Zeitschrift: Surseer Schriften. Geschichte und Gegenwart

Herausgeber: Stadtarchiv Sursee

Band: 5 (2006)

Artikel: Die Eisenbahnvorstadt in Sursee : die Entstehung und Entwicklung eines städtischen Quartiers seit 1856

Autor: Amrein, Emanuel / Stillhart, Thomas

Kapitel: Die Entstehung und Entwicklung des Eisenbahnvorstadtquartiers in Sursee

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1055029

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 10.08.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Die Entstehung und Entwicklung des Eisenbahnvorstadtquartiers in Sursee

Emanuel Amrein

Einleitung

Das Surseer Eisenbahnvorstadtquartier besteht aus dem Bahnhofquartier und der ländlich geprägten Vorstadtbebauung aus dem 19. Jahrhundert, dazwischen türmen sich die Wohn- und Geschäftsbauten aus der Wachstumsphase nach 1960. Die Bahnhofstrasse ist heute Mittelpunkt eines regionalen Dienstleistungszentrums: Im Norden dehnt sich die Industriezone ins Surental aus, im Süden schliesst sich die Wohnbebauung, eingerahmt von Expressstrassen und der N2. Seit den 1990er-Jahren finden Verdichtungs- und Konzentrationsprozesse statt. Der Schweizer Heimatschutz verlieh der Stadt Sursee den Wakkerpreis 2003 für ihre Bemühungen, die unzusammenhängende Vorstadtbebauung zu ordnen und qualitativ aufzuwerten. Mit dem Anschluss an die S-Bahn Luzern und dem Bau eines dritten Geleises erreicht der Personenverkehr auf dem Bahnhof Sursee neue Dimensionen. Die Stadt konzentriert sich zu Beginn des 21. Jahrhunderts auf die Eisenbahnvorstadt.

Die «graue» Eisenbahnvorstadt hinter der historischen Altstadt, Wakkerpreis-Stadt-Signet, Atelier Hanspeter Bisig, Sursee 2003.

Diese Arbeit zeichnet die bauliche Entwicklung der dem Bahnhof zugewandten Quartiere nach, ein Rundgang durch Raum und Zeit, im Sinne der Grundlagenforschung für die moderne Surseer Stadtgeschichte. Mit dem Anspruch einer umfassenden Studie werden wichtige Bauprojekte und wegweisende Entscheidungen chronologisch dargestellt, die zur Funktionsverschiebung und Zentrumsverlagerung vom historischen Stadtkern ins Vorstadtquartier führten. In der Architektur einzelner Bauten und ihrem Standort ist Schweizer Wirtschafts- und Mentalitätsgeschichte ablesbar.

Grundlegend für diese Arbeit waren das Archiv des Quartiervereins Eisenbahnvorstadt Sursee, die Aktenbestände, Sammlungen, Pläne und die Bibliothek des Stadtarchivs Sursee, die Dossiers zu Sursee im Historischen SBB Archiv in Bern, mehrere Interviews mit Architekten und Planern zur Ortsplanung 1968, die wissenschaftlichen Arbeiten von Stadtarchivar Dr. Stefan Röllin, Dr. Andrea Willimann und Dr. Alfons Kälin zur Surseer Stadtgeschichte sowie vergleichbare Studien anderer Schweizer Kleinstädte.

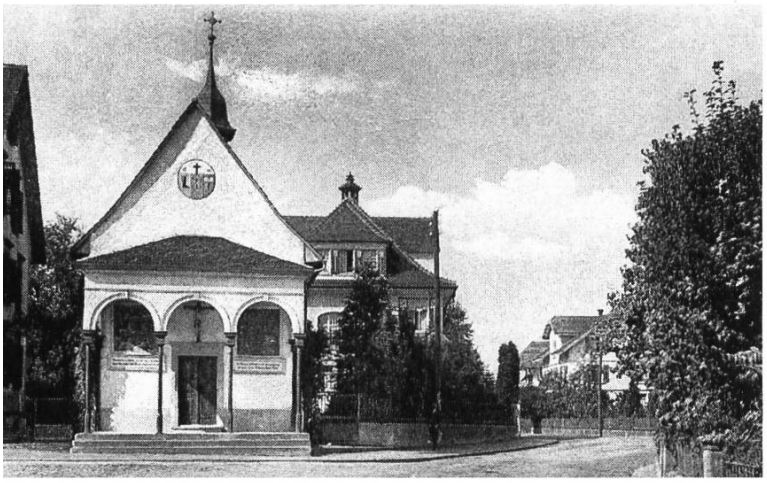
1. Im 19. Jahrhundert, Bauernhöfe, die Station und Fabriken

Am 14. August 1899 gründeten 21 Männer im Gasthaus Weinhof gegenüber der Station Sursee der Schweizerischen Centralbahn den «Quartierverein der Eisenbahnvorstadt Sursee» zur Förderung des Zusammenlebens und der Wohlfahrt an ihrem Wohn- und Arbeitsort. Fabrikdirektoren, Gewerbetreibende und angesehene

Bürger mit Wohnsitz ausserhalb der Stadtmauern fassten die der Station zugewandten Ortsteile zu einem «Quartier» zusammen.[1] Erst ein Jahr zuvor hatte Johann Fischer die Konzession für einen Gastbetrieb im neu gebauten Weinhof erstritten. Nach erster Ablehnung durch den Luzerner Regierungsrat erklärte die Bundesversammlung – das Bundesgericht gab es noch nicht – die Übertragung des Tavernenrechts vom Wirtshaus Storchen in der Unterstadt auf den Gasthof bei der Station für gültig. Der Erfolg des auf italienische Weine spezialisierten Händlers war eng mit der Bahn und der Eröffnung des Gotthardtunnels 1882 verbunden. Der Alpentunnel erleichterte den Import der Fässer aus den italienischen Weingebieten erheblich.[2] Der Eisenbahnbau hatte Sursee verändert. Die Eröffnung des Weinhofs, des dritten Gasthauses bei der Station, und die Gründung des Quartiervereins stehen für die Dynamik des neuen Bahnhofquartiers Ende des 19. Jahrhunderts. Innerhalb von vier Jahrzehnten war ein wirtschaftliches Sekundärzentrum entstanden, eine Entwicklung, die 50 Jahre zuvor kaum denkbar gewesen wäre.[3]

Vor der Eisenbahn

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts beschränkte sich die Siedlung der Stadt Sursee weit gehend auf die ummauerte Stadtanlage. Der erste wesentliche Siedlungsausbau erfolgte gegen Osten und Südosten in den Gebieten der Münster- und Oberkircher Vorstadt. Dort waren seit dem Spätmittelalter entlang der Hauptverkehrswege Richtung Luzern und Münster Wohn- und Ökonomiebauten entstanden, bis 1865 insgesamt 65 Gebäude.[4] In der westlichen Vorstadt hingegen befanden sich nur wenige Gebäude entlang der Strasse und bei der Kreuzkapelle, die im 16. Jahrhundert für die religiöse Vorsorge der Handwerkerbruderschaften der Metzger, Gerber und Schuhmacher errichtet worden war. Unweit der Kapelle verlief die ehemalige territoriale Grenze der Stadt, der Innere Friedkreis. Die Gotthardstrasse führte hier durch die vorstädtischen Baum- und Krautgärten, vorbei an den Matten und ausgedehnten Feldern zum Kotten und weiter Richtung Zofingen und Willisau. Nördlich der Kapelle baute die Stadt zwischen 1818 und 1820 an der Stelle des Chrüzlihauses das neue Spital, das so genannte Armen- und Waisenhaus, welches im 20. Jahrhundert in Bürgerheim umbenannt wurde. Mit seinen Nebengebäuden und dem angegliederten Landwirtschaftsbetrieb sowie dem einzigen Brunnen ausserhalb des Untertors, dem Quellwasser vom Kotten her zugeleitet wurde, bildete das Spital zusammen mit der Kapelle und der Strassenkreuzung ein erstes vorstädtisches «Zentrum».[5]



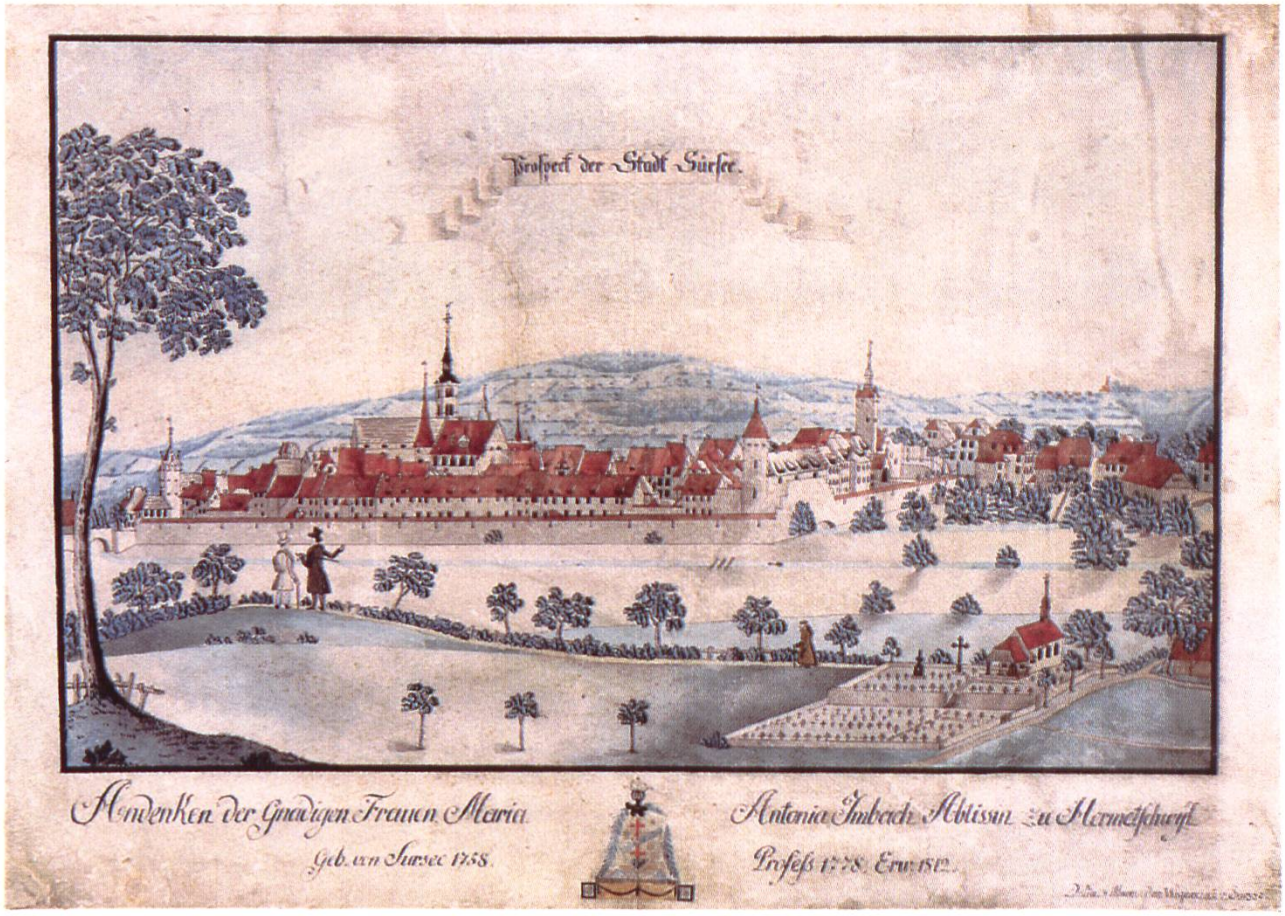
Die Kreuzkapelle an der Kantonsstrasse war das Zentrum der Vorstadt im 19. Jahrhundert.

Vor der Kapelle zweigten die Feldstrasse Richtung Norden ins Kleinfeld und der Weg Richtung Süden zur Kapelle Maria Dägerstein und dem Friedhof ab, dem zweiten Kernpunkt der frühen Entwicklung im Westen.[6] Nach der Pest 1439 wurde auf dem südwestlichen Hügel der Stadt an Stelle des grossen «Dägerstein», der den

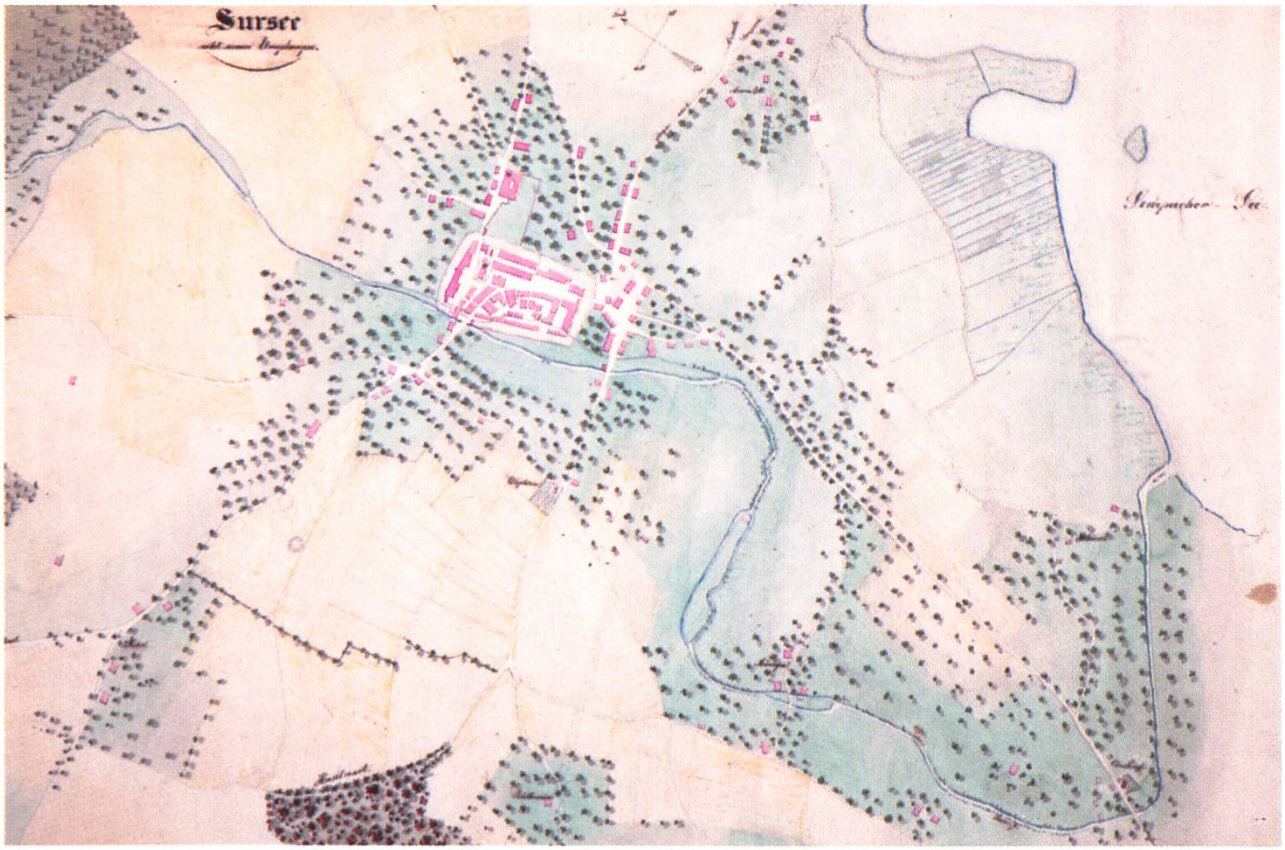
Inneren Friedkreis im Südwesten markierte, die Kapelle errichtet. Als nach der letzten Pestepidemie 1627–1629 der Friedhof bei der Kirche zu klein geworden war, legte die Kirchgemeinde 1636 bei der Kapelle einen zusätzlichen Friedhof für die Dienstboten, Armen, Fremden und Waisen an, der ab 1802 zum allgemeinen städtischen Friedhof wurde.[7] An Kapelle und Friedhof vorbei führte die Landstrasse, von den Höfen und Scheunen bei der Sure herkommend, über den grossen Dägersteinacker, das so genannte Dägersteinfeld, Richtung Schellenrain – den Bauernhöfen beim Hasenwartwald – weiter nach Grosswangen. Rund um die Stadt lagen die Felder, ausgedehnte Ackerbaugebiete, die im Dreizelgensystem bewirtschaftet wurden. Dabei kooperierten die zahlreichen Parzellenbesitzer bei der Bearbeitung ihrer gemeinsamen «Zelge», wobei jeweils ein Feld brach lag. Nach der Aufhebung der traditionellen Bewirtschaftung und der Veräusserung einzelner Parzellen entstanden in den Vorstädten und entlang der Ausfallachsen stattliche Bauernhöfe neben den herausragenden Betrieben der Klosterschaffner.[8] Zu Beginn des 19. Jahrhunderts gab es rund 14 grössere Landwirtschaftsbetriebe in Sursee, um 1850 waren es 26. Westlich der Sure befanden sich der Mühlehof bei der Vorstadtmühle, die Liegenschaften Beck und Stutz an der Bad- bzw. Schellenrainstrasse, der Fähndrich-Hof auf dem Dägersteinfeld, der Chrüzlihof an der Dägersteinstrasse, die grossen Betriebe der Familien Schnyder von Wartensee und Bossart an der Kantonsstrasse, der Landwirtschaftsbetrieb des Stadtspitals an der Feldstrasse, der Kottenhof beim ehemaligen Siechen- und Krankenhaus und auf dem angrenzenden Oberkircher Gemeindegebiet die grossen Höfe im Schellenrain und im Weiler Münigen.[9] Daneben standen auf den Feldern Landsitze und kleinere landwirtschaftliche Einrichtungen mit Scheunen und Stallungen wohlhabender Stadtbewohner, die ihr Land verpachteten. Gerade einmal fünf der insgesamt vierzig Landbesitzer teilten sich mehr als die Hälfte des gesamten Gemeindelandes.[10]

Der «Kotten», das städtische Siechenhaus, befand sich seit dem Spätmittelalter an der Landstrasse nach Basel und Willisau, etwas mehr als einen Kilometer von der Stadt und den Vorstadtgebieten entfernt. Neben dem Kottenhaus gab es eine Kapelle für den geistlichen Beistand und die religiöse Betreuung der Kranken und vermutlich einen kleinen Friedhof. Nach Abklingen der infektiösen Krankheiten im 18. Jahrhundert und dem Bau des neuen Spitals bei der Kreuzkapelle hatte der «Kotten» ausgedient und wurde zu einem Wohnhaus umfunktioniert. Kapelle und Friedhof wurden vermutlich zur selben Zeit abgerissen beziehungsweise aufgehoben.[11]

Das nordwestliche Gemeindegebiet bis zum Surseer Wald blieb bis Ende des 19. Jahrhunderts weit gehend unbebaut. Bezugspunkt war die 1829 von den Gebrüdern Beck an der Sure errichtete Neu- oder Galgenmühle auf der Hammerwiese. Der Stadtbach war auch für die Mühlen sowie die Handwerks- und Gewerbebetriebe ausserhalb der befestigten Stadtanlage der Energielieferant. Ebenfalls 1829 wurde die Grabenmühle vor dem Untertor umgebaut und vergrössert.[12] Die stark genutzte Wasserkraft der Sure war jedoch für grössere industrielle Vorhaben ungenügend und behinderte eine frühe Fabrikindustrialisierung und eine eigentliche städtische Entwicklung Sursees. Im noch wenig bebauten Gebiet vor dem Untertor entstanden dennoch erste Gewerbe- und Produktionsbetriebe, allen voran die Weberei Suppiger. Die Gebrüder Suppiger aus Triengen hatten nach ersten Produktionserfolgen westlich des Bürgerheims ein Fabrikgebäude errichtet, einen beachtlichen zweistöckigen Holzbau. Kurz nach dem Bau wanderten die Brüder



«Prospect der Stadt Sursee», aquarellierte Zeichnung von Bernhard Wagemann, Sursee um 1812.



Der Westen Sursees vor dem Eisenbahnbau mit landwirtschaftlichen Gebäuden, Friedhof, Obstgärten und Feldern. Plan um 1850.

nach Nordamerika aus und verkauften das Gebäude 1837 der Stadt, welche die Fabrik als Schul- und Wohnhaus nutzte und Räumlichkeiten an Gewerbetreibende weitervermietete.[13]
Zwischen dem Untertor, der Weberei und der Kreuzkapelle entstand an der Landstrasse eine erste vorstädtische Überbauung, ansonsten blieb bis Mitte des 19. Jahrhunderts der Westen Sursees Landwirtschaftsgebiet. Die Verbindungsstrasse von der Oberkircher-Vorstadt zum Dägersteinfeld und Schellenrain zeichnete eine mögliche Siedlungsentwicklung vor, die jedoch erst nach 1970 erfolgte. Ganz im Westen, im Süden und im gesamten nördlichen Gemeindegebiet breiteten sich die Felder und Matten aus, deren Namen zum Teil heute noch als Quartier- oder Strassennamen erhalten sind: Wilematte, Kottenmatte, Pfyffermatte, Schnydermatte oder Ribimatte, das Dägersteinfeld und das Kleinfeld. Das Dägersteinfeld war 1838 kurzzeitig sogar Truppenlagerplatz für ein eidgenössisches Übungslager, bei dem ein Kriegszug über den Tannberg nach Sempach geübt wurde.[14] Verschiedene überlieferte Ansichten und Darstellungen belegen zahlreiche Obstgärten um die Stadt und an den Strassen, entlang den Feld- und Kirchwegen.[15] Die um 1850 bestehenden Strassen bildeten den Grundraster für das dörflich geprägte Wachstum der Stadt, der erst mit dem Bahnbau aufgerissen und umgepolt wurde. Das Bahntrassee entlang der westlichen Gemeindegrenze erhob sich als Grenzwall gegenüber dem Oberkircher Landwirtschaftsgebiet und trennte die Kotten- und Pfyffermatte sowie den südwestlichen Teil des Surseer Waldes Richtung Mauensee vom restlichen Gemeindegebiet ab. Die auf der Kottenmatte bei der Landstrasse angelegte Station Sursee war wie die Dampfsäulen der vorbeifahrenden Lokomotiven sichtbares Symbol des technischen Fortschritts und Bote einer neuen Zeit. Die ungewohnt grosse Distanz von beinahe einem Kilometer zwischen der Station und der ummauerten Stadt und die folgende charakteristische wirtschaftliche und bauliche Entwicklung des Eisenbahnvorstadtquartiers wird aus der Perspektive der Stadtplanung des späten 20. Jahrhunderts als falsch bewertet.[16]

Die Station

Die Surseer Stadtherren bemühten sich wenig um einen Anschluss an das Eisenbahnnetz und eine stadtnahe Station. Grosse Teile des Gewerbes lebten vom internationalen Güter- und Personenverkehr auf der zu Beginn des Jahrhunderts ausgebauten Hochstrasse von Basel nach Luzern. Der Verkehr brachte der Stadt zahlreiche Verdienstmöglichkeiten und Vorteile für die eigene Güterversorgung. Zudem profitierte Sursee vom regionalen Marktverkehr und seiner idealen Lage am Strassennetz, führten doch zusätzlich von Sursee aus die so genannten Kantonsstrassen zweiten Ranges Richtung Huttwil–Bern und Richtung Aarau; hinzu kamen noch die lokalen Verbindungen nach Grosswangen–Ruswil und nach Münster.[17] Mehrmals täglich hielt im Städtchen die Postkutsche. Die 18 Wirte der teilweise bekannten Gasthäuser, die Fuhrhalter, Hufschmiede und Wagner waren deshalb an einer Verkehrsentwicklung und der aufkommenden Eisenbahndiskussion nach 1850 wenig interessiert. Auch fehlten der Stadt die Industriellen, die einen Anschluss an die weite Welt als Chance für einen wirtschaftlichen Aufschwung gesehen hätten. Dementsprechend bescheiden fielen die Reaktionen in der Stadt auf die erste Konzession für eine Eisenbahnlinie von Olten nach Luzern an die Schweizerische Centralbahngesellschaft aus, welche eine Linienführung über Willisau und Wol-

husen vorsah.[18] Erst als die Centralbahngesellschaft den Bahnbau von der technisch und finanziell attraktiveren Streckenführung über Sursee abhängig machte, unterstützte die Stadtbehörde das Projekt. In einem Gutachten riet Oberingenieur Karl von Etzel zum Verzicht «auf den für jede Gesellschaft ruinösen Bau der Wolhuserlinie»[19], und den Gemeinden Buttisholz, Grosswangen und Ruswil wurde ein Beitrag von 20'000 Franken an eine Verbindungsstrasse mit Sursee in Aussicht gestellt. Dies verfehlte seine Wirkung im Grossen Rat nicht, und die Centralbahngesellschaft erreichte eine Konzessionsänderung, wobei die Gefährdung des Bahnbaus insgesamt und nicht die Vor- oder Nachteile der beiden Varianten oder regionale Interessen entscheidend waren.[20] Nach dem Entscheid beschwerte sich die liberale Willisauer Zeitung «Der Hinterländer» über die «Köder» und die unkorrekt von den Surseern und der Centralbahngesellschaft «gewonnenen» Ingenieure.[21] Als die Linie und die Gebäude ausgesteckt waren, beklagte der Stadtrat die «an Sursee vorbei» führende Linie und das zu weit vom Städtchen entfernt geplante Stationsgebäude.[22] Darauf rückte die Centralbahn die Station geringfügig an die Stadt heran. Als die Gesellschaft der Schweizerischen Centralbahn kurz vor dem Bau in Finanznot geriet und bei den Kantonen und Gemeinden neues Aktienkapital beschaffen musste, verpasste es die Stadt Sursee, mit einer Aktienbeteiligung der Forderung nach einer stadtnahen Station entscheidende Wirkung zu verleihen. An der ausserordentlichen Gemeindeversammlung vom 23. Juli 1853 lehnten die Bürger die vom Stadtrat vorgeschlagene Beteiligung mit 15'000 bis 20'000 Franken am Aktienkapital der Bahn sowie weitere Vorschläge ab, darunter auch eine Beteiligung mit 50'000 Franken. Stattdessen unterstützten sie den Antrag des Sonnenwirts Anton Schnyder, der einer Absage an die Bahngesellschaft gleich kam: «Die Gemeinde sol [sic] die Geneigtheit aussprechen, sich bei den Eisenbahnaktien nach Massgabe ihrer ökonomischen Verhältnisse unter der Bedingung zu beteiligen, dass der Stationshof in die Nähe der Stadt verlegt werde, was von der Behörde betreffenden Ortes erklärt werden möge.»[23] Die Versammlung fürchtete ein Scheitern des Bahnprojekts und zweifelte an der effektiven Wirkung einer Beteiligung auf die Linienführung, welche in Anbetracht der bescheidenen Vorschläge wohl auch ausgeblieben wäre.[24]

Die unbefriedigende Situation der von der Stadt abgelegenen Station versuchte die Gemeinde Oberkirch mit der Unterstützung einiger Nachbargemeinden auszunützen und die Haltestelle bei ihrem Dorfkern zu erhalten, führten dort die Verbindungsstrassen doch «in alle Richtungen».[25] Doch der Kanton lehnte jegliche weiteren teuren Planungen und Verzögerungen des Eisenbahnbaus ab. Die Centralbahn baute Trassee und Station am geplanten Ort, der erste Zug hielt am 9. Juni 1856 südöstlich der Häuser im unteren Kotten.[26] Auf Grund der geringen wirtschaftlichen Bedeutung der Landstadt wäre ein bedeutendes finanzielles Engagement der Behörden für eine «Kurve» notwendig gewesen wie in Zofingen, wo die Ortsbürgergemeinde ihr Aktienkapital von 500'000 Franken erfolgreich an die Bedingung knüpfte, dass der Bahnhof direkt vor der Altstadt und nicht 250 Meter weiter entfernt zu liegen kommen sollte.[27] Möglicherweise wirkten sich die vorangegangene kantonale Diskussion zum Bahnbau und die Abänderung der Konzession zu Gunsten der billigeren und einfacheren Variante auf den Standort der «Haltestelle» Sursee aus. Die finanziell angeschlagene Bahngesellschaft stand unter Zeitdruck und hatte kein Interesse an einem Stadt-Bahnhof, der neben einer Verlängerung der Strecke auch weitere Kunstbauten zur Folge gehabt hätte.

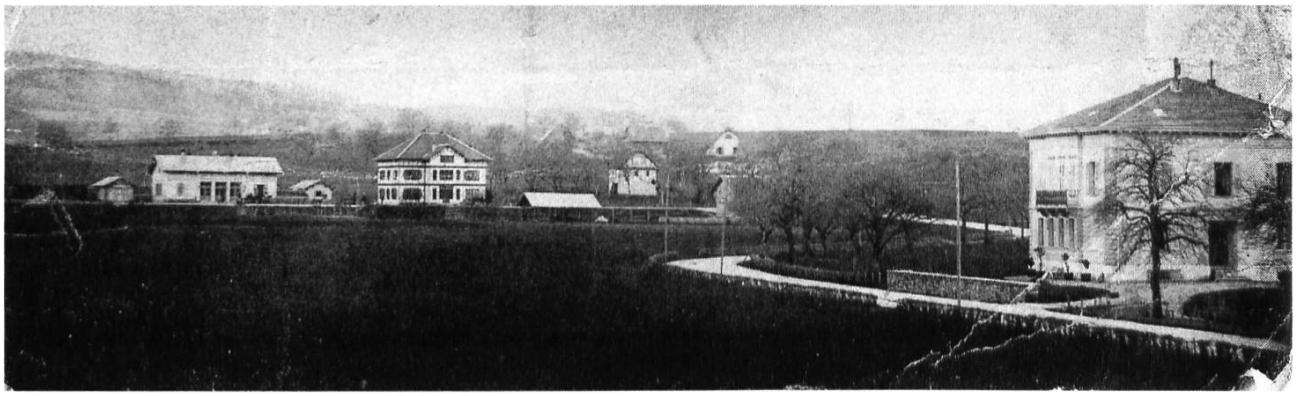
Die Station Sursee bestand aus dem Aufnahmegebäude, eingerahmt von einem kleinen Magazin und einem Nebengebäude, sowie einem weiter südlich errichteten Güterschuppen. Die Zufahrt erfolgte über die Landstrasse entlang den Geleisen, am Garten vorbei zur Station, wo sich die Strasse zu einem Platz ausweitete, auf dem sich direkt gegenüber dem Aufnahmegebäude ein Brunnen befand. Unweit des Güterschuppens kreuzte der Kirchweg, der von der Kreuzkapelle herkommend über freies Feld nach der Hasenwart und dem Leidenberg führte, den Platz und die Geleise. Die Landstrasse wurde in einem einfachen Bahnübergang mit Barriere über die Geleise geführt.
Niemand in Sursee ahnte, welche Veränderungen die Bahn und die wenigen Gebäude im Westen der Stadt für das Leben und die Entwicklung der Stadt innert kurzer Zeit mit sich bringen würden. Wie bei allen Verkehrssystemen reichen die Auswirkungen des Eisenbahnanschlusses auf die Raum- und Wirtschaftsentwicklung «weit über die Prognosemöglichkeit derjenigen Generation hinaus, die ihren Bau beschloss und die dazu nötigen Mittel bereitstellte.»[28]

Das Schweizer Eisenbahnnetz schuf grundsätzlich eine neue räumliche Ordnung der Wirtschaft, die ihrerseits eine nicht vorhersehbare Eigendynamik entwickelte. Die Mobilität wurde im 19. Jahrhundert zum wichtigsten Faktor in der Stadtgestaltung. Ein Anschluss an das Netz hatte für Orte in langfristiger Perspektive «weit reichende Konsequenzen für das Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum und den Bodenmarkt [...].»[29] Dies gilt auch für Sursee und insbesondere für das westliche Gemeindegebiet, die Eisenbahn-Vorstadt, denn der «Bahnanschluss an die spätere Hauptlinie Deutschland–Italien machte die Industrieansiedlung in einem Gebiet möglich, das weder über eine ausserordentliche Wasserkraft noch über Rohstoffe oder nahe, grosse Absatzmärkte verfügte.»[30] Während in der Stadt Ärger über das neue Verkehrsmittel herrschte und die Gastwirte, Handwerker und Fuhrhalter die ausbleibende Kundschaft beklagten, da Durchreisende nun nicht mehr zwingend vor ihren Stuben und Stätten Halt machen mussten, kaufte der Zürcher Textilunternehmer und Verleger Heinrich Hauser 1858 die nahe den Geleisen gelegene Tuchwalke im Weiler Münigen an der Grenze zu Oberkirch mitsamt den Wasserrechten. Hauser errichtete mit Unterstützung der Surseer Stadtbehörde eine Fabrik, eine Seidenstickerei samt Wasserkraftanlage, eine Verlagsfiliale sowie eine Direktorenwohnung. Trotz wechselhaften ersten Jahren überlebte das Fabrikunternehmen, das Hauser ab 1862 mit seinem Geschäftspartner Konrad Biedermann betrieb.[31]

Der nach der Eröffnung der Eisenbahnlinie befürchtete Einbruch im Postreiseverkehr traf trotz den weggefallenen Kursen nach Luzern nicht ein. «Vielmehr stieg Sursees Bedeutung als Treffpunkt der Bahnzubringer, welche die Region auch kleinräumig erschlossen.»[32] Die Landstadt wurde dank neuen regionalen Verbindungen zum zweitwichtigsten Ort für den Postverkehr im Kanton und war neben Luzern die einzige Postverkehrshaltestelle nahe einer Eisenbahnlinie. Die Bedeutung als Verkehrsknotenpunkt und später auch als bedeutender Wochen- und Viehmarktort stärkte die Position des zentralen Ortes Sursee. Der Eisenbahnbau brachte neue Perspektiven. So wurde Sursee auch im Dienstleistungsbereich «dank seiner hohen Erreichbarkeit für das unmittelbare Umland, das Suren- und Wiggertal sowie für das Michelsamt, ein wichtiges Zentrum».[33]

Die Fabriken

Die Eisenbahnlinie führte anfänglich abgelegen von der Stadt durch die im Westen gelegenen Landwirtschaftsgebiete. Mit dem Bahnbau wurden die Schnydermatte und das Dägersteinfeld zu potentiellen Baugebieten. Wie in vergleichbaren Orten verlagerte sich der Siedlungsschwerpunkt in die Nähe des Bahnhofs. Gegenüber der Station entstand um 1862 der Gasthof Eisenbahn Bären, der, quer zum Aufnahmegebäude gelegen, einen eigentlichen Bahnhof-Platz entstehen liess. Am 7. Mai 1871, einem Abstimmungssonntag, versammelte sich dort die konservative Elite des Kantons, das «Surseer Aktionskomitee», um zu feiern. Soeben hatten die Konservativen die Mehrheit im Grossen Rat zurückgewonnen, und Sursee wurde zum «luzernischen Versailles». Die Metapher verwies zum einen auf die Bedeutung Sursees als politisches Zentrum fern der liberalen Hauptstadt, andererseits auf die feudalen Wohnhäuser der konservativen Führer Franz Xaver Beck-Leu und Julius Schnyder von Wartensee, den Beckenhof in der Oberkircher-Vorstadt, der Sitz des Aktionskomitees war, das Beck'sche Haus am Rathausplatz und die 1865 erbaute Villa Schnyder an der Kantonsstrasse, lange Zeit das letzte Gebäude der Vorstadt vor der Station.[34]



Die Villa Schnyder an der Kantonsstrasse um 1864. Im Hintergrund die Station und das Gasthaus Eisenbahn.

In Münigen beschäftigte 1870 das erweiterte Unternehmen Hauser & Biedermann 63 Mitarbeitende, wobei die Zahl höher gelegen haben dürfte. Nach Umstrukturierungen durchlebte der kleine Fabrikbetrieb die Krisen der Seidenindustrie, überdauerte nach dem Tod Hausers verschiedene Handänderungen und entwickelte sich nach dem Zweiten Weltkrieg zum heute noch bestehenden und bedeutenden Textilunternehmen Calida.[35]

Die nahe Eisenbahn war auch für den Ofenfabrikanten Franz Xaver Weltert aus Büron das entscheidende Kriterium für seine Landkäufe im Surseer Dägersteinfeld. Zwischen 1874 und 1875 baute Weltert das erste Fabrikgebäude mit Wohnhaus und Schopf am Verladeplatz bei der Station, südlich des Güterschuppens. Nach 1885 entwickelte sich die Ofenfabrik zur ersten Surseer Industrie, einem veritablen Grossunternehmen, das internationale Anerkennung erlangte. Weltert gelang es immer wieder, neue Kapitalgeber zu finden, um das Unternehmen zu retten oder, wie 1884, nach dem Konkurs zurückzukaufen. 1892 arbeiteten mehr als 40 «Fabrikler» im Betrieb, zu dem seit 1890 eine eigene Giesserei gehörte. Zwischen 1890

und 1895 wurden die bestehenden Fabrik- und Magazingebäude erweitert und erhielten eine imposante Fassade im Stil des Historismus. Fortan wurden die Zubehörteile für die Öfen in der Fabrik selbst hergestellt. Die Giesserei lieferte sämtliche Eisenteile, die Töpferei die Ofenkacheln und feuerfesten Schamottsteine. Alle Produktionsschritte sowie die Montage waren im selben Gebäudekomplex untergebracht. Zudem konnte 1895 die Produktivität dank der Versorgung der Kraftanlagen mit Elektrizität gesteigert werden; Elektromotoren ersetzten die Dampfmaschine.

Der Strom kam von der zur Versorgung der Fabrik modifizierten Surseer Neumühle, wo bereits 1890 eine Turbine an Stelle des Wasserrades eingebaut worden war. Die Versorgung mit Elektrizität war für die Industrie beim Bahnhof und für Sursee entscheidend. «Der über lange Jahrzehnte gewichtige Standortnachteil der mangelnden Wasserversorgung konnte mit Elektromotoren behoben werden.»[36] 1905 konnte die Produktivität mit der Versorgung durch das stärkere Elektrizitätswerk Sempach-Neuenkirch erneut gesteigert werden. Das Surseer Grossunternehmen, die grösste Ofenproduktion der Schweiz, beschäftigte 1898 182 Arbeiter. 1904 waren es bereits 257 Arbeiter, und 1909 wurde mit 357 Arbeitskräfte die grösste Belegschaft erreicht.

Unmittelbar südlich neben der Ofenfabrik, der «Industrie», entstand 1888 die Konservenfabrik, für die neben der Versorgung mit Obst und Gemüse die verkehrstechnisch günstige Lage bei der Eisenbahn und die Subventionsleistungen der Stadt, unter anderem eine kostenlose Wasserversorgung mit Quellwasser, entscheidend waren. Zudem erreichte die zuständige Kommission der Stadt in Verhandlungen mit der Schweizerischen Centralbahngesellschaft Spezialtarife für jede an der Station Sursee aufgegebene Güterfracht, von denen alle Betriebe am Bahnplatz profitierten. Nach finanziellen Schwierigkeiten der betreibenden Gesellschaft wurde die Fabrik 1892 an den deutschen Konfiseur Emil Lindner weiterverkauft, der in der kleinen Fabrik Gemüse-, Obst- und Fischkonserven produzierte. Nach seinem Tod 1903 führten seine Söhne Emil und Wasil den Betrieb als «Konservenfabrik Lindner & Cie» weiter, bis der Betrieb mit den Mechanisierungs- und Rationalisierungsprozessen in der Konservenindustrie nicht mehr mithalten konnte und 1907 aufgegeben werden musste. Die Gebäude, in denen in den Verarbeitungsmonaten bis zu 40 Frauen und Männer Arbeit fanden, wurden an die Ofenfabrik verkauft.[37]
Die Umwandlung der Wasserkraft in Elektrizität schuf nach 1890 neue technologische Vorteile. Sie ermöglichte das Aufkommen neuer Industriezweige und führte zu Umstrukturierungsprozessen. Das Stromnetz löste die Fabriken von der Standortbindung an einen Wasserlauf, förderte die Schweizer Verarbeitungsindustrie und spezialisierte Zweige der Textilindustrie und führte zu wirtschaftlichen Konzentrationsprozessen in den Städten. Mit Ausnahme der grossen Ofenfabrik vermochten die Industrieanlagen in Sursee nicht von dieser Entwicklung zu profitieren, viel eher kämpften sie mit stärkerer Konkurrenz aus den rationalisierten Produktionszentren, so die Konservenfabrik oder die Seidenwinderei Hauser und Co.[38]
Noch vor der Konservenfabrik errichtete Niklaus Estermann ein Magazin für sein Baumaterialgeschäft und ein Wohnhaus bei der Ofenfabrik am Bahnhofplatz. 1897 erweiterte Estermann die Baumaterialhandlung mit einem Baugeschäft.[39] Bis 1898

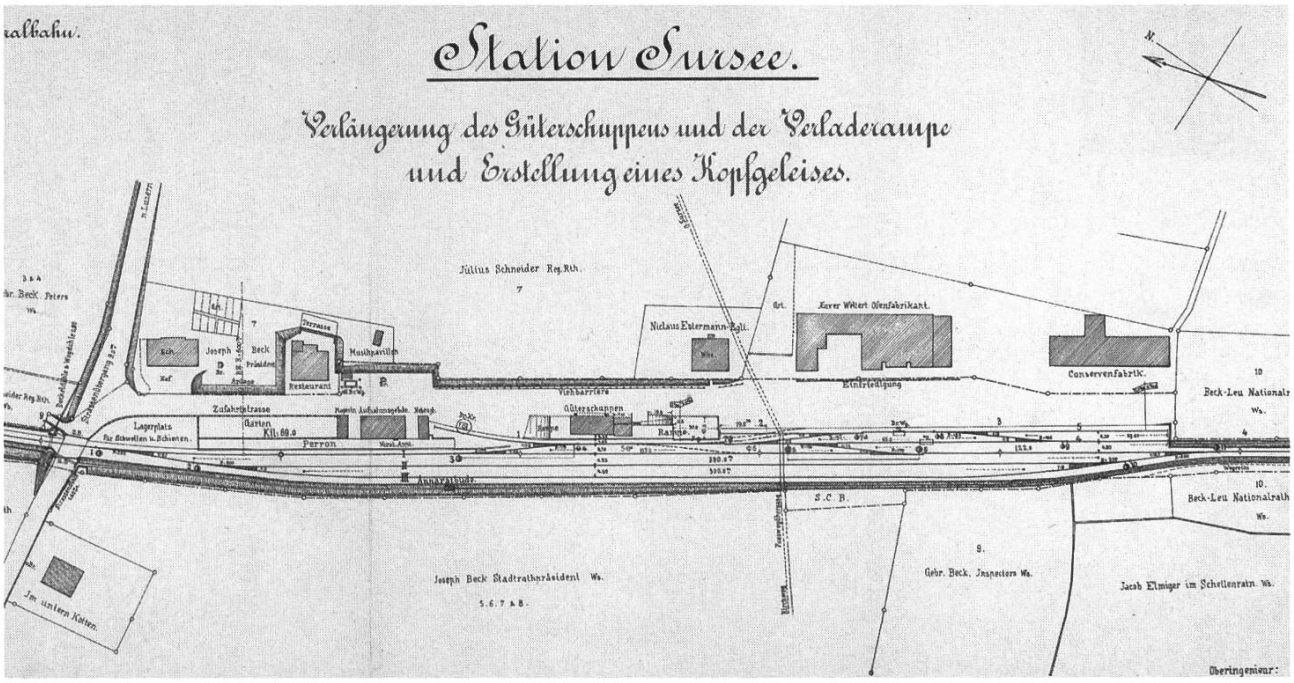
Die Industrie bei der Station Sursee um 1900 mit der Ofenfabrik und der Konservenfabrik (rechts im Bild).

entstanden weiter am Platz das Lagerhaus der Firma Felder & Cie mit Wohnhaus und Schopf, die späteren Räumlichkeiten der Merkur AG, am südlichen Ende entlang der Geleise das Restaurant Bahnhof bei der Ofenfabrik und beim Aufnahmegebäude der Weinhof mit Gasthaus, Weinhandlung und Lagerräumen.

