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: Der wirtschaftliche und öffentliche Raum Eisenbahnvorstadt im 20. Jahrhundert

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: 02.10.2025

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

Der wirtschafliche und öffentliche Raum Eisenbahnvorstadt im 20. Jahrhundert

Thomas Stillhart

Einleitung

Der vorliegende Beitrag zur Geschichte des Quartiers Eisenbahnvorstadt von Sursee geht in erster Linie vom Quartier als Lebensraum aus.[1] Die beiden Begriffe Wirtschaft und Öffentlichkeit dienen dabei als Kompass für die Beschreibung der historischen Entwicklung im 20. Jahrhundert. Das wirtschaftliche Aufblühen, unterteilt in die drei Sektoren Landwirtschaft, Industrie und Dienstleistung sowie verschiedene Institutionen des öffentlichen Lebens, werden in chronologischer Abfolge in Zusammenhang gebracht. Durch die klaren Untertitel soll ein erleichterter Zugriff auf die jeweils gewünschten Themen ermöglicht und dadurch ein lexikalischer Charakter eingeführt werden. Begrifflich lehnt sich die vorliegende Arbeit an die Studie von Sebastian Grüninger und Stefan Röllin über das Quartier Mariazell aus dem Jahre 1997 an.[2] Ausgangspunkt ist der Mensch mit seinen vielfältigen Tätigkeiten. Wie hat sich der untersuchte Raum durch das menschliche Tun im 20. Jahrhundert entwickelt? Gab es Brüche oder weiteten sich die Institutionen organisch aus? Wer oder was waren die tragenden Pfeiler des Wachsens und Werdens, finden sich Unterschiede zwischen dem westlichen Gemeindegebiet und dem Rest von Sursee? Ist der Begriff Eisenbahnvorstadt heute noch berechtigt? Welchen Einfluss übte der Quartierverein aus? Diesen Fragen soll hier nachgegangen werden. Aus dem bestehenden Literaturfundus, dem Aktenmaterial aus dem Stadtarchiv sowie ausgewählten Quellen des Staatsarchivs Luzern stammen die Informationen. Statistische Angaben wurden vom Statistischen Amt des Kantons Luzern und den Telefonbüchern von 1960 bis 2000 aus dem Postarchiv in Bern erhoben. Interviews zur wirtschaftlichen Entwicklung und zur mentalitätsgeschichtlichen Wertung beleuchteten die Quellen von subjektiver Warte aus.

I. Wirtschaftsraum

Im Quartier Eisenbahnvorstadt pulsiert heute das wirtschaftliche Leben Sursees. Das breite Bildungsangebot, die effiziente Verkehrsanbindung, das qualifizierte, fast unversiegbare Arbeitskräftereservoir sowie ein intaktes kulturelles und sportliches Freizeitangebot locken Firmen nach Sursee, vor allem in das westliche Gemeindegebiet. Die «Einkaufsmeile»[3] an der Bahnhofstrasse, viele Banken und Versicherungen sowie der Hauptanteil der Industriefläche befinden sich in der Eisenbahnvorstadt. Die Entwicklung dahin wird auf den folgenden Seiten chronologisch und sachbezogen erläutert, wobei der Schwerpunkt auf der Zeit der wirtschaftlichen Aufbruchstimmung in den Nachkriegsjahren liegt.

1. Im Einflussbereich der Landwirtschaft

Aus der Krise zum Wandel

Der weltmarktbedingte Getreidepreiszerfall durch den wegen des ausgebauten Eisenbahnnetzes möglichen Import von billigem Getreide aus den USA und den

Oststaaten nach 1875 dezimierte in der Schweiz den Getreideanbau zu Gunsten der Vieh- und Milchwirtschaft. Im Kanton Luzern schrumpfte zwischen 1878 und 1890 die Anzahl der bäuerlichen Betriebe wegen sinkender Einkommen und hoher Zinsverpflichtungen um rund ein Viertel.[4] Als direkte Folge dieses Prozesses ist die von Niklaus Krummenacher 1868 an der Bahnhofstrasse gegründete Mosterei anzusehen, da zunehmend die Verwertung und nicht mehr die Produktion landwirtschaftlicher Waren aktuell wurde.[5] Schmerzliche Lehren aus dieser agrarbetrieblichen Flurbereinigung blieben nicht aus und mündeten in der intensiveren Fachausbildung, im Aufbau landwirtschaftlicher Genossenschaften und in der Verstärkung der politischen Interessenswahrnehmung.[6]

Die Mosterei (hier an der linken Strassenseite) produzierte bis zum Abbruch der gesamten Trottenweg-Häuser am Ende der 1970er-Jahre und war Namensgeber der Überbauung Trotte. Aufnahme vom Mai 1974.

Innerhalb des 1859 in Sempach gegründeten kantonalen Bauernverbandes, deren erster Präsident der Surseer Franz Xaver Beck-Leu (1827–1894) war, regte sich in den 1860er-Jahren die Frage einer Schulgründung für Landwirte. Da damals in anderen Kantonen bereits Möglichkeiten zur Ausbildung bestanden, beliess es der Bauernverband bei den ab 1870 in Udligenswil durchgeführten bäuerlichen Fortbildungsschulen. Erst die fatale Agrarkrise förderte ein Umdenken bei der bisher skeptischen Bevölkerung, die anfänglich vehement den «lateinischen Bauern»[7] verhindern wollte. Zudem motivierten die Notlage der Landwirtschaft, das Fehlen solcher Anstalten in katholischen Kantonen und die erwarteten Bundesbeiträge am 28. Mai 1885 die Kantonsbehörden Luzerns zum Entscheid für die Errichtung einer landwirtschaftlichen Schule. Da der zunächst vorgesehene Standort in der Stadt Luzern dem Kanton weit geringere Leistungen versprach als das Bewerbungsdossier von Sursee,[8] eröffnete der Kanton die erste landwirtschaftliche Winterschule – die erste derartige Schule auf Schweizer Boden – mit dreissig Schülern Anfang November 1885 im Surseer Rathaus.

Mit zunehmendem Zuspruch wuchs der räumliche Bedarf, und Sursee gewann am 1. Dezember 1898 den Wettbewerb um den Neubaustandort der Schule. Das grosszügige Angebot für das neue Schulhaus,[9] die bisherigen Leistungen, die zentrale Lage und das breite Angebot an Hilfslehrern führten zum Sieg gegenüber den beiden Mitbewerbern Meggen und Ruswil. Ein von 300 Bewohnern unterzeichnetes Begehren für einen Bauplatz im Osten des Gemeindegebietes beim heutigen Restaurant Brauerei erhitzte zwar die Gemüter,[10] der Regierungsrat entschied sich aber auf Grund der Nähe zum Bahnhof für eine Parzelle an der 1901 in Gemeindebesitz übergegangenen Centralstrasse im Gebiet der Eisenbahnvorstadt. Im

November 1901 wurde der für 70 Schüler konzipierte, im Neurenaissance-Stil gehaltene Neubau mit Kosten von 119'378 Franken bezogen.[11]
Die zweite Massnahme zur Bewältigung der Agrarkrise betraf die verstärkte Zusammenarbeit der Bauern. Ausgehend von der Gründung des Luzerner Bauernverbandes 1859 besann man sich auf die in früheren Zeiten praktizierten politisch-wirtschaftlichen Interessengemeinschaften, so dass sich die sechs damals bestehenden lokalen Genossenschaften am 17. Dezember 1889 zum Verband landwirtschaftlicher Genossenschaften Zentralschweiz (VLGZ) mit Sitz in Luzern zusammenschlossen.[12] In Sursee selber erkannten knapp zwei Jahre darauf, am 11. Oktober 1891, 22 Bauern im Restaurant Eisenbahn die Notwendigkeit eines bäuerlichen Schulterschlusses auf kommunaler Ebene und gründeten die landwirtschaftliche Genossenschaft Sursee. Ein kleiner Holzbau an der alten Kantonsstrasse in Richtung Basel diente anfangs als Magazin, 1905 zog die Genossenschaft ins Obergeschoss eines alten Saals um, das zum Grundstück des Hotels Eisenbahn gehörte.
28 Milchlieferanten aus dem gleichen Kreis versuchten ein Jahr nach der landwirtschaftlichen Genossenschaft, eine «Käsereigenossenschaft Eisenbahnvorstadt» zu gründen. Die angestrebte Käseherstellung gelang allerdings erst fünf Jahre später durch Alois Theiler, den Pächter der Liegenschaft Schnyder. In einer einfachen Waschküche sammelte und verwertete er die ihm gelieferte Milch, bis ihm in einem Lokal der nahe gelegenen Mosterei Krummenacher auf der gegenüberliegenden Strassenseite Raum für die Käseproduktion vermietet wurde. Da diese anfänglich bescheidene Produktion unverhofft rasch Erfolg brachte, konnte Theiler 1904 seine Käseproduktion dank dem Bau eines stattlichen Wohn- und Geschäftshauses auf der gepachteten Liegenschaft erheblich erweitern. 1916 gelang dann die definitive Gründung der «Käsereigenossenschaft Eisenbahnvorstadt» im Gasthaus Eisenbahn. Eine Geschäftserweiterung erfolgte 1956 mit der Übernahme der Liegenschaft Illi an der Merkurstrasse, wo ein kleiner Laden mit Milchsammelstelle namens «Milchkrug» entstand, für dessen Erhalt sich der Quartierverein Neufeld 1990 vergeblich einsetzte.[13]

Das Haus der Molkerei Theiler an der Bahnhofstrasse in einer Aufnahme vom Januar 1972.

Die dritte Massnahme zur Überwindung der landwirtschaftlichen Krise galt der Stärkung der politischen Präsenz der Bauern. Dazu schritten eher begüterte Bauern zu Netzwerkgründungen auf Bundes- wie auf Kantonsebene.[14] Auch ideologische Kehrtwendungen, wie sie beispielsweise der Luzerner Bauernverein im Jahre 1885 mit der Aufgabe seiner selbst gewählten politischen Abstinenz vollzog, gehörten in diese Kategorie. Auf den Raum Sursee bezogen pflegten einzelne Grossbauern, etwa die Besitzerfamilie des Beckenhofes in der südöstlichen Vorstadt, bereits früh direkten machtpolitischen Einfluss.[15] Die erwähnten genossenschaftlichen Selbsthilfeorganisationen trugen überdies entscheidend zur politischen Mobilisierung einer breiten bäuerlichen Bevölkerungsgruppe bei.

Im neu erschlossenen Gebiet rund um den Bahnhof standen an der Jahrhundertwende vor allem einige Bauernhöfe: die Gutshöfe der Familie Schnyder am Ort des heutigen Surseepark und der Familie Bossart, der Kottenhof, der Fähndrichhof, der «Chrüzlihof», der Bauernbetrieb des Stadtspitals an der Kleinfeldstrasse, der Mühlehof der Familie Zust, ein Hof in Münigen (Gemeinde Oberkirch), die «Beck-Höfe» und ein Hof im Kleinfeld südlich des Surseewaldes.[16] Die kantonal wie bezüglich des Surentals über die letzten Jahrhunderte vergleichsweise geringe Anzahl der in der Landwirtschaft Beschäftigten bezeugt auch ein Blick in die Mitgliederliste des Quartiervereins Eisenbahnvorstadt. Von den fünfzig eingeschriebenen Mitgliedern im Gründungsjahr 1899 bestritten gerade einmal sechs, wenn die Gebrüder Lindner als Besitzer der zur landwirtschaftlichen Verarbeitungsindustrie gehörenden Konservenfabrik dazugezählt werden, ihren Lebensunterhalt mit Landwirtschaft.[17]

Zweiteilige Förderung der landwirtschaftlichen Funktion

Das landwirtschaftliche Handelszentrum

Eingebettet in eine seit Jahrhunderten von der Agrarwirtschaft geprägte Umgebung blühte trotz der geringen Anzahl von Bauern auf dem Boden des neuen Quartiers das landwirtschaftliche Lernkompetenz- und Handelszentrum regelrecht auf und erhöhte seinen regionalen Einfluss stetig. Der Bahnhof der Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) mit seiner prädestinierten Verteilfunktion sowie der nie versiegende Rohstoff aus den nahe liegenden «Kornkammern» begünstigten diese Entwicklung. Auch die 1888 in Sursee gegründete Konservenfabrik, eine der ersten landwirtschaftlichen Verarbeitungsindustrien auf Surseer Boden,[18] deutete trotz ihres relativ kurzen Bestehens das Potenzial der Landwirtschaft an. Die Symbiose zwischen Schule, Verbänden und Fabrik wirkte ab den 20er-Jahren wieder anziehend für landwirtschaftliche Handels- und Verarbeitungsunternehmen: Nachdem der VLGZ mit der Übernahme des Lagerhauses Merkur von der zentralschweizerischen Obstverwertungsgenossenschaft im Jahre 1924 in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs zu expandieren begonnen hatte, baute er 1932 erstmals selber, und zwar ein Obstlagerhaus.[19] Mit dem Bau des Getreidesilos und der Futtermühle 1939 entwickelte sich der VLGZ kurz vor dem Zweiten Weltkrieg weiter. Mit zusätzlichen An- und Neubauten stärkte er den Standort Bahnhof als Hauptsitz seiner Verwaltung und Lagerung.[20] Die Landwirtschaftliche Genossenschaft Sursee ihrerseits erwarb 1937 das zehn Jahre zuvor von der 1936 in die Obst- und Landesprodukte-Handel Aktiengesellschaft (AG) umgewandelte, aber von der Firma Widmer & Wüest erstellte Lagerhaus «Fruchthof»[21] vis-à-vis des Bahnhofs Sursee für den Preis von 155'000 Franken und vergrösserte drei Jahre später mit dem Bau einer Siloanlage auf einer Nachbarparzelle und einem Verbindungsbau zu beiden Anlagen ihre Produktionskapazität. Um der Gefahr der Einschränkung durch Überbauungen auf der Schnydermatte zuvorzukommen, erwarb sie zu Beginn der 1950er-Jahre 2'095 m² Bauland und bebaute es später.[22]
Inzwischen konkurrenzierte die Obst- und Landesproduktehandel AG die landwirtschaftlichen Verbände. Offenbar lief der Geschäftsgang erfolgreich, denn ein Jahr später konnte die im Volksmund «Obst AG» genannte Firma an der Centralstrasse 39 verschiedene Büroräumlichkeiten und Garagen bauen. Im Jahr 1945 wurde eine Lagerhausgenossenschaft im Schellenrain gegründet, zehn Jahre später

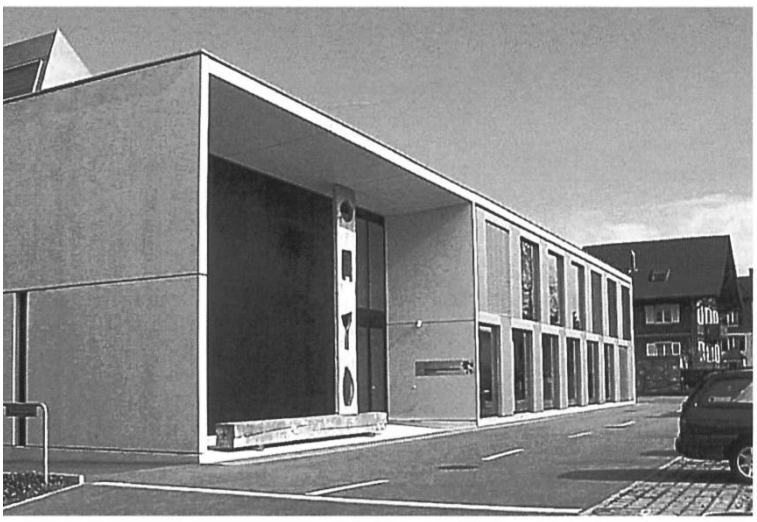
Die 2000 m² nutzbare Fläche des Fruchthofs diente der Landwirtschaftlichen Genossenschaft Sursee zu einer willkommenen Weiterentwicklung, auf dessen Parzelle 1955 eine erste Tankstelle und 1963 eine 31 m hohe und Fr. 1'121'778.– teure Siloanlage erbaut wurde. Aufnahme von 1941.

errichtete die vom langjährigen Präsidenten des Quartiervereins Eisenbahnvorstadt, Heinrich Renggli (1905–1994), geführte Handelsaktiengesellschaft am selben Ort ein mächtiges Getreidesilo. Da die Büros an der Centralstrasse zu eng wurden, zog die Obst AG 1975 in ein grosszügig konzipiertes Wohn- und Geschäftshaus an der Merkurstrasse 13. Mit der 1982 erbauten, computergesteuerten Kraftfutterfabrik rüstete sich die Firma bereits früh für die Herausforderungen des 21. Jahrhunderts. Diese Pläne waren allerdings zu ambitiös und endeten 2002 mit der Einstellung der betrieblichen Tätigkeit.[23]

Das landwirtschaftliche Lernzentrum

Die Räume der Landwirtschaftlichen Schule wurden im Winter genutzt, im Sommer blieben sie leer. Der kantonale Bauernverband diskutierte ab 1870 über die bessere Auslastung der Schulräume und schlug eine Ausbildung für Landfrauen vor, was zu ersten Spezialkursen in Gartenbau, Kochen und Haushaltung im selben Jahrzehnt führte. Mit dem Angebot stieg die Nachfrage, der kantonale Gemeinnützige Frauenverein organisierte dazu in Nottwil ab 1895 eine Haushaltungsschule. Da diese Kurse die bäuerlichen Interessen nur geringfügig berücksichtigen, drängte der Bauernverein zu weiteren Schritten. Im Oberkircher Nationalrat Dominik Fellmann (1849–1919) besass er einen prominenten Befürworter der Bäuerinnenschule. Im Sommer 1907 wurde die Hauswirtschaftsschule Sursee eröffnet.[24] Die 1920 gegründete Landwirtschaftliche Schule Willisau und die Weltwirtschaftskrise

zu Beginn der 1930er-Jahre minderten die Nachfrage. Der landwirtschaftliche Bildungsstandort Sursee gewann erst gegen Ende desselben Jahrzehnts durch bauliche Erweiterungen (Konviktbau, Schulraumerweiterungsbauten und milchwirtschaftliche Labors) wieder an Bedeutung. Trotz dem Druck zur Konzentration der landwirtschaftlichen Bildung liess sich 1972 die Geschäftsstelle des neu gegründeten Buchhaltungs- und Beratungsrings Luzerner Landwirte in Sursee nieder.
Bei der Gründung der Landwirtschaftlichen Schule 1885 verzichtete der Luzerner Regierungsrat aus Kostengründen auf die Angliederung einer Musterkäserei, obwohl der Handlungsbedarf in der Ausbildung dieser innerhalb der Landwirtschaft zum wichtigsten Verdienstfaktor aufgestiegenen Branche nicht bestritten wurde.[25] Er lenkte erst im Jahre 1911 teilweise ein, als eine milchwirtschaftliche Station auf dem Gelände der Landwirtschaftlichen Schule in Sursee bewilligt wurde, die im selben Jahr eröffnet wurde. Dieses minimale Entgegenkommen verhinderte nicht, dass die Luzerner (und Innerschweizer) Käser schlechter ausgebildet wurden als ihre Berufskollegen in anderen Kantonen.[26] Die Benachteiligung wurde durch die Zentralstelle für das Milchwirtschaftliche Inspektorat des Kantons Luzern 1933 und die im Jahr darauf eingeführten Käserfachklassen, unter anderem in Sursee, etwas gemildert. Zusammen mit dem Beschluss zum An- und Umbau der Landwirtschaftlichen Schule bewilligte der Luzerner Regierungsrat dann am 11. Mai 1937 eine theoretische milchwirtschaftliche Winterschule, die im folgenden Oktober unter der administrativen Führung der Landwirtschaftlichen Schule ihre Tore öffnen konnte.

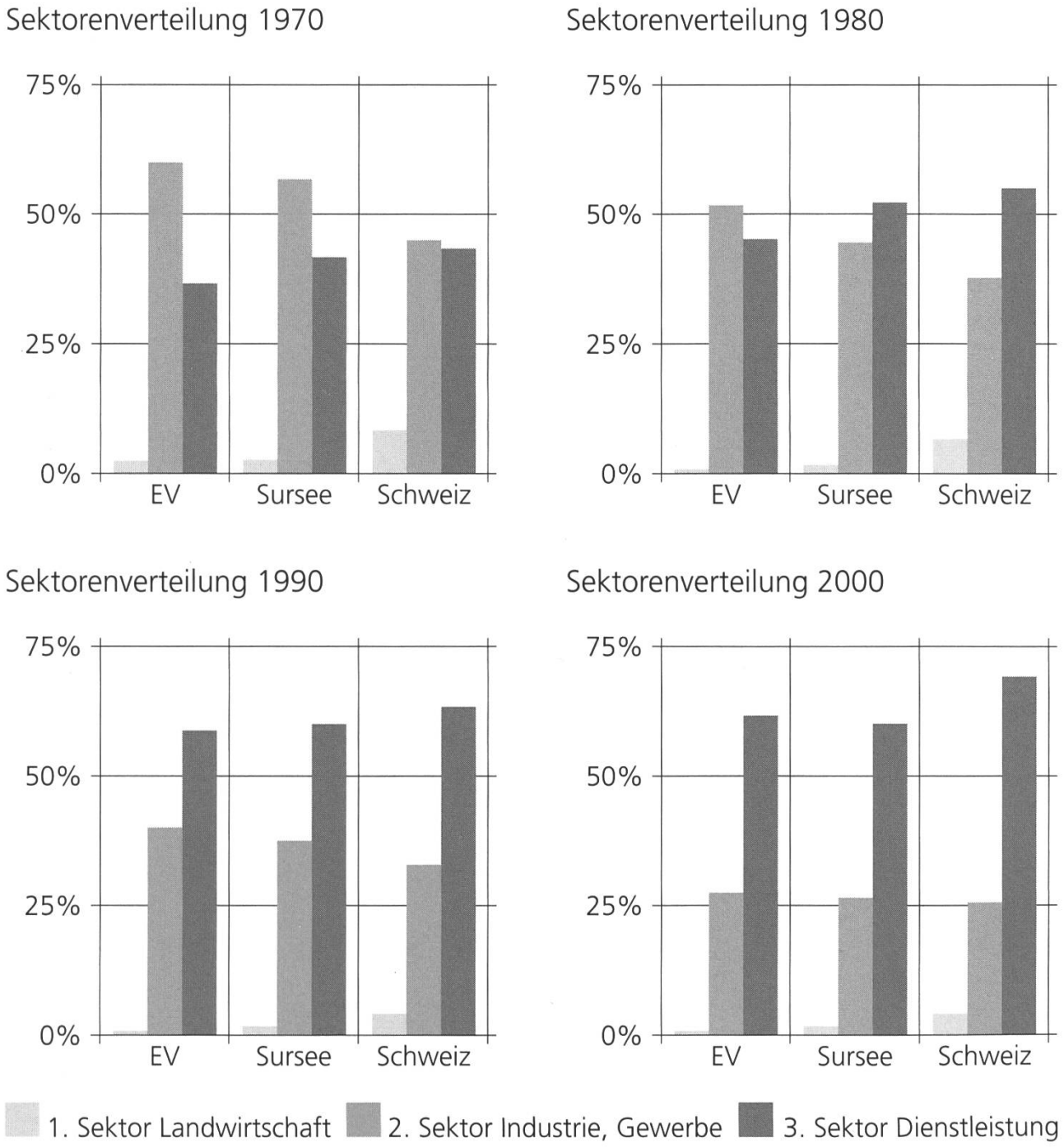


Die neue Modellkäserei erhielt die Auszeichnung guter Bauten des Kantons Luzern. Aufnahme von 1999.

