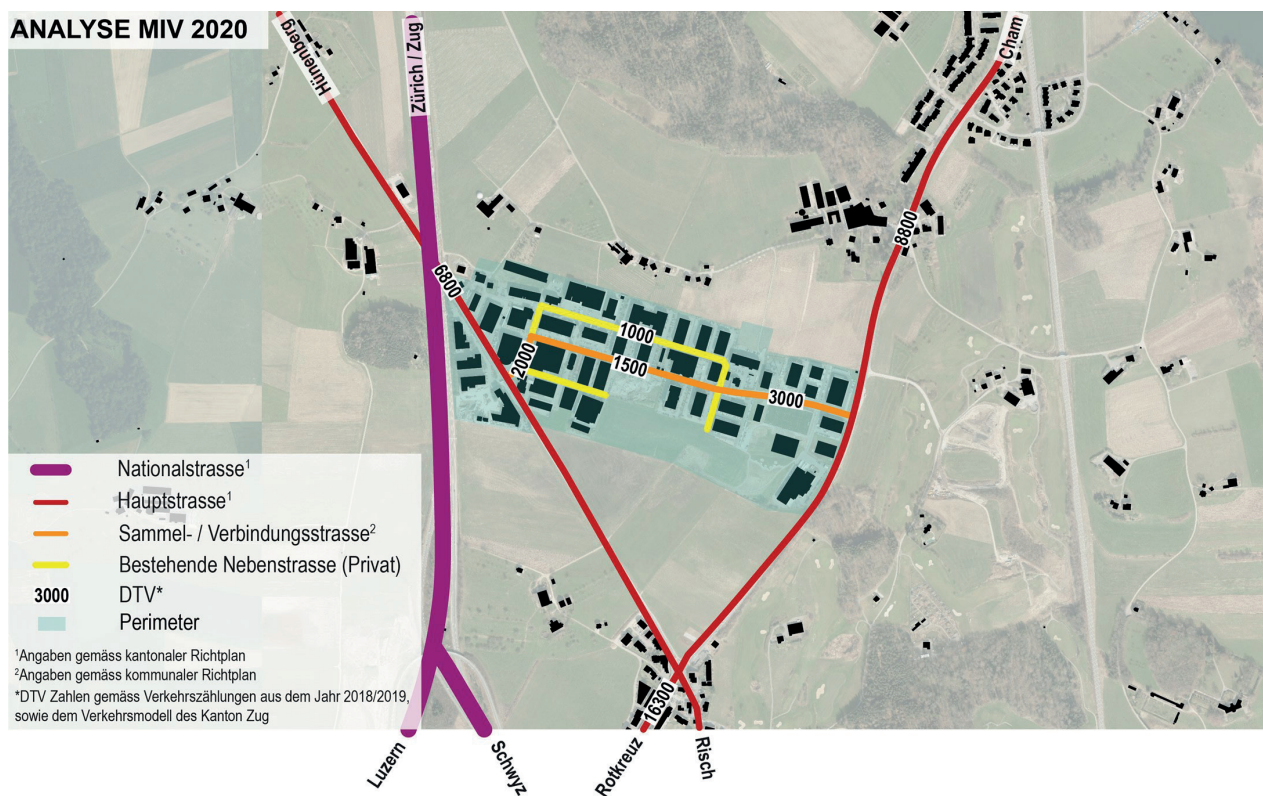
Das 'Grün' innerhalb der bebauten Strukturen und unversiegelte Flächen werden in Zukunft sehr wichtig und müssen bei der zukünftigen Entwicklung dieses Gebietes unbedingt berücksichtigt und mitgenommen werden.

Verkehr



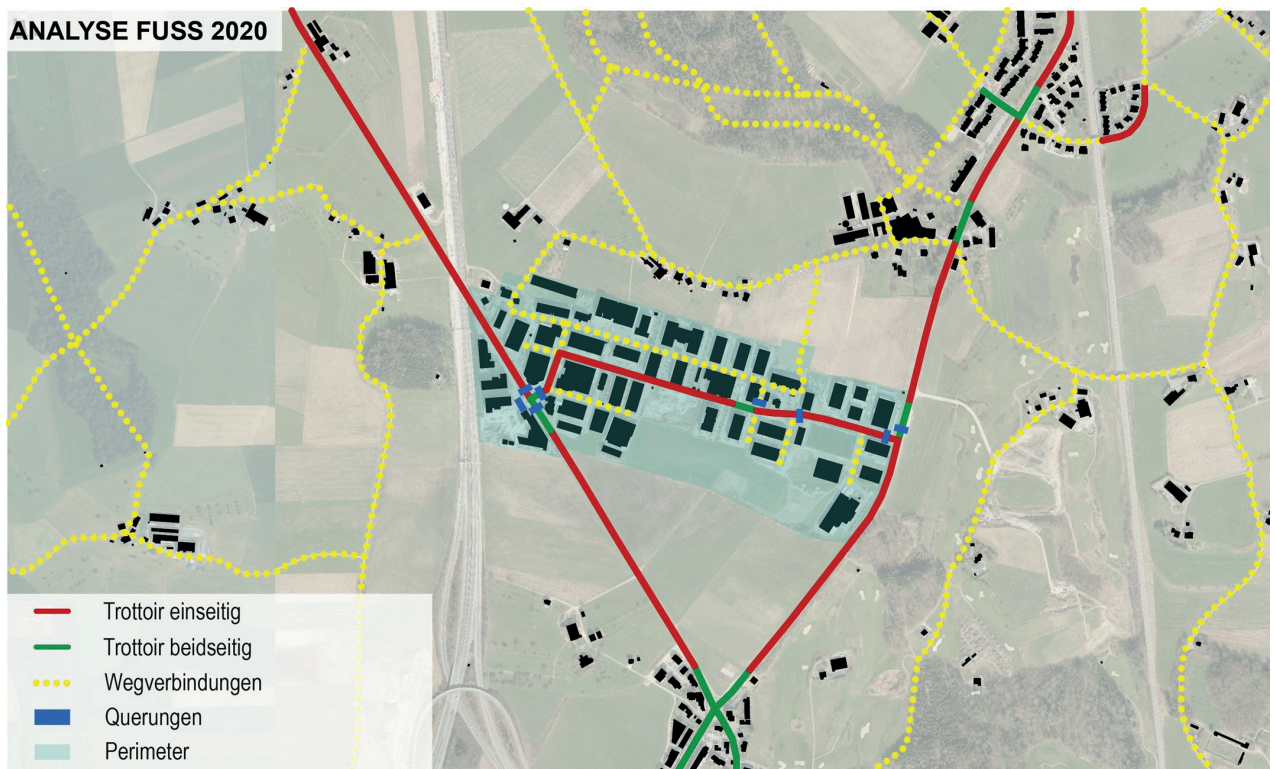
Analyse ÖV, map.geo.admin.ch

Die Buslinie 48 und 51 erschliessen das Areal gut. Es bestehen direkte Verbindungen nach Hünenberg, Cham und Rotkreuz. Die hohen Taktdichten ergeben die ÖV-Güteklasse B. Die ÖV-Güteklasse ist ein durch das Bundesamt für Raumentwicklung festgelegter Indikator zur Beurteilung der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Der heutige Standort der Haltestelle Bösch ist dezentral vom Perimeter und nicht optimal zugänglich.



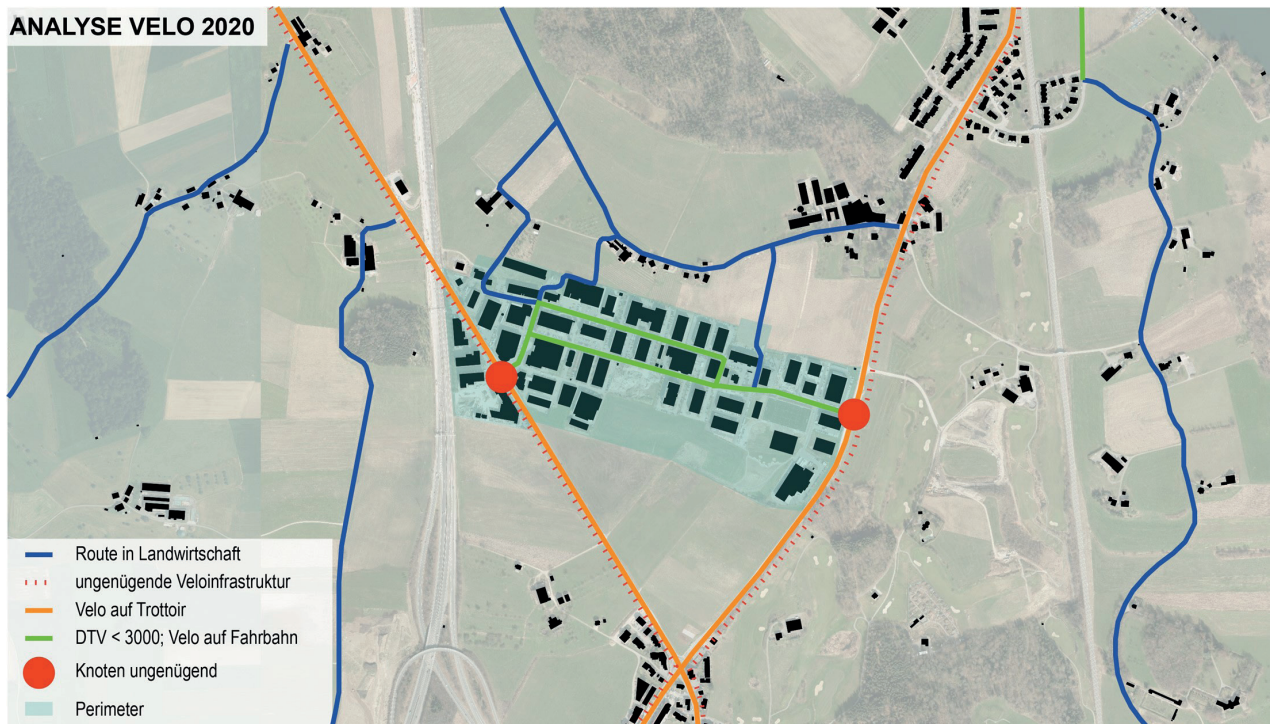
Analyse MIV, map.geo.admin.ch

Der Perimeter ist über die Luzerner- und Holzhäusernstrasse direkt ans Nationalstrassennetz angeschlossen. Es kann angenommen werden, dass die heutige Verkehrsbelastung im Arbeitsplatzgebiet hauptsächlich aus Ziel- und Quellverkehr besteht. Mit dem Projekt UCH ändert die Klassierung der Luzernerstrasse zur Gemeindestrasse.



