

Antwort auf die Interpellation 238

ewl-Areal – offene Punkte

Lukas Bärle und Jona Studhalter namens der G/JG-Fraktion vom 29. Januar 2023
StB 108 vom 1. März 2023

Wurde anlässlich der Ratssitzung vom 4. Mai 2023 beantwortet.

Ausgangslage

Das «ewl Areal» im Eigentum der ewl Energie Wasser Luzern Holding AG soll einer neuen, verdichteten Nutzung und einer attraktiven Quartiergestaltung zugeführt werden. Dazu haben sich ewl, allgemeine baugenossenschaft luzern (abl) und die Stadt Luzern zu einer gemeinsamen Aktiengesellschaft ewl Areal AG zusammengeschlossen. Bauherrin des Projekts «Rotpol», das in einem Wettbewerbsverfahren in Form einer zweistufigen Gesamtleistungsstudie ausgewählt wurde, ist die ewl Areal AG. Das städtische Parlament konnte zum Projekt bereits zwei Mal (B+A 16/2017 vom 10. Mai 2017: «Planungsbericht Entwicklung «ewl Areal»» [\[Link\]](#) und B+A 29/2019 vom 25. September 2019: «ewl Areal AG. Erster Finanzierungsschritt; Projektierung Innenausbau; Sonder- und Nachtragskredit» [\[Link\]](#)) Stellung nehmen und hat den eingeschlagenen Weg gutgeheissen. Die Planungsarbeiten, die von der ewl Areal AG verantwortet werden, sind bereits weit fortgeschritten. Der Gestaltungsplan wurde eingereicht; Einsprachen sind keine eingegangen, und die Genehmigung steht kurz bevor. Die Arbeiten zur Erstellung des Baugesuchs laufen auf Hochtouren. Mit dem B+A 1/2023 vom 18. Januar 2023: «ewl Areal AG: Zweiter Finanzierungsschritt. Sonderkredite Kapitalerhöhung, nachrangiges Darlehen, Mieterausbau, Mieten; Abschreibung Postulat 115» [\[Link\]](#)), dessen Beratung geplant ist für die Sitzung der Geschäftsprüfungskommission (GPK) vom 2. März 2023 und für die Sitzung des Grossen Stadtrates vom 30. März 2023, beantragt der Stadtrat die nötigen finanziellen Mittel zur Umsetzung des Projekts.

Mit dem Projekt «Rotpol» wird das gesamte Areal neu überbaut. Es kann eine kombinierte Nutzung mit Wohnungen, Büro- und Gewerberäumen und vor allem einem Ersatz der Feuerwache Kleinmatt inklusive Stützpunkten für die ZSOpilatus und den Rettungsdienst realisiert werden. Die Ausnutzung der zur Verfügung stehenden Fläche wird um ein Vielfaches grösser sein als bisher. Insbesondere die Erstellung von rund 80 gemeinnützigen Wohnungen durch abl und rund 60 Wohnungen mit Dienstleistungen durch die Viva Luzern AG ist in der aktuellen Situation mit einem tiefen Leerwohnungsbestand von grosser Bedeutung. Auch der Neubau der Feuerwache ist dringend, da die bestehende Feuerwache Kleinmatt am Ende des Lebenszyklus steht. Das Quartier wird massgeblich aufgewertet und entwickelt. Um alle diese Mehrwerte realisieren zu können, werden – mit Ausnahme des schützenswerten «Roten Hauses» – die bestehenden Gebäude vollständig zurückgebaut, mit entsprechenden Auswirkungen auf die Energiebilanz. Ohne Rückbau kann das vorliegende, breit abgestützte und weit fortgeschrittene Projekt nicht umgesetzt werden. Die Folgen für die direkt Beteiligten, das Quartier und die Stadtentwicklung wären enorm. Eine grosse Chance für die Entwicklung der Stadt Luzern würde verpasst. Zudem müssten die Bestandsbauten aufwendig erneuert und etliche Nutzungen andernorts bereitgestellt werden. Beides würde ebenfalls viel graue Energie verursachen. Mit den vorhergehenden Entscheiden im Rahmen der beiden oben

erwähnten Berichten und Anträgen wurden die Weichen zugunsten des Projekts «Rotpol» bereits frühzeitig gestellt.