Die traditionelle Landwirtschaftliche Schule Sursee musste gegen Ende des 20. Jahrhunderts endgültig schliessen, da der Kanton seine Institutionen konzentrieren wollte und nur die beiden Standorte Hohenrain und Entlebuch die Redimensionierung überlebten. Dafür konnte Sursee das kantonale Milchwirtschaftliche Bildungszentrum behalten, welches ab Mitte der 40er-Jahre organisatorisch sowie 1975 örtlich von der Landwirtschaftlichen Schule getrennt sowie im Jahre 1999 mit einem modernen Neubau mit Modellkäserei und Labor vom Luzerner Architekturbüro Gübelin+Rigert ausgestattet und allmählich zum «Mekka der Milchverarbeitung» wurde.[27]

Das Zentrum der Agrarindustrie

In den 1950er-Jahren reduzierten sich die landwirtschaftlich genutzten Flächen in Sursee, auch wenn immer noch drei Viertel der Gemeindefläche der Land- und Forstwirtschaft (auch Waldflächen) zugeordnet werden konnten. Ähnlich der gesamtschweizerischen Entwicklung sank auch in Sursee parallel dazu die Zahl der Landwirte. 1955 standen noch 46 landwirtschaftliche Betriebe auf dem Gemeindegebiet. Im Telefonbuch von 1960 lassen sich nur gerade sieben Landwirte



Sektorenverteilung in der Schweiz, in Sursee und in der Eisenbahnvorstadt (EV) von 1970 bis 2000.

sicher dem Gebiet westlich der Sure zuordnen, wovon deren drei an der Bahnhofstrasse ansässig waren.[28] Von den Mitgliedern der Käsereigenossenschaft Eisenbahnvorstadt wohnten im Jahr des fünfzigjährigen Bestehens 1966 von 17 Genossenschaftsmitgliedern noch drei auf Surseer Gemeindegebiet. In absoluten Zahlen arbeiteten 1970 von insgesamt 3'288 berufstätigen Einwohnern noch 67 im ersten Sektor (rund 2 %), wovon 35 im westlichen Gemeindegebiet ansässig waren. Diese Zahl nahm später, wiederum parallel zur gesamteidgenössischen Entwicklung, kontinuierlich ab, so dass am Ende des Jahrtausends noch 36 Surseer (15 davon westlich der Sure wohnhaft, 42%) ihren Lebensunterhalt aus der Landwirtschaft bestritten.[29]

Die Mechanisierung gegen Ende des 19. Jahrhunderts und die Motorisierung nach dem Zweiten Weltkrieg dezimierten die landwirtschaftliche Arbeitsplätze. In Sursee setzte vor allem die Motorisierung die bereits begonnene Akzentverschiebung in der Landwirtschaft beschleunigter fort und ebnete dank dem vertriebstechnischen Know-how und dem intellektuellen Potenzial den Zugang zu Firmengründungen. Dem VLGZ genügte lange Zeit das bestehende Areal rund um den Bahnhof für alle Erweiterungen. Doch als im Januar 1962 der Bau einer Kartoffelflockenfabrik beschlossen wurde, mussten neue Möglichkeiten ausgelotet werden. Ausgerechnet in dieser Zeit plante der Stadtrat ein neues Industriequartier im nördlichen Gemeindegebiet. Der VLGZ handelte rasch und kaufte am 5. April 1962 der Korporation ein Grundstück mit Geleiseanschluss im Ausmass von 7'132 m^2 zum Quadratmeterpreis von 10 Franken ab.[30] Der Baubeginn erfolgte im Jahr 1963, im Frühling 1964 setzte die Produktion an der Münchrütistrasse ein.
Die VLGZ-Beteiligung an der WEGA, einer Landmaschinen-Handelsfirma aus Reiden, ermöglichte den Mitgliedern die unkomplizierte Versorgung mit technischen Geräten und deren einwandfreier Wartung. Nachdem der Standort Reiden für die Koordination mit den in Sursee konzentrierten Verbandsbetrieben nicht mehr geeignet war, beschloss die Geschäftsleitung die Verlegung in die Münchrüti. Sieben Jahre nach der Übernahme der WEGA standen im Jahre 1970 die neuen Hallen.[31]
Neun Genossenschaftsverbände der Schweiz gründeten 1965 in Sursee die UFAG, eine auf die Fabrikation und den Handel mit Spezialprodukten der Tierernährung spezialisierte, selbständige Tochterfirma des VLGZ.[32] Mit dem raschen wirtschaftlichen Erfolg der zum schweizweit führenden Kälbermilchproduzenten aufgestiegenen Unternehmung wuchs der Bedarf an unbebautem Land für die Produktion. Die 1967 hinzugekaufte Landparzelle im Kleinfeld für eine weitere Geschäftserweiterung der UFAG sowie die ebenfalls durch Kooperation mit den anderen Genossenschaftsverbänden geschaffenen und in Sursee domizilierten Landor-Holding AG und UFA-Bürgschaftsgenossenschaft stärkten die Landwirtschaftshochburg Sursee weiter.[33] Die Gründungen der VLGZ-Informatik 1968 sowie der ufamed AG an der Kornfeldstrasse 2 im Industriegebiet ein Jahr danach belegen den weiteren technologischen Wandel in der Landwirtschaft. Während aus der VLGZ-Informatik 1983 die AGRO DATA AG entstand, die den Computer endgültig auf den Bauernhof brachte und sich danach langsam verselbständigte,[34] gründete die Fenaco (Fédération nationale des coopératives) nach der Jahrtausendwende die AGRO DATA nova AG als Tochtergesellschaft. Die ufamed AG hatte 1946 mit dem Bau chemischer Laboratorien beim Bahnhof ihren Ursprung. Sie stellte schon bald Pulvermischungen als Medizinalkonzentrate, Mineralsalze und Diätetika her, kam 1993 ebenfalls nach einer Phase der Selbständigkeit in den Schoss des ehemaligen VLGZ zurück und arbeitet auch heute noch grossmehrheitlich für den landwirtschaftlichen Markt.[35]

Heutiger Stand

Nach der erfolgreichen Entwicklung des VLGZ ab 1960 mit seiner anschliessenden Ausbreitung im Industriegebiet trat eine Sättigung des Ausbaus ein, die aber nicht auf die Landwirtschaft beschränkt blieb, da die Weltwirtschaftskrise in der ersten Hälfte der 1970er-Jahre die gesamte Weltwirtschaft massiv beeinflusste. Noch vor den heftigsten Auswirkungen verlegte der Verband seinen Hauptsitz 1972 nach

einem Beschluss der Delegierten von Luzern nach Sursee in das vom Luzerner Architekten Hans-Ueli Bächi neu erstellte Verwaltungsgebäude, das «nicht die üblichen Ein- und Ausblicke gewährt», an der Leopoldstrasse.[36] Früh wurde dieser Umzug vorbereitet, und der Surseer Stadtrat unterstützte diese Idee beherzt, denn seine frühere Kooperation beim Bau der Kartoffelflockenfabrik zielte schon damals auf diese Sitzverlegung. Die engen Büroräumlichkeiten am 1918 erworbenen Luzerner Hauptsitz sowie die örtliche Distanz zu Sursee, der Hochburg des Verbandes, drängten die Verantwortungsträger zu dieser Entscheidung. Anfänglich investierte der Verband zu diesem Zweck in eine Landparzelle am Schellenrain, dem südwestlichen Zipfel des Gemeindegebietes. Schon bald wuchs aber die Einsicht, dass die Zentrale nahe der prosperierenden neuen Betriebszweige in der Münchrüti zu stehen kommen sollte. Nach langwierigen Sondierungen konnte 1966 nordöstlich des Hotels Eisenbahn eine 3'500 m² grosse Bauparzelle von der Einwohnergemeinde erworben werden. Sechs Jahre später wurde der als «Meilenstein in der Geschichte Sursees» bezeichnete Bau bezogen.[37] Das imposante Gebäude vereinigte eine unterirdische Garage für 90 Autos sowie 1'600 m² Büroräume und 13 Zwei- bis Sieben-Zimmer-Wohnungen auf 10 Stockwerken.

1993 schlossen sich sechs landwirtschaftliche Genossenschaftsverbände zur Fenaco mit Hauptsitz in Bern zusammen. Die vier regionalen Geschäftssitze betreuen die kommunalen landwirtschaftlichen Genossenschaften und unterhalten verschiedene Gesellschaften innerhalb der Genossenschaft. In Sursee verblieben die Verwaltung der Region Zentralschweiz, die im Oktober 2002 an der Obstfeldstrasse 1 ein neues Gebäude beziehen konnte, und die UFA AG, die ufamed AG, die Landor Holding AG, die UFA-Bürgschaftsgenossenschaft sowie die UFAG Laboratorien AG.[38]

Rein optisch dominieren auch heute noch die Türme der UFAG, des damaligen VLGZ und der Obst AG die Industrie- und die Bahnhofgegend. Aber verglichen mit der Wende zum 20. Jahrhundert verschwanden spätestens in den 1970er-Jahren beinahe alle Bauernhöfe im Gebiet westlich der Sure. Es waren hier kaum mehr frei liegende, grössere bewirtschaftete Gras- oder Ackerflächen übrig geblieben. Die produzierende Landwirtschaft wich der verarbeitenden und verwaltenden Landwirtschaft. Vor knapp vierzig Jahren verlegte der Luzerner Bauernverband beispielsweise seinen Sitz von Luzern an die Bahnhofstrasse 37 in Sursee und baute 1996 im Schellenrain 5 (Gemeinde Oberkirch) ein «Haus Luzerner Bauern». Sein Vereinsorgan «Der Landwirt» wurde schon seit 1920 in Sursee produziert.[39]

Im Zuge des Projekts «Luzern 99», das eine regionalpolitisch ausgewogene Verteilung der kantonalen landwirtschaftlichen Ämter anstrebte, wurde das kantonale Landwirtschaftsamt 2001 von Luzern nach Sursee ins ehemalige Konviktgebäude der Landwirtschaftlichen Schule verlegt. Der Regierungsrat förderte mit diesem Entscheid das bereits bestehende «grüne Zentrum Sursee». Das ideale Umfeld mit den zahlreichen landwirtschaftlichen Organisationen und über 1'000 Arbeitsplätzen in und um die Landwirtschaft unterstützten diesen Entscheid.

Die aus der Fusion des Kantonsforstamtes, des Landwirtschaftsamtes sowie der Fischerei- und Jagdverwaltung im Jahre 2003 hervorgegangene Dienststelle Landwirtschaft und Wald (lawa) residiert seit 2005 in einem neu erstellten Bürogebäude an der Centralstrasse 33. Die Dienststelle wollte dadurch zur führenden Kraft für die nachhaltige Entwicklung des ländlichen Raumes im Kanton Luzern aufsteigen. Ein erstes Resultat erbrachte die Verlegung der Geschäftsstelle der landwirtschaft-

Die verdichtete städtische Bauweise erreichte 2005 mit dem modernen Verwaltungs- und Dienstleistungsgebäude die westliche Centralstrasse. Aufnahme von 2006.

lichen Kreditkasse von Emmenbrücke nach Sursee auf 1. Juli 2006, die unter anderem durch regierungsrätlichen Sukkurs zustande kam. Nicht auszuschliessen sind gemäss Ruedi Amrein, dem derzeitigen Stadtpräsidenten von Sursee, weitere Auslagerungen kantonaler Amtsstellen in die Surenstadt, und hier sicherlich in das Gebiet zwischen Altstadt und Bahnhof. Sursee und besonders das Quartier Eisenbahnvorstadt kann von sich behaupten, das «eigentliche grüne Zentrum im zweitwichtigsten Agrarkanton unseres Landes» zu sein.[40]

2. Die Industrialisierung der Münchrüti

Geschichte

Die Eisenbahn fördert die Industrieansiedlung

Die ersten Versuche zur Industrialisierung in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts scheiterten allesamt nach wenigen Jahren.[41] Die Gründe dafür lagen in den zahlreichen Standortnachteilen von Sursee: das fehlende Übungsfeld der Heimindustrie, die schwache Energiequelle Sure, das Fehlen einer Kreditanstalt, der Mangel an Rohstoffen sowie die konservative Mentalität. Zudem bestand in der Innerschweiz lange Zeit ein Mangel an Fachwissen und Motivation für die Investition in Fabriken.[42]

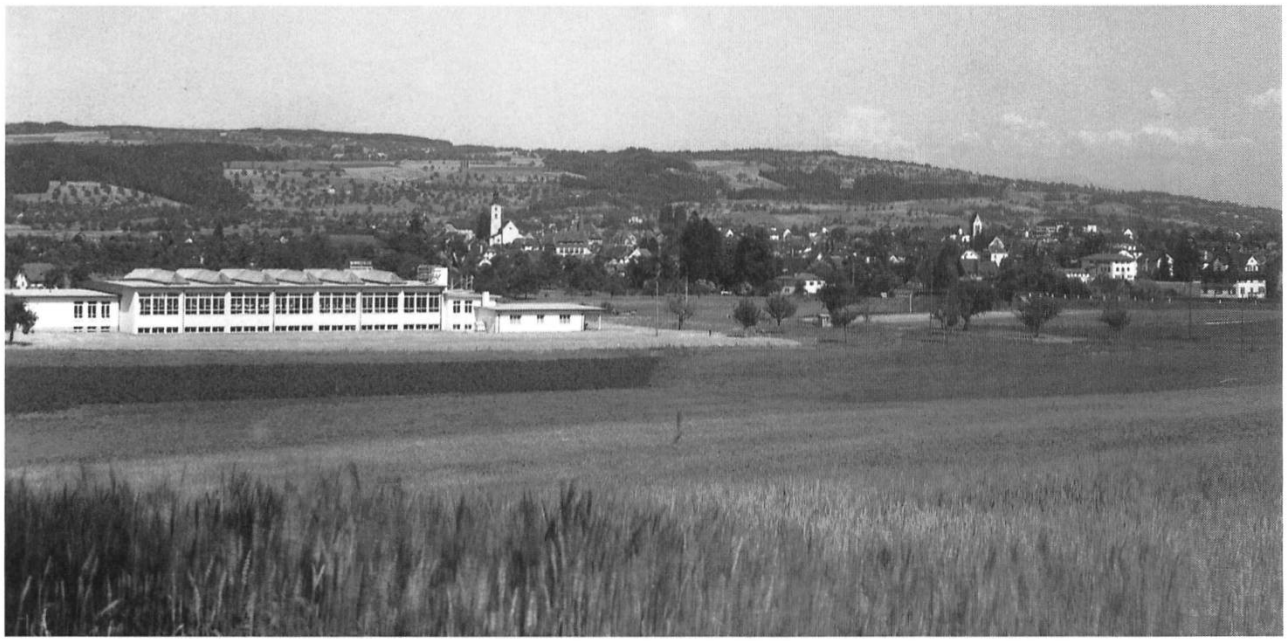
Erst Anfang der 1950er-Jahre kippte die Stimmung,[43] die endgültige Wende zu Gunsten neuer Industrieansiedlungen aber brachte die Centralbahn 1856. Die Stadtbehörden reagierten rasch und intensivierten bald ihre Bemühungen durch Gewährung von Steuerfreiheiten, der kostenlosen Bereitstellung von Baumaterialien,

Die Handlung der Rösch-Erben an der Bahnhofstrasse vor dem Zweiten Weltkrieg.

der speditiven Ausstellung der Bau- und Niederlassungsbewilligungen, der Mithilfe bei Geldsammlungen und der Schaltung von Zeitungsinseraten, die rasch erfolgreich Unternehmen anwarben.[44] Der Wechsel der Ofenfabrik von der Altstadt in ein Areal östlich des Bahnhofs im Jahre 1875 galt dann als Startschuss für weitere Ansiedlungen, so dass die erste Welle von Industrialisierungsprojekten Sursee erreichte.
Zu Beginn des 20. Jahrhunderts gerieten wieder viele Fabrikindustrien in Bedrängnis, denn die mangelnde Solidarität mit dem Standort Sursee und die fehlende örtliche Verwurzelung bewogen viele Unternehmer zum Wegzug. Der Gemeinderat verringerte zudem seine finanziellen Hilfeleistungen, da er seine Prioritäten auf den infrastrukturellen Ausbau (Schulhausbauten, Wasserversorgung, Kanalisationssystem) der Gemeinde verlegte.

Schleichendes Wachstum

Mit der Ofenfabrik und der Seidenzwirnerei in Münigen besass die Eisenbahnvorstadt zwar zwei wirtschaftliche Aushängeschilder, die in der ersten Hälfte des 20. Jahrhundert ihren Expansionskurs fortsetzen konnten,[45] doch daneben wuchs die Wirtschaft nur gemächlich. Bis zum Beginn des Zweiten Weltkrieges gesellten sich eine mechanische Autowerkstatt an der Wilematte, eine Sägerei im Walkeli, ein Handelsgeschäft mit einem ab 1928 angebotenen Personenfahrdienst (Vorläufer des Taxidienstes) sowie eine Maschinen- und Reparaturwerkstatt an der Bahnhofstrasse und eine Metzgerei an der Centralstrasse hinzu.[46]
Von der in Sursee etablierten Textilindustrie ging neben den landwirtschaftlichen Verarbeitungs- und Verteilfirmen[47] ein erster grösserer Impuls aus. Die renommierte



Mit der 1948 erbauten Kleiderfabrik Frey (links) beginnt die Überbauung des Kottens. Im Hintergrund die Stadt. Aufnahme von 1958.

Kleiderfabrik Frey AG aus Wangen a. d. Aare erstellte 1928 eine Zweigniederlassung in der «Kronenburg» an der Centralstrasse 4 (heutiges Haus Coiffeur Joos). Im Jahr 1947 wollte sie dann an der heutigen Kottenmatte eine Fabrik errichten. Der Stadtrat reagierte anfänglich skeptisch, weil «durch den projektierten Fabrikneubau [...) der Wohnungsbau in der Stadtgemeinde Sursee und in den umliegenden Gemeinden stark konkurrenziert [wird), da [...) im Baugewerbe eine ausgedehnte Überbeschäftigung besteht und auch wichtige Baumaterialien, wie namentlich Backsteine, Ziegel sowie Zement nicht in genügenden Mengen produziert und zur Erstellung der notwendigen Wohnungsbauten zur Verfügung gestellt werden können.»[48] Über diese Bedenken setzte sich der Stadtrat jedoch schnell hinweg und unterstützte die Kleiderfabrik Frey, in der während der Hochkonjunktur mehr als 100 Mitarbeiter ihren Lohn fanden. 1983 musste sie allerdings den Surseer Betrieb wieder schliessen. Noch ein anderes Textilunternehmen interessierte sich für den Kauf von Bauland auf der Kottenmatte: Obschon die Mäntel- und Sportkleiderfabrik Kneubühler aus Zofingen, falls genügend Arbeiterinnen rekrutiert werden könnten, die Errichtung eines Betriebes versprach, zeigte die Einwohnergemeinde am 13. Oktober 1946 grosse Skepsis und fror das Gesuch um umfassende Unterstützung ein.[49]

Inzwischen errichtete der Kanton 1934 im nördlichen Gemeindegebiet ein Zeughaus und die Stadt 1940 auf dem Moränenhügel Mariazell das Bezirksspital. Diese beiden öffentlichen Institutionen erweiterten das zentralörtliche Angebot und steigerten den Bekanntheitsgrad und die Wichtigkeit der Surenstadt enorm. Hinzu kam eine politische Stabilität, die einerseits mit der 35-jährigen Amtszeit des Stadtpräsidenten Julius Beck (1884–1981),[50] andererseits mit dem kriegsbedingten Zusammenrücken in Verbindung stand. Ausgestattet mit diesen Vorteilen konnte die Landstadt voller Selbstbewusstsein in die wirtschaftliche Zukunft blicken. Bevor der Aufschwung richtig einsetzte, musste die Stadt, zum Beispiel mit der in der Aktivkohleherstellung tätigen Colasit AG aus dem bernischen Wimmis, auch Niederlagen einstecken: Ein beidseitig attraktives Abkommen genehmigte das Stimm-

volk am 27. Mai 1945,[51] einen Monat später folgte ihm der Stadtrat mit der Baubewilligung für die Fabrik. Plötzlich hielten Verzögerungen das Projekt auf, und trotz mehrmaligen stadträtlichen Aufforderungen zu brieflichen Stellungnahmen an die Adresse der Colasit AG antwortete diese erst im Juli 1946 offiziell, dass das Unternehmen in Sursee nicht zustande komme. Die eigentlichen Gründe blieben unklar; ein Brief vom Januar 1946, in dem die Colasit AG von «verschiedenen Schwierigkeiten, [die es] zu überwinden» gebe, schrieb, ist der einzige winzige Anhaltspunkt.[52]

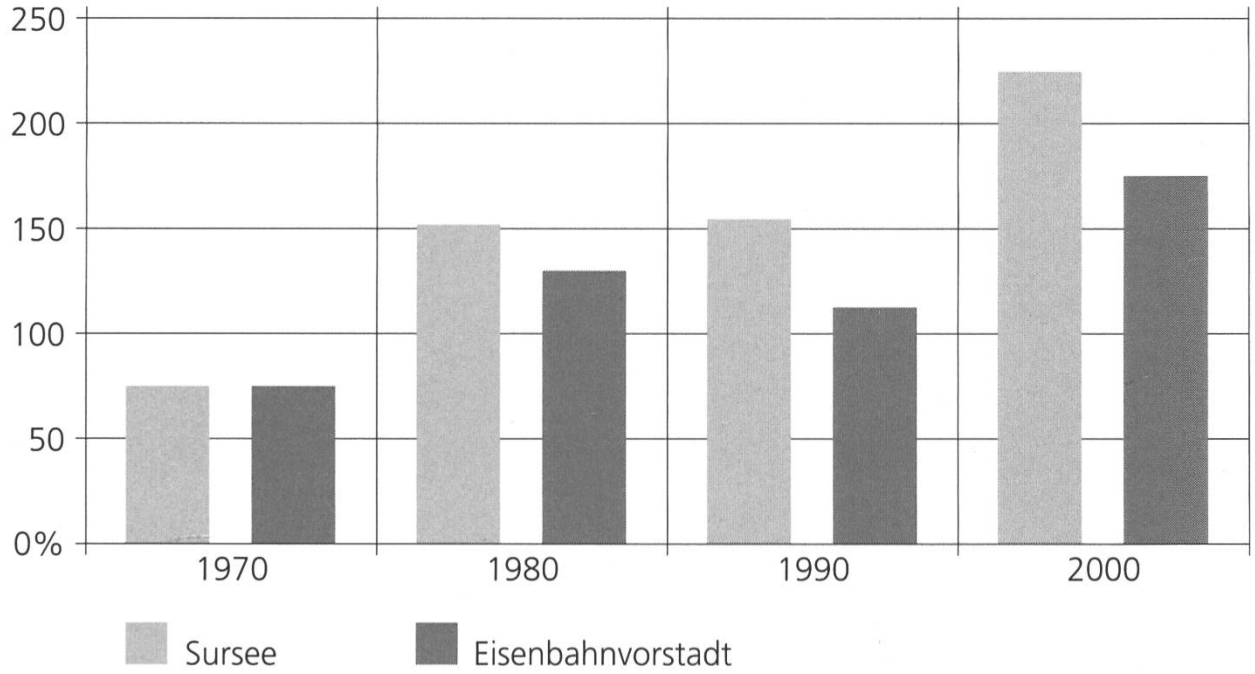
Bereits im 19. Jahrhundert waren in der Altstadt mehrere Zigarren produzierende Betriebe tätig, denen indes kein langes Bestehen vergönnt blieb. Die wenigen Tabakhandlungen überlebten im Gegensatz dazu die Krise am Ende des Jahrhunderts. Im April 1946 gelangte die Villiger Söhne AG aus Pfeffikon an den Stadtrat mit dem Gesuch um Bewilligung eines Filialbetriebs auf dem Dägersteinfeld, die sie im folgenden September erhielt. Trotz 67 Angestellten im Jahre 1960 zog die Firma sieben Jahre später aus der Landstadt weg. Das Gebäude wurde der Stadt verkauft und konnte nach einem Umbau die heilpädagogische Schule aufnehmen.[53]

Getragen durch aufschwungfreundliche Faktoren in der Schweiz setzte das industrielle Wachstum in den 1950er-Jahren langsam ein.[54] Ein wegweisendes Projekt entstand zu Beginn des Jahrzehnts. Hans Koch aus Nebikon, ein Mann mit Erfahrung in der Leitung von Maschinenfabriken, ersuchte den Stadtrat um ein Verkaufsangebot für einen Flecken Land zur Erstellung einer Maschinenfabrik. Da der Stadtrat eine seriöse Gelegenheit für die Industrieansiedlung witterte, fand er rasch ein passendes Gelände in der Münchrüti zwischen den Geleisen der SBB und der Sursee-Triengen-Bahn (ST), also mit potenziellem Geleiseanschluss sowie im Besitz der Ortsbürgergemeinde. Die vorgängig auf Kosten der Stadt zu erstellende, breite Zufahrtsstrasse von der Zeughausstrasse war kein unlösbares Problem. Im Vertrag wurde Koch zudem für drei Jahre Steuerfreiheit für den Betrieb gewährt, sofern er seinen Wohnsitz in die Landstadt verlege. Den Quadratmeterpreis des 8'000 m^2 umfassenden Geländes verringerte der Stadtrat auf 3 Franken, und ein Vorverkaufsrecht für eine Nachbarparzelle sollte bei erfolgreichem Geschäftsgang Anreiz für den Ausbau der Fabrik bieten. Bei der Erschliessung des Fabrikareals übernahm die Gemeinde die Anschlussgebühren für das Wasser und die Kanalisation. Als Gegenleistung für den enormen finanziellen Aufwand der Stadtgemeinde verpflichtete sich der Investor, den Fabrikbau innert drei Jahren nach Vertragsabschluss zu errichten und dabei erstrangig einheimische Baufirmen zu berücksichtigen. Der Souverän hiess das Projekt mit nur drei Gegenstimmen am 29. Juni 1951 gut, Koch entschied sich für Sursee als Standort seiner Maschinenfabrik, so dass die Baubewilligung im Jahre 1953 erteilt werden konnte.[55] (Vgl. Bild S. 126)

Stand vor dem Führungswechsel

Im Sommer 1959 stand erstmals seit 35 Jahren nicht mehr Julius Beck der Stadt vor, sondern der aus Knutwil stammende Jurist und Bauernsohn Josef Müller (1910–1990), von der gesamten Bevölkerung nur nach seinem Studentennamen «Knut» genannt. Er übernahm ohne den Umweg über ein Stadtratsmandat den Vorsitz in der Exekutive. Seine zupackende Art, gepaart mit präzisen Visionen, sollte Sursee während der nächsten zwanzig Jahre nachhaltig beeinflussen. Ein halbes Jahr zuvor hatte bereits Hans Felber den langjährigen und einflussreichen Bauherrn

Mitglieder von Wohnbaugenossenschaften



Mitglieder von Wohnbaugenossenschaften in Sursee und der Eisenbahnvorstadt von 1970 bis 2000.

und Garagisten Otto Wyder (1902–1986), Bauherr von 1944 bis 1958, abgelöst. Der 38-jährige Architekt Hans Felber brachte neuen Schwung in den Stadtrat und setzte zielstrebig seine planerischen Kenntnisse um. Das harmonisch funktionierende Duo (der charismatische Präsident mit seinem loyalen «Leutnant») sollte künftig das «schlafende Sursee»[56] wecken.

