

## **Bericht und Antrag 41 an den Grossen Stadtrat von Luzern**

### **Vorzone Friedhof Friedental**

- Entsiegelung und Aufwertung
- Sonderkredit

**Vom Stadtrat zuhanden des Grossen Stadtrates verabschiedet  
mit StB 660 vom 03. September. 2025**

**Vom Grossen Stadtrat beschlossen am 27. November 2025**

## Politische und strategische Referenz

### Politischer Grundauftrag

#### Projektplan

I414212.01

Vorzone Friedhof Friedental: Neugestaltung

### In Kürze

Im Rahmen der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes (BehiG) wurden vertiefte Abklärungen bezüglich der Bushaltestelle Friedhof Friedental getroffen. Im Verlauf des Vorprojekts zeichnete sich ab, dass die Verlegung der Bushaltestelle sinnvoll ist, um ein sicheres Ankommen der besuchenden Personen zu gewährleisten. Mit der neuen Ausgangslage, einer Bushaltestelle auf Friedhofsseite, sind diverse bauliche Massnahmen im Verkehrsraum, an der Vorzone sowie der Parkierungsanlage beim Friedhof Friedental vorzunehmen. Im Zuge dieser Planungen wurde auch die Vorzone des Friedhofs Friedental einer genaueren Prüfung unterzogen. Bestandsaufnahmen der Vorzone haben gezeigt, dass dieser Vorplatz des Friedhofs Friedental den heutigen Anforderungen eines zeitgemässen Friedhofvorplatzes nicht mehr gerecht wird. Die asphaltierte Vorzone ist in einem schlechten Zustand, und ausserdem ist ein Teil der Werkleitungen sanierungsbedürftig. Die beiden Projekte «Vorzone Friedhof Friedental: Entsiegelung und Aufwertung» und «BehiG-Umsetzung Haltekante Friedental» sollen koordiniert und als Ganzes realisiert werden. Die Stadtbevölkerung und die Besuchenden erhalten durch die Umsetzung dieses Gesamtprojekts grosse Mehrwerte. Die Finanzierung der Haltekante, des Unterstands sowie des angrenzenden Verkehrsraums ist mit dem [B+A 34 vom 12. Dezember 2018](#): «Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes. Massnahmen an den Bushaltestellen auf den Gemeindestrassen der Stadt Luzern» bereits sichergestellt.

Im Rahmen der Planung wurden vielfältige Nutzungsbedürfnisse und Gestaltungspotenziale sorgfältig geprüft. Dabei wurden stadtinterne sowie externe Stellen miteinbezogen. Insbesondere der kantonale Denkmalschutz sowie die Fachstelle Hindernisfrei Bauen Luzern, die Friedhofkommission und Vertretungen der Quartierbevölkerung wurden berücksichtigt. Ebenfalls werden die Anforderungen des Labels Grünstadt Schweiz und städtische Richtlinien zur Förderung der Biodiversität und des Stadtklimas sowie zur Steigerung der Aufenthaltsqualität umgesetzt.

Das neue Konzept für den Vorplatz hat zum Ziel, diesen aufzuwerten und ihm eine einladende, repräsentative Wirkung zu verleihen. Es kommen hochwertige, dauerhaft haltbare Materialien zum Einsatz, die den denkmalgeschützten Gebäuden und der Friedhofanlage gerecht werden und gleichzeitig eine zeitgemässe Nutzung ermöglichen. Die historische Sichtachse wird wiederhergestellt, wodurch eine gestalterische Verbindung zwischen dem Friedhof und dem Vorplatz geschaffen wird. Die Bushaltekante wird neu auf die Friedhofsseite verlegt und erhält einen schlichten Personenunterstand, der sich gut in das Umfeld einfügt. Da die ÖV-Nutzenden die Strasse nicht mehr queren müssen, wird ihre Sicherheit verbessert. Ergänzend sorgen der hindernisfreie Ausbau der Haltekante, eine neue Rampe zu den Räumlichkeiten der Friedhofverwaltung sowie ein barrierefreier Pflästerungsbereich für eine durchgängig hindernisfrei zugängliche Gestaltung. Zwei grosszügige Rundbänke auf dem Versammlungsplatz vor dem Friedhofseingang laden zum Verweilen ein. Baumreihen strukturieren den Platz neu, setzen gestalterische Akzente und verbessern gleichzeitig das Mikroklima. Sie fördern die Verdunstung und spenden Schatten. Diese Massnahmen stärken die Biodiversität und machen den Vorplatz klimaresilienter. Wo möglich, werden versiegelte Flächen reduziert und durch Grünräume ersetzt. Anfallendes Niederschlagswasser kann so in den Oberflächen versickern, wodurch ein natürlicher Wasser- und Kühlungsprozess entsteht und das Prinzip der Schwammstadt zum Tragen kommt. So entsteht ein funktionaler, attraktiver und zukunftsfähiger Vorplatz, der sowohl den historischen Wert des Ortes wahrt als auch den heutigen Anforderungen an Nachhaltigkeit und Zugänglichkeit gerecht wird.

Die Anpassungen im Verkehrsraum sollen 2026 vorgenommen werden. Die Umgestaltung der Vorzone erfolgt 2027 und wird gemäss Plan Mitte 2028 fertig sein. Zur Umsetzung des Projekts beantragt der Stadtrat dem Grossen Stadtrat einen Sonderkredit von 2,7 Mio. Franken.

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
<b>1 Ausgangslage</b>	<b>6</b>
1.1 Vorstudie BehiG Bushaltestelle Friedhof Friedental und Vorzone Friedhof .....	6
1.1.1 Zustand Vorzone Friedhof Friedental .....	6
1.1.2 Verkehrssituation .....	8
1.1.3 Bushaltekante .....	8
1.1.4 Beleuchtung .....	8
1.2 Projektperimeter .....	8
1.2.1 Sanierung der Werkleitungen .....	9
<b>2 Zielsetzungen</b>	<b>9</b>
<b>3 Rahmenbedingungen</b>	<b>10</b>
3.1 Rechtliche Grundlagen .....	10
3.1.1 Verordnung über das Bestattungswesen .....	10
3.1.2 Öffentliche Auflage nach Planungs- und Baugesetz .....	10
3.2 Städtische Grundlagen .....	10
3.2.1 Ladeinfrastruktur (erneuerbare Antriebe in der Mobilität in der Stadt Luzern) .....	10
3.2.2 Parkpflegewerk .....	11
3.2.3 Stadtklima-Initiative .....	11
3.2.4 Klimaanpassungsstrategie der Stadt Luzern .....	11
3.2.5 Stadtraumstrategie, 1. Controllingbericht .....	11
3.2.6 Standards Fussverkehr vom 12. Januar 2021 .....	11
3.3 Weitere Grundlagen .....	11
3.3.1 Denkmalschutz, kantonale Denkmalpflege .....	11
3.3.2 Label Grünstadt Schweiz .....	12
3.3.3 Hindernisfreies Bauen .....	12
<b>4 Vorhaben</b>	<b>12</b>
4.1 Vorhaben BehiG-Umsetzung (Projekt 1) .....	13
4.1.1 Umbau Bushaltekante und Personenunterstand .....	13
4.2 Vorhaben Vorzone Friedhof Friedental (Projekt 2) .....	15
4.2.1 Partizipation .....	15
4.2.2 Beleuchtung .....	15
4.2.3 Förderung der Biodiversität .....	15
4.2.4 Umsetzung von Schwammstadtelementen und Verbesserung des Niederschlagswassermanagements .....	16
4.2.5 Freilegung Gebäudesockel .....	17
4.2.6 Parkplatzsituation und Anlieferung .....	18
4.2.7 Verkehrsmassnahmen .....	20
4.2.8 Tiefbau und Anschlussleitungen des Friedhofs .....	21
4.3 Terminplan .....	22
4.4 Umbau während des laufenden Betriebs .....	22

<b>5</b>	<b>Auswirkungen auf das Klima</b>	<b>22</b>
<b>6</b>	<b>Ausgabe</b>	<b>23</b>
6.1	Ausgabenrechtliche Zuständigkeit .....	23
6.2	Berechnung der Gesamtausgabe .....	23
6.3	Kostenbeteiligung Dritter .....	24
<b>7</b>	<b>Finanzierung und zu belastendes Konto</b>	<b>24</b>
<b>8</b>	<b>Abschreibung von politischen Vorstössen</b>	<b>25</b>
<b>9</b>	<b>Antrag</b>	<b>25</b>

# Der Stadtrat von Luzern an den Grossen Stadtrat von Luzern

Sehr geehrter Herr Präsident  
Sehr geehrte Mitglieder des Grossen Stadtrates

## 1 Ausgangslage

Im Rahmen der Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes des Bundes (BehiG) wurden vertiefte Abklärungen bezüglich der Bushaltestelle Friedhof Friedental getroffen. Im Verlauf des Vorprojekts zeichnete sich ab, dass die Verlegung der Bushaltestelle sinnvoll ist, um ein sicheres Ankommen aller Personen zu gewährleisten. Mit der neuen Ausgangslage, einer Bushaltestelle auf Friedhofsseite, sind diverse bauliche Massnahmen im Verkehrsraum, an der Vorzone sowie an der Parkierungsanlage beim Friedhof Friedental vorzunehmen. Dadurch ergeben sich zwei Projekte mit starken Synergien, welche koordiniert geplant und umgesetzt werden.

Das Projekt 1 (BehiG-Umsetzung) beinhaltet die Haltekante, den dazugehörigen Unterstand und den angrenzenden Verkehrsraum. Die Finanzierung dieses Projekts ist mit dem [B+A 34 vom 12. Dezember 2018](#): «Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes: Massnahmen an den Bushaltestellen auf den Gemeindestrassen der Stadt Luzern» bereits sichergestellt.