Analyse Fusswege, map.geo.admin.ch

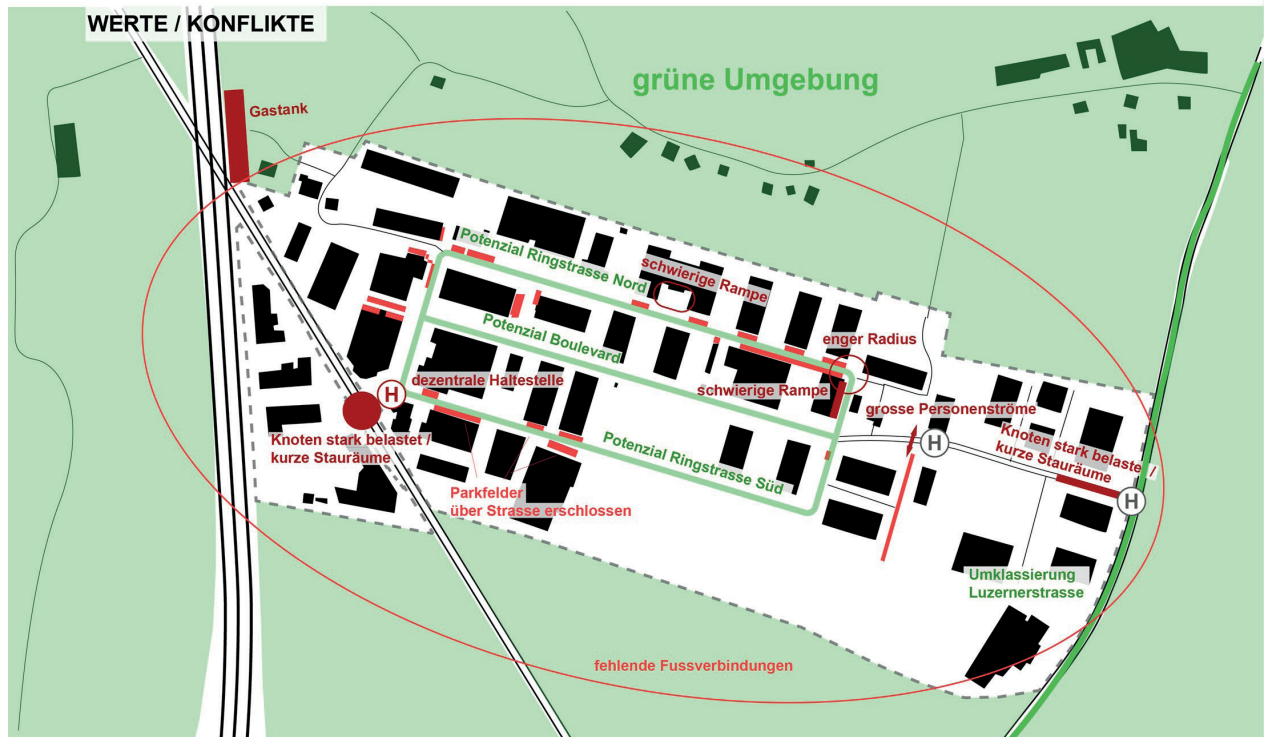
Wie auch in der Analyse im Agglomerationsprogramm festgehalten ist die Fussverkehrsinfrastruktur im Arbeitsplatzgebiet Bösch ungenügend. Die Sicherheit für den Fussverkehr ist zu verbessern. Die Autobahn erschwert den Zugang von Westen her und von Süden her ist der Zugang nur entlang der Kantonsstrassen möglich. Das Trottoir entlang dieser Kantonsstrassen wird teilweise vom Veloverkehr mitbenutzt.



Analyse Velowege, map.geo.admin.ch

Entlang der stark befahrenen Luzerner- und Holzhäusernstrasse wird das Velo einseitig auf schmalen Trottoirs zusammen mit dem Fussverkehr geführt.

3.3 Werte / Konflikte



Im Agglomerationsprogramm wurde der Handlungsbedarf im Arbeitsplatzgebiet Bösch aufgezeigt. Die Machbarkeitsstudie zur Ringstrasse aus dem Jahr 2019 zeigt die Potenziale bezüglich Innentwicklung, Schliessung und Aufwertung der Ringstrasse auf. Diese wurden aufgenommen und weiter geschärft.

Wesentliche Konflikte sind:

- Grosse Anzahl ungeordneter Parkfelder
- Fehlende oder ungenügende Fuss- und Veloinfrastruktur
- Enge Kurvenradien
- Grosse Personenströme an den Haltestellen
- Haltestelle Bösch dezentral
- Fehlende Aufenthalts- und Verweilflächen
- Anschlussknoten Holzhäusernstrasse / Bösch und Luzernerstrasse / Bösch

Werte / Potenziale sind folgende:

- Attraktive Lage, gute Erreichbarkeit
- Potenzial Ringstrasse
- Potenzial Boulevard
- Gute ÖV-Anbindung
- Potenzial UCH, Ab-/ Umklassierung Luzernerstrasse

4 HANDLUNGSBEDARF

Der Handlungsbedarf wird in folgenden Punkten gesehen:

- Schliessung der Ringstrasse
- Trottoir entlang der Ringstrasse
- Neuorganisation der Parkierung, zentrale Parkierungsanlagen schaffen
- Begegnungsorte, Aufenthalts- und Platzflächen schaffen
- Haltestelle Bösch verschieben

5 ZIELE

Für das Betriebs- und Gestaltungskonzept werden folgende Ziele anvisiert:

- Möglichkeiten für die Weiterentwicklung des Areals erhalten
- Weitere Innenentwicklung mit hochwertigen Betrieben ermöglichen
- Ringstrasse schliessen
- Gesamtheitliche Freiraumgestaltung als identitätsstiftendes Merkmal etablieren
- Das Verkehrsregime mit den notwendigen Zugängen und Zufahrten für den Fuss- und den Veloverkehr, für Busse, Anlieferung, Schwertransport und MIV lösen
- Die Parkierung entlang der Strassen neu ordnen

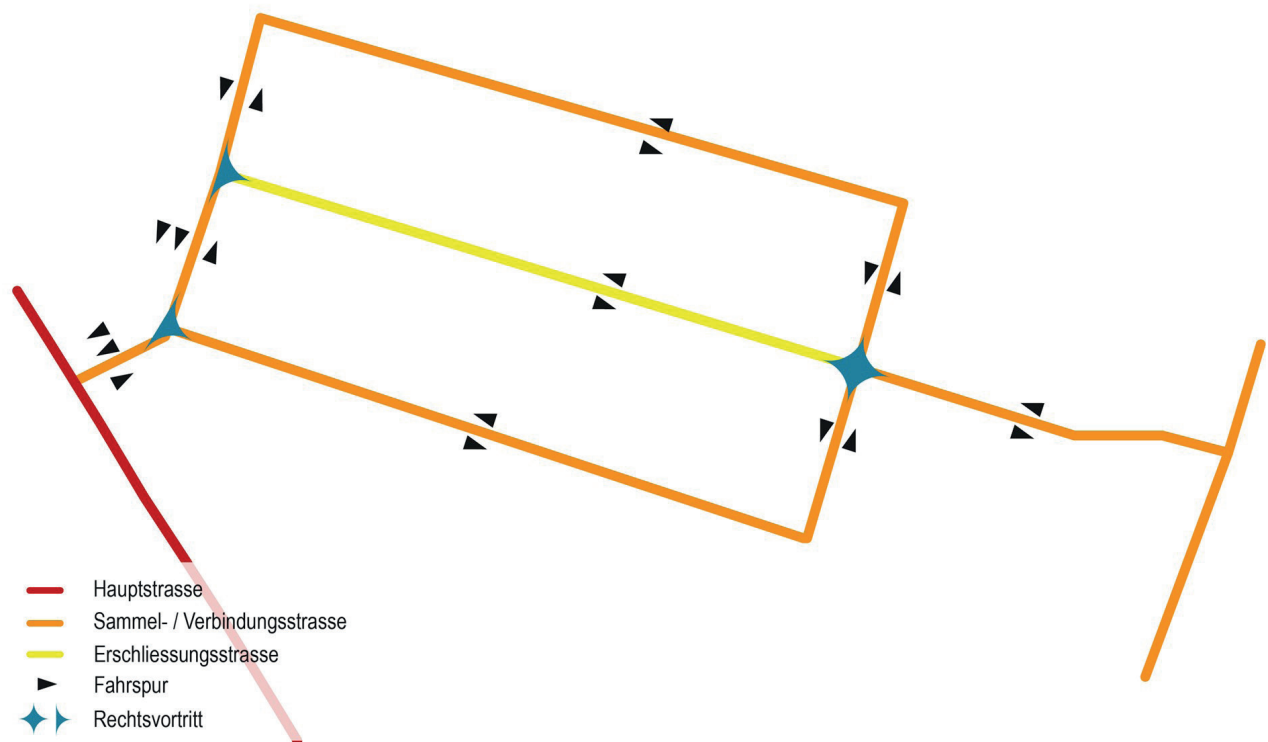


6 KONZEPT

6.1 Betriebskonzept

Die Ringstrasse soll durchgehend in beide Richtungen befahrbar sein. Der Boulevard soll für den Bus, den Fussverkehr und den Veloverkehr priorisiert entwickelt werden, für den MIV zur Erschliessung aber weiterhin auch befahrbar bleiben. Zwischen den kommunalen Nebenstrassen gilt Rechtsvortritt.