Der Anschluss an das Stromnetz erhöhte die Produktivität. Transformator-Turm beim Fabrikgelände an der Rigistrasse.

Der Gasthof Eisenbahn erweiterte sein Angebot mit einem Musikpavillon und einer Terrasse, von der die Gäste die Aussicht auf die Stadt geniessen konnten. An der Ecke zur Landstrasse vergrösserte Josef Beck seine Scheune und seinen Garten, auf der gegenüberliegenden Seite der Geleise baute «Präsident» Beck – er war 1880–1888 als Präsident und 1877–1879 sowie 1892–1918 als Bauherr Mitglied des Stadtrates – ein erstes Wohnhaus auf seinem Landstück, das zwischen Bahntrassee und Gemeindegrenze von der Kantonsstrasse bis zum Kirchweg reichte.[40] Weiter südlich entstand um 1874 der Schiessstand der Schützengesellschaft Sursee, der den alten Schützenstand im Unteren Graben ablöste. Bis 1909 wurde Richtung Hasenwarte geschossen.[41] Rund um die Station war ein neuer Ortsteil entstanden: das Bahnhofquartier. Die Industriebauten und das neue Transportmittel standen im Gegensatz zu der in ihrer mittelalterlichen Form verbliebenen Stadt.

Die Industrie- und Gewerbebetriebe am Bahnhofplatz erforderten den Ausbau der öffentlichen Infrastrukturen, wobei die Fabriken die Bestrebungen der Stadt zur



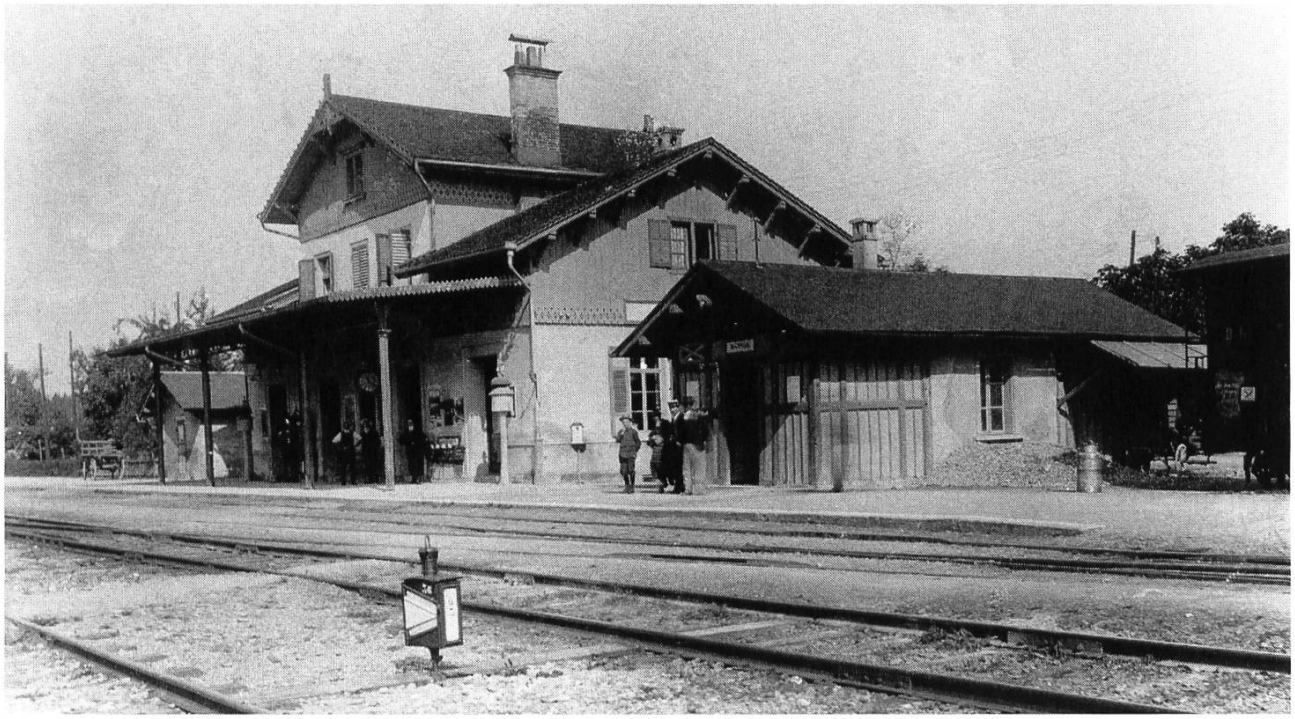
Situtationsplan der Station Sursee von 1890.

Elektrifizierung und zur Erstellung eines Wasserversorgungs- und Kanalisationssystems im westlichen Gemeindegebiet wesentlich beschleunigten. Der Umbau der Neumühle zu einem kleinen Elektrizitätswerk 1895 war von Beginn weg ausschliesslich für die Stromversorgung der Ofenfabrik vorgesehen. Erst das zweite kleine Elektrizitätswerk der Stadt, drei Jahre später von der Korporationsgemeinde errichtet, diente der Lichtversorgung der Privathaushalte und der öffentlichen Plätze. Auch beschäftigte sich der umtriebige Ofenfabrikant Franz Xaver Weltert mit Fragen der Gemeinde und setzte sich für den Ausbau der Infrastrukturen ein, nicht ohne dabei auf seine eigenen Vorteile bedacht zu sein. Weltert, der seit 1875 auf dem Fabrikgelände wohnte, versuchte sich immer wieder als Immobilienspekulant und hatte grosses Interesse an der Einrichtung eines öffentlichen Wassersystems oder der Strassenführung zum Bahnhof. Der Bau der Konservenfabrik, die eine Wasserleitung voraussetzte, lieferte zusätzliche Argumente für den Bau der neuzeitlichen städtischen Wasserversorgung, die zwischen 1889 und 1893 mittels einer Hochdruckleitung vom Tannberg her erfolgte und die städtischen Sodbrunnen ersetzte. Die Suche nach Wasser in der Hasenwarte und am Leidenberg war ohne Erfolg geblieben. Die Konserven- und Ofenfabrik mussten wegen ihrer entfernten Lage zur Stadt und zum Pumpwerk einen grossen Beitrag für ihren Anschluss leisten, die Stadt stellte den Fabrikanten nur die Gussröhren zur Verfügung. Jedoch entschädigte sie die Unternehmer im Gegenzug mit tieferen Wasserzinsen. Fünf Jahre später folgte der Bau der städtischen Kanalisation.[42] «Erschliessungsträger» der neuen Systeme, der Frisch- und Abwasserleitungen, andernorts auch der Gasleitungen, waren die Strassen, die nicht nur dem steigenden Verkehrsaufkommen zu genügen hatten.[43]

Der zunehmende Güter- und Personenverkehr erforderte einen Ausbau des städtischen Strassennetzes. Der bereits um 1850 im Dägersteinfeld bestehende Feldweg, der von der Dägersteinstrasse nördlich des Friedhofs zum Bahnplatz

führte, erhielt mit dem Bau der Konservenfabrik 1888 einen Bezugspunkt und so den Charakter einer Verbindungsstrasse, die bezeichnenderweise Konservenstrasse genannt wurde (heute Rigistrasse). Wegen der wachsenden Zahl der Fuhrwerke auf dem Strassenstück Schellenrain-Bahnübergang-Station Sursee, damals Bahnhof- oder Bahnstrasse (heute Merkurstrasse), wurde das Trassee nach 1893 als öffentliche Güterstrasse neu erstellt und die Fortsetzung über den Oberkircherberg nach Grosswangen zur Gemeindestrasse erklärt.[44] Ofenfabrikant Weltert legte 1890 bei der Erweiterung der Fabrik die Centralstrasse als private, direkte Verbindung zur Stadt an. Die Avenue führte vom Bahnplatz bei der Einmündung des Kirchwegs vorbei am Fabrikgebäude und Fabrikgarten in nordöstlicher Richtung geradewegs zur Stadt, bis zur Scheune des Chrüzlihofs, wo sie in einem Bogen in nördlicher Richtung die Kreuzkapelle erreichte, die heutige Weltertstrasse. Durch die Centralstrasse erfolgte die «Zuleitung von der Stadt Sursee» ins Bahnhofgebiet, der Anschluss ans städtische Wasserleitungssystem.[45] Der Fabrikant baute die Strasse einerseits für seine Fabrikarbeiter, welche mehrheitlich mit dem Fahrrad zur Arbeit kamen, und anderseits wohl mit der Absicht, seine zuvor erworbenen Landstücke auf dem Dägersteinfeld aufzuwerten und in naher Zukunft die unvollendete Strasse zu einem guten Preis der Stadt verkaufen zu können.[46] Erst mit dem Bau des Weinhofs 1898 legte Grossgrundbesitzer Julius Schnyder von Wartensee die 230 Meter lange Verbindungs- oder Zufahrtsstrasse vom Stationsgebäude zur Kantonsstrasse an, heute der westliche Abschnitt der Bahnhofstrasse nach dem Käppeli-Haus, wo

Die Siedlung entwickelt sich entlang der Verbindungsstrassen zwischen Bahnhof und Stadt. Luftaufnahme 1930.



Das Aufnahmegebäude der Station Sursee um 1900.

der Josef-Müller-Weg noch an die ehemalige Basel- oder Kantonsstrasse erinnert. 1904 überliess Schnyder das Strassenstück unentgeltlich der Gemeinde, die sich im Gegenzug für «die Einlegung einer Kanalisation und Wasserversorgung auf Gemeindekosten» verpflichten musste.[47]

Die Entwicklung der Industrie und des Gewerbes am Bahnhofplatz führte in Folge des gesteigerten Güterumschlags zu verschiedenen Erweiterungen auf der Station Sursee. Der Ausbau und die Anpassungen beschränkten sich jedoch vorwiegend auf die Güteranlage, die Geleise und den Güterschuppen. Das Aufnahmegebäude wurde 1878 durch einen zentralen, quergiebligen Aufbau vergrössert, blieb aber abgesehen von Innenausbauten und Fassadenarbeiten beinahe unverändert bis ins 21. Jahrhundert erhalten. Der nördliche Teil des Stationsgartens wurde nach 1875 zu einem Schwellen- und Schienenlager umfunktioniert.

Am Verladeplatz erfolgten bei den Fabriken Erweiterungen der Geleiseanlagen mit Kopf- und Ausweichgeleisen, um die Verladekapazitäten zu erhöhen. Beim Gasthof Eisenbahn und beim Güterschuppen wurden Brückenwaagen errichtet, beim südlichen Nebengebäude der Station der Drehkran, der 1886 bei der Vergrösserung der Verladerampe versetzt wurde. Zwischenzeitlich begrenzte eine Viehbarriere den Verladeplatz vom Stationsvorplatz bis zum Haus Estermann.[48] In Folge der Erweiterung der Ofenfabrik mit der Giesserei 1890 und der Töpferei 1892 und der Eröffnung der Konservenfabrik 1888 stieg der Güterversand auf der Station markant an und verdoppelte sich bis 1900 auf 20'679 Tonnen; bis 1880 waren es zwischen 6'659 und 9'314 Tonnen gewesen. Ebenso nahm der Personenverkehr zu: 1864 waren es 4 tägliche Verbindungen, 1883 7 und um 1900 bereits 10 bis 12 Verbindungen in die nächsten städtischen Zentren.[49] In einem Schreiben vom 31. Oktober 1886 an die Schweizerische Centralbahn beschwerte sich der Gemeinderat von Sursee über die fehlende «gedeckte Einsteigehalle» für die zahlreichen Bahnreisenden: «Das Bedürfnis nach einer solchen ist allgemein anerkannt und bedarf es daher hierüber kaum weiteren Nachweises.»[50] Doch die Centralbahn-

gesellschaft zeigte sich in dieser Sache zögerlich und verglich Sursee mit Stationen mit stärkerem Personenverkehr, die ebenfalls ohne Perrondach auskommen mussten. Die gesteigerten Einnahmen in den 1890er-Jahren und die Intervention des Regierungsrates 1897 lieferten schlussendlich überzeugende Argumente für ein Dach: «Die Station Sursee nimmt laut Ihrem Geschäftsbericht für das Jahr 1896 unter den 80 Stationen des Centralbahnnetzes, was die Einnahmen betrifft, den 17. Rang ein und hat einen sehr regen Personenverkehr.»[51] Mit 65'579 abgehenden Personen nahm Sursee im Personenverkehr hingegen nur den 32. Rang ein, was trotzdem eine erhebliche Steigerung in den ersten 40 Jahren war. Im ersten Betriebsjahr waren es rund 22'000 abgehende Reisende gewesen. Die Centralbahn erstellte 1898 das Perrondach auf der Stationsseite.[52]

Die Bevölkerungszunahme in der Stadt Sursee ab Mitte des 19. Jahrhunderts war hauptsächlich auf die Eisenbahn und die Industrialisierung zurückzuführen und hielt wie in vergleichbaren wirtschaftlichen Zentren bis nach 1900 an. Die Fabrikbetriebe zogen Arbeitskräfte aus den umliegenden Gemeinden und qualifizierte Facharbeiter aus weiter entfernten Gebieten an. Auch kam es in der ansässigen Stadtbevölkerung zu Verschiebungen innerhalb der Erwerbsstrukturen. In Folge der Agrarkrise in den 1880er-Jahren wechselten Arbeitskräfte aus dem Landwirtschaftssektor in die Fabrik. Es entstand eine Surseer Fabrikarbeiterschaft. Während sich die Fabrikanten und ihre Familien auf Grund ihrer meist guten finanziellen Stellung unauffällig in die städtische Oberschicht einführten, standen die «Fabrikler» zuerst am Rand der Gesellschaft, vermochten aber auf Grund der langsamen Entwicklung der Industrie und der sozio-kulturellen Verwurzelung der einheimischen Arbeiterschaft keine wichtige Rolle in der Stadt zu übernehmen. Die Stadt absorbierte die kleine Fabrikarbeiterschaft – 1895 wurden 230 Arbeitnehmer in der Fabrikstatistik registriert. Die Bevölkerungskonzentration beengte aber die Wohnverhältnisse, die Anzahl Haushalte pro Gebäude nahm zu, was besonders die hygienischen Verhältnisse im Stadtkern zunehmend verschlechterte. Es ist davon auszugehen, dass nicht alle begüterten Stadtbewohner die städtischen Massnahmen zur Verbesserung der Wohnqualität Ende der 1880er-Jahre abwarteten und es deshalb vorzogen, in die Vorstädte zu ziehen. Diese Entwicklung zeigen die Mitte des Jahrhunderts entstandenen stattlichen Wohnhäuser der einflussreichen Familien Zust und Beck in der Oberkircher Vorstadt sowie die Villa Schnyder in der Eisenbahn-Vorstadt. Ausserdem fanden einkommensschwache Familien billige Wohngelegenheiten auf Bauernhöfen und in Bürgerhäusern ausserhalb der Stadt, so dass kein charakteristisches Arbeiterquartier oder Mietskasernen entstanden.[53]

Die Vorstadt

Die Eisenbahn, die nachfolgenden Fabriken und die wachsende Stadtbevölkerung führten zur «ersten grossen Entwicklungsphase»[54] der Bebauung des städtischen Gebietes. Die Station war dabei der Bezugs- und Kristallisationspunkt für die Siedlungsentwicklung und die Bildung eines neuen Zentrums. «Bahnhof und Bahnstrasse waren völlig neue Strukturelemente im städtischen Gefüge – sowohl im Grundriss als auch in städtebaulich-räumlicher Hinsicht.»[55] Die Städte verliessen ihre Ummauerungen und wuchsen mit ihren Vororten zusammen. In Sursee wurden nach 1860 im Sinne einer Modernisierung und mit der Öffnung gegenüber der

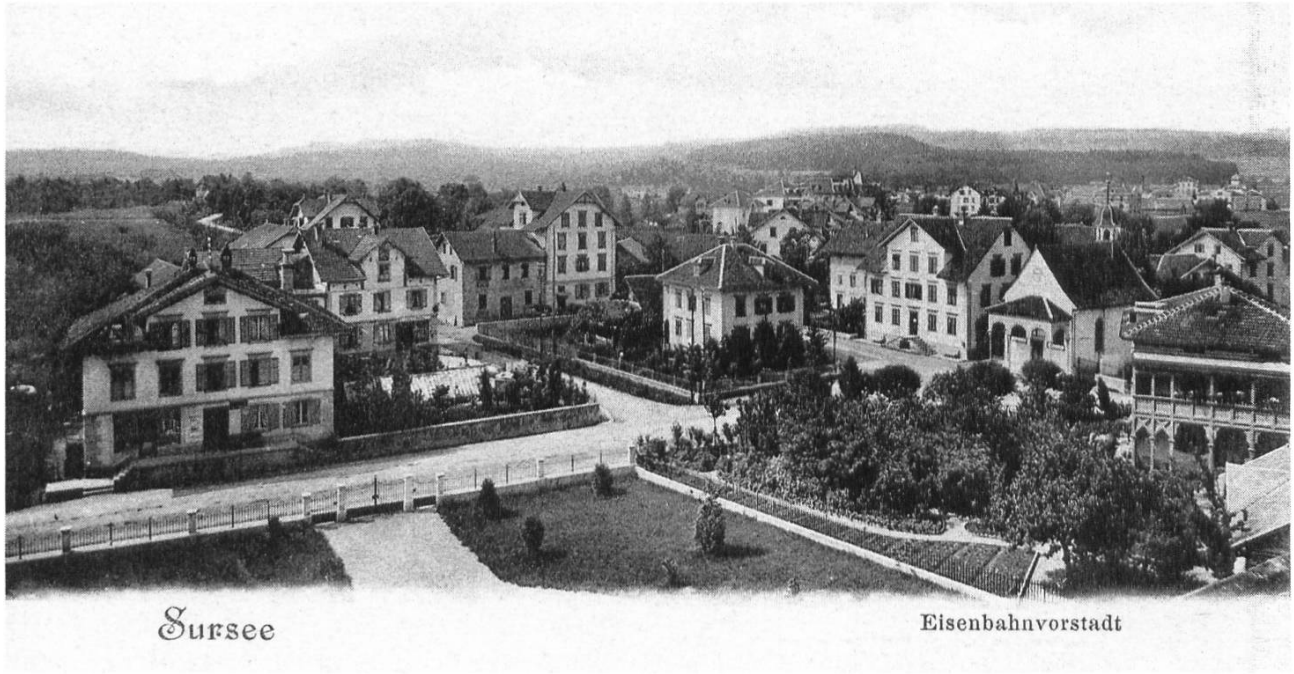
Landschaft und dem Verkehr die städtischen Wehranlagen geschleift. 1869 wurde der äussere Ring am Unteren Graben abgebrochen.[56] «Der Abbruch der Stadtmauern symbolisierte das Verschwinden einer scharfen räumlichen Abgrenzung zwischen Stadt und Land. Verschiedene Entwicklungen wie zum Beispiel die verstärkte Ansiedlung von Landbevölkerung in den Städten sowie die Ansiedlung von Industrien auf dem Lande führten zur ‹Verstädterung der Landschaft› und zur ‹Verlandschaftung der Stadt›.»[57] Die abgebrochenen Mauern dienten zugleich als billige Steinbrüche für die Industriebauten, vermutlich auch für die Häuser vor dem Untertor, wo am meisten gebaut wurde. Zwischen 1865 und 1890 beschränkte sich die Siedlungsausdehnung Sursees hauptsächlich auf das Gebiet gegen den Bahnhof. Die grosse Distanz zwischen der Stadt und der Station liess keine homogene, geschlossene Bahnhof-Vorstadt entstehen. Die Neubauten konzentrierten sich an der Kantonsstrasse und im Chrüzliquartier. Bis zur Jahrhundertwende entstanden in der Vorstadt verschiedene Wohnbauten und Geschäftshäuser, Mehrfamilienhäuser, aber auch landwirtschaftliche Gebäude und Fabriken.

Das Haus von Dr. August Käppeli an der Bahnhofstrasse, spätklassizistischer kubischer Villenbau unter flachem Walmdach um 1870, später als Musikschulhaus genutzt, 2002 abgebrochen.

Im Anschluss an die alte Befestigungsanlage entstand eine Vorstadtüberbauung, die 1870 mit dem Villenbau von Dr. August Käppeli, dem späteren Musikschulhaus, und den folgenden Bauten bis zur Kapelle in der Linie ihre Fortsetzung fand. Nach 1890 folgten die Wohnhäuser an der Chrüzlistrasse, vereinzelte Bauten Richtung Centralstrasse und die Lagergebäude an der zur selben Zeit errichteten Mostereistrasse, dem späteren Trottenweg. Südlich der Kapelle, etwas zurückversetzt, wurde 1895 zur bestehenden Scheune der Chrüzlihof, ein Wohn- und Gewerbebau, an der zuvor erstellten Chrüzlihofstrasse gebaut.

Der Chrüzlihof von 1895, der ab 1920 als Postgebäude genutzt wurde. Aufnahme um 1950.

Es entstand ein in der Häuserdichte stadtähnlicher Siedlungskern mit bis zu viergeschossigen Bauten und von teilweise ansehnlicher spätklassizistischer Bauweise. Allmählich wuchs die geschäftige Vorstadt mit den Landwirtschaftsbetrieben und dem Bahnhofquartier zum Eisenbahnvorstadtquartier zusammen. Mit den Verbindungsstrassen vom Zentrum zum neu entstandenen Ortsteil im Westen war die Grundstruktur für die westliche Stadtbebauung gegeben. An der Kantonsstrasse wurde neben der bereits 1852 erbauten Scheune des Bossart-Hofs ein Wohnhaus



Das Vorstadtquartier um 1900.

errichtet, beim Schnyderhof entstand das Pächterhaus, und 1895 wurde die Scheune im «amerikanischen Stil» zu einem kolossalen, die Vorstadt abschliessenden Landwirtschaftsgebäude erweitert. An der Centralstrasse entstanden die ersten stolzen Häuser (Kap. 2).[58]

Bei der Grabenmühle errichtete der Bieler Uhrenfabrikant Edouard Heuer mit tatkräftiger finanzieller Unterstützung der Stadtbehörde eine Uhrensteinfabrik, in der er bis zu 87 Personen beschäftigte, vorwiegend Frauen. Als der Fabrikant mit immer weiteren nicht bescheidenen Subventionsforderungen bei der Stadt abblitzte, verkaufte er nach nur fünf Jahren die Produktionsstätte an zwei Neuenburger Unternehmer, welche 1894 den Produktionsbetrieb ebenfalls gerne weiterverkauft hätten, jedoch keine geeigneten Käufer fanden. Deshalb vermieteten sie die Räumlichkeiten an einen Stroh- und Getreidehändler und 1896 an den Surseer Schreiner Adolf Meier-Brunner. Ausserdem wurde 1894 in Räumen der Fabrik ein Kindergarten eingerichtet und ab 1898 ein Arbeitssaal der evangelischen Gemeinde als Kirchenlokal zur Verfügung gestellt. Zuvor hatte der Fabrikant Emil Lindner der kleinen Gemeinde unentgeltlich einen im Winter unbenutzten Saal in der Konservenfabrik überlassen, wo der Pfarrer aus Willisau «ab und zu Predigt» hielt. Sozio-kulturelle Institutionen und Einrichtungen stellten auf Grund der Bevölkerungskonzentration und der wachsenden Lohnarbeiterschaft ein grosses Bedürfnis dar, genauso wie die Bildung. Das alte Schulgebäude, die «Fabrik», war von 1863 bis 1864 umgebaut worden.[59]
Der Aufriss der Siedlung ist mit der Entwicklung anderer Städte vergleichbar, wenn auch die Distanz Stadt–Bahnhof früh ein ausgeprägtes Bahnhofquartier entstehen liess, dessen Industriebauten sich deutlich von der Architektur der Vorstädte abgrenzten. Ähnlich verlief die Entwicklung des eigenständigen Bahnhofquartiers in Delsberg nach 1875. In Zofingen erfolgten die Entfernung grosser Teile der Befestigungsanlage und die Öffnung der Stadt einige Jahrzehnte früher als in Sursee, ohne dass jedoch eine grosse Bautätigkeit einsetzte. Die grosse Bauwelle folgte

ebenfalls erst nach dem Eisenbahnbau bis 1880. Im Gegensatz zu Sursee entstand jedoch kein neues Bahnhofquartier, da der Zug direkt an der Stadt vorbeifuhr. Die Neubautätigkeit konzentrierte sich dort folglich auf die Achse der Aarburger- und Luzernerstrasse.[60]

Die Patrons im Quartierverein

Bei der Gründung des «Quartiervereins der Eisenbahnvorstadt Sursee» wählten die Anwesenden die Direktoren der wichtigsten damaligen Fabriken in den Vereinsvorstand: Adolf Wilhelm, Direktor der Ofenfabrik, zum Präsidenten und den deutschen Konservenfabrikanten Emil Lindner zum Kassier. Als weitere Mitglieder stellten sich der Käsehändler vom Chrüzlihof, Fritz Lustenberger, als Aktuar und Dr. August Käppeli sowie der Kaufmann Niklaus Krummenacher als Beisitzer zur Verfügung. Bereits im ersten Vereinsjahr musste der weggezogene Präsident Adolf Wilhelm durch den Tierarzt Hieronymus Zimmermann aus der Villa Eden an der Centralstrasse ersetzt werden, und mit dem Baumeister Otto Estermann stiess ein weiterer Vertreter aus dem Bahnhofquartier zum Vorstand. Die Vereinsgründung und die Vorstandszusammensetzung geben deutlich die Verhältnisse und die Wahrnehmung des Quartiers wieder: Da gab es einerseits die Direktoren, Baumeister, Händler mit ihren Gehilfen, Bahnangestellte und Wirte aus dem Bahnhofquartier und andererseits die Ärzte, Handwerker und Postangestellten aus der Vorstadt, die ihre Interessen beim Ausbau der öffentlichen Infrastruktur einbringen wollten und gemeinsam gegenüber der Centralbahngesellschaft auftraten. Neben den Vertretern der wichtigsten Unternehmen im Gebiet waren nach dem Beitritt von alt Regierungsrat Julius Schnyder von Wartensee und Verwalter Alfred Beck im Januar 1900 auch die wichtigsten Landbesitzer im Verein vertreten.[61]
Die Stadt stand in Folge der Industrialisierung und der Bautätigkeit vor grossen Herausforderungen und realisierte innert kurzer Zeit die Elektrifizierung. Sie errichtete neue Strassen, legte ein Wasserversorgungs- und Kanalisationssystem an und suchte einen Bauplatz für das nötig gewordene neue Schulhaus. Die vornehmen Herren und die unabhängigen Unternehmer waren darauf bedacht, dass beim Ausbau die neuen Quartiere und insbesondere ihre Liegenschaften nicht links liegen gelassen würden. An den ersten Sitzungen diskutierte der Vorstand über die Beleuchtung der Eisenbahnvorstadt und die Errichtung öffentlicher Brunnen und Pissoirs. Wichtigstes Traktandum war aber der Verkauf der Centralstrasse an die Gemeinde. Dazu traf man sich am 4. August 1900 zu einer ausserordentlichen Versammlung am Vortag der entscheidenden Gemeindeversammlung «zur Absprache von gemeinsamen Interessen». Nach lebhafter Diskussion wurde beschlossen, «es sei an der Gemeindeversammlung vom 5. August 1900 prinzipiell dem Ankaufe der Centralstrasse durch die Gemeinde beizustimmen, eventuell soll die Strasse gegen Bezahlung von 50% an die Kanalisationskosten frei an die Gemeinde abgetreten werden.» Gleichzeitig unterstützte der Quartierverein ein Initiativbegehren der Telephonabonnenten «betreffend der Ausdehnung der Dienststunden des Telephon- und Telegraphenbureau durch Subvention der Gemeinde [...].»[62] Bezeichnenderweise führten 1894 vier der acht ersten Surseer Telephonanschlüsse in die Eisenbahnvorstadt, alle anderen in die Oberstadt. Neben den beiden Fabrikanten Lindner und Weltert gehörten ein Wirt und ein Geschäftsmann zu den ersten Abonnenten. «Daraus lässt sich unschwer der Bedeutungsschwerpunkt der Siedlung zu

dieser Zeit ableiten.»[63] Trotz Empfehlungen und Absprachen der Vereinsmitglieder für die Gemeindeversammlung sollte alle Politik «im und vom Verein strengstens ferngehalten werden». Gemeint war eindeutig alle Parteipolitik. Die liberalen Fabrikdirektoren, Gewerbler und Ärzte wollten sich innerhalb des Vereins wohl nicht mit den konservativen Landbesitzern überwerfen und sich gleichzeitig vor möglichen Arbeiterbewegungen schützen. Die Arbeiterschaft war nicht im Verein vertreten, obwohl der Verein «aus Bewohnern der Eisenbahnvorstadt, sowie aus darin Beschäftigten» bestehen sollte.[64] Es war ein Verein der Unternehmer, der Händler und Persönlichkeiten, wobei die Vereinsgründung möglicherweise mit der herausragendsten Figur der Surseer Fabrikdirektoren zusammenhing, mit Franz Xaver Weltert, der kurz vor der Vereinsgründung aus Sursee weggezogen war. Weltert, der nach 1890 als grösster Arbeitgeber der Stadt eine bedeutende Persönlichkeit mit Beziehungen zur Oberschicht war, beschäftigte mehrere Dienstboten, um seine Kontakte zu pflegen, und diskutierte in der Surseer «Wochengesellschaft» seit 1874 mit anderen einflussreichen Bürgern und dem gesamten Gemeinderat aktuelle Anliegen.[65] Nachdem sich der Fabrikant wiederholt in Immobilienspekulationen verrannt hatte und Konkurs gegangen war, wurde er 1898 im reorganisierten Unternehmen als Direktor abgesetzt. Weltert zog ins Ausland, sein Besitz in Sursee wurde versteigert. Er verlor sein Vermögen und dasjenige der Familie sowie einiger Freunde. Der Gemeinderat wandte sich nach seinem Ausscheiden aus dem Betrieb von ihm ab.[66]

Unweigerlich hinterliess Weltert im Bahnhofquartier eine Lücke. Der Quartierverein, der vom Direktor der Ofenfabrik und vom Leiter der Konservenfabrik, für deren Bau sich Weltert stark gemacht hatte, sowie von Bewohnern an der von Weltert erstellten Centralstrasse angeführt wurde, war möglicherweise ein Versuch, das mit der Person des Fabrikanten verloren gegangene Netzwerk mit einer neuen Interessengemeinschaft aufzufangen. Mit der Mitgliedschaft der wichtigsten Unternehmer und kurze Zeit nach der Gründung mit dem Beitritt von Alfred Beck und Julius Schnyder schien dies gelungen zu sein. Die Centralstrasse, die Brunnenfrage beim «Krüzli», der Bau neuer Strassen und Trottoirs sowie deren Beleuchtung oder die Station Sursee waren Anlass genug, um sich zu vereinen; der Ausbau der Infrastruktur betraf alle im neuen Quartier.[67] Unternehmer wie Bewohner wollten am wirtschaftlichen, verkehrstechnischen und institutionellen Ausbau der aufstrebenden Stadt partizipieren. Mit dem Ausbau hatte auch deren Umbau begonnen.

2. Von Villen und stolzen Häusern 1900–1945

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts setzte in Verbindung mit der wirtschaftlichen Entwicklung Sursees ein deutlicher Zuwachs der Wohnbevölkerung ein. 1850 zählte die Stadt 1'627 Einwohner, 1870 260 mehr, 1900 waren es 2'592 Einwohner. Der nötig gewordene Siedlungsausbau konzentrierte sich nach wie vor auf die beiden Bahnhofquartiere.[68] Das Wachstum und die gestiegene regionale Bedeutung als wichtiger Arbeits- und Verkehrsort stellten die Behörden vor neue Aufgaben und grosse Investitionen, wie den Umbau der (Alt-)Stadt, die Erschliessung der neuen Quartiere im Westen, neue soziale Einrichtungen und ein neues Schulhaus. Der Umbruch in der Landwirtschaft führte zu einer Konzentration von Institutionen, Verarbeitungs- und Handelsindustrien in der Nähe des Surseer Bahnhofs, die im direkten Zusammenhang mit der ländlichen Region standen. Die Parzellen entlang

der Verbindungsstrassen vom Siedlungskern zum Bahnhof und das Gebiet westlich der Geleise wurden bevorzugtes Bauland für wohlhabende Bürger und erfolgreiche Unternehmer. Es entstand ein Villenquartier.

Schulhaus St. Georg

Um die Jahrhundertwende bestimmte die «Schulhausbaufrage» die politische Diskussion in der Stadt. Insbesondere der zukünftige Standort der neuen Schule erhitzte die Gemüter. Nachdem vom Umbau des alten Schulgebäudes abgesehen worden war, befasste sich eine Baukommission mit vier möglichen Bauplätzen: (1) an der Stelle des bestehenden Schulgebäudes oder unmittelbar dahinter, (2) auf dem Platz der so genannten Krüzlibünten, (3) auf dem Dägersteinhügel oder beim Oberen Graben (4). Experten beurteilten die freie Lage auf dem Dägersteinhügel als optimal, was auch die Liberale Partei um Dr. August Käppeli befürwortete. Die alte, tief gelegene Schule sei in der Nachbarschaft des Schlachthauses, des Spitals und der staubigen Strassen üblen Gerüchen und störenden Geräuschen ausgesetzt. Die Konservative Partei stand geschlossen hinter dem alten, zentralen Standort und wehrte sich gegen eine Erschliessung der privaten Grundstücke in der südlichen Vorstadt. Die Standortfrage wurde von unversöhnlichen Eigen- und Parteiinteressen dominiert. Ausschlaggebend waren schlussendlich die Kostenfrage und der unverhältnismässig hohe Landpreis auf dem «Werner-Göldlin-Hubel», wie das Gelände in Anspielung auf die Besitzerfamilie bezeichnet wurde. Weshalb sollten «für reiche Private unnötig Strassen» gebaut und der «Festeslärm auf den Friedhof» verlegt werden?[69] «Bürger, Arbeiter und Gewerbegenossen» aus dem Städtchen fürchteten um den einträglichen Verkehr und appellierten ans Gewerbe: «Ihr Wirte, Krämer, Spezerei- und Tuchhändler, Schuster und Schneider, schaut dann, wie es an Markttagen und auch sonst im Städtchen mit dem Verkehr bestellt ist, wenn eine schnurgerade Strasse vom Viehmarktplatz neben der Ortschaft vorbei auf den Bahnhof führt! [...] Das Städtchen wird durch die unvermeidliche Untergrabenstrasse abgefahren und der Marktverkehr ganz ausserhalb der Ortschaft direkt auf den Bahnhof abgelenkt, wie es jetzt schon mit der Oberkircherstrasse der Bahnlinie entlang der Fall ist.»[70] Die Auslagerung von Geschäfts- und Gewerbebetrieben in die Vorstadt hatte bereits begonnen. Die Schulhausplatzfrage wurde so auch zum Standortwettbewerb zwischen den Quartieren. Am 13. Oktober 1901 entschied sich der Souverän bei einer Stimmbeteiligung von 85 Prozent mit 251 Ja-Stimmen gegen 186 Nein-Stimmen für den Neubau am Standort der alten Schule.[71]

Aus einem Wettbewerb, bei dem 60 Projekte eingereicht wurden, ging das zweitrangierte Projekt «Schulknabe» des in Genf tätigen Berner Architekten Werner Lehmann hervor – das Preiskomitee vergab keinen ersten Preis, da alle in Frage kommende Projekte umgearbeitet werden mussten. Lehmann hatte die Vorgaben im kleinsten Baukörper umgesetzt, im Gegensatz zu den beiden anderen prämierten Projekten, die weitaus monumentaler ausgefallen waren. In der Überarbeitung liess die Kommission an Stelle der projektierten Uhr die Wappen von Sursee und Luzern und eine florale Bemalung an der Dachuntersicht anbringen. Nach einer notwendig gewordenen Enteignung entstand zwischen Sommer 1902 und Herbst 1903 das als Doppelhaus angelegte Schulgebäude im Stil der Neurenaissance, einem Baustil des ausgehenden 19. Jahrhunderts. Die beiden unterschiedlich gestal-

Postkarte mit dem 1903 in der Vorstadt gebauten Schulhaus St. Georg.

teten Eckpavillons verdeutlichten die Trennung zwischen Primar- und Mittelschule.[72] Der dominante Bau setzte neue städtebauliche Akzente und schuf eine öffentliche Zone in der Vorstadt. Das Schulhaus überragte die Vorstadthäuser und fügte sich als prägendes Element ins Stadtbild ein, das nach wie vor von den Türmen und der geschlossenen Bauweise der mittelalterlichen Stadt bestimmt war. Unübersehbar waren auch die Auswirkungen auf den Ausbau der Stadt, absorbierte das Projekt doch für Jahre grosse Teile der Gemeindefinanzen und verzögerte öffentliche Bauvorhaben.[73] Zur gleichen Zeit nahm entlang der Kantonsstrasse die Geschäftstätigkeit zu.

1898 gründete Alois Theiler, Pächter der Liegenschaft Schnyder an der Bahnhofstrasse, die Molkerei Theiler. Der «unternehmensfreudige» Theiler verwertete Milch in einem Lokal der Mosterei Krummenacher, bevor er 1904 neben dem Pächterhaus ein stattliches Wohn- und Geschäftshaus mit einer Käserei errichtete. 1910 erweiterte er seinen Betrieb mit einer Schweinescheune auf der gegenüberliegenden Strassenseite und erwarb in der Folge die grosse Scheune der Bossart-Liegenschaft mitsamt der «prächtigen» Platane.[74]

Der Siedlungsausbau um die Jahrhundertwende orientierte sich an den Verbindungsstrassen und den Bahnübergängen. Beim Übergang der Kantonsstrasse entstanden die «Beck'schen Villen» am parallel zu den Geleisen verlaufenden Zufahrtsweg, der späteren Pilatusstrasse.[75] Die um 1901 erbauten Wohnhäuser von Verwalter Alfred Beck und Stadtrat Josef Beck – beide besassen grosse Ländereien im westlichen Gemeindegebiet – wiesen den Weg für die nachfolgende Entwicklung an der Pilatusstrasse. Südlich der Ofenfabrik wurde mit dem Abbau von Kies begon-

nen. Beim Bahnübergang Schellenrain–Hasenwarte entstanden erste, in der Bauweise einfachere Wohnhäuser. Baumeister Josef Keiser, der in diesem Gebiet eine grosse Liegenschaft besass, stellte bis 1903 mehrere gleiche Wohnbauten entlang der späteren Merkurstrasse auf und verlieh dem Gebiet den Namen «Keiserhüsern». Der Schwerpunkt der Entwicklung lag an der Centralstrasse und dem zur Kantonsstrasse zurückversetzten südlichen Vorstadtgebiet.[76]

Villen in Bahnhofsnähe

An der 1890 erstellten und 1901 von der Gemeinde gekauften Centralstrasse entstanden bis zur Jahrhundertwende neben den Erweiterungsbauten der Ofenfabrik die ersten stolzen Bauten. Den Beginn machte der Tierarzt Hieronymus Zimmermann, der 1893 von Weltert einen Bauplatz an der Centralstrasse kaufte und dort die «Villa Eden» baute. Das allein stehende, stolze Wohnhaus mit einem Türmchen, das einen Überblick über die unbebaute Schnydermatte weit ins Surental bot, dürfte seine Wirkung auf nachfolgende Bauten nicht verfehlt haben. Der engagierte Tierarzt und Grossrat Zimmermann amtete ab 1900 bis 1905 auch als Quartiervereinspräsident. Nach der Umgestaltung von 1942 durch Architekt Werner Ribary aus Luzern und weiteren Umbauten ist das Haus als Tierklinik an der Centralstrasse erhalten (Nr. 25), wobei der ursprüngliche Bau äusserlich kaum noch erkennbar ist.

Die Villa Eden von 1893/94 des Tierarztes, Hieronymus Zimmermann war das erste stolze Haus an der Centralstrasse. Postkarte um 1900.

1900 baute auf dem östlich benachbarten Bauplatz Michael Amlehn-Rogger ein die Villa überragendes Mehrfamilienhaus, das auf Grund von Einsprachen kleiner gebaut werden musste, als vom Bauherrn ursprünglich geplant (Nr. 23).
Westlich der Villa Eden baute 1902 der Kerzenfabrikant Moritz Herzog ein Wohnhaus mit Produktionsstätten für Wachswaren auf dem Dägersteinfeld (Nr. 27). Herzog erweiterte Schritt für Schritt sein Grundstück und errichtete darauf neben verschiedenen Anbauten und Lagerhäusern auch ein Bienenhaus. Der überragende Bau der Nachbarschaft war jedoch die Landwirtschaftliche Schule (Nr. 21). [77]
Die Stadt hatte sich 1897 für die Weiterführung der landwirtschaftlichen Winterschule beim Kanton beworben und wegen der zentralen Lage und dem guten Angebot den Zuschlag erhalten. Der Regierungsrat entschied sich gegen den von über dreihundert Surseern geforderten Neubau in der Oberkircher-Vorstadt und für den Standort Centralstrasse. Das 1901 errichtete Schul- und Konviktgebäude umfasste auf vier Geschossen Schlaf- und Unterrichtsräume für 60, höchstens 70 Schüler, die zuvor im Rathaus unterrichtet worden waren. Der imposante Neubau im Neurenaissance-Stil mit mächtigen Granitsockeln und einem stolzen Portal über-

ragte die Landschaft und Felder und repräsentierte die aufstrebende Bauernschaft. Das Schulgebäude war jedoch von Anfang an zu klein für die hohen Schülerzahlen. Um diesen Mangel zu korrigieren, baute der Kanton 1903 das Ökonomiegebäude grösser als projektiert, von der Centralstrasse etwas zurückversetzt hinter dem Schulgebäude.[78] Anschliessend an die Schule bauten Schreiner Adolf Meier nach 1902 ein Dreifamilienhaus mit Werkstätten und Ausstellungsraum, den Centralhof (Nr. 17) und 1903 der Amtsgehilfe Josef Häfliger-Amrhyn ein stattliches Wohnhaus (Nr. 15).[79] Die Centralstrasse hatte den Charakter einer besseren Wohnlage, die heute noch trotz verschiedenen Neubauten erkennbar ist. Die stolzen Häuser verliehen zusammen mit den Villen an der Bahnhof- und Pilatusstrasse der bildhaften Bezeichnung «Versailles von Luzern» eine architektonische Dimension.