Das Projekt 2 umfasst die Gestaltung und die Aufwertung der Vorzone Friedhof Friedental. Bestandsaufnahmen der Vorzone haben gezeigt, dass der Vorplatz des Friedhofs Friedental den heutigen Anforderungen eines zeitgemässen Friedhofvorplatzes nicht mehr gerecht wird. Die asphaltierte Vorzone ist in einem schlechten Zustand und ein Teil der Werkleitungen ist ausserdem sanierungsbedürftig.

Mit dem [B+A 40 vom 16. Dezember 2015](#): «Bestattungs- und Friedhofwesen. Teilrevision des Reglements über das Bestattungs- und Friedhofwesen» sowie dem Kredit für die Sanierung der Friedhofanlagen hat die Stadt Luzern bereits einen Teil des 17 Hektar grossen Friedhofs Friedental gemäss dem vorgängig entwickelten Parkpflegewerk in Etappen erneuert. Die Vorzone Friedhof Friedental und die Bushaltestelle waren kein Bestandteil dieser Kredite.

Zeitlich wird die Umsetzung der BehiG-Haltekante massgeblich durch die von der vbl AG ab 2027 geplanten Umstellung der Fahrzeugflotte von Diesel- auf Batteriefahrzeuge geprägt. Durch diese Umstellung wird neu auch ein Stützlademast bei der Haltekante benötigt. Die Inbetriebnahme der neuen BehiG-Haltekante soll deshalb baldmöglichst erfolgen. Das Gesamtvorhaben Vorzone Friedhof Friedental: Entsiegelung und Aufwertung sowie die Umsetzung der BehiG-Haltekante sollen also zügig umgesetzt werden.

### 1.1 Vorstudie BehiG Bushaltestelle Friedhof Friedental und Vorzone Friedhof

#### 1.1.1 Zustand Vorzone Friedhof Friedental

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts war der Vorplatz chaussiert und gefasst von zwei Baumreihen. Im Laufe der Zeit nahm die Zahl der Bäume jedoch stetig ab, und der Platz selbst wurde asphaltiert. Dadurch wurde die ursprüngliche Atmosphäre stark beeinträchtigt. Sowohl der Parkplatz als auch der Versammlungsort für die Trauerfeiern und Bestattungen sind kaum bis gar nicht beschattet. Dieser fehlende Schatten in Kombination mit dem hohen Versiegelungsgrad führt zu einer starken Aufheizung im Sommer.

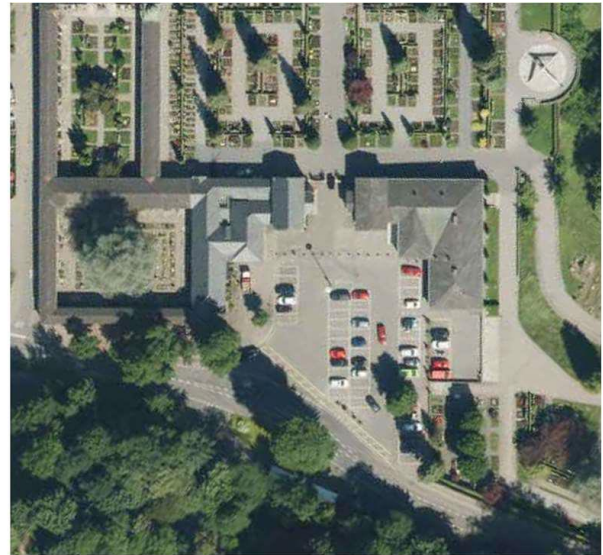


Abb. 1: Aufnahmen der Vorzone im Vergleich (1931 und 2022)

Die asphaltierte Fläche der Vorzone ist deutlich in die Jahre gekommen und weist zahlreiche Schäden und Stolpergefahren wie Risse, Senkungen und Schlaglöcher auf. Auch Einlaufschächte und Werkleitungen weisen Risse auf und sind dadurch nicht mehr dicht. Die Erhebungen durch Wurzeln der bestehenden Bäume führen zunehmend zu einer erhöhten Stolpergefahr. Der Zustand ist insgesamt mangelhaft und entspricht nicht mehr den Anforderungen an eine sichere und barrierefreie Nutzung.



Abb. 2: Aktueller Zustand asphaltierte Fläche Vorzone

### **1.1.2 Verkehrssituation**

Heute befindet sich die Bushaltestelle auf der gegenüberliegenden Strassenseite, was aufgrund des suboptimal gelegenen Fussgängerstreifens zu unkontrollierten Strassenquerungen von Zufussgehenden führt und die Sicherheit stark beeinträchtigt. Eine Abgrenzung zwischen Strasse und Vorplatz sowie zwischen befahrenen und begangenen Flächen erfolgt praktisch nur durch Bodenmarkierungen sowie behelfsmässige Abgrenzungen mit Pflanzkübeln und Betonpollern. Eine räumliche Strukturierung ist nicht vorhanden. Diese unklaren Übergänge sowie die offene, wenig strukturierte Fläche schaffen sowohl für die Nutzenden des Vorplatzes als auch für die Verkehrsteilnehmenden problematische Situationen.

### **1.1.3 Bushaltekante**

Die Bushaltekante Friedental ist nicht BehiG-konform gestaltet und trägt so zur Ungleichbehandlung von mobilitätseingeschränkten Personen bei. Die Haltekante ist nicht erhöht, weshalb das Einsteigen in den Bus nur durch externe Unterstützung möglich ist.

### **1.1.4 Beleuchtung**

Eine grosse Mastleuchte, die in der historischen Achse des Platzes steht, beleuchtet den gesamten Vorplatz. Zwar erfüllt sie ihren Zweck, jedoch trägt sie in ihrer jetzigen Form wenig zur Verbesserung des Gesamtbildes bei, da sie in ihrer Erscheinung nicht zur historischen Struktur des Platzes passt.

Die ausgeführte Vorstudie weist in all diesen Bereichen Handlungsbedarf auf. Auf dieser Grundlage wurden der Projektperimeter und die Projektinhalte ausgearbeitet.

## **1.2 Projektperimeter**

Aufgrund der vielen Schnittstellen zwischen der Neugestaltung der Vorzone und der Umsetzung der BehiG-konformen Haltekante Friedental ist es sinnvoll, diese beiden Teilprojekte als Gesamtprojekt umzusetzen. Die Gründe für eine gemeinsame Umsetzung sind vielfältig. Besonders hervorzuheben ist dabei der räumliche und gestalterische Gewinn. Die neue friedhofseitige Haltekante, der Personenunterstand sowie der Lademast für die neue Fahrzeugflotte der vbl AG können so in der Gestaltung aufgegriffen werden und ergeben somit auf dem gesamten Perimeter ein harmonisiertes Bild. Darüber hinaus kann die Bauzeit verkürzt werden, was sich positiv auf die Baubelastung im Quartier, auf den Friedhofsbetrieb sowie auf die Kosten auswirkt.

Nach Abschluss der Vorstudie wurde deshalb entschieden, die Teilprojekte zusammenzuführen und koordiniert zu realisieren. Da für die Umsetzung der BehiG-Haltekante und den Personenunterstand bereits Gelder bewilligt sind, wird nun im vorliegenden Bericht und Antrag (B+A) das Teilprojekt «Vorzone Friedhof Friedental: Entsiegelung und Aufwertung» beantragt. Der Projektperimeter (blau umrandet) umfasst den Bereich der Vorzone. Der angrenzende Projektperimeter umfasst den Verkehrsraum einschliesslich der Haltestelle Friedental.