FUNKTIONSSCHEMA

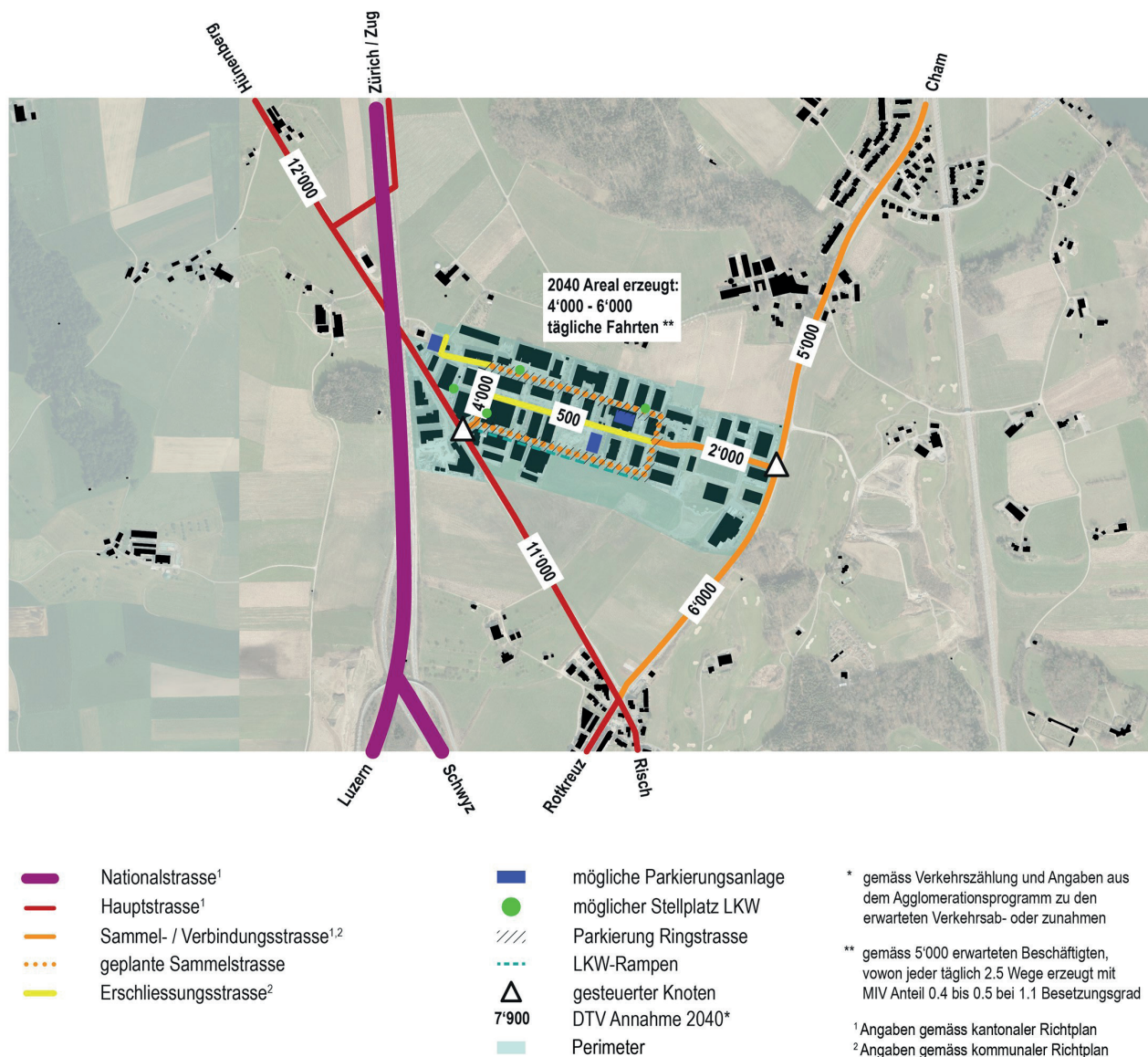


Funktionsschema MIV

Die Gesamtvision geht dereinst von 5'000 Raumnutzenden im Arbeitsplatzgebiet Bösch aus. Entsprechend der guten ÖV-Erschliessung und den Zielen gemäss Agglomerationsprogramm wird von einer MIV Fahrten-erzeugung für das Areal von täglich 4'000 bis 6'000 MIV-Fahrten angenommen. Die Hauptverkehrsbelastung wird sich auf die ausgebaute Ringstrasse konzentrieren. Dabei kann von einer DTV-Querschnittsbelastung von rund 2'000 bis 4'000 Fahrzeugen ausgegangen werden.

Die Fahrbahnbreite entlang der Ringstrasse Süd und Nord wird auf 6 Meter belassen. Der Begegnungsfall PW-LKW bei Tempo 50 liegt nach heute gültiger Norm bei einer Fahrbahnbreite von 5.9 Meter. Der Begegnungsfall zweier Lastwagen ist mit reduzierter Geschwindigkeit möglich, oder indem der seitliche Mehrzweckstreifen (siehe Anhang 1) überfahren wird.

KONZEPT MIV 2040



Betriebskonzept MIV, Grundlage map.geo.admin.ch 2021

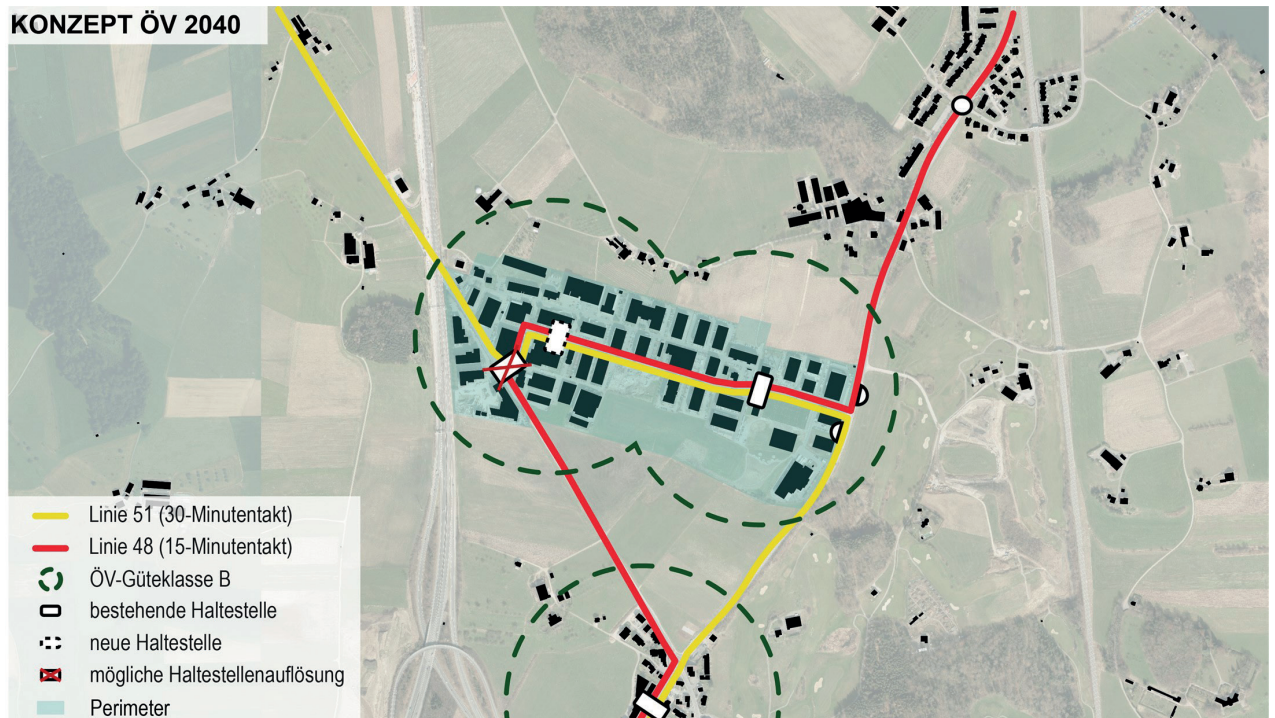
Die Ringstrasse wird ausgebaut und zur Sammelstrasse. An der Ringstrasse sind alle Grundstücke direkt angeschlossen. Die Ringstrasse erhält mindestens einseitig ein Trottoir. Der Ausbau und die Umgestaltung der Ringstrasse bedingt eine neue Parkordnung und neue Parkierungsanlagen, weil heute vorhandene Parkfelder entlang der Strasse für den Ausbau mit Trottoir verlegt werden müssen. Mögliche Standorte nach heutigem Planungsstand sind im Konzeptplan oben gekennzeichnet.

Die mittlere Strasse soll zukünftig prioritär als Boulevard von öffentlichem Verkehr, Velo- und Fussverkehr und zur Anlieferung genutzt werden.

Verschiedene Gewerbebetriebe wünschen im südlichen Ring eine Gewerberampe. Damit sollen zwei Geschosse der angrenzenden Gewerbebauten erschlossen werden können. Alternativ können zwei Geschosse aber auch über unterschiedlich hoch liegende Erschliessungsstrassen angefahren werden (siehe Anhang 2).

