

# G 360 Gestaltungsplan Rösslimatt I

## Sonderbauvorschriften

Stand vom 10.11.2016

Genehmigungsvermerk: \*\*.\*\*,\*\*\*\* Genehmigungsgesuch

Datum:

\_\_\_\_\_  
SBB Immobilien Development

\_\_\_\_\_  
Schweizerische Bundesbahnen SBB  
Immobilienrechte

Datum:

\_\_\_\_\_  
rolf mühlethaler architekt sia bsa

Datum:

\_\_\_\_\_  
Planteam S AG

\_\_\_\_\_  
Planteam S AG

# Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeine Grundsätze .....	1
§1 Ziel und Zweck .....	1
§2 Geltungsbereich .....	1
§3 Qualitätssicherung .....	2
2. Nutzungen und Etappierung .....	3
§4 Grundnutzung .....	3
§5 Zwischennutzungen .....	3
3. Baubereiche.....	4
§6 Baubereiche .....	4
§7 Baulinien .....	4
§8 Reservebereich .....	4
§9 Unterirdische Bauten .....	5
§10 Grenz- und Gebäudeabstände .....	5
§11 Höhen .....	5
§12 Arkaden .....	5
§13 Gleisloggia .....	6
§14 Dachgestaltung .....	6
4. Öffentliche Aussenräume .....	7
§15 Grundlage .....	7
§16 Übergabe, Betrieb und Unterhalt Aussenraum .....	7
§17 Aussenräume .....	7
§18 Platzbereich und Bereich Passerellenaufgang (Baubereich H) .....	8
§19 Bereich Mischverkehr/ Bereich Gleisdreieck .....	8
§20 Bahnbetrieb/ Sicherheitsmanagement .....	9
§21 Retentionsflächen .....	9
5. Mobilität, Ver- und Entsorgung .....	9
§22 Mobilitätskonzept .....	9
§23 Verkehrserschliessung .....	9
§24 Parkierung .....	10
§25 Fuss- und Veloverkehr .....	10
§26 Ver- und Entsorgung .....	11

6. Umwelt und Energie.....	12
§27 Energie und Nachhaltigkeit	12
§28 Wärmeversorgung	12
§29 Baumaterialien	12
§30 Lärmschutz	13
7. Abweichungen .....	13
§31 Abweichungen	13
8. Schlussbestimmungen.....	13
§32 Inkrafttreten	13

# 1. Allgemeine Grundsätze

## §1 Ziel und Zweck

<sup>1</sup> Der vorliegende Gestaltungsplan „G 360 Gestaltungsplan Rösslimatt I“ sichert für den nördlichen Teil des „Areal Rösslimatt“ das Ergebnis des Studienauftrags „Arealentwicklung Rösslimatt“ aus dem Jahr 2013. Dazu gehören die Anpassungen gemäss des „Berichts Weiterentwicklung des Städtebaulichen Konzepts des Architekten Rolf Mühlethaler 2013-2015“ aus dem Jahr 2015, mit dem zur Weiterbearbeitung empfohlenen städtebaulichen Konzept des Teams Architekt Rolf Mühlethaler sowie das Aussenraumkonzept der w+s Landschaftsarchitekten AG. Diese Konzepte zeigen richtungsweisend die Grundstruktur und sollen zu einer markanten städtebaulichen Aufwertung des neuen Quartiers führen. Um diese langfristige Entwicklung festzusetzen, werden mit dem vorliegenden Gestaltungsplan die Grundlagen geschaffen, um erste Bauten und Anlagen realisieren zu können.

<sup>2</sup> Der „G 360 Gestaltungsplan Rösslimatt I“ ermöglicht eine unter sozialen, ökologischen und ökonomischen Aspekten tragfähige und zukunftsweisende, nachhaltige Entwicklung.

<sup>3</sup> Auf dem „Areal Rösslimatt“ soll in einer langfristigen Entwicklung ein lebendiges, dichtes, urbanes Quartier entstehen: ein neuer, identitätsstiftender Stadtbaustein als Auftakt in das weitere Tribschenquartier. Voraussetzungen dafür sind eine ausgewogene Nutzungsmischung, qualitativ hochwertige Aussenräume, öffentliche Zugänglichkeit, qualitätsvolle Erschliessung sowie ein angemessenes Angebot an publikumsorientierten Nutzungen.