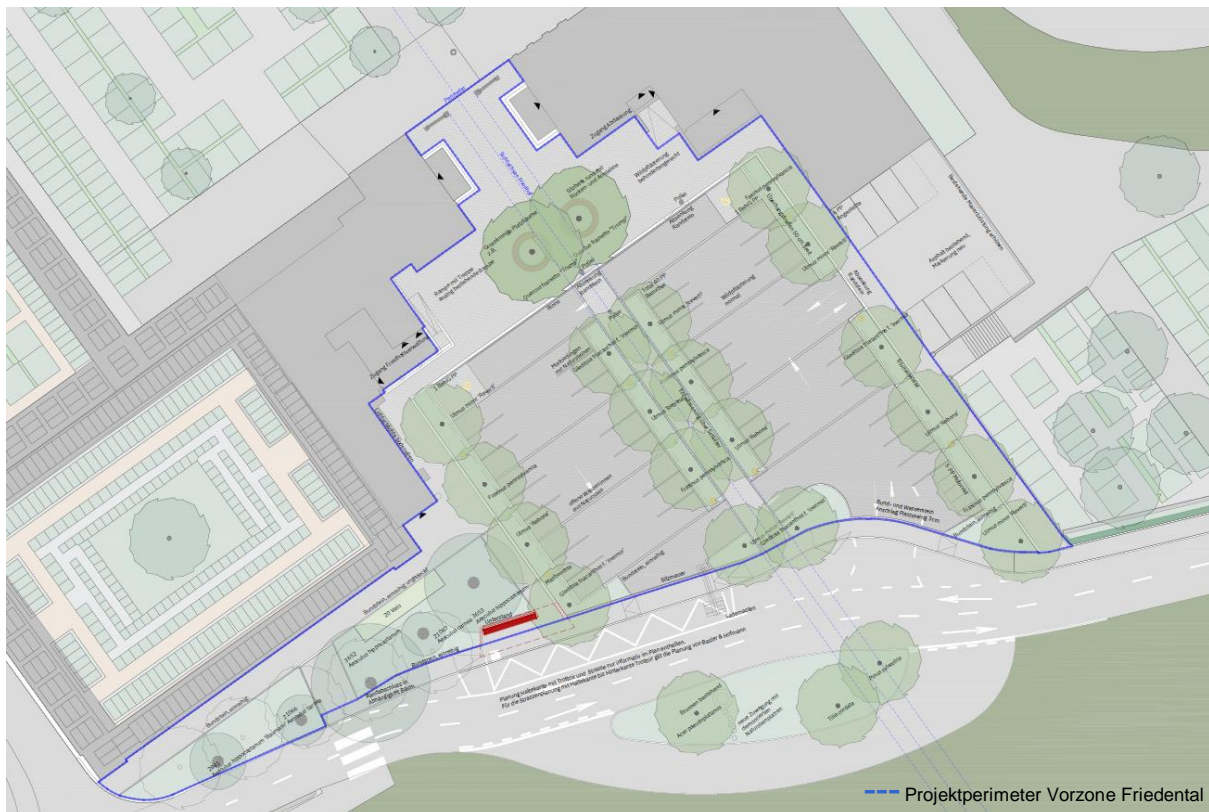


Abb. 3: Projektperimeter Vorzone Friedental

### 1.2.1 Sanierung der Werkleitungen

Der Projektperimeter umfasst ebenfalls die Werkleitungen im Untergrund (Abwasser-, Frischwasser- sowie Elektroleitungen). Ebenfalls erstreckt sich eine bestehende liegenschaftsinterne Fernwärmeleitung über den Perimeter (vom Friedhof-Büro zum gegenüberliegenden Ökonomiegebäude). Diese Leitungen werden erneuert, teilweise saniert und umgelegt, damit Schwammstadtmassnahmen umgesetzt werden können.

Die vorhandene Fernwärme-Hauptzuleitung von ewl bleibt an Ort und Stelle bestehen und wird nicht saniert. Dies wurde in der Planung des Projekts bereits so aufgegriffen, es bedarf deshalb keiner Umlegung dieser Leitungen.

## 2 Zielsetzungen

Die beiden Projekte «Vorzone Friedhof Friedental: Entsiegelung und Aufwertung» und «BehiG-Umsetzung Haltekante Friedental» sollen koordiniert und als Ganzes realisiert werden. Die Stadtbevölkerung und die Besuchenden erhalten durch die Umsetzung dieses Gesamtprojekts grosse Mehrwerte. Die Massnahmen im Strassenraum sorgen für mehr Sicherheit für alle Verkehrsbeteiligten und garantieren die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes gemäss [B+A 34/2018](#). Zusammengefasst werden mit dem Gesamtprojekt folgende primären Ziele verfolgt:

- Das Stadtklima und die Biodiversität im Bereich der Vorzone sind durch Entsiegelung und Begrünungsmassnahmen nachhaltig verbessert.
- Die neue Vorzone richtet sich nach den Grundsätzen des Labels «Grünstadt Schweiz» und legt besonderen Wert auf die historische Friedhofanlage und auf das vorliegende Parkpflgegwerk (historische Sichtachse wieder herstellen, mehr Bäume, Entsiegelung sowie Förderung der Biodiversität).
- Die Vorzone ist mittels zusätzlicher Baumreihen beschattet, was die Aufenthaltsqualität der Besuchenden in der Vorzone steigert.

- Die Umsetzung von Schwammstadtelementen und die Niederschlagswassernutzung zum Giessen von Grabflächen sind sichergestellt.
- Im Sinne der kantonalen Denkmalpflege kommen die historischen Gebäude durch die Neugestaltung der Vorzone besser zur Geltung.
- Das sichere Ankommen aller Verkehrsteilnehmenden ist gewährleistet, und die Vorzone ist mit dem Gesamtbild des Friedhofs im Einklang (hoher gestalterischer Wert).
- Synergieeffekte durch die zeitgleiche Umsetzung der Bushaltestelle gemäss BehiG und der Neugestaltung der Vorzone des Friedhofs Friedental werden genutzt.
- Die Parkierungsmöglichkeiten auf der Vorzone Friedhof Friedental werden gemäss städtischen Vorgaben überarbeitet.

### 3 Rahmenbedingungen

Das Projekt muss sich an verschiedene Rahmenbedingungen ausrichten. Diese sind einerseits gesetzlicher Natur, andererseits sind sie stadtintern und von Dritten vorgegeben.

#### 3.1 Rechtliche Grundlagen

##### 3.1.1 Verordnung über das Bestattungswesen

Rechtlich relevant ist die kantonale Verordnung über das Bestattungswesen vom 9. Dezember 2008 (SRL Nr. 840). Gemäss § 10 Abs. 1 sind Friedhöfe so anzulegen, dass sie den Anforderungen von Sitte und Anstand sowie der öffentlichen Gesundheit entsprechen. Bei der Planung der Neugestaltung der Vorzone wird diese Verordnungsbestimmung stets berücksichtigt.

##### 3.1.2 Öffentliche Auflage nach Planungs- und Baugesetz

Das Vorhaben «Vorzone Friedhof Friedental: Entsiegelung und Aufwertung» erfordert eine Baubewilligung gemäss Planungs- und Baugesetz 7. März 1989 (PBG; SRL Nr. 735), wobei auch der Personenunterstand der Bushaltestelle als Baute unter dieses Verfahren fällt. Die Anpassung des Strassenraums inkl. der Haltestellen wiederum ist Teil eines Strassenprojekts, welches in einem separaten Projektbewilligungsverfahren gemäss Strassengesetz vom 21. März 1995 (StrG; SRL Nr. 75) bewilligt wird. In beiden Verfahren erfolgt eine öffentliche Auflage der jeweiligen Vorhaben. Es gilt daher, die beiden unterschiedlichen Bewilligungsverfahren für die Projekte «Vorzone Friedhof Friedental: Entsiegelung und Aufwertung» sowie «BehiG-Umsetzung Haltekante Friedental» in zeitlicher Hinsicht koordiniert durchzuführen.

#### 3.2 Städtische Grundlagen

##### 3.2.1 Ladeinfrastruktur (erneuerbare Antriebe in der Mobilität in der Stadt Luzern)

Am Standort Friedhof Friedental wurden im Gesamtkonzept erneuerbare Antriebe in der Mobilität Stadt Luzern von Ende 2024 für die bestehenden Parkplätze elf Ladestationen (im Jahr 2040) eingeplant. Die Platzierung dieser Parkplätze ist nicht vorgegeben. Der Standort unter den Bäumen auf der Vorzone erscheint nicht sinnvoll, da zu viele Konflikte bestehen (Werkleitungen unter Wurzeln, Aufstellung der Ladestationen und Vorgaben der kantonalen Denkmalpflege). Es sollen zwei Ladestationen in der Vorzone errichtet werden, und zwar auf dem östlich gelegenen Parkplatz der Mitarbeitenden. Diese Fläche liegt nicht im direkten Sichtfeld der Vorzone. Somit sollte die farbliche Markierung der Ladestellen für Elektrofahrzeuge mit dem gesamten Erscheinungsbild der Vorzone verträglich sein. Das laufende Projekt auf dem nahe gelegenen Parkplatz Riedstrasse sieht die Verlegung von Leerrohren für vier Parkfelder vor. Dieser Parkplatz grenzt an den Talfriedhof und wird bereits jetzt rege von Friedhofsbesuchenden genutzt. Bei zukünftigem Bedarf können dort zusätzliche Möglichkeiten zum Laden installiert werden.

### 3.2.2 Parkpflegewerk

Im Jahr 2007 wurde durch das Landschaftsarchitekturbüro Uniola AG aus Zürich und in Zusammenarbeit mit der kantonalen Denkmalpflege ein Parkpflegewerk für den Friedhof Friedental erarbeitet. Dieses Dokument bildet die Grundlage für die zukünftige Entwicklung des Friedhofs und definiert sowohl bauliche als auch unterhaltsbezogene Massnahmen im übergeordneten Kontext. Bei der Gestaltung der Vorzone wurden die im Parkpflegewerk festgehaltenen Grundsätze konsequent berücksichtigt und umgesetzt.

### 3.2.3 Stadtklima-Initiative

Der Gegenvorschlag zur Stadtklima-Initiative ([B+A 20 vom 9. Juni 2021](#): «Stadtklima-Initiative (»Weniger Beton und Asphalt - mehr natürliche Flächen in Luzern«) enthält Massnahmen zum Schutz und zur Vernetzung von entsiegelten Flächen sowie zur Sicherung des Grünraums und der Biodiversität in der Stadt Luzern, unter anderem:

- Vorbildfunktion wahrnehmen: Entsiegelung von geeigneten stadteigenen Grundstücken und «Grün-Standard» für alle Planungen und Projekte mit städtischer Beteiligung.

### 3.2.4 Klimaanpassungsstrategie der Stadt Luzern

Die 2020 verabschiedende Klimaanpassungsstrategie ([B+A 10 vom 1. April 2020](#):

«Klimaanpassungsstrategie der Stadt Luzern. Massnahmen zur Anpassung an den Klimawandel [Klimaadaption]») hat zum Ziel, die Hitzebelastung und andere klimabedingte Herausforderungen zu minimieren.

- Grünräume im städtischen Umfeld kühlen die Umgebung und spenden Schatten.
- Das städtische Entsiegelungsprogramm und die Anwendung des Schwammstadtprinzips optimieren das Wassermanagement und bringen mehr kühles Grün.
- Bei der Stadtplanung und bei Bauprojekten müssen Massnahmen ergriffen werden, welche der Hitze und Trockenheit entgegenwirken.