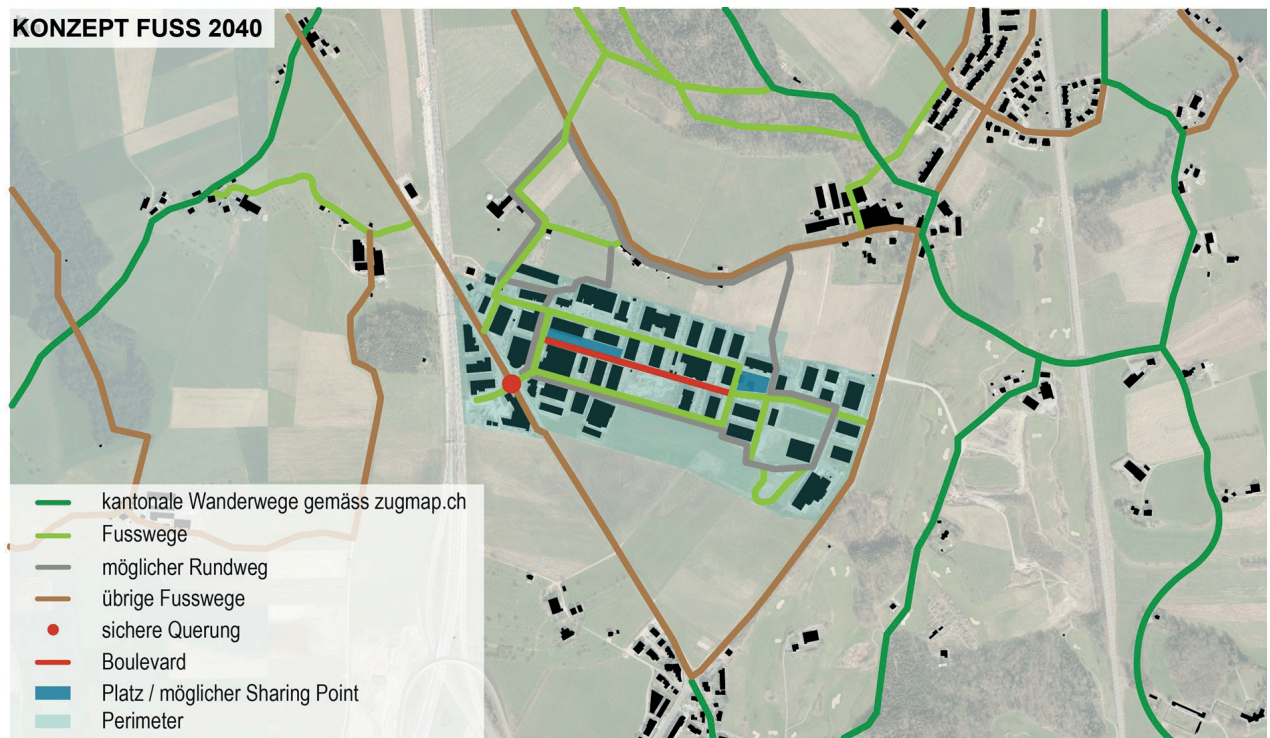
Die derzeit teilweise auf der Fahrbahn und im Gehbereich abgestellten LKW sollen auf die im Konzept vorgesehenen Stellplätze gelenkt werden. Dadurch wird die Sicherheit im Arbeitsbereich weiter erhöht. Die exakten Standorte werden in der weiteren Projektphase mit den Beteiligten Akteuren geschärft. Gemäss Norm weisen Lastwagen Längen von 8 bis 18 Meter auf.

Der Bericht des Agglomerationsprogramms geht von einer Verkehrszunahme entlang der Holzhäuserstrasse von ungefähr 50 % nach Inbetriebnahme der Umfahrung Cham-Hünenberg aus. Entlang der Luzernerstrasse soll der Verkehr entsprechend abnehmen. Die dereinst 5'000 Nutzer im Perimeter werden täglich rund 4'000 bis 6'000 MIV-Fahrten erzeugen. 2/3 davon soll Richtung Westen abfliessen. Eine Knotensteuerung an den Anschlussknoten östlich und westlich des Perimeters könnte den Verkehr sowie den öffentlichen Verkehr bevorzugen.



Betriebskonzept öffentlicher Verkehr, Grundlage map.geo.admin.ch 2021

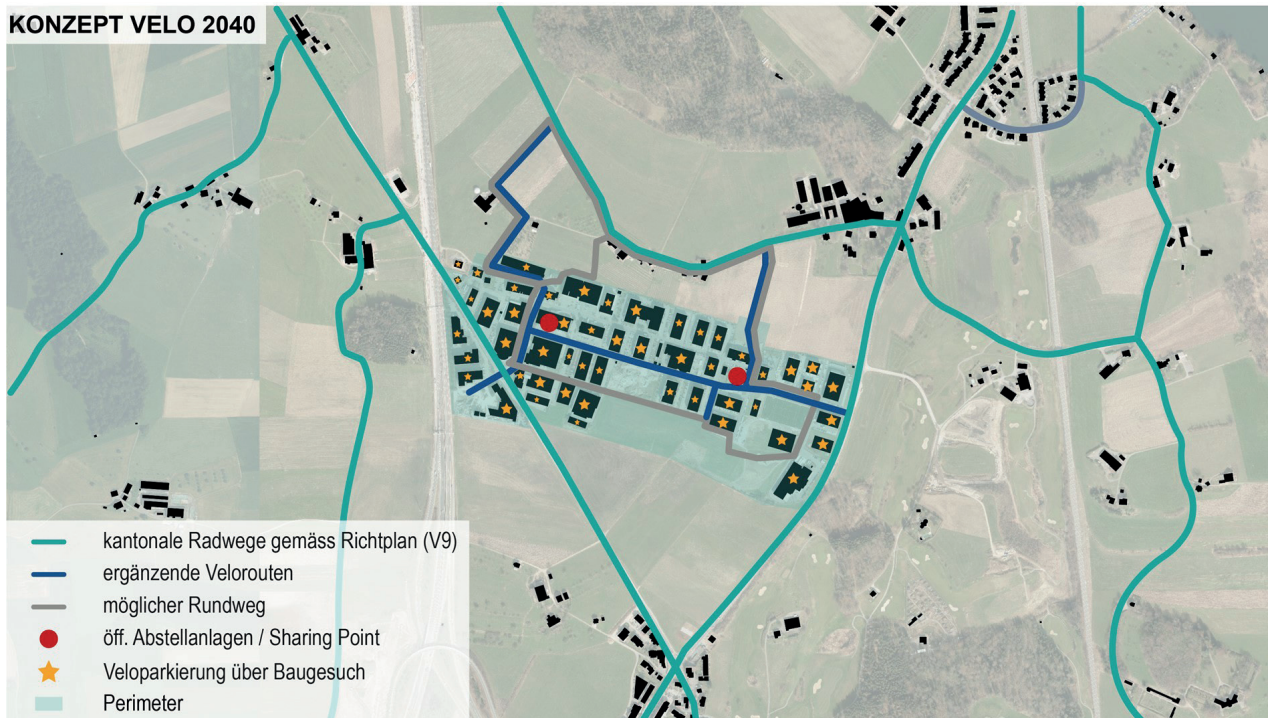
Die Analyse zeigt, dass die aktuelle Haltestelle Bösch nicht optimal im Perimeter platziert ist. Eine Verschiebung hin zum neuen Boulevard verbessert deren Einzugsgebiet. Die Zugänglichkeit kann verbessert werden. Die mittelfristigen Planungen sehen vor, dass die beiden Linien an allen Tagen auch abends und am Wochenende, integral immer gleich geführt werden.



Betriebskonzept Fussverkehr, Grundlage map.geo.admin.ch 2021

Entlang der heutigen, mittleren Strasse soll ein Boulevard etabliert werden. Er dient hauptsächlich dem Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr. Ein West- und ein Ostplatz bieten Aufenthalts-, Verweil- und Verpflegungsflächen an.

Die Ringstrasse wird mindestens einseitig mit einem Trottoir ergänzt. Sichere Querungen an entscheidenden Stellen erhöhen die Sicherheit weiter. Ein möglicher Rundweg schliesst an die bestehenden Wege in die Landschaft an und ermöglicht eine qualitätsvolle Aufwertung des Siedlungsrandes. Die Kulturlandschaft soll den Beschäftigten und Bewohnerinnen und Bewohner möglichst einfach zugänglich gemacht werden.



Betriebskonzept Veloverkehr, Grundlage map.geo.admin.ch 2021

Die kantonalen Radwege binden das Arbeitsplatzgebiet Bösch an die umliegenden Ortschaften an. Die Luzernerstrasse dürfte dank der Umklassierung zur wichtigsten Zufahrtsverbindung für den Veloverkehr werden. Im Perimeter soll der Boulevard prioritär dem Langsamverkehr und dem öffentlichen Verkehr vorbehalten werden. Die Veloparkierung in der Nähe der Eingänge erhöht die Attraktivität des Veloverkehrs weiter.

Parkierung




Grafik betroffene Parkplätze

Für den Ausbau der Ringstrasse und des Boulevards müssen verschiedene bestehende Parkfelder verschoben werden. In einem nächsten Planungsschritt muss dazu mit den betroffenen Grundeigentümerschaften geklärt werden, wie eine neu organisierte Parkordnung geschaffen werden kann. Angedacht sind neue Sammelparkieranlagen und neue Längsparkfelder entlang der Ringstrasse mit neuer Parkordnung.