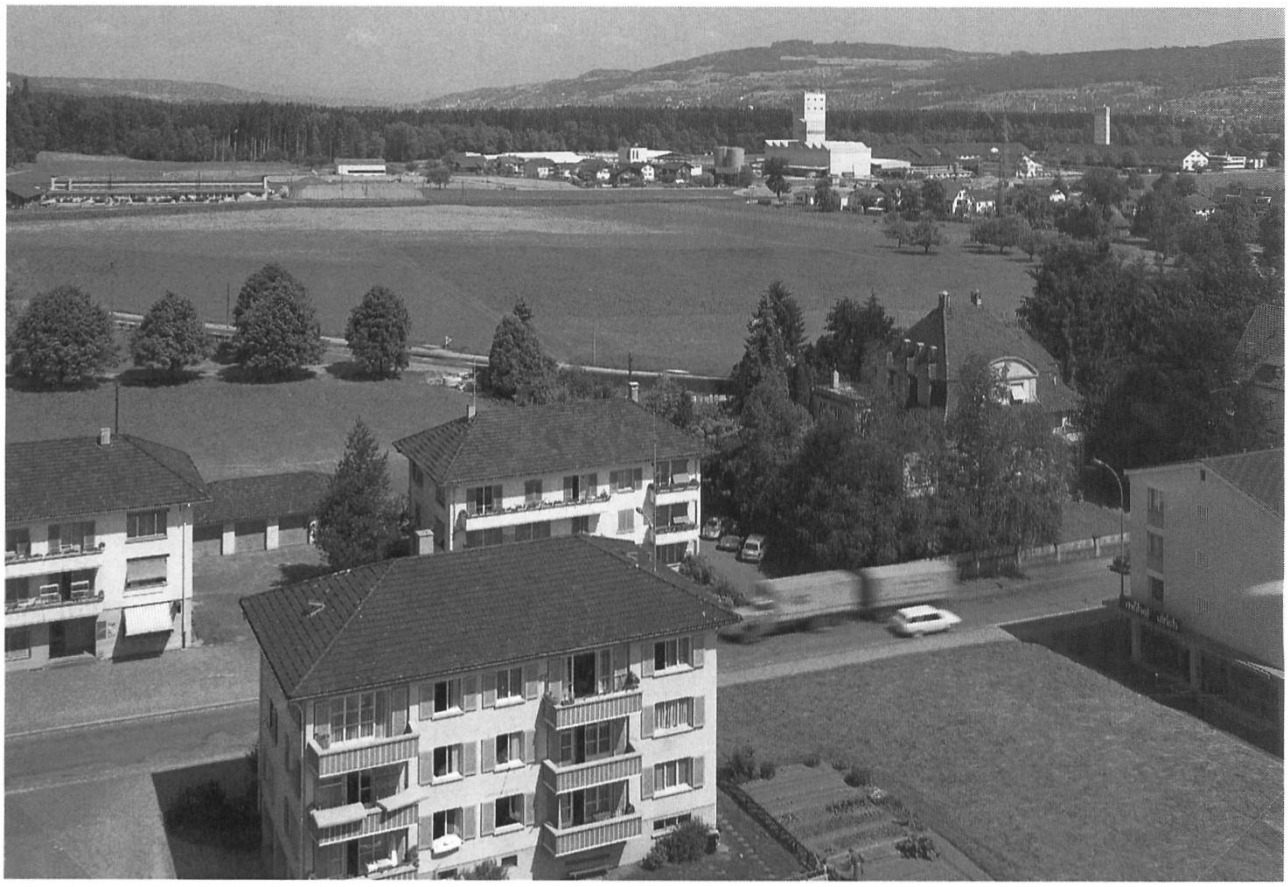
Das angestrebte Gleichgewicht zwischen der Anzahl von Arbeitsplätzen und der Bevölkerungszahl war gestört. Begünstigt durch eine aktive Wohnbauförderung und -politik durch Bund, Kanton und Gemeinde im Zuge der Notlage während der kriegerischen Bedrohungen rund um die Schweiz und ein beispielloses Bevölkerungswachstum, stieg die Einwohnerzahl in Sursee frappant an. Von 3'784 Einwohnern im Jahre 1941 erhöhte sie sich bis 1950 um 9,2%, im folgenden Jahrzehnt gar um 12,7% auf 5'324 Einwohner im Jahre 1960.[57] Die Förderung der Wohnbauten wurde zum wichtigen Thema, und so fiel die erste Gründung einer Wohnbaugenossenschaft (WBG) in Sursee mitten in den Zweiten Weltkrieg: Die WBG Sursee, die den genossenschaftlichen Leitgedanken der Landwirtschaft aufnahm, wurde 1943 gegründet, um «für ihre Mitglieder mit Hilfe privater und öffentlicher Mittel geeignete und preisgünstige Wohnstätten zu schaffen». Die WBG für die Familie Sursee, gegründet ein gutes Jahrzehnt später, am 10. Juni 1954, belegt ebenso die damalige Bedeutung der Wohnfunktion, denn allein zwischen 1943 und 1958 entstanden 111 neue Wohnbauten im westlichen Gemeindegebiet.[58]

Das augenfällige Bevölkerungswachstum beeinflusste also den Wohnungsbau. Die wirtschaftliche Entwicklung konnte dabei das eingeschlagene Tempo nicht mithalten, und am Ende der 1950er-Jahre pendelten drei Viertel der arbeitsfähigen Surseer Einwohner in auswärtige Arbeitsorte, um ihren Lebensunterhalt zu verdienen. Das geringe Arbeitsplatzangebot verhinderte nicht nur einen ansprechenden Steuer-

ertrag durch ansässige Betriebe, sondern gefährdete das Image der stolzen Surseer Vergangenheit als Brennpunkt des wirtschaftlichen Lebens in der Luzerner Landschaft. Dem Ruf einer Schlafstadt mit hoher Wohnqualität, einer musealen Altstadt und wenig eigenen Arbeitsplätzen wollten insbesondere die erwähnten frischen Kräfte im Stadtrat vehement entgegentreten.
Als erste Massnahme zur Besserung brachte Stadtrat Felber 35 Tage nach seinem Amtsantritt den Vorschlag, einen richtigen Zonenplan auszuarbeiten. Richtig deshalb, weil die Stadt zwar in früheren Jahren diesbezügliche Bemühungen unternommen hatte, doch nichts Verbindliches schaffen konnte.[59] Gerade aus wirtschaftlicher Perspektive war in den früheren Versuchen kein grosser Wurf gelungen, da viele Spezialisten das Bahnhofgebiet in Richtung Südost zur zukünftigen Industriezone bestimmt hatten, was weder besonders originell noch neu war. Den Ausbau von Gewerbebetrieben sahen schon seinerzeit einige auf dem Gebiet nördlich der Bahnhofstrasse, wo sich in den frühren 1980er-Jahren tatsächlich einige Betriebe niederliessen und heute noch Ausbaumöglichkeiten bestehen.[60] Die Beschäftigung mit professioneller, nachhaltiger Stadtplanung war ungewohnt und neu. Daher erstaunt es wenig, dass das Vertrauen in dieses moderne stadtplanerische Mittel, welches eine gezielte Industrialisierung unterstützen konnte, gering war. Dem jungen Bauherrn Felber war es daher vergönnt, die in Ungnade gefallene Planungsarbeit nochmals aufzunehmen. An besagter Stadtratssitzung erfuhr das Gremium übrigens von einer Absage der Granol AG, die eigentlich Interesse an Surseer Bauland bekundet hatte. Diese «Ohrfeige» weckte den Drang nach intensiveren Bemühungen um Industrieansiedlungen vollends.[61]

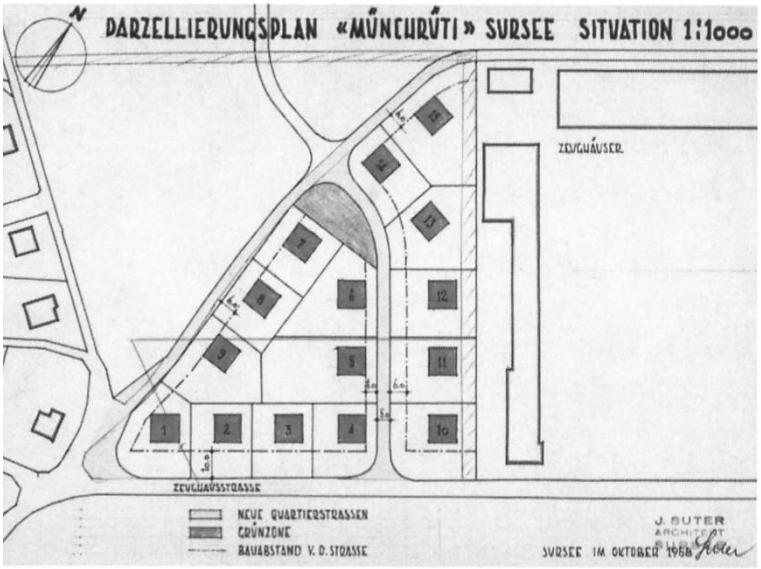
Fulminanter Startschuss

Der beschriebene Führungswechsel begünstigte eine aktive Wirtschaftspolitik, was neben einer entgegenkommenden Steuerpolitik für Unternehmen (zeitlich befristete Steuerreduktion) vor allem die Bereitstellung und den Verkauf geeigneter Bauplätze bedeutete. Da die bestehende, landwirtschaftlich geprägte Industriezone rund um den Bahnhof Ausbauprobleme barg und zunehmend unter den Beschuss der Quartierbewohner geriet, besann sich der Stadtrat auf eine Idee der Ortsplanungs-Kommission von 1947, die den Ausbau industrieller Betriebe in der Münchrüti vorsah. Mit der Münchrüti war das Gebiet gemeint, welches südlich durch die Zeughausstrasse begrenzt wird, westlich durch die Münchrütistrasse, nördlich durch die Linie, die heute von der Autobahn gebildet wird, und östlich durch eine gerade Linie, die von der nordöstlichen Ecke des Zeughauses gegen Norden an die Autobahn verläuft. Schnell einigte sich der Stadtrat auf dieses nördliche Gemeindegebiet als Zielort seiner Industrialisierungspläne. Damals bestand die Münchrüti weit gehend aus Acker-, Wies- und Weideland, und so überzeugten die Argumente für den Standort der zweiten Surseer Industrialisierungsphase: Das flache Gelände umfasste ein genügend grosses Terrain, welches nur wenigen Parteien gehörte, und die Nähe zum Bahnhof (Transport) sowie die Distanz zur historischen Altstadt (geringe Lärmimmissionen) waren gewichtige Vorzüge, die anderswo nicht zu finden gewesen wären.[62] Nur die beiden darin liegenden, Anfang der 1950er-Jahre gebauten Wohnkolonien an der Kleinfeldstrasse und an der Münchrütistrasse gefährdeten das Konzept,[63] da eine Vermischung von Wohn- und Industriegebiet einer professionellen Zonenplanung fundamental widersprach.



Im Hintergrund links die Maschinenfabrik Koch, rechts grenzen die Wohnkolonien der Wohnbaugenossenschaft für die Familie Sursee und der Korporation das Industriegebiet noch ab. Im Vordergrund moderne Wohn- und Geschäftshäuser an der Bahnhofstrasse. Aufnahme von 1970.

Ein von der Stadtbehörde am 19. Dezember 1958 genehmigtes und sich im Endstadium der Planung befindendes umfangreiches Wohnbauprojekt westlich des Zeughauses konnte Felber kurz nach seiner Wahl in den Stadtrat gerade noch stoppen. Durch den sofortigen Rückruf dieses von der Korporation initiierten Projektes verhinderte er den Bau weiterer «Fremdkörper» in der geplanten Industriezone.



Geplant als Fortsetzung der Wohnüberbauung der Korporation hätte diese Wohnüberbauung die Industriezone stark beeinträchtigt.

Zur gleichen Zeit konnte Felber den erwähnten Antrag zur Bestellung einer aus Spezialisten zusammengestellten Kommission für die Ausarbeitung eines Zonenplans erfolgreich einbringen. Die Einberufung dieser sechsköpfigen Kommission alleine begünstigte trotz verzögerter offizieller Absegnung (1967 gelang die Annahme des Zonenplans) moderne Stadtplanungsansätze und löste eine ungeheure Dynamisierung der Entwicklung aus.[64]

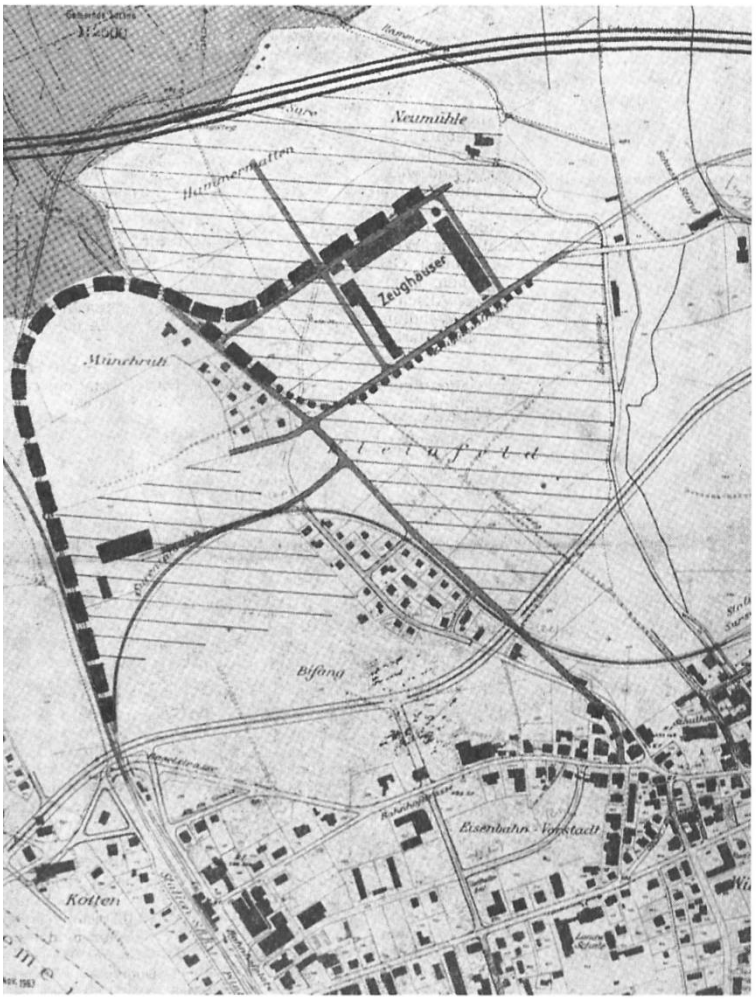
Mit der Bürgergemeinde und der Korporation, die zusammen mit der Einwohnergemeinde zwei Drittel der Landparzellen im geplanten Industriegebiet besassen, sowie mit Hans Schnyder als massgebendem privatem Grundstück-

besitzer erörterte der Stadtrat ab Februar 1959 die bevorstehenden Schritte der Landkäufe und der Trasseeplanung für das so genannte Industriegeleise. Die respektvolle, gar freundschaftliche Zusammenarbeit der drei Gemeinden unterstützte die vom Stadtrat beabsichtigte vollständige Arrondierung der Münchrüti, da damit die Chancen stiegen, potenziellen Neuansiedlern attraktive, einheitliche Industrieparzellen zu verkaufen, die infrastrukturell, steuerlich und verkehrstechnisch im Vergleich zu anderen Industriegemeinden konkurrenzfähig waren.
Der Erwerb einer 115'010 m² grossen Parzelle im Kleinfeld von den Geschwistern Schnyder von Wartensee im Juni 1959 durch die drei öffentlichen Gemeinden besiegelte den definitiven Start der Industrialisierung des nördlichen Gemeindegebietes.[65] Denn dieser Besitzerwechsel von Münchrüti-Land bündelte die Verfügungskompetenz für den Verkauf von Industrieland in der öffentlichen Hand, und die Stadt Sursee erteilte damit einerseits den privaten Landspekulanten eine deutliche Absage, anderseits zeigte sie ihre Entschlossenheit, die wirtschaftliche Entwicklung aktiv zu fördern und mitzugestalten. Der Stadtrat liess überdies die beiden anderen politischen Gemeinden an der Industrialisierung des nördlichen Gemeindegebietes teilhaben. Dieses Paket an Massnahmen motivierte potenzielle Industrielle zur Neuansiedlung und ebnete bereits ansässigen Surseer Betrieben den Weg zur Geschäftsvergrösserung im Industriegelände. Zudem schlossen Korporation, Ortsbürgerrat und Gemeinde Sursee am 13. September 1960 mit dem Architekten Hans Erni einen Vertrag, der ihm die Planung der Münchrüti übertrug.[66]

Erschliessung als Bedingung für Neuansiedlungen

Erfolg versprechende Argumente zum Verkauf der Surseer Parzellen waren indes angesichts der starken Konkurrenz im Wettbewerb um die Niederlassung bereitwilliger Firmen ausserordentlich wichtig. Den Industrieplanern um das stadträtliche Duo Müller-Felber dienten gut erschlossene Parzellen als erster Verkaufsschlager.[67] Eine grosszügige Investition in die verkehrstechnische Infrastruktur versprach am Schluss einen Gewinn, sie lohnte sich auch in Anbetracht der Verlockungen anderer Städte. Zufahrtsstrassen und Stammgeleise gehörten zur unbedingt erforderlichen Ausstattung, um Firmen nach Sursee zu holen, aber die Strassenverhältnisse zu Beginn der 1960er-Jahre genügten den gestiegenen Ansprüchen nicht mehr. Seit dem Zeughausbau 1934 bestand gerade ein einziger ordentlicher Strassenbogen im projektierten Industriegebiet, so dass ein zügig vorangetriebener Ausbau des Strassennetzes ein Gebot der Stunde war, denn der bestehende südliche Teil der Zeughausstrasse (heute Kleinfeldstrasse) führte direkt durch eine Wohnsiedlung. Gehör verschaffte sich erst die am 28. Februar 1964 abgehaltene ausserordentliche Gemeindeversammlung: Die Stadt baute im folgenden Jahrzehnt ihr Strassennetz kontinuierlich aus.[68] Allein zwischen 1964 und 1967 investierte sie 630'000 Franken in Industrieerschliessungsstrassen, bis in der zweiten Hälfte der 1970er-Jahre der direkte Zugang vom Bahnhof über die Industriestrasse geschaffen wurde.[69] Die dazu benötigte Umleitung der ST-Linienführung erforderte an gleicher Stelle vorgängig ein Alternativtrassee in Richtung Surental. Noch unter dem Präsidium von Julius Beck leitete der Stadtrat Verhandlungen mit den SBB über die Erstellung eines Industriegeleises ein, das von allen Interessenten benutzbar und durch die Stadt erstellt werden sollte. Vom Stammgleise aus konnte jeder potenzielle Benutzer auf eigene Rechnung den Geleiseanschluss zu seiner Parzelle erstellen lassen.[70]

Nach zuerst stockenden Verhandlungen aktivierte eine unerwartete Fügung den Bau dieser Stammgeleise, denn anlässlich eines Kurses über Ortsplanung in Baden am Jahresende 1959 begegnete Bauherr Hans Felber zwei wichtigen Exponenten der SBB-Kreisdirektion Luzern. Mit diesen beiden Verantwortungsträgern diskutierte er über die Erstellung des Surseer Industriegeleises. Die aufmerksamen Zuhörer begleiteten künftig dieses Werk interessiert aus der Ferne und erleichterten die Verhandlungen gewaltig dank dem nun bestehenden persönlichen Kontakt.
Nachdem die Korporation und die Ortsbürgergemeinde im Juli 1963 ihre grundsätzliche Bereitschaft zur Abgabe all ihrer Parzellen in der Industriezone (etwa 540'000 m²) an Unternehmen mit Interesse an einem Geleiseanschluss unterschriftlich bezeugt hatten,[71] nahmen die Stimmbürger am 25. November die Industriegeleise-Vorlage mit deutlicher Mehrheit an. Mit Kennedys Worten «Fragt nicht, was euer Land für euch tue, sondern fragt, was ihr für euer Land tun könnt»[72] lobte der Korrespondent des «Luzerner Landboten» die Surseer für ihren Entscheid, der das Verantwortungsbewusstsein des Einzelnen gegenüber dem Gemeinsinn ausdrückte.[73] Er spielte damit auf das mit 615'000 Franken budgetierte Stammgeleise an, welches durch einen Zuschlag auf die tiefen Quadratmeterpreise (12 Franken) der industriellen Geleisenutzer refinanziert werden sollte. Die Stadt bevorzugte aus diesem Grund Industrieunternehmen, die über einen Geleiseanschluss verfügen wollten, so dass die Wirtschaftlichkeit der Industriegeleiseanlage gewährleistet werden konnte.



Die Hauptader der Industriegeleiseanlage ist fett punktiert, die dünnere Punktierung markiert spätere Erweiterungsmöglichkeiten. Die Karte von 1963 im Luzerner Landbote zeigt bereits die Ringstrasse und die Autobahn, sowie mögliche Erschiessungsstrassen. Die schraffierte Fläche liegt im Einzugsgebiet des Industriegeleises.

Der von Ingenieur Anton Kost in enger Zusammenarbeit mit den SBB ausgearbeitete Streckenplan sah eine 770 Meter lange Etappe Kottenbrücke–Münchrütiweg und eine zweite, 400 Meter lange Etappe Münchrütiweg–nördliches Zeughaus vor. In der gleichen Zeitspanne formulierte der Stadtrat einen Zeitplan, der auf den 1. August 1963 die Inbetriebnahme des Industriegeleises vorsah. Doch erst mit der Vereinbarung über den Geleisebau und die zukünftigen Industrieansiedlung zwischen den Grundbesitzern und der Gemeinde vom Juli 1963 kam das Projekt wieder in Fahrt.[74] Die Zeit drängte; es meldeten bereits verschiedene Industrieunternehmen, die Sursee ohne Geleiseanschluss gemieden hätten, ungeduldig ihre Niederlassungsabsichten an. Nachdem bestehendes und erstandenes Land 1961 bereitwillig an Interessenten abge-

geben wurde (Brauerei Eichhof), damit dem Spekulantentum eine tüchtige Absage erteilt und die Schatulle für weitere Erschliessungsprojekte weit geöffnet wurde, glaubte auch die Bundesbahn endlich an die wirtschaftliche Prosperität in Sursee und beteiligte sich am Bau der Geleiseanlage mit der Summe von 45'000 Franken. Die Stammgeleiseanlage verblieb im Besitz der Gemeinde, juristisch gehörte sie als gewerblicher Betrieb zum Bestandteil der Gemeindeverwaltung und unterstand einem Mitglied des Stadtrates.
Die Erschliessungsprojekte im zukünftigen Industrieland verliefen parallel mit ersten Niederlassungen. Dieser angestrebte Gleichschritt zwischen dem Aufbau der wichtigen Infrastruktur im Norden und ersten Ansiedlungen ermöglichte einen schnell einsetzenden «Return on investment», was bei den teuren Kunstbauten für eine etwas mehr als 5'000 Einwohner zählende Gemeinde dringend war.