Das 1901 im Neurenaissance-Stil errichtete Schul- und Konviktgebäude der Landwirtschaftlichen Schule.

Konkurrenz am Bahnhofplatz

Die Centralstrasse war zusammen mit der Eisenbahnstation seit der Gründung Dauerthema im Quartierverein Eisenbahnvorstadt. Der Vorstand kämpfte um die Anerkennung der zentralen Verbindung als öffentliche Gemeindestrasse und forderte Trottoirs und Schattenbäume entlang der Strasse. Die Industriellen und die einflussreichen Anwohner der Strasse waren offensichtlich um Akzeptanz der Eisenbahnvorstadt als ebenbürtiges Gemeindegebiet bemüht, was sich andernorts auch in der Forderung nach einer Strassenbeleuchtung im Kotten oder im Gesuch von 1905 um Anfertigung eines Stadtplans ausdrückte. Der Vereinsvorstand brachte die verschiedenen Anliegen jeweils vor den Stadtrat oder direkt an die Gemeindeversammlung. Für die Realisierung eines öffentlichen Brunnens bei der Kreuzkapelle forderten die Mitglieder schon einmal eine «energische Behandlung» des Anliegens im Vorstand, der «die Ausreden des Stadtrates» nicht mehr akzeptieren dürfe.[80]

Der Verein führte eine rege Korrespondenz mit der Centralbahngesellschaft und nach deren Übernahme 1903 mit den Schweizerischen Bundesbahnen. Die Station, vor allem der Bahnplatz mit dem Güterverlad, gab ständig zu reden. Baumeister Otto Estermann tat sich dabei als Wortführer hervor, als Anwohner gegenüber dem Güterschuppen war er direkt von der Situation betroffen. Trotz steigender Mitgliederzahl und zunehmender Bau- und Geschäftstätigkeit im Quartier, insbesondere in der Vorstadt, nahmen die Vereinsaktivitäten nach 1903 ab. Versammlungen waren schlecht besucht, die Vorstandssitzung im August 1904 «verlief resultatlos an Mangel von Traktanden». Die Fabrikanten setzten sich für einen aktiveren Verein ein, an der Wintergeneralversammlung von 1905 rügte der Buchhalter der Ofenfabrik die neun Teilnehmer: «Es wäre angezeigt, dass die Mitglieder mehr Fühlung unter sich hätten.» Am 4. September 1905 fand die letzte Versammlung

statt, danach verschwand der Verein für 25 Jahre, ohne sich offiziell aufzulösen. Neben dem Einbruch in der Surseer Industrie waren es vermutlich Meinungsverschiedenheiten unter den Mitgliedern, die zu einem Aussetzen der Vereinsaktivitäten führten.[81]

Das Restaurant Bahnhof mit der ehemaligen Brückenwaage. Aufnahme 2006

Josef Hügi, ab 1902 Wirt des Restaurants zur Eisenbahn, wehrte sich im Sommer 1904 bei den SBB gegen die Absicht des benachbarten Weinhändlers Johann Fischer, eine Brückenwaage für Strassenfuhrwerke zu erstellen, und vor allem gegen die Zufahrt über das Stationsgebiet, welches die Bahn Fischer zur Verfügung stellte. Hügi bezahlte Miete, was ihn dazu veranlasste, an die Generaldirektion in Bern zu gelangen, die sich umgehend bei der Kreisdirektion Luzern nach den Umständen auf der Station Sursee erkundigte. Die Antwort aus Luzern vom 23. August 1904 erklärte Hügis Groll: «Mit Bezug auf die in den Beilagen enthaltenen weitern Beschwerdepunkte bemerken wir, dass wir zufolge verschiedener Reklamationen einzelner Anstösser an die Stationsstrasse, uns voriges Jahr veranlasst sahen, eine Neuregelung der Verhältnisse zu unsern Anstössern auf Station Sursee vorzunehmen. Dabei ergab sich, dass Herr Hügi für die Benützung von 125 m² Bahnterrain zur Ausübung einer Gartenwirtschaft und zum Betriebe seiner auf Bahnterrain erstellten Brückenwage bloss Fr. 5.– jährliche Gebühren bezahlte. Wir erneuerten den betreffenden Vertrag, erhöhten aber den Mietzins für die beanspruchte Landparzelle auf den jedenfalls immer noch bescheidenen Ansatz von Fr. 60.– pro Jahr.»[82] Als Anstösser kamen nur die konkurrierenden Wirte Fischer und Balmer-Bächler in Frage, die möglicherweise bei der neuen Kreisdirektion mehr Gehör für ihre Anliegen fanden als zuvor bei der Centralbahngesellschaft. Nachdem Hügis Gartenwirtschaft mit dem Bau des Weinhofs und der Zufahrtsstrasse verkleinert und der Musikpavillon ganz hatte entfernt werden müssen, erhielt er zusätzlich Konkurrenz im Bereich des Wägens, einem einträglichen Nebenverdienst.[83]

Der Quartierverein wählte Gastwirt Hügi an der Generalversammlung 1905 noch in den Vorstand, danach sind keine Versammlungen oder Handlungen des Vereins mehr dokumentiert. Zur selben Zeit stellte die Konservenfabrik ihren Betrieb ein, was Vorstandsmitglied Emil Lindner als Fabrikmitinhaber direkt betraf. 1906 kehrte zudem Franz Xaver Weltert nach Sursee zurück und bemühte sich vergebens um eine Rückkehr in die Leitung der Ofenfabrik. Danach stellte er finanzielle Forderungen und klagte mit Unterstützung seines Sohnes die Fabrik ein. Zum Prozess kam es aber nicht. Die Streitereien dürften jedoch das Quartier, wenn nicht sogar die ganze Stadt in verschiedene Lager gespalten haben.[84] Ebenfalls in derselben Zeit artete der Wettstreit der beiden Surseer Musikgesellschaften, der «Stadtmusik» und der seit 1896 bestehenden Ofenfabrikmusik «Concordia», zum offenen Konflikt aus, nachdem der Direktor der Fabrikler, Raymund Tschupp, zur

Stadtmusik wechselte, was deren Aufstieg bedeutete und den Niedergang der Arbeitermusik einleitete.[85] Die vielschichtigen Konflikte entsprangen der veränderten Situation im Bahnhofquartier und hemmten den Quartierverein. Die Krise der Fabrikindustrie stand der zunehmenden Wohnbebauung gegenüber. Die Anwohner der Centralstrasse und die Gewerbetreibenden am Bahnplatz und an der Kantonsstrasse vertraten auch ohne Verein ihre Interessen in organisierten Form gegenüber der Stadt und waren dabei nicht immer gleicher Meinung, beispielsweise was die Fortsetzung der Centralstrasse betraf. Der Ausbau des Quartierstrassennetzes und die gesteigerte Nachfrage nach Bauland führten zu steigenden Landpreisen sowie spekulativen Landkäufen und -verkäufen einflussreicher Quartierbewohner, deren Eigeninteressen kaum mit jenen einer Organisation vereinbar waren.

Die Verlängerung der Centralstrasse 1908

Im Februar 1906 forderten 186 Bürger in einer Initiative die Fortsetzung der Centralstrasse ins Städtchen und ersuchten den «löbl. Gemeinderat, den Bau dieser Strasse in gesetzlicher Frist den Bürgern zur Abstimmung zu bringen.» Die Initianten verlangten wegen der engen Passage beim Untertor und der ständigen Gefahr für die Schulkinder, «welche täglich unterhalb durch dieses Tor verkehren müssen», die Verwirklichung dieser «seit Jahren schwebenden Frage». Das Kreuzen und Passieren des Tores war besonders an Markttagen, beim Andrang der schweren Fuhrwerke aus den benachbarten Dörfern, schwierig geworden, so dass ein Abbruch des Untertors für einen durchgehenden Verkehr auf der Kantonsstrasse in Betracht gezogen wurde. Die Initianten beabsichtigten nicht nur die Rettung des historischen Turms, sondern auch eine Aufwertung ihres Lebensraums: «Mit der Verlängerung der Centralstrasse [...] gewinnt Sursee nicht nur eine kürztmögliche Verbindung mit dem Bahnhof, sondern auch eine wirklich schöne, [...] und dem sich stetig steigernden Verkehr durchaus zweckdienliche Strasse.»[86]
Der Bau der Strasse war nicht weiter umstritten und lag in «allseitigem Interesse der Gemeinde», so der Gemeinderat, der «die Verwirklichung dieses Projektes mit tunlichster Beförderung durchzuführen» versprach. Jedoch sollte die Strasse zuerst vom Regierungsrat zur Gemeindestrasse erklärt werden, damit dieser die Kosten für die beiden Surenbrücken übernehmen musste. Die von den Initianten eingeholten Offerten der bedeutenden Landbesitzer Göldlin und Lustenberger erschienen dem Stadtrat zudem als ungenügend, da in Vergleichsfällen «die Hauptinteressenten, welche solche Strassen zu Spekulationszwecken erstellten wesentlich mehr geleistet [haben], als nur das Terrain für die Strasse herzugeben [...].»[87]
Am 1. Februar 1908 entsprach der Regierungsrat dem Gesuch des Gemeinderates von Sursee.
Bei seiner Erklärung kam erstmals der Gegensatz der beiden nun öffentlichen Direktverbindungen von der Stadt zum Bahnhofquartier zum Ausdruck, der Central- und Bahnhofstrasse: «Nach § 5 des Strassengesetzes sind diejenigen Strassen Gemeindestrassen, welche hauptsächlich einzelnen Teilen des Kantons, oder mehreren Gemeinden zum innern Verkehr unter einander, oder zur Verbindung mit Kantonsstrassen oder mit Eisenbahnstationen dienen. Diese letzte Voraussetzung trifft nun zwar zu, würde aber noch nicht ohne weiteres die Erhebung der in Rede stehenden Strasse zur Gemeindestrasse im Sinne des Strassengesetzes rechtferti-

gen, weil schon die Kantonsstrasse die Verbindung des Städtchens Sursee und der in dasselbe einmündenden Kantons- und Gemeindestrassen mit der Station Sursee herstellt. Es ist nun aber zu berücksichtigen, dass die Verhältnisse beim unteren Stadttor, das nur eine lichte Weite von 3,2 m hat, und das zudem schräg in die allgemeine Strassenrichtung eingebaut ist, in Anbetracht des regen Verkehrs nicht nur aus dem Städtchen Sursee, sondern aus dem ganzen Surental [...] nach der Station Sursee ganz unhaltbare und speziell an Markttagen geradezu gefährliche geworden sind, so dass die Abtragung des untern Stadttores sich nunmehr als unausweichliche Massnahme erweisen würde ohne die Entlastung des Kantonsstrassenverkehrs daselbst durch die projektierte neue Strassenverbindung, zu welch letztere Lösung sich die Gemeinde Sursee trotz der hohe Kosten speziell auch aus Erwägungen des Heimatschutzes entschlossen hat.» Die projektierte Verlängerung der Centralstrasse entsprach gemäss der Kantonsregierung nicht nur einem «internen städtischen Bedürfnis», sondern «ebenso wohl dem Interesse des durchgehenden Verkehrs von drei Kantonsstrassen». Luzern übernahm die Arbeitskosten für die Überbrückung der alten Sure und des Surenkanals, was der Hälfte der Gesamtkosten ohne den Landerwerb entsprach.[88]

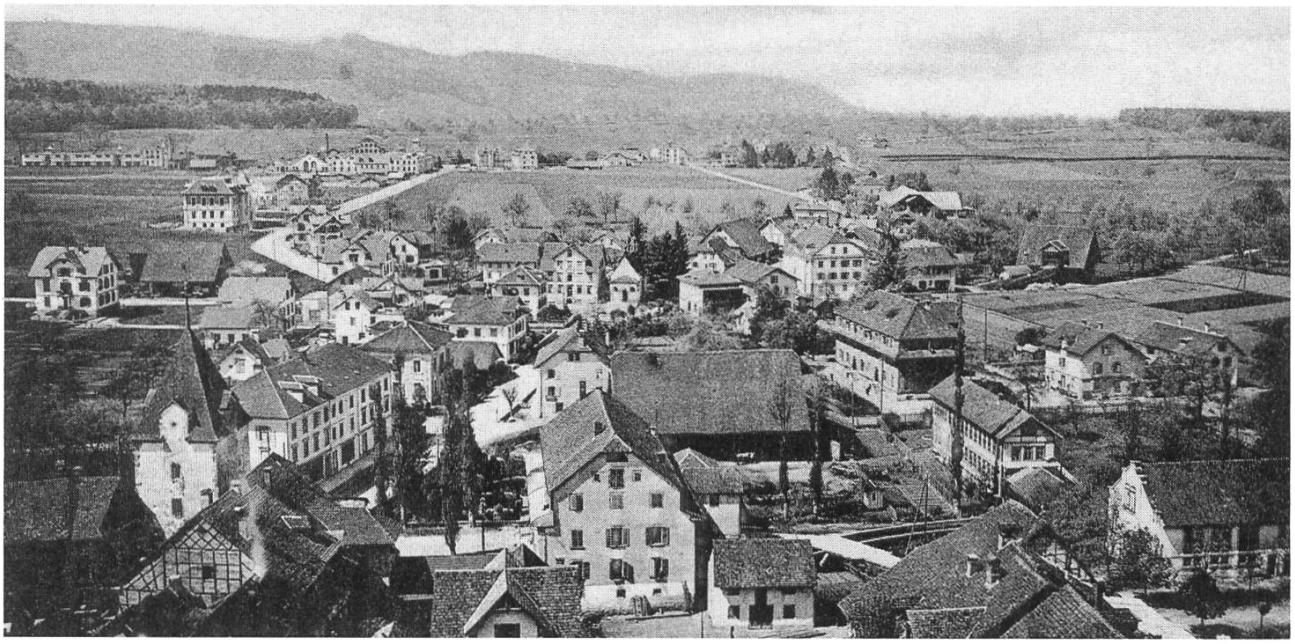
Von der Aufwertung der Centralstrasse aufgeschreckt setzten sich Anwohner der Bahnhof- und Baselstrasse für den Erhalt des Verkehrs auf ihrer Strasse ein. Ein durchgehendes Trottoir sollte die Strasse bei jeder Witterung passierbar machen, welche so «mit Rücksicht darauf, dass diese Strasse immer noch der direkteste und kürzeste Weg von der Station zu Stadt ist» gegenüber der Centralstrasse konkurrenzfähig bleiben würde. Verkehr war eine begehrte Sache. «Es erwächst daher der Gemeinde die Pflicht, dafür zu sorgen, dass wenigstens ein Teil des Personenverkehrs der Baselstrasse erhalten bleibe», um zu verhindern, «dass einem ganzen Quartier durch Entwertung der Liegenschaften und Geschäfte Schaden entsteht.»[89] Der Gemeinderat unterstützte das Anliegen ohne näheren Nachweis, schliesslich wohnte auch Gemeindepräsident Franz Josef Bossart an der Bahnhofstrasse. Alt Regierungsrat Julius Schnyder stellte das Land für das Trottoir kostenlos zur Verfügung. Nachdem auch der Kanton eine Beteiligung an den Kosten zusicherte, stimmte die Gemeindeversammlung dem Projekt einstimmig zu. Die Bauarbeiten an der Verlängerung der Centralstrasse waren vor Ende 1908 abgeschlossen. Die als Sackgasse bestehende Wilemattstrasse verband die beiden Verkehrsachsen und führte direkt weiter in die Schulhausstrasse. Das durchgehende Trottoir an der Bahnhofstrasse folgte zwei Jahre später.[90]

Den Landbesitzern an den beiden Verbindungsstrassen ging es weniger um den Durchgangsverkehr als um die Erschliessung ihrer Grundstücke und die Aufwertung ihres Besitzes in Anbetracht der Siedlungsentwicklung Richtung Station und neuer Bahn- und Strassenprojekte, was ein nötig gewordenes Expropriationsverfahren bewies. Für die Fertigstellung der Centralstrasse mussten verschiedene Liegenschaftsbesitzer Land an die Gemeinde abtreten. Die meisten zukünftigen Anstösser waren dazu bereit und erbrachten erhebliche Leistungen für den Bau, beispielsweise räumte Käsehändler Josef Huber die Chrüzlihofscheune, die abgerissen werden musste. Jedoch konnte die Stadtbehörde nicht mit allen «eine gütliche Verständigung» erzielen, so dass ein Verfahren «zur Zwangserwerbung gegen fünf Liegenschaftsbesitzer» eingeleitet wurde, die überhöhte Entschädi-

gungen für ihr teilweise drittklassiges Bauland, ihre Obstbäume und Gärten sowie die «Inconvenienzen» forderten. Dr. August Käppeli jun. forderte für seine von der Gemeinde benötigte 305 m² grosse Parzelle auf der südlich an sein Hinterhaus angrenzenden Matte an der Wilemattstrasse 11 Franken pro Quadratmeter. Die eingesetzte Kommission stellte fest, dass dies ein überrissener Preis sei, welcher die höchsten für Bauland bezahlten Preise in der Gegend erheblich übersteige. Der Arzt hatte das Land 1905 zu Bauzwecken von Werner Göldlin zu einem Preis von Fr. 4.40 pro Quadratmeter erworben.

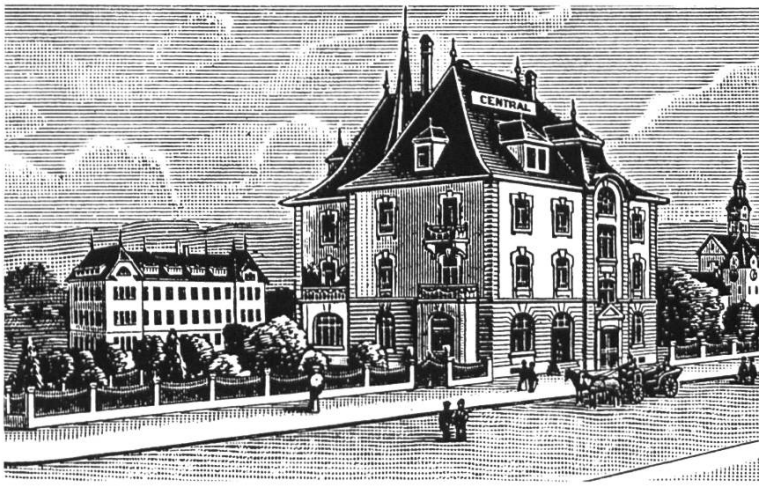
Die verlängerte Centralstrasse verkleinerte die Bauparzelle, sie war als Bauplatz immer noch ausreichend und wurde gemässe Ansicht der Kommission durch die Strasse aufgewertet. «Da im Kaufsvertrag bereits von der Neuanlage einer Bahn oder Strasse gesprochen wird, so lässt dies darauf schliessen, dass das Land schon damals zu Spekulationszwecken erworben wurde.»[91] Die Kommission setzte den Quadratmeterpreis der Parzelle auf Fr. 3.80 an und lehnte zusätzliche Entschädigungen ab, da Käppeli offensichtlich mit dem Kauf der Liegenschaft die Nichtverbauung der Südfront seiner Villa gewährleisten wollte. Dr. August Käppeli beharrte jedoch darauf, dass die Bauplatzpreise in Sursee sich in der von ihm genannten Höhe bewegen und reichte Rekursklage gegen die Gemeinde ein. Das Bezirksgericht befasste sich ein zweites Mal mit der Liegenschaft. Zu Recht verwies Käppeli in der Klage darauf, «dass diejenigen Anstösser, welche Leistungen zum Strassenbau gemacht haben, sehr wohl solche machen konnten, indem für sie ganz enorme Vorteile aus diesem Strassenbau resultierten, die weit über die gemachten Aufwendungen hinausgingen. [...] Für den Kläger erwachse dagegen Schaden, da seine Hauptliegenschaft an der Kantonsstrasse gelegen sei, von welcher die neue Strasse einen grossen Teil des Verkehrs wegnehme.» Unverhältnismässig blieb dagegen seine Forderung. Vergleichend argumentierte der fleissige Liegenschaftserwerber: «In den letzten zwei bis drei Jahren seien die Preise in Sursee speziell im Bahnhofgebiet bedeutend gestiegen; Zahlungen von 10–12 Franken per Quadratmeter seien des öftern erfolgt.» Das Gericht zog zur Beurteilung des «minderwertigen Baulands» Vergleiche mit Landpreisen in Sursee und Umgebung hinzu und stellte dabei fest, «dass in den letzten Jahren [vor der Fertigstellung der Centralstrasse] für erstklassiges Bauterrain im Bahnhofgebiet direkt an den verkehrreichsten Strassen gelegen von Fr. 6.– bis Fr. 9.20 bezahlt worden ist» und sprach Käppeli Fr. 6.– für sein abzutretendes Land zu.[92]

Käppeli war damit nicht zufrieden und griff dieses Urteil auf dem Berufungs- und Kassationsweg beim Obergericht des Kantons Luzern an, welches den Wert der Parzelle erneut beurteilte. Das Gericht empfand die Expertisen nicht «durchaus» zutreffend und kam zum Ergebnis, «dass in den letzten Jahren die Landpreise in der Gegend von Sursee allgemein ziemlich gestiegen sind» und die Berufung Käppelis teilweise begründet sei. Es setzte den Preis auf Fr. 7.– pro Quadratmeter fest. Zudem gestand das Obergericht Käppeli eine «Inkonvenienzentschädigung» von Fr. 400.– zu.[93] Der Teilerfolg Käppelis stand jedoch in keinem Verhältnis zu den für ihn und die Gemeinde Sursee anfallenden Anwalts- und Gerichtskosten, die schlussendlich für beide Parteien weit mehr als 1'000 Franken betrugen. Die Entschädigung konnte demnach nicht entscheidend für die Berufung gewesen sein, wohl eher fürchtete der Liegenschaftsbesitzer um den Wert und den Umschwung seiner Kantonsstrassenhäuser; vom Vorwurf der Spekulation konnte er sich nicht vollständig distanzieren.



Die Eisenbahnvorstadt mit den Häusern an der Bahnhof – und der alten Centralstrasse um 1900.

Die Situation mit den beiden öffentlichen Verbindungen Stadt–Station schuf eine Konkurrenzsituation zwischen den jeweiligen Anstössern und führte zeitweise zu verworrenen Argumentationen. Nutzniesser der Situation waren die Landbesitzer, die im Gebiet der beiden Hauptverkehrsstrassen über ausgedehnte Liegenschaften verfügten. Die vollendete Centralstrasse und die aufgewertete Bahnhofstrasse liessen die Bodenpreise steigen, zudem wurden allfällige Anschluss- und Unterhaltskosten von der öffentlichen Hand übernommen. 1913 befreite der Regierungsrat in einem Rekursentscheid die Anstösser der Centralstrasse von Beitragsleistungen an den Unterhalt der Strasse.[94]



Einen markanten Punkt bildete das um 1910 gebaute Hotel Central an der verlängerten Centralstrasse. Stahlstich aus einer Prospektkarte.

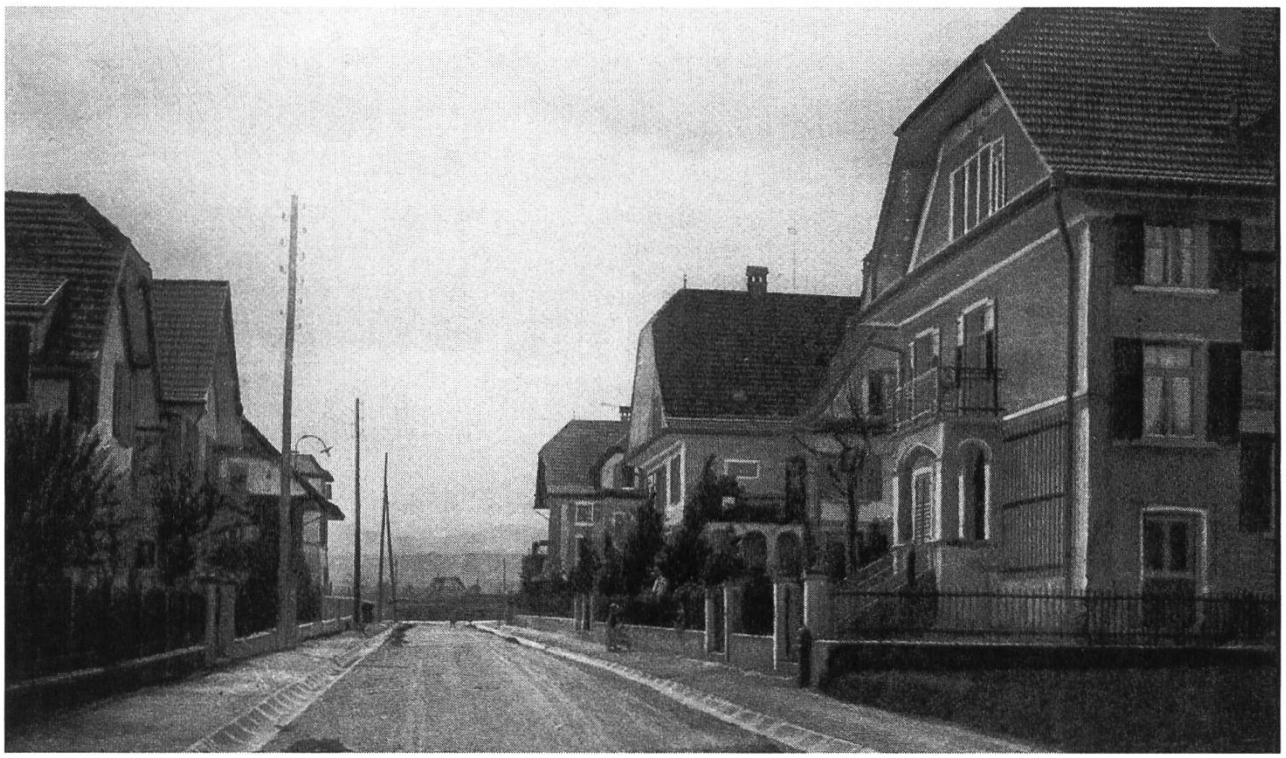
Nach der Fertigstellung des Ostteils der Centralstrasse folgte eine Phase der «ausserordentlichen Vergrösserung der Siedlung» in allen Surseer Quartieren, das Schwergewicht lag aber weiterhin im Bereich zwischen Städtchen und Bahnhof.[95] Der Erschliessung von Teilen des Dägersteinfeldes südlich der Centralstrasse als Baugrund, von der Wilemattstrasse bis zur Fabrik, folgte eine rege Bautätigkeit: An der Wilemattstrasse verkaufte Werner Göldlin dem Lauf der alten Sure entlang der Reihe nach Bauplätze, es entstand eine ganze Häuserzeile. Den Beginn machten Franz Wyder und Jost Habermacher, die ihre Werkstätten auf der östlichen Surenseite errichteten. An der verlängerten Centralstrasse entstanden die Kronenburg (Nr. 4–6), ein Reihenhaus im Stil der vorstädtischen Überbauung und bei der Kreuzung mit der Dägersteinstrasse das Hotel Central (Nr. 12).

Weit ins 20. Jahrhundert stand das Haus von Oberförster Robert Schürch in der Gabelung von Bahnhof- und Baselstrasse.

Beim Untertor entstand 1911 an Stelle der Grabenmühlescheune das Photohaus Friebel an der Bahnhofstrasse (Nr. 4) nach den Plänen von Architekt Fritz Amberg, das Fabrikgebäude der Möbelfabrik Meier AG wurde 1907 mit einem Hausvorbau versehen. Gegenüber der Liegenschaft des Postfuhrhalters Josef Amberg baute die Brauerei Hochdorf ein Bierdepot an der Mostereistrasse, bei der Verzweigung der Basel- und Bahnhofstrasse errichtete Oberförster Robert Schürch sein freistehendes Wohnhaus, heute das Käppeli-Haus (Nr. 36), beim Weinhof wurde das später als «Rösch-Haus» bezeichnete Wohn- und Geschäftshaus errichtet (Nr. 45).[96]
An der westlichen Centralstrasse entstanden zurückversetzt auf dem Dägersteinfeld und bei der Ofenfabrik bis 1913 Wohn- und Geschäftshäuser, beispielsweise die Eisenhandlung Diener & Bossardt mit den Lagerhäusern, oder gegenüber dem Verwaltungsgebäude der Ofenfabrik eine Metzgerei (Nr. 38). Südlich der Liegenschaft des Kerzenfabrikanten Herzog verkaufte nach 1910 Baumeister Otto Estermann Bauplätze auf seinen zuvor erworbenen Grundstücken. Zwischen 1912 und 1913 bauten dort verschiedene Baumeister, unter anderem Estermann selbst, aber auch die italienischen Gebrüder Carlo und Francesco Cavadini, schlichtere Wohnhäuser für Handwerker und Facharbeiter an der privat angelegten Christoph-Schnyder-Strasse, die erst nur von der Centralstrasse bis zum Wohnhaus des Schreiners Rudolf Wüst reichte, der 1913 errichteten «Villa Maria».[97]

Neue Geleise in der Eisenbahnvorstadt, die Schlaufe der ST 1912

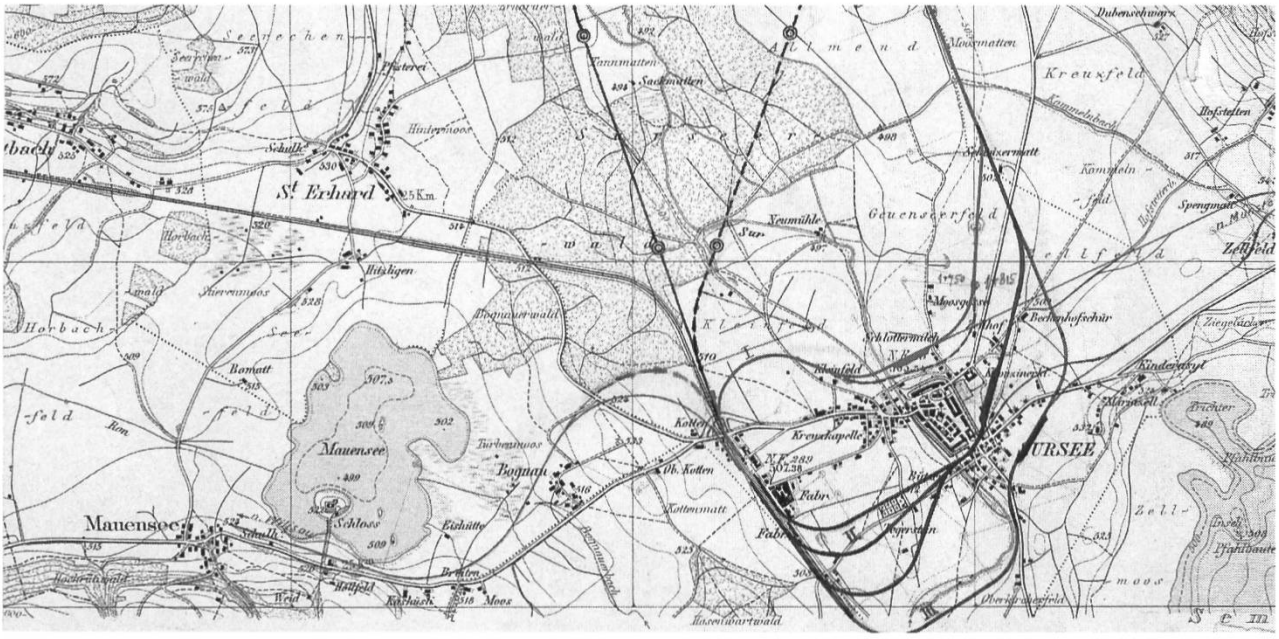
Die wirtschaftliche Entwicklung im Bahnhofquartier liess die Kritiker des Bahnanschlusses verstummen und führte Ende des 19. Jahrhunderts zu Bestrebungen für eine zusätzliche Schienenverbindung, eine Nebenbahn von Sursee nach Aarau sowie von Sursee nach Willisau oder ins Rottal. Verschiedene Komitees waren um



Schlichte Arbeiterhäuser und dem Heimatstil verpflichtete Bauten an der 1912/13 errichteten Christoph-Schnyder-Strasse.

Konzessionen für eine Bahnlinie durch das von der Centralbahn nicht berücksichtigte Surental bemüht. Zögerliches Verhalten und die Uneinigkeit zwischen den Aargauer und Luzerner Gemeinden über die Spurbreite und die Funktion der Bahn verhinderten ein gemeinsames Projekt. Trotz kämpferischen Parolen und dem Einsatz Sursees für eine zweite Bahnlinie beschlossen die Aargauer Gemeinden im Alleingang den Bau einer Schmalspurbahn bis an die Kantonsgrenze. 1901 wurde die Linie von Aarau nach Schöftland eröffnet. Für die Fortführung dieser elektrischen Schmalspurbahn nach Sursee lag 1904 die Konzession mit verschiedenen Linienführungen auf dem Surseer Gemeindegebiet vor. Die favorisierte Variante sah eine Einfahrt ins Städtchen beim Raggentörli und eine Fortführung als Strassenbahn durch die Unterstadt vor, weiter auf der Centralstrasse bis zur Station SBB. Amtsgehilfe Josef Häfliger-Amryhn erhielt bereits 1902 eine entsprechende Konzession. Daneben stand eine nordwestliche Umfahrung des Städtchens mit einer Haltestelle Unterstadt zur Diskussion oder die direkte Linie vom Surseer Wald zur Station mit oder ohne Tramverbindung zum Stadtzentrum hin.
Zur gleichen Zeit arbeitete ein Komitee an einer Normalspurvariante von Sursee nach Triengen ohne Anbindung an die Aargauer Schmalspurbahn, welche sich nach ihrer gescheiterten Finanzierung 1910 durchsetzte. Die Normalspurbahn zog ebenfalls verschiedene Linien-Varianten in Betracht. Dabei unterlag der Vorschlag, die Stadt auf der Ostseite zu umfahren und via Friedhof Dägerstein in einem Bogen beim Merkur in die Station einzufahren, der Nordumfahrung mit einer S-Kurve durch das Kleinfeld.

Am 23. November 1912 nahm die Sursee-Triengen-Bahn ihren Betrieb auf. Sursee erhielt den gewünschten Stadtbahnhof nördlich des Hinteren Grabens. Es war nun möglich, mit der Bahn vom Städtchen ins Bahnhofquartier zu gelangen, die Fahrt



Situationsplan mit Varianten der Linienführung der geplanten Sursee-Triengen-Bahn auf dem Gebiet der Stadt Sursee 1910.

durchs Kleinfeld dauerte vier Minuten. Die Trassee-Schlaufe im nördlichen Quartiergebiet prägte das Ortsbild ein halbes Jahrhundert lang.
Mit der Station Sursee-Stadt erhielt das Bahnhofquartier auf dem Gemeindegebiet Konkurrenz, jedoch erreichte die ST-Station nie annähernd eine Bedeutung wie die frühe Centralbahn-Station im 19. Jahrhundert, und der zweite Bahnanschluss zog keine vergleichbare Entwicklung in seiner unmittelbaren Umgebung nach sich. Es entstand kein zweites Bahnhofquartier, viel eher wurde die SBB-Station als Knotenpunkt zweier Linien aufgewertet. Auf regionaler Ebene erlangte die Sursee-Triengen-Bahn rasch Bedeutung und trug den Surentaler Gemeinden wichtige Standortvorteile für die Industrieansiedlung ein.[98]

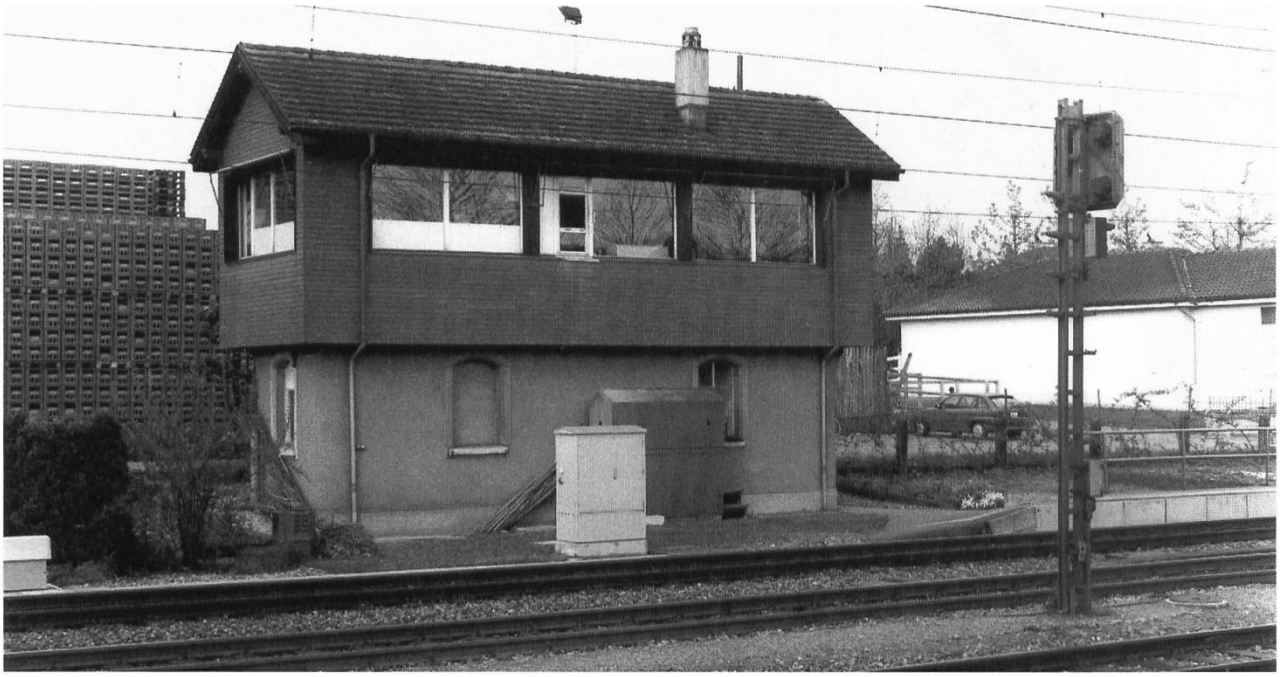
Seit Mitte des 19. Jahrhunderts war das Rottal um einen Eisenbahnanschluss bemüht, bis 1914 wurden nicht weniger als acht Projekte zur Diskussion gebracht. Eines sah die Fortsetzung der Surentalbahn über Ettiswil nach Willisau vor, später gab es auch eine Variante über Ettiswil–Ruswil nach Wolhusen. Das Willisau-Nebikon-Bahnprojekt provozierte die «endgültige Initiative» für das Rottalbahnprojekt mit einer Linie ab der Station Sursee entlang der Centralbahnlinie bis St. Erhard, am Westufer des Mauensees vorbei nach Ettiswil und Wolhusen. Doch die Finanzierung der Bahn scheiterte unter anderem an der Gemeinde Sursee, deren Möglichkeiten wegen zahlreicher öffentlicher Bauten und des ST-Bahnprojekts beschränkt waren. Der Ausbruch des Weltkrieges 1914 und die fehlende Unterstützung durch die SBB setzten den Rottalbahnplänen ein Ende. 1918 lösten Autokurse die Postkutschen ab, für deren Betrieb die Gemeinden weit geringere Leistungen aufbringen mussten als für eine Eisenbahnlinie. Ein Kurs der «Automobilgesellschaft Rottal AG» führte von der Station Sursee über Ettiswil nach Willisau.[99]

Mit zunehmendem Verkehr häuften sich die Forderungen nach Verbesserungen der Bahnbauten in Sursee. Der Stadtrat und die Geschäftsinhaber am Bahnhofplatz beschwerten sich mit wenig Erfolg bei der Bahndirektion über die engen Platzver-

hältnisse im Bahnhofgebäude, die mangelhaften Toiletten und über die ungelöste Frage des Kirchwegübergangs nach dem Leidenberg, der seit dem Bahnbau von den Schienen unterbrochen war. Die Planungsarbeiten zum Bau der Doppelspur auf der Strecke Aarburg–Sursee gaben Anlass zur Hoffnung auf einen vollständigen Neubau. Eine Gruppe «Personen der Verkehrsinteressierten von Sursee und Umgebung» forderte im Herbst 1907 die Einrichtung einer Poststelle in einem neuen Stationsgebäude, ausserdem eine Unterführung an Stelle der geplanten Passerelle und durch eine Verschiebung der Geleise einen Platzgewinn für einen «dem Verkehr entsprechenden Vorplatz».[100] Trotz Unterstützung der Post wies die Bahndirektion das Anliegen der Postfiliale vorerst ab. Die Postdirektion beschwerte sich: «Inzwischen ist seitens der um die Station Sursee gruppierten Geschäftsinhaber das Begehren um Errichtung einer Poststelle daselbst erneuert worden. Eine von hier aus angeordnete Untersuchung hat ergeben, dass diesem Begehren die Berechtigung nicht abgesprochen werden kann.»[101] Die SBB stellten klar, dass beim Bau der zweiten Spur kein neues Stationsgebäude erstellt werde.[102] Für die SBB gab es beim Ausbau dringlichere Projekte als einen neuen Bahnhof in Sursee. Der Ausbau in Aarburg war mit 1'060'000 Franken, in Zofingen mit 660'000 Franken berechnet, für die Station Sursee waren dagegen eher bescheidene 250'000 Franken veranschlagt.[103] Auch beim 1912 folgenden Anschluss der ST an die Station verzichteten die SBB auf eine Erweiterung des Stationsgebäudes, richtete aber bei der Station eine Poststelle ein.[104]

1911 mietete sich die Post für rund zehn Jahre in den Gebäulichkeiten der Weinhandlung Fischer ein. Aufnahme 2006 mit ehemaligem Postschalter.