## §2 Geltungsbereich

<sup>1</sup> Der G360 Gestaltungsplan Rösslimatt I setzt sich aus verbindlichen, integrierenden und orientierenden Bestandteilen zusammen.

<sup>2</sup> Die verbindlichen Bestandteile bestehen aus

- a. dem Gestaltungsplan, 1:1000, mit dem gekennzeichneten Perimeter sowie
- b. den dazugehörenden Sonderbauvorschriften.

<sup>3</sup> Integrierende Bestandteile wegleitend für Baugesuche sind

- c. das städtebauliche Konzept 2015, 1:1'000,
- d. das Mobilitätskonzept sowie
- e. das Aussenraumkonzept.

Die Inhalte der integrierenden Bestandteile sind gestützt auf die Konzepte im Rahmen der jeweiligen Baugesuchverfahren detailliert auszugestalten.

<sup>4</sup> Als orientierende Bestandteile gelten

- f. der Erläuterungsbericht,
- g. das städtebauliche Konzept Studienauftrag, 1:1000,
- h. das Lärmgutachten vom 17. März 2014,
- i. das NIS-Gutachten vom 16. April 2014,
- j. das Boden-Gutachten vom 7. Mai 2013,
- k. die Aussteckung der massgeblichen Bauvolumen,
- l. das Modell 1:500,
- m. die Grundlagen zum Mobilitätskonzept vom 10. November 2016 sowie
- n. das 2000-Watt-Zertifikat für Areale in der Entwicklung.

<sup>5</sup> Soweit die Sonderbauvorschriften davon nicht abweichen, gelten die Bestimmungen des Bau- und Zonenordnung (BZO) der Stadt Luzern sowie die einschlägigen kantonalen Bauvorschriften.

### §3 Qualitätssicherung

<sup>1</sup> Für die Entwicklung aller Baubereiche müssen qualitätssichernde Konkurrenzverfahren durchgeführt werden.

<sup>2</sup> Die Entwicklung aller Baubereiche muss sich am städtebaulichen Konzept des Teams Architekt Rolf Mühlethaler, Version 2015 orientieren bzw. gebührend Rechnung tragen.

<sup>3</sup> Die Entwicklung aller Aussenräume muss sich am Aussenraumkonzept des Büros w+s Landschaftsarchitekten AG orientieren bzw. gebührend Rechnung tragen.

## 2. Nutzungen und Etappierung

### §4 Grundnutzung

<sup>1</sup> Als Grundnutzung gilt die Arbeitszone AR-317.

<sup>2</sup> Erdgeschossnutzungen tragen zur urbanen Aufwertung des Quartiers bei und sind baulich bei allen Erdgeschossen vorzusehen. In den Erdgeschossen der Baubereiche A und B sind entlang der Arkaden sowie am Platz der Passerelle mehrheitlich publikumsorientierte Nutzungen anzusiedeln.

### §5 Zwischennutzungen

<sup>1</sup> Zwischennutzungen sind auf dem gesamten Areal grundsätzlich zulässig, sofern sie die Qualitäten des Quartiers und die Entwicklung des Gesamtareals nicht beeinträchtigen beziehungsweise allenfalls sogar fördern. Sie beinhalten all jene Nutzungen, die vom angestrebten Endzustand des Areals gemäss städtebaulichem Konzept des Teams Architekt Rolf Mühlethaler abweichen. Im Falle eines konformen Bauvorhabens müssen die Zwischennutzungen weichen. Neue Zwischennutzungen sind immer zeitlich zu befristen.

<sup>2</sup> Die publikumsorientierten Nutzungen gemäss §4 Abs. 2 können schrittweise entwickelt werden. Nicht publikumsorientierte Nutzungen sind als Zwischennutzung in den Erdgeschossen der unter §4 Abs. 2 erwähnten erstmalig bebauten Teilbereiche ebenfalls zulässig.

<sup>3</sup> In der unter §13 beschriebenen Gleisloggia kann für eine befristete Zwischennutzung ein provisorisches Zwischengeschoss eingezogen werden. Die Befristung für die Zwischennutzung wird längstens bis zur Bauabnahme der Verbindung der Rösslimattstrasse mit dem Gestaltungsplangebiet Perimeter I festgelegt. Die Zwischennutzung muss dann gemäss städtebaulichem Konzept Team Architekt Rolf Mühlethaler rückgebaut werden.