Die Fragen der Interpellation tangieren zum Teil direkt das Projekt «ewl Areal» bzw. «Rotpol». Andererseits richten sich die Fragen aber auch an andere Projekte, wie z. B. das Gesamtprojekt «Unterlachen» oder den Durchgangsbahnhof. Die Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten bei diesen Projekten sind unterschiedlich.

Zu 1.:

Graue Energie: Das heutige ewl-Gebäude an der Industriestrasse 6 ist für dessen Betrieb als Bürogebäude zweckmässig, in annehmbarem Zustand mit solider Bausubstanz und architektonisch auch aus heutiger Sicht gut gestaltet. Eine energetische Ertüchtigung ist möglich. Im Rohbau des Gebäudes steckt sehr viel graue Energie, welche im Falle eines Ersatzneubaus neu investiert werden müsste. Die Stadt als Bauherrin hat eine Verantwortung, die Vernichtung von intakter Bausubstanz bei eigenen Bauten zu vermeiden und diesbezüglich für private Bauherren eine Vorbildrolle einzunehmen. Wie gross schätzt der Stadtrat den Effekt der Einsparungen an grauer Energie und Emission von grauen Treibhausgasen bei einer Weiterverwendung der Bausubstanz (unter der Annahme der obenerwähnten Ertüchtigungen)?

Bauherrin des Projekts «Rotpol» auf dem «ewl Areal» ist die ewl Areal AG und nicht die Stadt Luzern. Das «ewl Areal» und die darauf befindlichen Gebäude befinden sich im Eigentum der ewl Energie Wasser Luzern Holding AG, die prinzipiell im Rahmen der geltenden Vorschriften nach eigenem Ermessen darüber verfügen kann.

Die Ermittlung der Einsparung von grauer Energie und grauen Treibhausgasemissionen kann mithilfe der Kennwerte für Standard-Bauteilaufbauten gemäss Rechenhilfe zum SIA-Effizienzpfad Energie bzw. Anhang D des SIA-Merkblatts 2032:2010 erfolgen. Für einen seriösen Vergleich muss dabei die Variante «Erhalt und Ertüchtigung des bestehenden Verwaltungs- und Lagergebäudes mit Baujahr 1970» einer fiktiven Variante «Ersatzneubau mit identischem Bauvolumen und vergleichbarer Bauweise (Stützen-Platten-Massivbauweise)» gegenübergestellt werden. Zudem ist die vereinfachende Annahme zu treffen, dass das bestehende Verwaltungs- und Lagergebäude vor 60 Jahren erstellt wurde. Damit ist die Lebensdauer sämtlicher Bauteile abgelaufen, und graue Energie und graue Treibhausgasemissionen des heutigen Gebäudes sind vollständig amortisiert. In der Gegenüberstellung mit dem Ersatzneubau ist kein Restwert zu berücksichtigen.

Auch bei Beibehaltung des ewl Bürogebäudes sind Ertüchtigungsmassnahmen erforderlich. Zudem wäre die Statik des ewl Bürogebäudes nach einem Abbruch der Annexbauten gefährdet. Geht man von minimalen Ertüchtigungsmassnahmen aus (lediglich Funktionserhalt, kein Neubaustandard), so resultieren für einen Betrachtungszeitraum von 60 Jahren gegenüber dem Ersatzneubau Einsparpotenziale von rund 15'000 MWh an grauer Energie und von rund 4'000 Tonnen an grauen Treibhausgasemissionen (CO₂). Zur Einordnung: Diese Werte entsprechen dem heutigen Jahresenergieverbrauch von rund 450 Einwohnerinnen und Einwohnern bzw. den jährlichen Treibhausgasemissionen von rund 800 Einwohnerinnen und Einwohnern der Stadt Luzern. Es ist zu betonen, dass es sich bei den Berechnungen um grobe Schätzungen unter Berücksichtigung der genannten Rahmenbedingungen handelt. Für präzisere Aussagen zu den effektiv möglichen Einsparungen wäre eine fundierte Bestandsanalyse mit Machbarkeitsstudie eines Umbauprojekts erforderlich.