### 3.2.5 Stadtraumstrategie, 1. Controllingbericht

Die 2019 zur Kenntnis genommene Stadtraumstrategie wurde mit dem 1. Controllingbericht (vgl. [B+A 22 vom 20. Juni 2025](#): «Stadtraumstrategie 1. Controllingbericht. Umsetzungsprojekte 2025–2030.

Abschreibung Motion 272») überprüft. Dabei wurde festgestellt, dass seit 2019 mehr als 30 Projekte im Stadtraum bearbeitet wurden, welche das Ziel hatten, die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu stärken. Allerdings bestehen nach wie vor Defizite in der Versorgung mit Freiraum, und gleichzeitig werden die Themen Entsiegelung, Beschattung, Baumpflanzungen, Schwammstadtelemente, Durchlüftung oder der Zugang zum Wasser im öffentlichen Raum immer wichtiger. Das Projekt «Vorzone Friedhof Friedental: Entsiegelung und Aufwertung» unterstützt gerade durch den Fokus auf Entsiegelung, Beschattung und Baumpflanzung bestens die Ziele der Stadtraumstrategie und die Freiraumversorgung in der Stadt Luzern.

### 3.2.6 Standards Fussverkehr vom 12. Januar 2021

Die vom Stadtrat beschlossenen Standards Fussverkehr sollen insbesondere bei der weiteren Projektierung beigezogen werden. Wichtig sind hier die notwendigen Grundabmessungen für den Fussverkehr und den daraus folgenden Wegbreiten. Es sind auch die Anforderungen an die Ebenheit der Pflastersteine zu erfüllen, die das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) fordert. Dazu kann ein geschnittener und geflammter Stein zum Einsatz kommen. Um zusätzlich die Rolltauglichkeit zu verbessern, damit eine annähernd plane Oberfläche entsteht, sind weitere spezifische Massnahmen wie die Fugenbreite sowie die Abweichung in den Sichtflächen speziell zu beachten.

## 3.3 Weitere Grundlagen

### 3.3.1 Denkmalschutz, kantonale Denkmalpflege

Der Friedhof Friedental wurde zwischen 1884 (Hauptgebäude) und 1905 (nördliche Erweiterung der Hallengräber) erstellt. Die Friedhofanlage Friedental ist als Zentralfriedhof aus dem 19. Jahrhundert von

grosser kulturhistorischer Bedeutung und ein wichtiges Zeugnis der Luzerner Stadtentwicklung. Die Anlage ist in verschiedenen Schweizer Inventaren eingetragen und denkmalgeschützt. Aufgrund dessen werden von der kantonalen Denkmalpflege erhöhte gestalterische und materielle Anforderungen an den Vorplatz und die Bushaltestelle gestellt. Im Zusammenhang mit der Realisierung der hindernisfreien Bushaltekante und der Vorzone Friedental ist dieses aktuelle Projekt in enger Zusammenarbeit mit der kantonalen Denkmalpflege erarbeitet worden.

Das Projekt stellt nicht nur eine massive Verbesserung der Infrastruktur dar, sondern ist auch von hoher denkmalpflegerischer Relevanz. Daher begrüsst die kantonale Denkmalpflege das geplante Projekt und stimmt den Massnahmen gemäss Umgebungsplan vom 16. Mai 2025 von Uniola Landschaftsarchitektur zu. Im weiteren Projektverlauf muss die kantonale Denkmalpflege weiterhin miteinbezogen werden, insbesondere in Bezug auf Materialisierung, Bemusterung und weitere Detailabstimmungen.

### **3.3.2 Label Grünstadt Schweiz**

Die Stadt Luzern ist seit 2017 mit dem Label «Grünstadt Schweiz» zertifiziert, seit 2022 auf Stufe Gold. Der umfangreiche Massnahmenkatalog des Labels umfasst verschiedene Vorgaben und Massnahmen, welche die Gemeinden und Städte verpflichten, Städte nach grünen, naturnahen und nachhaltigen Prinzipien zu pflegen und zu entwickeln.

### **3.3.3 Hindernisfreies Bauen**

Im Rahmen der Projektplanung wurde die Fachstelle Hindernisfrei Bauen Luzern frühzeitig einbezogen, um die Einhaltung der geltenden Standards sicherzustellen. Besonderer Wert wird auf eine gute Orientierung und eine verbesserte Zugänglichkeit der Bushaltekante gelegt. Die Wegführung wurde so gestaltet, dass keine unkontrollierte Querung des Parkplatzes notwendig ist. Statt Pollern sorgen optische und physische Abgrenzungen durch einen abgeschrägten Randstein für klare Strukturen. Der eingesetzte Pflasterbelag soll den Vorgaben hinsichtlich Rutschfestigkeit und Fugenbreite entsprechen, um Stolperisiken zu minimieren (gem. VSS-Norm 640 075 «Fussgängerkehr; Hindernisfreier Verkehrsraum»).

## **4 Vorhaben**

Im Rahmen der Planungsarbeiten wurden mehrere Varianten für die beiden Vorhaben Umsetzung BehiG-Haltekante und Gestaltung Vorzone Friedhof entwickelt und drei davon in einer vertieften Analyse miteinander verglichen. Die Bewertung erfolgte anhand von sechs definierten Kriterien:

- Beeinträchtigung der historischen Sichtachse durch Infrastruktur;
- Strassenquerung für ÖV-Nutzende;
- Parkplatzregime und Anzahl Parkplätze;
- Umgang mit bestehendem Gehölz;
- Kosten;
- weitere projektspezifische Aspekte.

Im folgenden Kapitel werden die einzelnen Aspekte der am besten bewerteten Variante für die beiden Vorgaben detaillierter ausgeführt.

Das neue Konzept für den Vorplatz hat zum Ziel, diesen aufzuwerten und ihm eine einladende, repräsentative Wirkung zu verleihen. Der in der Vorstudie festgestellte Handlungsbedarf wird gezielt angegangen. Dabei kommen hochwertige, dauerhaft haltbare Materialien zum Einsatz, die den denkmalgeschützten Gebäuden und der Friedhofanlage gerecht werden und gleichzeitig eine zeitgemässe Nutzung ermöglichen. Die historische Sichtachse wird wiederhergestellt und schafft eine gestalterische Verbindung zwischen dem Friedhof und dem Vorplatz. Eine grundlegende Veränderung betrifft die Bushaltestelle. Sie wird neu auf die Friedhofsseite verlegt und erhält einen schlichten Unterstand aus sandgestrahltem Beton, der sich gut in das Umfeld einfügt. Durch den Wegfall der



Strassenquerung wird die Sicherheit für alle Nutzenden verbessert. Ergänzend sorgen der hindernisfreie Ausbau der Haltekante, eine neue Rampe zu den Räumlichkeiten der Friedhofverwaltung sowie ein barrierefreier Pflasterungsbereich für eine durchgängig zugängliche Gestaltung. Zwei grosszügige Rundbänke auf dem Versammlungsplatz vor dem Friedhofseingang laden zum Verweilen ein. Baumreihen strukturieren den Platz neu, setzen gestalterische Akzente und verbessern gleichzeitig das Mikroklima. Sie fördern die Verdunstung, spenden Schatten, unterstützen die Wasserrückhaltung und tragen durch ihre helle Blattfarbe zur erhöhten Reflektion von Sonnenlicht bei. Diese Massnahmen stärken die Biodiversität und machen den Vorplatz klimaresilienter. Wo möglich, werden versiegelte Flächen reduziert und durch ökologische Grünräume ersetzt. Eine klare Trennung zwischen Fuss- und Fahrbereichen verbessert die Orientierung und erhöht die Sicherheit. So entsteht ein funktionaler, attraktiver und zukunftsfähiger Vorplatz, der sowohl den historischen Wert des Ortes wahrt als auch den heutigen Anforderungen an Nachhaltigkeit und Zugänglichkeit gerecht wird.



Abb. 4: Visualisierung Vorzone mit Haltekante Friedental

## 4.1 Vorhaben BehiG-Umsetzung (Projekt 1)

Im folgenden Unterkapitel wird das Vorhaben zur Umsetzung der BehiG-Haltekante und des Busunterstands abgehandelt. Die Finanzierung dieses Projekts ist bereits gegeben (vgl. Kapitel 1) und wird folglich nicht mit dem vorliegenden Bericht und Antrag abgeholt. Die Erläuterung dient zum Verständnis der Synergien der beiden Projekte.

### 4.1.1 Umbau Bushaltekante und Personenunterstand

Die Bushaltekante Friedental wird im Rahmen des Projekts friedhofseitig versetzt und BehiG-konform ausgebildet. Durch die Sanierung wird zukünftig ein hindernisfreier Zugang zum öffentlichen Verkehr gewährleistet, wie dies vom Behindertengleichstellungsgesetz des Bundes (BehiG) verlangt wird. Das Anfahren des 22 cm hohen Sonderbords ermöglicht einen hindernisfreien Einstieg bei allen Fahrzeugtüren.

Durch den in der Ausgangslage erwähnten Wechsel zu einer elektrischen Fahrzeugflotte der vbl AG wird neu ein Stützlademast bei der Haltekante benötigt. Dieser wird bei der neu geplanten Haltestelle so positioniert, dass die Sichtachse zum Friedhofseingang nicht tangiert ist und räumlich durch die neuen Baumreihen gefasst wird. Bei der Bushaltestelle ist zudem ein Personenunterstand geplant. Aus Sicht der kantonalen Denkmalpflege muss der Unterstand zurückhaltend und minimalistisch gestaltet werden, da es sich um einen denkmalgeschützten Friedhof mit entsprechenden Gebäuden handelt. Dies führt zu



erhöhten gestalterischen Anforderungen. Gleichzeitig bestehen Anforderungen des Bau- und Zonenreglements (Begrünung, PV-Nutzung) sowie weitere Grundlagen wie das Biodiversitätskonzept, die Stadtklima-Initiative und Grundlagen des Labels Grünstadt Schweiz. Im Zuge der weiteren Planungsschritte gilt es, alle Interessen abzuwägen und praktikable Lösungen zu suchen. Es ist im Rahmen der Umsetzung zentral, das Ankommen so inklusiv wie möglich zu gestalten. Dabei soll das Zwei-Sinne-Prinzip angewandt werden.