## 3. Baubereiche

### §6 Baubereiche

<sup>1</sup> Die Baubereiche geben die Lage an, in welcher oberirdische Bauten erstellt werden können.

<sup>2</sup> Die Baubereichslinien zwischen den Baubereichen A1/A2 und B/C sind projektabhängig verschiebbar, unter Berücksichtigung von §6 Abs. 4 und §10.

<sup>3</sup> Die Gebäudegrundfläche des Baubereichs B beträgt mindestens 800 m<sup>2</sup>, die Gebäudegrundfläche des Baubereichs C mindestens 2'000 m<sup>2</sup>.

<sup>4</sup> Der Baubereich A2 ist gemäss Entscheid des Regierungsrats des Kantons Luzern vom 3.6.2014 als Installationsplatz für den Tiefbahnhof freizuhalten bis zu dessen Fertigstellung oder einem negativen Volksentscheid.

<sup>5</sup> Der im Gestaltungsplan als „Fläche SBB Infrastruktur“ gekennzeichnete Bereich, ist bis zur Freistellung der Abstellgleise freizuhalten und nicht zu bebauen.

<sup>6</sup> Die Etappierung innerhalb der Baubereiche ist zulässig.

### §7 Baulinien

<sup>1</sup> Die Baulinien mit Anbaupflicht dienen der Sicherung von wichtigen Gebäude- und/oder Strassenfluchten. Die Anbaupflicht gilt unter Berücksichtigung der technisch bedingten Toleranz (- 50 cm).

<sup>2</sup> Die Baulinie „Arkadenrücken“ im Baubereich B übernimmt die Flucht des bestehenden Gebäudes „Güterstrasse 7“ und ist mit Anbaupflicht belegt, unter Berücksichtigung der technisch bedingten Toleranz (- 50 cm).

<sup>3</sup> Im Baubereich C ist eine partielle Öffnung der Blockrandstruktur möglich. Öffnungen dürfen über dem geschlossenen Sockelgeschoss (EG + 1. OG) maximal 20% der Fassadenlänge betragen.

### §8 Reservebereich

<sup>1</sup> Der Reservebereich bezeichnet eine Fläche, dessen Entwicklung im Rahmen des vorliegenden Gestaltungsplans zurückgestellt ist. Eine Sanierung des als erhaltenswert eingestuften Gebäudes „Güterstrasse 7“ ist in Absprache mit der Denkmalpflege möglich.

<sup>2</sup> Aussenraumnutzungen sowie freistehende, temporäre Bauten in Leichtbauweise gemäss §5 sind zulässig.

## §9 Unterirdische Bauten

Unterirdische Bauten dürfen, sofern technisch machbar, im gesamten Perimeter erstellt werden. Dabei ist die Medienschliessung zu berücksichtigen und die entsprechenden Korridore sind gemäss Angaben der Stadt Luzern freizuhalten. Unterirdische Bebauungen und unterirdische Verbindungen zwischen Baubereichen sollten jedoch – soweit möglich und sinnvoll – innerhalb der jeweiligen Baubereiche begrenzt sein.

## §10 Grenz- und Gebäudeabstände

<sup>1</sup> Die Grenz- und Gebäudeabstände sind durch die Baubereiche respektive Baulinien festgelegt.

<sup>2</sup> Bauten in den Baubereichen A1 und A2 können zusammengebaut oder als einzelne Bauten realisiert werden, wobei der Gebäudeabstand unter dem Vorbehalt der Wahrung wohngyienischer und feuerpolizeilicher Interessen unterschritten werden darf.

<sup>3</sup> Die als „Gassenraum“ bezeichneten Flächen sind mindestens 12m breit und dienen als untergeordnete öffentliche Erschliessungs- und Freiflächen.

<sup>4</sup> Die Abgrenzung zwischen den Baubereichen B und C erfolgt durch einen Gassenraum, dessen Lage im Gestaltungsplan richtungsweisend dargestellt ist und wobei der Gebäudeabstand unter dem Vorbehalt der Wahrung wohngyienischer und feuerpolizeilicher Interessen unterschritten werden darf. Die Möglichkeit eines einzigen Baukörpers auf den Baubereichen B und C ist ausserdem zulässig und in einem zukünftigen Konkurrenzverfahren zu prüfen.