Beispielunternehmen

Durch die Bereitstellung eines Industriegeleises, welches in der ersten Hälfte 1964 etappenweise dem Betrieb übergeben wurde, und mit einem Reglement, das rückwirkend auf den 1. Januar 1966 rechtliche Absicherung erhielt,[75] erschloss die Gemeinde eine Fläche von 30 Hektaren Land für die Ansiedlung von Industrieunternehmen. Vier beispielhafte Industrieansiedlungen werden im Folgenden eingehender dargestellt.

Depot Brauerei Eichhof

Bereits im 19. Jahrhundert versuchten mutige Surseer Unternehmer, eine einheimische Brauerei zu etablieren, ohne jedoch einen längerfristigen Erfolg verbuchen zu können. Bierdepots gab es nachweislich seit 1902, und 1928 kooperierten die beiden Brauereien Endemann und Spiess an der Luzernerstrasse in einem neuen Gebäude.[76] Inzwischen übernahm die Brauerei Eichhof dieses Bierdepot, sorgte sich aber in den 1950er-Jahren um die prekären Platzverhältnisse sowie um die veraltete Anlage. Der Stadtrat selber begrüsste eine Verlegung aus der südlichen Vorstadt. Ein erstes Gespräch darüber fand Ende 1960 statt. Die gewünschte Fläche von mindestens 5'400 m² wurde schnell an der Zeughausstrasse gefunden, denn das von der Korporation voreilig für Wohnüberbauungen am 25. Januar 1959 parzellierte Landstück stand wieder zur Verfügung und konnte der Brauerei verkauft werden. Der Stadtrat verhinderte damit nicht nur eine nicht in sein Industrialisierungskonzept passende Wohnsiedlung, sondern gab die Parzelle bewusst der Wirtschaft ab. Den tiefen Grundstückmeterpreis von 12 Franken rechtfertigte der Stadtrat mit den Beitragszahlungen der Brauerei an die Entstehungskosten der Geleiseanlage, die ein etwas mehr als 100 Meter langes Anschlussstück für eigene Zwecke umfasste. Ein Arm des Industriegeleises sollte nämlich gemäss Planung wenige Meter neben das Bierdepot an der Zeughausstrasse zu stehen kommen. Am 15. März 1961 erwarb die Brauerei Eichhof die für sie reservierte, 5'295 m² umfassende Parzelle für den Preis von 63'580 Franken. Die Gemeinde erstellte die Zugangsstrasse, die heutige Grenadierstrasse, die Kosten der Wasserzufuhr hingegen übernahm das Unternehmen.[77] Nach einer überaus langen Bauzeit wurde im Juli 1965 die Inbetriebnahme des ersten Projekts in der neu erschlossenen Industriezone gefeiert, das «mit seiner gepflegten Umgebung den Eindruck eines schönen Land-

Das Depots der Brauerei Eichhof an der Zeughausstrasse in einer Aufnahme kurz vor der Einweihung 1964.

sitzes» erweckte. Das Bierdepot an der Zeughausstrasse bestand bis zum Oktober 1997, als der inzwischen zum Leader in der Zentralschweiz aufgestiegene Getränkekonzern neue Organisationsstrukturen schuf und den Bierdepot-Standort Sursee schloss.[78] (Vergleiche die Abbildung Seite 79 oben, das Bierdepot der Brauerei Hochdorf an der Bahnhofstrasse.)

Alfa-Laval/DeLaval

Die in Schweden im Jahre 1883 gegründete Firma AB Separator erzielte nach der während des Ersten Weltkriegs erfolgten Expansion in die Schweiz bald hohe Zuwachsraten. Eine zweckmässigere Organisation sollte daher den Verkauf der unterdessen entwickelten elektronischen Melkmaschinen gesamtschweizerisch ankurbeln. Dies wurde mit der schweizerischen Filialgesellschaft als selbständiger Tochtergesellschaft am 1. Juli 1960 in Wil SG realisiert. Die knappen Raumverhältnisse gaben einem bereits bei der Geschäftsgründung ins Auge gefassten Umzug Auftrieb, so dass die Geschäftsleitung im Jahre 1962 den Ankauf von Industrie-Bauland beschloss.[79] Der Geschäftsführer, Kaspar Müller, wurde beauftragt, nach günstigen, zentral gelegenen sowie erschlossenen Grundstücken zu suchen. Im Frühjahr 1962 benannte er aus den zahlreichen Bewerbungen drei Favoriten: Neben Sursee zählten noch die Aargauer Gemeinden Lenzburg und Buchs zur engsten Auswahl.

Nach der gründlichen Evaluation der Bewerber wurde Sursee zum Kronfavoriten auserkoren. Der geforderte tiefe Quadratmeterpreis von 10 Franken unterbot die anderen beiden Offerten (Lenzburg 30 Franken und Buchs 22 Franken) so stark, dass die hohe Luzerner Steuerbelastung weniger schwer ins Gewicht fiel, zumal die Stadt Sursee der Alfa-Laval versprach, diesbezüglich in Luzern vorzusprechen und eine Reduktion zu erbitten. Die angebotenen unerschlossenen Grundstücke in den beiden konkurrenzierenden Aargauer Gemeinden verloren gegenüber dem im Aufbau befindlichen Surseer Industriegebiet weiter an Terrain. Zudem punkteten die Surseer mit dem grossen Arbeitskräftepotenzial in der Umgebung. Nach Durchsicht aller ihm zur Verfügung stehenden Fakten schrieb Kaspar Müller in

seinem Bericht, dass «dieses Grundstück [...) für uns das geeignetste»[80] wäre. Im April 1962 wurde sodann die Erlaubnis für weiter führende Verhandlungen mit der Gemeinde Sursee erteilt.
Auf der Gegenseite betraute die Stadt die Treuhand- und Verwaltungsaktiengesellschaft Sursee Truvag[81] mit der Anwerbung von Unternehmen durch Inserate oder andere taugliche Mittel. Den ersten Erfolg hatte sie mit der Alfa-Laval, so dass ihr Geschäftsführer an den im Juni 1962 mit dem Stadtrat begonnenen Kaufsverhandlungen teilnehmen konnte. Die freundliche Atmosphäre zwischen den Verhandlungspartnern verhalf dem Geschäft zu einem allseits gewünschten speditiven Abschluss. Nicht zu unterschätzen war die Partizipation des Stadtpräsidenten, der kraft seines politischen Amtes diesen für die Landstadt so wichtigen Start zur Industrialisierung unermüdlich vorantrieb und begleitete. Während des Sommers und Herbsts 1962 berieten die beteiligten Parteien die Details. Das von der Stadt ausgehandelte und unterstützte Gesuch um eine zehnjährige Steuererleichterung um vier Einheiten lag ganz im Sinne des Luzerner Regierungsrates, der das wirtschaftliche Erwachen Sursees von Luzern aus tatkräftig unterstützte. Der sich hierbei ergebende jährliche Steuerbetrag wurde auf die einzelnen berechtigten Gemeinwesen im Verhältnis der von ihnen im betreffenden Steuerjahr bezogenen Steuereinheiten aufgeteilt.[82] Im Gegenzug errang die Gemeinde dank dem Argument der explizit geforderten zentralen Lage sowie der Nähe des Baulandes zur Post und zum Bahnhof mit der Erhöhung des Quadratmeterpreises um 1 Franken auf 11 Franken einen etwas einträglicheren Landverkaufspreis für das 10'000 m^2 umfassende Grundstück der Ortsbürgergemeinde an der Münchrütistrasse 2, auf dem die Neuansiedlung erstellt wurde. Damals bestand überdies noch ein direkter Geleiseanschluss an die Sursee-Triengen-Bahn, was ein weiterer Pluspunkt für das Unternehmen war.[83]
Der Surseer Architekt Hans Erni leitete die im Herbst 1963 begonnene Bauphase mit einem Bauvolumen von 5'250 m^3. Die Verantwortlichen rechneten mit einem wachsenden Geschäftsgang und statteten daher die mit einem Büro- und einem Lagertrakt, mit Werkstatt, Ersatzteillager sowie Demonstrations- und Ausstellungsraum versehene Überbauung vorausschauend mit Ausbaumöglichkeiten aus. Voraussetzung dafür war vor allem der beim Kauf 1962 grosszügig bemessene Raumbedarf in Form von Landreserven. Im Sommer 1964 kam endlich der grosse Augenblick, und innert nützlicher Frist konnte das zum landwirtschaftlich geprägten Surseer Wirtschaftsleben optimal passende Unternehmen seinen Sitz von Wil nach Sursee verlegen. An der Einweihungsfeier klangen Freude und gleichzeitig hohe Erwartungen mit.[84]
Mindestens diese Erwartungen bestätigte die Alfa-Laval AG sehr rasch. Dies attestierte ihr auch Stadtpräsident Josef Müller kurz nach der ersten Erweiterungsrunde mit Büro- und Lagergebäude im Jahre 1970. In einem zweiseitigen Memorandum hob er die wirtschaftliche Bedeutung des Unternehmens hervor und anerkannte dessen bedeutende industrielle Ausstrahlungskraft auf die ganze Region durch den verheissungsvollen Beginn. Ebenso habe das Unternehmen die hohen Investitionen, das eingegangene Risiko mit der Steuerreduktion sowie den günstigen Quadratmeterpreis mehr als gerechtfertigt. Da der Erfolg weiterhin anhielt, stockte das Unternehmen seine Infrastruktur sukzessive auf.[85] Seit 2000 heisst die Firma DeLaval AG. Sie produziert Melkanlagen, Milchkühlanlagen, Stalleinrichtungen und liefert heute weltweit die Hälfte aller Melkausrüstungen.

Das erste Gebäude der Alfa-Laval AG kurz vor dessen Bezug 1964.

Schlachthof/Frischfleisch AG

Die heikle Frage des Neubaus eines für alle Metzger zugänglichen Schlachthauses bewegte Ende der 1950er- und Anfang der 1960er-Jahre die Surseer Fleischbranche sowie die Öffentlichkeit. Das in den Jahren 1882–1884 erstellte öffentliche Schlachthaus auf dem heutigen Vierherrenplatz, genügte nach dem Zweiten Weltkrieg den Ansprüchen nicht mehr.[86] Nun stellte sich die Frage nach einem geeigneten Standort, nach einem zweckdienlichen Betreiber und nach der erforderlichen Grösse. Mit diesen Problemen schlug sich der Stadtrat zwölf Jahre lang herum, bis er es einer eigens dafür bestellten Schlachthauskommission übertrug, das Problem zu lösen.[87] Da der Standort am Vierherrenplatz immer mehr mit der Wohnzone in Berührung kam, musste eine Verlegung ernsthaft in Betracht gezogen werden, und die neu geschaffene Industriezone bot sich hier geradezu an. Zu diesem Zeitpunkt schien die ganze Problematik durch ein an die Stadt herangeführtes Angebot eine erfreuliche Wende zu nehmen. Der in Meggen ansässige Surseer Bürger und Metzgermeister Hans Ineichen-Stöckli bewarb sich nämlich bei der Stadt um Bauland zwecks Erstellung eines privaten Schlachthauses.
Dies passte manchem anderen Metzger überhaupt nicht, denn bis anhin hatte das Schlachthaus unter öffentlicher Verwaltung gestanden. Jeder wurde gleich behandelt, und alle Metzger konnten ungehindert ohne jegliche Einschränkung das Haus nutzen gegen Entrichtung einer geringen Gebühr. Die Metzgermeister befürchteten, in einem privaten Schlachthaus höhere Abgaben entrichten zu müssen und folglich einen Wettbewerbsnachteil gegenüber Ineichen zu erleiden. Ineichens lukratives Angebot lockte jedoch die Stadt, wider die Wünsche der Metzger, denn der private Investor wollte den Bau des Schlachthauses aus dem eigenen Portemonnaie berappen, was der Stadt hohe Kosten erspart hätte. Eine spannende politische Ausmarchung setzte ein, in der Ineichen den Gegnern des privaten Schlachthauses eine Personaldienstbarkeit als «Mitbenützungsrecht der öffentlichen Hand» anbot. Seine Berufskollegen konnten damit gegen eine von der Schlachthauskommission festgesetzte Gebühr die Anlage für Schlachtungen (ausser Schweine) nutzen. Dieses Entgegenkommen brach den Widerstand, und obwohl die Gegner noch in letzter Minute mit einem Angebot von 100'000 Franken an den Bau eines

öffentlichen Schlachthauses aufwarteten, überzeugten schliesslich die finanziellen Einsparungen für die Gemeinde im Angesicht der wichtigen künftigen Infrastrukturausgaben die grosse Mehrheit des Stimmvolkes. Am 7. Januar 1963 stimmten von 364 Bürgern 201, bei 131 Enthaltungen und 32 Gegenstimmen für den Verkauf eines 3'115 m² grossen Grundstückes an Hans Ineichen, welches die Einwohnergemeinde im selben Jahr von der Korporation Sursee für 46'725 Franken erworben hatte. Ineichen erhielt gemäss Vertrag mit der Stadt einen beachtlichen Teil von 2'500 m² unentgeldlich und bezog am 24. Juli 1964 die von Architekt Fritz Bossardt gestaltete Schlachthofanlage östlich des Zeughauses. Die Gemeinde profitierte davon, denn sie bezahlte keinen Rappen an den Bau und behielt sogar – durch die Kommission – die Zügel in der Hand.[88] Die Firma Hans Ineichen-Stöckli wurde 1966 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, und die Firma Kunz AG aus Bilten beteiligte sich von nun an am Schlachthof. 1978 schied Ineichen aus dem Betrieb aus, die Besitzverhältnisse gelangten zu 100 Prozent an die Kunz AG, in deren Besitz der Betrieb auch heute unter dem Namen Frischfleisch AG, mittlerweile der grösste Schlachthof der Zentralschweiz, noch steht und derzeit gerade expandiert.

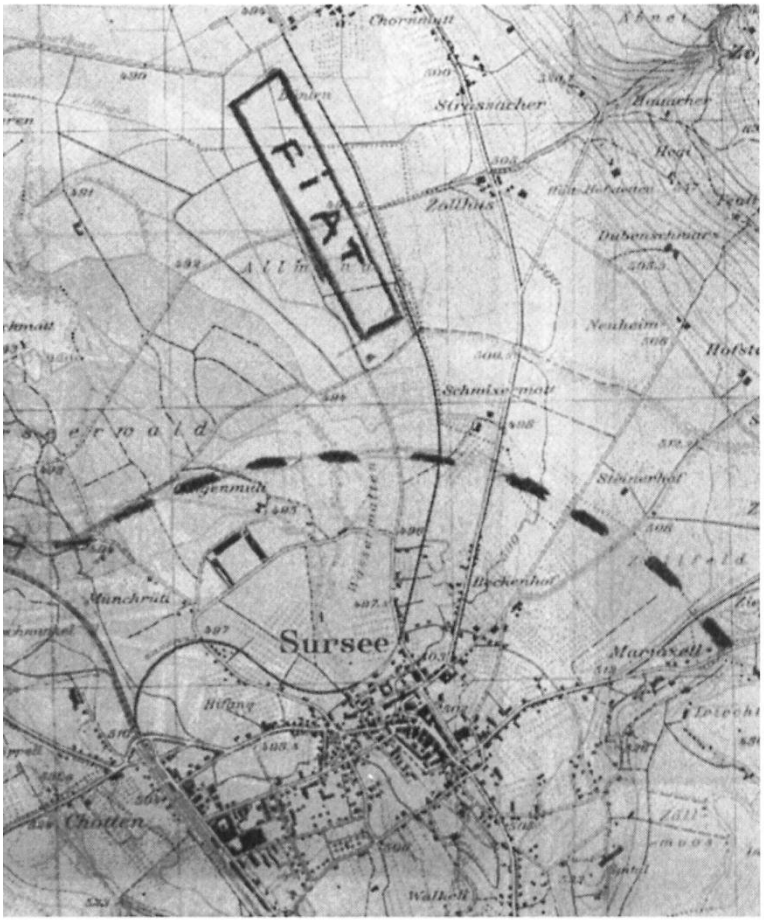
Bereits 15 Jahre vor der Öffnung diente die Autobahn als Lockmittel für Industrien. Aus einem Inserat in der Beilage der National-Zeigung vom 13. Dezember 1960.

Der Fall «Fiat» – ein Exkurs

Trotz dem Fehlen eines direkten Zusammenhangs zum Quartier Eisenbahnvorstadt verdient im Kapitel Industrialisierung die folgende Geschichte Beachtung. Im Spätfrühling 1962 geriet das beschauliche Landstädtchen ins Rampenlicht der eidgenössischen Presse. Die breite Werbekampagne für die Surseer Industrieansiedlung in der Sondernummer der weit verbreiteten «National-Zeitung», die vom Bauherr und vom Stadtammann zum Jahresende 1960 lanciert wurde, wirbelte mächtig Staub auf.[89] Ein interessierter und interessanter Bewerber aus Italien schien in einer ersten Phase ernsthaft mit dem Kauf von Industrieland in Sursee zu liebäugeln.

Die erste vorsichtige Kontaktnahme mit dem Stadtrat durch vier Schweizer Mittelsmänner des Automobilkonzerns Fiat am 18. Mai 1962 blieb noch verborgen vor der Öffentlichkeit. An dieser Sitzung wurde dem Stadtrat die Zusicherung gemacht, in der in Aussicht gestellten Montagehalle der Fiat-Werke in Sursee möglichst viele Arbeitsstellen mit Schweizern zu besetzen. Im Gegenzug wurden aber

baldmöglichst Angaben über die Grundstückpreise und eine Steuerofferte angefordert. Der Stadtrat berief am 25. Mai 1962 eine orientierende Sitzung mit Vertretern der verschiedensten lokalen Gruppierungen ein.[90] Einer der heftig diskutierten Punkte betraf dabei die potenzielle Ansiedelung von 3'000 innert drei und 4'000 Arbeitern nach acht Jahren, was einer Zunahme um rund 15'000 Personen entsprochen hätte. Nicht nur der rein quantitative Aspekt beeindruckte und verunsicherte gleichermassen, auch die sozialen, soziologischen und finanziellen Umwälzungen konnten nur schlecht eingeschätzt werden. Die benötigte Anzahl von Mitarbeitern war im damaligen Umfeld der Hochkonjunktur Mangelware. So wäre das Unternehmen zweifelsfrei auf die Anstellung fremder Arbeiter angewiesen gewesen, was der italienischen Diasporagemeinde im Kanton Luzern einen immensen Aufschwung gebracht hätte. Andererseits zeichneten sich auch Vorteile ab: Fiat hätte die öffentliche Schule unterstützt, da die Kinder der ausländischen Arbeiterfamilien in den ersten beiden Klassen der Unterstufe separaten italienischen Unterricht genossen hätten und erst ab der dritten Klasse, mit ausreichenden Deutschkenntnissen, in die Regelklasse übergetreten wären. Weiter hätte Sursee die Chance erhalten, zum schweizerischen Wolfsburg oder zum Klein-Winterthur aufzusteigen. So hielten sich die optimistisch freundliche Begrüssung und die vorsichtig skeptische Ablehnung die Waage.



Die Karte in der Weltwoche vom 1. Juni 1962 zeigt den damals vermuteten Bauplatz der Fiat-Werke in der Allmend, wo heute Fussballfelder liegen.

Die Forderungen der Italiener betrafen ein Industrieareal von 200'000 m², welches nördlich der Autobahn auf der heutigen Allmend neben dem Geleise der ST gefunden wurde und im Besitz der Korporation stand. Letzterer Umstand sowie die Unumgänglichkeit einer gründlichen Absprache mit eidgenössischen und kantonalen Behörden schränkten den Aktionsradius des Stadtrates dermassen ein, dass vorerst verbindliche Zusagen ausblieben. Gleichwohl bekundete er an der Stadtratssitzung vom 1. Juni seine grundsätzliche Bereitschaft, vorurteilsfrei in Verhandlungen einzutreten und blieb somit seinem Kredo treu, die Erweiterung seines Industriepotenzials aktiv zu unterstützen.

Der Blätterwald rauschte bereits gehörig, denn die Sensationsmeldung füllte am Tag nach der Orientierungsversammlung die Frontseiten verschiedenster Tageszeitungen: «Sursee als schweizerisches Wolfsburg?», «Fiat auf der Landsuche – Entwicklungshilfe mit umgekehrten Vorzeichen», «Soll Sursee eine italienische Fabrikstadt werden?» oder: «Ein schwerer Brocken für die Stadtgemeinde Sursee».[91] Diese und andere Schlagzeilen sorgten in Sursee für rote Köpfe, viel Aufruhr, aber auch

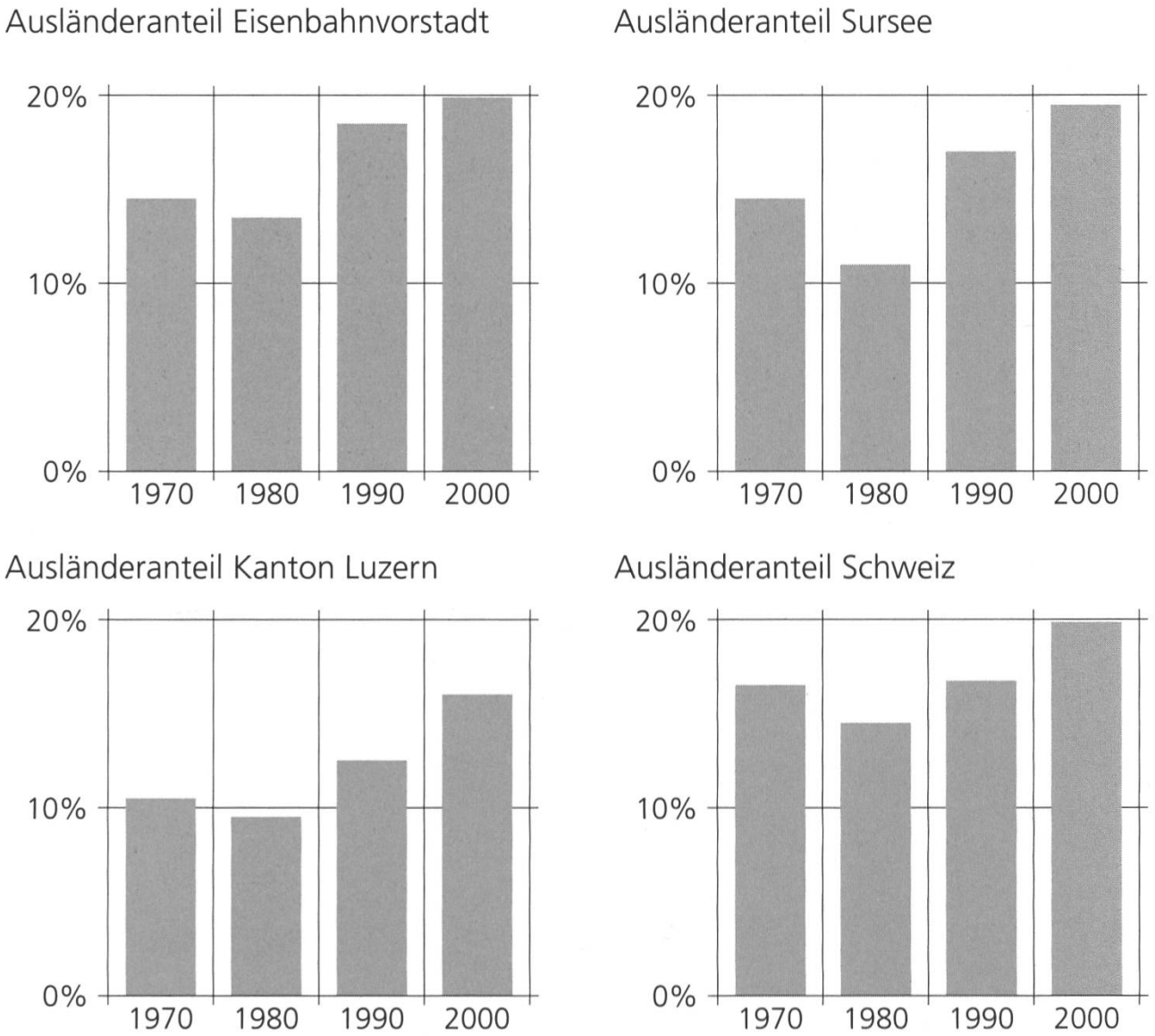
Freude über die kostenlose Werbung für den Industriestandort Sursee. Der Stadtrat sah sich sofort zu einer Reaktion gezwungen, da teils falsche Behauptungen verschiedener Journalisten ihn geradezu zur Richtigstellung zwangen. Unter dem Titel «Grossindustrie im Raume Sursee?» reagierte der Stadtrat resolut auf Unwahrheiten und Ungenauigkeiten.[92] Die unmissverständliche Absage des Stadtrates an die Gerüchte, wonach Fiat Sursee als Sitz einer neuen Filialfabrik bereits definitiv auserkoren hätte, liess jegliche Optionen für den Stadtrat offen. Die Gespräche waren zwar zum damaligen Zeitpunkt noch im Gange, die in der stadträtlichen Verlautbarung angedeutete Bereitschaft für eine «geordnete industrielle Entwicklung» konnte aber ebenso gut anders, mehrdeutiger interpretiert werden. Zwischen den Zeilen liesse sich lesen, dass ein Unternehmen mit einer weit mehr als 1'000-köpfigen Belegschaft nicht ins Konzept der Surseer Industrialisierung passe. Bestätigt wurde letztere Aussage übrigens zehn Jahre später von Stadtpräsident Müller höchstpersönlich, der in einem Interview mit der «Schweizerischen Handelzeitung» bereitwillig bekannte, dass die Niederlassung des Fiat-Konzerns auf Surseer Boden nicht im Sinne des Stadtrates gewesen wäre.