Im Rahmen der Ausbauarbeiten auf der Strecke Aarburg–Sursee von 1910 baute die Bahn die Strassenüberführung im Kotten, eine Passerelle beim Aufnahmegebäude, einen neuen Güterschuppen bei der Ofenfabrik, zusätzliche Geleiseanlagen und die Wegüberführung beim Schellenrain, 150 Meter südwestlich des vorherigen Übergangs bei den Keiserhüsern. Dabei veränderte die neue Strassenführung bei der Kottenbrücke mit dem nördlich zum alten Kantonsstrassenübergang gelegenen Bogen das Ortsbild, und die Doppelspur war zu einem abseits der Übergänge schwer überwindbaren Hindernis geworden. Die Kottenbrücke war die herausragende und bedeutungsvollste Brücke der Umgebung. Für das Geleise der ST zur Station musste die Brücke nur wenig verbreitert werden, bei der Station errichteten die SBB am nördlichen Nebengebäude einen kleinen zusätzlichen Gepäckschuppen. Die Erweiterungen der Station beschränkten sich weit gehend auf den Güterbahnhof und die Nebenbauten, die gewünschten Komfortverbesserungen für die Passagiere blieben aus. Die Situation auf dem Stationsareal, welches auf der Nordostseite «durch industrielle Anlagen» und im Westen zunehmend von den Wohnhäusern an der Pilatusstrasse eingeengt war, führte zur Vergrösserung der Verladeanlagen und zur Versetzung des Güter-



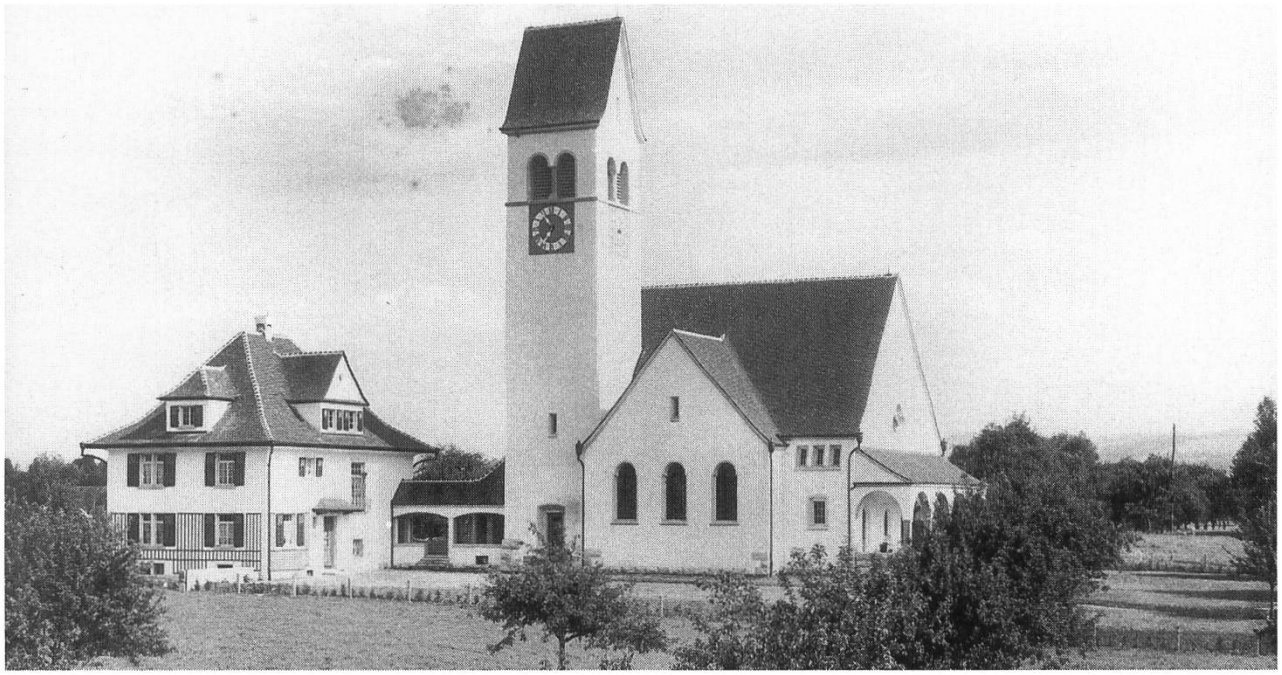
Das 1912 errichtete mechanische Stellwerkgebäude auf der Station Sursee. Aufnahme von 2001 kurz vor dem Abbruch.

schuppens in südwestlicher Richtung. 1912 folgte gegenüber dem Güterschuppen das Stellwerkgebäude zur Koordination der Bewegungen auf der Station Sursee, 1914 der Umbau des Abortgebäudes.[105] Danach kam es für Jahrzehnte nur zu geringen Veränderungen auf der Station, der Umsatz war leicht rückläufig. Die gestiegenen Kohlepreise im Ersten Weltkrieg und die Krise der Zwanzigerjahre hinterliessen Spuren. 1920 setzte die Bahn in Sursee noch 152'624 Franken um, beinahe 30'000 Franken weniger als die Centralbahn im Jahr 1900. Auch erreichte die ST als Nebenlinie nur geringe überregionale Bedeutung. Sie entwickelte sich nicht zu einer Anschlussverbindung ans SBB-Liniennetz und an den internationalen Schienenweg.[106] Grössere Erweiterungen auf der Station folgten erst mit dem Bau der Zeughäuser 1933/34 und der damit verbundenen Leistungssteigerung für den Truppenverlad.

Die evangelisch-reformierte Kirche

Neben den Industrie- und Wohnbauten an den beiden Lebensadern erschlossen grosse öffentliche Gebäude die noch unbebauten Felder im Norden und im Süden des Eisenbahnvorstadtquartiers. Der Bau der evangelisch-reformierten Pfarrkirche mit dem Pfarrhaus 1912/13 auf dem Dägersteinhügel und der Bau der Zeughäuser in der Münchrüti im Nordwesten der Stadt 1933/34 waren von herausragender Bedeutung und charakterisierten die nachfolgenden Bebauungen der Wilematte und der Münchrüti.

An Weihnachten 1897 fand der erste Gottesdienst der reformierten Gemeinde Sursee in einem zur Winterzeit unbenutzten Saal der Konservenfabrik des deutschen Unternehmers Emil Lindner statt. In den Jahren zuvor hatten sich zahlreiche Bauern, Arbeiter und Geschäftsleute aus reformierten Kantonen in der näheren und weiteren Umgebung der Stadt angesiedelt. Die Surseer Industrien im Bahnhofquartier waren der Ort der reformierten Gemeinde, die von denselben Fabrikanten angeführt wurde, die auch im Quartierverein vertreten waren: Adolf Wilhelm und



1913 wurde die neue evangelisch-reformierte Kirche von Sursee auf dem noch weitgehend unbebauten Dägersteinhügel eingeweiht. Aufnahme von 1913 mit Kirche und Pfarrhaus.

Emil Lindner. Nach der Aufgabe der Konservenfabrik zog die Gemeinde in einen Saal der Uhrensteinschleiferei in die Vorstadt und ab 1906 in das Absonderungshaus der städtischen Armenanstalt, ein Hinterhaus des Bürgerheims. Zu den Gottesdienstes kamen zahlreiche Gläubige aus weiter entfernten Dörfern mit der Bahn nach Sursee. Angesichts der wirtschaftlichen Veränderungen und der Bevölkerungszunahme äufnete die Gemeinde einen Kirchbaufonds. Aus der Chronik der reformierten Kirchgemeinde von 1904: «Nacheinander sind Ofen- und Konservenfabrik entstanden; Villen und Wirtshäuser sind gefolgt, das schöne Gebäude der kantonalen landwirtschaftlichen Schule ist errichtet worden, so dass sich heute zwischen dem Städtlein und dem Bahnhof ein neues Quartier erhebt, das sich immer mehr vergrössern wird. Was aber für uns noch mehr in Betracht kommt, ist, dass mit dieser Vergrösserung und dem Überhandnehmen der Industrie die Einwanderung neuer und fremder Elemente verbunden ist [...]. Da sind Direktoren, Arbeiter, Beamte, Geschäftsleute, Kaufleute, Angestellte, Handwerker in Sursee eingezogen, unter denen sich selbstverständlich auch Protestanten befanden.»[107]
1907 erwarb die Gemeinde für 10'800 Franken einen 3'600 m² grossen Bauplatz auf dem Dägersteinhügel. Der Ort in der kaum besiedelten südlichen Vorstadt war ein paar Jahre zuvor als Bauplatz für das neue Schulhaus im Gespräch gewesen. Aus einem beschränkten Wettbewerb ging das Projekt eines schlichten Baus im Stil der romanischen Landkirchen des Luzerner Architekturbüros Heinrich Meili-Wapf und Fritz Amberg hervor, das sich mit zahlreichen Bauten, unter anderem dem Hotel Palace in Luzern, einen Namen gemacht hatte. Am 13. August 1913, ein Jahr nach Baubeginn, konnten Kirche und Pfarrhaus der Gemeinde übergeben werden. Der schlanke Kirchturm mit den gekuppelten, rundbogigen Schallöffnungen und der Uhr überragte das Dägersteinfeld und die unbebaute Wilematte. Die gesamte Anlage bildete einen Gegenpunkt zur Stadtanlage mit der überragenden katholischen Kirche St. Georg. Die Ausstattung besorgten vorwiegend Surseer Handwerker und Meister, unter anderem Adolf Meier-Brunner, Paul Amlehn und Schlossermeis-

ter Gottfried Locher. 1966 wurde die Kirche durch den Luzerner Architekten John Thomkins im Innenraum umgestaltet und das Gemeindehaus angebaut. Die zur selben Zeit neu gestalteten Jugendstilfenster von André Thomkins, dem Sohn des Architekten, sind ein bedeutendes und ausgesprochen innovatives Kunstwerk, das der Kirche einen besonderen Glanz verleiht.[108]
Der Standort der Kirche in der Nähe des Industriequartiers und des Bahnhofs war für die Unternehmer- und Arbeitergemeinde günstig. Der stadtnahe Platz manifestierte zudem die örtliche Integration der neuen Gemeinde, denn eine Kirche an der äusseren Centralstrasse wäre durchaus denkbar gewesen. Der Bau war bis dahin das bedeutendste Projekt des Architekten Fritz Amberg in der Umgebung, der sich danach in Sursee niederliess und mit zahlreichen Bauten und der Gestaltung ganzer Quartiere das Ortsbild prägte. Mit der Verlegung der Post 1920 in den Chrüzlihof nahe der reformierten Kirche erhielt das Vorstadtquartier eine weitere wichtige Institution. Das öffentliche Zentrum dehnte sich in die westliche Vorstadt aus.

Die Zeughäuser 1933/34

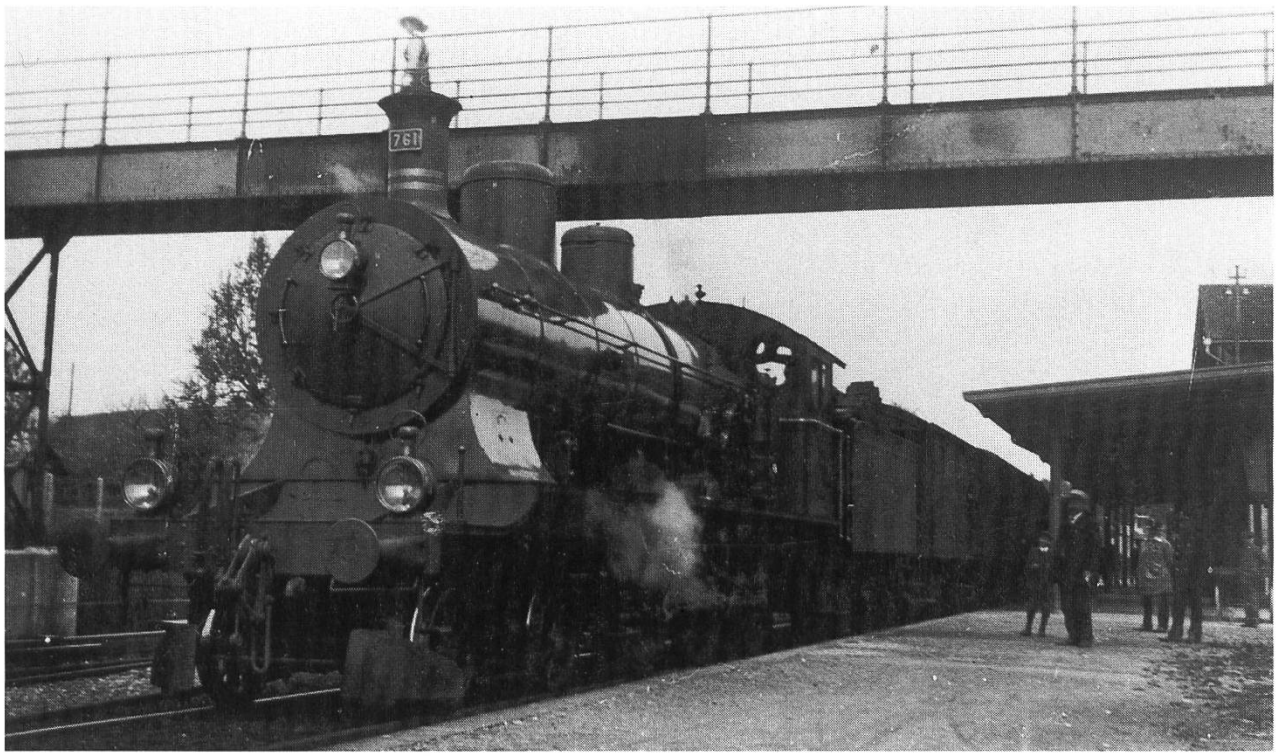
Sursee bemühte sich Anfang der Dreissigerjahre, kantonaler Korpssammelplatz zu werden. Die Stadtbehörde schlug dem Eidgenössischen Militärdepartement vier gut erschliessbare Standorte in der Nähe der Station vor: die Matte hinter dem Bürgerheim, einen Platz bei der Neumühle, bei der Moosgasse oder im Osten der Stadt. Die letzten beiden Varianten fielen wegen der Durchfahrt durch die engen Gassen des Städtchens ausser Traktanden, der Platz hinter dem Bürgerheim war nur über die enge Strasse erschlossen, so dass der Gemeinderat der Kriegsmaterialverwaltung in Bern ein 26'250 m² grosses Bauterrain im unbewohnten Gebiet nahe der Neumühle anbot. Zusätzlich verpflichtete sich die Gemeinde, die Zufahrtsstrassen auf eigene Kosten zu erstellen, die Zuleitung von Wasser, Kanalisation und elektrischem Strom zu übernehmen und die Zufahrtswege zu den Munitions- und Sprengstoffmagazinen im Wald der Korporation anzulegen. «Was die Unterkunftsmöglichkeiten in unserer Gemeinde betrifft verweisen wir darauf, dass für 2'000 und etwas mehr Mann Unterkunft in den Schulhäusern vorhanden ist. Die übrige Mannschaft kann in allernächster Nähe untergebracht werden. Für die Unterkunft der Offiziere kommen die Gasthäuser in Frage. [...] Die Unterbringung der Pferde kann in der grossen Scheune und den Stallungen der Gasthäuser und Scheunen erfolgen.»[109] Das Angebot überzeugte das Militärdepartement, der Bundesrat ratifizierte am 24. Mai 1932 den Vertrag, und der Kanton baute in der Münchrüti die weitläufige Zeughausanlage.[110] Bauleitender Architekt war Bauherr Fritz Amberg. Die Erschliessung erfolgte über die neue Zeughausstrasse sowie über die verlängerte und verbreiterte Spitalstrasse durch das Kleinfeld bis zum Bürgerheim in die Kantonsstrasse und im Osten über die verbreiterte Moosgasse. Die Landbesitzer der betroffenen Grundstücke entschädigte die Stadt mit 3 Franken pro Quadratmeter.

Die Gemeinde profitierte für den Strassenbau von kantonalen Subventionen im Zusammenhang mit den «Notstandsarbeiten zur Behebung der Arbeitslosigkeit» im Winter 1932/33. «In unserer Gemeinde hat es sehr viele Arbeitslose, hervorgerufen durch die erfolgten Kündigungen in der Ofenfabrik Sursee», die «einzig und allein auf dem Wege der Durchführung von Notstandsarbeiten Beschäftigung finden können.»[111] Die Zeughausanlage wurde im Mai 1934 von Bundesrat Minger

und zahlreicher Prominenz eingeweiht. Die Stadt kam so in der Krise zu einem wichtigen Bauwerk und zur Erschliessung des Kleinfeld-Münchrüti-Gebiets. Der Korpssammelplatz brachte dem lokalen Gewerbe insbesondere in der schwierigen Kriegszeit willkommene Einnahmen. Die erfolgreiche Anwerbung von Institutionen mit kostenlosem oder günstigem Bauterrain sollte in der Folge in diesem Gebiet Schule machen.[112]

Die Personenunterführung zur Pilatusstrasse

Der Bau der kantonalen Zeughäuser und der damit zunehmende Militärverkehr erforderten Erweiterungen auf der Station. Um den Bahnverkehr beim Verlad der mobilisierenden Truppen nicht zu behindern, musste die Kapazität gesteigert werden. Auch die Einrichtungen für die Billettausgabe und die Gepäckabfertigung waren für einen Korpssammelplatz ungenügend. Auf Grund der angespannten Finanzlage waren jedoch nur bescheidene Anpassungen möglich.[113] Bereits vor dem Zeughausbau beantragte «eine Anzahl Einwohner des Bahnhofquartiers» bei der Bahn die Erstellung eines Personendurchgangs an Stelle der ungeliebten Passerelle und stellte Beiträge in Aussicht. Die Kreisdirektion in Luzern jedoch zögerte, da die SBB «von der Erstellung der Unterführung keine nennenswerten Vorteile habe, da die Passerelle noch lange nicht ersetzt werden müsse». Sie empfahl aber der Generaldirektion in Bern die Unterführung im Hinblick auf den Bau eines zweiten Perrons, «dessen Erstellung mit Rücksicht darauf, dass Sursee Korpssammelplatz ist, demnächst ein neues Zeughaus erhält und einen ziemlichen Vorortsverkehr hat, nicht mehr allzu lange wird hinausgeschoben werden können.»[114] Mit der Forderung nach einer Unterführung tauchte nach 26 Jahren der Quartierverein Eisenbahnvorstadt wieder aus der Versenkung auf. 1931 formierte sich ein Vorstand um Baumeister Paul Schläpfer, der sich nach erfolgreicher Mitgliederwerbung für die



Von 1912 bis 1934 diente die Passerelle beim Bahnhof als wichtiger Übergang.

Unterführung einsetzte. Vereinspräsident Schläpfer hatte genauso wie Johann Fischer zum Weinhof 1924 sein Wohnhaus an der Pilatusstrasse gebaut und war direkt vom Geschehen auf der Station betroffen. Bis Mitte der 1930er-Jahre schloss sich die Wohnhausbebauung an der Pilatusstrasse, was dem Bahnübergang neue Bedeutung verlieh.[115]
Die Anwohner waren um einen sicheren und wenn möglich trockenen Übergang oder eine Unterführung der Geleise bemüht. Präsident Schläpfer verhandelte in dieser Sache persönlich mit dem Stadtrat und der Bahn. Die Generalversammlung vom 30. März 1933 beauftragte ihn, an den Stadtrat zu gelangen, der noch einmal versuchen sollte, auch die Nachbargemeinde Oberkirch zu einem Beitrag an die Unterführung zu bewegen «im Interesse Ihrer Bürger vom Leidenberg». Im Tätigkeitsbericht von 1934 hielt Schläpfer dann auch fest, «dass der Vorstand alles unternommen hat, um die Unterführung beim Bahnhof zur baldigen Ausführung zu bringen».[116] 1934 stellte die Kreisdirektion das entscheidende Gesuch für die «Naturalleistungen an die Unterführung» an Bern: «Durch den Bau der grossen Zeughäuser ist Sursee seit 1933 ein wichtiger Mobilmachungsplatz geworden. Die gesamten dort zur Mobilmachung kommenden Truppen betragen 8'000 Mann und gegen 2'000 Pferde nebst den zugehörigen zahlreichen Kriegsfuhrwerken. Schon bei einer teilweisen, erstmals im letzten Herbst erfolgten, besonders aber bei einer gesamten Mobilisierung werden an die Leistungsfähigkeit der Station Sursee ganz bedeutende Anforderungen gestellt.»[117] Die SBB-Leitung bewilligte unabhängig von den Anliegen der Stationsanwohner den Beitrag im Hinblick darauf, dass wegen des vermehrten Militärverkehrs «in absehbarer Zeit» ein neues Überholungsgeleise und damit auch der Zwischenbahnsteig erstellt werden müsse.[118]
Die Passerelle wurde 1934 durch die Unterführung ersetzt, die Stadt führte die nötigen Strassenkorrektionen aus. Sie verbesserte das Trottoir an der westlichen Bahnhofstrasse und den Belag an der Merkurstrasse.[119] Drei Jahre später verlängerte die Bahn beim Merkur die Verladerampe und baute das Ausziehgeleise. Die Zufriedenheit der Anwohner und der Stadt war nur von kurzer Dauer. Der Stadtrat beschwerte sich 1942 bei der Bahndirektion über die unhaltbaren Verhältnisse auf der Station. Der 80-jährige Bahnhof habe «nur die aller-allernotwendigsten Verbesserungen erfahren». Der Stadtrat forderte das zweite Perron und war mit den verschiedenen Hütten unzufrieden: «Durch Erstellung von 1–2 alles umfassender Nebengebäude könnte das jetzt bestehende ‹Negerdorf› zum verschwinden gebracht werden. Zu wünschen ist auch eine äusserliche bauliche Anpassung des Stationsgebäudes an die Umgebung.»[120]

Fritz Amberg

Die fortschreitende Bebauung der westlichen Stadtgebiete hielt bis zu den Krisen- und Kriegsjahren Ende der Dreissigerjahre an. Kernpunkte bildeten das Bahnhofquartier, die Christoph-Schnyder-Strasse und die Wilemattstrasse. Neben den eher dichten Überbauungen wurden in mehreren Gebieten vereinzelte Bauplätze besetzt: im Nordwesten an der (Klein-)Feldstrasse, an der Konservenstrasse auf dem Dägersteinfeld (Rigistrasse) und entlang der Bahnlinie bei den Keiserhüsern.[121] In dieser Periode trat mit zahlreichen Bauten der Surseer Architekt Fritz Amberg in den Vordergrund. Der Sohn des Amtstatthalters und Nationalrats Hans Amberg aus Büron studierte drei Jahre an der ETH in Zürich Architektur. Danach war er in Zürich,

Pforzheim, Mannheim, Berlin, Dresden und Rorschach tätig, bevor er ab 1912 im Luzerner Architekturbüro von Heinrich Meili-Wapf arbeitete und an ersten Bauprojekten in Sursee beteiligt war (siehe: Die evangelisch-reformierte Kirche). Ab 1916 war Amberg als selbstständiger Architekt in Sursee tätig, von 1918 bis 1943 amtete er als Bauherr im Stadtrat von Sursee. Fritz Amberg realisierte innert weniger Jahre bedeutende sakrale, öffentliche und private Gebäude in der Region sowie unzählige kleine Bauten und Umbauten und übernahm Bauleitungen bei grösseren öffentlichen Projekten. Neben den Schulhäusern der Nachbarorte Nottwil und Geuensee, wo er auch die Kirche baute, war er in Sursee für den Neubau des Stadttheaters 1924–1926, für den Umbau des Schulhauses «Spinne» 1927 und für den Umbau des Kapuzinerklosters verantwortlich. 1934 war er bauleitender Architekt beim Bau der kantonalen Zeughäuser, 1935 bei der Erweiterung der Pfarrkirche Sursee und 1945 beim Amtsstatthalteramt.

Die 1929 von Architekt Fritz Amberg für Karl Kathriner erbaute Apotheke an der Centralstrasse.

Das Chalet «Rosengütli» von Architekt Fritz Amberg an der Rigistrasse aus dem Jahr 1928.

Von grosser Bedeutung war seine Wohnbautätigkeit, insbesondere im Eisenbahnvorstadtquartier. Amberg, der sich in seinen frühen Jahren mit Jugendstil und Klassizismus auseinander gesetzt hatte, baute in den Vorstädten und Aussenquartieren Sursees eine Vielzahl Wohnhäuser im Chaletstil und in einem späten Heimatstil. Die Bauten weisen einen klaren Bezug zu ländlichen, vorindustriellen Vorbildern auf, verbunden mit idyllisierenden Elementen der Heimat. Im Gegensatz zum Historismus orientierte sich der Heimatstil an regionaler Bautradition und am historischen Wohnhausbau. «Angesichts politischer, ökonomischer und sozialer Unsicherheiten und der oft als unmittelbare Bedrohung empfundenen rasanten Entwicklung und Veränderung der Um- und Lebenswelt lag es nahe, in Altbekanntem, in heimatlichen Traditionen ästhetischen und emotionalen Halt zu suchen.»[122] Ein grosser Teil von Ambergs «Bauernhäusern» ist bis heute als ein markantes Merkmal für diese Bauperiode erhalten und verleiht mehreren Surseer Quartieren ländliches Gepräge, wobei er mit dem Mühlehof, einem frühen Werk aus dem Jahre 1918, auch ein landwirtschaftliches Gebäude baute.[123] Neben dem bereits erwähnten Photohaus von 1911 realisierte Amberg an der Bahnhofstrasse den Hausvorbau der Möbelfabrik Meier

Die Eisenbahnvorstadt mit den ersten Bauten von Fritz Amberg an der verlängerten Centralstrasse. Aufnahme 1924.

AG 1924/25 (Nr. 6), den Erweiterungsbau der Buchdruckerei Furrer 1934 (Nr. 21), später Lustenberger, und den Umbau desselben Wohnhauses 1945, heute ein Bijouteriegeschäft und ein Relikt inmitten von mehrgeschossigen Wohn- und Geschäftshäusern. 1941 errichtete er den Anbau mit Terrasse am Wohnhaus Bossart (Nr. 23).

Zahlreicher sind die Bauten Ambergs an der Centralstrasse: die so genannte Kronenburg (Nr. 4–6), das Transformatorenhäuschen, die reich verzierte Apotheke Karl Kathriner von 1929 (Nr. 1), der Wilematthof (Nr. 3), das Rosenheim von 1923 (Nr. 7), die Metzgerei Krieger von 1935 (Nr. 10) sowie ein Umbau des Centralhofs 1927 (Nr. 17), die Erweiterung der Wachsfabrik Herzog (Christoph-Schnyder-Strasse 3) von 1929 und die ehemaligen Gebäude der Obst AG bei der Ofenfabrik (Nr. 36).

Beinahe gesamthaft gestaltete Amberg das Ortsbild auf dem Dägersteinfeld bis in die 1940er-Jahre mit seinen Wohn- und Gewerbebauten für Händler und Beamte aus der Eisenbahnvorstadt, insbesondere den Chalets an der ehemaligen Konservenstrasse. 1926 baute er das Wohn- und Geschäftshaus für die Bildhauerbrüder Oberli an der Dägersteinstrasse (Nr. 13), zwischen 1929 und 1933 entstanden an der Rigistrasse die Mehrfamilienhäuser Alpenblick (Nr. 2) und Rosengütli (Nr. 4) sowie ein Einfamilienhaus (Nr. 12).

An der Christoph-Schnyder-Strasse entstand 1929 das Metzgerheim (Nr. 8), ein Chalet mit angebauten Stallungen und Garage für Metzgermeister Alfred Wyss sowie an der Gartenstrasse 1928 das Wohnhaus des Mittelschullehrers Alois Bernet (Nr. 8). Amberg setzte später noch Akzente an der Wilemattstrasse, unter anderem mit der Garage Wyder und einem Doppeleinfamilienhaus, sowie mit seinem späteren Partner Jakob Schwendimann an der verlängerten Christoph-Schnyder-Strasse bei der Überbauung der Wohnbaugenossenschaft (Nr. 14, 16, 18).

Die beachtliche Bautätigkeit des begnadeten Planzeichners Amberg, aber auch seine Funktion als Bauherr wirkten sich auf die Bebauung des Dägersteinfeldes aus, lokale Architekten und Baumeister lehnten sich an seine Bauten an: An der Rigi-

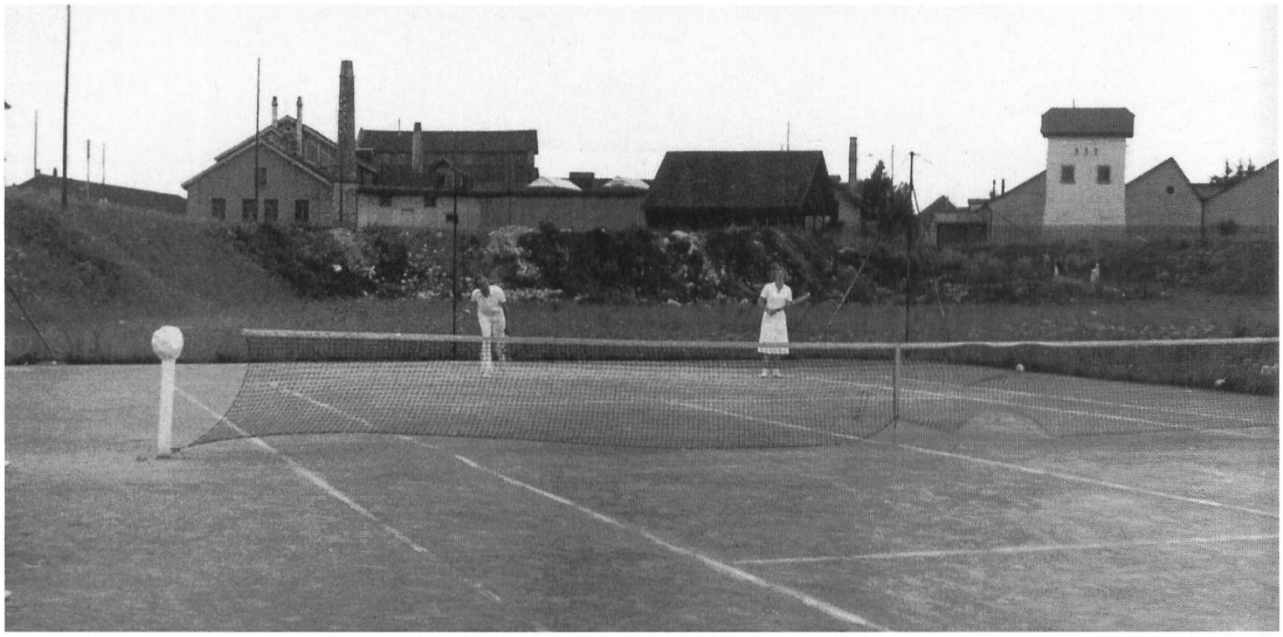
Das heute von einer Versicherung genutzte Wohn- und Geschäftshaus des Bäckers Josef Häfliger von 1928. Aufnahme 2006.

strasse entstand ein Chaletquartier, an der Gartenstrasse wurden Einfamilienhäuser mit Gartenanlagen gebaut.
An der Centralstrasse komplettierte 1925 das Wohnhaus des Arztes Karl Schmid die stolzen Bauten (Nr. 13, seit 1990 Gartenstrasse 2), an der Bahnhofstrasse errichtete 1928 der Zahnarzt Albert Meyer seine Villa (Nr. 38). Im selben Jahr baute Bäcker Josef Häfliger ein Wohn- und Geschäftshaus an der Kreuzung Dägerstein-Centralstrasse als valable Ergänzung zur Post, der gegenüberliegenden Metzgerei und dem Restaurant Central (Nr. 9).[124]

Industriequartier und Gartenstadt

Trotz Krisen- und Kriegsjahren schritt die Entwicklung der Eisenbahnvorstadt in den 1930er- und 1940er-Jahren unvermittelt voran. Über diese «erfreuliche» Bautätigkeit schrieben die «Luzerner Neuesten Nachrichten» am 30. Mai 1939: «Allein die letzten vier Jahre haben eine ungeahnte bauliche Entwicklung gebracht, so dass der Besucher, der die etappenweise Entstehung der vielen Bauten und die Renovation nicht kennt, heute ein teilweise völlig verändertes Stadtbild antrifft.» Dem Bahnreisenden zeigte sich ein neues Bild. Noch vierzig Jahre zuvor hatte der «von Freunden und Kennern der Gegend» verfasste illustrierte Führer für das Wiggertal und den Sempachersee vom Bahnhof her «einen weiten, freundlichen Ausblick über die offene Gegend, deren Mittelpunkt das freundlich gelegene Städtchen Sursee bildet», beschrieben.[125] Das Stadtbild hatte sich verändert, und die Silobauten des VLGZ beim Merkur und der Genossenschaft am Bahnhofplatz waren Vorboten für die Ausmasse der künftigen Bebauung.

Das Industriegebiet dehnte sich vor allem mit den Erweiterungsbauten der Ofenfabrik und neuen Betrieben an der Centralstrasse weiter Richtung Stadt und mit dem VLGZ beim Merkur entlang der Bahngeleise nach Süden aus. Die Bahn ver-



Im Jahre 1936 richtete der Tennisclub Sursee in einer ehemaligen Kiesgrube hinter der Ofenfabrik seinen ersten Tennisplatz ein.

grösserte ihre Gütergeleiseanlage und schloss die Ofenfabrik, das Lagerhaus des VLGZ und später den «Fruchthof» der Landwirtschaftlichen Genossenschaft am Bahnplatz direkt mit Verbindungsgeleisen ans Bahnnetz an. Während des Zweiten Weltkrieges befand sich bei der Kottenbrücke eine Fliegerabwehrstellung, ein Hinweis auf die Bedeutung der Geleiseanlage.[126] Mehr und mehr zog sich die Landwirtschaft aus dem Dägersteinfeld zurück. In der Kiesgrube hinter den Fabrik- und Lagergebäuden der Ofenfabrik richtete 1936 der Tennisclub einen ersten Tennisplatz ein.[127] Daneben lagen an der südlichen Rigistrasse die «Pflanzplätze» der Freizeitgärtner, zwei Gärtnereien in Friedhofsnähe und gegen die Centralstrasse hin die vergrösserten Gärten der Landwirtschaftlichen Schule. Der Kanton hatte das Schulareal fortwährend erweitert und baute 1937/38 ein neues Konviktgebäude neben das bestehende Schulgebäude, zusammen mit einem Hühner- und Musterschweinestall.[128]

An der Centralstrasse schloss sich die Bebauung, das Bahnhofquartier wuchs mit dem Vorstadtgebiet zusammen. Die Wohnbevölkerung von Sursee hatte seit 1910 kontinuierlich zugenommen und erreichte 1941 3'784 Einwohner. Ein immer bedeutenderer Teil entfiel auf das Eisenbahnvorstadtquartier. Der mächtige Saalbau beim Hotel Eisenbahn schuf dem Quartier ein neues soziales und kulturelles Zentrum. Die Strassen zum Zeughaus und die Gartenstrasse erschlossen neuen Baugrund. An den Gemeinde- und gleichzeitig Quartiergrenzen zu Oberkirch im Süden und Mauensee im Norden entstanden erste Gebäude: im Walkeli ein Sägewerk und Holzbaubetrieb mit zugehörigem Wohnhaus, auf der Kottenmatte Wohnhäuser.[129]

In der Nähe des Industriequartiers siedelten sich vermehrt Beamte, Handlungsunternehmer und Arbeiter an, die in den Industriebetrieben tätig waren. Die von der Industrialisierung geförderte Verschiebung der Beschäftigung von der Landwirtschaft zur Industrie und zu den Dienstleistungen hielt weiter an. Zwischen 1910 und 1941 nahm die Zahl der in der Land- und Forstwirtschaft Beschäftigten in Sursee weiter auf 8 Prozent der Berufstätigen ab, während bereits 21 Prozent im Dienstleistungssektor ihr Auskommen fanden.[130]

Die Landwirtschaftliche Schule Sursee mit dem Konviktgebäude von 1937/38, mit Freskomalerei von Hans Zürcher, Luzern. Aufnahme um 1938.

Die Wohnbauten an der Merkur-, Central- und Christoph-Schnyder-Strasse, das Chaletquartier an der Rigistrasse und die ersten Bauten auf dem Kleinfeld und der Kottenmatte entsprachen dem im schweizerischen Städtebau populären Ideal der freien Gartenstadt. Durch die architektonische Verknüpfung von Stadt und Land wollte man bessere Wohnverhältnisse schaffen. Die Erfahrung der schlechten hygienischen Zustände in der Altstadt und die mögliche Furcht vor einer Konzentration von Arbeitern in geschlossenen Siedlungen förderten eine offene Bebauung. Der theoretische Gartenstadtbegriff aus den englischen Siedlungskonzepten des ausgehenden 19. Jahrhunderts reduzierte sich in der Schweiz auf ein ästhetisches Leitbild der Bebauungsform, auf das freistehende Kleinhaus mit Garten. Diese offene Bebauungsweise verlangte nach Vorschriften und Richtlinien, die in Sursee noch weit gehend nicht vorhanden waren.[131] Ausser den Behörden war es der Quartierverein, der mit Vorstössen und Einsprachen die Einhaltung gewünschter Vorschriften beim Bau neuer Gebäude forderte. Mehrmals bemühte sich der Verein, den Charakter des «Chalet-Quartiers an der Rigistrasse» zu wahren. 1939 schrieb er wegen einer ausgesteckten Neubaute dem Stadtrat: «Der Vorstand des Quartier-Vereins geht mit den Chalet-Besitzern einig, und hofft, auch von Seiten der Surseer Behörden ihre Unterstützung, dass die Rigistrasse mit dem Hinstellen von Steinbauten verschont bleibt, d.h. der heutige Charakter gewahrt wird.»[132] Die Stadt wies die Einsprache gegen den Bau in der Folge als «unbegründet» ab, die Forderung nach einer geordneten Bebauung des Quartiers erhielt jedoch mehr und mehr Unterstützung, auch in Anbetracht möglicher Grossbauten im Quartier.[133]
Vor der Erweiterung der katholischen Pfarrkirche 1935 wurde die Möglichkeit eines Neubaus oder einer zweiten Kirche in Sursee diskutiert. Verschiedene Interessengruppen, unter anderem der Quartierverein, wünschten den Bau einer Filialkirche im Gebiet der Eisenbahnvorstadt. Die Mitglieder befürworteten an der Generalversammlung am 1. Februar 1932 «unter Stimmenthaltung der protestantischen Mitglieder» eine zweite Kirche in der Vorstadt und eine neue Kirchgemeinde. Der Quartierverein setzte zur «eifrigen Verfolgung der Angelegenheit» eine Kommis-

Die Eisenbahnvorstadt von Westen, Industriequartier und Gartenstadt. Luftaufnahme Swissairphoto 1960.

sion ein. Die «Luzerner Neuesten Nachrichten» berichteten über die Vorteile einer Kirche in der Vorstadt für Mauensee und für das Quartier, «dessen Entwicklung in den letzten Jahren auf eine weitere Ausdehnung schliessen lässt.» Tatsächlich kaufte die Kirchgemeinde Land auf der Schnydermatte für den Bau einer zweiten Kirche, vermutlich jedoch eher, um den politischen Druck auf einen Ausbau und die teure Renovation der bestehenden Pfarrkirche zu erhöhen als für einen Neubau in der Vorstadt. Der Platz, der spätere Kinderspielplatz Kyburg, blieb jedoch lange Zeit für eine Kirche reserviert.[134]

Trotz fehlenden Reglementen für die Bauweise und die Verteilung der Bauten auf bestimmte Zonen bildeten sich in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts in der Eisenbahnvorstadt Gebiete mit vorherrschenden Bautypen: Neben dem Industriequartier bestanden an der östlichen Central- und Pilatusstrasse, der Gartenstrasse sowie der äusseren Bahnhofstrasse markante Villen- und grosse Mehrfamilienhäuser in verschiedenen Stilrichtungen, an der Rigistrasse entstand ein Chaletquartier, und an der Christoph-Schnyder-Strasse und bei den Keiserhüsern wurden Ein- und Zweifamilienhäuser einfacherer Bauweise erstellt. An der Bahnhofstrasse, der verlängerten Centralstrasse und der Wilemattstrasse konzentrierten sich die Gewerbebauten mit Ladenlokalitäten oder Produktionsräumen, an der Mostereistrasse Lagerhäuser, an der Bahnhof-, Feld- und Badstrasse verblieben die Landwirtschaftsgebäude. Die Landwirtschaft wurde durch die Bautätigkeit und die Umnutzung vermehrt zurückgedrängt. Die ausgreifende Industrie und die zunehmende Gewerbetätigkeit bei den entstehenden Wohnquartieren und in der Nachbarschaft der Ärztehäuser führte zu vermehrten Konflikten, und mit der absehbaren Siedlungsausdehnung wurden die Forderungen nach einer geordneten baulichen Ent-

wicklung, nach einem Bebauungsplan, dringlicher. Das Baureglement der Stadt Sursee stammte aus dem Jahre 1883 und setzte nur allgemeine Richtlinien fest, wie Baulinien und Abstände für Gebäude, das Bewilligungsverfahren oder feuerpolizeiliche Vorschriften. Es war keine Planungsgrundlage. In einer Revision der «Bau-Ordnung» wurde 1925 wenigsten zwischen Gebieten mit geschlossener und solcher mit offener Bauweise unterschieden. Vorgesehen war zudem, einzelne Gebiete zu ausschliesslichen Wohnquartieren zu erklären, jedoch fehlten der Übersichtsplan und die Zonenaufteilung. Mit dem «Stadtplan 1928» verfügte die Gemeinde erstmals über einen vollständigen Übersichtsplan, die Grundlage für eine weiter gehende Ortsplanung. Ab 1929 gab es in der Gemeinde eine Baukommission, ein Sonderausschuss befasste sich mit dem Bebauungsplan, dessen Ergebnisse und Entwürfe jedoch nicht weiterverfolgt werden. 1940 präzisierte eine zweite Revision des Baureglements die Vorschriften der Bauweise. Sie sah nur noch in Ausnahmefällen eine geschlossene Bauweise vor und für einzelne Gebiete Bebauungspläne.[135]

Die Baumeister im Eisenbahnvorstadtquartier warben bereits ab 1932 für die Erstellung eines allgemeinen Bebauungsplans der Stadtgemeinde Sursee. Otto Estermann trat dabei im Quartierverein für eine klare Trennung des Villen- und Industriequartiers ein. Über Jahre forderte der Verein die Erstellung eines «definitiven» Bebauungsplanes, verstärkt durch Reklamationen der gestörten Nachbarschaft wegen der «Rauchplage der Mosterei AG», der Gerüche der 1937 errichteten Schweinestallungen bei der Landwirtschaftlichen Schule oder der Kiesgrube auf dem Dägersteinfeld. Daneben brachten die Quartierbewohner vor allem Anliegen betreffend der Strassen, deren Beleuchtung und Bepflanzung, der Signalisation oder sogar zu weiteren Erschliessungen vor. Für die Baumallee an der Bahnhofstrasse vermochte der Vorstand mit den Landbesitzern keine Lösung zu erreichen. Die «Staubplage» an der Merkurstrasse, aber auch an der Rigi- und Dägersteinstrasse und die «häufigen Unfälle und Unglücke» bei der Bahnüberführung wiesen auf den zunehmenden Verkehr hin. Erst in den Kriegsjahren sah sich die Stadtbehörde veranlasst, die Ortsplanung wieder anzugehen. An der Gemeindeversammlung im Dezember 1942 wurde die Ausarbeitung eines generellen Bebauungsplanes beschlossen und erneut eine Kommission eingesetzt, in der auch Baumeister Paul Schläpfer vertreten war. Im Quartierverein konnte beruhigt festgestellt werden, dass der Plan nun «endlich konkrete Formen» annahm.[136]

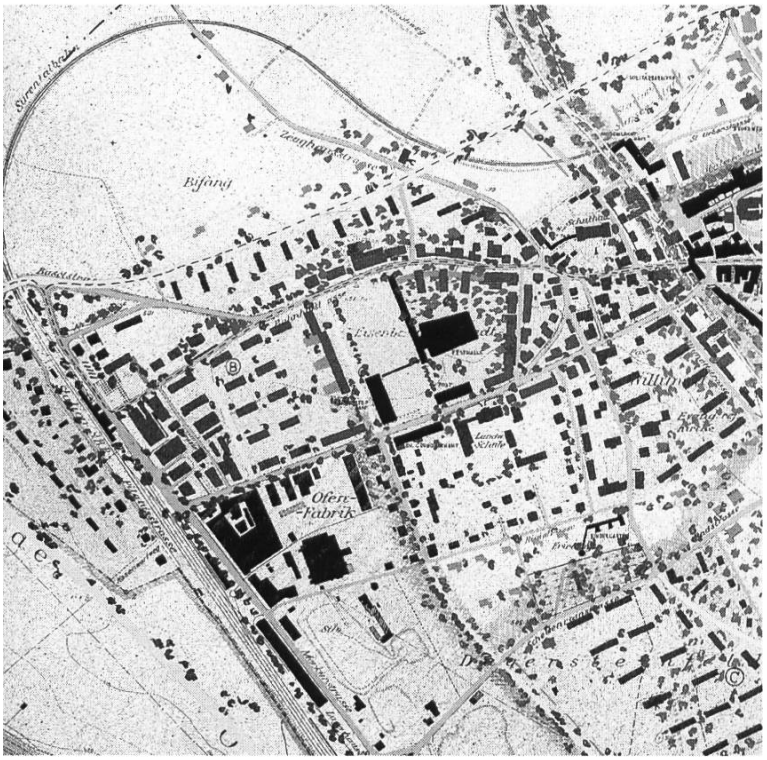
3. Die Ortsplanung, der Verkehr und die Geschäftshäuser 1944–1970

Der Ausbau der Stadt verlangte nach mehr Leitung in der Bebauung. Wachstumsvisionen und utopische Stadtpläne veranschaulichten einen Ort der geordneten Zukunft. Der motorisierte Individualverkehr veränderte innert kurzer Zeit das Ortsbild, etliche Gebäude wichen Strassen, an den Verkehrsachsen entstanden Tankstellen und Geschäftsbauten mit Parkplätzen. Neue Industrie- und Gewerbebauten in den wachsenden Wohnquartieren provozierten Konflikte und begünstigten die Ortsplanung. Die zweite Industrialisierung nach 1960 und das wegweisende Baureglement von 1968 veränderten das Eisenbahnvorstadtquartier, wobei die Industriezone Münchrüti sowie die Geschäfts- und Wohnzone an der Bahnhofstrasse mehr den Ansprüchen der einflussreichen Landbesitzer und der Bauindustrie

entsprachen als den Wünschen der Quartierbewohner. Die ersten grossen Geschäftshäuser an der Bahnhofstrasse verschoben das städtische Zentrum Richtung Vorstadt.