Abb. 5: Aktuelle Situation (Sicht von der Bushaltestelle auf die Vorzone Friedhof Friedental)



Abb. 6: Visualisierung, Bushaltestelle mit Personenunterstand und Vorzone Friedhof Friedental

## 4.2 Vorhaben Vorzone Friedhof Friedental (Projekt 2)

Im folgenden Unterkapitel wird das Vorhaben zur Gestaltung der Vorzone (Projekt 2) detailliert abgehandelt.

### 4.2.1 Partizipation

Zu erwähnen ist, dass bei der Planung nicht nur die bereits im Kapitel 3.3 erwähnten Stellen (wie beispielsweise der Denkmalschutz) eng miteinbezogen wurden, sondern auch die Bedürfnisse weiterer Betroffener berücksichtigt wurden. Während der letzten beiden Echoraumveranstaltungen mit den Friedhof-Stakeholdern (einschliesslich des Quartiersvereins) am 22. August 2023 und 24. August 2024 wurden sowohl die Vorstudie als auch das Bauprojekt vorgestellt. Der Leiter Friedhöfe hat in diesem Rahmen die Ziele sowie die erwarteten Ergebnisse des Projekts präsentiert, um die Inputs der Betroffenen abzuholen. Rückmeldungen aus diesen Veranstaltungen, von der Friedhofkommission und vom Friedhofsbetrieb fielen mehrheitlich positiv aus. Insbesondere die verbesserte Beschattung des Platzes, die Begrünung und die sicherer gestaltete Verkehrssituation werden als besonders positiv aufgenommen. Weitere Rückmeldungen wurden kontinuierlich in die Planung einbezogen.

### 4.2.2 Beleuchtung

Die Beleuchtung ist zukünftig dezent gestaltet und fügt sich harmonisch in das Gesamtbild des Vorplatzes ein, sodass dessen historischer Charakter gewahrt bleibt. Das Lichtkonzept basiert auf den gestalterischen, ökologischen und energetischen Vorgaben des städtischen «Plan Lumière». Es setzt auf moderne Technologien, um Umweltaspekte zu berücksichtigen und gleichzeitig für eine sichere Umgebung zu sorgen. Durch den Einsatz von Lichtquellen mit geringem Blaulichtanteil, die für Insekten weniger attraktiv sind, wird das Verhalten nachtaktiver Arten geschützt und die Biodiversität gefördert. Das Licht wird gezielt und nur dort eingesetzt, wo es gebraucht wird, ohne Streuverlust in den Himmel oder auf benachbarte Flächen. Auch die neuen, niedrigen Kandelaber tragen dazu bei, dass die angrenzenden Baumkronen nicht unnötig beleuchtet werden. Mit dem Beleuchtungskonzept wird auch dem angrenzenden Dunkelkorridor, der sich vom Friedental über den Rotsee erstreckt, Rechnung getragen. Die Vorzone wird so ausgeleuchtet, dass alle Verkehrsteilnehmenden sicher ankommen können. Zum Einsatz kommen energieeffiziente Leuchtmittel mit programmierbarer Helligkeit, die den Energieverbrauch reduzieren.

### 4.2.3 Förderung der Biodiversität

Das geplante Vorhaben verfolgt einen nachhaltigen, klimaangepassten und umweltbewussten Ansatz. Das eingesetzte Natursteinpflaster mit offenen Fugen fördert die Versickerung von Niederschlagswasser vor Ort und schafft durch seine grobe Struktur Lebensraum für Moose, Flechten und kleinere Pflanzen. So entstehen wertvolle ökologische Nischen für Insekten und Mikroorganismen. Im Vergleich zum bisherigen Asphaltbelag bietet der neue Belag deutliche Vorteile für die Umwelt und fördert die Biodiversität. Der gesamte Parkplatz (Parkfelder und Fahrspur) wird mit dieser Methode umgesetzt. Die begehbaren Wege und die beiden Behindertenparkplätze sind BehiG-konform zu gestalten. Dies lässt auf diesen Abschnitten keine spontane Vegetation zu, da eine andere Fugenbreite vorgegeben wird (siehe Kapitel 3.2.6 und 3.3.3).

Für die Umsetzung des Projekts müssen drei bestehende Bäume gefällt werden. Im Gegenzug werden jedoch 23 neue hochstämmige Bäume gepflanzt, um die Sicht auf die Tempelanlage zu ermöglichen. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf der sorgfältigen Auswahl geeigneter Arten. In Zusammenarbeit mit Stadtgrün Luzern wurde eine Mischung aus einheimischen und klimaresistenten Bäumen zusammengestellt. Diese Vielfalt macht das neue Baumkonzept widerstandsfähiger gegenüber Krankheiten, Schädlingen und künftigen klimatischen Veränderungen als eine Monokultur. Die neuen Bäume leisten einen wichtigen Beitrag zur Biodiversität. Sie bieten Lebensräume für Vögel, Insekten und kleine Säugetiere, die in den Kronen nisten oder Blätter, Früchte und Samen als Nahrungsquelle nutzen. Ihre vielfältige Struktur begünstigt zusätzlich das Wachstum von Moosen, Flechten und Pilzen. Darüber hinaus kühlen die Bäume ihre Umgebung, erhöhen die Luftfeuchtigkeit und schaffen sowohl für die Tierwelt als auch für Besuchende ein angenehmeres Mikroklima.



#### 4.2.4 Umsetzung von Schwammstadtelementen und Verbesserung des Niederschlagswassermanagements

Auf dem Vorplatz fehlen heute eine Beschattung mit Bäumen, teilentsiegelte und sickerfähige Oberflächen und kühlende Grünflächen. Die stadtinterne Potenzialanalyse Schwammstadt hat ergeben, dass die Vorzone hohes Potenzial für die Umsetzung von Schwammstadtmassnahmen aufweist.

Die unten stehende Darstellung zeigt gut, dass der Projektperimeter mit dem Vorplatz der heisseste Ort auf dem ganzen Friedhofsgelände ist. Im Bereich des Ostflügels werden am Tag Physiologisch Äquivalente Temperaturen (PET) der zweithöchsten Kategorie erreicht (>44–46 Grad Celsius). Im restlichen Vorplatzbereich wird eine PET der dritthöchsten Kategorie erreicht (>42–44 Grad Celsius).

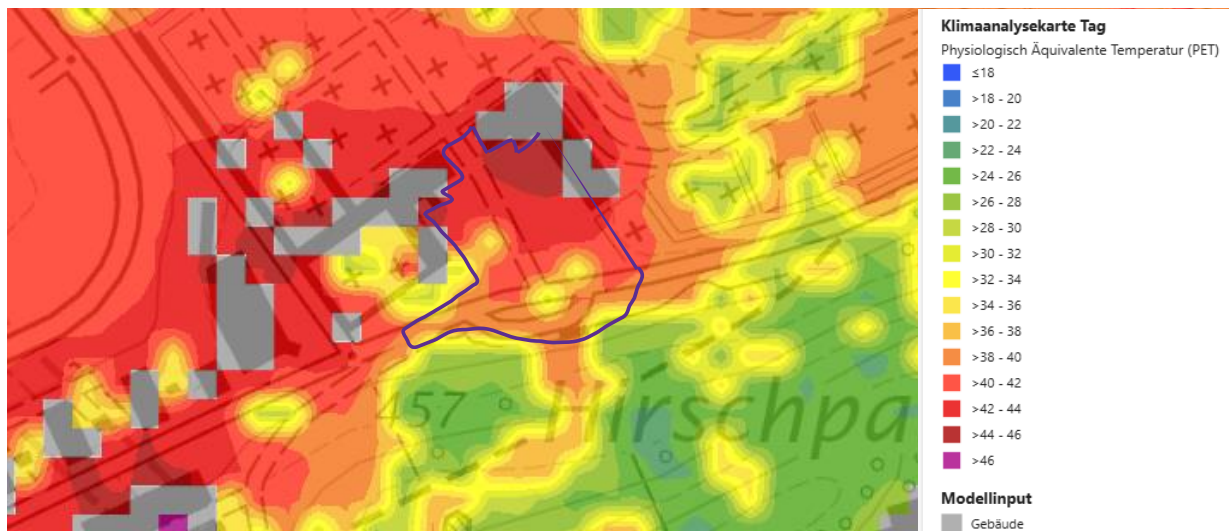


Abb. 7: Klimaanalysekarte Tag, Quelle: Geoportal Kanton Luzern (Projektperimeter in Blau, verändert)

In der Nacht wird die gespeicherte Wärme kaum abgegeben. Die Temperaturen bleiben um 4 bis 6,5 Grad wärmer als in den inneren Friedhofsbereichen, die stärker entsiegelt und begrünt sind. Durch die Entsiegelung dieser asphaltierten Fläche wird dazu beigetragen, dass die Fläche weniger stark erhitzt und während der Nacht auch schneller wieder abkühlt.