Kritik ertönte von der Innerschweizer Handelskammer, die auf die Gefahr einer Überfremdung der schweizerischen Wirtschaft durch die Ansiedelung eines ausländischen Weltkonzerns auf dem Land und die darauf folgende Einwanderung fremder, meist italienischer Arbeiter hinwies.[93] Der Präsident der Handelskammer im Speziellen, der gleichzeitig das Amt des Verwaltungsratspräsidenten der Brauerei Eichhof AG in Luzern bekleidete, wies zudem auf die Gefahr einer Überhitzung der Wirtschaft durch forcierte und künstliche Industrialisierung hin. Die Surseer hingegen vermuteten in dieser Aussage die Absicht, die Industriebetriebe in und um die Stadt Luzern zu schützen gegenüber der Gefahr einer Abwanderung. Schimmerten da Konkurrenzkämpfe zwischen der Stadt und dem Land oder gar zwischen Luzern und Sursee durch? Obwohl die Stadt Luzern selbstverständlich in Konkurrenz um Industrieansiedlungen mit der Landstadt stand und die weitere Zentralisierung der Industrie fördern wollte, ertönten von massgebender Seite, den Kantonsbehörden, wortreiche Unterstützungen für die wirtschaftliche Entwicklung Sursees.[94] Weitere Beanstandungen kamen aus Zürich: Die «Weltwoche» beurteilte nämlich das Vorgehen der Surseer Behörden als reinen Opportunismus. So warf sie dem Stadtrat metaphorisch vor, es sei «deren einziges Lebensziel [...], die dicken Fische im goldenen Teiche der europäischen Konjunktur für sich einzufangen».[95] Die Skepsis gegenüber Fiat obsiegte schliesslich, denn der Stadtrat brach die Verhandlungen mit den Fiat-Vertretern ab.

Weitere Kurzporträts

Bay AG

Das von Fiorenzo Bay-Stefanoni, einem in Sursee aufgewachsen Sohn eines italienischen Immigranten, 1946 gegründete Bauunternehmen übersiedelte 1965, als es in eine Aktiengesellschaft umgewandelt wurde, von der St.-Urban-Strasse an die Grenadierstrasse in die Industriezone. Doch das Unternehmen überlebte die Flurbereinigung der Baubranche am Ende des 20. Jahrhunderts nicht und musste im März 2000 den Konkurs anmelden.[96]



Ausländeranteil der Schweiz, des Kantons Luzern, von Sursee und der Eisenbahnvorstadt von 1970 bis 2000. Der kurzfristige Rückgang des Ausländeranteiles in den 1970er-Jahren hat seinen Ursprung in der Weltwirtschaftskrise.

Commercial Hydraulics AG

Die amerikanische Firma Commercial Hydraulics AG gab zwar nur ein kurzes Gastspiel in Sursee, trotzdem veranschaulichte die im Bereich Maschinenbau tätige Firma die Breite der Industrieansiedlungen in der Industriezone. Im Februar 1964 wurde von der Gemeindeversammlung ein Landverkaufsvertrag um eine Parzelle an der Kanonierstrasse mit der Firma genehmigt. 15 Jahre später zog das Unternehmen bereits wieder aus Sursee fort.[97] (Vgl. die Abbildung S. 78, ganz links).

Eisen + Kohlen AG

Die traditionsreiche Firma Eisen + Kohlen AG wurde 1927 als Rechtsnachfolgerin der ehemaligen Firma Diener & Bossart aus dem Jahre 1904 gegründet. Seit diesem Jahr, sie hatte inzwischen mit der Firma Bucher & Cie. fusioniert, besass sie in der Oberstadt 11 im Städtchen ein Ladengeschäft und an der Centralstrasse ihre Produktionshallen. Wie andere Geschäfte hatte die Eisen + Kohlen AG nach dem

Zweiten Weltkrieg grossen Erfolg, so dass Ausschau nach einem grösseren Firmengelände gehalten wurde. 1964 konnte sie zu diesem Zweck von der Korporation einen Bauplatz im Ausmass von 14'662 m² nördlich der Kartoffelfabrik an der Münchrütistrasse zu einem Quadratmeterpreis von 11 Franken erwerben. Die Baubewilligung gewährte der Stadtrat am 19. Juli 1965, und im Spätherbst 1967 konnte die neue Anlage bezogen werden.[98] Seit 1997 ist die aus dem Zusammenschluss der von Moos Handel AG, Emmenbrücke, und der Eisen + Kohlen entstandene Debrunner Acifer AG Zentralschweiz auf dem ehemaligen Gelände der Eisen + Kohlen AG tätig.

Hostettler AG

Die Geschichte der in Wolhusen durch Christian Hostettler errichteten Fahrrad- und Motorradwerkstätte beginnt Anfang des 20. Jahrhunderts. Fritz Hostettler, der Sohn von Christan, siedelte zu Beginn der 1930er-Jahre an die Surengasse über. Er übernahm die Motorradabteilung der Garage Wyder und eröffnete 1936 an der Bahnhofstrasse 25, am heutigen Standort, ein vergrössertes Geschäft. Mit der Umwandlung in eine Aktiengesellschaft 1953 wagte das Familienunternehmen den Sprung vom Detailhandelsgeschäft zum Engros-Vertrieb, der mit der ersten Lagerhalle an der Pfundmatte 3 in der Industriezone und der Übernahme des Generalimports der Yamaha-Motorräder, beides 1968, einen vorläufigen Höhepunkt erfuhr. Mittlerweile ist die Hostettler AG mit verschiedenen Filialen in der ganzen Schweiz der Motorrad-Marktleader und bietet darüber hinaus ein breites Spektrum wie Motorradbekleidung oder Pneuservice an.[99]

Weitere 1969 im Industriegebiet niedergelassene Firmen:

Elektro-Fachgeschäfte Stöckli Erwin	Haldenmatte
Malergeschäft Schärli Adolf	Münchrütistrasse 13
Maschinenfabrik Koch Hans	Münchrüti
Maschinenfabrik Kuster & Vogel AG	Haldenmatte
Presma AG	Haldenmatte
Ofenbau und Plattenbeläge Zwimpfer Alois	Münchrütistrasse 3
Sargmagazin und Leichentransport Frey Josef	Kleinfeldstrasse 2
Schlosserei Metallbau Häfliger Franz	Haldenmattstrasse 2
Spenglerei Thurnherr Jakob	Haldenmattstrasse 6
Versicherungen Egli Otto	Kleinfeldstrasse 13

Bilanz 1967 und Ausblick

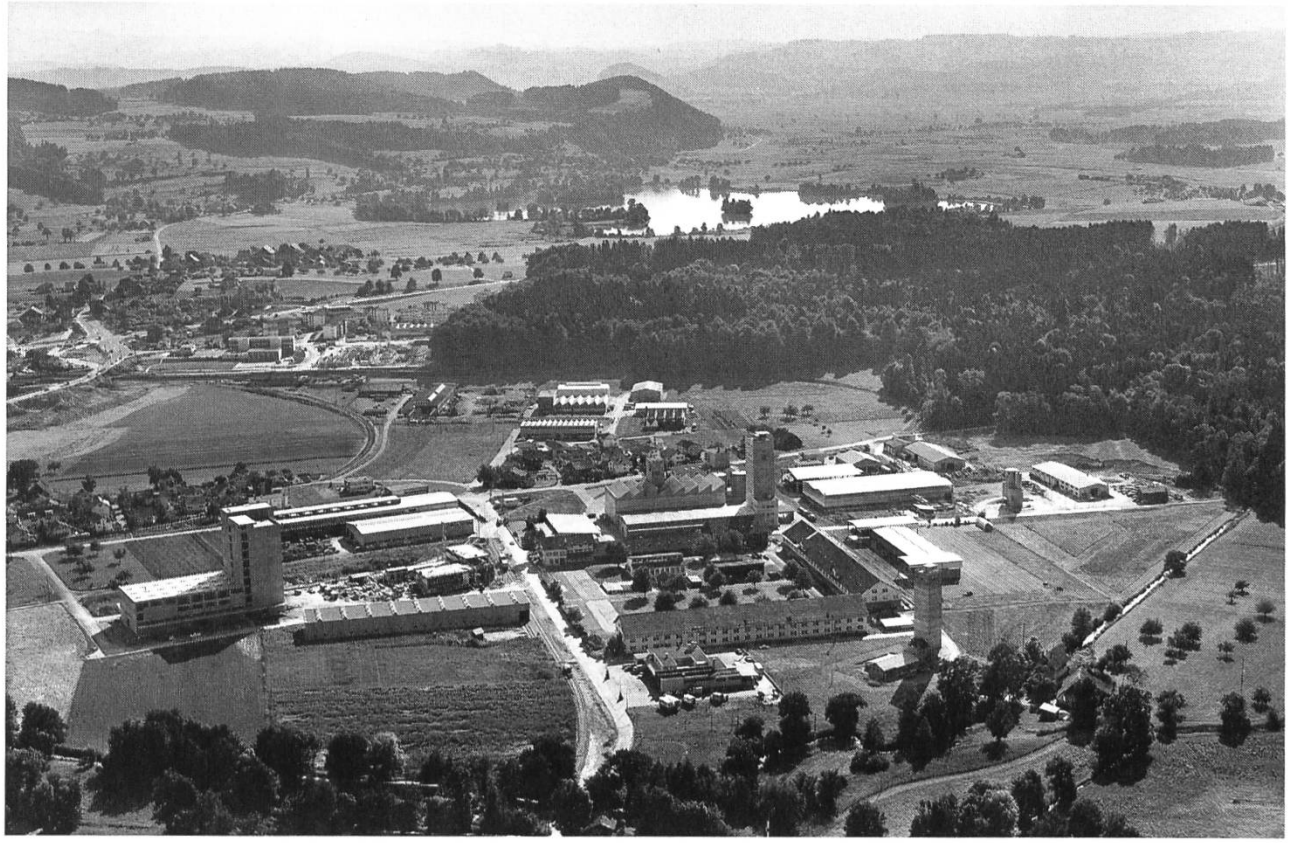
Der vom Stadtrat seit 1963 im gütlichen Einvernehmen mit der Korporation und dem Bürgerrat vorangetriebenen Industrialisierung des nördlichen Gemeindegebietes war ein frappanter Erfolg beschieden. Während im Gebiet rund um das Zeughaus fünf Jahre nach der Zustimmung zum Bau der Stammgeleiseanlage bereits 21 Gewerbe- und Industriebauten standen, markierte der weit herum sichtbare, dominierende Turm der Kartoffelfabrik geradezu exemplarisch das neue Industriegebiet. Er wurde, zusammen mit anderen Türmen in der Industriezone, zum Symbol des ökonomischen Aufschwungs. Die in die Höhe geschossenen Lager-

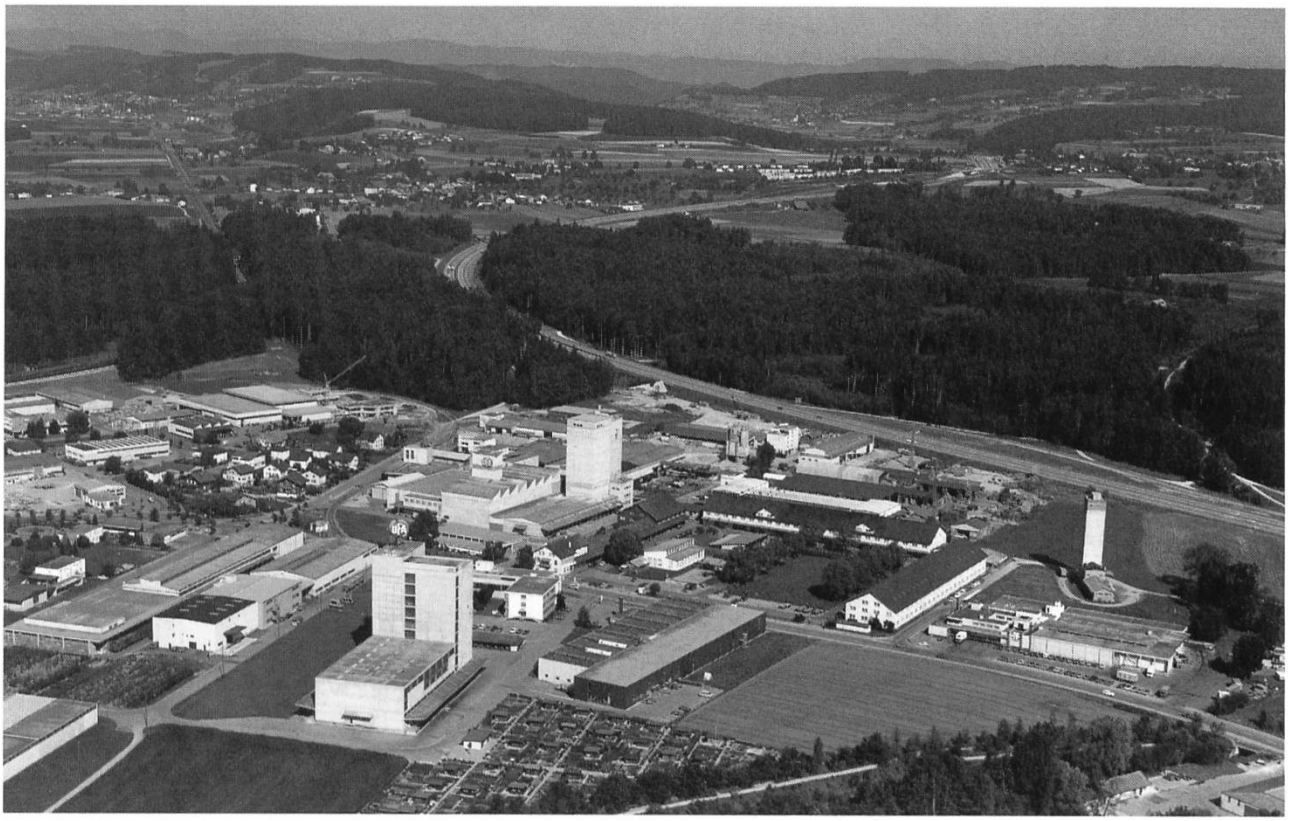
hallen und Fabrikationsgebäuden rivalisierten miteinander und aus der Ferne mit den alten Türmen und Toren der Altstadt von Sursee. Die treffende Bezeichnung «Sursees neue Türme»[100] machte die Runde, Alt und Neu waren säuberlich voneinander getrennt platziert. Diese räumliche Trennung war allerdings ein Verdienst des erst 1967 durch das Volk legitimierten und bereits viel früher vom Stadtrat angewendeten Zonenplans.

Inmitten dieses höchst eindrucksvollen Wachstums kehrte Bauherr Felber nach acht Jahren in der Exekutive 1967 der Politik den Rücken zu, die «Ära Hans Felber»[101] neigte sich dem Ende entgegen, während Stadtpräsident Müller noch bis 1979 im Amt blieb. Der Rücktritt Felbers alleine gab Anlass für eine erste Bewertung der stadträtlichen Bemühungen um die Industrialisierung des nördlichen Gemeindegebietes. Neben dem fast unglaublichen Bevölkerungswachstum von knapp 1'000 Personen zwischen 1960 und 1967, wovon der ausländischen Einwanderung gut die Hälfte zugeschrieben wird (die Ausländerzahlen stiegen von 1961 bis 1970 von 543 auf 1'038 an) und dem grosszügig geplanten oder eben realisierten Ausbau der Bildungsinstitutionen interessieren hier vor allem Sursees Industrieleistungen.[102]

Schon 1963 erntete der Stadtrat viel Lob aus berufenem Munde, denn Hans Aregger, der Chef des Zürcher kantonalen Planungsbüros, betonte im «Luzerner Landboten» die Wichtigkeit und Richtigkeit einer umfassenden Planung. Als Paradebeispiel auf der Linie Olten–Luzern bezeichnete er Sursee, da die Behörden die drei bedeutsamsten Voraussetzungen für die Ansiedlung neuer Industrien lehrbuchmässig vorbereitet hätten: die Schaffung einer Industriezone, die Sicherung von Landreserven und die Planung eines Geleiseanschlusses. Mit diesen Voraussetzungen prophezeite Aregger 1963 Sursee weiterhin rosige Zeiten mit einer florierenden wirtschaftlichen Entwicklung. Doch vorher müsse die Gemeinde hohe finanzielle Risiken in Kauf nehmen, da ohne vorgängig erbrachte Dienstleistungen kein Interesse an einer Übersiedlung bestehe. Die Surseer beherzigten diese Aussage und erschlossen nicht nur die Industriezone mit Strassen, Schienen, Wasserzufuhr, Kanalisationsröhren und Strom, sondern investierten parallel vor allem in ihre Aus- und Weiterbildungsinfrastruktur.[103]

Die positiven Resultate im folgenden Jahrzehnt bestätigten diese Prognose, doch erforderten sie einen unermüdlichen Einsatz seitens des Stadtrates. Die rasch vorangetriebene, direkt demokratisch vielleicht nicht immer ganz sauber durchgeführte Industrieplanung förderte auf jeden Fall einen für Sursee einmaligen Wirtschaftsboom.[104] Das damals gewählte Vorgehen hätte mit einem breit abgestützten Vernehmlassungsverfahren nie so schnell positive Resultate erzielen können. Jedoch muss angenommen werden, dass heute beispielsweise die Zonenplan-Kommission politisch zusammengesetzt werden würde. So aber zogen auf der einen Seite tatsächlich auswärtige Firmen dank der rasch bereitgestellten hervorragenden Infrastruktur und verschiedenen finanziellen Anreizen nach Sursee, wie etwa die noch heute zu den grössten Steuerzahlern zählende Alfa-Laval AG. Zum anderen verliessen viele alteingesessene Unternehmen die Altstadt oder das Gebiet in ihrer unmittelbarer Umgebung, wie beispielsweise die Eisen & Kohlen AG, um in der Industriezone den engen Platzverhältnissen oder dem nahe liegenden Wohngebiet zu entfliehen. Das Eichhof-Depot, obwohl nicht vollständig dem Bild der erwünschten Niederlassung eines Industriebetriebes entsprechend, amtierte als Schrittmacher in der neuen Industriezone. Das unkomplizierte Beispiel der Verlegung vom angestammten, in der Nähe der Altstadt liegenden Standort weg an die





Das Industriegebiet in Luftaufnahmen von 1970 oben und 1982 unten.

Zeughausstrasse, die nützliche wie bezahlbare Geleiseanlage und der anschliessend weiterhin bestehende ökonomische Erfolg legten Zeugnis ab für die ungeheuren Möglichkeiten in der Industriezone, was später wiederum andere Unternehmen motivierte.

Der Standort der Industriezone wurde richtig gewählt. Im Bahnhofgebiet bestand keine Ausbaumöglichkeit mehr, da die auf der gegenüberliegenden Seite der Geleise liegende Wohnzone an der Pilatusstrasse sowie die expandierenden Wohnstrassen Christoph-Schnyder-Strasse, Schnydermatte, Rigistrasse usw. im Wege standen. Andernorts bestanden keine Möglichkeiten, der Stadtrat wählte also richtig.