<sup>5</sup> Zwischen den Baubereichen A1 und A2 sowie B und C ist eine punktuelle bauliche Verbindung (Passerelle oder ähnliches) zulässig.

## §11 Höhen

<sup>1</sup> Die pro Baubereich aufgeführten Referenzkoten bezeichnen das massgebende Terrain, für die Messweise der zulässigen Gebäudehöhe, unabhängig von möglichen Unebenheiten im Gelände.

<sup>2</sup> Im Baubereich A darf die zulässige Gebäudehöhe auf 24m erhöht werden bei maximal 6 Vollgeschossen.

<sup>3</sup> Die Höhe der Erdgeschosse (Oberkante EG-Decke bis Unterkante 1.OG-Decke) beträgt mindestens 3.75m.

## §12 Arkaden

Die „Arkaden“ sind öffentlich zugängliche, loggiaartige externe Räume, die zwei Geschosse hoch und im Baubereich A mindestens 3m tief sind.



### §13 Gleisloggia

<sup>1</sup> Die „Gleisloggia“ ist ein Raum im Erdgeschoss, der von Fassade zu Fassade reicht, mindestens 14m breit, 2-geschossig und mindestens 6m hoch ist. Die Gleisloggia ermöglicht den städtebaulich gewünschten Sichtbezug über das Gleisfeld zum Hirschmattquartier und wirkt identitätsstiftend. Der Bereich ist von der Ostseite aus kontrolliert öffentlich zugänglich und kann mit einer publikumsorientierten Nutzung belegt werden. Die Gleisloggia darf je nach Nutzung verglast und als öffentlicher oder halböffentlicher Raum genutzt werden. Es sind geeignete Schutzmassnahmen zur Minimierung der Vogelschlagproblematik zu ergreifen.

<sup>2</sup> Der gekennzeichnete Bereich gemäss Plan gibt die generelle Lage der Gleisloggia an.

### §14 Dachgestaltung

<sup>1</sup> Es sind nur Flachdächer zugelassen.

<sup>2</sup> Dachflächen, können mit Photovoltaik- oder Sonnenkollektoranlagen belegt werden. Bei Solaranlagen auf Flachdächern werden im Baubewilligungsverfahren die Flächenanteile für Solaranlagen und Begrünung festgelegt.

<sup>3</sup> Die nicht begehbaren Flachdächer der Gebäude sind ab einer Grösse von 25m<sup>2</sup> gemäss dem Merkblatt zur extensiven Flachdachbegrünung ([www.gruendach-luzern.ch](http://www.gruendach-luzern.ch)) mit einer möglichst vielfältigen einheimischen Bepflanzung zu begrünen.

## 4. Öffentliche Aussenräume

### §15 Grundlage

<sup>1</sup> Im Areal Rösslimatt werden verschiedene öffentliche und öffentlich zugängliche sowie halbprivate Aussenräume realisiert. Sie verfügen über verschiedene Typologien mit unterschiedlichen stadträumlichen und verkehrstechnischen Funktionen. Die Aussenräume sind mit einer hohen Nutzungs- und Gestaltungsqualität auszuführen.

<sup>2</sup> Grundlage für die Funktion, Nutzung, Gestaltung und Ausstattung der Aussenräume bildet das Aussenraumkonzept, das vorgängig unter Einbezug der relevanten städtischen Stellen zu erarbeiten ist und spätestens mit dem ersten Baugesuch einzureichen ist.

<sup>3</sup> Die Aussenflächen im Gestaltungsplangebiet sind im Sinne des ökologischen Ausgleichs (Art. 18b NHG) nach naturnahen Kriterien zu gestalten. Dabei sind insbesondere die Massnahmenvorschläge des Naturschutzleitplanes der Stadt Luzern zu berücksichtigen.

### §16 Übergabe, Betrieb und Unterhalt Aussenraum

<sup>1</sup> Die öffentlichen Aussenräume ausserhalb der Baubereiche tritt die SBB AG bzw. eventuelle Rechtsnachfolger nach Fertigstellung entschädigungslos an die Stadt Luzern ab. Die zur Übergabe vorgesehenen Aussenräume sind in Absprache mit der Stadt Luzern zu realisieren. Die Anforderungen und Auflagen für die Übernahme werden gestützt auf konkrete Projekte mit detaillierten Verträgen unter Vorbehalt formeller Verfahren geregelt.