Der Ideenwettbewerb für einen Bebauungsplan von 1943/44

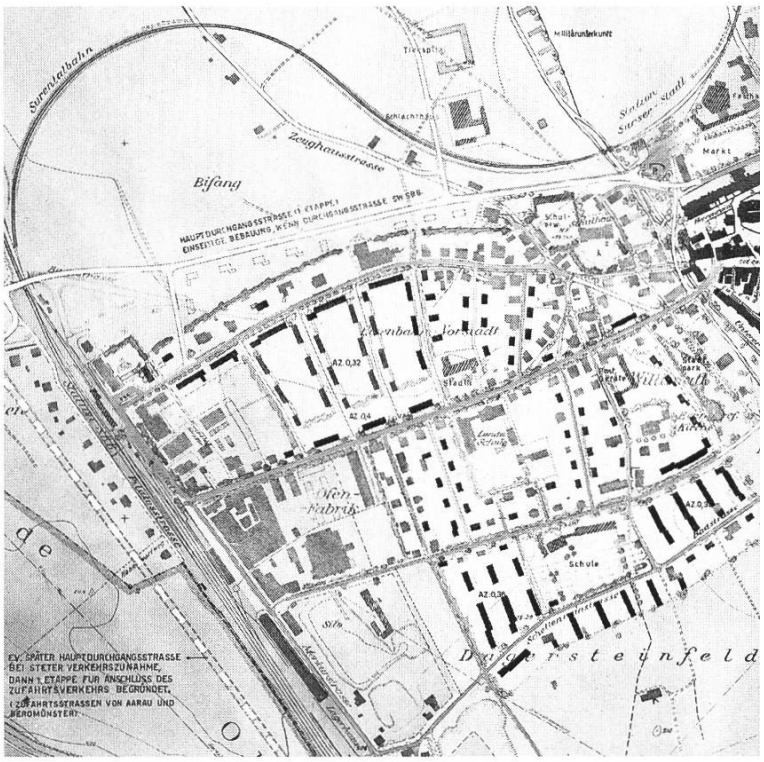
Das Eisenbahnvorstadtquartier stand in der Kriegszeit im Brennpunkt der Surseer Siedlungsplanung. Im September 1943 lancierte der Stadtrat unter Architekten und Fachleuten im Kanton Luzern einen «Ideen-Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für einen Bebauungs-Plan der Stadtgemeinde Sursee», der vom Kanton und vom Bund subventioniert wurde. Durch den Krieg und den damit verbundenen Rückgang der Bautätigkeit hatten die Schweizer Architekten einen Grossteil ihrer Arbeit verloren. Die Landesausstellung von 1939, die Kriegswirtschaft und die Gründung der «Schweizerischen Vereinigung für Landesplanung VLP» 1943 gaben in Aussicht umfangreicher Subventionen in mehreren Schweizer Städten den Anstoss für Gestaltungswettbewerbe der Nachkriegsbebauung. Trotz den beschränkten Baumöglichkeiten war man auch in Sursee von der Dringlichkeit der Ortsplanung überzeugt.[137] Gesucht wurden Vorschläge für die zukünftige Regelung der Bebauung und die landschaftliche Gestaltung des noch nicht überbauten Gemeindegebietes. Neben einem Ortsgestaltungsplan und der Regelung der Verkehrsführung mussten unter anderem Standorte für öffentliche Bauten und Anlagen bestimmt werden. Im Hinblick auf eine Vergrösserung des Stationsgebäudes sollte der Bahnhofplatz aufgewertet und der Bahnhof «in bessere Beziehung» mit dem Stadtkern gebracht werden. Der zukünftige Verkehr war so zu regeln, «dass Sursee nicht ganz umfahren wird».[138]



Das Siegerprojekt des Ideenwettbewerbs 1943/44 von Architekt Herbert Keller, St. Niklausen.

Die Vorschläge waren als Grundlage für einen späteren Bebauungs- und Zonenplan gedacht. Von den zwölf eingereichten Projekten wurden sechs prämiert oder angekauft. Die wichtigsten Erkenntnisse waren: die für die bauliche Entwicklung wünschenswerte Aufhebung der Surentalbahn-Schleife (1) mittels Verlegung der Linie gegen Norden, (2) eine Überlandstrasse Olten–Luzern westlich der Bahngeleise und Umfahrungsstrassen für den Schwerverkehr, (3) ein Grüngürtel um die Altstadt, (4) dezentrale Schulhäuser, beispielsweise auf der oberen Wilematte, (5) eine Abtrennung des Industriequartiers an der Bahnlinie von den Wohngebieten mit einer breiten Grünzone und (6) «unbedingt notwendig» eine flüssige Verkehrsführung vom Bahnhof in den Stadtkern. Die Konzentration der Entwicklung im Gebiet Lungholz und Dägersteinfeld wurde vorgezeichnet, die Entstehung eines

«administrativen Zentrums» auf der Schnydermatte in Aussicht gestellt. Die einzelnen Projekte präsentierten unterschiedliche Visionen für die Bebauung der Eisenbahnvorstadt: Der Gewinner, der Architekt Herbert Keller aus St. Niklausen bei Luzern, führte den Durchgangsverkehr nördlich um das Städtchen, sah grosse Reihenhausüberbauungen auf dem südlichen Dägersteinfeld und der Wilematte vor, eine Schulhausanlage im Walkeli und ein grosses gesellschaftliches Zentrum mit Festhalle, kantonalen Ämtern und der Post auf der Schnydermatte. Der zweitrangierte Plan beinhaltete ausgedehnte Grünzonen, ebenfalls eine öffentliche Schnydermatte mit Mittelschule, Spielwiese und administrativem Zentrum, die Einführung der Bahnhofstrasse vom Krüzliplatz über die Centralstrasse zum Judenplatz und die «in den Hasenwartwald verlegte und dadurch erhöhte Führung der Durchgangsstrasse Luzern–Olten, die einen herrlichen Ausblick auf Stadt und See eröffnet».[139] Die weiteren rangierten Projekte schlugen eine Trolleybus-Ringlinie vor, Diagonalstrassen quer über die Schnydermatte zur Christoph-Schnyder-Strasse oder über die Käppelimatte, eine gerade Schellenrainstrasse über die Bahnlinie zur Umfahrungsstrasse oder eine Neuüberbauung des Bahnhofplatzes. Fast vollständig beschränkten der Luzerner Architekt Albert Zeyer und sein Mitarbeiter Moritz Raeber die Stadtexpansion auf das Gebiet zwischen Altstadt und Bahnlinie. Mit vier Strassenachsen und niedrigen, länglichen Gebäude mit geneigten Dächern dazwischen wollten sie die Lücke zwischen Bahnhof und Altstadt schliessen und so das städteplanerische «Hauptproblem» beheben.[140]



Vorschlag für die Überbauung der Eisenbahnvorstadt der Luzerner Architekten Albert Zeyer und Moritz Raeber, 1943/44.

Das Preisgericht empfahl den Stadtbehörden, der Bevölkerung die Notwendigkeit der Ortsplanung mit Publikationen und Vorträgen verständlich zu machen und zur Realisierung möglichst vieler Vorschläge jede Gelegenheit wahrzunehmen, «um Land in den öffentlichen Besitz zu bringen, denn nur auf diese Weise wird es möglich sein, die neue Bauentwicklung massgebend zu beeinflussen.»[141] Fehlendes Interesse der Behörde und die umstrittene Überlandstrasse Olten–Luzern verzögerten die Planungsarbeiten im Anschluss an den Wettbewerb. An Stelle der Umfahrung forcierte der amtierende Bauherr Otto Wyder die Erschliessung neuer Quartiere, da Sursee sich nicht «mit Millionen-Projekten befassen» könne, und Dr. Walter Käppeli befürchtete Nachteile für das Gewerbe, denn mit der neuen Überlandstrasse «würde das Städtchen für alle Zeiten vom grossen Verkehr abgefahren.»[142] Der liberale «Sursee'r Anzeiger» stilisierte die Umfahrung nicht nur für das Gastgewerbe zur Existenzfrage: «Es kann daher für die Bevölkerung von Sursee nicht gleichgültig sein, ob ihre Stadt in Zukunft von diesem Verkehr fern liegen wird, oder nicht. [...] Der Radfahrer wird gewiss die

schönere und bequemere Strasse beibehalten, und der Automobilist weiss, dass er auf direktem Wege in zwanzig Minuten in Luzern ist. Gewiss werden jene, die Sursee von der früheren Verkehrslage her kennen, gelegentlich einen Abstecher machen. Wie wird es aber später sein, wenn nur noch ein kleiner Teil unser schönes Städtchen kennen lernen wird?»[143]
Die Strasse gab viel zu reden, dabei wurde auch eine Nord-Variante durch den Surseer Wald, am Kloster vorbei zum östlichen Sempachersee-Ufer diskutiert, welche 15 Jahre später bei der Nationalstrassenplanung wieder aufgenommen wurde.[144] Ebenso wurde bereits 1945 eine Ringstrasse diskutiert, die eine «hindernisfreie Verbindung» zwischen dem westlichen und östlichen Teil der Region Sursee vermitteln und neue Bauzonen erschliessen würde. «Die Ringstrasse würde ein Maximum des für Sursee interessanten Verkehrs in unmittelbare Stadtnähe führen und damit die Stadt auch diesem Verkehr erschliessen.»[145] Die planerische Idee der Umfahrungsstrasse widersprach den Interessen des Gewerbes, das möglichst viel Verkehr in die Stadt führen wollte. Hohe Honorarvorstellungen der Planer behinderten zusätzlich den Fortgang der Ortsplanung, so dass diese nicht über Teilergebnisse hinauskam. Der Wettbewerb lieferte schlussendlich viele ideenreiche, aber nicht realisierbare Projekte.[146]

Das Amtsstatthalteramt

Einzig im Projekt des neuen Amtsstatthalteramtes vermochte die Bebauungsplan-Kommission die aus dem Wettbewerb hervorgegangene Idee eines Verwaltungsbezirks zwischen Central- und Bahnhofstrasse umzusetzen. Bereits 1943 hatte der Kanton von den Gebrüdern Schnyder von Wartensee Bauland an der Centralstrasse für den Neubau erworben, dessen Abstand zur Centralstrasse umstritten war. Im Quartierverein wehrte sich Zahnarzt Dr. Oswald Huser, Hausbesitzer an der Centralstrasse, gegen die ihm gegenüberliegenden «Zuchthauszellen» und gegen die «durch die Aufstellung eines solchen Gebäudes» bedingte Abwertung der für Wohnbauten

Das freistehende Amtstatthalteramt an der Centralstrasse. Die nördliche Fortsetzung der Christoph-Schnyder-Strasse ist noch nicht erstellt. Aufnahme kurz nach der Einweihung 1948.

geeigneten Schnydermatte. Dem entgegnete Dr. Walter Käppeli, Anwohner der Bahnhofstrasse, mit den Vorteilen des Baus, der die Integrität der «bis jetzt immunen» Schnydermatte in Frage stellte und «die Erschliessung recht vieler Bauplätze» ermöglichte, an einer zur Bahnhofstrasse fortgesetzten Christoph-Schnyder-Strasse.[147] Auf Grund der Diskussionen und mit Rücksicht auf die zukünftige Geschäftsstrasse wurde der Baukörper etwas zurückversetzt. Am 30. September 1948 konnte das Statthalteramt offiziell dem Betrieb übergeben werden: «Und sowohl die hohe Polizei wie die übrigen Herren des Statthalteramtes, ja selbst die Bewohner des Zellentraktes haben sich in ihren neuen Räumen gut eingelebt.»[148] Das Gebäude von Architekt Gottfried Reinhard, Luzern, war dem «ländlichen Stil» angepasst, die örtliche Bauleitung hatte Fritz Amberg übernommen. Die engagierte Beteiligung des Quartiervereins an der Ortsplanung in der Nachkriegszeit honorierte der Stadtrat mit der Wahl von Dr. Walter Käppeli in die Bebauungsplan-Kommission. Im Verein besprachen auf Einladung des Vorstands Delegierte, ausgewählte Quartierbewohner und Persönlichkeiten Fragen der Bebauung und der Gestaltung des Quartiers.[149]

Die Gemeindeversammlung zum Ortsverkehr vom 12. Mai 1946 zeichnete den Ausbau des Strassennetzes für das Quartiergebiet vor: die Fortsetzung der Christoph-Schnyder-Strasse in südlicher und nördlicher Richtung, die Verlängerung der Wilemattstrasse bis zur Mühlehofstrasse, die Verbreiterung und Fortsetzung der Rigistrasse bis zur Wilemattstrasse (Badrain), der Ausbau der Schellenrainstrasse, die Fortsetzung der Zeughausstrasse und die Sanierung der Altstadteinfahrt. Zur gleichen Zeit kam die Ortsplanung nicht voran. Der Kommissionsbericht von 1947 legte wegweisende Vorschläge vor, war jedoch noch weit von einer verbindlichen Planung entfernt. Die Kommission belegte den Wilematthügel mit einem Bauverbot, sah die Gegend in der Münchrüti für Industriebauten vor, setzte Baulinien an den Quartierstrassen fest, liess Architekten Projekte zur Überbauung des Dägersteinfelds ausarbeiten und schlug die Liegenschaft Stutz südlich des Friedhofs als neuen Schulhausplatz vor. Im Eisenbahnvorstadtquartier plante sie einen dezentralen Kindergarten. Der Ausarbeitung des Bebauungsplans und der Anpassung des städtischen Baureglementes stand der Stadtrat im Weg. Er hatte neben der Bebauungsplan-Kommission eine zweite Baukommission eingesetzt, «für die Begutachtung von Bauvorhaben», was die Kompetenz der Planungskommission einschränkte. Die konservative Elite verärgerte die liberalen Kommissionsmitglieder, indem sie sich mit vorwegnehmenden Baubewilligungen «über Planungsergebnisse» hinwegsetzte. Die Kritik der Planungskommission am Neubau von Bauherrn Otto Wyder in der Wilematte im Sommer 1946 hatte sich für die Zusammenarbeit als wenig förderlich erwiesen.[150] Die als Provisorium bezeichnete Phase zwischen Projekt und rechtsgültigem Plan entsprach offensichtlich den Absichten der Behörde, denn «man ist gebunden und man ist nicht gebunden, je nach Wunsch und Bedürfnis.»[151] An einer Gemeindeversammlung verlangte Stadtpräsident Jules Beck von der Bebauungsplan-Kommission Auskunft, «ein kleines Intermezzo, wo wir uns in einer Turnhalle beim Ballspiel wähnten.»[152] Die unvereinbaren Interessen und die abwehrende Haltung der Behörde gegenüber einer öffentlichen Planung verhinderten die Ausarbeitung eines Zonenplanentwurfs. In einer Teilrevision wurde das Baureglement 1947 leicht angepasst, in Bebauungsplänen für die einzelnen Quartiere mussten fortan Strassen und Bauten festgelegt werden.[153]
Die «Wohnbaugenossenschaft Sursee» baute ab 1944 auf dem Dägersteinfeld an der verlängerten Christoph-Schnyder-Strasse «schmucke» Einfamilienhäuser, wel-

che dem Trend «zur offenen, freien Gartenstadt» entsprachen.[154] Für Unmut sorgten neue Industriebauten: Auf der Ruetschwinkelmatte im Kotten, zwischen Bahnlinie und Baselstrasse baute die Arthur Frey AG eine Kleiderfabrik, im Schellenrain entstand ein Lagerhaus der Obst AG und beim Friedhof eine Zigarrenfabrik der Firma Villiger, die ursprünglich im Friesliraingebiet vorgesehen war. Die Stadt konnte den Betrieb dank einem Landabtausch umplatzieren, trotzdem brüskierte die Bewilligung die Planungskommission, und viele Surseer empfanden es «als pietätslos, eine Fabrik so unmittelbar an die Friedhofsstätte zu stellen.»[155] Zur gleichen Zeit kaufte die Gemeinde die unmittelbar benachbarte Liegenschaft Stutz als Bauplatz für ein neues Schulhaus.[156] Der Siedlungsausbau verlief vermehrt entgegen den Arbeiten zum Bauzonenplan. Die Planung geriet in Konflikt mit den Bauvorhaben privater Bauherren, die Ortsgestaltung richtete sich wie andernorts «mehr nach den Plänen der Grundeigentümern, als nach denjenigen der Behörde»,[157] wobei Surseer Stadtratsmitglieder teilweise selbst als Liegenschaftsbesitzer auftraten. 1948 löste der Stadtrat die Bebauungsplan-Kommission auf und übertrug die Arbeit formell der Baukommission, die selten tagte. Diese Vorgehensweise der Behörde war mit einer komplexen Raumplanung unvereinbar. Die weitere Ausdehnung der Stadt und die Ordnung des zunehmenden Verkehrs wurden in Sursee ohne Zonenplan in Angriff genommen. Der Stadtrat behalf sich dabei mit Bebauungsplänen für einzelne Gebiete und Quartiere, die jedoch nicht dem Regierungsrat vorgelegt wurden und somit gemäss dem kantonalen Baugesetz nicht verbindlich waren.[158]

Einfamilienhäuser der Wohnbaugenossenschaft Sursee an der verlängerten Christoph-Schnyder-Strasse. Aufnahme von Westen 1957.

Die 1946 errichtete Zigarrenfabrik Villiger wird heute als Schulhaus genutzt. Aufnahme 2006.

Die Verlegung des Amtsstatthalteramtes weg vom Zentrum in die Vorstadt war ein Vorbote für den nachfolgenden Auszug der Verwaltung und von Geschäften aus dem historischen Städtchen Richtung Eisenbahnvorstadt: «Man hat zwar schon hie und da bedauert, dass das Statthalteramt aus dem Städtchen herausgenommen wurde, andererseits aber hat die Entwicklung gezeigt, dass gerade das Bahnhofquartier immer mehr überbaut wird, dass es also gar nicht mehr so lange gehen wird, bis das neue Statthalteramt wieder in einem Zentrum steht.»[159] Die Zentrumsbildung verlagerte sich jedoch an die Bahnhofstrasse, in die Richtung des motorisierten Durchgangsverkehrs.

Die Bebauung der Schnydermatte

Das bis 1945 noch unbebaute Land des Schnyderhofs zwischen Central- und Bahnhofstrasse geriet mit fortschreitender Ausdehnung der Stadt in den Mittelpunkt des Interesses. Dies insbesondere, da die Besitzerfamilie beabsichtigte, ihren Landwirtschaftsbetrieb zu liquidieren und die Bebauung des gesamten Gebietes vom Trottenweg bis zum Bahnhofplatz in Betracht zog. Die Nachfrage nach Bauland war nicht zuletzt wegen beschränkter Bebauungsabsichten im nördlichen und östlichen Gemeindegebiet gross. Der wirtschaftliche Aufschwung nach dem Zweiten Weltkrieg führte zum Ausbau der Industrie- und Gewerbebetriebe in der Vorstadt und beim Bahnhof. Die Bevölkerungszunahme führte zu einer intensiven Wohnbautätigkeit auf dem Dägersteinfeld, in der Münchrüti und mit grossen Plänen auf der Schnydermatte. Im Bebauungsplan der Eisenbahnvorstadt von 1950 skizzierte der Surseer Architekt Hans Erni im Auftrag der Landbesitzer die Erschliessung der Schnydermatte mit der verlängerten Christoph-Schnyder-Strasse und einer Strasse vom Bahnhofplatz, die ostwärts in einem Bogen in die Bahnhofstrasse einmündete, der heutigen Schnydermatt- und Kyburgerstrasse. Der Bebauungsplan sah ein Wohn- und Gewerbegebiet mit rund 50 ein- bis dreigeschossigen Einzel-, Doppel- und Reihenhäusern vor, eine Überbauung in einer Dimension, die für Sursee bisher unbekannt war. Aus der Bahnhofstrasse sollte eine «schöne Geschäftsstrasse» werden. Der Bebauungsplan wurde jedoch nur vom Stadtrat genehmigt und behielt somit die Funktion eines Richtplans, der keine rasche Umsetzung fand. An Stelle einer städtischen Grossüberbauung entstanden einzelne Neubauten an den Verbindungsstrassen und beim Bahnhofquartier, die Erschliessung folgte erst mit fortschreitender Entwicklung in den 1960er-Jahren.[160]

Das geplante Verwaltungszentrum an der Centralstrasse fand mit dem Gewerbebau der Buchdruckerei Küng & Co. im Jahr 1952 (Nr. 18) ein rasches Ende. Vorausgehend hatten sich verschiedene Einsprecher und der Quartierverein gegen die Verengung der Centralstrasse und den Industriebau gewehrt. Das vorgesehene Druckereigebäude hatte «den Charakter einer Fabrik» und kam in Konflikt mit dem Baureglement. Nach einer Überarbeitung konnte der Surseer Architekt Josef Wey das Projekt aber realisieren.[161] An der äusseren Bahnhofstrasse errichtete 1947 Hans Erni zwei Wohn- und Geschäftshäuser, der Beginn einer für das Quartier prägenden Ära. Der aus Nebikon stammende Erni kam nach seinem Studium an der ETH Zürich über Reiden nach Sursee. Durch den umtriebigen Baumeister Kaspar Amrein, der ihn als jungen Architekten förderte, und einen Umbau in der Villa Schnyder kam er in Kontakt mit Dr. Hans Schnyder von Wartensee, der mit seinen Brüdern Pläne für eine grossräumige Bebauung in der Eisenbahnvorstadt hegte. Erni avancierte zum Vertrauten und Interessenvertreter der Familie Schnyder von Wartensee, im Quartierverein wurde er als «die rechte Hand der Gebrüder Schnyder» bezeichnet. In jahrelanger erfolgreicher Zusammenarbeit war Hans Erni federführend für die Bebauung des Gebiets zwischen der Kreuzkapelle und dem Bahnhof.[162] Als neue Ordnungsmacht trat dabei der motorisierte Verkehr in Erscheinung. Der Aufschwung nach dem Krieg hatte zu einer unvorhersehbaren Zunahme des Personen- und Lastwagenverkehrs geführt, die Umstrukturierung verringerte den Fahrrad- und Motorradverkehr. Zwischen 1940 und 1950 verdoppelte sich der Bestand der Personenwagen im Kanton Luzern auf 5'203 Wagen und stieg danach

Zwei von Architekt Hans Erni 1947 errichtete Wohn- und Geschäftshäuser prägten die Bahnhofstrasse bis sie 2005 einer Überbauung weichen mussten. Aufnahme 2005.

explosionsartig an. Der Durchgangsverkehr auf der Bahnhofstrasse nahm sprungartig zu. Die ersten Verkehrszählungen 1948 an der Strecke Sursee–Olten verzeichneten im Kotten ein Tagesmittel von 670 Motorfahrzeugen, 1955 waren es bereits 1'558 Fahrzeuge; Richtung Willisau wurden gleichzeitig 764 Motorfahrzeuge pro Tag gezählt. Der Verkehr stellte neue Anforderungen an das Strassennetz und an die Ordnung im Strassenraum. Voraussehend erkannte der Quartierverein diese Herausforderung: «Wir sind der Überzeugung, dass sich der Automobilverkehr noch gewaltig steigern wird und daher der Verkehrsregelung innerhalb der Ortschaft besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden muss.»[163] Die «Gefahren des Strassenverkehrs» lauerten an verschiedenen Stellen im Quartier, im Mittelpunkt stand die Strassenbrücke über die Geleise, welche die rund 100 Arbeiterinnen der Kleiderfabrik mehrmals täglich passierten.[164] Der Verein setzte sich für zusammenhängende Trottoirs, Fussgängerstreifen, Signalisationen und staubfreie Strassenbeläge ein, teilweise nur mit beschränktem Erfolg. Der zunehmende motorisierte Verkehr auf der Hauptstrasse interessierte auch den Autogarage- und Tankstellenbetreiber Otto Wyder, der an der verkehrsgünstigen Geschäftslage bei der Einmündung der Basel- in die Bahnhofstrasse einen Garagenneubau mit Tankstelle errichten wollte. Um das Bauland gegenüber der ehemaligen Villa des Oberförsters Robert Schürch – die in der Zwischenzeit Dr. Walter Käppeli jun. bewohnte – zu erhalten, pilgerte der amtierende Bauherr Otto Wyder nach Rom zum verwaltenden Landbesitzer, Dr. Hans Schnyder von Wartensee, der als Major der Schweizergarde im Vatikan diente. Die Fahrt war ein Erfolg. Wyder erhielt Bauplatz und Segen, jedoch wurde gemäss den Angaben von Hans Erni der Landverkauf an die Bedingung geknüpft, die Christoph-Schnyder-Strasse direkt zur Villa Schnyder hin zu verlängern. Bauherr Wyder setzte sich folglich tatkräftig für die Erschliessung der Schnydermatte ein und kämpfte mit den Villenbewohnern an der Bahnhofstrasse um die Baubewilligung. Dr. Walter Käppeli jun.

Die neuklassizistische Villa Schnyder an der Bahnhofstrasse wurde 1972 für den Ringstrassenzubringer abgebrochen. Aufnahme um 1955.

und Dr. Franz Meyer fochten das Projekt wegen der gefährlichen Verkehrsführung zur Tankstelle an und veranlassten den Quartierverein, gegen die Tankstelle Einspruch zu erheben, da sonst aus der Bahnhofstrasse «eine Industriestrasse statt eine Geschäftsstrasse» würde. Die Ärzte kämpften um ihre Privatgärten und gegen das Gewerbe in der Nachbarschaft, wie dies Otto Wyder in einer Mitteilung an die Öffentlichkeit festhielt: «Es geht dem Gegner [Dr. Walter Käppeli] unseres geplanten Neubaus an der Bahnhofstrasse gar nicht um die Tankstelle, sondern um die Verhinderung des Neubaues als Ganzes, um unter diesem Deckmantel der Öffentlichkeit private Interessen zu hegen.»[165] Zur selben Zeit versicherte Stadtrat Wyder dem Quartierverein, dass die «allgemein bekannten finanziellen Schwierigkeiten, durch die immer grösser werdenden Aufwendungen» verschiedene Sanierungsarbeiten und neue Trottoirs im Quartier verhindern würden. Das Geld benötigte er für die «Otto-Wyder-Strasse»[166] zwischen der Central- und Bahnhofstrasse.

Der Konflikt zeigt die kleinräumigen Verhältnisse, die den Siedlungsausbau leiteten und die schwierige Abgrenzung von Eigeninteressen und öffentlichem Amt. Bauherr und Garagist Otto Wyder trat während seiner Amtszeit mit Baubewilligungen für Gewerbebetriebe gegen die städtische Bebauungsplan-Kommission auf. Er vertrat im Quartierverein den privaten Bebauungsplan Eisenbahnvorstadt der Landbesitzer, der keine grossen Freiflächen für öffentliche Zwecke auf der Schnydermatte beinhaltete, wie dies die Vorarbeiten zur Ortsgestaltung vorsahen. Architekt Josef Wey bemerkte zum Garagebau an einer Sitzung des Quartiervereins, «dass die Bebauungsplan-Kommission mit diesem Projekt irregeführt wurde.»[167] Nachdem von verschiedener Seite Vorbehalte geäussert worden waren, zog der Stadtrat die erste Bewilligung zurück. Die Garage erhielt erst die Bewilligung, nachdem der Bau zurückversetzt, der Bebauungsplan korrigiert, die Zufahrtssituation mit einer Verkehrsinsel entschärft und die Ausmasse der Ärztegärten vertraglich

gesichert worden waren. Otto Wyder versicherte, «ein schönes und ruhiges Gewerbe» betreiben zu wollen und die Tankstelle nur «provisorisch» zu errichten. Die Garage Wyder war nach der Firma von Fritz Hostettler, der seit den 1930er-Jahren in der Vorstadt Werkstätten betrieb, der zweite Garagen- und Tankstellenbetrieb an der Bahnhofstrasse. Daneben gab es kleinere, oft betriebseigene Tankanlagen in der Industrie bei der Ofenfabrik sowie die Tankstellen des VLGZ an der Merkurstrasse und später beim Bahnhof. 1958 folgte der Garagen- und Tankstellenneubau beim Kotten, die «Bahnhofgarage» von Isidor Aregger.[168]

Ende der 1950er-Jahre schien der Siegeszug des motorisierten Individualverkehrs unaufhaltsam, beinahe grenzenlos. Zwischen 1950 und 1960 verdreifachte sich im Kanton Luzern der Bestand der Personenwagen. Die Zahl der durchfahrenden ausländischen Automobilisten nahm rapide zu. 1959 zählte man an einem Samstagmorgen innerhalb von zwei Stunden 1'279 Autos in der Oberstadt, an einem Sonntag zwischen 17 und 19 Uhr waren es 1'387 Autos, darunter auch Wagen mit Nummerschildern aus den USA, Schweden, Marokko oder Syrien. Im Sommer 1962 wurde mit Hilfe einer Lichtschranke beim Untertor die unheimliche Zahl von 13'107 durchfahrenden Motorfahrzeugen an einem Sonntag gezählt. Im Städtchen und vor dem Untertor bildeten sich an den Wochenenden regelmässig Verkehrsstaus. Die Autoschlangen nahmen immer öfters «von morgens früh bis abends spät kein Ende» und führten ab Mitte der 1960er-Jahre regelmässig zu Verkehrsinfarkten. Die Forderung nach einer regionalen Lösung der Verkehrsfrage wurde immer lauter. Dabei trat die ewige Konfliktlinie zwischen Befürwortern und Gegnern des Durchgangsverkehrs durchs Zentrum hervor. Ohne Verkehr, schrieb der «Luzerner Landbote», würde das Städtchen «komplett aussterben». Das Stadtgewerbe fürchtete die Konkurrenz der Eisenbahnvorstadt, die sich zum Verkehrs- und Geschäftszentrum entwickelte. Neben öffentlichen Gebäuden zogen vermehrt Gewerbebetriebe an die verkehrsgünstigen Verbindungsstrassen, wie beispielsweise die Buchdruckerei Küng & Co. und die Garage O. & R. Wyder AG. Beide Firmen hatten um 1920 ihre Geschäftsräume und Werkstätten vom Städtchen in die Eisenbahn-Vorstadt verlagert, bevor sie in den 1950er-Jahren Neubauten in der Schnydermatte errichteten. Der Strassenanschluss entwickelte sich für das Gewerbe und die Kleinindustrie zum entscheidenden Faktor. Der motorisierte Individualverkehr ordnete den Bauparzellen auf der Schnydermatte neue Bedeutung zu.[169]

Neue Wohnquartiere und öffentliche Bauten in den 1950er-Jahren

Der soziale und private Wohnungsbau, der im Zweiten Weltkrieg auf dem Dägersteinfeld mit den Wohnhäusern einer privaten Genossenschaft begonnen hatte, fand seine Fortsetzung im nördlichen Quartiergebiet an der Zeughausstrasse zwischen Strasse und Sursee-Triengen-Bahn-Schlaufe sowie auf Grundstücken der Korporationsgemeinde in der Münchrüti, nahe den Zeughäusern. Innerhalb weniger Jahre entstand auf dem Kleinfeld ein Wohnquartier mit Ein- und Mehrfamilienwohnhäusern, darunter zwei Sechsfamilienhäuser der «Wohnbaugenossenschaft für die Familie Sursee» von den Surseer Architekten Josef Suter und Josef Wey. Ganz in der Nähe zur Wohnsiedlung stand seit 1953 mit der Maschinenfabrik Koch ein grösserer Industriebetrieb. 1958 baute die «Wohnbaugenossenschaft für die Familie Sursee» auf der Schnydermatte zwei 16-Familien-Häuser. Diese ersten

Das Wohnquartier im Kleinfeld. Im Hintergrund die neuen Fabrikationsgebäude von Kleider Frey im Kotten sowie der Maschinenfabrik Koch. Aufnahme um 1955.

mehrstöckigen Blockbauten Sursees waren eine Abkehr von den bisherigen Kleinbauten und entsprachen von den Ausmassen und dem Standort her dem Bebauungsplan Schnydermatte. Die Zufahrt erfolgte vom Bahnhofplatz her. Die Wohnbautätigkeit im Quartier verstärkte die Forderungen nach einem Kindergarten und Spielplatz im Gebiet der Schnydermatte, umso mehr, als in diesem Gebiet weitere Neubauten vorgesehen waren. Im noch wenig bebauten nördlichen Gemeindegebiet plante die Korporationsgemeinde eine Erweiterung der bestehenden Überbauung Münchrüti. Doch der «günstige Wohnraum» geriet Ende der 1950er-Jahren in Konflikt mit den Interessen der Ortsplanung.[170] Im westlichen Quartiergebiet schloss sich die Überbauung auf dem Dägersteinfeld südlich des Friedhofs. Das Wohnquartier zwischen Schellenrain-, Christoph-Schnyder- und Rigistrasse wurde zusätzlich mit der Amlehnstrasse und dem Abendweg sowie den Zufahrtswegen ab der Rigistrasse erschlossen. Im Schellenrain erweiterte 1956 die Obst AG das Lagerhaus und die Anlagen mit einem dominanten Silobau. Auf der Ribimatte entstanden ab 1957 auf freiem Feld Mehr- und Einfamilienhäuser oberhalb der Sure und des Sägewerks im Walkeli. Der nahe Schulhausbau wertete den Zufahrtsweg zum neuen Quartier auf.[171]

Zwischen 1955 und 1957 entstand südlich der Kapelle Maria Dägerstein auf der Liegenschaft Stutz die Schulanlage Neufeld. In einem Projektwettbewerb hatte sich die Lösung mit der Primarschule «Neufeld» gegenüber der Neubauvariante beim Schulhaus St.Georg oder einem Neubau für die Mittelschule durchgesetzt. Zur Ausführung kam das Projekt des Surseer Architekten Josef Suter. Östlich des Baugeländes übernahm der örtliche Fussballclub das neue Spielfeld, der die Infrastruktur mit der Schule teilte.[172] Mit der dezentralen Schul- und Sportanlage Neu-

feld erhielt der südliche Teil des Vorstadtquartiers ein soziales Zentrum und eine Spielstätte, die zusammen mit den neuen Tennisplätzen an der Rigistrasse Sport Treibende aus der Region anzog. Der Tennisclub konnte unweit der ersten Anlage auf einem Teil der Freizeitgärtneranlage einen neuen Platz errichten und 1958 das erste Klubhaus einweihen.[173] Nicht nur der Freizeitbedarf, auch der Verkehr benötigte in der nun rasch wachsenden Stadt mehr Raum. Die Strassen und Trottoirs im südwestlichen Quartiergebiet erhielten nach dem Schulhausbau als Schulwege eine neue Funktion. Auf der Wilematte entstanden mit dem Pfarreiheim und dem Postneubau zwei bedeutende öffentliche Anlagen.

Die Baukommission der Kirchgemeinde Sursee suchte seit 1948 erfolglos einen Bauplatz für ein Pfarreiheim nahe der Kirche, so dass sie «in einem grösseren Einzugsgebiet Umschau» halten musste. 1949 kaufte die Kirchgemeinde für 35'000 Franken einen 2'200 m² grossen Bauplatz in der Wilematte unweit der reformierten Kirche: «Da die Entwicklung unseres Gemeinwesens im Bahnhofgebiet weitere Fortschritte macht, fand man die Gegend um die Willimatte [sic] als zentral gelegen. Ferner wurde bei der Wahl des Bauplatzes in Erwägung gezogen, dass später voraussichtlich im Bahnhofgebiet eine Filialkirche entstehen wird. Der heute gewählte Bauplatz rückt damit in das ideale Zentrum des Einzugsgebietes.»[174] Das Projekt des Surseer Architekten Josef Wey sah die Realisierung des Bauvorhabens in zwei Etappen vor. 1955 konnte der erste Bautrakt mit den Lokalitäten für die verschiedenen Pfarreivereine und einem «prächtigen» Saal eingeweiht werden (Dägersteinstrasse Nr. 1), der «bei der starken Entwicklung des Bahnhofquartiers, bald einmal ziemlich im Zentrum unseres Städtchens liegt».[175] Der Bau, «ein Bijou für unser Städtchen», sollte noch viel besser zur Geltung kommen, «wenn einmal die alte Post von ihrem Platze verschwindet.»[176] Das weiter südlich im Gelände zurückgestaffelt geplante Lehrlings- und Gesellenheim wurde nie gebaut. Ebenso verzögerte sich der Bau des Kindergartens in der Vorstadt.[177]

Auf der benachbarten Baustelle entstand ab Sommer 1954 das neue Postgebäude unmittelbar neben der bestehenden Post im Chrüzlihof an der Centralstrasse (Nr. 9). Die Entwicklung des Telefonverkehrs und die Zunahme im Postverkehr veranlasste die PTT dazu, ein neues Betriebsgebäude zu erstellen. Die veraltete Ortszentrale und das Fernamt wurden als letzte der Zentralschweiz automatisiert, die Telefonistinnen im 1. Stock des Chrüzlihofes konnten mit der Entwicklung nicht mehr mithalten. Seit der Einrichtung 1920 hatten sich die Anschlüsse bis 1950 auf 3'001 versechsfacht, die Anzahl Gespräche hatte sich beinahe verzehnfacht. Das neue Postgebäude von 1955 der Surseer Architekten Hans Erni und Josef Wey sollte «allen gewerblichen» Anforderungen über Jahrzehnte genügen. Der Baukörper konnte wegen einer ausbleibenden Arrondierung der Parzelle gegen Osten nicht parallel an die Centralstrasse und direkt im Anschluss an das bestehende Posthaus gelegt werden. Durch das Zurücksetzen des Gebäudes entstand zwischen neuer und alter Post ein freier Platz für «Postautomobile und Fahrzeuge der Postbenutzer.»[178] Beim Bau war noch nicht klar, ob das alte Posthaus als Wohnhaus bestehen bleiben sollte oder ob es «zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und zur schöneren Gestaltung des Platzes» abgerissen würde. Der Quartierverein propagierte an Stelle der alten Post eine Haltestelle mit Wartehalle und wirkte aktiv bei der Postplatzgestaltung mit. Verschiedene Planer präsentierten im Vorstand

Das neue Postgebäude von Hans Erni und Josef Wey, 1955 unweit des alten Standorts gebaut.