Im Jahre 2006 bestehen in der Industriezone westlich der Sure folgende Firmen:[105]

Anicom AG, Tiervermarktung	Obstfeldstrasse 1
Bieri + Schwegler AG, Schreinerei	Münchrütistrasse 16
Bitzi Treuhand AG	Buchenstrasse 5
BRECO-Bauelemente AG	Buchenstrasse 5
Cassarius AG, Informatiksicherheit	Münchrütistrasse 2
Debrunner Acifer AG	Münchrütistrasse 12
DeLaval AG	Münchrütistrasse 2
Fenaco	Obstfeldstrasse 1
FF Frischfleisch AG	Zeughausstrasse 14
Frey Josef AG, Transportunternehmen	Münchrütistrasse 5
Getreidesammelstelle	Grenadierstrasse
Go In, Snowboard Montainbike	Kornfeldstrasse 1
Hoch- und Tiefbau AG	Haldenmattstrasse 1
Hostettler AG	Haldenmattstrasse 3
Huber Josef AG, Brenn- und Treibstoffe	Zeughausstrasse 26
Ineichen Ivo, Autoreparaturwerkstatt	Zeughausstrasse 28
Jenni Baumaschinen AG	Haldenmattstrasse 2
Landi Getreidecenter	Grenadierstrasse 1
LANDI Treuhand	Obstfeldstrasse 1
Landor Holding AG	Obstfeldstrasse 1
Mastal GmbH, chem. Produkte, Schmiermittel	Zeughausstrasse 21
Mauchle Metallbau AG	Pfrundmatte 4
M Auto Service	Kornfeldstrasse 1
Migrol Service	Zeughausstrasse 38
Musikschule Wolf	Haldenmattstrasse 14
PfennigerEntsorgungs AG	Münchrütistrasse 5
Pfister Fabian GmbH, Holz- und Bautenschutz	Haldenmattstrasse 6
Pump und Beton AG	Grenadierstrasse 7
Schauer Agrotronic AG	Buchenstrasse 3
Schlüssel-Druck AG	Eichenstrasse 1
S-Medien AG	Buchenstrasse 3
SPORTSZONE	Pfrundmatte 3
Titanik Studio GmbH	Haldenmattstrasse 7
Trevim AG, Treuhand	Buchenstrasse 5
Tschopp Office GmbH	Kleinfeldstrasse 18
UFA AG	Kornfeldstrasse 2
UFAG LABORATORIEN AG	Kornfeldstrasse 4
Ufamed AG	Kornfeldstrasse 2
WEGA nova AG	Zeughausstrasse 21
Wicki & Leu, Tankrevisionen	Birkenweg 10
WM Atelier, Beschriftung, Siebdruck	Zeughausstrasse 27
Zwimpfer Beat, Hafner	Münchrütistrasse 3

3. Das Dienstleistungsquartier

Gastronomie

Mit dem Einzug des Schienenverkehrs 1856 in Sursee verringerten sich unaufhaltsam der Personen- und Güterverkehr in der Altstadt und daher auch die Verdienstmöglichkeiten der 15 Wirtshäuser und Pinten (Bierlokale) sowie der vier alkoholfreien Cafés. Das Bahnhofgebiet entwickelte sich allmählich zum ernsthaften Konkurrenten, was nachhaltige Auswirkungen auf die Anzahl und den Umsatz der Surseer Restaurants und Hotels hatte. 1865 öffnete bereits im Nebengebäude des Bahnhofs ein bescheidener Getränkeausschank seine Pforten, und es ist anzunehmen, dass dies der Grundstein zum Restaurant Eisenbahn Bären war. Da der Gasthof Bären (heutige Papeterie Von Matt am Rathausplatz 2) aus wirtschaftlichen Gründen seinen Betrieb in der Altstadt schloss, wurde in den 1960er-Jahren ein erstes Realwirtschaftsrecht ins Quartier Eisenbahnvorstadt transferiert.[106]
Der mit dem Weinbau vertraute 22-jährige Oberkircher Lehrer Johann Fischer gründete 1882, im Jahre der Öffnung des Gotthard-Eisenbahntunnels, eine Weinhandlung beim Bahnhof. Gegen Ende des Jahrhunderts versuchte er, daneben einen Ausschank einzurichten, wofür ihm aber ein Wirtsrecht fehlte. So wurde mehr als dreissig Jahre nach dem ersten im November 1896 ein zweites Gesuch um die Übertragung eines bestehenden Realtavernenrechts ins Bahnhofsgebiet beim Stadtrat beantragt. Wegen der hohen Dichte an Wirtschaften in der Gemeinde lehnte dieser das Gesuch im März des folgenden Jahres ab, doch Fischer zog den Entscheid bis vor die Bundesversammlung und erhielt schliesslich Recht. Somit wechselte mit dem Realwirtsrecht zum Storchen (Unterstadt 3) das zweite Wirtsrecht in die Eisenbahnvorstadt, und im 1898 eröffneten Gasthof Weinhof fand schon ein Jahr später die konstituierende Versammlung des neuen Quartiervereins Eisenbahnvorstadt statt.[107] Der Wirt Hans Bächler zählte zu den ersten Mitgliedern, so dass die an der Centralstrasse 45 gelegene Wirtschaft «Bächler» (heute Restaurant Bahnhof SBB) bis ins Jahr 1899 aktenkundig nachweisbar ist.[108] Durch seinen frühzeitigen Tod und die rasche Wiederverheiratung der Witwe wurde die Wirtschaft 1902 in «Restaurant Balmer» umbenannt nach dem Namen des zweiten Mannes der Patentinhaberin Elise Balmer-Bächler.[109]
An der Centralstrasse regte sich das Bedürfnis nach einer weiteren Gaststätte im Quartier Eisenbahnvorstadt. Die Herren Otto Estermann, Franz Brun und Eduard Felber aus Sursee erhandelten hierfür von der Witwe des Wirtes des Gasthauses Adler (Rathausplatz 3) 1908 das Realwirtsrecht. Die an der Centralstrasse 12 käuflich erworbene Parzelle sollte überbaut und pachtweise an einen Wirt vermietet werden. Nach einiger Verzögerung entsprach der Regierungsrat dem Gesuch um Übertragung des Wirtschaftszeichens im November 1910, das Hotel Central konnte anschliessend eröffnet werden.[110] Im Jahre 1916 wurde das Realrecht des Gasthauses Krone (Rathausplatz 4) an die Liegenschaft Merkur veräussert. Der Name des dazu gehörenden Restaurants konnte leider nicht mehr eruiert werden.[111]
Andere verzeichneten geringeren Erfolg mit ihren Gesuchen an den Stadtrat. Marie Kleeb-Kurmann, die seit 1932 an der Bahnhofstrasse ein alkoholfreies Restaurant führte und zuvor am Herrenrain 16 ihre Gäste bedient hatte, versuchte im Jahr 1939 ihr Patent umzuwandeln, denn «die Bevölkerung von Sursee, wie die Durchreisenden, [schenken) einer alkoholfreien Wirtschaft sehr wenig Beachtung». Weiter würden die Soldaten – seit 1934 bestand in Sursee ein Zeughaus – ein Lokal

mit Bier- oder Weinausschank bevorzugen, und an der gesamten Bahnhofstrasse sei bisher keine Wirtschaft vertreten. Dennoch wurde ihr dies, wie ihrem Sohn Franz Kleeb 1954, mit dem Hinweis auf die niedrige Verhältniszahl (Einwohner pro Alkoholbetrieb) Sursees im Vergleich mit dem kantonalen Durchschnitt verwehrt. Das Café verschwand Ende der 80er-Jahre durch die Erweiterung des Surseeparks auf dem Gelände der Bahnhofstrasse 20–26.[112]

Ein weiteres alkoholfreies Café ist zu erwähnen: Louis von Wyl aus Sarnen eröffnete 1920 an der Bahnhofstrasse 5 eine Konditorei, für die er ein so genanntes Personalwirtschaftsrecht lösen musste. Nach dem Tod von Wyls verkaufte die Witwe 1947 das Patent an Pierre Surchat-Schwyzer, unter dessen Name das Café kontinuierlich erweitert und modernisiert wurde.

Im Jahre 1959 bestanden in unserem Untersuchungsraum die drei Hotels Eisenbahn, Weinhof und Central, das Restaurant Bahnhof SBB und die drei Cafés Kleeb, Stocker und Surchat.[113] Als die Migros im folgenden Jahr vis-à-vis der Garage Wyder ihren ersten fixen Verkaufsladen erstellte, integrierte sie eine Imbiss-Bar, wozu sie problemlos ein Wirtschaftspatent für alkoholfreie Getränke erhielt.

Parallel zur verdichteten Bauweise durch mehrstöckige Wohnbauten in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts stieg das Bedürfnis nach öffentlichen Treffpunkten. Im mehrstöckigen Wohn- und Geschäftshaus auf der Liegenschaft Chrüzlimatthof eröffnete 1965 das Café Spatz, zwei Jahre nach Vollendung des Baus (seit 2005 «Sarengo»). Im Kyburg-Hochhaus hiess im Parterre das gleichnamige Café seit 1969 seine Gäste willkommen. Drei Jahre später begann im Neubau der Volksbank Willisau an der Bahnhofstrasse 12 im ersten Stockwerk das Tearoom City, welches rund zwanzig Jahre dort überlebte. Die Migros investierte zu Beginn der 1970er-Jahre in den Bau des Surseeparks und eröffnete 1974 in der ersten Etage ein geräumiges Migros-Restaurant. Der Lebensmittelkonzern Coop beantragte 1977 beim Kanton eine Bewilligung für die Führung eines alkoholfreien Cafés. Der daraufhin in seinen Räumlichkeiten an der Kyburgerstrasse 1 erbaute Tearoom Fiori überlebte indes gerade einmal drei Jahre.

Abendstimmung vor dem Café Spatz in den 1990er-Jahren.

Am Standort der früheren Mosterei und des Bierdepots der Brauerei Hochdorf wurde das mehrstöckige Zentrum Trotte mit einem 4-Sterne-Hotel (mit 50 Betten), Restaurant, Büroräumlichkeiten und Geschäftsflächen erbaut und im März 1979 offiziell eröffnet. Darin verwöhnten die zwei Restaurants Trotte im Untergeschoss und Troubadour im Parterre die Gäste. Die künstlich erzeugte «Grossstadtatmosphäre» konnte den Ansprüchen nur zum Teil genügen und zehn Jahre nach der glamourösen Eröffnung musste ein Stern abgegeben werden. Nach verschiedenen Besitzerwechseln sind heute das Hotel und die zum H_2O-Club umfunktionierte Bar im Untergeschoss offen, doch das Restaurant bleibt vorderhand geschlossen.[114]

Eine Neuheit präsentierte die Imbiss-Ecke Snacki 1980 an der Bahnhofstrasse 39

Das dem Vorbild grossstädtischer Überbauungen nachempfundene Zentrum Trotte verliert in dieser Luftaufnahme vom Februar 1984 seine Dominanz.

mit der Kombination von Imbiss-Bar und Restaurant. Seit dem vollendeten Ausbau des Surseeparks II an der Bahnhofstrasse 20–26 im Jahre 1988 ist die Restaurantkette Merkur in Sursee präsent. Seit der Fertigstellung des renovierten Bahnhofkiosks im April 1995 können am Bahnhof 365 Tage im Jahr Getränke und Snacks konsumiert werden, was im erweiterten Tankstellenshop der Migrol an der Zeughausstrasse 38 seit 1996 ebenso möglich ist. Im Zuge der Abschaffung der Bedürfnisklausel für alkoholische Getränke im Kanton Luzern per 1. Juni 1995 wurde das Alkoholverbot in Cafés aufgehoben.[115] Zwischen 1999 und 2004 besass das Kottenquartier mit der Pizzeria-Cafeteria Da Pino am Kottenring 16 ein eigenes Restaurant, bevor es dem Wohnheim für psychisch Kranke Platz machte und 2005 in der Surseer Altstadt eine neue Bleibe fand.

Heute konzentrieren sich im Gebiet westlich der Sure die Gastbetriebe mit sehr wenigen Ausnahmen auf die Bahnhofstrasse, wo insgesamt elf Betriebe ansässig sind.[116] Auf dem gesamten Wohnhügel Dägersteinfeld und somit im gesamten Einflussbereich des jungen Quartiervereins Neufeld sowie im nördlichen Industriegebiet wie auch im Kotten fehlen gegenwärtig die Wirtshäuser gänzlich mit Ausnahme vereinzelter fest eingerichteter Imbissbuden, die allerdings immer mehr die arrivierten Restaurants bedrängen.

Banken

Die «Ersparniskasse Sursee» war 1828 die erste Bank in Sursee, 1857 gelang ihr die Ausweitung ins Kreditwesen. Die 1866 speziell für Handwerker und Gewerbetreibende ins Leben gerufene «Arbeitersparkasse» und 1871 die «Hypothekar- und Commissions-Kasse» versuchten vergeblich, längerfristig Fuss zu fassen.[117] Die 1850 gegründete und 1892 umbenannte Luzerner Kantonalbank übernahm auf den 1. Januar 1898 die «Ersparniskasse Sursee»; Sursee wurde zur dritten Filiale der staatlichen Bank nach Luzern und Entlebuch. Die Kantonalbank logierte zuerst in einem Gebäude an der Oberstadt 3 und wechselte 1904 in das Rathaus. Im Zuge der stetigen Erhöhung der Geschäftstätigkeit suchte die Kantonalbank seit dem Zweiten Weltkrieg passendere Räumlichkeiten. Sie errichtete an Stelle des ehemaligen Amtstatthalteramtes in der Oberstadt ein neues Gebäude, das sie 1957 bezog, und wo sie seither – nur unterbrochen durch einen renovationsbedingten einjährigen Unterbruch in der Allmend im Jahre 1994 – residiert.[118] Seit der Eröffnung des Surseeparks 1973 bedient die Kantonalbank überdies ihre Kunden auch noch in der Eisenbahnvorstadt.

Der Altbau und Neubau der Volksbank Willisau vis-à-vis der Kreuzkapelle in einer Aufnahme vom 15. Oktober 1971.

Nach der Jahrhundertwende eröffneten die «Hülfskasse Grosswangen» (nach der Namensänderung 1940 Luzerner Landbank) und die Volksbank Willisau Filialen in Sursee, erstere 1905 im Murihof und letztere 1920 an der Bahnhofstrasse 12, wo sie bis 1972 ansässig war. Damals wurde an gleicher Stelle ein Neubau errichtet, der vom «Luzerner Landboten» als «Monumentalbauwerk» bezeichnet wurde. Das neue Bankgebäude beherbergte ein Zeit lang das Tearoom City und das Musik-Center Känzig.[119] Der beeindruckende wirtschaftliche Auftritt Sursees ab den 1960er-Jahren blieb in den Chefetagen der schweizerischen Grossbanken nicht unbemerkt, so dass ein Wettkampf um die erste Niederlassung entbrannte. Die Schweizerische Volksbank gewann dieses Rennen, indem sie die Räumlichkeiten der ehemaligen Molkerei Theiler an der Bahnhofstrasse 22 kaufte. Nach dem eiligen Umbau konnte sie am 1. Mai 1972 erstmals ihre Kunden bedienen. Im Zuge der Grossüberbauung der Bahnhofstrasse 20–26 (Surseepark II) bezog sie 1988 das beinahe an alter Stätte liegende, in den Surseepark II integrierte Bürogebäude.[120]
Der Schweizerische Bankverein (im Jahr 1998 mit der damaligen Schweizerischen Bankgesellschaft zur UBS fusioniert) fand am 6. November 1972 in der Unterstadt 3 ihre Geschäftsräume. In einem bemerkenswerten Wohn- und Geschäftsbau an der Bahnhofstrasse 18, auf dem ehemaligen Areal von Josef Huber, Kohlen und Heizöle, bezog im Herbst 1977 die Schweizerische Kreditanstalt ihr neues, durch das Architektenteam Werner R. Hess und Guido Ackermann geplantes Domizil

unter anderen zusammen mit dem Modehaus Felber. Seit 1997 firmiert sie unter dem Namen Credit Suisse. Als letzte Grossbank liess sich die Schweizerische Bankgesellschaft im April 1989 im Gebäude der ersten Migros-Filiale, vis-à-vis des Surseeparks an der Bahnhofstrasse 31, nieder. «Aufgrund der zunehmenden Kundenzahl im Raum Sursee, [...], vor allem aber die geschickte, weitsichtige Politik der zuständigen Behörden, die Stadt und Agglomeration zu einem bevorzugten Wohngebiet und Arbeitsstandort» machten, unternahm die Bank diesen Schritt.[121]

Das erste Gebäude der Schweizerischen Volksbank, welches bis 1972 die Molkerei Theiler beherbergte. Aufnahme vom 9. Mai 1986 kurz vor dem Abbruch.

Die tiefen Umwälzungen in der Bankenwelt berührten auch Sursee. Die beiden Regionalbanken Willisauer Volksbank und Luzerner Landbank fusionierten zur Regiobank, und die aus Bern stammende Regionalbank Valiant erbte die Geschäftstätigkeit der zusammengelegten Bank sowie den Sitz der Volksbank Willisau an der Bahnhofstrasse. Der Zusammenzug der Bankgesellschaft mit dem Bankverein führte zum Auszug aus der Altstadt. Heute bedient nur noch die Luzerner Kantonalbank ihre Kunden in der Altstadt. Alle anderen fünf Banken, hinzugekommen sind die Migrosbank, zuerst im Surseepark, seit 2006 an der Bahnhofstrasse 19 in einem pavillonähnlichen, frei liegenden Gebäude, und die Raiffeisenbank 2003 im Stadthof, stehen an der Bahnhofstrasse ähnlich den Verhältnissen in Zürich oder Zug.[122]

Lebensmittel

Die seit der einsetzenden Industrialisierung veränderten Konsumgewohnheiten riefen geradezu nach einer Anpassung der Lebensmittelbeschaffung, da viele Fabrikarbeiter keine Möglichkeiten zur Selbstversorgung besassen. Mit den Konsumgenossenschaften, die Lebensmittel für ihre Mitglieder zu verbilligten Preisen in den Umlauf brachten, schien die Lösung gefunden zu sein. Bevor 1890 in Olten der Verein schweizerischer Konsumvereine (VSK) konstituiert wurde, etablierten sich in verschiedenen Regionen der Schweiz Konsumvereine. In Sursee, am Rathausplatz 5, eröffnete der Konsumverein Luzern 1892 eine Filiale, die beinahe 80 Jahre in der Altstadt verblieb.[123]

Der weitere Verlauf der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts ist bezüglich Lebensmittelbeschaffung leider nur lückenhaft erschlossen. Aus diesem Grund werden nur einige wenige Lebensmittelgeschäfte aufgeführt: Die beiden Bäcker Josef Müller und Josef Häfliger, ersterer an der Bahnhofstrasse, letzterer an der Centralstrasse, buken ihre Brötchen bereits in den 1920er-Jahren im Gebiet westlich der Sure.[124] Ebenso verkaufte der bereits erwähnte Franz Theiler in seiner Molkerei an der Bahnhofstrasse eine ganze Palette von Milchprodukten. Das Telefonbuch von 1960 verzeichnete fünf Lebensmittelläden im Untersuchungsgebiet. Zwei davon bedienten

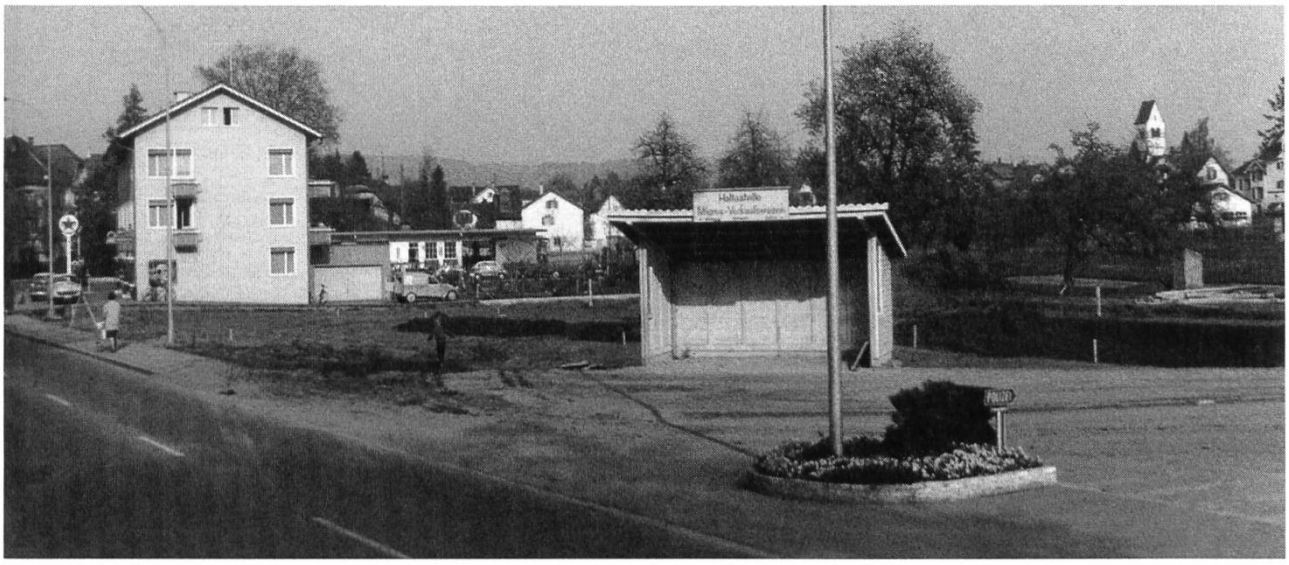
ihre Kunden im aufstrebenden Wohngebiet Kotten (Josef Bossart mit seinem Handel und Versand an der Baselstrasse 510 sowie das ehemalige Pächterehepaar des Milchkrugs, Duss, mit seiner Handlung an der Kottenmatte 9, auf einem Grundstück des VLGZ). Die erwähnte Molkerei und Hans Bachmann, der ein Kolonialwarengeschäft führte, waren an der Bahnhofstrasse beheimatet, und an der Merkurstrasse wurde pachtweise der «Milchkrug» betrieben.[125]

Die Baracke wurde vom VLGZ im Kottenquartier aufgestellt und den Betreibern des Lebensmittelladens verpachtet. Aufnahme vor 1970.

In dieser Zeit drängte ein Grossverteiler in die Landstadt, der das bisher lauschige Quartier nachhaltig beeinflusste. Die 1925 von Gottlieb Duttweiler in Zürich mit dem Ziel, tiefere Preise anzubieten, gegründete Migros AG (ab 1941 Migros-Genossenschafts-Bund) wiederholte am 20. Juni 1951 bei der kantonalen Gewerbepolizei einen Antrag um eine Bewilligung zum Betrieb fahrender Verkaufsläden. Der Kanton bestätigte dessen ungeachtet seine durch das Bundesgericht am 2. Oktober 1947 gestützte negative Antwort auf das erste Gesuch.[126] Der Stadtrat seinerseits verwies auf die von der Migros ausgehende Gefahr, «weil sie einerseits die mittelständischen Existenzen langsam aber sicher vernichtet, anderseits aber auch politisch durch den Landesring, der Partei der Unabhängigen, ihre Tendenzen in staatspolitischer Hinsicht verwirklichen will». Weitere Argumente lieferte der Stadtrat in der gleichen Quelle, in der er die Migros der Vernichtung des Mittelstandes bezichtigte, was geradewegs in eine Diktatur führe. Das Ausbleiben einer ausgleichenden mittelständischen Kraft müsse dringend verhindert werden.[127] Die Migros selber kümmerten diese Ängste nicht sonderlich, denn sie bezeichnete in Sursee drei Haltestellen (Münsterstrasse, Badstrasse, Christoph-Schnyder-Strasse), auf denen ihre rollenden Läden Halt machen sollten. Diese Wagen waren aber für den Stadtrat nichts anderes als Verkehrshindernisse, und er verbot sie auf öffentlichen Plätzen.

Daraufhin wich die Migros auf Privatparzellen aus, was ihrer Ansicht nach opportun war, und begann Mitte des Jahrzehnts mit der Geschäftstätigkeit in Verkaufswagen. Der Stadtrat blieb ebenso hartnäckig, freilich klang der Ton in seiner etwas später erschienenen ausführlichen Klageschrift weitaus versöhnlicher. Er bezeichnete darin nur gerade die Verkaufsplätze an der Münster- und Badstrasse als untragbar und erlaubte gleichzeitig der Migros, auf ihrem eben erst von den Gebrüdern Schnyder von Wartensee gekauften Bauplatz an der Kreuzung Bahnhofstrasse-Christoph-Schnyder-Strasse ein Geschäftshaus zu errichten.[128] Das Baugesuch für ein Wohn- und Geschäftshaus auf der übernommenen Parzelle reichte die Migros-Genossenschaft Luzern am 15. Februar 1960 ein und am 1. April 1960 konnte sie an der Bahnhofstrasse 31 den Spatenstich für ihre neue Filiale feiern.[129] Das neue Einkaufscenter war von Beginn an als MM (Laden plus Gastronomiebetrieb, Snackbar) konzipiert, wie es sie bereit ab 1952 in Zürich gab. Sursee erhielt seinen ersten Supermarkt.

Der anhaltende Erfolg der Migros in Sursee überzeugte die beiden Konkurrenten, denn das Kundenpotenzial schien mit der im Vergleich zum gesamten Kanton überproportional wachsenden Einwohnerschaft in der Agglomeration Sursee für mehrere Grossverteiler auszureichen: Im Umkreis von 10 Kilometern lebten 50'000



Eine Haltestelle für den Migros-Verkaufswagen an der Ecke Bahnhofstrasse–Christoph-Schnyder-Strasse um 1958.

Menschen. Mit dem hohen Wohn- und Geschäftshaus an der Christoph-Schnyder-Strasse 2 baute die Terex AG aus Reinach Mitte der 1960er-Jahre im Parterre geeignete Räumlichkeiten aus für ein modern eingerichtetes Ladenlokal. Durch eine gründliche Marktanalyse schätzte die Denner AG den alten Marktort Sursee als ein in der Entwicklung stehendes künftiges Einkaufszentrum der Luzerner Landschaft ein und entschied sich zur Eröffnung seiner 37. Filiale.[130] Der bezüglich Umsatz hinter Migros und Coop an dritter Stelle liegende Grossverteiler eröffnete im Mai 1969 den zweiten Denner-Super-Discount-Laden im Kanton Luzern. Im Frühling 2006 expandierte er innerhalb der Gemeindegrenze in den Surseepark, mittelfristig bleiben beide Filialen in Sursee präsent.[131]

Der als Konsumverein bekannte und geschätzte Lebensmittelladen in der Surseer Altstadt antizipierte seit 1948 das Konzept des Selbstbedienungsladens. In Sursee hegte die erst seit 1970 flächendeckend unter dem Namen Coop tätige Ladenkette an der neu errichteten Kyburgerstrasse Ausbaupläne und sandte 1968 ein diesbezügliches Schreiben an den Stadtrat. Dieser gestattete am 1. Juli 1968 die Erteilung des gewünschten

Ihr EIGE Gäld bi der Migro längt's wyter!