### §17 Aussenräume

<sup>1</sup> Für die öffentlichen Räume innerhalb des Gestaltungsplanperimeters ist ein Beleuchtungskonzept zu erstellen, das einen Teil des Aussenraumkonzepts bildet. Es hat den städtischen Richtlinien zum „Plan lumière“ zu entsprechen.

<sup>2</sup> Bei der Gestaltung der Aussenräume und der Bauten sind die Aspekte der städtebaulichen Kriminalprävention einzubeziehen. Damit können Vandalismus, Szenebildung und Kriminalität vermindert werden.

<sup>3</sup> Die zu wählenden Materialien sind gemäss den gängigen Normen (VSS-Normen, Normen der Stadt Luzern) zu spezifizieren beziehungsweise festzulegen. Falls eine höhere als in den Normen definierte Qualität des Ausführungsstandards gewählt wird, übernimmt der Besteller die damit verbundenen Mehrkosten.

<sup>4</sup> Die „Baumreihe“ entlang der Freifläche im Westen von Baubereich B und dem Reservebereich ist in Lage und Anzahl orientierend und im Baugesuchverfahren zu definieren. Die Art der Bäume ist im Rahmen der ersten Umsetzung zu bestimmen und für die weiteren Umsetzungsetappen unverändert beizubehalten.

## §18 Platzbereich und Bereich Passerellenaufgang (Baubereich H)

<sup>1</sup> Die Passerelle verbindet den Bahnhof mit den östlich gelegenen Quartieren wie Tribtschen, City Bay und Rösslimatt für den Fussgängerverkehr und ist ein wichtiger, identitätsstiftender Ankunftspunkt.

<sup>2</sup> Der Passerellenaufgang ist in Absprache mit der Stadt Luzern mit der Fertigstellung der Bauten im Baubereich A1 durch die SBB, bzw. eventuellen Rechtsnachfolger, aufzuwerten. Das Baugesuch für die Aufwertung des Passerellenaufgangs ist gleichzeitig mit dem Baufeld A1 einzureichen. Die Aufwertung ist vor Inbetriebnahme des Bauprojekts A1 zu realisieren.

<sup>3</sup> Der Platzraum bei der Passerelle ist als wichtiger Antrittsplatz für das angrenzende Quartier repräsentativ und einladend zu gestalten. Ausserhalb des gekennzeichneten „Bereichs Passerellenaufgang“ sind Kleinbauten nicht zulässig.

<sup>4</sup> Der „Bereich Passerellenaufgang“ ist für die Aufwertung des Passerellenaufgangs vorgesehen. Innerhalb dieses Bereiches kann auch die vertikale Erschliessung für eine allfällige unterirdische Nutzung realisiert werden.

<sup>5</sup> Oberirdische Veloabstellplätze auf dem Platz sind zulässig, sofern sie innerhalb des „Bereichs Passerellenaufgang“ angeordnet werden.

<sup>6</sup> Bei Bedarf wird zu gegebenem Zeitpunkt über die Machbarkeit einer öffentlichen Velostation im Baubereich Passerellenaufgang sowie über die Zuteilung, Verpflichtungen und Kostenträgerschaft zwischen SBB bzw. eventuellen Rechtsnachfolgern und der Stadt Luzern verhandelt.

## §19 Bereich Mischverkehr/ Bereich Gleisdreieck

<sup>1</sup> Der Bereich „Mischverkehr“, welcher auch öffentlich zugänglich und mit öffentlichen Fuss- und Velofahrrechten belegt ist, hat grundsätzlich die Bedürfnisse der Velofahrer und Fussgänger und als attraktiven Aussenraum zu erfüllen. Die genaue Lage und Ausgestaltung ist im Aussenraumkonzept gemäss §15 Abs. 1 aufzuzeigen.

<sup>2</sup> Die öffentlichen Fuss- und Fahrwegrechte werden mit der Gestaltungsplangenehmigung verbindlich und sind im Grundbuch einzutragen.

<sup>3</sup> Der Bereich „Mischverkehr“ ist schwellenfrei zu gestalten. Ausnahmen aufgrund betrieblich bedingter oder sicherheitstechnischer Anforderungen sind in Teilbereichen zulässig.

<sup>4</sup> Eine Fortsetzung der Verbindung entlang des Baubereichs A und zur Langensandbrücke ist unter Vorbehalt der technischen und wirtschaftlichen Machbarkeit zu prüfen und ein direkter Anschluss anzustreben.