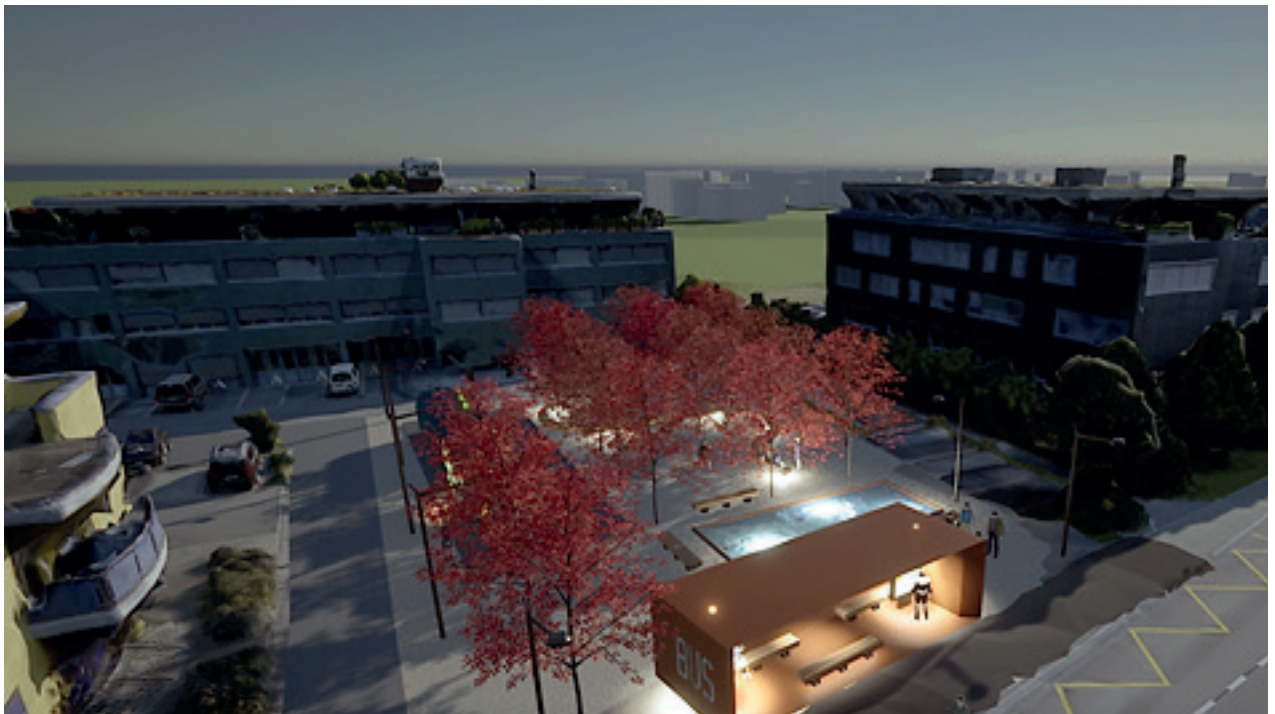
Für die Umsetzung des Konzepts der Ringstrasse mit «grünem Band» und Trottoir auf der Innenseite (siehe Gestaltungskonzept, unten) müssen rund 210 Parkplätze umgelagert werden. Bei den beiden Plätzen und dem Boulevard kommen nochmals insgesamt rund 50 – 70 Parkplätze dazu, die verschoben werden müssen. Im Gesamten sind etwa rund 25 Grundstück betroffen. Ein Teil dieser Parkplätze kann auf dem neuen grünen Band wieder angeboten werden. Für ungefähr 80 – 100 Parkplätze müssen weitere Lösungen gesucht werden (Parkieranlagen, Mobilitätsmanagement, weitere Abklärungen am Laufen.)

Längerfristig (für den Endzustand des heutigen Konzeptes) müssten insgesamt rund 300 Parkplätzen kompensiert werden. Dies soll mit den neu geschaffenen Parkplätzen geschehen.

	Schätzung
 Ringstrasse Nord	118 Parkplätze
 Ringstrasse Süd	94 Parkplätze
 Boulevard und Plätze	72 Parkplätze
Total	284 Parkplätze

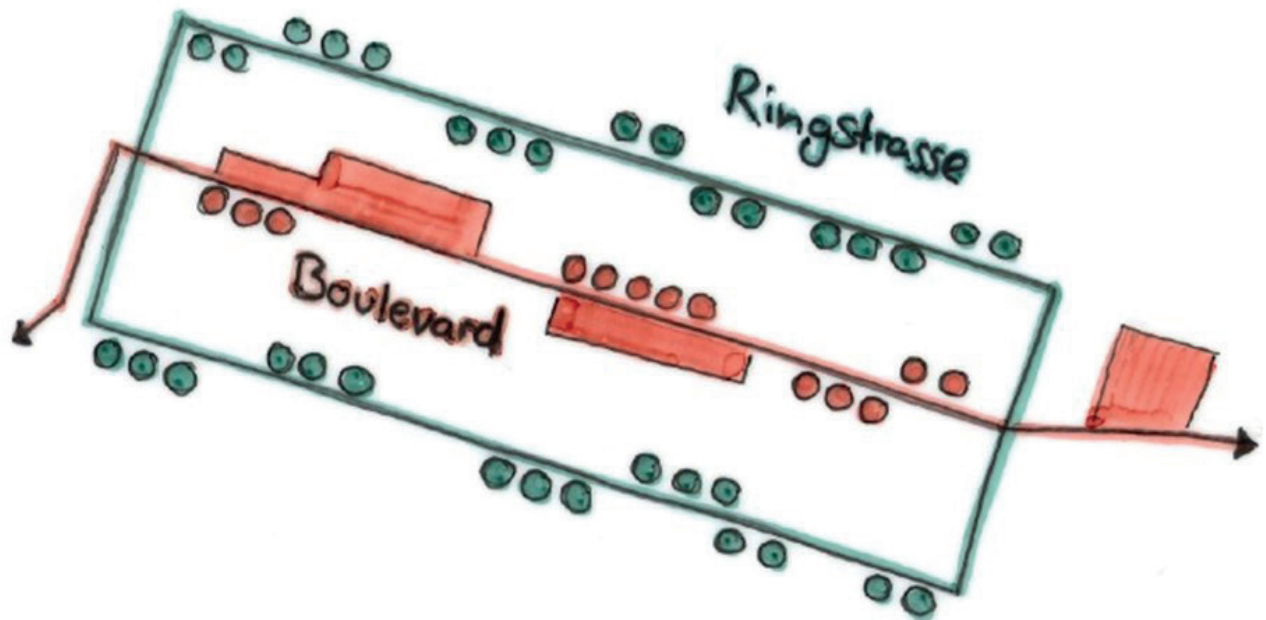
Bushaltestelle

Die beiden Bushaltestellen im Perimeter werden sich neu beim Ost- und West-Platz befinden. Die Haltestelle Bösch erhält wie die bestehende Haltestelle Seeblick eine 22 cm hohe Haltekante und wird als Fahrbahnhaltestelle gestaltet. Um den Anforderungen der heutigen und zukünftigen Nutzer gerecht zu werden, ist eine grosszügige Überdachung mit Sitzgelegenheiten, Fahrplanauskunft, Abfallbehältern und Informationen über das Arbeitsgebiet Bösch notwendig.



Ostplatz mit Bushaltestelle, Visualisierung MAS StadtRaum Architekten, 2022

6.2 Gestaltungskonzept

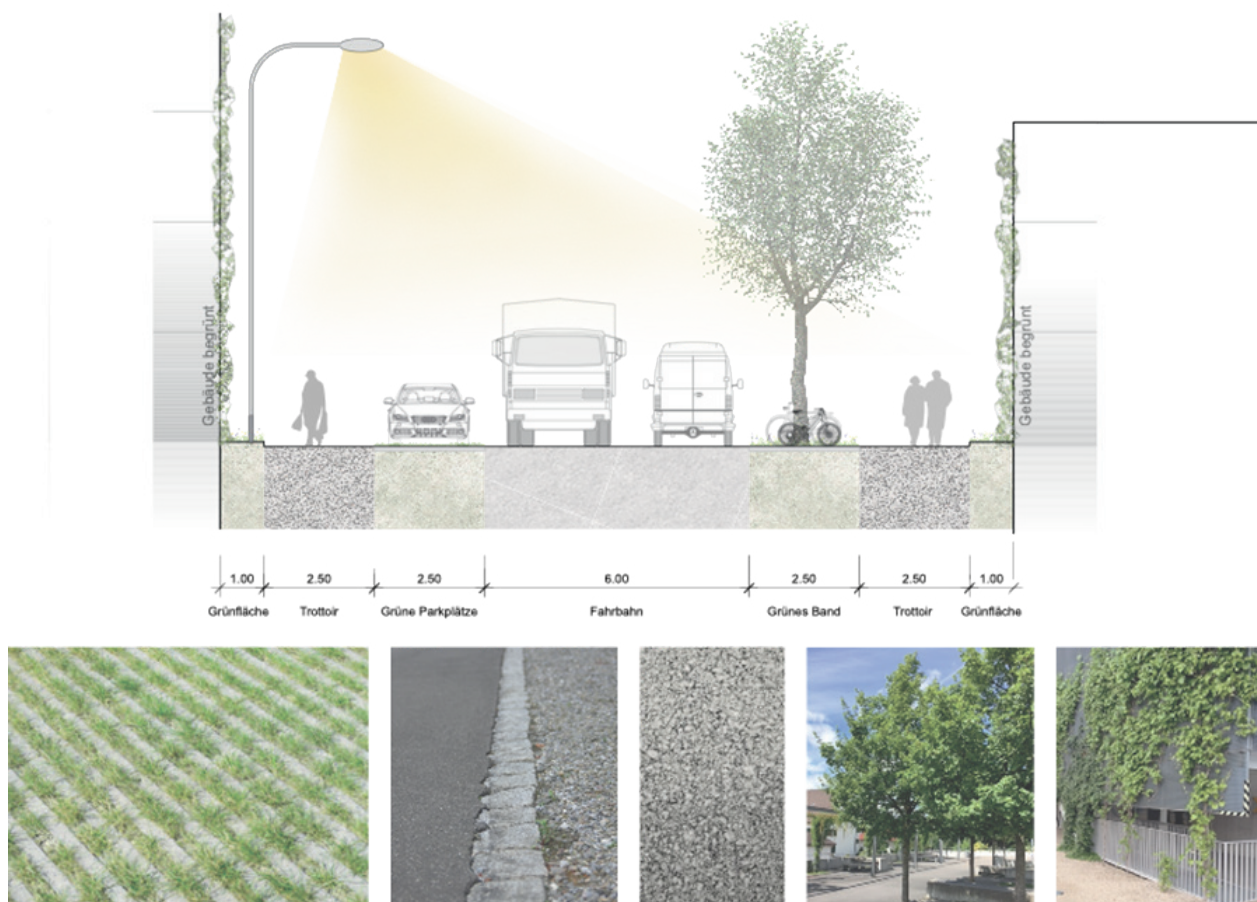


Gestaltungskonzept Arbeitsplatzgebiet Bösch

In der Erarbeitung des BGK haben sich aus gestalterischer Sicht drei Themen herauskristallisiert:

1. Die bestehende **Ringstrasse** wird ergänzt und geschlossen. Die Ringstrasse ist weiterhin in erster Linie der Funktion «Erschliessung» zugeordnet. Die heute problematische und teilweise willkürliche Parkierung soll geregelt werden. Die ganze Ringstrasse soll mit grünen Elementen in einem grünen Band optisch, aber auch ökologisch aufgewertet werden.
2. Im Zentrum des Arbeitsgebietes wird ein attraktiver **Boulevard** entstehen. Mit einem anderen Belag, im Frühling blühenden Bäumen, soll er eine identitätsstiftende Erscheinung erhalten und in erster Linie dem Fussverkehr zur Verfügung stehen. Der öffentliche Verkehr wird weiterhin über die zentrale Strasse geführt und soll die Bereiche um die Haltestellen beleben. Die Anlieferungen werden weiterhin möglich sein, die allgemeine Parkierung soll aber nicht über den zentral gelegenen Boulevard erschlossen sein.
3. An den Boulevard angegliedert entstehen zwei Plätze für den Aufenthalt und die Verpflegung. Der '**Ostplatz**' und der '**Westplatz**'. Beide Plätze sowie auch die Gestaltung der übrigen Bereiche werden in einem pragmatischen Rahmen umgesetzt, dies bewusst so, dass die Massstäblichkeit und der beanspruchte Platz später ergänzt und vergrössert werden können.

Gestaltungskonzept Ringstrasse, «Grüner Ring»



Querschnitt Ringstrasse

Der abgebildete Querschnitt zeigt das langfristige Zielbild für die Ringstrasse und orientiert sich an den Gebäuden an der schmalsten Stelle. Die Fahrbahn wird bei 6 Meter belassen. Beidseitig der Fahrbahn wird ein multifunktionaler 2.5 Meter breiter Grünstreifen angeordnet. Dieser kann je nach Bedürfnis flexibel gestaltet werden. Er soll Abschnittsweise als Parkierung für Autos, Lieferwagen oder Velos dienen. Ergänzt wird dieser multifunktionale Grünstreifen durch gleichmässig angeordnete Strassenbäume. Weiter können die Entsorgung, Aufenthaltsbereiche oder Wende- und Anlieferungsflächen angelegt werden.

Ein beidseitiges Trottoir von 2.5 Meter schafft eine attraktive Fussgängerinfrastruktur. Eine Baulinie könnte bei 18 Meter Breite für den Strassenraum festgelegt werden. Ein 1 Meter breiter Übergangstreifen von Fassade zum Trottoir ermöglicht eine gewisse Flexibilität für Begrünung oder den Eingangsbereich.

Neue Gebäude können mit Fassadenbegrünungen einen zusätzlichen Beitrag zum «grünen Ring» liefern.

Gestaltungskonzept Boulevard



Boulevard, Visualisierung MAS StadtRaum Architekten, 2022

Der Boulevard wird optisch aufgewertet, indem die Aufenthaltsbereiche einen neuen, spezifischen Belag erhalten. Die Fahrbahn ist in Abschnitten noch erkennbar, ist an diesen Stellen +/- 6.00 m breit, aber absichtlich unterbrochen, um den notwendigen Erschliessungsverkehr zu «bremsen».

Die Parkierung wird neu organisiert.

Beide Bushaltestellen werden neu entlang dieses Boulevards platziert.

Die Fussgängerbereiche sind minimal 2.5m breit, öffnen und verbreitern sich aber wo möglich in platzartige Flächen. Den Boulevard begleitend werden standortgerechte ökologisch hochwertige Hochstamm-Bäume gepflanzt, welche an die ursprüngliche Vegetation des Gebietes erinnern sollen. Zudem geben sie mit Ihrer Blüte im Frühling und der auffälligen Herbstfärbung dem Gebiet zwei Mal im Jahr ihr eigenes Gesicht.

Gestaltungskonzept Westplatz



Übersicht Westplatz

Der Westplatz wird direkt an und mit dem Boulevard angelegt. Dort sind die zwei neuen Bushaltestellen vorgesehen.

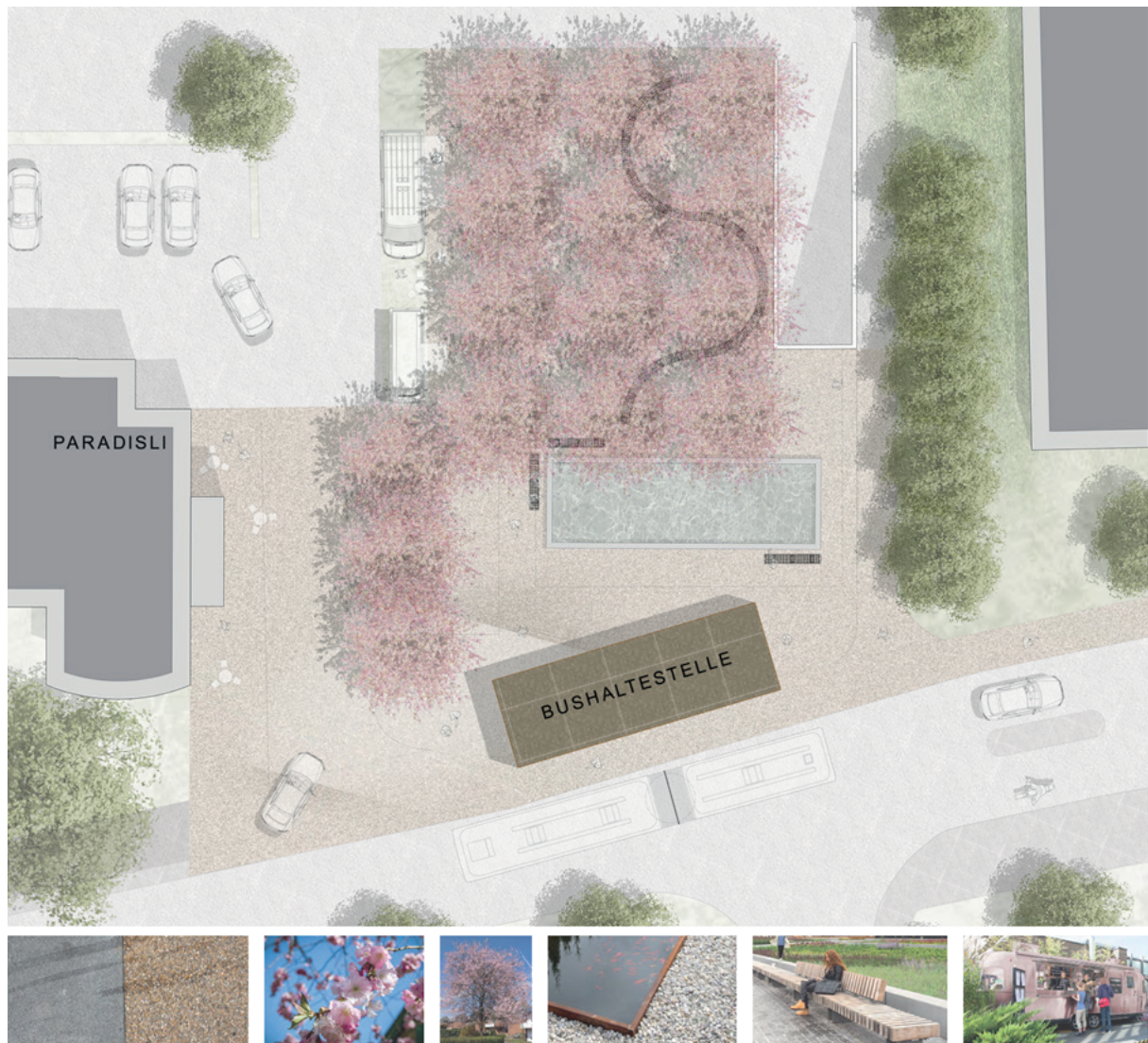
Der Baumbestand wird teilweise mit neuen Hochstammbäumen ergänzt.

Die Aufenthaltsflächen, respektive die reinen Fussgängerbereiche sind mit einem spezifischen Belag vorgesehen, um eine Abgrenzung zu erreichen. Eine urbane Infrastruktur lädt zum Verweilen ein.

Es sind Bereiche definiert, welche von temporären Verpflegungsständen benutzt werden können. So soll in erster Linie ein verbessertes Angebot mit Verpflegungsmöglichkeiten entstehen.

Die im Moment vorgesehenen Flächen können je nach Bedarf und Möglichkeiten flexibel ergänzt und vergrössert werden.

Gestaltungskonzept Ostplatz



Übersicht Ostplatz

An die Bushaltestelle angeschlossen ist eine zentrale Aufenthaltsfläche in Form eines Platzes. Der Platz ist der Auftakt ins Gebiet von Osten her und nimmt die Gestaltungsansätze vom Boulevard auf. Das angrenzende Hotel «Paradisli» kann mit eingebunden werden.

Unter einem Blätterdach sollen urbane Sitzmöglichkeiten und ein grosszügiges Wasserspiel eine ruhige und inspirierende Atmosphäre bilden. Allgemein sind an diesem Platz ruhige Nutzungen vorgesehen.