Anmeldungen von weiteren Haltestellen nehmen wir gerne entgegen
Telephon (041) 6 41 41

Nr. 4 **Migros-Fahrplan**
gültig ab Montag, den 22. Juli 1957

Wir machen Sie höflich darauf aufmerksam, dass der Migros-Verkaufswagen Ihre Wohngegend ab Montag, den 22. Juli 1957 wie folgt regelmässig bedienen wird:

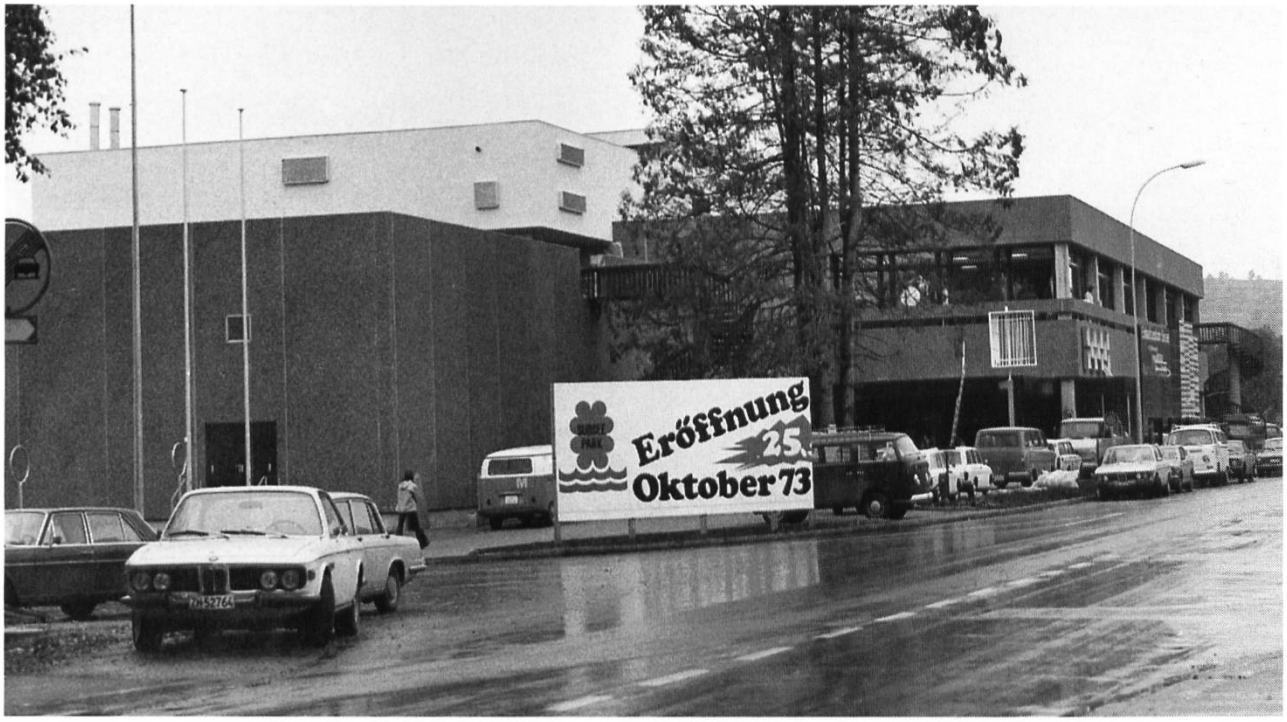
Ankunftszeiten					Haltestellen
Montag	Dienstag	Donnerstag	Freitag	Samstag	
					SURSEE:
0800	0800	0800	0800	0800	Frau E. Wyss-Lochler, Münsterstrasse 199
[illegible]	0830	0830	0830	0830	Franz Zust, Badstrasse
0930	0930	0930	0930	0930	Migros-Platz, Bahnhofstrasse

Profitieren auch Sie von unseren Leistungen:
Migros-Sortiment - Migros-Frisch - Migros-Qualität - Migros-Preis

Wir danken Ihnen für Ihr Vertrauen und grüssen freundlich

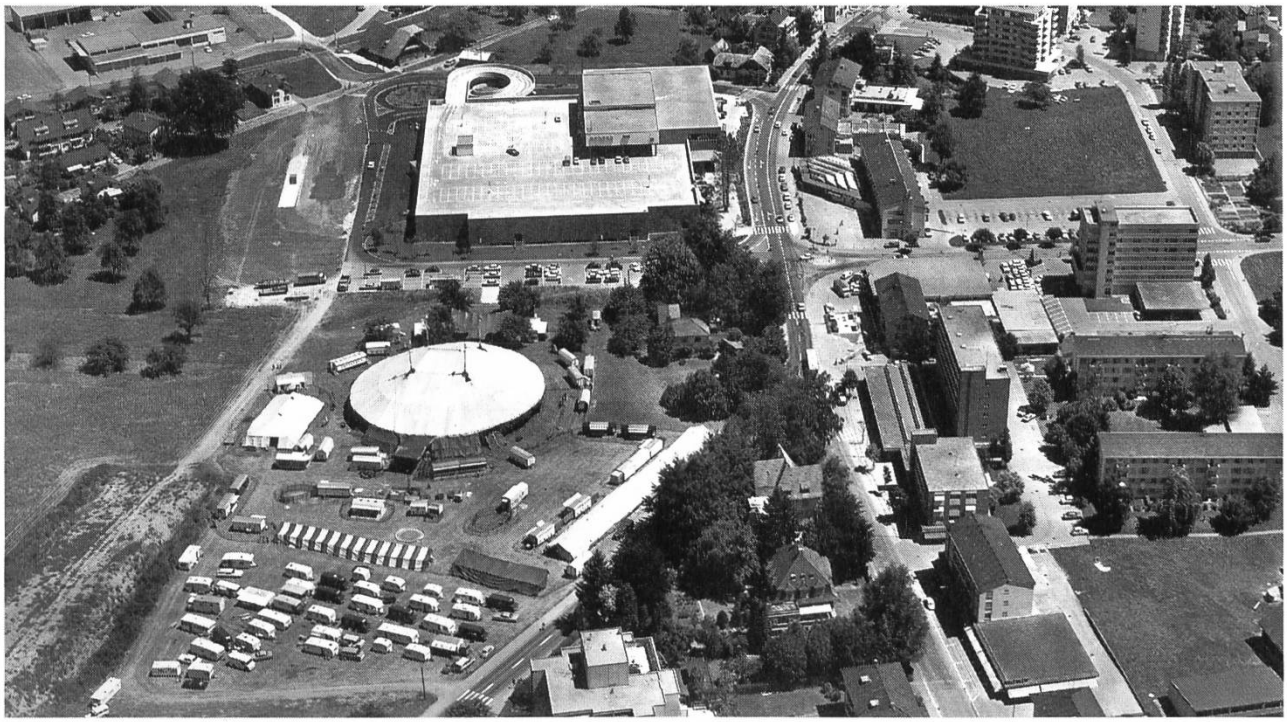
Genossenschaft Migros Luzern

Der Fahrplan der Migros-Verkaufswagen ab Juli 1957.



Der Surseepark kurz vor der Eröffnung am 25. Oktober 1973.

Patentes, da «sich in diesem Gebiet der Eisenbahnvorstadt kein Geschäft befindet, das ein Kleinverkaufspatent besitzt». Doch der Regierungsrat wies das Gesuch in Anbetracht der bereits bestehenden zehn Kleinverkaufsstellen, der 19 Alkoholwirtschaften und der gerade einmal zirka 6'700 Einwohner zählenden Bevölkerung im folgenden Jahr ab. Durch eine Intervention von Coop revidierte die Luzerner Regierung ihren Entscheid, und die Warenhauskette konnte im Wohn- und Geschäftshaus auf dem Grundstück der Erben Theiler ab 24. April 1970 ihre Produkte auf einer Verkaufsfläche von 613 m² den Kunden präsentieren.[132]
Die Migros liess sich durch die Konkurrenz nicht beeindrucken. Dank persönlichen Kontakten zwischen dem Geschäftsleiter der Migros Luzern und dem Architekten Hans Erni erklärte sich die Migros-Direktion bereit, weiterhin in Sursee zu investieren. Mit dem Stadtrat einigte sie sich, «auf dem der Altstadt am nächsten gelegenen Standort» ein neues Geschäft zu erbauen, und die Gebrüder Schnyder von Wartensee waren einverstanden mit dem Verkauf des Geländes vis-à-vis des alten Ladens, wo der geplante Supermarkt entstehen sollte.[133] Da die Migros nicht nur für sich selber Räume schaffen wollte, wurde mit verschiedenen Kreisen das Einkaufscenter Surseepark konzipiert. Der markthallenartige Gebäudekomplex mit dem 1970 erstmals in Mels im Pizolpark ausgeführten MMM-Konzept, 6'800 m² Ladenfläche und ohne offene Schaufenster gegen die Bahnhofstrasse hin, feierte am 25. Oktober 1973 seine Eröffnung. Neben dem Grossverteiler mieteten sich beispielsweise Charles Vögele, Felber Mode, die Luzerner Kantonalbank und weitere Geschäfte und Dienstleistungsbetriebe ein. Das alte Gebäude überliess die Migros seinem angeschlossenen Hobbymarkt «Do-it-yourself». Die Geschäftsleitung der Pensionskasse der Migros als Bauherrin errechnete notabene eine potenzielle Kundschaft von 100'000, so dass sich die Investition von 29 Millionen rechtfertigte. Die Bahnhofstrasse stieg damit endgültig zum Geschäftszentrum auf.[134]
1988 wurde der Surseepark an der Bahnhofstrasse 20–26 um die Fläche von 8'796,2



Der Zirkus Knie auf der Schnydermatte in einer Aufnahme vom 9. Juli 1974. Oben der eben eröffnete Surseepark, links oben die Alfa-Laval.

m² vergrössert.[135] Das «Do-it-yourself» Geschäft wechselte am 27. April 1988 die Strassenseite, ausserdem mieteten weitere Geschäfte, darunter der Discounter Pick Pay, Räume im Surseepark III. Diese Grossüberbauung mit Wohn- und Geschäftsräumen in einer auf mehrere Etagen verteilten, für Ladenzwecke nutzbaren Fläche von 3'200 m², wovon 2'200 m² auf den Hobbymarkt und 225 m² auf die Schweizerische Volksbank entfielen, ging nicht ohne Nebengeräusche über die Bühne. Weder das Gewerbe in der Altstadt noch politisch links stehende Kreise waren glücklich über diese weitere Gewerbekonzentration. Stein des Anstosses war nicht etwa das Einkaufszentrum oder der Hobbymarkt, sondern die beträchtliche Fläche, die für Detailgeschäfte reserviert war. Der Gang ans Bundesgericht endete aber mit einer Niederlage.[136]

Den urbanen Charakter verstärkten verschiedene vorgenommene An- und Umbauten. Letztlich entstand aber erst mit dem Neubau Surseepark IV im Jahre 2003 und dem damit erst möglich gewordenen Umzug von Coop von der Kyburgerstrasse in die frei gewordenen ehemaligen Räumlichkeiten des «Do-it-yourself» und später mit dem Ausscheiden von Pick Pay und dem gleichzeitigem Einzug von Denner in den Surseepark I eine cityähnliche Einkaufsatmosphäre. Seit dem Jahre 2003 stehen die drei Grossen der helvetischen Lebensmittelbranche in Reih und Glied nebeneinander an der Bahnhofstrasse und künden das zukünftige Bild der Eisenbahnvorstadt an. An der Kyburgerstrasse 1, dem ehemaligen Standort von Coop, zog die Qualipet AG ein, ein Dienstleistungsbetrieb für das wachsende Haustiernebengewerbe.

Existierten im Quartier 1969, also vor dem einsetzenden Wettlauf in die Eisenbahnvorstadt, immerhin noch sieben Lebensmittelläden, schrumpfte diese Zahl kontinuierlich auf heute noch einen wöchentlichen Früchte- und Gemüsemarkt am Martignyplatz, den Bahnhofkiosk und den Tankstellenshop der Migrol, die Bäckerei Stocker an der Central- und Bahnhofstrasse, die Metzgerei Aerne, den Fleisch-

Der noch im Bau befindliche Bahnhof-Park 2006.

laden Viandus sowie einen serbischen Lebensmittelladen zusammen.[137] Ursprüngliche Lebensmittelläden überlebten den Einmarsch der Duttweiler-Erben in das Quartier nicht, und die noch vorhandenen Läden werden es weiterhin schwer haben mit der übermächtigen Konkurrenz.[138] Im Neubau an der Bahnhofstrasse 40–42 aber, der unter dem Namen Bahnhof-Park auftreten wird, ist eine neue Bäckerei/Konditorei mit Café geplant.

II. Öffentlicher Raum

In diesem dem öffentlichen Raum gewidmeten Kapitel werden verschiedene öffentliche Institutionen dargestellt, die sich im Raum des westlichen Gemeindegebietes niedergelassen haben. Gerade für die Ausarbeitung der politischen Prozesse, die bei jedem öffentlichen Bau zwingend stattzufinden hat, fehlt leider der Platz. In einzelnen Fällen wird trotzdem versucht, Stimmungen und Auseinandersetzungen einzufangen. Die Reihenfolge der Themen ist übrigens frei gewählt und unterliegt keinerlei Präferenz des Verfassers oder chronologischen Kriterien.

1. Bildungsraum

Die bisherigen, in Umfang, Gestaltung und wissenschaftlicher Ernsthaftigkeit höchst unterschiedlich ausgearbeiteten Darstellungen der historisch gewachsenen Bildungslandschaft Sursee erlauben ein breit gefächertes Resümee der Entwicklung bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts.[139] In diesem Kapitel wird sich vieles um baugeschichtliche Aspekte drehen, weil bildungspolitische oder pädagogische Probleme keine quartierhistorische Relevanz haben. Ganz verzichten können wir darauf allerdings nicht, die Beschränkung auf ein Minimum wird aber zumindest angestrebt. Der bedeutende landwirtschaftliche Bildungsbereich wird hier nicht mehr erwähnt, da die Darstellung darüber im Kapitel über die Landwirtschaft nachzulesen ist.

Mit der Lateinschule, der Mädchenschule und der deutschen Schule besass die Landstadt schon zu Beginn des 19. Jahrhundert ein überdurchschnittlich ausgebautes Schulwesen. Auch die 1822 im Stadtspital an der Sure eröffnete erste Sekundarschule des Kantons Luzern zeigte die hohe Stellung der Bildung.[140] Die nach Amerika ausgewanderten Gebrüder Suppiger ermöglichten 1837 durch den Verkauf ihres ehemaligen Fabrikgebäudes die Einrichtung eines ersten eigentlichen Schulhauses, das 6'000 Franken kostete und ausserhalb der Ringmauern nordwestlich des Untertors lag. Neben weiteren neuen Schulen interessierte in der Mitte des 19. Jahrhunderts besonders die Frage einer Schulhausrenovation, und schliesslich einigte man sich auf einen Umbau des bestehenden Holzbaus. Da die beiden Landstädte Willisau und Beromünster damals bestrebt waren, ihr Bildungsangebot auszubauen, mochte Sursee nicht zurückstehen und konnte dank dem zusätzlich geschaffenen Raum die Mittelschule einrichten. Im Herbst 1867 besuchten die ersten 29 Schüler diese Schulstufe, 1904 waren die Töchter an die Mädchensekundarschule zugelassen, und seit 1954 wurden Knaben und Mädchen in der Sekundarschule nicht mehr getrennt unterrichtet.

Schulhaus St. Georg

Die steigende Bevölkerungszahl, von 1888 bis 1900 wuchs sie von 2'125 auf 2'592 Einwohner an, und der schlechte Zustand der sanitären Anlagen des bestehenden Schulhauses riefen gegen Ende des 19. Jahrhunderts dringend nach einer Verbesserung des Zustandes.[141] Ein Umbau des alten Schulgebäudes kam nicht mehr in Frage. Deshalb wurde ein Neubau ausserhalb der engen Altstadt ins Auge gefasst und mit professionellen Studien nach einem Standort gesucht. Die Standortfrage wurde zum bestimmenden Thema der Jahrhundertwende, denn an vier Orten schien ein Schulhausbau möglich: 1. an derselben Stelle wie das bestehende Schulhaus, 2. auf dem Platz der so genannten Chrüzlibünten, 3. auf dem Dägersteinhügel und 4. beim Oberen Graben. Obwohl alle vier Standorte ihre Befürworter hatten, ging es eigentlich nur um die beiden Plätze 1 und 3. Die liberale Partei und die eigens engagierten Experten votierten für den Dägersteinhügel, da «die völlig unverbaute, freie Lage und den damit verknüpften ungehinderte Zutritt von Licht und Luft» gewichtige Vorteile boten.[142] Viel schwerer lasteten jedoch die Nachteile des alten Standortes, da das Bürgerheim zu nahe war und das Terrain zu tief lag, der Erwerb durch die zerstückelten Besitzverhältnisse mit Komplikationen verbunden war und dies alles dem Erziehungsgesetz widersprach.[143] Doch die konservative Mehrheit argumentierte für den alten Platz, weil die Kostenfrage alle anderen Argumente überragte.

Nach einer heftig geführten Abstimmungsdebatte entschied sich am 12./13. Oktober 1901 eine Mehrheit von 251:186 für den alten Platz und vertraute damit dem Stadtrat. Zwischen dem 21. April und dem 28. Mai 1901 wurde das alte Schulhaus abgebrochen und am 22. Oktober 1903 das Neubauprojekt mit der feierlichen Einweihung des Neurenaissance-Baus beendet.[144] Auch die architektonische Verschönerung der Vorstadt wurde begrüsst, obwohl die Stadtkasse darunter stark litt, denn der Bau der gesamten Anlage verschlang die hohe Summe von 325'600 Franken.[145] Auf dem Grundstück der Schulanlage St. Georg wollte die Stadt zur «schmückenden Zierde» der Schullokalität kurz nach dem Bau ein Objekt erstellen lassen. Zu diesem Zweck beauftragte sie den bekannten Künstler Paul Amlehn zur

Gestaltung eines «Monumentalbrunnens», der «zur Verschönerung dieser Ortschaft, zum völligen Ausbau des Schulhauses, zum reichen Nutzen der Jugend, zur frohen Erinnerung an spätere Geschlechter» in Auftrag gegeben wurde.[146] Das schliesslich von einer Privatperson finanierte Monument des Stadtpatrons St. Georg wurde von Paul Amlehn 1927 vollendet und drei Jahre später durch ein Brunnenbecken ergänzt.[147] Die mit einem Baukostenanteil von 27'000 Franken erstellte Turnhalle diente nach der Inbetriebnahme der beiden neuen Turnhallen der Schulanlage Neu St. Georg ab 1963 als Mensa oder Aufenthaltsraum der Kantonsschule. 1973 wurde sie gänzlich zweckentfremdet mit der Nutzung als Mehrzweckraum, in der abwechslungsweise vorübergehend das städtische Urnenbüro, ein Militärspeiseraum sowie Diskotheken oder Ausstellungen eingemietet waren. In den 80er-Jahren trieben die Stadtschulen vorübergehend wieder darin Sport, was gegenwärtig nicht mehr möglich ist. Die alte Mensa dient heute ähnlichen Nutzern wie in den 1970er-Jahren, wie es der Quartierverein Eisenbahnvorstadt mit seiner Festhütte am 13. Mai 2000 demonstriert hat.[148]
Dass der grosszügige Bau des Schulhauses entgegen der Meinung der Baukommission nicht für hundert Jahre genügte, erfuhren die Surseer bereits in den 40er-Jahren, als die Diskussion über ein neues Schulhaus einsetzte. Der mit den neuesten technischen Errungenschaften ausgeführte Bau indes hielt 90 Jahre und erfuhr in dieser Zeit nur sporadische Veränderungen.[149] Da innerhalb der Dringlichkeitsskala der Schulraumplanung andere Schulhäuser akuter bewertet wurden, schob der Stadtrat die Generalüberholung auf die lange Bank. Die dann umso energischer in die Wege geleitete Renovation zu Beginn der 1990er-Jahre galt im Wesentlichen der Anpassung an die zeitgenössischen schulischen Bedürfnisse, der Erhaltung der Bausubstanz sowie der teilweisen Rückführung in den ursprünglichen Zustand im Dachgeschoss und der Verbesserung des Energiehaushaltes. Am 8. September 1991 wurde der Sonderkredit von 9,9 Mio. Franken für die Renovationsarbeiten an der Gemeindeversammlung gut geheissen und die Renovation am 18./19. September 1993 mit dem Einweihungsfest abgeschlossen.[150]

Schulhaus Neufeld

Vierzig Jahre nach dem Bezug des Schulhauses St. Georg – die Einwohnerzahl stieg in der Zwischenzeit um knapp 50 Prozent von 2'592 auf 3'784 Einwohner im Jahre 1941 an – begannen gemeindeinterne Expertenkommissionen die Frage eines Bauplatzes für ein neues Schulhaus zu beraten.[151] Neben der Zunahme der Bevölkerung stiegen die Anforderungen der Pädagogik an die Schulhäuser enorm, da kleinere Klassengrössen, der Einbezug der musischen Fächer und vieles mehr zum Bedarf nach weiträumigeren Klassenzimmern führten. Am westlichen Ende der Badstrasse wurde mit der Liegenschaft Stutz passendes Bauland gefunden, und die Bürger entschieden sich am 31. März 1946 auf Antrag der Kommission für die Mittelschule als Nutzer des Neubaus.[152] Ein Preisgericht formulierte danach einen Projektwettbewerb und umschrieb darin ein Raumprogramm. Dieses Vorgehen stiess rasch auf heftige Kritik. Allen voran trug der an der Gemeindeversammlung vom 23. Oktober 1949 durch den Grossrat und ehemaligen Präsidenten des Quartiervereins Eisenbahnvorstadt, Paul Schläpfer (1896–1967), eingebrachte Antrag[153], im St.-Georgs-Schulhaus alle Klassen unterzubringen, für kurzfristige Verwirrung und Verzögerung. Beharrlich wurde aber an der Realisierung eines Neubaus festgehal-

Die Schulanlage Neufeld in einer Aufnahme von 1957.

ten, bis kurz vor Weihnachten 1950 der stadträtlich eingesetzte Architekt Josef J. Wey (1913–1992) das aus einem Wettbewerb hervorgegangene Siegerprojekt des Luzerner Architekturbüros Jauch + Schaad vorstellen konnte. Nach einigen weiteren Turbulenzen wurde am 4. April 1954 endgültig zu Gunsten eines Neubaus für die Primarschule entschieden, da auf dem vorgesehenen Areal eine den neuzeitlichen Erfordernissen entsprechende Schulanlage mit einer verkehrsfreien und zentrumsnahen Lage sowie der Möglichkeit zur etappenweisen Erstellung realisiert werden konnte. Innerhalb der vier Surseer Architekten schrieb der Stadtrat einen erneuten Wettbewerb aus, der von Josef Suter gewonnen wurde. Am 24. April 1956 bezogen 320 Primarschüler und 8 Lehrpersonen rechtzeitig für den damals geltenden Frühjahrsbeginn den ersten Trakt des insgesamt zirka 2 Mio. Franken teuren Baus.[154] Nach den Sommerferien folgten die Abwartswohnung und der Schultrakt I mit 16 Schulzimmern, im Dezember die Turnhalle und im Frühling 1957 die Umgebungsarbeiten und Pausenplätze.[155]

Schulhaus Neu St. Georg

Da die Schulhauskommission im Vorfeld der Abstimmung über die Schulanlage Neufeld exakte Studien zum Raumbedarf erstellen liess, war ihnen bewusst, dass in den folgenden Jahren noch weiterer Schulraum benötigt werden würde. In der Botschaft zur Abstimmung vom April 1954 informierte sie die Bürger über den Bau einer neuen Hauswirtschaftsschule mit Sitzungs-, Handarbeits- und Musikzimmern, den Einbau von Zeichnungssälen im alten Schulhaus und die Sanierung der bestehenden Heizungsanlage nach Plänen des Architekten Hans Erni. Später sollte noch eine neue Turnhalle erstellt werden. Das dafür benötigte Land, auch Chrüzlibünten genannt, nördlich des Schulhauses St. Georg, teilten die Korporation (etwa 6'000 m²), die Ortsbürgergemeinde (1'093 m²) und Josef Huwyler (514 m²), die allesamt dem Verkauf zum Zwecke von Schulhausbauten zustimmten. Zu Grundstückpreisen von 9 bis 14 Franken erwarb die Gemeinde das Land. Der vom Stadtrat bereits berücksichtigte Zonenplan verlangte aber künftig verschiedene Quartierschulhäuser, die in die Wohnzonen eingebettet sein sollten. Aus diesem Grunde verzichtete man auf den Entscheid vom 27. März 1955 und liess das Projekt Erni

Der Stadtpräsident Josef Müller im militärischen «Daher» bei der Einweihung der Schulanlage Neu St. Georg 1964.