Projekte mit Wartehalle, Toiletten, Kiosk, Parkplätzen, Parkanlage oder sogar Planschbecken, die dem Stadtrat weitergereicht wurden. Die Gemeindeversammlung vom 19. Februar 1956 beschloss, den «alten» Chrüzlihof abzureissen zu Gunsten eines Postplatzes mit Halte- und Abstellplätzen für die Postautos und einer Verbesserung der Dägersteinstrasse. Das typische, Quartier prägende Haus musste dem Privatverkehr weichen, dem mehr Raum zugestanden wurde, ohne Rücksicht auf Bausubstanz oder gewachsene Baulinien des 19. Jahrhunderts. Diskussionen um die Trottoirs an der Dägersteinstrasse, die Schulweg geworden war, und die von der Post wegen der «wenigen Postautobenützer» als unnötig eingestufte Wartehalle und Haltestelle führten nach längerem Planungsprozess zu einem bescheidenen Platz mit Parkplätzen und einem Kiosk. Das Projekt erfüllte die Erwartungen des Quartiervereins bei weitem nicht, da unter anderem die Autoabstellplätze der Postkunden «zu weit vom Eingang entfernt» lagen (!).[179]
Zufrieden war man über die durch den Siedlungsausbau notwendig gewordenen Anpassungen der Infrastrukturen: «Nun dröhnen auch an der Centralstrasse die Kompressoren», schrieb der «Sursee'r Anzeiger» am 19. März 1955 zum Kanalisations- und Trottoirneubau im Gebiet der Centralstrasse.[180] Fünf Jahre zuvor hatten über 150 Männer ein Hochspannungskabel der 12'000-Volt-Ringleitung in die Centralstrasse verlegt. Die «Zunahme der Elektrizitätsanwendung auf allen Gebieten» und die starke Bevölkerungszunahme erforderten eine Vereinheitlichung der Spannung. Die Zuleitungen zu den Industrien und den Verteilstationen Münigen, Kotten, VLGZ und Sursee-Werke wurden als Erstes angepasst. Von der Station bei der Fabrik führte die Leitung durch die Rigistrasse über die Christoph-Schnyder-Strasse zur Centralstrasse und der Transformatorenstation bei der Apotheke.[181]

Die Konzentration der Arbeitsplätze in den Städten und die Verteilung der Bevölkerung über immer grössere Räume führten in der ganzen Schweiz zu einem markanten Anstieg des Verkehrsaufkommens. 1954 fällte der Bundesrat den grundlegenden Entscheid zum Autobahnbau und setzte eine Planungskommission ein. Die im internationalen Vergleich späte Nationalstrassenplanung war durch die

föderalistischen Strukturen verzögert worden. Die Kommission erarbeitete bis 1959 das generelle Projekt für das Schweizer Autobahnnetz, das den Anschluss Sursees an den Nord-Süd-Abschnitt vorsah. Die N2 wurde nördlich des Städtchens durch die Gebiete Münchrüti und Zellfeld geplant. Die älteren Herren im Stadtrat um Präsident Dr. Jules Beck und Bauherrn Otto Wyder wollten die Autobahn möglichst nahe am «malerischen Städtchen» vorbeiführen.[182] Doch das Landstadt-Bild und die Förderung des Fremdenverkehrs gerieten zunehmend in Konflikt mit dem wirtschaftlichen Ausbau der Stadt und den Raumansprüchen der Industrie. Der Stadtrat wies in den 1950er-Jahren Investoren ab, die auf dem Gemeindegebiet Produktionsbetriebe erstellen wollten, und kämpfte während Jahren wegen verkehrs- und sozialpolitischen Bedenken gegen die Haltestellen für den Verkaufswagen der Migros-Genossenschaft. 1957 erhielt die Migros die Bewilligung, auf Privatplätzen drei Haltestellen einzurichten, eine davon lag gegenüber der Autogarage Wyder in der Schnydermatte. Über einen Redaktor des «Sursee'r Anzeigers» war Hans Erni in Kontakt mit dem Direktor der Migros-Genossenschaft Luzern, Rudolf Weber, gekommen und hatte ihm 3'000 m² Bauland zur Verfügung gestellt. Die Haltestelle wurde 1960 zu Gunsten eines Ladengeschäfts an der Bahnhofstrasse aufgegeben.[183] Ein Generationenwechsel im Stadtrat hatte den Bau des ersten Einkaufszentrums an der Bahnhofstrasse ermöglicht. Der katholisch-konservative Hans Felber, dipl. Ing. HTL, liess sich 1959 für Bauherrn Otto Wyder in den Rat wählen, «um das schlafende Sursee zu wecken». Die Wahl bedeutete eine Abkehr von der Erhaltung des kleinen, landwirtschaftlichen Zentrums hin zur Umgestaltung Sursees in einen regionalen Arbeitsort. Die jugendliche Aufbruchstimmung zeigte sich im geschlechtergemischten Strandbadprojekt von 1960.[184]

Die Industrialisierung und die Ortsplanung 1959–1967

Die Wachstumsphase ab 1960 war für das Ortsbild der Eisenbahnvorstadt von entscheidender Bedeutung. Das Quartier trug die Hauptlast der zweiten Industrialisierung, die nach dem Wechsel zum Bauherrn Hans Felber gegenüber dem Wohnbau forciert wurde. Neue Produktions- und Arbeitsstätten sollten die Lasten des Infrastrukturausbaus tragen. Im Interesse der Zonenplanung beschloss der Stadtrat auf Antrag des Bauherrn Hans Felber, den bewilligten Bebauungsplan der Korporationsgemeinde Sursee für Wohnbauten in der Münchrüti ausser Kraft zu setzen, um die dort vorgesehene Industriezone nicht zu gefährden. Im Planer Anton Kost fand Hans Felber einen idealen Partner, um mitten in der Autobahn- und Wohnbaudiskussion mit der Ortsplanung ein geschlossenes Industriegebiet in der Münchrüti zu schaffen. Kost, Diplomingenieur ETH und Planer, hatte 1953 in Sursee ein Planungsbüro eröffnet und war bestrebt, planerische Überlegungen in die Gemeinde einzubringen. Er übernahm die Leitung der im Februar 1959 eingesetzten Ortsplanungskommission mit dem Auftrag, bis Ende Jahr einen Zonenplan auszuarbeiten. Die kleine Fachkommission bildeten Hans Erni, dipl. arch. ETH, Josef Suter, arch., Bauherr Hans Felber, dipl. Ing. HTL, Dr. jur. Theo Fischer als Rechtsberater und Paul Schacher, Mitarbeiter im Ingenieurbüro Kost, als Protokollführer. In Pionierarbeit mussten (1) das Entwicklungsgebiet für «Arbeiten», (2) für «Wohnen» und die öffentlichen Einrichtungen mit Zonenplan und Reglement bearbeitet sowie (3) die Führung der Autobahn und des Anschlusswerks sowie die übrige Erschliessung geplant werden. Dabei mussten die Umlegung der ST-Linie

mit dem Geleiseanschluss für das Industriegebiet, die Verbesserung der Abflussverhältnisse sowie die Ableitung und Klärung des Abwassers einbezogen werden. Nach der Wahl von Josef Müller zum Stadtpräsidenten unterstützte der Stadtrat die Planungsarbeit vollumfänglich. Anton Kost überzeugte die Besitzerin eines bedeutenden Grundstücks im nördlichen Gemeindegebiet, Frau Amtsstatthalter Schnyder von Wartensee, zum Verkauf an die Stadt entgegen den finanziell verlockenden Angeboten aus der Baubranche.[185] Bürger- und Korporationsgemeinde legten in einer Vereinbarung den Preis für das vorgesehene Industrieland in der Münchrüti, auf dem Kleinfeld und an der Zeughausstrasse fest und erteilten dem Stadtrat die Kompetenz für Verhandlungen mit den Interessenten.[186] Die Behörde bemühte sich, die in den Plänen vom November 1959 vorgesehene Nationalstrasse nach Norden und gegen Osten zu verlegen, um das zusammenhängende Industriegebiet, das mit einer Ringstrasse von den Wohngebieten abgetrennt werden sollte, nicht zu verkleinern.[187] Die bestehende Industriezone im Westen war wegen der möglichen Zunahme der Immissionen, die der Wind in die Stadt hineintrug, ungünstig gelegen und nicht zur Erweiterung geeignet. Seit den 1950er-Jahren häuften sich im Quartierverein die Reklamationen von Bewohnern des Dägersteinfelds wegen unangenehmer Gerüche, Rauch, Staub und Lärm von den Industriebetrieben. Beispielsweise beklagte sich 1955 der Quartiervereinspräsident und Bankverwalter Franz Baumann erfolgreich beim VLGZ über den Fischmehlgeruch aus einem Magazin und den Steinkohlerauch der Brennerei.[188] Der noch wenig bebaute Norden schien geeigneter für neue Fabriken und Produktionsbetriebe.

Ab 1961 suchte der Stadtrat per Inserat Investoren und erteilte der neu gegründeten Truvag Treuhand AG den Auftrag, Unternehmen anzuwerben und den Verkauf von Industrieland anzuregen. Zu den Gründungsmitgliedern des ersten Treuhandbüros auf der Luzerner Landschaft gehörten unter anderem Architekt Hans Erni, Bauherr Hans Felber und Stadtpräsident Josef Müller. Aus der Truvag ging die IMOG, die Aktiengesellschaft für Immobilienanlagen, hervor, die für die Finanzierung und Durchführung verschiedener Bauprojekte in der Eisenbahnvorstadt und im Industriegebiet verantwortlich war.[189] 1962 entstanden die ersten Werk- und Produktionshallen im Industriegebiet, fünf Jahre vor der Abstimmung zum Baureglement und Zonenplan. Im November 1963 befürwortete die Gemeindeversammlung den Bau des Industriegeleises ab dem Bahnhof SBB und unterstützte damit die Absichten der im selben Jahr wiedergewählten Stadtregierung, im Norden der Eisenbahnvorstadt eine Industriezone einzurichten. Die Planungsideen, die ein sehr kleines und in der Öffentlichkeit wenig abgestütztes Gremium erarbeitet hatte, wurden so durch die bauliche Entwicklung vorgezeichnet, bevor das Reglement rechtskräftig war oder die Bevölkerung in den Prozess miteinbezogen wurde. Der Stadtrat fällte ab 1962 die Entscheide gemäss dem Zonenplanentwurf, damit die öffentlichen und privaten Neubauten im Planungsprozess nicht in Konflikt mit der Ortsplanung gerieten, wie beispielsweise die Schulhauserweiterung «Neu St. Georg» von Architekt Josef Wey im Jahr 1963, die nördlich des Schulhauses St. Georg unmittelbar an die Surental-Bahnlinie gebaut wurde.
Bereits 1959 genehmigte die Stadt die grossräumige Überbauung der Kottenmatte. Zwischen 1960 und 1964 baute dort die Rapid Baustoffe AG aus Thayngen eine grosse Wohnsiedlung im Stil der Massenproduktion mit zwei die Gegend überra-

genden Hochhäusern, Mehrfamilienwohnhäusern und Reiheneinfamilienhäusern. Insgesamt entstanden an der Kottenmattstrasse in der ersten Wohnblocksiedlung der Stadt 193 Wohnungen in 16 Häusern. Weitere Wohnblöcke baute 1964 Albert Wangler an der verlängerten Wilemattstrasse nach den Plänen der Zürcher Architekten Hans Marti und Hans Kast; auf der Schnydermatte baute die «Wohnbaugenossenschaft für die Familie Sursee» einen 24-Familien-Wohnblock unterhalb des Amtsstatthalteramtes (Kyburgerstrasse Nr. 5). 1962 liess der Wirt des Restaurants Eisenbahn, Hans Bieri, an Stelle des grossen Saals von Architekt Hans Erni ein Wohn- und Geschäftshaus errichten (Bahnhofplatz Nr. 3). Unmittelbar dahinter entstand 1964 ein siebengeschossiger Wohnblock an der ehemaligen Kantonsstrasse (Leopoldstrasse Nr. 8). An der Chrüzli(matt)strasse überbaute Metzgermeister Hans Egli 1963 das bestehende Wohnhaus mit einem Wohnblock und richtete im Parterre einen Gastronomiebetrieb ein (Nr. 3). An der Wilemattstrasse baute Jakob Schwendimann Mehrfamilienhäuser, auf der Ribimatte entstanden Wohnhäuser an der Tau- und Sagenmatte von Architekt Franz Zust und die Einfamilienhäuser von Architekt Josef Suter.[190]

Das Hotel Eisenbahn und Bären mit seinem legendären Saal. Aufnahme kurz vor dem Abbruch des Saalbaus 1962.

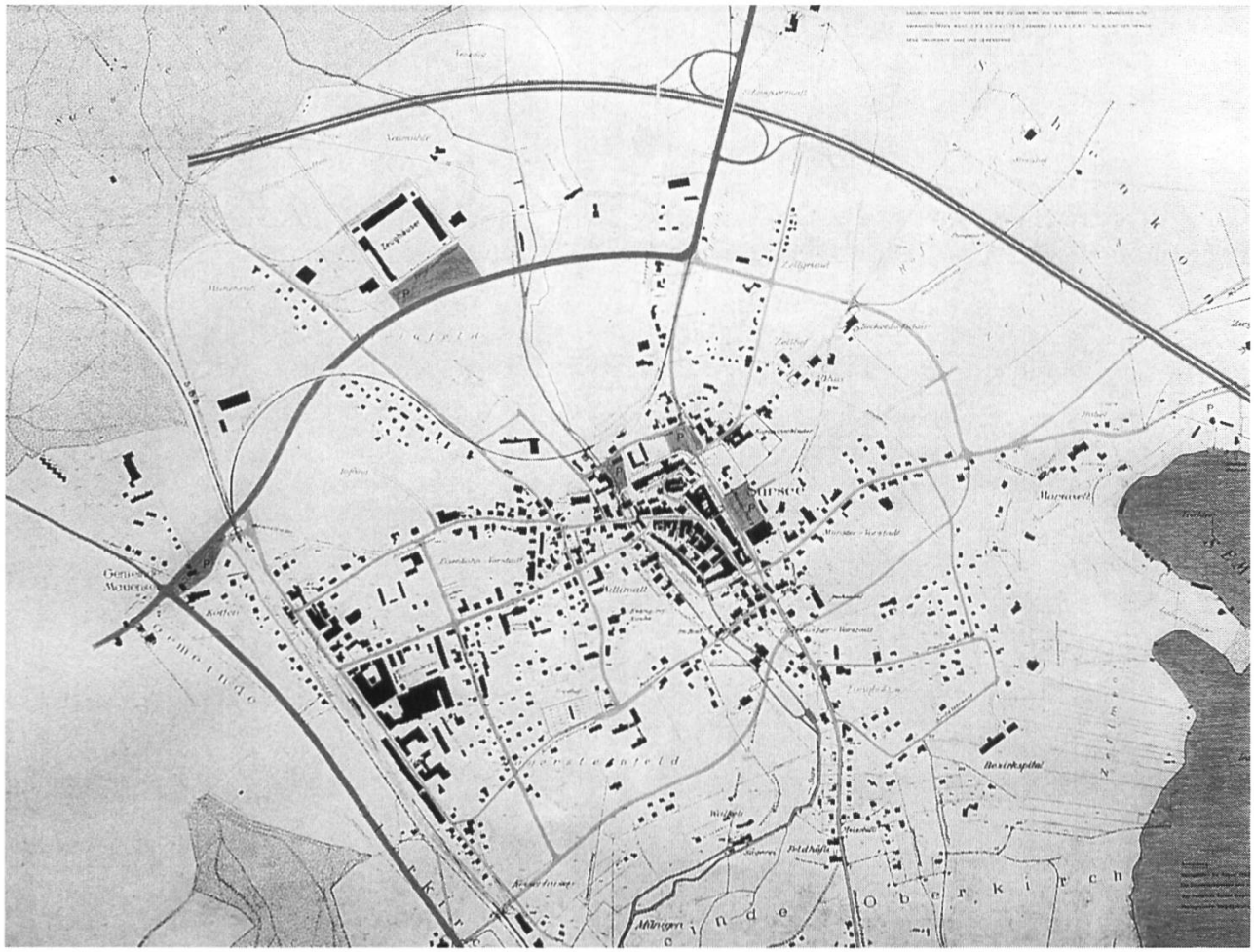
An Stelle des Saales baute Architekt Hans Erni 1962 ein modernes Wohn- und Geschäftshaus.

Parallel zur rasanten baulichen Entwicklung verliefen unter Ausschluss der Öffentlichkeit die Arbeiten zum Zonenplan. Der Stadtrat hielt gezielt Informationen zur Zonenplanung zurück, um heftige Reaktionen wie 1959 bei der Bewilligung des Migros-Ladens zu vermeiden. In der Fachkommission waren bewusst weder politische Parteien noch Interessenverbände vertreten, die bei solchen Arbeiten zu Fehlern neigen würden, wie Hans Felber versicherte. Die ungewisse Situation und die ausbleibende Vernehmlassung wurden nicht gut aufgenommen. Im Quartierverein sprach man ab 1962 von einer Gesamtlösung der Verkehrsprobleme mit einer Ringstrasse «gemäss Bauherr Felber». Quartiervereinspräsident und Obst-AG-Chef Heinrich Renggli beklagte sich im Frühling 1964: «Die Bestrebungen unserer Stadtväter auf bessere Industrialisierung der Gemeinde Sursee sind sicher lobens- und verdankenswert. Leider hat der Quartierverein keinen oder doch nur einen minimen Einfluss auf die Geschicke dieser Grossplanung oder dan [sic] nur indirekt. [...] Selbstverständlich müssen wir mit der in die Wege geleiteten Industrialisierung manches

in Kauf nehmen, was nicht jedem zusagen kann.»[191] Die verpasste Öffentlichkeitsarbeit und die geringe Abstützung der Kommission bezeichnete Anton Kost nachträglich als einen Fehler, denn Zonenplanung sei «eine Art Revolution» in einem Gemeinwesen, der grundsätzlich mit Skepsis begegnet werde.[192] Der Fasnachtsumzug von 1964 thematisierte «das Konklave der Planungskommission auf dem Menzberg» mit dem Bauherrn Hans Felber am Steuer der «Industrietresine» oder die zur «Immobilienhandlung» umgetaufte Stadtkanzlei.[193] Das Interesse an der Ortsplanung war gross, an verschiedenen Gemeindeversammlungen verlangten Bürger Auskunft dazu. Unerwarteterweise formierte sich noch vor der Vernehmlassung starke Opposition gegen den sich abzeichnenden Planungsentwurf: Neben der Industrialisierung rund um die «falsch platzierten» Siedlungen Münchrüti und Kleinfeld trafen vor allem die Linienführung der Autobahn und die als Zubringer geplante Ringstrasse auf heftigen Widerstand. Die Opposition – die auch einer Abwehrhaltung gegenüber der rasch voranschreitenden Bebauung entsprach – gefährdete die laufende Industrialisierung der Münchrüti und wurde von der Behörde hart angegangen. Im September 1964 präsentierte die überparteiliche «Planungsgruppe 7» ein Gegenprojekt, noch bevor die örtliche Planungskommission das offizielle Projekt publizierte.[194]

Das Gegenprojekt der Planungsgruppe 7

Die Streckenführung der Autobahn in einem «eleganten» Bogen nördlich um die Stadt traf vielerorts auf Unverständnis, Kritiker nahmen sie aber als unantastbare Angelegenheit hin. Nach dem Durchsickern der Ringstrassenpläne steigerte sich jedoch der Unmut gegen die verdeckt gehaltene Strassenplanung. Angeregt von seinem Bruder Adolf Meier bildete der Surseer Architekt Georg Meyer[195] mit den Brüdern Michael und Franz Grossert, beide Sursee, sowie auswärtigen Fachleuten die Planungsgruppe 7. Die jungen Architekten arbeiteten ein eigenes Planungsprojekt aus und kritisierten in Pressemitteilungen vom 4. und 11. September 1964 die bis dahin nur dem Regierungsrat vorgelegten Entwürfe der Kommission, insbesondere den unbefriedigenden Verkehrsplan mit der zu nahe am Zentrum vorbeiführenden Halb-Ringstrasse und die fehlende Trennung von Durchgangs- und Binnenverkehr: «In Sursee befürchtet man noch immer an Bedeutung zu verlieren, wenn der Verkehr nicht möglichst nahe am alten Städtchen vorbeitobt.»[196] Sogleich versuchte die offizielle Planungskommission den Baureglements- und Zonenplanentwurf von der Strassenplanung zu trennen, um die Reaktionen zu kanalisieren. «Der Zonenplan ist auch kein Strassenplan. [...] Es besteht als kein Grund, diese Strassenfrage allzu stark mit der Ortsplanung zu identifizieren.»[197] Im Zonenplan war unverständlicherweise das Ringstrassenprojekt nicht enthalten, was zusätzlich Verwirrung stiftete. Am 9. Oktober 1964 publizierte die Planungsgruppe 7 ihren Gegenvorschlag und veranlasste damit die Stadtbehörde, das Strassenprojekt offen zu legen und die Bevölkerung in einer Orientierungsversammlung am 12. Oktober 1964 zu informieren, wo Georg Meyer auch den Gegenvorschlag präsentieren konnte. «Bauherr Felber gab [...] ein eindrucksvolles Bild vom Anschwellen des Verkehrs. Bis zum Bau der Nationalstrasse bei Sursee wird es noch lange dauern. Vorher müsse Sursee unbedingt selber Strassen bauen. Sonst stehe es vor einer rettungslosen Verkehrsversumpfung. Die Kritik, welche von der Planungsgruppe 7 am offiziellen Projekt geübt werde, sei nicht begründet. Die vorgeschlagene Ring-



Der Gegenvorschlag der Planungsgruppe 7 von 1964 mit der «Tangentenlösung» und der Verbindungsstrasse Kotten–Oberkirch.

strasse sei nötig [...]. Ferner müsse südwärts des ehemaligen Obern Tors ein neues Geschäftszentrum geschaffen werden, sonst verlagere sich das Geschäftsleben nach dem Bahnhof, und die Altstadt versinke in einem musealen Dämmerschlaf. [...] In der anschliessenden Diskussion, die sehr lebhaft benutzt wurde, erfuhr die vom Stadtrat geplante Ringstrasse von vielen Seiten Kritik, während das Gegenprojekt der Planungsgruppe 7 auffallende Zustimmung erntete.»[198]

Das Gegenprojekt sah an Stelle der Ringstrasse eine Tangentenlösung vor: die Verlegung des Durchgangsverkehrs ins Randgebiet mit einer geraden Verbindungsstrasse Kotten–Oberkirch entlang der Bahnlinie – nach dem planerischen Prinzip «Trennendes zu Trennendem» – und die Verbindung durch das Industriegebiet knapp am Zeughaus vorbei zum Autobahnanschluss. Die Umfahrung sollte die Stadt nicht in drei Teile zerschneiden und weniger Wohngebiete vom Zentrum abtrennen, die ausserdem ein Grüngürtel schützte. Das «richtige Verkehrsgefälle vom Rand gegen das historische Zentrum» würde den Durchgangsverkehr aus den Quartieren fernhalten und vermindere die Unfallgefahr. Der Bau der Umfahrungsstrasse Kotten–Oberkirch war für die privaten Planer prioritär, danach würde ihrer Ansicht die für das kleine Sursee überdimensionierte Ringstrasse nicht mehr benötigt. Der alternative Zonenplanentwurf sah im Gegensatz zum Projekt der Planungskommission eine geringer Überbauung des Gemeindegebietes und keine klare Trennung von Wohn- und Gewerbegebieten vor. Die Industriezone war weiter nörd-

lich im Gebiet der Allmend geplant, dafür sollte in der westlichen Vorstadt eine «Freihaltezone» bestimmt werden, die für künftige Schulhausbauten oder Erholungsanlagen Raum bieten würde.[199]
Die Arbeit der Planungskommission war ernsthaft in Frage gestellt. Dieser Schock zwei Monate vor der entscheidenden Gemeindeversammlung veranlasste den solche Gegenwehr nicht gewohnten Stadtrat, eine unvergleichliche Kampagne für den offiziellen Entwurf und gegen die Oppositionsgruppe zu lancieren, unter der Beihilfe der katholisch-konservativen Presse, insbesondere von Theo Stadelmann, Redakteur der Lokalzeitung «Luzerner Landbote». Die Planungskommmission stimmte der vorgeschlagenen raschen Realisierung der Umfahrungsstrasse Kotten–Oberkirch zu, die anfängliche Gesprächsbereitschaft entsprach jedoch mehr einer unumgänglichen Verfahrenspflicht als einem realen Dialog.[200] Vielmehr begann ein Kampf. Der «Luzerner Landbote» bezog Stellung: «Wir bewundern ehrlicherweise den Stadtrat, mit welcher Gelassenheit er gewisse unfaire, perfide Attacken an dieser Orientierungsversammlung entgegennahm.»[201] Die konservative Lokalzeitung gewährte der Opposition keinen Platz mehr, da der «nicht überzeugende» Vorschlag das Industriegeleise lahm lege. Der Stadtrat bemühte sich, mit einer Planungsausstellung im Hotel Schwanen, einer Informationsveranstaltung im Stadttheater und einer Radiosendung den inzwischen fertig erarbeiteten Vorschlag für den Zonenplan an die Bevölkerung zu bringen. In einer Sonderbeilage würdigte das «Vaterland» mit der Überschrift «Sursee plant bevor es zu spät ist» den Surseer Planungsentwurf.[202] Dieser Entwurf sah entsprechend der allgemeinen Entwicklungseuphorie des Gewerbes und der Politik einen Ausbau der Siedlung auf 19'000 Einwohner vor – 1964 zählte Sursee rund 6'000 Einwohner – und trennte die Industriezone Nord strikte von den südlichen und westlichen Wohngebieten ab, was die Anwohner im nördlichen Wohnquartier Münchrüti heftig kritisierten.[203]

Dank dem liberalen Lokalblatt «Surseer Nachrichten» konnte die Planungsgruppe 7 die einseitige Berichterstattung des «Luzerner Landboten» umgehen. In einer Anmerkung schrieb die Redaktion am 27. November 1964: «Es ist nicht das Bestreben unseres Blattes, mit der Veröffentlichung des Bau- und Zonenreglementes der Planungsgruppe 7 Öl ins Feuer zu giessen. Es war seit jeher unser Bestreben auch die Minderheit zum Worte kommen zu lassen, damit sich die Bürger allseitig orientieren können. Zu bedauern ist bloss, dass bis anhin die Veröffentlichungen über das offizielle Projekt den ‹Surseer Nachrichten› vorenthalten wurden.»[204] Der zunehmend aggressivere Ton und die Verbreitung von Unwahrheiten verhinderten eine sachliche Diskussion. Die Planungsgruppe 7 erreichte mit einer von 372 Stimmbürgern unterzeichneten Unterschriftensammlung eine Urnenabstimmung zum Zonenplan, was die Ortsplanung weiter verzögerte. Die Auseinandersetzung nahm neue Formen an. Die Korporations- und Bürgergemeinde, die eine Autobahnzufahrt über die bestehende Zeughausstrasse befürworteten, regten genauso wie die Planungsgruppe 7 eine Vergrösserung der Planungskommission an, was der Stadtrat strikte ablehnte. Der Ende 1964 vorliegende Zonenplan war nicht mehrheitsfähig, die Abstimmung zur Ortsplanung wurde hinausgezögert. Der Stadtrat erteilte in der Zwischenzeit dem VLGZ die Baubewilligung für die Neubauten der Obstlagerhallen auf dem Trassee der vorgeschlagenen Verbindungsstrasse durch die Münchrüti, wodurch das Strassenprojekt der Planungsgruppe 7 obsolet wurde.[205] Die in Kritik geratenen Hans Felber und Stadtpräsident Josef Müller, welche die

Planung zur Chefsache erklärt hatten, machten bei den an Bauland interessierten Unternehmern die Planungsgruppe 7 für die Verzögerungen verantwortlich. Die gemeinsamen Arbeitsbesprechungen mit externen Städteplanern verkamen reihenweise zur Farce. Die Anschuldigungen in der Presse führten zu einer Strafklage der Planungsgruppe 7 und Adolf Meier gegen den Redakteur Theo Stadelmann. Das Statthalteramt Sursee stellte das Verfahren gegen den vom Stadtrat unterstützten Redakteur im Juni 1966 mangels Tatbestands ein. Georg Meyer zog das erstinstanzliche Urteil bis ans Bundesgericht weiter, welches die Beschwerde abwies.[206] Im Herbst 1966 folgten in zwei Orientierungsversammlungen und in der Gemeindeversammlung vom 19. Dezember 1966 «zur Beschlussfassung über das Bau- und Zonenreglement» die Detailberatungen des überarbeiteten Zonenplan- und Reglementsentwurfs. Die erweiterte «Grosskommission zur Überprüfung der Strassenführung und des Zonenplans» genehmigte die bereinigte Fassung.[207] Nach kurzem Abstimmungskampf nahm die Bevölkerung am 8. Januar 1967 mit 418 Ja-Stimmen gegen 315 Nein-Stimmen bei einer ungewöhnlich tiefen Stimmbeteiligung von 51,5 Prozent die revidierte Vorlage an. Das Reglement trat nach der Bestätigung durch den Regierungsrat im Juli 1968 in Kraft. Eine Beschwerde wegen Beeinträchtigung der freien Willensbildung und der geheimen Abstimmung – unüblicherweise waren die Abstimmungskabinen nicht aufgestellt worden – wurde vom Regierungsrat abgewiesen. Die Verlässlichkeit auf die lokale Presse im Planungsprozess würdigte der Stadtrat an seiner Sitzung vom 16. Januar 1967: «Der Bauherr beantragt an Redaktor Theodor Stadelmann, Willimatte, Sursee, für die grosse Mitarbeit für die Bau- und Zonenplanung der Einwohnergemeinde Sursee einen Beitrag auszuzahlen. Der Stadtrat beschliesst, an Herr Stadelmann einen Beitrag von Fr. 500.– auszurichten.»[208]

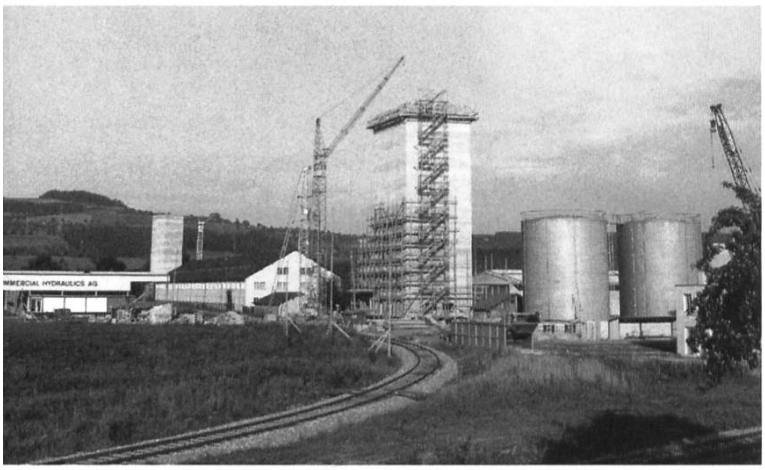
Das Vorgehen der Surseer Behörde mit der Wahl einer kleinen Fachkommission ohne externe Planer und ohne breite Vernehmlassung zur Erreichung eines ersten rechtsverbindlichen Zonenplans erscheint unüblich. Andernorts informierte die Behörde die Bevölkerung und Grundeigentümer ausführlich über die Planung und berücksichtigte, wie beispielsweise in Frauenfeld, die meisten Einsprachen, um eine Mehrheit zu erreichen, oder sie scheiterte bei einer ersten Abstimmung.[209] Beides konnte oder wollte der Surseer Stadtrat nicht zulassen. Denn der relativ späte Beginn der Ortsplanung nach 1959, inmitten der beginnenden Hochkonjunktur und der intensiven Bautätigkeit, war eng mit dem laufenden Industrialisierungsprojekt in der Münchrüti sowie dem Druck des dynamischen Strassenverkehrs verbunden. Das Gegenprojekt der Planungsgruppe 7 gefährdete die Pläne der bauwilligen Architekten sowie die von der Bevölkerung gutgeheissenen und bereits fortgeschrittenen Industrialisierungspläne des Stadtrates in der nördlichen Eisenbahnvorstadt. Die Verbindungen zwischen dem Stadtrat, der Truvag und der zugehörigen Immobiliengenossenschaft – an der mit Hans Erni, Dr. Theo Fischer, Josef Müller und Hans Felber mehrere Mitglieder der Ortsplanungskommission und Stadträte beteiligt waren – werfen Fragen auf. Die Kritik an diesen Verbindungen und deren Einfluss auf die politisch öffentliche Planungsarbeit führte zur heftigen Reaktion der Behörde gegenüber der Opposition. Im Streit um die Surseer Ortsplanung kam es zu Gehässigkeiten und «unschönen» Szenen.[210] Die Planungsgruppe 7 löste sich nach der Abstimmung auf, Georg Meyer zog weg aus Sursee. Hans Felber trat auf Juni 1967 aus dem Stadtrat zu Gunsten seines Holzbaugeschäftes und der Familie

zurück. In seiner Amtszeit hatte er in der Stadtgemeinde das Wohngebiet von der Industrie getrennt, die Industriezone belebt, das Strassennetz und entscheidende Infrastrukturprojekte wie die Wasserversorgung ausgebaut oder die regionale Abwasserreinigungsanlage in Triengen mit der Surenkorrektion für die Gemeinden vorbereitet und am See das Zellmoos vor jeder Überbauung geschützt. Der «Landbote» berichtete über «acht entscheidende Jahre für die Zukunft Sursees». Dabei mag gelegentlich «sein fortschrittliches Handeln manchem weniger Weitsichtigem allzu stürmisch erschienen sein.»[211] Im Gespräch erläuterte Hans Felber, dass die Ortsplanung die Jungen in Sursee aufgeweckt habe, die allerdings ein utopisches Projekt verfolgt hätten.[212]

Der Zonenplan von 1968 reduzierte das Planungsziel auf 14'000 Einwohner, immer noch eine stolze Wachstumsprognose. Der Plan trennte die Industrie von den Wohngebieten mit der Industriezone 1 im Norden und der Industriezone 2 entlang den Geleisen im Westen ab. Das Gemeindegebiet wurde in 13 Zonen eingeteilt: Wohnzonen nach Geschosszahlen, eine Altstadt- und Sonderzone, Geschäfts- und Wohnzonen an den Ausfallstrassen. Zudem wurde eine Hochhauslinie um den Stadtkern festgelegt, in welcher keine höheren Bauten erstellt werden durften: im Quartiergebiet zwischen Kreuzkapelle und Untertor, in der Wilematte und an der Badstrasse. Damit wurde die Kirche vor Konkurrenzbauten geschützt. Die Eisenbahnvorstadt wurde mit dem Zonenplan 1968 das wichtigste Entwicklungsgebiet für das städtische Gewerbe und die neuen Industrien sowie das neue Geschäftszentrum mit der gross angelegten Geschäftszone vom Untertor bis zum Bahnhof. Der Plan hielt den beabsichtigten Ausbau der Wohngebiete im Kotten, auf der Wilematte und auf dem Dägersteinfeld fest. Die Wohnsiedlungen Münchrüti und Kleinfeld lagen nach 1968 als zweigeschossige Wohnzone ohne Übergangszone im Industriegebiet ausserhalb der Hochhauslinie; die Villenbewohner an der Bahnhofstrasse fanden sich in der viergeschossigen Geschäfts- und Wohnzone wieder. Die acht- bis neungeschossigen Wohnblöcke auf der Kotten- und Schnydermatte deuteten auf kommende Hochbauten in diesen Gebieten und auf dem südlichen Dägersteinfeld hin. Für die restlichen Quartiergebiete lehnte sich der Plan stark an die bestehenden Verhältnisse an. Im Zonenplan von 1968 fehlten die von der Planung nicht abtrennbaren Strassenprojekte und eine öffentliche Zonen. Die im Plan festgehaltene «Zone für öffentliche Zwecke» entsprach den bestehenden öffentlichen Anlagen mit Umschwung. Im Gebiet der Eisenbahnvorstadt folgte der Plan dem politisch motivierten Projekt der Industrialisierung Münchrüti und der gewünschten Entwicklung auf den noch nicht bebauten Landwirtschaftsgebieten zwischen Bahnhof und Stadt grössere Geschäfts- und Wohnbauten mit einer hohen Ausnützungsziffer zu errichten, was dank dem Landverkauf der Gebrüder Schnyder von Wartensee verwirklicht werden konnte. Dem Fanal des Migros-Ladens an der Bahnhofstrasse versuchte die Planung mit einer durchgehenden Geschäftsstrasse vom Untertor bis zum Bahnhof entgegenzuwirken, die von keiner weiteren Schulanlage unterbrochen werden sollte. Die Forderung der Planungsgruppe 7 nach einer öffentlichen Freihaltezone in diesem Gebiet war mit der Abstimmung vom Tisch.[213]

In der Industriezone Nord folgte auf die Kartoffelflockenfabrik des VLGZ in der Münchrüti, das Schlachthaus an der Zeughausstrasse und die Alfa-Laval AG im Kleinfeld ein Produktionsbetrieb dem anderen, wobei sich die Werk- und Lager-

hallen beim Zeughaus und beim künftigen Autobahnanschluss gruppierten. Etliche Surseer Gewerbebetriebe verlegten ihre Werkbauten nach Norden, wo mehr Raum für Entwicklungsmöglichkeiten zur Verfügung stand. Die Erschliessung übte die erhoffte Anziehung aus, die Tieferlegung der Sure um zirka zwei Meter ermöglichte eine bessere Entwässerung des gesamten Gebietes. Der Ausbau der ST nach Aarau verzögerte sich, 1971 wurde der Personentransport auf die Strasse verlegt. Die schlanken Silobauten der Granol AG ab 1966 und das 45 Meter hohe Mischfutterwerk Münchrüti der UFAG von 1970, ein Elementbau unter der Leitung von Architekt Josef Suter, überragten dabei die Industriezone und prägten das Ortsbild nördlich des Städtchens. «Wo noch vor zwei Jahren ausser dem eidgenössischen Zeughaus kein anderer grösserer Bau zu sehen war, wächst jetzt eine Hochbaute um die andere in die Höhe.»[214]



Nach 1962 entstanden die ersten Werk- und Produktionshallen im neuen Industriegebiet. Die Anlagen der Getreidetrocknungsgenossenschaft 1965.

Geschäftshäuser an der Bahnhofstrasse

In den 1960er-Jahren konzentrierte sich die Bautätigkeit in der Eisenbahnvorstadt auf die Industriegebiete und auf die Schnydermatte, wo sich mehrgeschossige Wohn- und Geschäftshäuser zu einem Blockquartier formierten. Bereits 1959 ersuchten die Gebrüder Schnyder die Stadt, an der Bahnhofstrasse die vorgesehene Geschosszahl erhöhen zu dürfen. 1960 bat Hans Erni die Behörde, im Bebauungsplan an Stelle der Stockwerkzahl die Ausnützungsziffer anwenden zu dürfen, um im «neuen» Schwerpunktgebiet beim Bahnhof höher bauen zu können, wie es zahlreiche Interessenten beabsichtigten.[215]

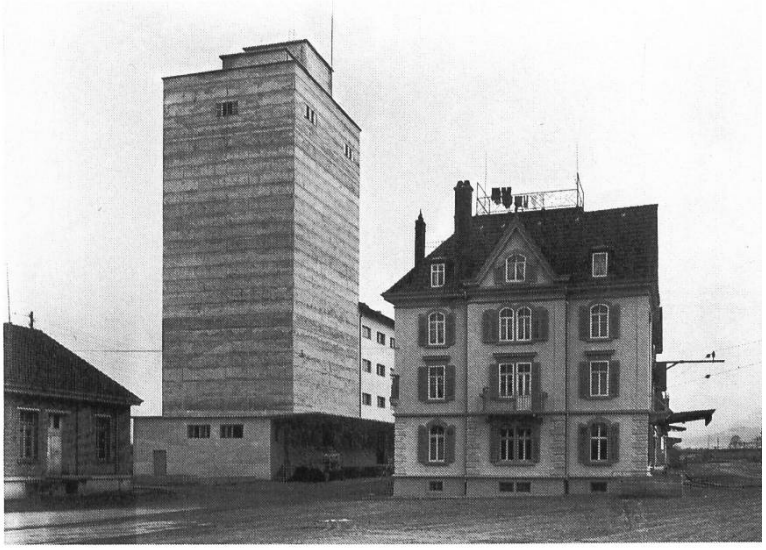
1960 baute Hans Erni den Migros-Verkaufsladen mit ein paar wenigen Parkplätzen an der Verkaufswagen-Haltestelle an der Bahnhofstrasse (Nr. 31). Der Architekt orientierte sich an vergleichbaren Läden und arbeitete in Absprache mit dem Baubüro der Genossenschaft. Aus dem Projekt resultierte eine erfolgreiche und für die Eisenbahnvorstadt zukunftsweisende Zusammenarbeit. Der über den Migros-Bau verärgerte Gewerbeverband behinderte in der Folge die geplante Verlegung der ST-Linie in den Surseer Wald. Unweit des neuen Einkaufsladens baute Erni 1965 an der Christoph-Schnyder-Strasse für die Terex AG aus Reinach ein Wohn- und Geschäftshochhaus (Nr. 2), in dem eine Filiale der «Bank in Menziken» vorgesehen war. Nach dem vorzeitigen Ausstieg der Bank zog im Obergeschoss die Stadtverwaltung und im Erdgeschoss die Denner AG ein, der zweite Supermarkt in der Eisenbahnvorstadt. An der Bahnhofstrasse entstand ein Wohnhaus mit Geschäftsräumen für die Firma Möbel Ulrich (Nr. 39). Die Absicht der Familie Schnyder, die Bahnhofstrasse in eine Geschäftsstrasse umzugestalten, manifestierte sich im grossen Schnyder-Geschäftshaus von 1967 neben der Garage Wyder (Nr. 35–37). In zwei Baukörpern wurden Wohnungen untergebracht, und in den weit aus-

holenden Parterreräumen richteten sich ein traditionelles Modegeschäft und Detaillisten ein. Die Gebäudehöhe war gegenüber dem Zonenplan nach Verhandlungen mit der Stadt erhöht worden. Die neuen Einkaufsmöglichkeiten veränderten die gewachsene Struktur und das Funktionsgefüge der Stadt. Die Bahnhofstrasse konkurrenzierte den Stadtkern.

Mit der etappenweisen Überbauung der Schnydermatte wurde die Erschliessungstrasse vom Bahnhofplatz zur Christoph-Schnyder-Strasse fertig gestellt. An ihrer Verlängerung, der Kyburgerstrasse, baute 1968 die «Wohnbaugenossenschaft für die Familie Sursee» zum bestehenden Wohnblock zwei weitere achtgeschossige Wohnhäuser (Nr. 3, 5) und 1969 Architekt Franz Zust das Wohn- und Geschäftshaus Kyburg (Nr. 2).[216]

An Stelle der Bossart-Scheune und der 1968 gefällten Platane entstand an der Ecke Bahnhof- und Kyburgerstrasse 1969/70 die Grossüberbauung der Familie Theiler mit dem neuen Coop. Aufnahme von 1967.

Die intensive Bautätigkeit und die zunehmend geschlossene Überbauung erhöhten den Baudruck auf die in ihrer Existenz beschnittenen landwirtschaftlichen Betriebe sowie auf die Landhäuser an der Bahnhof- und Baselstrasse. Die Freiflächen wurden rar oder für die vorgesehenen Strassenprojekte ausgespart. Für die Fortführung der Christoph-Schnyder-Strasse als Zubringer zur geplanten Ringstrasse Nord beschlossen die Gebrüder Schnyder 1967, ihre Villa an der Bahnhofstrasse aufzugeben. Der Quartierverein Eisenbahnvorstadt engagierte sich erfolglos für den Erhalt der «kulturell wertvollen» neuklassizistischen Villa: «Neben dem Bürgerheim ist die Villa Schnyder der einzige Bau im Quartier der Eisenbahn-Vorstadt, der es vom Standpunkt des Heimatschutzes aus verdient, erhalten zu werden. Es gibt dem ganzen Quartier ein vornehmes Gepräge und der Quartierverein würde eine Beseitigung der Villa Schnyder und deren Park als schweren Verlust für das Bahnhofquartier erachten.»[217] 1965 und 1966 waren die frühbarocke Friedhofkapelle und das spätklassizistische Bürgerheim ins kantonale Denkmalverzeichnis eingetragen worden.[218]



Das von der VLGZ erworbene Geschäftshaus «zum Merkur» und das alte Mischfutterwerk. Aufnahme vor 1970.