Ein standortgerechtes, angepasstes «Schwammstadtsystem» kann in diesem Fall zielgerichtet umgesetzt werden. Es nimmt überschüssiges Niederschlagswasser auf, lässt es versickern und verdunsten. Dadurch wird die Kanalisation entlastet, der Boden mit Wasser versorgt und die Vegetation gestärkt. Gleichzeitig entsteht durch die Verdunstung eine kühlende Wirkung, die die Umgebungstemperatur senkt und Hitzewellen abschwächt. Zum Schutz der denkmalgeschützten Gebäude ist das System zusätzlich mit einem Notüberlauf an die Kanalisation angeschlossen, um bei extremen Wetterereignissen Schäden zu vermeiden.

##### 4.2.4.1 Entsiegelung

Gemäss dem Schwammstadtprinzip ist die grossflächige Entsiegelung der bisherigen Asphaltflächen eine zentrale Massnahme des Projekts. Auf Grossteilen des Vorplatzes wird ein sickerfähiger Belag mit Natursteinpflaster mit offenen Fugen verwendet. Anfallendes Niederschlagswasser kann so in den Oberflächen vor Ort versickern. Dort wird es im Boden gespeichert und von der Vegetation transpiriert, wodurch ein natürlicher Wasser- und Kühlungsprozess entsteht und das Prinzip der Schwammstadt zum Tragen kommt. Zusätzlich zu den geplanten Versickerungsflächen können auch Flächen mit temporärer Retention geprüft werden. In diesen kann das Niederschlagswasser einstauen, damit die Menge des Oberflächenabflusses zusätzlich gebremst und reduziert werden kann. Beim Projekt wurde jedoch besonders darauf geachtet, dass es bei Starkniederschlagsereignissen zu keinem unkontrollierten Rückstau des Wassers an der Oberfläche kommen kann. Dies, damit die historischen Gebäude nicht gefährdet sind. Der gewählte Naturstein hat zudem eine helle Oberfläche, die Sonnenlicht besser reflektiert und dadurch die Aufheizung des Vorplatzes reduziert.



Der Projektperimeter der Vorzone umfasst eine Fläche von 2'600 m<sup>2</sup>. Im Rahmen des Vorhabens werden davon 1'050 m<sup>2</sup> entsiegelt (durch einen hohen Fugenanteil). Weitere 800 m<sup>2</sup> werden im Zuge der BehiG-konformen Gestaltung der Gehwege teilentsiegelt. Zusätzlich entsteht eine neue Grünfläche mit einer vollständig entsiegelten Fläche von 530 m<sup>2</sup>. Es verbleiben lediglich 220 m<sup>2</sup> asphaltierte Fläche. Diese braucht es, damit ein Anschluss an die Bushaltestelle und den Strassenraum sichergestellt werden kann.

#### 4.2.4.2 Niederschlagswasserspeicherung

Die zunehmenden Hitzewellen, Trockenperioden und Starkniederschläge infolge des Klimawandels stellen auch eine wachsende Herausforderung für den Unterhalt von Grünflächen dar. Ein zentrales Thema dabei ist die Wasserknappheit, die sich künftig nicht nur auf den Sommer beschränken wird. Derzeit wird zur Bewässerung der Grabbepflanzungen noch überwiegend Trinkwasser eingesetzt. Um dem entgegenzuwirken, ist die Installation von zwei Regenwasserzisternen mit einem Volumen von je 13 m<sup>3</sup> geplant. Diese sollen das Niederschlagswasser von den angrenzenden Dachflächen auffangen und speichern. Mithilfe einer Pumpe kann das gesammelte Wasser anschliessend in ein Giessfass befördert und gezielt zur Bewässerung der Gräber genutzt werden.

#### 4.2.5 Freilegung Gebäudesockel

Bei Sondagen rund um die Abdankungs- und Einsegnungshalle sowie entlang des Bürogebäudes wurde festgestellt, dass der ursprüngliche Gebäudesockel und zum Teil Stufen in der Vergangenheit überbaut worden sind. Wo es möglich ist, werden diese Elemente im Rahmen des Projekts wieder freigelegt und sichtbar gemacht. Ein Ziel des Vorhabens ist es, den Gebäuden noch mehr Bedeutung zukommen zu lassen. Dadurch werden die historischen Gebäude stärker vom Boden bzw. den Gehflächen abgehoben. Dieses gestalterische Element stärkt die Wahrnehmung der Tempelgebäude. Damit alle Gebäude weiter mittels Gehhilfen zugänglich bleiben, entsteht seitlich neben dem Bürogebäude eine Rampe, die sich an der bestehenden Rampe bei der gegenüberliegenden Aufbahrung orientiert.



Abb. 8: Aktueller Stand der Gebäudesockel sowie Bilder der Sondagen

Durch die Freilegung des ursprünglichen Gebäudesockels soll neu eine Abstufung zum Tempelgebäude von ungefähr drei Tritten vorgenommen werden (siehe Visualisierung unten).



Abb. 9: Visualisierung der Neugestaltung Treppenanlage mit Rampe vor dem Gebäude der Friedhofverwaltung

#### 4.2.6 Parkplatzsituation und Anlieferung

Um den aktuellen städtischen Parkierungsnormen zu entsprechen und eine angemessene Gestaltung der Vorzone zu ermöglichen, wird die Anzahl der Parkplätze von 51 auf 40 Stück reduziert. Dies ist eine Reduktion von elf Parkplätzen zugunsten einer verbesserten Aufenthaltsqualität in der Vorzone. Aufgrund des zu erwartenden höheren Durchschnittsalters der Besuchenden werden neu zwei rollstuhlgerechte Parkplätze angeboten. Ausserdem sollen zwei Ladestationen in der Vorzone errichtet werden, und zwar auf dem östlich gelegenen Parkplatz der Mitarbeitenden. Die Anzahl der Velostellplätze wird erhöht, die Velostellplätze bleiben jedoch weiterhin ungedeckt. Fünf Motorradabstellplätze und eine Nextbike-Station runden das Parkierungsangebot um die Vorzone Friedhof Friedental ab.

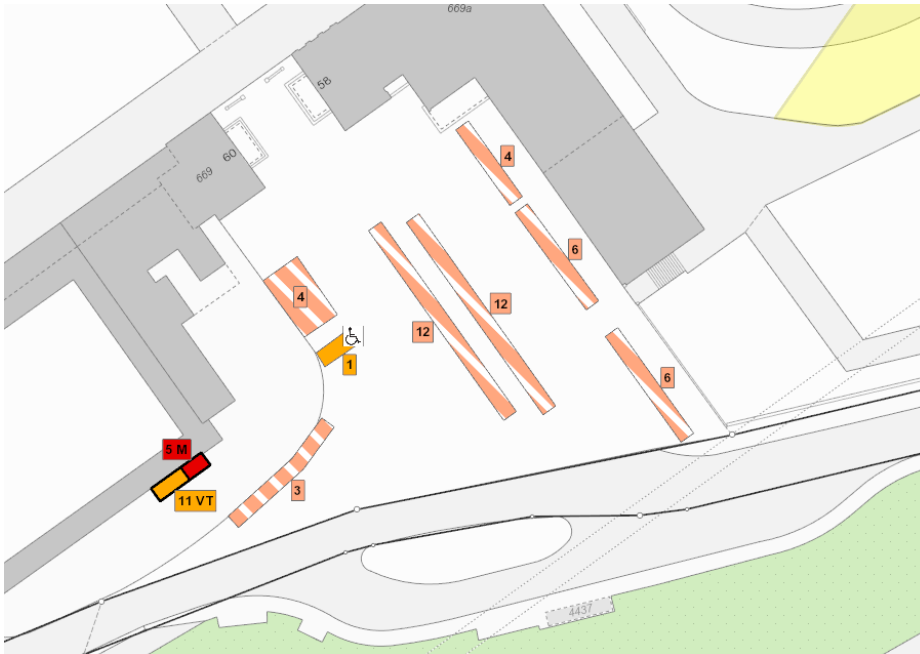


Abb. 10: Parkplatzsituation (Stand April 2024), Quelle: VertiGIS WebOffice Parkplätze der Stadt Luzern





Abb. 11: Aktueller Zustand (Friedhofsgebäude und Parkplatz)



Abb. 12: Visualisierung neue Vorzone Friedental mit Parkplätzen

Im Rahmen der Planung wurden Alternativen für erhöhtes Verkehrsaufkommen bei grossen Abdankungsfeiern evaluiert. Es stehen im nahen Umfeld zahlreiche Parkierungsmöglichkeiten mit rund 170 Plätzen zur Verfügung (Parkplatz Ried, Blaue und Weisse Zone Riedstrasse, Blaue und Weisse Zone Friedentalstrasse, Abdankungshalle jüdischer Friedhof, Sedelstrasse, Parkhaus Kantonsspital). Alle befinden sich in einem zumutbaren Radius von ungefähr 10 Gehminuten zum Haupteingang des Friedhofs.



#### 4.2.7 Verkehrsmassnahmen

Bereits in der Vorstudie zeigte sich deutlich, dass die bestehende Platzsituation in der Vorzone verkehrstechnisch optimiert werden muss. Ziel ist eine klare und sichere Verkehrsführung: Künftig wird es nur noch eine Zu- und Wegfahrt geben, wodurch unnötige Sackgassen vermieden werden. Die neue Gestaltung orientiert sich an den aktuellen Parkplatznormen und sorgt für eine übersichtliche und funktionale Organisation des Verkehrsraums. Dabei wird besonders auf die Einhaltung wichtiger Sichtachsen Wert gelegt. Zudem werden Fuss- und Fahrwege klar voneinander getrennt, um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen. Durch die Verlegung der Haltekante wird ausserdem sichergestellt, dass Personen, die den Friedhof besuchen, die Strasse nicht mehr überqueren müssen.