Die geplante Überbauung auf dem «ewl Areal» muss über die gesamte Lebensdauer ambitionierte Ziele bezüglich Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen erreichen. Die teilweise Weiternutzung bestehender Bausubstanz (Kreislaufwirtschaft) könnte zur Zielerreichung zwar einen Beitrag leisten. Grundsätzlich muss aber angemerkt werden, dass beim Erhalt des Bestandsgebäudes sowohl die Raumbestellung wie auch die Rahmenbedingungen von Stadt, ewl, abl und Viva Luzern AG (B+A 16/2017) – und somit das vorliegende Projekt (B+A 29/2019) – in dieser Form nicht umsetzbar wären. Entweder müssten viele Nutzungen wie z. B. die Feuerwache an einem anderen Ort realisiert werden, oder es würden Provi-

sorien für die heute ansässigen Nutzungen auf dem Areal notwendig. Würde das ewl Bürogebäude beibehalten, wäre die geplante Nutzungsdichte nicht erreichbar. In beiden Fällen wäre mit einem heute nicht bezifferbaren Mehraufwand an grauer Energie und an grauen Treibhausgasemissionen zu rechnen. Die Energiebilanz könnte sogar zugunsten des Projekts «Rotpol» ausfallen.

Im Rahmen des Gestaltungsplans und der Sonderbauvorschriften des «ewl Areals» wird eine nachhaltige Nutzung der Ressourcen und Energieträger vorausgesetzt. Die Kreislaufwirtschaft (u. a. Recyclingbeton) ist ein wesentlicher Aspekt zur Schonung der Ressourcen und Senkung der Treibhausgasemissionen im heutigen Bauwesen auf dem Weg zu Netto-Null. Die Prozessintegration und die Umsetzung dieser Thematik richtet sich auf dem «ewl Areal» nach den Vorgaben gemäss SIA-Effizienzpfad 2040 und Standard 2000-Watt-Areal.

Im ersten Halbjahr 2023 werden unter der Leitung der Hochschule Luzern studentische Gruppenarbeiten über das künftige «ewl Areal» im Bereich Digital Construction gemacht. Die Arbeiten haben das Thema nachhaltige Lebensräume im Fokus, die u. a. auch das Thema Kreislaufwirtschaft beinhalten.

Zu 2.:

Gesamtprojekt Unterlachen: Um die neuen, quartierprägenden Bebauungen mit Werkleitungsarbeiten und der Strassengestaltung abzustimmen, hat die Stadt Luzern ein Gesamtprojekt initialisiert (B+A 35/2021). Zielsetzungen darin sind u. a. die Industriestrasse als grüner Quartierplatz und Grundsätze der Schwammstadt und der Klimaadaptation. Entlang des Geissensteinrings sollen eine neue, durchgehende Baumreihe sowie ein breiteres Trottoir und breitere beidseitige Velostreifen die Attraktivität und die Verkehrssicherheit für Fuss- und Veloverkehr erhöhen. Im in der Auflage des Gestaltungsplans einsehbaren «Richtprojekt Landschaft» sind einige dieser Elemente nicht mehr ersichtlich. Können die im B+A 35/2021 gesetzten Ziele und Vorhaben erreicht und umgesetzt werden?