## §20 Bahnbetrieb/ Sicherheitsmanagement

Die Gleise zur Erschliessung des See-Kiesverlads und der Werft werden gemäss vertraglichen Vereinbarungen weiter betrieben und sind für den Verkehr und für Passanten mit geeigneten Massnahmen zu sichern. Die für die Benutzung der bestehenden Gleisanlagen erforderlichen Bereiche sind freizuhalten. Die Sicherheitsvorschriften zu den Gleisanlagen sind gemäss den Vorschriften der SBB einzuhalten. Bei der Ausführungsplanung ist mit den entsprechenden Stellen der SBB ein Sicherheitskonzept für Bau und Betrieb auszuarbeiten. Sobald das Anschlussgleis See-Kiesverlad nicht mehr benötigt wird, ist die Platzgestaltung gemäss dem Aussenraumkonzept unter Vorbehalt bahn- und sicherheitstechnischen Aspekten zu realisieren.

## §21 Retentionsflächen

<sup>1</sup> Der Anteil der versiegelten Flächen ist auf ein Minimum zu beschränken. Parkfelder und Fusswege sind, wo immer möglich und sinnvoll mit sickerfähigen und begrünbaren Belägen zu versehen.

<sup>2</sup> Bei der Gestaltung der Wege und Plätze sind die Erkenntnisse der städtischen Versickerungskarte zu berücksichtigen.

<sup>3</sup> Im Baugesuchverfahren ist darzulegen, wie die notwendige Retention für die jeweiligen Baubereiche sichergestellt wird.

# 5. Mobilität, Ver- und Entsorgung

## §22 Mobilitätskonzept

<sup>1</sup> Das Mobilitätskonzept vom 10.11.2016 ist integrierender Bestandteil des Gestaltungsplanes. Die definitiven Massnahmen werden jeweils mit dem zugehörigen Baugesuch erlassen.

<sup>2</sup> Das Mobilitätskonzept sichert eine nachhaltige Mobilität gemäss den gesetzlichen Vorgaben der Stadt Luzern, dient einer orts- und sachgerechten Festsetzung geeigneter Massnahmen, wie zum Beispiel Reduktion der Anzahl Parkfelder, Carsharing, optimierte Langsamverkehrsverbindungen, Privilegierung Fussgänger etc. und ist umzusetzen.

## §23 Verkehrserschliessung

<sup>1</sup> Die Erschliessung erfolgt über die Bürgenstrasse. Durchgangsverkehr ist durch gestalterische und bauliche Massnahmen zu vermeiden.

<sup>2</sup> Die Zufahrten zu den einzelnen Baubereichen bzw. zu den Einstellhallen sind im Gestaltungsplan in ihrer generellen Lage orientierend eingetragen. Die genaue Festlegung dieser Zufahrten erfolgt im Rahmen der jeweiligen Baugesuchverfahren.

<sup>3</sup> Die Erschliessung des Areals für den Langsam- und Mischverkehr erfolgt über die im Gestaltungsplan bezeichneten Flächen. Grundsätzlich sind für den motorisierten Individualverkehr weder Durchgangsverkehr, noch öffentliche Parkhäuser zulässig.

## §24 Parkierung

<sup>1</sup> Die maximale Anzahl innerhalb des Gestaltungsplanperimeters beträgt 170 Parkfelder und setzt sich zusammen aus den Parkfeldern für die Nutzer (hauptsächlich Dienstleistungen) und Besucherparkfelder. Diese können zwischen den Baubereichen des Gestaltungsplanperimeters flexibel aufgeteilt werden.

<sup>2</sup> Hinzu kommen 40 Parkplätze, die aus Areal externen Nutzungen der Bahnbetreiber generiert werden und im Gestaltungsplan – zusätzlich zu den 170 maximalen Nutzer- und Besucherparkplätzen – untergebracht werden. Die Zuordnung zu den entsprechenden Nutzungen dieses externen Bedarfs an Parkfeldern ist im Grundbuch einzutragen.

<sup>4</sup> Es wird keine Erstellungspflicht für Parkfelder vorgegeben.

<sup>5</sup> Die Parkfelder sind, mit Ausnahme der Besucherparkfelder, unterirdisch zu platzieren. Ausgenommen sind Besucherparkfelder und Parkfelder, die als Zwischennutzung oberirdisch platziert sind. Allfällige Entlüftungsanlagen für Einstellhallen sind frühzeitig mit der Umweltschutzstelle der Stadt abzusprechen.