Im April 1968 liess die Familie Theiler die 80-jährige Platane an der Bahnhofstrasse fällen. Das Verschwinden des unter Naturschutz stehenden Baumriesen kündigte sichtbar die Umwälzung der Bausubstanz an oder, wie es Quartiervereinspräsident

Heinrich Renggli nannte: «Neuzeitliche Bestrebungen» oder «grosse Dinge». Quartierbewohner bedauerten das Verschwinden der Platane und der Scheune, die Lokalzeitung pries die Überbauung als neues Bindeglied zwischen Bahnhofquartier und Stadtkern. Zwischen 1969 und 1970 entstand an der Stelle der Bossart-Scheune die Grossüberbauung der Familie Theiler (Kyburgerstr. Nr. 1). Im Erdgeschoss entstand mit dem «Konsum» das dritte Einkaufszentrum in der Vorstadt.[219] An der Merkurstrasse, im südwestlichen Quartiergebiet baute der VLGZ 1970 ein 54 Meter hohes Mischfutterwerk. Der massige Betonelementbau des Luzerner Architekten Hans-Ueli Bächi überragte alle bisherigen Surseer Bauwerke und übertraf in der Erscheinung die Hochhäuser in der Vorstadt.[220] «Sursees neue Türme» bildeten zusammen mit über 20 Baukränen einen Gegensatz zu den alten Türmen und Toren des historischen Städtchens.[221] Nachdem der Staat 1965 die gesetzlichen Grundlagen für das Stockwerkeigentum geschaffen hatte, bauten die Immobiliengesellschaften und Bauherren vermehrt Eigentumswohnungen.

1969 von Architekt Josef Suter erbaute Einfamilienhäuser auf der Ribimatte.

Anfang der 1970er-Jahre baute Hans Erni für die Immobiliengesellschaft IMOG an der Centralstrasse zwei Wohnblöcke mit Arztpraxen (Nr. 30, 32) und im Dägersteinquartier die Überbauung «Bel-Air» an der Bifangstrasse (Nr. 14–18), drei Wohnblöcke mit insgesamt 22 Wohnungen an ausgewählter Lage, «wenige Minuten vom Bahnhof entfernt, in der Nähe der Kirche, Schule und

Neue Überbauungen zwischen 1960 und 1980 im Gebiet Neufeld. Luftaufnahme um 1980.

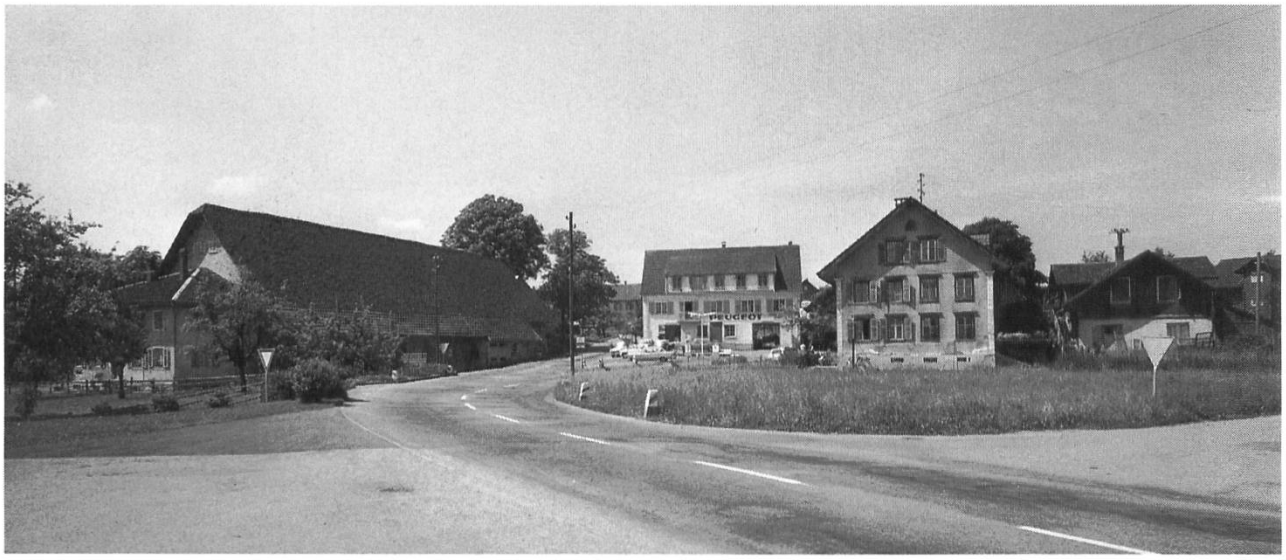
Einkaufszentrum, mit Blick auf das Städtchen und die Berge.»[222] An der Wilemattstrasse und auf der Ribimatte schritt die Bebauung voran, am Badrain entstand ein erster Wohnblock (Nr. 1–3) 1969 erteilte die Stadtbehörde 61 Baubewilligungen mit einer Bausumme von 23,983 Mio. Franken, was als «Rekord» betitelt wurde. «Sursee wird im kommenden Jahrzehnt jene Saat ernten können, die dank der klugen und weitsichtigen Gemeindeführung während der letzten Jahre gesät wurde.»[223]
Auf die zunehmende Bevölkerungsentwicklung und die neuartige Blockbebauung reagierte der Quartierverein mit der Forderung nach einem Spielplatz und einem Kindergarten. Nach einem ersten gescheiterten Versuch mit einem ausrangierten Tramwagen konnte 1965 unter der Leitung von Heinrich Renggli der Spielplatz auf der Schnydermatte errichtet werden. Im selben Jahr erstellte die Gemeinde den Kindergarten an der Dägersteinstrasse. Dem zunehmenden Siedlungsausbau im Westen trug die Gemeinde mit dem Ausbau der Schulanlage im Kottengebiet Rechnung.[224]

4. Regionales Dienstleistungszentrum und Wohnquartier 1970–2006

Das Bau- und Zonenreglement von 1968 begünstigte den rasanten Siedlungsausbau während der Hochkonjunktur in der Eisenbahnvorstadt und legte das Umfahrungsstrassennetz fest. Die verbliebenen landwirtschaftlichen und vorstädtischen Bauten aus dem 19. Jahrhundert wichen grosszügigen Strassenprojekten und modernen Dienstleistungszentren. Ganze Gebiete wie der Kotten, die Bahnhof- oder Badstrasse erhielten ein neues Ortsbild oder verschwanden wie der Trottenweg und die Käppelimatte vollständig unter Grossprojekten. Einkaufszentren und Industriebetriebe zogen vermehrt Kunden und Arbeitskräfte aus der weiteren Region an. Die Stadt reagierte mit Zentrums- und Verkehrsplanungen und revidierte nach dem Autobahnbau die Ortsplanung. Die Bevölkerung lehnte 1998 das Projekt mit der zentralen Stadtverwaltung auf der Käppelimatte an der Urne ab. Im Dägersteinfeld schlossen sich die überbauten Wohngebiete im Quartierverein Neufeld zusammen und spalteten sich von der Eisenbahnvorstadt ab. Westlich der Geleise dehnt sich die Siedlung in den Nachbargemeinden Oberkirch und Mauensee aus, an der Bahnhofstrasse schreitet die Verdichtung voran, die Bahnhofanlagen werden den wachsenden Pendlerströmen angepasst.

Die Umfahrungsstrasse und die Schulanlage im Kotten

Die Kottenbrücke war den gestiegenen Verkehrsanforderungen und der euphorischen Aufbruchstimmung der 1960er-Jahren nicht mehr gewachsen. 1965 wurde zur Zufriedenheit des Quartiervereins die gefährliche Situation für die Fussgänger mit einer Passerelle neben der Strassenbrücke entschärft, die Beseitigung der unbefriedigenden Kurvenlinie wurde mit dem Ringstrassenprojekt in Aussicht gestellt. Nach der Abstimmung zum Baureglement im Januar 1967 hielt die Stadt das festgelegte Trassee der Ringstrasse von Überbauungen frei und gab für den Ausbau des Kanalisations- und Wasserleitungsnetzes die Linienführung von der Kottenbrücke durch das Kleinfeld zum Anschlusswerk der Autobahn vor.[225] Als sich die Planung der Nationalstrasse verzögerte, baute die Stadt 1969/70 zusammen mit dem Kanton und der Gemeinde Oberkirch die Umfahrungsstrasse Kotten-Ober-



In den Jahren 1969/70 musste der Kottenhof der neuen Umfahrungsstrasse weichen.

kirch. Das Strassenprojekt fiel zeitlich zusammen mit der Planung der Schulanlagen im Kotten und neuen Wohnüberbauungen an der Pilatusstrasse. Innert kürzester Zeit wurde der Kotten umgestaltet: Der Kottenhof, die Garage und zwei alte Bauernhäuser wurden für die grosszügige Neugestaltung der Strassenkreuzung abgebrochen. Im November 1968 stimmte die Bevölkerung dem Standort Pfyffermatte, nordwestlich der Kottenbrücke und der Bahngeleise, für die Errichtung einer neuen Schulanlage zu. Im Februar 1969 wurde der Kaufvertrag mit den Gebrüdern Schnyder zu 50 Franken pro Quadratmeter genehmigt. In der folgenden Urnenabstimmung wurde der Bau der ersten Etappe mit Primarschulhaus und Kindergarten sowie der Kanalisation vom Kotten zur Sure, für die Entwässerung des ganzen Eisenbahnquartiers und der Umfahrungsstrasse, beschlossen. Die Bauarbeiten waren vor Ende Jahr abgeschlossen. «Um Verzögerungen zu vermeiden», hatten die beauftragten Architekten Hans Erni und Josef Suter bereits vor der Abstimmung mit der Planung begonnen.[226] Auf der hinteren Pfyffermatte konnte die Stadt nach dem Abtausch des Kaufrechts mit der «Wohnbaugenossenschaft für die Familie Sursee» zu Gunsten der Liegenschaft Kottenhof das Berufsschulhaus Kotten errichten. Das von denselben Architekten realisierte Schulgebäude, in seinen Fassadenelementen auf das Primarschulhaus abgestimmt, dominierte mit seiner Dachgestaltung für die Demonstrationsräume und dem Observatorium für das städtische Spiegelteleskop seit seinem Bau 1972 die Horizontlinie im Westen.[227]

Weiter südlich entstand 1970 beim Hasenwartwald in der Nachbargemeinde Oberkirch mit dem Pfadfinderheim – einem zeltförmigen Gebäude von der EXPO 1964 – ein die Eisenbahnvorstadt überragender Bezugspunkt im beliebten Naherholungsraum.[228] Rechtzeitig auf den Sommerferienverkehr wurde im Juli 1970 die Umfahrungsstrasse eröffnet. Sie entlastete vorwiegend die Bahnhofstrasse vom Durchgangsverkehr Olten–Luzern. Die neue Verkehrsführung im Kotten schnitt die Bahnhofgarage mit der Tankstelle vom Durchgangsverkehr ab, was Besitzer Isidor Aregger zum Verkauf der Garage veranlasste.[229] An der Pilatusstrasse wurde die Villa Beck abgebrochen, auf der Liegenschaft Kottenhof an der Umfahrungsstrasse baute nach 1970 die «Wohnbaugenossenschaft für die Familie Sursee» die Überbauung Pilatusring mit Einfamilienhäusern und einem 22-Familien-Wohnblock an

Die im August 1970 eröffnete Strassenkreuzung im Kotten mit dem neuen Kottenviadukt und den Signalanlagen.

der Alpenstrasse (Nr. 2). Daneben entstand 1972 der Nachfrage nach Eigenheimbauten entsprechend die erste Reihenhaussiedlung an der Alpenstrasse, wo um 1977 weitere Genossenschaftshäuser folgten.[230]

Die Umgestaltung der Bahnhofstrasse

Die in den 1960er-Jahren entstandene Geschäftszone an der Bahnhofstrasse zog vermehrt Interessenten an, die in der «wachstumsintensiven Region» Sursee Geschäftshäuser und Einkaufszentren bauen wollten. Auch nach dem Bau der Umfahrungsstrasse zogen die Geschäfte und Industrien Verkehr in die Vorstadt. Der drohende Verlust des Durchgangsverkehrs durch den Bau der Nationalstrasse konnte mit dem Ringstrassenprojekt und der Zubringerstrasse kompensiert werden, so dass entgegen dem Trend der «Einkaufsschwerpunkte auf der grünen Wiese» die Situation zwischen Altstadt und Bahnhof für Investoren interessant blieb.[231] Als ein konkretes Interesse einer deutschen Warenhauskette für das Schnyderhof-Areal vorlag, sicherte der Geschäftsleiter der Migros Luzern, Rudolf Weber, dem Privatplaner Hans Erni während eines Fussballspiels in Luzern den Bau eines MMM-Einkaufszentrums in Sursee mit mehreren Detail- und Spezialgeschäften zu. Weber überzeugte die Schweizerische Migros-Direktion vom stadtnahen «Surseepark» und der Errichtung des ersten Migros-Centers dieser Art in der Zentralschweiz.[232] Im Juni 1972 wurde mit dem Abbruch der Villa Schnyder für den Ringstrassenzubringer begonnen – was dem Zürcher «Tagesanzeiger» einen kritischen

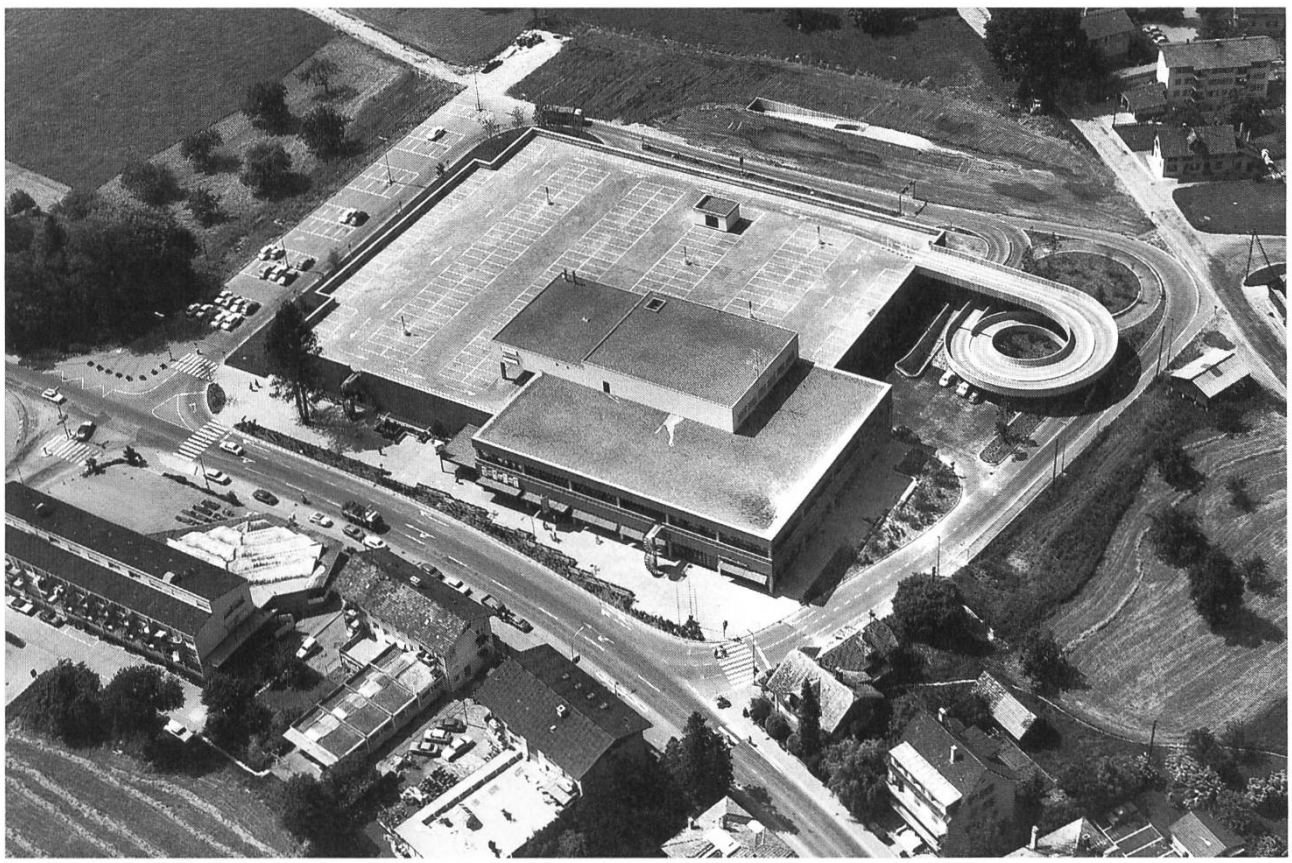
Bericht wert war – und der Schnyderscheune mit dem Käsereigebäude für das Einkaufszentrum. Damit waren, nachdem 1971 die Scheune des Bürgerheims abgerissen worden war, die Landwirtschaftsbauten an der Bahnhofstrasse ganz verschwunden.[233]

Das Einkaufszentrum Surseepark wurde am 25. Oktober 1973 eröffnet (Nr. 28). Die in spartanischer Bauweise erstellte Stahl-Beton-Konstruktion mit grauer Waschbeton-Fassade war auf den direkten Warenfluss auf einem Niveau ausgerichtet und stellte den Kunden auf zwei Parkplatzebenen 600 Parkplätze kostenlos zur Verfügung. Das Grosseinkaufszentrum der Region war über die geplante Ringstrasse erreichbar, die Nähe zum Bahnhof war eine praktische Gegebenheit.[234] Wegen der Anziehung dieses Magneten verlagerte sich die städtische Einkaufszone an die Bahnhofstrasse, an der innert weniger Jahre weitere Geschäftsbauten entstanden. Die Neubauten verdrängten die vorstädtischen Geschäftshäuser aus dem 19. und frühen 20. Jahrhundert: 1970 wurde das Geschäftshaus «Cholehueber» der Firma Brennstoffe Huber abgerissen, 1977 errichtete dort die Schweizerisch Kreditanstalt ein Geschäftshaus (Nr. 18). Bei der Kreuzkappelle wichen die klassizistisch anmutenden Bauten der Willisauer Volksbank und des Antiquitätengeschäftes Stadelmann einem Neubau der Volksbank (Nr. 12). Der markante Beton-Elementbau von Hans Erni quer zur Bahnhofstrasse konkurrenzierte in Form und Grösse die umliegenden historischen Gebäude, sogar das dominante Schulhaus St. Georg. Sinnbildlich lieh das Tea Room City im ersten Obergeschoss dem Gebäude zwischenzeitlich seinen Namen, ein Abbild der Wachstumseuphorie und des grossformatigen Hochkonjunkturdenkens. Alles schien möglich.

Die an der Bahnhofstrasse stehende Scheune des «Schnyderhofs» wurde für den Bau des Einkaufszentrums abgebrochen. Aufnahme 1969.

Die typischen Vorstadthäuser wichen 1970 dem Beton-Elementbau der Volksbank Willisau.

Die radikale Umgestaltung des Vorstadtraums stiess vermehrt auf Kritik, «spätestens nach dem überstürzten» Abbruch zweier Häuser am Judenplatz in der Altstadt. Der Bundesrat verhängte 1971 ein Abbruchverbot, von dem Sursee zwar nicht direkt betroffen war, es aber zu werden schien. Der amtierende Bauherr Hans Balmer äusserte sich diesbezüglich zu den Neubauten im sensiblen Vorstadtgebiet: «Wir haben genügend Platz, um so mehr als früher oder später die alte Turnhalle und wahrscheinlich auch das alte St. Georgs-Schulhaus abgebrochen werden. Dann wird sich die Willisauer Volksbank sehr gut in das Gelände einfügen.»[235] Im Bahnhofgebiet baute 1972 der VLGZ ein zehnstöckiges Verwaltungsgebäude mit



Im Oktober 1973 wurde das neue Einkaufszentrum «Surseepark» an der Bahnhofstrasse eröffnet. Luftaufnahme Comet AG 1974.

Wohnungen. Das Hochhaus des Luzerner Architekten Ulrich Bögli war mit 31,5 m Gebäudehöhe unbestritten der Wolkenkratzer der Eisenbahnvorstadt (Leopoldstrasse Nr. 6).[236] Als ein Baukonsortium die Überbauung des gesamten Trottengebietes plante, reagierte die Stadt 1973 mit dem Ideenwettbewerb «Zentrumsplanung Sursee» auf das unkontrollierbare Wachstum.

Das Verwaltungsgebäude des VLGZ von Architekt Ulrich Bögli, Luzern, dominierte als einziger «Wolkenkratzer» das Bahnhofquartier. Aufnahme 2006.

Die Zentrumsplanung

Der Wettbewerb zur Zentrumsplanung war auf ein städtebauliches Gesamtkonzept und die Erneuerung der «überalterten Quartiere rund um die Altstadt» ausgerichtet, gegenüber dem Shopping-Center sollte die Altstadt gestärkt werden. Der Wettbewerb bestätigte die Ringstrassenplanung und die Einkaufsachse Bahnhofstrasse, die mit der Altstadt zusammenwachsen sollte. Er erkannte aber die notwendige Aufwertung durch eine durchgehende Geschäftstrasse mit Ladenfronten auf die Strasse oder einer möglichen Fussgängerzone bis zur Altstadt sowie eines Gegenpols südlich der Altstadt. Das erstrangierte Projekt sah eine grosszügige Grünzone rund um die Altstadt und auf der Wilematte vor. Die für einen Grossteil der Überbauung verantwortliche Architektengemeinschaft Hans Erni und Josef Suter belegte

den 7. Rang. Die richtungsweisenden Ergebnisse blieben vorerst ohne entscheidende Wirkung auf die Bebauung der Bahnhofstrasse.[237] Die allgemeine Krise von 1975 bremste kurzzeitig die Bautätigkeit, die euphorische Stimmung erhielt einen empfindlichen Dämpfer. Doch ab 1977 verdrängten neue Grossprojekte wie das Möbelhaus Ulrich bei der Kottenkreuzung, das Bankgebäude der Schweizerischen Kreditanstalt an der Bahnhofstrasse, die Wohnblöcke mit Arztpraxen an der Schnydermattstrasse und der Autobahnbau die Rezessionsgefühle.[238] Zwischen 1977 und 1979 entstand an der Stelle der Mosterei Krummenacher, des Bierdepots und der Wohnhäuser am Trottenweg die Grossüberbauung Trotte von Josef Suter und Hans Erni (Nr. 15). Das «Zentrum Trotte» mit Geschäftslokalen, Büro- und Praxisräumen sowie einem Viersterne-Hotel mit Restaurant und Wohnungen sollte als «Bindeglied zwischen den Grossverteilern an der Bahnhofstrasse und der idyllischen Altstadt» funktionieren. Das integrierte Hotel Sursee verlieh dem Zentrum angeblich «Grossstadtatmosphäre».[239]

An Stelle des Trottenwegs entstand zwischen 1977 und 1979 die Überbauung «Zentrum Trotte». Aufnahme 1974.

Trotz anhaltender Wohnbautätigkeit entwickelte sich die Stadtbevölkerung nicht wie in den überhöhten Prognosen der 1960er-Jahre, die City-Träume beschränkten sich auf die Bahnhofstrasse. Im Sommer 1980 setzte der Stadtrat eine Planungskommission für die Revision der Ortsplanung ein. Der Wettbewerb zur Zentrumsplanung 1974 und die ersten Versuche einer Regionalplanung, vor allem aber das neue kantonale Baugesetz von 1971 und der Autobahnbau überholten innert eines Jahrzehnts die Zonenordnung 1968 und schufen neue planerische Voraussetzungen. Ausserdem hatten sich «die Vorstellungen über Besiedlung und Überbauung eines städtischen Gebietes» wesentlich verändert. Im Gegensatz zur fünfköpfigen Fachkommission von 1959 bestand die Ortsplanungskommission 1980 aus neun Mitgliedern und vier Arbeitsgruppen mit über vierzig Mitarbeitenden. Im November 1983 wurden die Entwürfe für den Zonenplan auf Grund einer auf ungefähr 12'000 Einwohner redimensionierten Bevölkerungskapazität und unter anderem ein Bebauungsplan für die Bahnhofstrasse präsentiert, die «Geschäfts- und Wohnzone». Der zusätzliche Plan sollte «die Randbedingungen für eine angemessene Entwicklung der Zentrumsfunktion unter Wahrung einer wirtschaftlichen Stärkung der Altstadt» setzen. Die Planungsbestrebungen zielten auf eine Einschränkung weiterer Einkaufszentren und Hochhausbebauungen im Gebiet der Bahnhofstrasse ab, was in der Vernehmlassung eine breite Unterstützung fand.[240]

Der Beginn der Planungsrevision fiel zusammen mit dem Bau des Oberstufenschulhauses Georgette 1981, das die Stadt ergänzend zur Anlage St. Georg zwischen Ring- und Bahnhofstrasse errichtete, und mit der Kampagne für die Erwei-

terung des Surseeparks mit einer Wohn- und Geschäftsüberbauung auf den an die Schule angrenzenden Parzellen. Die an der Bahnhofstrasse erfolgreiche Allianz aus Grundeigentümern, Bauunternehmern und Grossverteilern (Schnyder-Erni-Migros) wollte die bestehende Ladenfläche in einer Überbauung mit hoher Ausnützungsziffer erweitern. Das Baukonsortium «Bahnhofstrasse 20–26» mit den Landbesitzern Franz Theiler, Kurt Huser, Hans und Otto Schnyder präsentierte das umstrittene 20-Millionen-Projekt vorsichtig als erneute Ergänzung zum historischen Zentrum, welche das Einkaufsgebiet Altstadt nicht abwerten würde.[241] Gegen das Projekt reichten im Februar 1983 Vertreter des Kulturzentrums «Somehuus» und des Gewerbevereins bei der Stadt eine Petition mit 2'700 Unterschriften ein mit dem Anliegen, die Altstadt als «geschichtliches, kulturelles und wirtschaftliches Zentrum» zu erhalten und auf das projektierte Einkaufszentrum zu verzichten. Eine von 718 Stimmbürgern unterzeichnete Volksinitiative «Gegen weitere Einkaufszentren in der Gemeinde Sursee» der politischen Gruppe «Soorser Änderig» ergänzte am 18. Juli die Petition. Die Initianten verlangten ein Verbot von Detailshandelsflächen von über 1'000 Quadratmetern auf dem ganzen Gemeindegebiet, unter anderem, um die den Einkaufszentren folgende Verkehrszunahme zu verhindern, hauptsächlich aber, um die Surseepark-Erweiterung zu verhindern. Der Stadtrat empfahl dem Regierungsrat, das Zentrum zu genehmigen und erklärte die Initiative für ungültig und rechtswidrig. Die Initianten reichten erst beim Regierungsrat, dann beim Bundesgericht Verwaltungsbeschwerde ein, die aber abgelehnt wurde.[242] Ein mit der Sozialdemokratischen Partei Sursee erweitertes Initiativkomitee reichte eine neue Volksinitiative «Zur Umzonung der Parzelle 1203 in Sursee» ein. Das Gebiet der vorgesehenen Überbauung sollte in die zweigeschossige Wohnzone verschoben werden, was ein von der Schule weggerücktes, verkleinertes Einkaufszentrum ermöglicht hätte. Die Initianten beabsichtigten, trotz sozialen, gesellschaftspolitischen und ökologischen Argumenten vor allem eine Volksabstimmung zum vorgesehenen Einkaufszentrum zu erzwingen. Der Kanton genehmigte im August 1984 den Bebauungsplan Bahnhofstrasse 20–26. Der Stadtrat unterstützte das private Bauvorhaben, nachdem die Bauherrschaft die «seit altersher mit Sursee verbundene Familie Schnyder von Wartensee, [...] die für die öffentlichen und kulturellen Interessen unserer Stadt immer eine grosse Verbundenheit an den Tag gelegt hat,» sich bereit erklärt hatte, einen Gestaltungsplan aufzulegen und eine optimale Verkehrslösung zu suchen.[243] Die Überbauung war konform mit dem Zonenplanentwurf von 1984 und entsprach der wiederholt geäusserten Absicht, die Altstadt mit dem Geschäftsgebiet beim Bahnhof zu verbinden: «Diesem Ziel dienten unter anderem die Erstellung des Surseepark, die Kyburg-Überbauung, die Coop-Überbauung, die Überbauung Trotte, der Neubau der Schweizerischen Kreditantalt, die Käufe im Gebiete der Käppeli-Liegenschaft durch die Stadt Sursee [...].»[244]

Die Stadt wollte Einkaufszentren im Grünen verhindern und die Lücke zwischen Altstadt und Surseepark schliessen, der dank dem Entgegenkommen der Landbesitzer «damals auf dem der Altstadt am nächsten gelegenen Standort» angesiedelt werden konnte. Die Geschäftsinhaber an der Bahnhofstrasse formierten sich in der «IG-Bahnhofstrasse», um den Autoverkehr auf der Bahnhofstrasse zu erhalten. Das kantonale Baudepartement bezeichnete die vorgeschlagene zweigeschossige Wohnzone auf Grund des Verkehrslärms als «nicht zweckmässig» und verwies auf eine haushälterische Nutzung des Bodens. Das Baukonsortium drohte

der Stadt mit Entschädigungsforderungen von bis zu 4 Mio. Franken. Die Initianten warfen der Planungskommission bei der Zonenplanrevision «Befangenheit und Interessenkollision» vor, «als haushälterisch wird eine Bodennutzung bezeichnet, wenn eine Grünzone ausgeschieden wird». Der Stadtrat berief zur Beschlussfassung eine ausserordentliche Gemeindeversammlung auf den 24. September 1984 in die Aula der Kantonsschule ein. Die rekordverdächtige Zahl von 801 Stimmberechtigten folgten den Verhandlungen – darunter die ortsansässige Migros-Belegschaft. Mit 482 Nein-Stimmen gegenüber 307 Ja-Stimmen lehnte die Versammlung die Initiative ab.[245]

Gegen den im Februar 1986 vorgelegten Gestaltungsplan gingen 27 Einsprachen ein. Im März wurden als letzter Aufschrei gegen den Bau die ausgesteckten Profilstangen von unbekannter Täterschaft abgesägt und ausgerissen. Im Mai wurde mit dem Abbruch der Wohnbauten begonnen, obwohl die Baubewilligung noch nicht erteilt war. Im Juni 1986 folgte der Spatenstich, und zwei Jahre später konnte das erweiterte Einkaufszentrum Surseepark mit 19 neuen Dienstleistungsbetrieben und Geschäften sowie 32 Wohnungen eröffnet werden.[246]

Auf dem ehemaligen Grundstück der Kirchgemeinde auf der Schnydermatte – dem zwischenzeitlichen Parkplatz der Migros – baute zwischen 1988 und 1990 ein lokales Baukonsortium aus Handwerkern und Gewerbetreibenden das Wohn- und Geschäftshaus «Kyburgerhof», nachdem lange über die Ausnützung des Areals gestritten wurde. Die Kirchgemeinde hatte 1985 für den Quadratmeter über 410 Franken erhalten. Die Überbauung des Surseer Architekturbüros Zust & Partner AG umfasste 5 Geschäfte, 4 Bürobetriebe, 13 Eigentumswohnungen sowie 131 Autoabstellplätze und kostete 30,7 Mio. Franken.[247]

In der Ortsplanungsrevision versuchte der Stadtrat, mit einer Einschränkung der viergeschossigen Wohnzone und Reduktion der Ausnützung im Bahnhofgebiet weitere Einkaufszentren zu verhindern. Die Überbauungsdichte Richtung Bahnhof sollte

Die Christoph-Schnyder-Strasse wurde als breite Verbindungsstrasse geplant und teilweise realisiert. Aufnahme 2006.

abnehmen. Im Gegensatz dazu wollte man mit einer dichten Überbauung gegen das Untertor hin die Verbindung zwischen dem Geschäftszentrum und der Altstadt herstellen. Nach einer zehnjährigen Planungs- und Vernehmlassungsphase stimmte die Bevölkerung dem revidierten Bau- und Zonenreglement mit einem separaten Bebauungsplan «Eisenbahn-Vorstadt» im Oktober 1989 zu. Der Regierungsrat bestätigte die Revision 1992.

Der reduzierte Zonenplan wurde auf 10'000 Einwohner angepasst, grössere Gebiete wurden ausgezont, die viergeschossige Wohnzone verkleinert, und für empfindliche Gebiet galt eine Gestaltungsplanpflicht. Der Bebauungsplan der «Geschäfts- und Wohnzone» im Gebiet der Bahnhofstrasse beabsichtigte eine gemässigtere Bauintensität zwischen Surseepark und Bahnhof, um Altstadt und Vorstadt zu stärken. Einsprachen wegen der zu geringen Ausnützungsziffer fanden im Nachklang der Debatte um das Einkaufszentrum keine Unterstützung.[248]

Wo einst die Ringstrasse Süd geplant war, entstand eine Grünachse mit Fuss- und Veloweg. Aufnahme 2006.

Der Autobahn- und der Ringstrassenbau verursachten eine zusätzliche Belastung der Quartierstrassen und verlangten nach einer Neuordnung des Verkehrs. Das «Verkehrskonzept Metron» von 1986 verschob die Ausrichtung auf ein qualitatives Wachstum: «In der starken Zunahme des motorisierten Verkehrs und der davon ausgehenden Faszination breiter Teile der Bevölkerung und der Planer ist in den 60er-Jahren und 70er-Jahren die ‹Idee› der ‹freien Fahrt› entstanden.»[249] Das Konzept zielte auf die grundlegenden Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmer, auch der Velofahrer und der Fussgänger, ab und betonte die «Wirtlichkeit» der Strassenräume als Lebensräume, hielt mit «verkehrsberuhigten Kammern» den Durchgangsverkehr aus den Wohnquartieren fern und ersetzte den projektierten Südabschnitt der Ringstrasse durch eine Grünachse. In der Bahnhofstrasse wurde auf die «flanierenden und einkaufenden Einwohner und Besucher» Rücksicht genommen. Sie sollte in Aussicht auf die zentrale Überbauung auf der Käppelimatte zu einem gesamten Einkaufszentrum werden. Mit der Zustimmung zur verkehrsberuhigten Christoph-Schnyder-Strasse zwischen Central- und Schellenrainstrasse 1991 bestätigte die Bevölkerung das Konzept. Die Anwohner hatten sich über Jahre gegen den Ausbau der Strasse gewehrt.[250]

Die Christoph-Schnyder-Strasse zwischen Central- und Schellenrainstrasse wurde 1991 verkehrsberuhigt. Aufnahme 1998.

Das südwestliche Gebiet an der Christoph-Schnyder-Strasse wuchs zwischen 1970 und 1990 mit Wohnblockbauten zu einem städtischen Quartier. Luftaufnahme Comet AG 1984.

Das Neufeld-Quartier

Die Christoph-Schnyder-Strasse Süd wurde 1973 als mehrspurige Verbindungsstrasse zu den Neubauten auf dem südwestlichen Dägersteinfeld (Nr. 51–55, Nr. 50–54) in Aussicht auf den Bau der Ringstrasse Süd angelegt.[251] Zusammen mit der Bifangstrasse erschloss der Abschnitt ein Schwerpunktsgebiet der Entwicklung der 1970er- und 1980er-Jahre. Bei den vergrösserten Lagerhallen der Calida AG entstand innerhalb weniger Jahre ein Wohnblockquartier mit dem herausragenden sechsgeschossigen Block an der Christoph-Schnyder-Strasse (Nr. 45) und dem neuen Wohn- und Geschäftshaus der Obst AG aus dem Jahr 1975 an der Merkurstrasse (Nr. 13), unmittelbar beim Bahnübergang.[252] 1977–1978 baute die PTT neben der alten «Gruebe» auf der noch unbebauten Matte bei den Keiserhüsern die Telefonzentrale. Daneben wurde Mitte der 1980er-Jahre auf Pfählen die Überbauung Keiserhüser gebaut, eine der wenigen Siedlungen in diesem Gebiet mit Gewerbeanteil. Auf der Fähndrich-Liegenschaft entstanden Einfamilienhäuser, eine markante Reihenhaussiedlung des Surseer Architekten Pius Wolf und auf der Kuppe anstelle des Bauernhofes eine Wohnsiedlung. Daran anschliessend baute die Korporationsgemeinde Sursee in der viergeschossigen Wohnzone eine Überbauung auf dem ehemaligen Fussballplatz. Der seit 1975 teilweise als Schotterstrasse bestehende Fähndrichweg wurde 1981 zur Versuchswohnstrasse erweitert, einer der ersten drei Pilotprojektstrecken im Kanton Luzern, wo dem Fussgänger das Vortrittsrecht eingeräumt und dem Verkehr mit Schikanen und Hindernissen die Durchfahrt erschwert wurde.[253]

Im Kotten und im nördlichen Quartiergebiet konzentrierte sich die Bautätigkeit auf die grossen Strassenprojekte im Nachvollzug des Nationalstrassenbaus, auf die Verlegung der ST-Strecke und auf die Industriebauten. Der neue Streckenabschnitt der ST vom Bahnhof SBB über die Abzweigung Münchrüti entlang des Surseer Walds

konnte im Juni 1978 in Betrieb genommen werden. Die Schlaufe durch den Bifang und das Kleinfeld zum Bahnhöfli wurde aufgehoben und auf dem Trassee die Industriestrasse gebaut, von der die Buchenstrasse quer zur verlängerten Zeughausstrasse, dem Ringstrassenzubringer, angelegt wurde. Die Ringstrasse Nord mit der Auffahrt und dem grossen Viadukt trennte die nördlich gelegenen Wohnquartiere vom Einkaufsgebiet ab und unterbrach die vom Verkehr entlastete Kleinfeldstrasse, die teilweise überbaut wurde. Nördlich der Ringstrasse blieb sie als ruhige Sackgasse zum Wohnquartier erhalten. An der Stelle der alten Kantonsstrasse wurde vom Käppeli-Haus die Leopoldstrasse in einem Bogen zur Industriestrasse geführt, mit abzweigender Viaduktauffahrt. Die grossräumige Neugestaltung des Verkehrsraumes innerhalb von drei Jahren teilte die Eisenbahnvorstadt in Sursee-Nord und -Süd. Fussgänger und Velofahrer mussten fortan für die Überwindung der mehrspurigen Schnellstrasse die Unterführungen beim Bifang, beim Einkaufszentrum oder beim Surenweg benützen; in den Kotten führte ein Rad- und Fussweg parallel zur Ringstrasse. 1980 wurde die Autobahn durch den Surseer Wald eröffnet, die auch nach dem Nachwachsen der Waldstücke im gesamten Quartiergebiet akustisch präsent blieb.

Die Wohnbautätigkeit beschränkte sich im Norden auf geringe Erweiterungen in bestehenden Wohnzonen, auf vereinzelte Einfamilien- und Mehrfamilienhäuser an der Haldenmatt-, Zeughaus- und Kleinfeldstrasse,die Bebauung der restlichen Parzellen an der Pilatus- und Schnydermattstrasse und die drei genossenschaftlichen Mehrfamilienhäuser an der Strassmatte von den Architekten Hans Erni und Pius Wolf (Nr. 1–5). Ein geringer Wohnanteil entfällt auf Attika- und Abwartswohnungen in den Gewerbebauten. 1982 wurde die Berufsschule Kotten gegen den Wald hin erweitert.[254] Der zweite Schwerpunkt der Wohnbebauung nach 1975 lag im Gebiet der Wilematte und des östlichen Dägersteinfelds bis zum Walkeli. Während der langen Ortsplanungsrevision nach 1980 griffen Wohnbebauungen dem vorgesehenen Bauverbot auf dem Wilematthügel in der Umgebung der reformierten Kirche vor. Der kurze Widerstand von Anwohnern und Altstadtbewohnern blieb ohne Wirkung, der Stadtrat belegte 1989 die verbliebenen Flächen in der dreigeschossigen Wohnzone mit der Gestaltungsplanpflicht. Der beliebte Schlittelhügel, der bereits in den urbanen Ausbauplänen der 1940er-Jahre als Grünzone inmitten der Stadt vorgesehen war, wurde in den 1990er-Jahren mit Mehrfamilienhäusern restlos überbaut.[255] Zwischen 1965 und 1989 folgte die etappenweise Überbauung des gesamten Abhangs vom Friedhof am Badrain und der Badstrasse mit Mehrfamilienhäusern. Der Bauriegel der letzten Etappe von 1989 an der Dägerstein- und Badstrasse (Nr. 26–32) von Architekt Kurt Bürgisser mit luxuriös ausgestatteten, grossflächigen Wohnungen mit zwei Balkonen versperrte die Aussicht vom Friedhof auf das Städtchen und entband die Friedhofkapelle vom direkten Kontakt mit der Stadt. Die 1980 mit einer

Der Wilematthügel war vor der vollständigen Überbauung in den 1990er-Jahren ein beliebter Treffpunkt für das Schlitteln.

Die vor 1980 begonnene Reihenhaussiedlung «Parkweg». Luftaufnahme 1985.

Abdankungshalle und Parkplätzen zur Rigistrasse hin erweiterte Friedhofanlage war nun von Wohnquartieren umgeben.[256] Noch vor 1980 entstanden an der Sure und an der Badstrasse weitere Mehrfamilienhäuser und beim Mühlehof die Reihenhaussiedlung Parkweg.[257]

Die Entstehung kleiner und grösserer eigenständiger Wohnsiedlungen auf dem Dägersteinfeld liess südlich des Friedhofs ein zusammenhängendes Wohngebiet entstehen. Die vollständig auf die Einkaufszentren und das Städtchen, aber auch auf den Bahnhof und die Überlandstrassen ausgerichteten Wohngebiete bildeten mit den älteren Siedlungen auf der Ribimatte, an der Christoph-Schnyder-Strasse, der Rigi- und Wilemattstrasse sowie den Keiserhüsern ein eigenes Quartier, das mit Ausnahme des Milch- und des Getränkeladens an der Merkurstrasse über keinerlei Einkaufsmöglichkeiten oder Gastronomiebetriebe verfügte. Das Quartier Eisenbahnvorstadt reichte nun von den genossenschaftlichen Wohnhäusern an der Strassmatte bis zur Einfamilienhaussiedlung auf der Ribimatte oberhalb der Sure und von der lauten Einkaufsstrasse bis zum ruhigen Parkweg – verschiedene Gebiete mit unterschiedlichen Interessen. Ab 1987 organisierte eine «Aktionsgruppe Quartier Neufeld» innerhalb des Quartiervereins eigene Anlässe, um einem «anonymen, schlafenden Wohngebiet» entgegenzuwirken und die Interessen des «effektiv neuen Quartiers» wahrzunehmen, das ca. 800 der 2'000 Haushaltungen im Westen von Sursee umfasste und dem Einzugsgebiet des Primarschulhauses Neufeld entsprach.