Die geplanten Verkehrselemente wie Trottoir, Velostreifen usw. verbreitern das bestehende Strassenprofil am Geissensteinring. Sie sind nicht Bestandteile des Gestaltungsplans zum Projekt der ewl Areal AG, weil sie nur den öffentlichen Raum betreffen. Parallel zum Geissensteinring verläuft auf dem «ewl Areal» der Werkverkehr von ewl und der städtischen Nutzungen Strasseninspektorat und Stadtgrün. Diese Anordnung ermöglicht auf dem «ewl Areal» die Entflechtung von verkehrsfreien Zonen rund um das «Rote Haus». Aufgrund der diversen und komplexen verkehrstechnischen Ansprüche sowie der engen Platzverhältnisse am Geissensteinring im Bereich des «ewl Areals» ist es nach heutigem Planungsstand weder auf privatem noch auf öffentlichem Grund möglich, einen Grünstreifen oder Bäume zu realisieren. Die ewl Areal AG prüft im Rahmen ihres Projekts und unter Berücksichtigung der beengten Platzverhältnisse, welche klimabegünstigenden Massnahmen entlang des Geissensteinrings realisiert werden können. Dazu besteht ein enger Austausch zwischen den Projektverantwortlichen für den öffentlichen und den privaten Grund mit dem Ziel, eine optimale, attraktive und funktionierende Verkehrsführung für Fussgängerinnen und Fussgänger, Velofahrende, Auto- und Werkverkehr zu realisieren.

Die Industriestrasse soll als Begegnungszone funktionieren. Dazu werden die Projekte der Kooperation Industriestrasse (KIL), der ewl Areal AG und das Gesamtprojekt «Unterlachen» in einem intensiven Austausch aufeinander abgestimmt und optimiert. Mit der Ergänzungsplanung, die u. a. aufgrund der reduzierten Nutzungsbedürfnisse des Rettungsdienstes notwendig wurde, kann eine starke verkehrliche Entlastung der Industriestrasse realisiert werden. Die vielfältigen Anforderungen im Untergrund – z. B. Werkleitungen, Entlastungsschacht Allmendibach, See-Energie-Zuleitungen und Zentrale für das Quartier – sind äusserst herausfordernd und setzen z. T. einschränkende Rahmenbedingungen für die Gestaltung der Oberfläche. Da die Planungen noch nicht in allen Teilen abgeschlossen sind, sind Veränderungen gegenüber früheren Aussagen nicht ausgeschlossen. Grundsätzlich besteht von allen Beteiligten die Absicht, die Prinzipien der Schwammstadt und der Klimaadaptation sowohl im öffentlichen wie auch im privaten Raum anzuwenden und dabei eine attraktive Begegnungszone zu erstellen.

Zu 3.:

Höhenversätze: In den Visualisierungen der Gesamtleistungsstudie sind die Baukörper des ewl-Areals in einer durchgehenden Ebene, welche ohne Niveauunterschied in die Industriestrasse und das KIL-Areal übergeht, angeordnet.¹ Es wird suggeriert, dass das Gebiet ohne Höhenversätze wie Treppen oder Mauern gestaltet wird. Es scheint nicht berücksichtigt worden zu sein, dass das Gelände ein Gefälle, insbesondere von Süd nach Nord, aufweist. Bei genauem Studium der Aktenauflage zum Gestaltungsplan sind die Höhenversätze von Grössenordnung einem Meter zwischen Niveau Industriestrasse und dem Niveau EG der Bauten in der nördlichen Hälfte des Areals ersichtlich.² Die suggerierte verbindende Ebene des Gesamtareals (ewl, KIL und Industriestrasse) wäre damit in Frage gestellt – optisch und erschliessungstechnisch. Auch der Höhenversatz zum Geissensteinring beträgt 0.5 Meter (Einmündung Industriestrasse) bis 1.5 Meter (Einmündung Fruttstrasse). Es scheint zumindest prüfenswert, ob dies nicht zu Einschränkungen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden führt und ob die durchgehende Ebene ein zentrales Gestaltungselement ist. Wie beurteilt der Stadtrat diese Diskrepanz zwischen Gestaltungsplan und Gesamtleistungsstudie?