Abb. 13: Aktueller Zustand (Sichtachse vom Friedhof Friedental auf die Vorzone und Bushaltestelle)



Abb. 14: Visualisierung Sichtachse vom Friedhof Friedental auf die Vorzone

#### 4.2.8 Tiefbau und Anschlussleitungen des Friedhofs

Erfahrungen und Abklärungen von ewl zeigen, dass die vorhandenen Wasserleitungen in der Vorzone teilweise in einem schlechten Zustand sind. In der Vergangenheit kam es zu aufwendigen und kostspieligen Wasserleitungsbrüchen. Das vorliegende Projekt sieht deshalb auch die Sanierung und den Neubau der Wasserleitungen vor.

Ein Teil der bestehenden Leitungen ist noch aus Gusseisen, die ersetzt werden sollen. Das heisst, das gesamte Wasserleitungsnetz muss saniert und den heute üblichen Normen und Standards angepasst werden. Auf der Vorzone kann ausserdem beobachtet werden, dass das Oberflächenwasser bei starkem Niederschlag nicht überall abfliessen kann. So bilden sich über längere Zeit Wasserpfützen. Grund dafür sind alte, teilweise defekte Einlaufschächte sowie Löcher in der Asphaltfläche. Trotz regelmässiger Spültätigkeit und kleinen Sanierungsarbeiten können diese Mängel nicht vollständig und vor allem nicht langfristig behoben werden. Das gesamte Entwässerungssystem muss deshalb neu konzipiert und entsprechend auf das adaptierte Schwammstadtsystem abgestimmt werden.

Gemäss Rücksprache mit der Dienstabteilung Immobilien ist es sinnvoll, die veraltete Stahlwärmeverbundleitung, die das Bürogebäude mit dem Nebengebäude verbindet, bei der Gesamtsanierung der Vorzone zu berücksichtigen. Deshalb soll die bestehende Leitung nach den neusten Normen, mit energiesparender Isolierung und nach aktuellen Sicherheitsstandards ersetzt werden. Das Projekt sieht ein Niedertemperatur-Rohrsystem für Fernwärmeleitung-Heizung vor. Ebenfalls müssen neue Elektroleitungen unter Einhaltung von geltenden Normen verlegt werden. Dies, um das in Kapitel 4.2.2 beschriebene neue Beleuchtungskonzept auf dem Vorplatz umsetzen zu können.

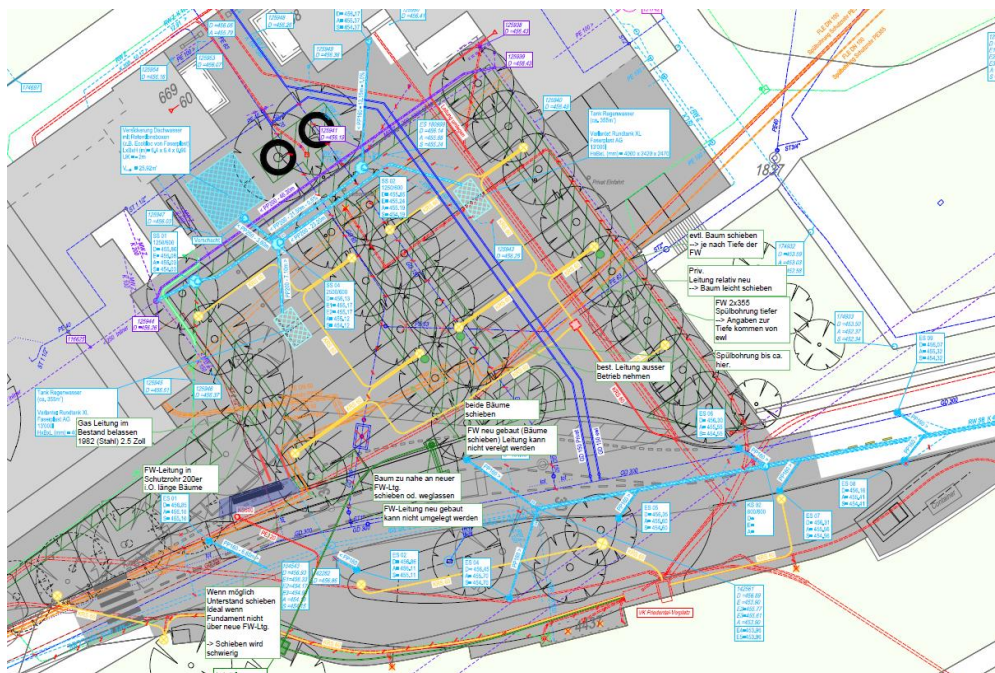


Abb. 15: Übersichtsplan Werkleitungen



### 4.3 Terminplan

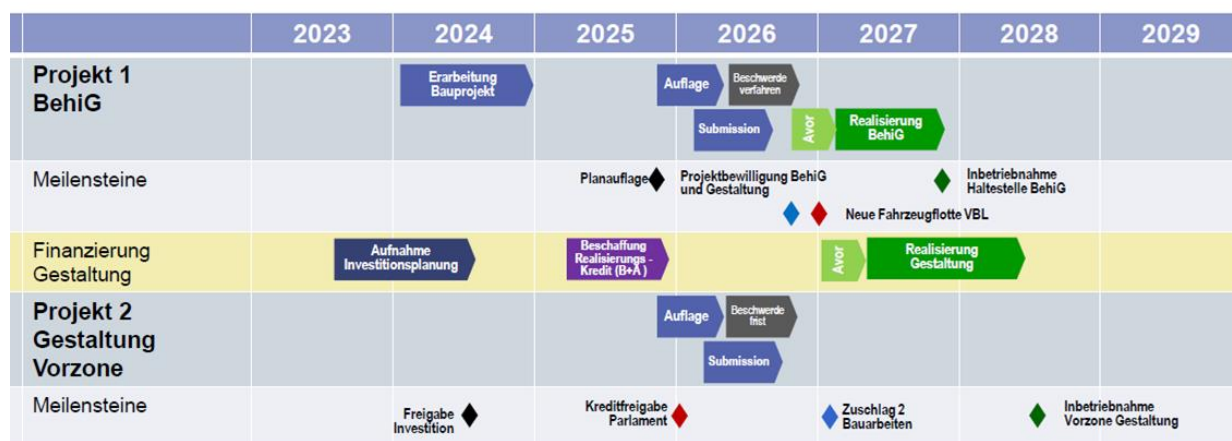


Abb. 16: Terminplan Gesamtprojekt

### 4.4 Umbau während des laufenden Betriebs

Eine Herausforderung im vorliegenden Projekt besteht bei der Koordination von Bauarbeiten, Friedhofsbetrieb und der Anlieferung für Aufbahrungen. Damit der Friedhofsbetrieb in der gewohnten Qualität aufrechterhalten werden kann, bedarf es einiger Absprachen und provisorischer Zu- und Wegfahrten. Die Arbeiten sollen daher in kleine Teilprojekte unterteilt und laufend mit der Friedhofverwaltung koordiniert werden. Zudem werden Trauerfeiern teilweise in Kirchen oder in das alte Krematorium verlegt, damit die Bauarbeiten, welche nicht unterbrochen werden können, weitergehen können und die Trauergemeinschaften nicht gestört werden. Mit einer engen Koordination zwischen den Bauetappen sollten die Auswirkungen für den Friedhofsbetrieb möglichst geringgehalten werden und so für alle Beteiligten zumutbar sein. Die Friedhofverwaltung hat bereits viel Erfahrung mit Bauarbeiten auf den Friedhöfen während des laufenden Betriebs, was sicher von Vorteil ist.

## 5 Auswirkungen auf das Klima

Gemäss Relevanzcheck im Tool Klimafolgenabschätzung der Stadt Luzern ist das Geschäft klimarelevant. Das heisst, dass durch das Projekt verschiedene Auswirkungen auf das Klima zu erwarten sind. Mit dem Tool wurden daher weitere Einschätzungen vorgenommen und im folgenden Abschnitt dargelegt.

Die Klimaauswirkungen werden mithilfe eines stadtinternen Bewertungsinstruments von den verantwortlichen Fachpersonen abgeschätzt. Für das vorliegende Projekt hat die Relevanzprüfung gezeigt, dass mit der Aufwertung der Vorzone des Friedhofs einschliesslich des Verkehrsraums verschiedene positive Auswirkungen auf das Klima zu erwarten sind.

Durch die grossflächige Entsiegelung der Vorzone in Verbindung mit sickerfähigen Aufbauten und Belägen gemäss den Prinzipien der Schwammstadt kann Niederschlagswasser künftig auf der gesamten Fläche direkt vor Ort versickern. Dadurch entsteht ein natürlicher Wasser- und Kühlungsprozess. Mit dem Erhalt der Bäume und mit neuen Bepflanzungen wird zusätzlich zu einem kühleren Stadtklima und zur Bindung von CO<sub>2</sub> beigetragen. Der Anteil Sicker- und Grünflächen steigt im Vergleich zur heutigen Situation signifikant an.

Darüber hinaus wird durch den Abbau von öffentlichen Parkplätzen das Mobilitätsverhalten im Quartier beeinflusst. Durch die Aufhebung von öffentlichen Parkplätzen wird die Anreise mit dem ÖV oder mit dem

Fahrrad klar bevorteilt. Dies trägt konkret zur Einsparung von CO<sub>2</sub> bei und fördert das Umdenken der Bevölkerung in Richtung öffentlicher und Veloverkehr.

Das Projekt führt in der Bauphase zu einem Ausstoss von Treibhausgasen, was unumgänglich ist. Dazu tragen zum einen die Baustellenlogistik sowie die eingesetzten Baumaschinen bei. Zum anderen müssen für die Sanierung des Verkehrsraums und für die Ausstattung Materialien verwendet werden, die graue Energie enthalten.