Am 13. Januar 1989 beschloss der Vorstand des Quartiervereins Eisenbahnvorstadt zusammen mit der von Dr. Alois Bürli angeführten Aktionsgruppe die Abtrennung der südlichen Quartiergebiete rund um das Schulhaus und die Gründung eines eigenständigen «Quartiervereins Neufeld Sursee». An der Generalversammlung vom 19. April 1989 wurde die Grenze zwischen den beiden Quartieren von der Centralstrasse an die Linie Rigistrasse-Badrain zurückversetzt, und am 22. September 1989 fand die offizielle Gründungsversammlung des neuen Quartiervereins statt. Erster Präsident war Dr. Alois Bürli, Anwohner der Bifangstrasse. Der Verein beabsichtigte vorwiegend, den Kontakt zwischen den Quartierbewohnern zu fördern, was einem Bedürfnis zu entsprechen schien, denn 1990 zählte er bereits

308 Mitglieder. Ebenso blieb der befürchtete Einbruch der Mitgliederzahlen im Quartierverein Eisenbahnvorstadt aus. Die Quartiere waren gewachsen, die aktive Lebensraumgestaltung wich der Förderung des Zusammenlebens. Beide Vereine konzentrierten sich auf ihre gesellschaftlichen Aktivitäten, die Interessenvertretung und die politische Tätigkeit gerieten in den Hintergrund. Nach der grossen Ausbauphase in den vorangegangenen Jahrzehnten beschäftigten sich eine erweiterte Verwaltung, städtische Kommissionen, Parteien und Interessengruppen mit den zunehmenden Verkehrs- und Bauanliegen. Ungewöhnlicherweise übernahm 1990 der Abwart des Schulhauses Neufeld, Göpf Burri, das Amt des Präsidenten im Quartierverein Eisenbahnvorstadt.[258]

An der Schellenrainstrasse entstand 1995 die Gartensiedlung mit 16 Reiheneinfamilienhäusern. Aufnahme 1999.

Seit Beginn der 1990er-Jahre schritt die Bebauung des Quartiers Neufeld mit Mehrfamilienhäusern und in zunehmender Zahl mit Reihen- und Doppeleinfamilienhäusern voran: die Erweiterung des Parkwegs, die Überbauung zwischen Tulpenweg und Rigistrasse und die Doppelhäuser an der Gartenstrasse sowie die Siedlungen am Schellenrain. Auf der ehemaligen Liegenschaft Hofer bei den Keiserhüsern entstand zwischen 1987 und 1989 eine Überbauung mit 20 kleinen Reihen- und Doppeleinfamilienhäusern, ein Beispiel für kostengünstiges Wohneigentum. 1995 entstand die Gartensiedlung Schellenrain auf der ehemaligen Gartenbauanlage Pflugshaupt mit 16 Reiheneinfamilienhäusern in zwei lang gezogenen Baukörpern.

Die erste Etappe der Überbauung «Mühlehof» von 1994/95. Aufnahme 2000.

Auf dem 1990 von der Stadt erworbenen Mühlehofareal entstanden 1994 in einer ersten Etappe zwei genossenschaftliche Häuser mit je 24 Wohnungen der Überbauung Mülehof (Nr. 17–21, 23–27). Der Stadtrat hatte 1991 für die Gesamtüberbauung einen Projektwettbewerb ausgeschrieben, der das Architekturbüro Zust & Partner AG aus Sursee mit dem Projekt «Moulin à vent» gewann. Unabhängig von diesem Gestaltungsplan wird das Areal seit 2005 mit Projekten der Korporationsgemeinde Sursee und Privaten überbaut.[259] Zwischen der Keiserhüserstrasse, die an Stelle der Ringstrasse als Quartierstrasse und als Fuss- und Radweg angelegt wurde, und der Badstrasse schloss sich nach 1994 die Bebauung mit der Wohnüberbauung «Keiserhüserstrasse», den Ein- und Doppeleinfamilien-

Mit der Beckliegenschaft an der Badstrasse verschwand einer der letzten Zeugen der alten Vorstadt. Aufnahme 2004.

häusern an der hochgezogenen Wilemattstrasse südlich des Schulhauses und der Überbauung «Beckmatt» auf der ehemaligen Beck-Liegenschaft. Bei der Calida oberhalb der Sure entstanden die Mehrfamilienhäuser am Chäferweg. Die grösste Wohnüberbauung folgte 2005 in der Eisenbahnvorstadt an der Leopoldstrasse, wo die «Wohnbaugenossenschaft für die Familie Sursee» 1993 bereits zwei Mietshäuser unmittelbar hinter dem Käppeli-Haus erstellt hatte.[260]

Die Überbauung der Käppelimatte und der Wakkerpreis 2003

Nach der Erweiterung der Einkaufszentren Ende der 1980er-Jahren verfolgte der Stadtrat gezielt die Idee einer zentralen Verwaltungs- und Geschäftsüberbauung im Gebiet der Käppelimatte zwischen Central- und Bahnhofstrasse, welche die Altstadt mit dem Geschäftszentrum verbinden sollte. Bereits 1976 hatte die Gemeinde die Grundstücke von Dr. Walter Käppeli in der Vorstadt erworben mit dem auferlegten Servitut, dass diese Parzellen mehrheitlich «öffentlich genutzt» werden mussten. In der Ortsplanungsrevision ab 1980 wurde die Möglichkeit einer Gesamtüberbauung berücksichtigt, 1983 meldete die Direktion des zuständigen Postkreises bei der Stadt Interesse für eine gemeinsame zentrale Überbauung an. Während der laufenden Debatte zur Erweiterung der Einkaufszentren führte die Stadt mit verschiedenen Interessenten erste Verhandlungen, im Februar 1984 wurden die Pläne für ein Grossprojekt auf dem Areal publik. Weit gehend unter Ausschluss der Öffentlichkeit plante die Stadt mit der Post, der kantonalen Pensionskasse und einer Bank ein Grossprojekt, das viel zu reden gab. 1985 schlug die «Soorser Änderig» das alte Schulhaus St. Georg als zentrales Verwaltungsgebäude vor, 1988 versuchte eine Gruppe ortsansässiger Unternehmer, mit Spekulation aus den Bebauungsabsichten Kapital zu schlagen und lancierte die Diskussion.[261]

In einer umstrittenen Meinungsumfrage des Stadtrats befürwortete die verunsicherte Stadtbevölkerung grossmehrheitlich eine zentrale Verwaltung, lehnte jedoch die Grossbank vor dem Untertor ab. Widersprüchlich sprach sich ein grosser Teil der Befragten für den Erhalt der bestehenden Bausubstanz aus, was die Stadtbehörde wegen des «sehr schlechten Bauzustands» ablehnte. Die Stadt gründete mit den interessierten Partnern die einfache Gesellschaft «Konsortium Käppelimatt Sursee» und führte für die Überbauung des 5'000 m² grossen Areals einen Projektwettbewerb durch.[262] Die Jury schlug überraschend nicht das erstrangierte Projekt der Luzerner Architekten Hans Peter Amman und Peter Baumann zur Überarbeitung vor, sondern das angekaufte Projekt des Tessiner Architekten Luigi Snozzi. Dessen Projekt «Moto» unterschritt massiv den geforderten Wohnanteil und berücksichtigte die gewachsene Linie entlang der Bahnhofstrasse nicht. Doch der viereckige Baukörper mit vorgelagertem Platz des berühmten Städteplaners aus Locarno entsprach gemäss Jury dem geforderten Übergang von der geschlossenen Bauweise der Altstadt zur offenen Bebauung der Vorstadt am besten.[263] Die Kosten für das wegen des Säulenumgangs «Akropolis» genannten Projekts wurden auf 33 Mio. Franken geschätzt. Im Dezember 1991 erwarb die Stadt im Hinblick auf die Grossüberbauung die Liegenschaft der ehemaligen Bäckerei Stocker an der Bahnhofstrasse (Nr. 8).[264] 1992 stiegen nacheinander die Post, die Bank und die Pensionskasse aus dem Konsortium aus, das erste Projekt scheiterte.

Wohn- und Gewerbebauten auf der so genannten «Käppelimatte» vor dem Abbruch. Aufnahme 1999.

Der Stadtrat hielt jedoch an einer Verwirklichung fest, suchte Ersatzpartner und liess das Projekt 1993 erneut überarbeiten. 1997 präsentierte er der Bevölkerung das «Stadthaus 2000» mit zentraler Verwaltung, Post und Dienstleistungsbetrieben.[265] Das Bauvorhaben mit einem Kostenanteil von 13,9 Mio. Franken für die Gemeinde bei einem Gesamtinvestitionsvolumen von 37 Mio. Franken sorgte für hitzige Debatten. Es bildeten sich überparteiliche Befürworter- und Gegner-Komitees. Dem Stadtrat gelang es nicht, die Bürgerschaft zu überzeugen. In der Volksabstimmung vom 30. August 1998 lehnte sie das Stadthaus mit 1'981 Nein-Stimmen gegen 1'126 Ja-Stimmen überraschend deutlich ab bei einer Stimmbeteiligung von über 60 Pro-

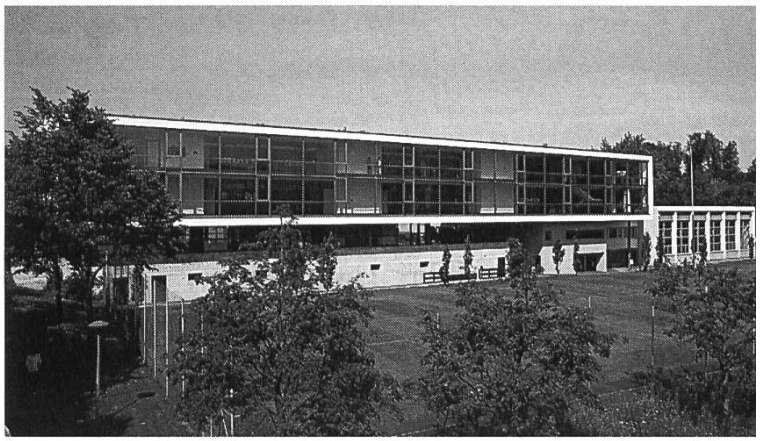
Das typische Vorstadthaus der Bäckerei Müller/Stocker musste der neuen städtebaulichen Gestaltung des Stadthofs mit dem vorgelagerten Platz weichen. Aufnahme 1997.

Das Projekt von Architekt Luigi Snozzi, in veränderter Form 2002 als «Stadthof» von privater Seite realisiert.

zent. Die behördliche Ursachenforschung wies finanzpolitische Bedenken und die Übergrösse des Gebäudes als entscheidende Faktoren nach. Stimmen aus der Bevölkerung sahen Gründe in der Architektur, dem Konkurrenzdenken, dem überhöhten Prestige und der Ablehnung der stadträtlichen Politik.[266] Möglicherweise wirkten sich die nicht erfolgte Anbindung des Zentrums Trotte an die Altstadt oder die rasante Bebauung im Gebiet der Bahnhofstrasse auf den Entscheid aus. Der Stadtrat verzichtete auf die zentrale Stadtverwaltung und suchte eine Lösung für die verdichtete Überbauung des Areals.[267] Im Dezember 1999 verkaufte die Stadt die Liegenschaft für 3,4 Mio. Franken, 840 Franken pro Quadratmeter, einem privaten Investor, der das Snozzi-Projekt ohne Verwaltung in veränderter Form verwirklichte.

In der Nachbarschaft entstand zwischen 2000 bis 2001 das Geschäftshaus «Chrüzliegg» des Surseer Architekten Urs Troxler.[268] In den 2002 fertig gestellten «Stadthof» von Luigi Snozzi zog die Post als Hauptmieterin ein. Gegenüber dem Projekt «Stadthaus 2000» verfügt der Bau über weniger Säulen und erhielt eine andere Fassadengestaltung mit einem zusätzlich eingeschobenen Geschoss sowie einen Asphaltplatz an Stelle der steineren Piazza. Die Kritiker wurden vorerst vom Lob der Experten und der kantonalen Denkmalpflege sowie dem Heimatschutz überstimmt, welcher 2003 der Stadt für die Bemühungen in der Stadtplanung und die städtebaulichen Eingriffe den Wakkerpreis 2003 verlieh.[269] Neben dem neu gestalteten Altstadtraum und dem Stadthof würdigte der Heimatschutz die Qualitätssteigerung der öffentlichen Bauten in der Eisenbahnvorstadt und die planerischen Bestrebungen, das Alte mit dem Neuen zu verbinden und die Koexistenz der Verkehrsteil-

nehmer zu garantieren. Das Wettbewerbsverfahren für grössere Bauvorhaben übernahmen vermehrt Private. Als Beispiel bezeichnete der Heimatschutz das Wohn- und Geschäftshaus Renggli der Luzerner Architekten Andy Scheitlin und Mark Syfrig von 2002 am Standort der ehemaligen Werkstätten der Firma Möbel Meier. Der Holzbau stellte neue Ansprüche an Wohnkomfort, Wirtschaftlichkeit und Ökologie. Beachtung fanden zudem die Modellkäserei der Milchwirtschaftlichen Schule von 1998 auf dem Gelände der Landwirtschaftlichen Schule und der Neubau der Heilpädagogischen Sonderschule beim Primarschulhaus Kotten 1998–1999, ebenfalls von Andy Scheitlin und Mark Syfrig.[270] Der HPS-Neubau parallel zur Primarschule stiess im Vorfeld auf Widerstand der Anwohner, die durch den Riegel von der Stadt abgeschnitten wurden. In dieser Angelegenheit spaltete sich der Quartierverein an den städteplanerischen Überlegungen und den Eigeninteressen, eine Mehrzahl der Mitglieder sprach sich gegen den Neubau aus. Die aus der Oppositionsbewegung hervorgegangene «IG Kotten» verschwand nach der Abstimmung erneut im Hintergrund.[271]



Die heilpädagogische Schule von 1998/99 im Kotten der Luzerner Architekten Andy Scheitlin und Marc Syfrig.

Das Quartier als Zentrum der Mittelland-Kleinstadt

Die Entwicklung in der Region Sursee führte Ende der 1990er-Jahre zu Konzentrationsprozessen und einer erneuten ausserordentlichen Wachstumsperiode in der Eisenbahnvorstadt. Die ausgreifende Bebauung in die Region Sursee und die gesteigerte Mobilität liessen den Verkehr auf dem Bahnhof Sursee anwachsen. Die veraltete Bahnhofanlage wurde lange Zeit von den SBB und der Stadt vernachlässigt. Nach dem Bau des Zwischenperrons im Jahr 1951 waren nur dringliche Anpassungen an die Modernisierung der Bahn erfolgt. Mit der Einführung des Busbetriebs zwischen Sursee und Schöftland 1971 und der Eröffnung der Buslinie nach Buttisholz 1979 war der südliche Bahnhofplatz zum Busbahnhof geworden, ohne jedoch über die nötige Infrastruktur zu verfügen. Die ungünstig gelegenen SBB-Anlagen und die Gleisverbindung zur Landwirtschaftlichen Genossenschaft behinderten vorliegende Busbahnhof-Projekte. Der Projektwettbewerb der SBB von 1988 für die Gestaltung des gesamten Bahnhof-

Der 1997 zum Busbahnhof gestaltete Bahnhofplatz mit dem Kunstwerk «Hans guck in die Luft» des Surseer Künstlers Wetz.

bereichs und die kurzfristigen Investitionen der Bahn in kleinere Anpassungen verzögerten die Erweiterung. In der Planungsphase stecken blieb ein Vorschlag, für die Überführung der Geleise ein ausgedientes Flugzeug oder Schiff zu verwenden.[272] Schlussendlich baute die Stadt 1994/95 zusammen mit der PTT und den SBB den Busbahnhof mit zugehöriger neuer Rampenanlage bei der Unterführung und zusätzlichen Abstellplätzen für Fahrräder. Die SBB bauten zum 150-jährigen Bahnhof neue Nebengebäude für den Warteraum, die Toiletten und den Kiosk, an der Leopoldstrasse wurden Parkplätze für Bahnbenutzer eingerichtet. Das Quartier feierte 1997 mit einem grossen Bahnhoffest die neue Anlage und das darin integrierte Kunstwerk «Hans guck in die Luft» vom quartieransässigen Künstler Wetz, das seither Symbol des Quartiervereins ist.[273] 1998 ersetzte die elektronische Sicherungsanlage nördlich der Kottenbrücke das alte mechanische Stellwerk, zwischen 1999 und 2000 folgten kleine Anpassungen am «historischen Bahnhof» und den Aussenanlagen. Mit dem Anschluss an die S-Bahn Luzern und der weiteren Steigerung des Angebots wurde 2004 der Ausbau mit einem dritten Geleise und einer neuen Unterführung beschlossen. Zunehmende Pendlerströme und rund 150 täglich haltende Züge fordern die Platzverhältnisse und die bescheidene Infrastruktur aus dem 19. Jahrhundert. Ein Parkhaus im Leopoldgebiet ist in Planung. Sursee ist 2006 nach Luzern der wichtigste Bahnhof des Kantons.[274]

Nachdem die Einschränkung der Ausnützungsziffer Ende der 1980er-Jahre die Entwicklung an der Bahnhofstrasse kurzzeitig verzögert hatte, setzte die Überbauung an der Leopoldstrasse mit dem Migros-Fachmarkt und 105 Wohnungen neue städtebauliche Dimensionen. Der in Sursee erfolgreiche Grossverteiler und die

Die Grossüberbauung von Architekt Theo Hotz, Zürich, setzte in Sursee neue städtebauliche Dimensionen. Luftaufnahme 2006.

Familie Schnyder realisierten nach 2000 das 1993 aus einem Wettbewerb hervorgegangene Projekt des Zürcher Architekten Theo Hotz. Der Fachmarkt erweiterte die Einkaufsachse an der Bahnhofstrasse mit über 10'000 Quadratmetern Ladenfläche und entsprach dem Stadtentwicklungskonzept von 1997 sowie der von den Behörden in jüngster Zeit angestrebten Verdichtung im Gebiet der Bahnhofstrasse. Die Villa Meyer musste 2001 der Grossüberbauung weichen. Die notwendige Teilrevision des Bau- und Zonenreglementes wurde 2000 angenommen, im November 2003 öffnete der Fachmarkt die Tore. Der markante Glasbau passte sich an den bestehenden Surseepark an und verleiht in seinen Ausmassen und mit der Fussgänger-Passerelle über den Ringstrassenzubringer der Überbauung einen urbanen Charakter.[275]

Im Jahre 2001 musste die Villa Meyer an der Bahnhofstrasse dem Migros-Fachmarkt weichen. Aufnahme 2001.

Die Bahnhofstrasse entwickelte sich mit dem gewaltigen Fachmarkt und dem modernisierten Surseepark, dem Stadthof und den Geschäftshäusern aus der Hochkonjunktur zum Dienstleistungszentrum für eine ganze Region, durch die Neugestaltung des Verkehrsraums wurde sie zur Einkaufsachse oder «Begegnungszone». Die Überbauung der Restflächen und älterer Bausubstanz setzt sich fort, beim Bahnhof verdrängt das Wohn- und Geschäftshaus «Bahnhof-Park» Häuser aus den 1940er-Jahren. Der Siedlungsausbau in die nahen, umliegenden Gemeindegebiete

Der neue Migros-Fachmarkt von 2003 mit dem gedeckten Übergang zum «Surseepark». Aufnahme 2006.

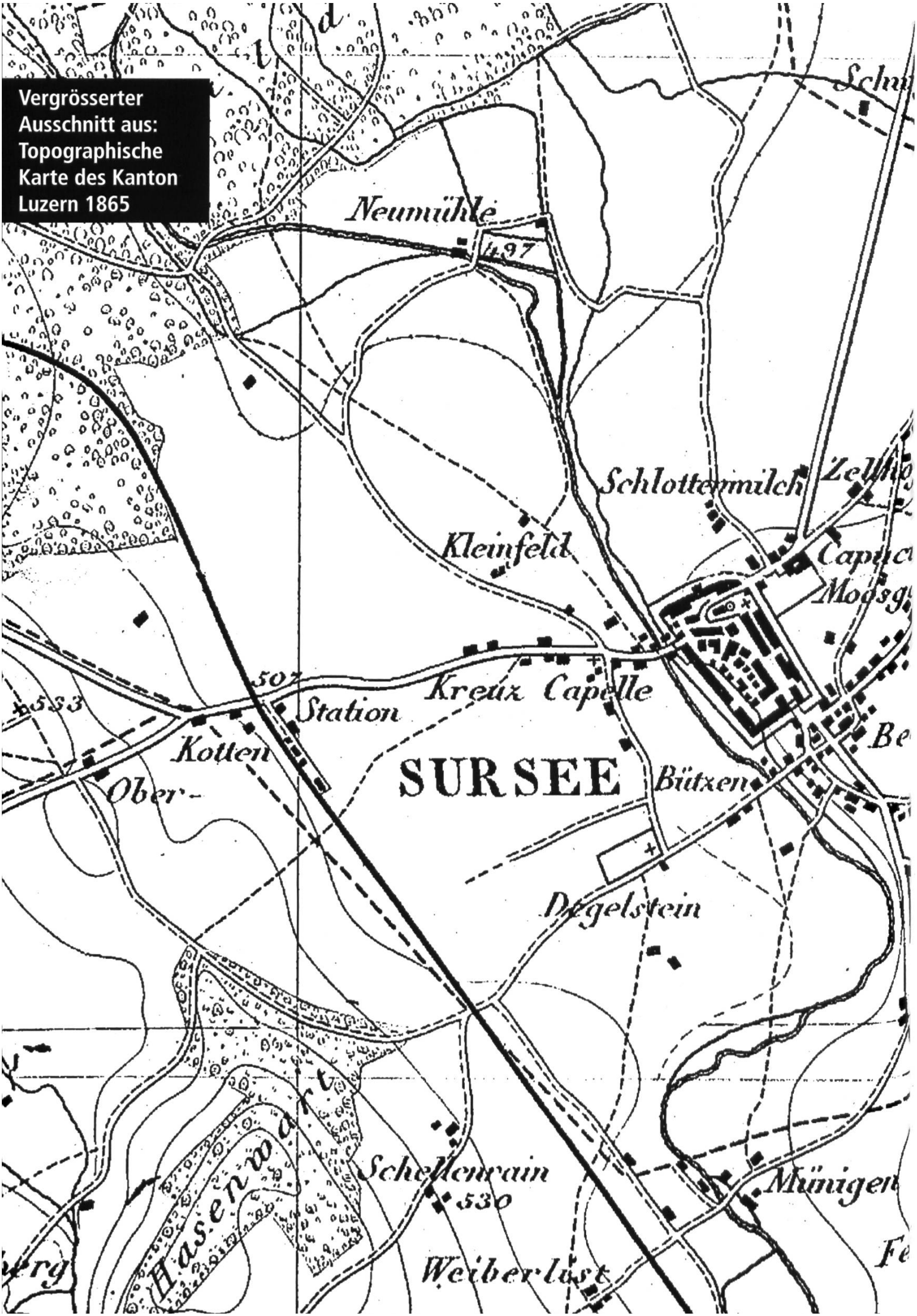
Das 1895 im Stil des Historismus erbaute ehemalige Verwaltungsgebäude der Ofenfabrik Sursee verbindet nach seiner Erneuerung Vergangenheit und Gegenwart an der Centralstrasse. Aufnahme 2005.

erhöht die Zentrumsfunktion. Im Kotten entsteht eine neue, grenzübergreifende Vorstadt, überragt von der Glassfassade des 2003 neu gebauten Möbelhauses. Das Industrie-Areal am Bahnhofplatz wird in naher Zukunft mit Geschäfts- und Dienstleistungscentern überbaut, dabei zeichnet sich eine Ausweitung der Geschäftszone gegen die Centralstrasse ab. Nationale Unternehmen und Institutionen oder Verwaltungen zeigten Interesse am Standort. Das traditionelle Baugeschäft Estermann plant auf der Liegenschaft an der Centralstrasse eine Grossüberbauung. Das ehemalige Fabrikgelände der Ofenfabrik wurde vom Nachfolgeunternehmen Electrolux 2001 an eine Versicherungsgesellschaft verkauft. 2004 entstand in einer ersten Bauetappe das Bürogebäude entlang der Centralstrasse, der neue Sitz des Amtsgerichtes. Der Kanton verhinderte den beabsichtigten Abbruch des ehemaligen Verwaltungsgebäudes der bedeutenden Fabrik. Das restaurierte Industriedenkmal verbindet 2006 die Gegenwart mit der Vergangenheit des Bahnhofquartiers. Die SBB verkauften 2006 beim Bahnhof Land für knapp 1'000 Franken pro Quadratmeter. Die näher gerückten schweizerischen

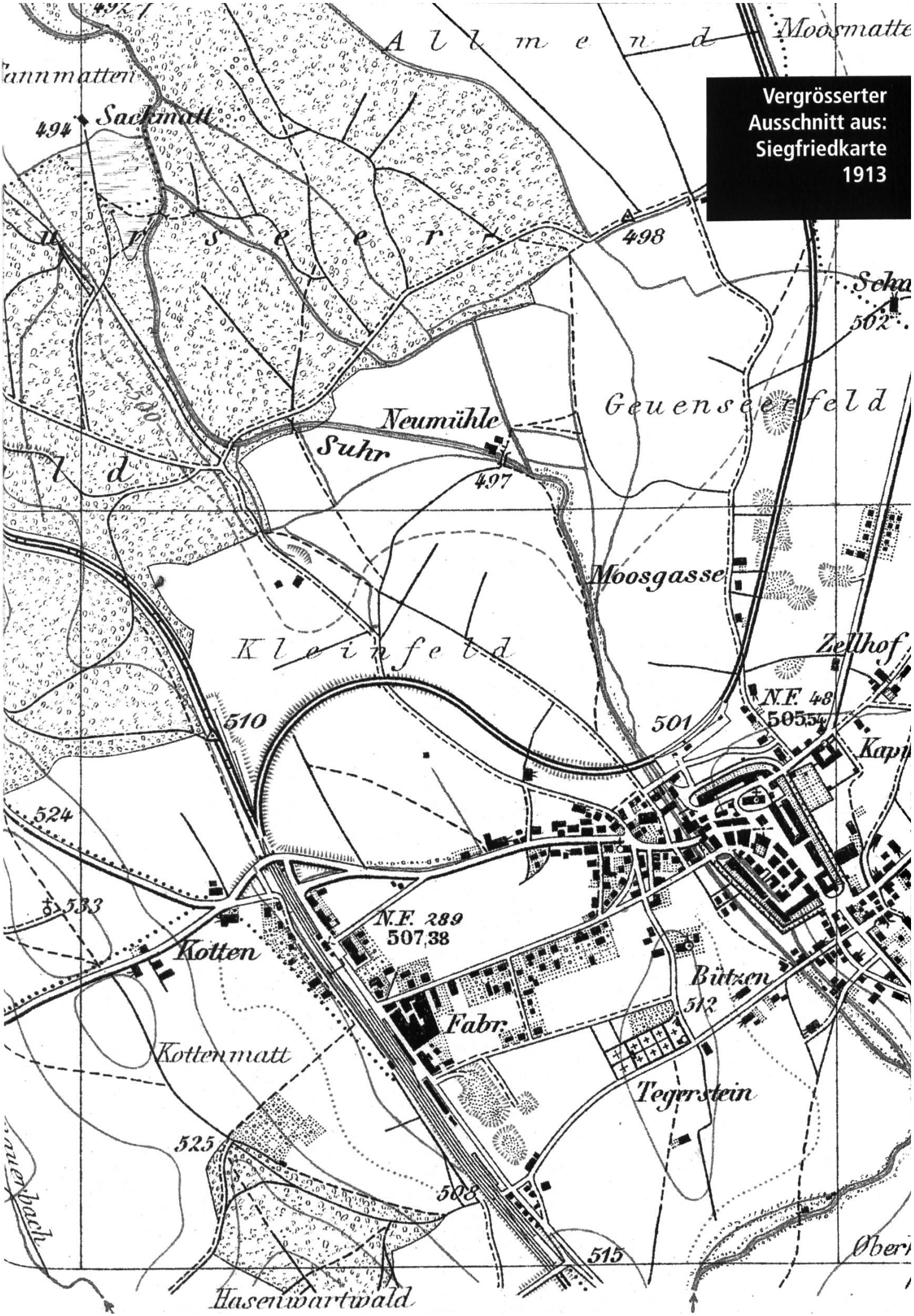
Der Kreisel im Kotten mit dem 2003 durch eine Glasfassade neu gestalteten Möbelhaus Ulrich. Aufnahme 2006.

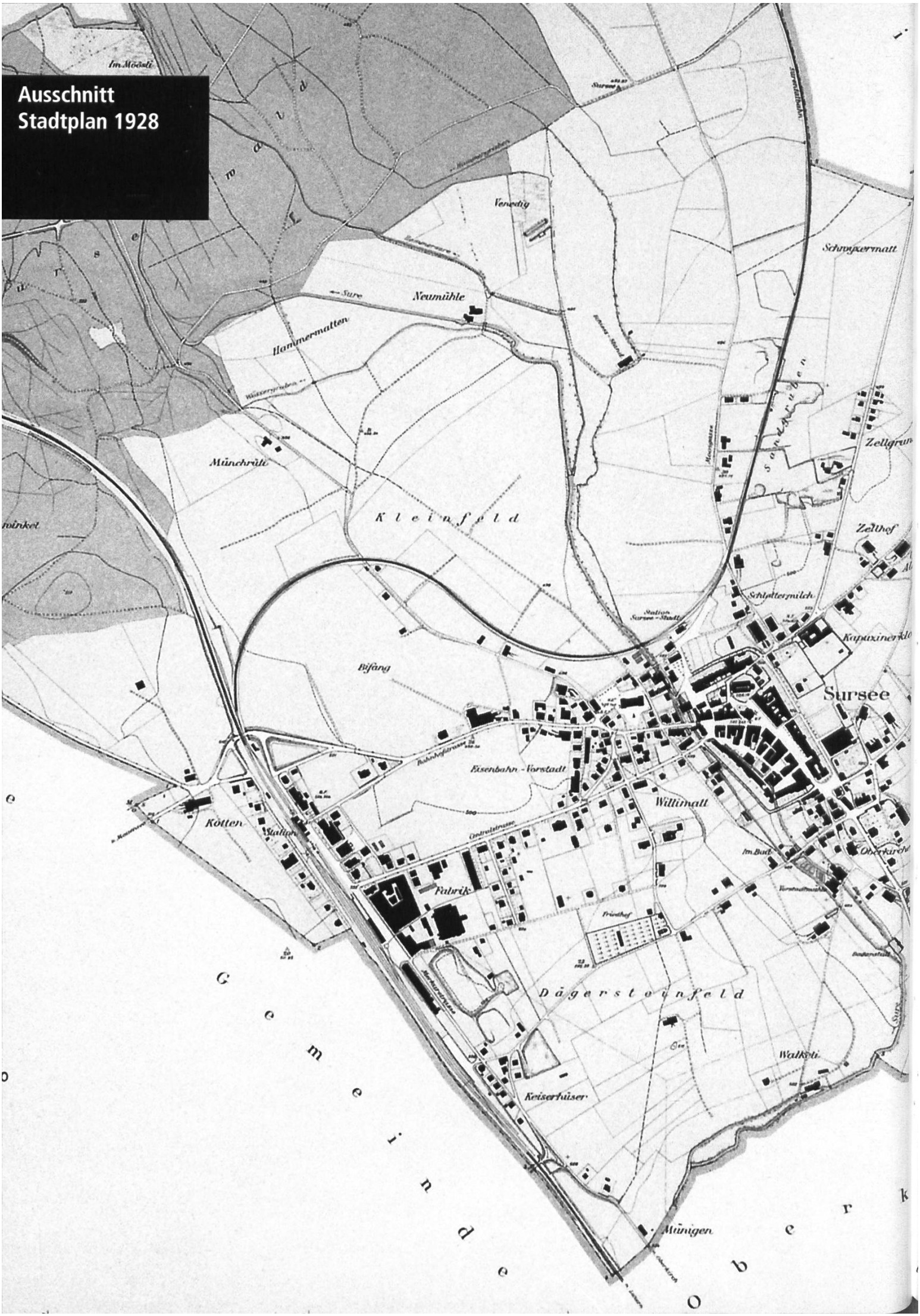
Die Eisenbahnvorstadt und das Industriegebiet von Westen mit den zu den Gemeinden Mauensee (links) und Oberkirch (rechts) gehörenden Siedlungen im Vordergrund. Luftaufnahme 2006.

Zentren fordern die Eisenbahnvorstadt erneut heraus, den Wandel vom öden Aussenquartier zum eigenständigen Zentrum der Kleinstadt zu schaffen und nicht zum nachts dunklen Dienstleistungszentrum oder zur schlafenden Agglomeration zu verkommen. Die Auswirkungen der vollständigen Bebauung der westlichen Vorstadt und des Dägersteinfelds sind zu Beginn des 21. Jahrhunderts noch nicht erkennbar.[276]



Vergrösserter Ausschnitt aus: Topographische Karte des Kanton Luzern 1865


Vergrösserter Ausschnitt aus: Siegfriedkarte 1913
Allmend
Moosmatte
Tannmatten
Sackmatt
494
498
Geuenseerfeld
Neumühle
Suhr
497
Moosgasse
Kleinfeld
Zellhof
N.F. 48
505,54
501
510
524
533
N.F. 289
507,38
Kotten
Bützen
512
Fabr.
Kottenmatt
Tegerstein
525
508
515
Hasenwartwald

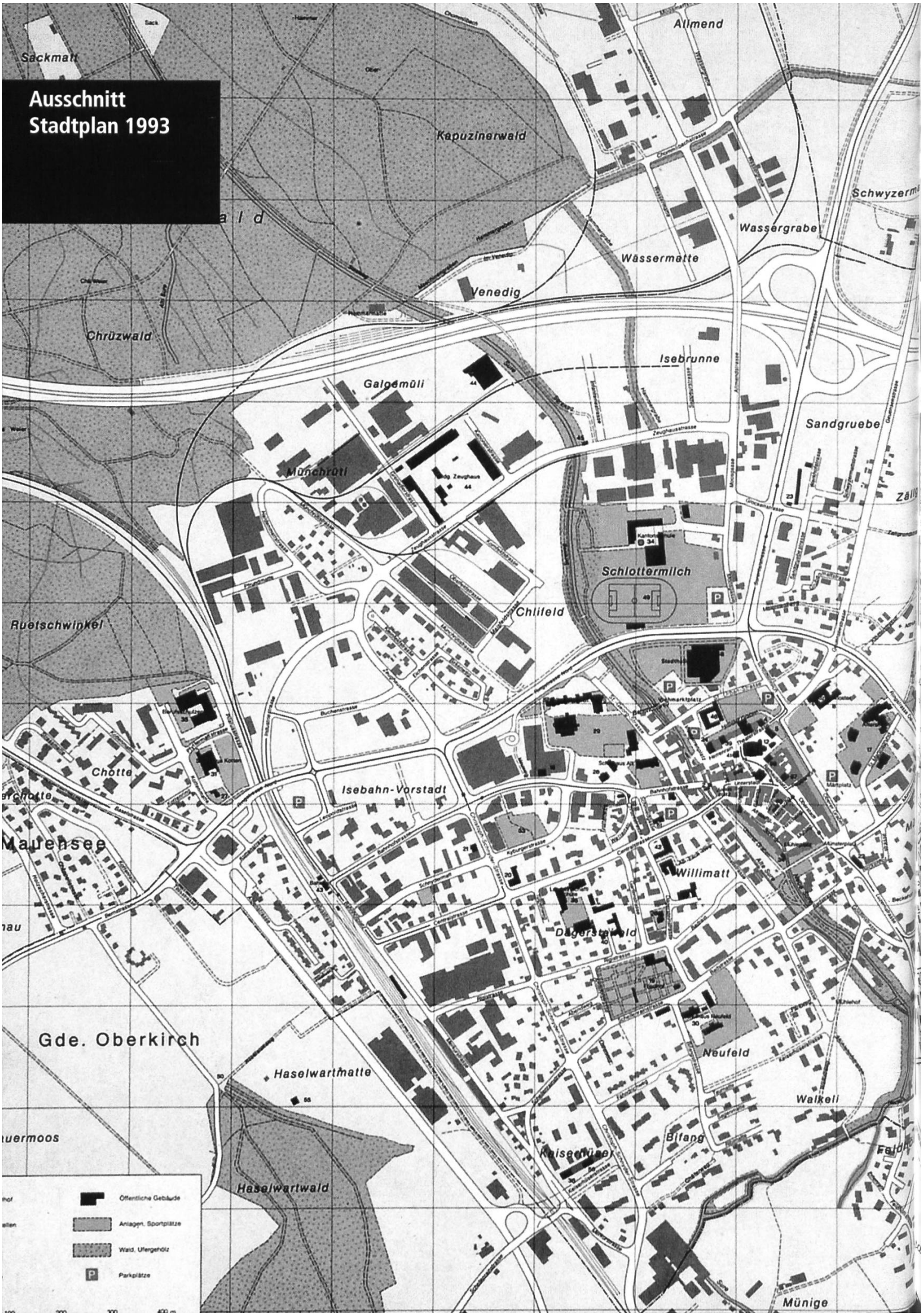

Ausschnitt
Stadtplan 1928
Im Möösli
Venedig
Schnyzernatt
Sure
Neumühle
Hammermatten
Münchrüti
Kleinfeld
Zellgrun
Zelthof
Schlattermilch
Kapuzinerklo
Bifang
Sursee
Eisenbahn-Vorstadt
Willimatt
Kotten
Station
Fabrik
Friedhof
Im Bad
Dägerstoufeld
Walkerli
Keiserhüser
Münigen
Gemeinde Oberkirch

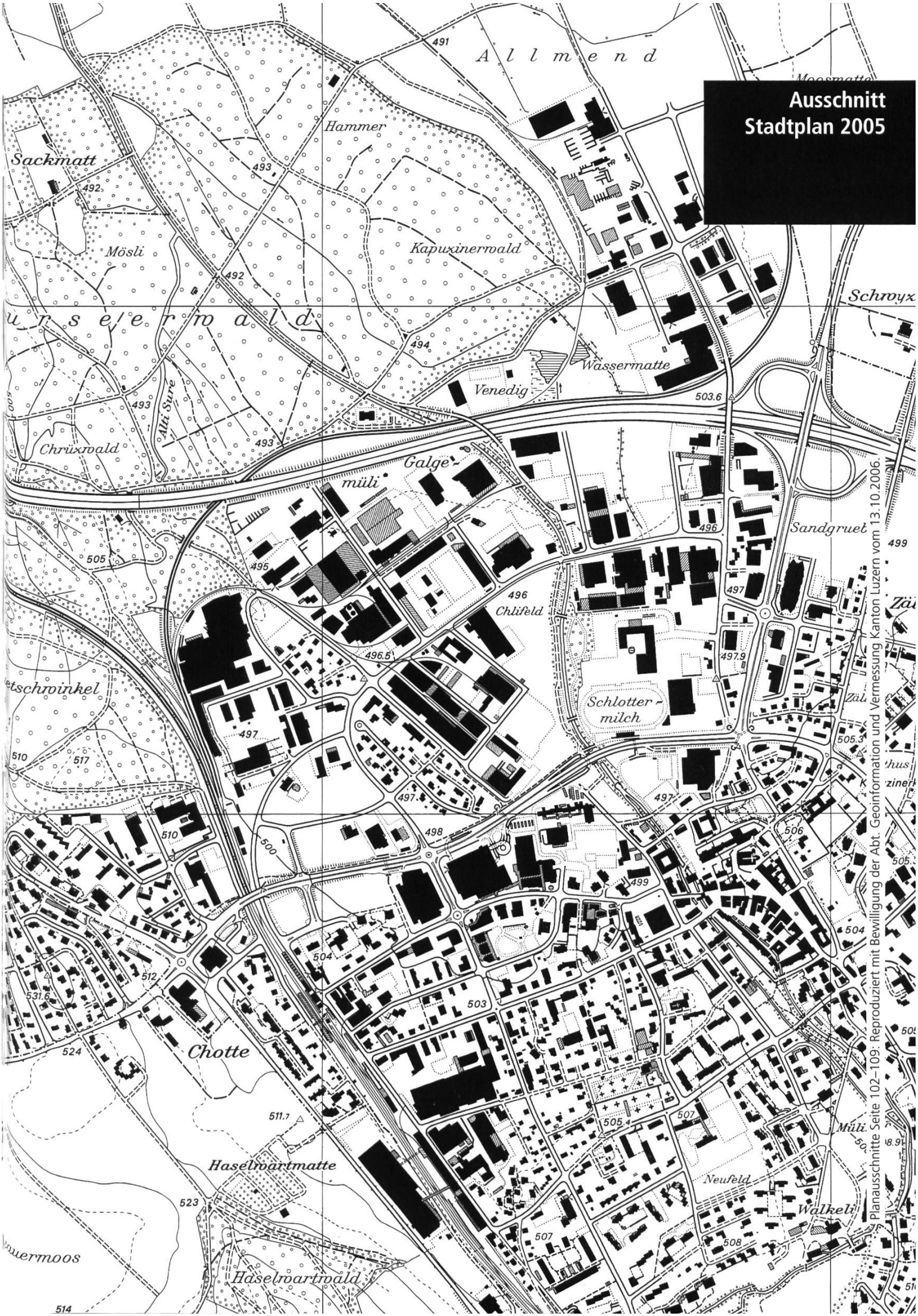
Ausschnitt
Stadtplan 1928
Nachführung
1953
Sackmatt
Im Möösli
Hammergraben
Venedig
Schwyzermatt
Neumühle
Hammermatten
Zeughäuser
Münchrüti
Kleinfeld
Zellgrü
Zellhof
Bifang
Sursee
Eisenbahn-Vorstadt
Willimatt
Kotten
Station SBB
Fabrik
Dagersteinfeld
Walkeli
Keiserhüser
Schellenrain
Münigen
Haserwaldwald
Haserwart

Ausschnitt
Stadtplan 1928
Nachführung
1962

Ausschnitt
Stadtplan 1975
Kapuzinerwald
Venedig
Hammermatte
Chrüzwald
Galgenmüli
Wässerma
Münchrüti
Sandgruebe
Zellgru
Ruetschwinkel
Chlifeld
Schlottermilch
Bifang
Willimatt
Chotte
Haselwartmatte
Haselwartwald
Keiserhüser
Dägersteifeld
Mülihof
Walkeli
Münige
Öffentliche Gebäude
Parkplätze
Gemeindegrenze

Ausschnitt Stadtplan 1993





Ausschnitt
Stadtplan 2005

Planausschnitte Seite 102–109: Reproduziert mit Bewilligung der Abt. Geoinformation und Vermessung Kanton Luzern vom 13.10.2006.