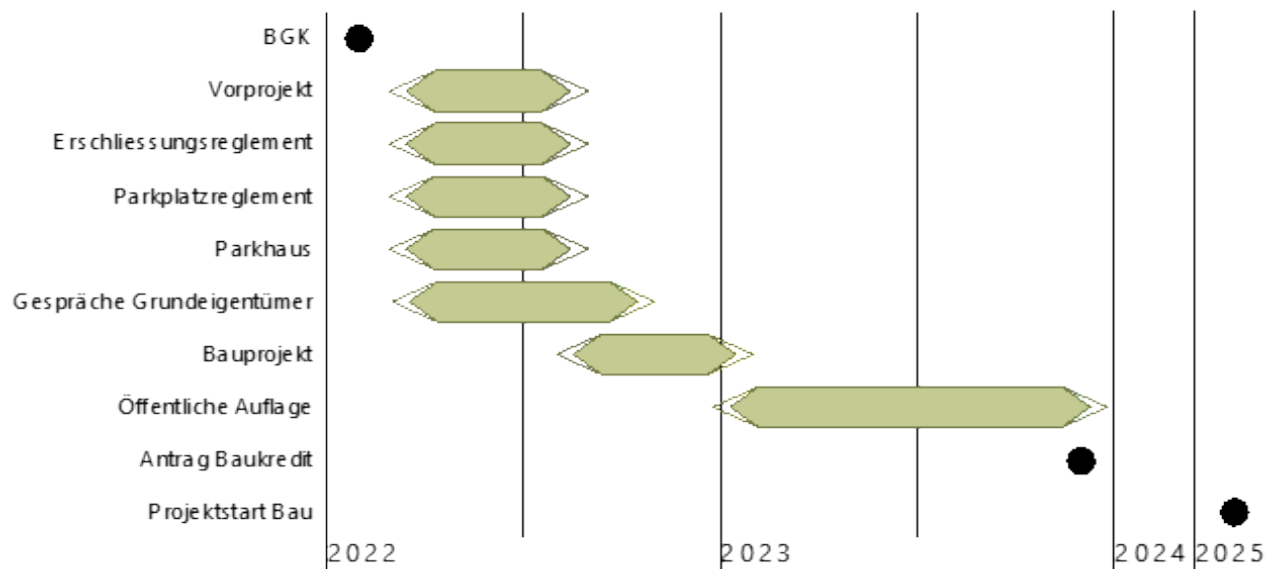
Es sind einzelne Stellplätze für Verpflegungsstände vorgesehen, die dem temporären Verkauf von Esswaren zur Verfügung stehen.

Der heutige Verkehrsfluss und die Anlieferung werden wie heute weiterhin zugelassen.

7 WEITERES VORGEHEN

Die weiteren Planungsschritte sind aus heutiger Sicht folgende (Planungsstand Januar 2022):

- a. Klärung Parkhaus (Frühjahr 2022)
- b. Vorprojekt (erste Hälfte 2022)
- c. Erschliessungsreglement (Frühjahr 2022)
- d. Parkplatzreglement (Frühjahr 2022)
- e. Information Grundeigentümerschaften Bösch (Frühjahr 2022)
- f. Bauprojekt (zweites Halbjahr 2022)
- g. Öffentliche Auflage (Anfang 2023)
- h. Antrag Baukredit an der EGV (Dez 2023)
- i. Baustart (2025)



7.1 Raumplanerische Anpassungen

In der kommunalen Ortsplanungsrevision sind insbesondere Anpassungen nötig:

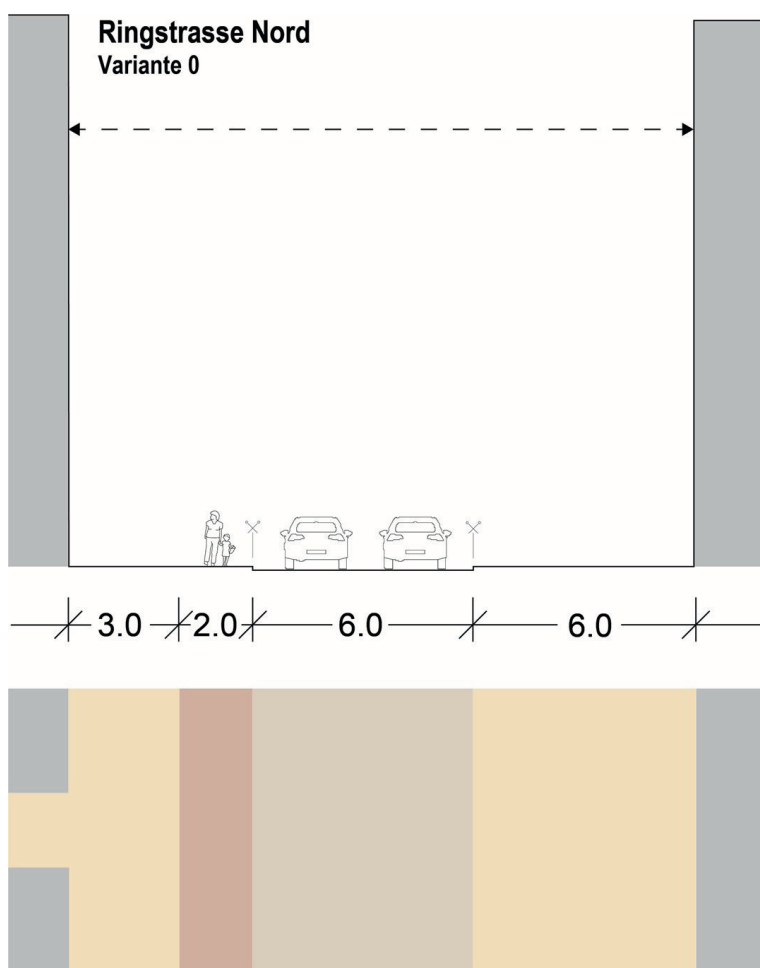
- Strassenklassierung
- Lage der Bushaltestelle Bösch
- Kommunales Rad- und Fusswegnetz

Unabhängig von der Ortsplanungsrevision werden folgende Planungsinstrumente für das Arbeitsplatzgebiet Bösch im Jahr 2022 erstellt:

- Parkierungsverordnung
- Erschliessungsverordnung

Anhang 1, Varianten

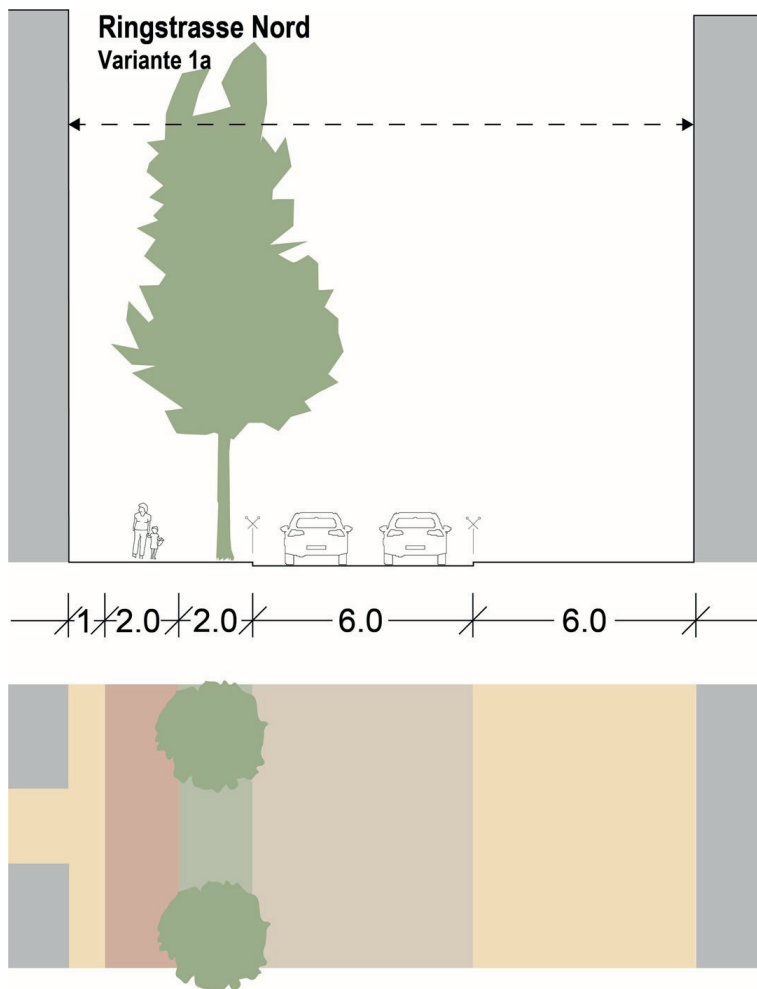
Im Laufe des Prozesses wurden verschiedene Varianten untersucht und weiter verfeinert. Die nachstehenden Varianten zeigen mögliche Ansätze für die Umsetzung eines einseitigen Trottoirs. Die Variante zwei wurde als beste Variante ausgewählt. Die übrigen Varianten dienen der Veranschaulichung des Entwicklungsprozesses und wurden im Laufe des Prozesses verworfen.