Im Sinne der Kreislaufwirtschaft wird angestrebt, sich derzeit in Gebrauch befindliche Materialien weiter- und wiederzuverwenden. Zusätzlich benötigte Materialien sollen so klimaschonend wie möglich sein. Es wird als Grundsatz vorgegeben, dass mit Materialien sparsam umzugehen ist. Transportwege werden so kurz wie möglich gehalten, indem Materialien und Pflanzen möglichst aus lokalen Quellen beschafft werden. Das Natursteinpflaster wird bewusst von nahe gelegenen europäischen Lieferanten bezogen, um weite Transportwege zu vermeiden. Die eingesetzten Pflanzen werden entweder in der eigenen Baumschule von Stadtgrün Luzern kultiviert oder von lokalen Baumschulen bezogen. Pflanz- und Saatgut ist ausschliesslich einheimisch und standortgerecht. Randsteine sollen direkt vor Ort wiederverwendet werden oder allenfalls für ein anderes städtisches Projekt an geeigneter Stelle gelagert werden können.

## **6 Ausgabe**

Für das in diesem Bericht und Antrag beschriebene Vorhaben wird die Bewilligung eines Sonderkredits beantragt. Es handelt sich um ein ausgaberechtliches Finanzgeschäft im Sinne der Gemeindeordnung in der Kompetenz des Grossen Stadtrates und unterliegt dem fakultativen Referendum.

### **6.1 Ausgabenrechtliche Zuständigkeit**

Mit dem vorliegenden Bericht und Antrag sollen für das Projekt I414212.01 «Vorzone Friedhof Friedental: Entsiegelung und Aufwertung» freibestimbare Gesamtausgaben in der Höhe von insgesamt 2,7 Mio. Franken bewilligt werden. Freibestimbare Ausgaben von mehr als 1 Mio. Franken hat der Grosse Stadtrat durch einen Sonderkredit zu bewilligen (§ 34 Abs. 2 lit. a des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 20. Juni 2016, FHGG; SRL Nr. 160, in Verbindung mit Art. 69 lit. b Ziff. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999, GO; sRSL 0.1.1.1.1). Sein Beschluss unterliegt nach Art. 68 lit. b Ziff. 1 GO dem fakultativen Referendum.

### **6.2 Berechnung der Gesamtausgabe**

Die Kostenermittlung erfolgt anhand des vorliegenden Bauprojekts und des dazugehörigen Kostenvoranschlags (Kostenstandindex Bauprojekt, Stand November 2024, Kostengenauigkeit ±10 Prozent über die gesamten Erstellungskosten).

Beschrieb	Kosten inkl. 8,1 % MWST (Fr.)
<b>1. Landerwerb und Dienstbarkeiten</b>	<b>0</b>
Landerwerb, Dienstbarkeiten	
<b>2. Baukosten</b>	<b>1'900'000</b>
Tiefbau (zirka Fr. 430'000.–), Prüfungen und Baustellensicherheit (zirka Fr. 185'000.–), Abholzen und Demontagen (zirka Fr. 85'000.–), Grünflächen (zirka Fr. 195'000.–), Fundation und Beläge (zirka Fr. 1'005'000.–)	
<b>3. Honorare und technische Arbeiten</b>	<b>610'000</b>
Projektleitung und externe Bauleitung (zirka Fr. 115'000.–), Bauingenieur (zirka Fr. 380'000.–), Miteinbezug von Fachspezialisten und Nebenleistungen (zirka Fr. 115'000.–)	
<b>4. Unvorhergesehenes</b>	<b>190'000</b>
Zirka 10% der Baukosten (z. B. Altlasten im Untergrund, Abfahren und Deponiegebühren usw.)	
<b>Total Investitionskosten</b>	<b>2'700'000</b>

Tab. 1: Kostenzusammenstellung Investitionskosten

**a. Projektierung**

Die Planung des Vorprojekts bis und mit Baueingabe wird über den Kredit BehiG finanziert (I414020.01).

**b. Ausführung**

Ausführung I414212.01; Realisierung (vorliegender B+A)

2,7 Mio. Franken

**Total (Gesamtausgabe)**

2,7 Mio. Franken

**Investitionen**

Bruttoinvestition

2,7 Mio. Franken

**6.3 Kostenbeteiligung Dritter**

Koordiniert mit der Sanierung der Vorzone Friedhof Friedental wird im angrenzenden Projektperimeter das Infrastrukturprojekt «BehiG-Umsetzung Haltekante Friedental» umgesetzt. Dieses Projekt wird über den Kredit I414020.01 finanziert. Diese Gelder sind bereits mit dem [B+A 34/2018](#) vom Parlament bewilligt worden. Ebenfalls wurde die Planung (Vorstudie, Vor- und Bauprojekt) für den gesamten Projektperimeter (inkl. Vorzone Friedhof Friedental) über diesen Kredit finanziert.

**7 Finanzierung und zu belastendes Konto**

Die Frage, wie eine Ausgabe finanziert wird, ist ein entscheidendes Kriterium des Vorhabens. Deshalb wird nachfolgend aufgezeigt, wie das Vorhaben in der Finanzplanung und im Budget eingeplant ist.

Im Aufgaben- und Finanzplan 2026–2029 sind für das Projekt I414212.01 Investitionsausgaben von insgesamt 2,7 Mio. Franken enthalten, aufgeteilt in Jahrestanchen wie folgt: 2026: 0,8 Mio. Franken, 2027: 1,8 Mio. Franken, 2028: 0,1 Mio. Franken.



### Folgekosten durch Betrieb und Unterhalt durch Stadtgrün Luzern

Insgesamt wird der Grünanteil auf der Vorzone erhöht, und die einzelnen Pflanzflächen werden wegen der Wildstauden und Wiesen pflegeintensiver. Weil zusätzliche hochstämmige Bäume gepflanzt werden, wird auch der Aufwand für die Baumpflege erhöht. Auf lange Sicht wird jedoch die Pflegeintensität aufgrund der Entwicklung der Bepflanzungen wieder leicht abnehmen. In den Teilbereichen mit den Schwammstadtmassnahmen werden Mehrkosten infolge des erhöhten Unterhaltsaufwands erwartet. Die einzelnen Schwammstadtelemente müssen regelmässig gereinigt und gepflegt werden. Leitungen, Schächte, Rinnen und Notüberläufe sind periodisch zu kontrollieren und müssen wiederkehrend gespült werden. Eine Ausweitung des Stellenplans ist jedoch trotz des erhöhten Aufwands für Unterhaltsarbeiten nicht notwendig.

Nachfolgend wird aufgezeigt, wie sich die neue Ausgabe gemäss Kapitel 6 auf das Globalbudget auswirkt: Aus dem in Kapitel 4 genannten Vorhaben ergeben sich jährlich wiederkehrende Folgekosten im Umfang von neu rund 0,1 Mio. Franken, aufgeteilt auf die folgenden Positionen:

Nutzungsdauer: 40 Jahre	Bisher:	Neu:
Kapitalfolgekosten (Abschreibung/Verzinsung)	0,0 Mio. Fr.	0,1 Mio. Fr.
Betriebskosten	0,0 Mio. Fr.	0,0 Mio. Fr.
Abzüglich Erträge	-0,0 Mio. Fr.	-0,0 Mio. Fr.
Total Folgekosten	<u>0,0 Mio. Fr.</u>	<u>0,1 Mio. Fr.</u>

Die höheren Folgekosten von 0,1 Mio. Franken belasten das entsprechende Globalbudget des Tiefbauamts der Stadt Luzern.

Die mit dem beantragten Sonderkredit zu tätigenen Aufwendungen sind dem Fibukonto 5010.05, Projekt I414212.01 zu belasten.

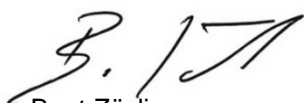
## 8 Abschreibung von politischen Vorstössen

Mit diesem Bericht und Antrag werden keine politischen Vorstösse abgeschrieben.

## 9 Antrag

Der Stadtrat beantragt Ihnen, für das Projekt «Vorzone Friedhof Friedental: Entsiegelung und Aufwertung» einen Sonderkredit von 2,7 Mio. Franken zu bewilligen. Er unterbreitet Ihnen einen entsprechenden Beschlussvorschlag.

Luzern, 3. September 2025



Beat Züsli  
Stadtpräsident



Michèle Bucher  
Stadtschreiberin

## **Der Grosse Stadtrat von Luzern,**

nach Kenntnisnahme des Berichtes und Antrages 41 vom 3. September 2025 betreffend

### **Vorzone Friedhof Friedental**

- **Entsiegelung und Aufwertung**
- **Sonderkredit,**

gestützt auf den Bericht der Bau-, Umwelt- und Mobilitätskommission,

in Anwendung von § 34 Abs. 2 lit. a des Gesetzes über den Finanzhaushalt der Gemeinden vom 20. Juni 2016 sowie Art. 13 Abs. 1 Ziff. 2, Art. 29 Abs. 1 lit. b, Art. 68 lit. b Ziff. 1 und Art. 69 lit. b Ziff. 1 der Gemeindeordnung der Stadt Luzern vom 7. Februar 1999,

#### **beschliesst:**

- I. Für das Projekt «Vorzone Friedhof Friedental: Entsiegelung und Aufwertung» wird ein Sonderkredit von 2,7 Mio. Franken bewilligt.
- II. Der Beschluss gemäss Ziffer I unterliegt dem fakultativen Referendum.

Luzern, 27. November 2025

Namens des Grossen Stadtrates von Luzern



Mirjam Fries  
Ratspräsidentin



Michèle Bucher  
Stadtschreiberin