<sup>6</sup> Bei der Bedarfsermittlung sind für Besucherparkplätze höhere Reduktionsfaktoren gegenüber dem Normbedarf anzuwenden als für Bewohner- und Beschäftigtenparkplätze. Anzahl und Standorte werden im Rahmen der Realisierungs-etappen festgelegt.

<sup>7</sup> Parkfelder für Car-Sharing sind an gut erreichbaren Orten und auf privatem Grund zum Beispiel als Business Carsharing vorzusehen.

<sup>8</sup> Die Besucherparkfelder auf dem Areal werden ab der ersten Minute kostenpflichtig bewirtschaftet. Die Parkgebühr pro Stunde muss mindestens der Gebühr von Zone 1 des Reglements über die Gebühren für das zeitlich beschränkte Parkieren entsprechen.

## §25 Fuss- und Veloverkehr

<sup>1</sup> Die Erschliessung für den Fussgänger- und Veloverkehr ist zu gewährleisten und sicher und attraktiv zu gestalten. Das Areal ist an das übergeordnete Fuss- und Velonetz anzubinden.

<sup>2</sup> Für Velos, Mofas und Motorräder sind in ausreichender Anzahl Abstellflächen an dafür geeigneten Standorten inklusive Steckdosen für E-Bikes zu erstellen. Abstellanlagen für die Langzeitabstellung (Nutzer) müssen überdacht sein. Diese können unterirdisch oder oberirdisch erstellt werden. Bei der Kurzzeitabstellung für Besucher und Kunden ist eine Überdachung empfehlenswert aber nicht zwingend umzusetzen.

<sup>3</sup> Besucherabstellflächen für Velos, Mofas und Motorräder, die den Baufeldern zugeordnet werden, dürfen nicht in den öffentlichen Aussenräumen gemäss §16 erstellt werden. Die Festlegung von öffentlichen und privaten Flächen erfolgt mit dem Aussenraumkonzept.

<sup>4</sup> Für die Berechnung der Anzahl Abstellplätze für Velos von Nutzern und Besuchern gilt das Parkplatzreglement und die VSS-Norm SN 640 065. Das Mobilitätskonzept ist dabei zu beachten.

## §26 Ver- und Entsorgung

<sup>1</sup> Die erforderlichen Werkleitungen zur Erschliessung des Areals müssen schrittweise in Abstimmung mit den Entwicklungssetappen erstellt werden.

<sup>2</sup> Die Anbindung respektive Erschliessung des privaten Leitungsnetzes innerhalb des Areals an das öffentliche Leitungsnetz erfolgt in Absprache mit den öffentlichen und privaten Werkeigentümern. Solche Anschlusspunkte können sich innerhalb oder ausserhalb des Areals Rösslimatt befinden, je nachdem, wie sich die entsprechende Anbindung am besten realisieren lässt.

<sup>3</sup> Für die Versorgung des Gebäudekomplexes mit Elektrizität, Erdgas und Wasser ist rechtzeitig mit der EWL Holding AG und der EWL Kabelnetz AG Kontakt aufzunehmen. Die notwendigen Anlagen für die Stromversorgung sind bei der Projektierung zu berücksichtigen und möglichst in Gebäuden zu integrieren.

<sup>4</sup> Die Ver- und Entsorgung erfolgt über die im Gestaltungsplan gekennzeichneten Verkehrsflächen.

<sup>5</sup> Die erforderlichen Entsorgungseinrichtungen, wie zum Beispiel Container-Standorte mit Separatsammlung von Abfall- und Recycling-Stoffen haben sich baulich und gestalterisch in die Umgebung zu integrieren oder sind innerhalb der Gebäude vorzusehen.

## 6. Umwelt und Energie

### §27 Energie und Nachhaltigkeit

<sup>1</sup> Der gesamte Perimeter des G-360 I Gestaltungsplans hat das „Zertifikat für 2000-Watt-Areale“ von Energiestadt für die Phasen „Entwicklung“ und „Betrieb“ zu erlangen. Die SBB und die Stadt Luzern setzen sich das Ziel, die dazu nötigen Zertifizierungsschritte und Re-Zertifizierungen auf dem Stand des jeweiligen Projektfortschrittes gemäss den Vorgaben von Energiestadt vorzunehmen. Ein gemeinsames Engagement ist hierzu nötig.