Das Projekt «Rotpol» liegt in der Verantwortung der ewl Areal AG. Es liegt in der Natur eines Planungsprozesses, dass Pläne und Visualisierungen einer Gesamtleistungsstudie weniger detailliert ausgeführt sind als diejenigen im Gestaltungsplan. Die Höhenunterschiede sind grundsätzlich schon seit der Gesamtleistungsstudie bekannt und in den Planungen berücksichtigt, jedoch nicht in den Visualisierungen abgebildet. Der Blickwinkel der Visualisierung zeigt zudem einen Bereich, bei dem der Höhenunterschied zwischen Strasse und «ewl Areal» nicht mehr so gross ist. Selbstverständlich werden von der ewl Areal AG sämtliche Vorschriften und Vorgaben angemessen berücksichtigt. Eine hindernisfreie Erschliessung und Querung des «ewl Areals» wird künftig von der Frutt- und der Industriestrasse sowie vom Geissensteinring her möglich sein.

Wie bereits beschrieben, wird entlang des Geissensteinrings eine parallele Werkverkehrsachse auf privatem Grund geführt. Der Höhenversatz zum Geissensteinring hilft dabei einer klaren Entflechtung von Werkverkehr auf privatem und Fussgänger- bzw. Veloverkehr auf öffentlichem Grund. Die Ausgestaltung des Höhenversatzes ist in der weiteren Planung im engen Austausch zwischen den Projekten zu klären. Auf halber Höhe des «ewl Areals» ist vonseiten Geissensteinring ein hindernisfreier Zugang zum Areal gewährleistet.

Entlang der Industriestrasse ist ein Höhenversatz von privatem auf öffentlichen Grund aufgrund der vielfältigen Ansprüche auf dem «ewl Areal» und der bestehenden Topografie unumgänglich. Nach Ansicht des Stadtrates mindert dies aber keineswegs die hohen städtebaulichen Qualitäten des geplanten Strassenraums, sondern bietet vielmehr spannende, abwechslungsreiche Begegnungs- und Aufenthaltszonen, ohne dass der Eindruck einer räumlichen Trennung entsteht. Er ist überzeugt, dass die geplante künftige Industriestrasse gemeinsam mit den Projekten von KIL und ewl Areal AG für das Quartier einen hohen Mehrwert mit grosser Nutzungsvielfalt und Aufenthaltsqualität bringen wird. Der hindernisfreie Zugang aller Bereiche kann in der weiteren Planung sichergestellt werden.

Zu 4.:

Feuerwehrstation: Der geplante Standort der Feuerwehr an der Fruttstrasse tangiert u. a. folgende Projekte: Bauarbeiten des Durchgangsbahnhofs (DBL), mögliche S-Bahnstation Steghof und Velohauptstrassen. DBL: die Linienführung der Zufahrt zum DBL wird entlang der Fruttstrasse verlaufen; der Betrieb der Feuerwehr müsste mit Baustelle und Baustellenverkehr koordiniert werden. Wurden alle diese Faktoren in die Prüfung des Feuerwehrstandortes miteinbezogen?

Die Evaluation des Feuerwehrstandortes wurde bereits 2011 gestartet, und dabei wurden alle bekannten Einflussfaktoren in die Überlegungen einbezogen. Der Standort auf dem «ewl Areal» erweist sich unter verschiedensten Aspekten (verfügbare Fläche, Zentralität, Vermeidung von Provisorien) als sehr geeignet und ist unter Berücksichtigung all dieser Aspekte alternativlos.

¹ <https://ewl-areal.ch/projekt/#architektur>.

² Gestaltungsplan, Auflage, Dokument «Zur Orientierung 2: 21104 Richtprojekt Landschaft».

Die Bauphasenplanung jeglicher Bauprojekte erfolgt immer unter bestmöglicher Rücksichtnahme auf bestehende Strukturen und Nutzungen. Aufgrund der aktuellen Planungskennnisse wird der Betrieb der Feuerwehr am ewl Standort durch den Bau des Durchgangsbahnhofs nicht tangiert.

Auf der Fruttstrasse wird eine 30er-Zone mit entsprechender Signalisation eingerichtet. Der Bau einer allfälligen S-Bahn-Station und die Umsetzung einer Velohauptroute sind zu gegebenem Zeitpunkt mit dem Betrieb der Feuerwehr abzustimmen. Selbstverständlich werden dabei alle relevanten Anforderungen – insbesondere betreffend Ausfahrten Feuerwehr – angemessen berücksichtigt.