Querschnitt Variante 0

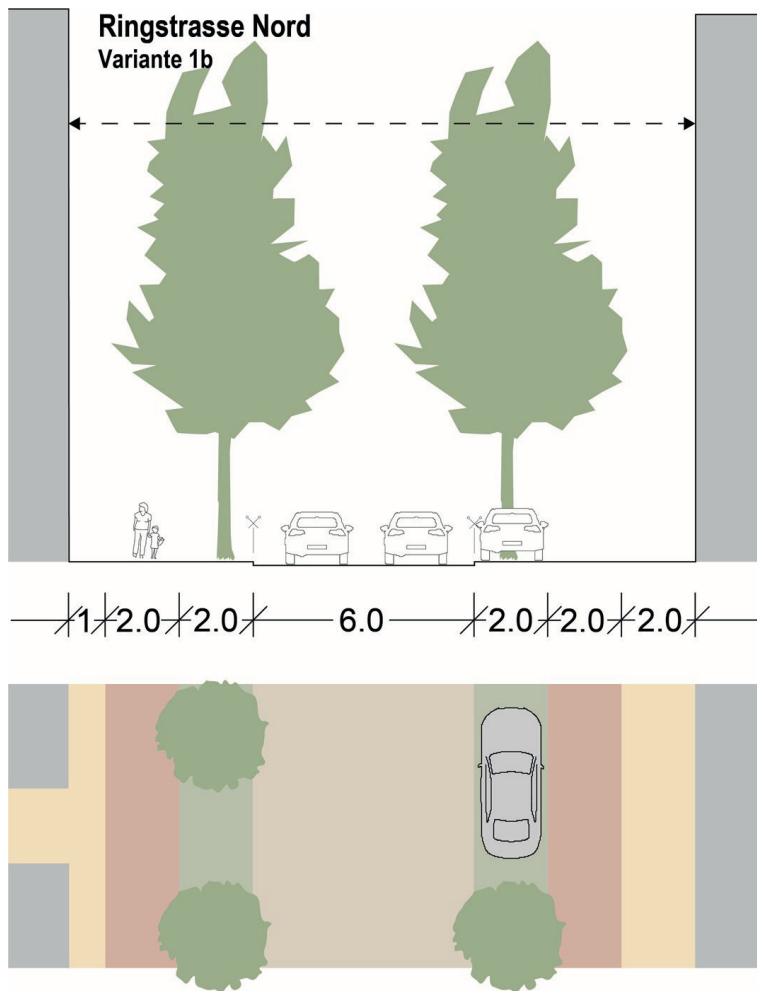
Ausgehend von den Handlungsansätzen sind die Grundanforderungen für den Ausbau der Ringstrasse gegeben. So ist mindestens ein einseitiges Trottoir nötig und eine 6 Meter breite Fahrbahn. Hierfür wurden folgende Querschnitte geprüft.

Variante 0 zeigt die minimale Anforderung mit 6.0 Meter Fahrbahn und 2.0 Meter Trottoir; es verbleiben auf der einen Seite 5 bis 6 Meter, auf der anderen Seite 3 bis 4 Meter Raum, der bisher privat genutzt wird und etappenweise zum öffentlichen Raum entwickelt werden könnte.



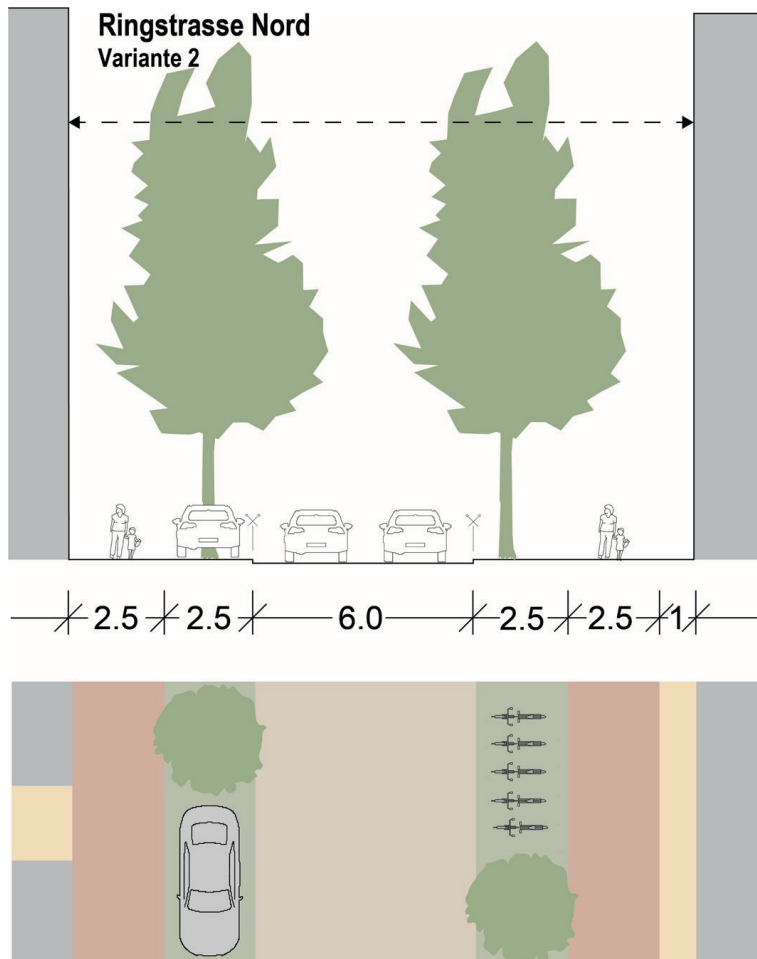
Querschnitt Variante 1a

Variante 1a enthält gegenüber Variante 0 zusätzlich eine Baumreihe / Grünstreifen zwischen Trottoir und Fahrbahn.



Querschnitt Variante 1b

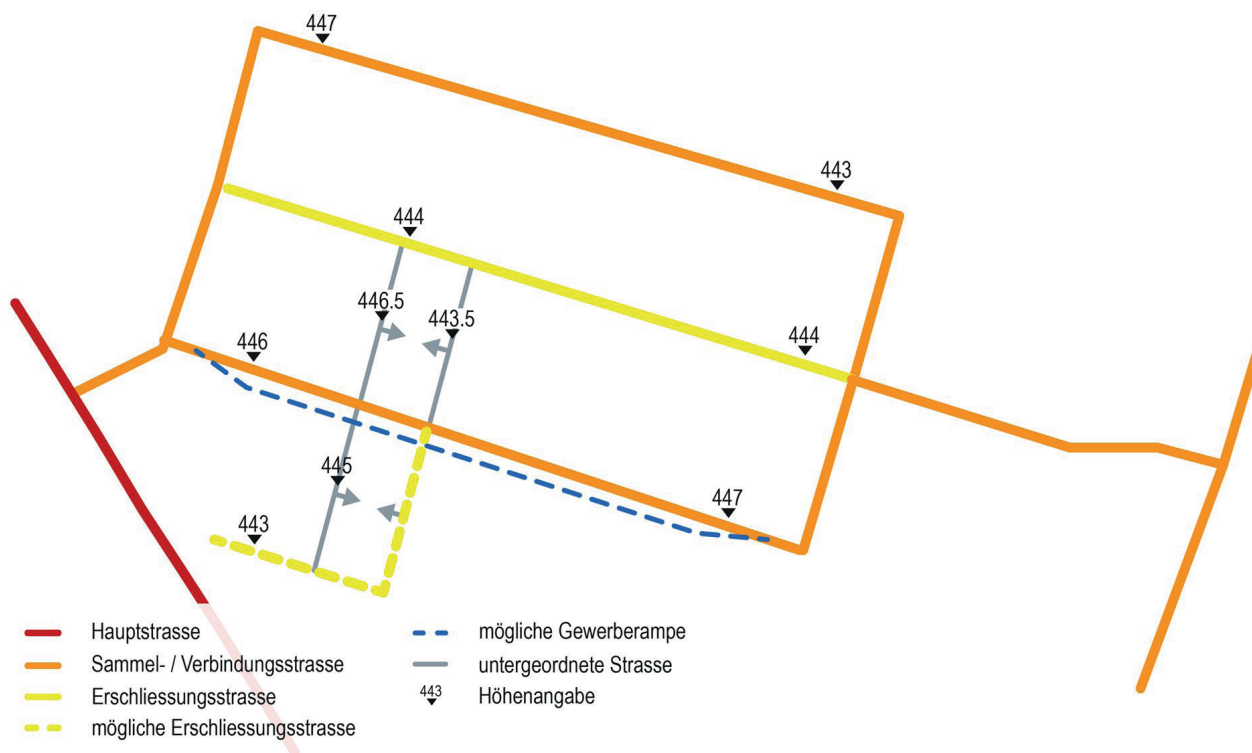
Variante 1b zeigt gegenüber Variante 0 beidseitig je eine Baumreihe / Grünstreifen zwischen Trottoir und Fahrbahn. Zwischen Trottoir und Gebäudekante verbleiben nur noch schmale Streifen von 1 bis 2 Metern.



Querschnitt Variante 2

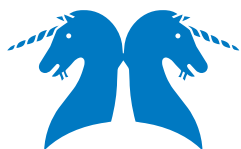
In Variante 2 wurde das Konzept mit einem multifunktionalen Grünstreifen weiterentwickelt. Dieser kann verschiedene Funktionen enthalten wie z.B. Kurzzeit-Parkierung, Lastwagen-Standplätze, Velo-Parkierung, Anlieferung, Ein- und Auslad, einzelne Bäume, Retention oder auch Sitzgelegenheiten oder anderes mehr.

Anhang 2, Gewerbeerschliessung



Mögliche Gewerbeerschliessung über Rampe oder neuer Erschliessungsstrasse

Um die Attraktivität der Gewerbebetriebe zu erhöhen, wurden verschiedene Möglichkeiten zur Verbesserung des Zugangs geprüft. Dies kann zum einen durch eine gewerbliche Rampe erreicht werden oder zum anderen, wie es in dem Gebiet bereits heute der Fall ist, durch die natürlichen Geländeunterschiede. So ist beispielsweise das Gelände zwischen dem Boulevard und der Ringstrasse an der Westfassade 3 Meter höher als an der Ostfassade und ermöglicht somit einen Zugang über zwei Etagen. Um dies auch in den südlichen Arealen der Ringstrasse zu ermöglichen, wäre eine zusätzliche Erschliessungsstrasse als Alternative zur Gewerberampe (gelb gestrichelt) möglich.



Gemeinde Hünenberg