<sup>2</sup> Das Zertifizierungsverfahren mit den Erfolgskontrollen und Rezertifizierungen in den Projektphasen Entwicklung, Realisierung und Betrieb richtet sich nach den Vorgaben von Energiestadt für 2000-Watt-Areale. Für die Gebäude der ersten Etappe (nach Fertigstellung des Baubereichs A) wird die Zertifizierung für die Phase „Betrieb“ durchgeführt, auch wenn mit der ersten Etappe noch nicht 50% der Gebäudeflächen (nutzbare Geschossfläche) des gesamten Gestaltungsplanperimeters erreicht sind.

<sup>3</sup> Die Stadt Luzern ist über die Ergebnisse der jeweiligen Zertifizierung und Re-Zertifizierung zu informieren. Bei Nichterfüllen der Anforderungen zur Zertifizierung der Phase „Betrieb“ sind durch die Areal- bzw. Gebädeträgerschaft Massnahmen vorzuschlagen, durch die die Anforderungen erfüllt werden können. Wirtschaftlich tragbare Massnahmen sind umzusetzen.

### §28 Wärmeversorgung

<sup>1</sup> Für die Wärme- und Kälteversorgung gilt der Richtplan Energie der Stadt Luzern.

<sup>2</sup> Steht bei Neubauten eine nicht primär auf fossilen Brennstoffen basierende zentrale Energieversorgung zur Verfügung (Nah- oder Fernwärmenetz) so muss diese genutzt werden (Anschlusszwang).

<sup>3</sup> Die Stadt Luzern kann Ausnahmen gewähren, sofern ein Anschliessen aus technischen, betrieblichen oder wirtschaftlichen Gründen nicht möglich ist, oder die im Richtplan Energie vorgesehene Wärme-/Kälteversorgung (Verbundlösung) innert nützlicher Frist nicht zur Verfügung steht. Ausnahmen von der Anschlusspflicht sind entsprechend zu begründen und müssen mit der Stadt Luzern verhandelt werden.

### §29 Baumaterialien

Zum Schutz der Umwelt und der Gesundheit sind bei Bautechnik und der Wahl der Baumaterialien die Erkenntnisse der Ökologie zu berücksichtigen. Die Merkblätter „Ökologisch orientiertes Bauen“ des Bau-, Umwelt- und Wirtschaftsdepartements des Kantons Luzern und der Baudirektion Stadt Luzern sind zu beachten ([www.eco-bau.ch](http://www.eco-bau.ch)).

### §30 Lärmschutz

<sup>1</sup> Die Lärmschutzanforderungen für das Gestaltungsplangebiet SBB Rösslimatt richten sich nach Art. 31 LSV. Es gelten die Immissionsgrenzwerte der Empfindlichkeitsstufe ES III (tags = 65 dBA, nachts = 55 dBA).

<sup>2</sup> Das Lärmgutachten vom 17. März 2014 ist integrierender Bestandteil des Gestaltungsplanes.

<sup>3</sup> Erfolgen in einer Gestaltungsplanänderung oder im Baubewilligungsverfahren Abweichungen von den vorstehend aufgeführten Bedingungen, so ist wiederum mit einem Lärmgutachten / Lärmschutznachweis aufzuzeigen, dass die Bestimmungen von USG und LSV eingehalten sind.

## 7. Abweichungen

### §31 Abweichungen

<sup>1</sup> Der Stadtrat kann in begründeten Fällen Ausnahmen von diesen Vorschriften gestatten, sofern keine wesentlichen Interessen Dritter verletzt werden, dadurch eine gestalterische Verbesserung erzielt werden kann und nicht massgeblich vom städtebaulichen Konzept oder vom Aussenraumkonzept gemäss §1 abgewichen wird.

<sup>2</sup> Die Stadtbaukommission kann diese Abweichungen beurteilen und Empfehlungen formulieren, wenn sie dem Zweck des Gestaltungsplans entsprechen und die schützenswerten privaten und öffentlichen Interessen gewahrt werden.

## 8. Schlussbestimmungen

### §32 Inkrafttreten

Der Gestaltungsplan wird durch den Stadtrat Luzern nach Bereinigung und Behandlung allfälliger Einsprachen und Anträgen genehmigt.