fallen. Man schrieb nochmals einen Architekturwettbewerb aus und entschied sich schliesslich am 7. Juli 1961 für den Vorschlag des Architekten Joseph J. Wey. Obwohl die Schulpflege anfänglich gegen den Standort war, weil das Areal in einem Moosland mit viel Nebel lag und die Sursee-Triengen-Bahn den Schulbetrieb stören würde, wurde ein Kredit von 3 Mio. Franken gesprochen. Am 17. Juli 1964 weihte die Stadt die Schulanlage Neu St. Georg mit zwölf Klassenzimmern für die Mädchensekundarschule, mit der Hauswirtschaftsschule, einer zeitgemässen Doppelturnhalle, einem Spielfeld sowie einem Musiksaal und einem Schwingkeller ein. Die Schlussabrechnung belief sich auf 5'373'635.85 Franken.[156]

Die Schulanlage Kotten

Die Primarschule Kotten

Die nun rascher verwirklichten Schulhausbauten konnten die schnell wachsenden Schülerzahlen gerade knapp aufnehmen, denn zwischen 1950 und 1960 wuchs die Bevölkerung um einen Viertel, zwischen 1960 und 1970 gar um 32 Prozent. Rund 10 Prozent der Einwohner standen damals im Primarschulalter. Zudem diente das Schulhaus Neu St. Georg der Oberstufe, die Primarschüler konnten nach wie vor nur die beiden Schulhäuser St. Georg und Neufeld nutzen. Gegen Ende der 1960er-Jahre bestellte der Stadtrat daher eine Kommission, die den Bau eines Gewerbeschulhauses zur Entlastung der bestehenden Schulhäuser beraten sollte. Während der Planung änderten sie jedoch ihren vorgesehenen Ablauf: Oberste Priorität hatte nun die Primarschule. Im Gebiet des seit Beginn der 1960er-Jahre

stark wachsenden Wohnquartiers im Kotten fand sie auf der Pfyffermatte zwischen dem Gebäude der Kleider Frey AG und dem Bahngeleise geeignete Landreserven im Ausmasse von 25'000 m² vor, welche die Einwohnergemeinde von den Herren Schnyder von Wartensee erworben hatte.
Der Stadtrat beantragte am 4. November 1968 die Planung einer Schuleinheit mit 16 Klassen und einer Turnhalle, wobei die Hälfte davon bereits auf Beginn des Schuljahres 1969/70 bezugsbereit sein sollte. Da die Notwendigkeit unbestritten war, verschärfte der Stadtrat das Tempo nochmals und beauftragte kurz nach dem befürwortenden Entscheid über den Standort die beiden Architekten Hans Erni und Josef Suter zur raschen Planung. Die beiden verrichteten ganze Arbeit, denn bereits am folgenden Silvestertag übergaben sie ihre Resultate. Zur Arrondierung der Schulhausanlage stimmte die Einwohnergemeinde am 13. Januar 1969 dem Erwerb einer 5'000 m² umfassenden Parzelle mit einem Quadratmeterpreis von 50 Franken, wiederum von den Gebrüdern Schnyder, oppositionslos zu. Mit der «Wohnbaugenossenschaft für die Familie Sursee» tauschte die Gemeinde im selben Jahr noch ein knapp 9'500 m² grosses Grundstück, ohne das die Primarschule Kotten nur schwerlich auf das beginnende Schuljahr 1969/70 eröffnet worden wäre.[157]

Die Berufsschule Kotten

Aus Kreisen des 1894 gegründeten Surseer Gewerbevereins entstand aus Vorläufern im 19. Jahrhundert im Jahre 1901 die «gewerbliche Fortbildungsschule», die alsbald im Schulhaus St. Georg Aufnahme fand, 1910 mit der kaufmännischen Abteilung ergänzt wurde und ab 1921 unter die Hoheit der Stadt kam.[158] Im Zuge des rasanten Wachsens der Schülerzahlen durch die obligatorisch erklärte berufsbegleitende Ausbildung ab dem Schuljahr 1934/35 verzeichnete die Berufsschule ebenfalls grosse Platzprobleme, die in einem Bericht über Schulraumbedürfnisse im Jahre 1948 traktandiert und als «klägliches Aschenbrödeldasein»[159] taxiert wurden. Der Standort des Primar- und Gewerbeschulhauses auf dem Gelände des Kottens lag zumindest für die Berufsschule ideal, da die geforderte Nähe zum Bahnhof gegeben war. Gegen Ende der 1960er-Jahre bejahte der Souverän den Standort und einen Projektierungskredit für die von der Architektengemeinschaft Hans Erni und Josef Suter geplante Berufsschule. Am 23. Januar 1970 stimmte er endlich auch dem Kostenvoranschlag von 6'233'051 Franken zu, denn der Bau war bereits im Gange und sollte ein Jahr später eröffnet werden. Von den Kosten des Baus konnte die Stadtgemeinde je 18 Prozent auf den Bund und den Kanton abwälzen.[160]

Werkstätten der Berufsschule Kotten 1972.

Die Berufsschule Sursee, heute Berufsbildungszentrum Sursee, profitierte von zwei grossen Um- und Erweiterungsbauten in den Jahren 1983 und 1994. Erst mit der neuen Werkhalle, die eigentlich bereits 1976 gefordert wurde, aber damals an

Die Schulhäuser Kotten, rechts auf dem Dach die Sternwarte. Aufnahme 1972.

der Urne scheiterte, und dem gleichzeitigen Einbau von Zivilschutzräumen in den 1980er-Jahren entsprach die Schule den geforderten Vorschriften öffentlicher Bauten. Mit der bereits 1985 installierten Informatik-Abteilung sowie mit der im Zuge der Erweiterungsbauten 1994 aufgestellten Solaranlage bewiesen die Vorsteher der Schule Innovationskraft und Mut. Diesen hatten sie bereits bei der Eröffnung der Schule 1971 mit der Übersiedelung der Surseer Sternwarte in die eigens dafür erstellte Kuppel, das «krönende Wahrzeichen» des Schulhauses, unter Beweis gestellt.[161]

Heilpädagogische Schule

In den reformfreudigen 1960er-Jahren drang der Ruf nach einer umfassenden Bildung auch in die Innerschweiz. Das Kredo lautete nicht mehr nur Begabtenförderung, sondern auch die Heilpädagogik sollte einen angemessenen Platz innerhalb der Schullandschaft erhalten. Die Stadt Sursee erwarb zu diesem Zwecke von der Firma Villiger das Gebäude der ehemaligen Zigarrenfabrik an der Schellenrainstrasse und baute es 1968 zum Schulhaus um. Im gleichen Sommer konnte die erste heilpädagogische Schule in der Luzerner Landschaft eröffnet werden. Da die Raumverhältnisse neben dem Schulhaus Neufeld ziemlich knapp bemessen waren und sich die Schule im Laufe der Zeit auf verschiedene Standorte aufteilen musste, suchte die Stadtbehörde zusammen mit den Trägergemeinden in den 1990er-Jahren nach einem Bauplatz für ein eigenes Schulhaus.
Fündig wurden sie auf dem Gelände der Primarschulanlage Kotten. Das Surseer Stimmvolk genehmigte am Wochenende des 14./15. Dezember 1997 mit 935:745 Stimmen einen Kredit von 9,3 Mio. Franken für den Neubau der Heilpädagogischen Schule. Das aus einem Wettbewerb hervorgegangene bedürfnisgerechte Projekt «Kinder» der Architekten Andy Scheitlin und Marc Syfrig kam parallel zur Primar-

schule zu stehen und schaffte durch die spezielle Anordnung den wichtigen Kontakt mit der Regelschule. Das knappe Abstimmungsresultat gründete in der Opposition der Interessengemeinschaft (IG) Kotten, die zwar nicht grundsätzlich gegen den Neubau war, diesen indessen parallel zur Berufsschule vorgezogen hätte. Der Quartierverein Eisenbahnvorstadt seinerseits wollte zuerst keine offizielle Stellung für oder gegen die Schule einnehmen. Gewisse Kreise innerhalb des Vereins hingegen standen auf die Barrikaden, bezeichneten das geplante Gebäude als «chinesische Mauer» und instrumentalisierten sodann den Verein für ihre Zwecke. Ein Zielkonflikt des Präsidenten verhinderte dennoch ein stärkeres Engagement. Der Bezug der Schule erfolgte auf das Schuljahr 1999/2000.[162]

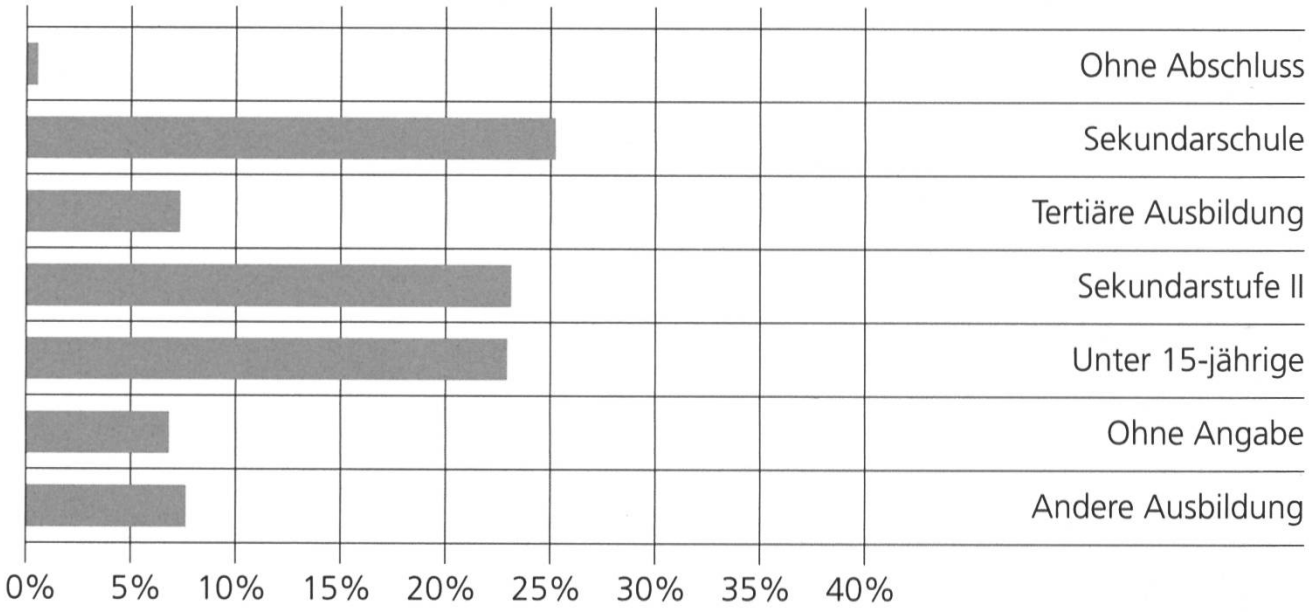
Schulhaus Georgette

Im Schuljahr 1980/81 integrierte die Surseer Schule bereits dreissig Oberstufenabteilungen. Das Hauptproblem lag damals in der ungenügenden Ausstattung, weniger im Mangel an Schulräumen. Anlässlich einer breit angelegten Überprüfung der gesamten Oberstufenanlage Sursee wurden im Jahre 1978 der Raumbedarf und spezifische Wünsche im Zusammenhang mit der Oberstufenreform eruiert, die auf ein gleichwertiges Bildungsangebot für alle Schüler abzielte, die Durchlässigkeit der Schultypen erleichtern und auf individuelle Fähigkeiten besser eingehen wollte. Das daraufhin ausgearbeitete Projekt mit einem Kostenvoranschlag von 10 Mio. Franken drang nie an die Öffentlichkeit; starke personelle Wechsel an den Spitzen der relevanten Behörden und Kommissionen verhinderten vorerst die Ausführung. Der Stadtrat ordnete eine erneute Sichtung der vormaligen Resultate an und beschloss am 17. Januar 1980, die Sache zweigleisig anzupacken: In einer ersten Etappe sollte ein Neubau, das nachmalige «Georgette», mit 14 Klassenzimmern und den notwendigen Spezialräumen verwirklicht werden. Die zweite Bauetappe wollte der Stadtrat erst auslösen, wenn mit den Anschlussgemeinden die offenen Fragen der Schulkreiseinteilung und der Finanzierungsform ausgeräumt waren. Die Vorlage kam bereits am 31. März 1980 zur Abstimmung, da der Neubau auf das Schuljahr 1981/82 bezogen werden sollte, und die Stimmbürger erteilten mit 934 zu 538 Stimmen grünes Licht für das 6,8 Mio. Franken teure Schulhaus. Nach einer kurzen Bauzeit konnte am 30. September 1981 Stadtpräsident Josef Egli das vom Architekten Werner Hess konzipierte Schulhaus Georgette eröffnen.[163] Die zweite Etappe harrt immer noch ihrer Ausführung.

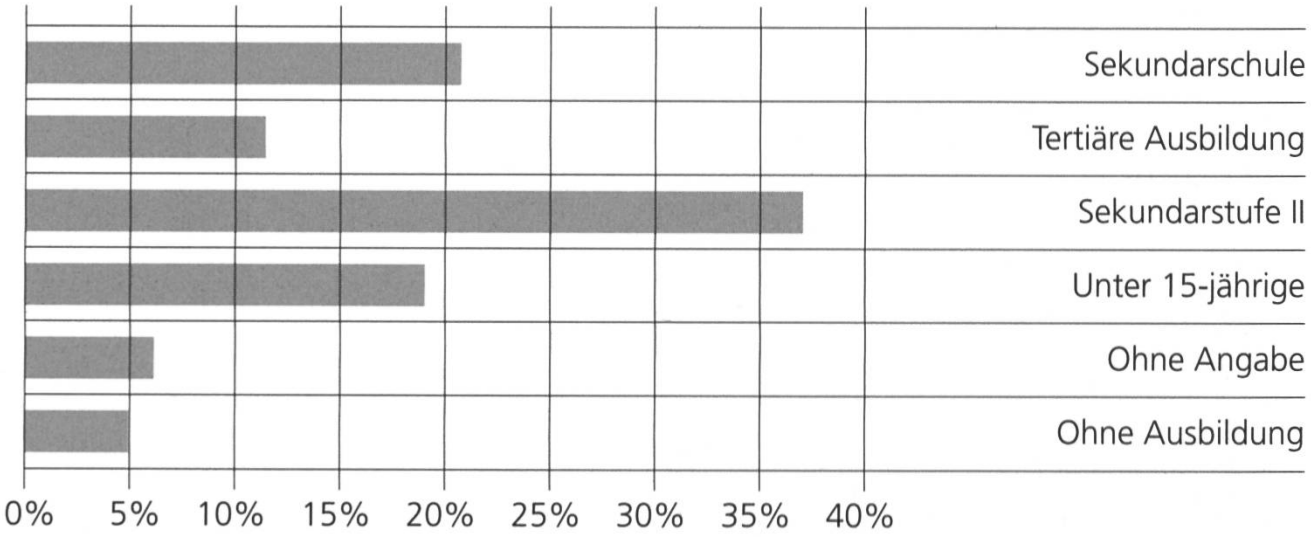
Kindergärten Dägerstein, Kotten und Bürgerheim

Fünf initiativen Bürgersfrauen war es 1894 zu verdanken, dass in Räumen der ehemaligen Uhrensteinschleiferei (ehemaliges Areal Möbel Meier) im westlichen Gemeindegebiet der erste Surseer Kindergarten eingerichtet wurde. Da diese Räumlichkeiten den hygienischen Anforderungen nur ungenügend entsprachen, konnte dank der Unterstützung der Stadt 1904 ins Haus zur Spinne gezügelt werden, wo der Kindergarten bis weit in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts blieb. Mit der heranwachsenden Nachkriegsgeneration stieg die Anzahl der Vorschulkinder rapide. Die Behörden konnten die Forderung nach weiteren, dezentralisierten Kindergärten, die der Quartierverein Eisenbahnvorstadt seit 1935 mit einer erstaunlichen Härtnäckigkeit wiederholte und die durch die Diskussion um einen Bebau-

Schulabschlüsse im Quartier Eisenbahnvorstadt 1970



Schulabschlüsse im Quartier Eisenbahnvorstadt 2000



Schulabschlüsse in der Eisenbahnvorstadt 1970 und 2000.

ungsplan Auftrieb erhielt, nicht mehr ignorieren.[164] Obwohl der Stadtrat im Jahre 1950 einen Antrag auf Prüfung der Erstellung von Kindergärten stellte und dieser auch angenommen wurde, verzögerte die finanzielle Belastung der ebenfalls dringenden Schulhausbauten die Realisierung. Die Hartnäckigkeit des Quartiervereins zahlte sich auf jeden Fall aus: Einen der ersten neuen Kindergärten platzierte der Stadtrat an der Dägersteinstrasse, nachdem am 28. Dezember 1964 dem Konzept der Baukommission für die vom Architekten Josef Suter geplanten Kindergärten zugestimmt und der dazu benötigten Kredit von 300'000 Franken gesprochen worden war. Schon bei der Eröffnungsfeier am 25. November 1964 ertönte der Ruf nach einer weiteren Familien ergänzenden Institution im Quartier. Die Gemeinde erstellte so den zweiten Kindergarten im Quartier Eisenbahnvorstadt im kinderreichen Quartier Kotten, wo er in das neue Primarschulgebäude integriert und am 20. August 1969 in Betrieb genommen wurde. Dank der funktionellen Bauweise

mit der Möglichkeit einer raschen Erweiterung konnte 1972 beim Kindergarten Dägerstein das Raumangebot rasch verdoppelt werden. Im Zuge der Sanierungsarbeiten an verschiedenen Schulliegenschaften im Jahre 1989 liess der Stadtrat während des Sommers in der Liegenschaft Bahnhofstrasse 16, im alten Bürgerheim, einen Kindergarten einbauen. Heute belegen zusätzlich die städtische Schulverwaltung mit dem Rektorat sowie eine Spielgruppe, zwei Primarschulklassen und der Schulpsychologische Dienst das Haus.[165]

2. Kommunikation und Verkehr

Post

Als Etappenort auf der Gotthard-Transitstrecke war Sursee bereits im Ancien Régime auch ein wichtiger Stützpunkt im Postwesen. Im Jahre 1804 wurde die Landstadt – prädestiniert durch ihre zentrale Lage in der Luzerner Landschaft – zum offiziellen Postkreis innerhalb der kantonalen Post ernannt. Das Büro richtete Posthalter Felix Anton Schnyder (1730–1809) in seinem Gasthof Sonne ein. Nach dem Übergang zur Eidgenössischen Post 1849 pochte der Bundesrat auf die Einrichtung von Telegrafenbüros, doch die Surseer schienen auf diese technische Neuerung noch keinen Wert zu legen. Das energische Drängen der kantonalen Amtsstellen bewirkte nach der Weigerung der Centralbahn, ihren im Stationsgebäude deponierten Telegrafen der Öffentlichkeit zur Verfügung zu stellen, dass im September 1856 der erste Surseer Telegraf im Postgebäude in Betrieb genommen wurde.
Zwanzig Jahre nach dem Umzug der Post ins Erdgeschoss des Rathauses begann in Sursee 1894 mit den ersten acht Abonnenten, wovon die Hälfte im Bahnhofquartier wohnte, das Telefonzeitalter. Mit der Eröffnung der Sursee-Triengen-Bahn im Jahre 1912 bediente der Bahnhof SBB zwei Bahnlinien, was nach dem Begehren der Quartierbewohner zur Einrichtung einer Postfiliale neben dem Bahnhof in den Gebäulichkeiten der Weinhandlung Fischer führte.
Ein Legat aus dem Jahre 1918 begünstigte die Eidgenossenschaft mit dem Wohn- und Geschäftshaus Chrüzlihof an der Centralstrasse. Die Beschenkte fand vorerst keinen Nutzen dafür und überliess es daher gegen eine beträchtliche Summe der PTT. Nach einer umfassenden Renovation zog die Post im Juli 1920 endgültig in die Eisenbahnvorstadt, verliess aber die Poststelle am Bahnhof wieder.[166]
Das kontinuierlich steigende Arbeitsvolumen und die fortschreitende Technisierung verunmöglichten im Chrüzlihof zusehends eine speditive Abwicklung der Aufträge. Diese Tatsache veranlasste den Präsidenten des Quartiervereins Eisenbahnvorstadt, Otto Estermann (1906–1964), 1947 zur Forderung nach einem neuen Postgebäude.[167] Vertreter des eidgenössischen Parlaments zeigten 1951 nach einem Augenschein vor Ort Einsicht und bewilligten einen Kredit von 650'000 Franken für einen mit hellen Räumen und drei Schaltern versehenen Dienstleistungsbau. Das von den Architekten Erni und Wey konzipierte Postgebäude, wenige Meter südöstlich des alten gelegen, wurde nach einer 15-monatigen Bauzeit am 21. November 1955 eingeweiht. Was mit dem Chrüzlihof geschehen und wie der durch Arrondierung entstandene Postplatz gestaltet werden sollte, beschäftige den Quartierverein lange, bis die Beseitigung des Gebäudes endgültig beschlossen wurde. Für den Abbruch der alten Post samt Dienstwohnung berechnete die Gemeinde der Post 20'000 Franken und verpflichtete sich im Gegenzug, bei der Suche nach

einem Ersatz für die Dienstwohnung in der Nähe behilflich zu sein.[168] Auf dem weiten Postplatz entstand nach heftiger Kritik 1957 ein aus Holz gefertigter Kiosk, der allen voran der Schulpflege nicht passte, da «die neue Verkaufsstelle [...) an den meist begangenen Schulweg für die Schulkinder» zu stehen kam.[169]
Etwa zehn Jahre nach Inbetriebnahme der neuen Poststelle benötigte die PTT vor allem für die sperrige Fernbetriebsanlage freie Plätze. An der Fähndrichmatte wurde ein geeignetes Grundstück im Ausmass von 4'600 m² gefunden. Die Gemeindeversammlung vom 7. April 1971 genehmigte zwar grossmehrheitlich den Vertrag, gleichwohl verzögerte sich der Bau erheblich. Die PTT fühlten sich daher gezwungen, zwischenzeitlich auf ein Provisorium zu setzen. Eine mobile Telefonzentrale mit einer Kapazität von 1'000 Anschlüssen überbrückte den Engpass ab 1975, bis der Bau einer stationären Zentrale zwei Jahre danach endlich in Angriff genommen und wenig später dem Betrieb übergeben werden konnte.

Das Postgebäude genügte in den 1980er-Jahren den Ansprüchen einer mittlerweile auf beinahe 8'000 Einwohner angewachsenen Kleinstadt nicht mehr. Da die von der Stadt aufgegriffene Überarbeitung der Käppelimatte der Post Möglichkeiten für ihren ins Auge gefassten Umzug bot, erstaunt ihre Bereitschaft zur finanziellen Beteiligung an diesem Grossprojekt nicht. Erste Informationen über diese Pläne drangen 1984 an die Öffentlichkeit, und fünf Jahre später gruppierte sich ein finanzkräftiges Konsortium, in dem die Post ebenfalls vertreten war.[170] Die kränkelnde Wirtschaft veranlasste indes im Jahre 1992 den Abbruch der fortgeschrittenen Planung. Bevor die Post trotzdem die Strassenseite wechselte und 2003 ins Parterre des schliesslich von privater Seite finanzierten Stadthofes einziehen konnte, mietete sie im Schellenrain Räumlichkeiten, um den prekären Platzverhältnissen zu entfliehen. Die Briefzustellung für die Region Sursee erfolgt heute noch von dort.[171]

Verkehr

Autobus

Im Jahr der Französischen Revolution wurde die wöchentliche Reise- und Postwagenverbindung Luzern–Sursee–Zofingen–Solothurn eröffnet, nachdem bereits früher Postbotenverbindungen nach Luzern bestanden. Die Verbindungen der Postkutsche erfuhren ab Mitte des 19. Jahrhunderts entscheidende Erweiterungen und blieben dennoch marginale Angebote.[172] Der Postreiseverkehr entwickelte sich mit der Umstellung von der Pferdekutsche zum Zeitalter der motorisierten Postautokurse zu Beginn des 20. Jahrhunderts rasant, die verkürzten und beschleunigten Reisezeiten machten das Reisen konfortabel. Auf dem Gelände des westlichen Gemeindegebietes bestanden lange Zeit nur zwei Bushaltestellen, die eine am Bahnhof, die andere bei der Chrüzlihof-Post. Die geringe Fahrgast-Frequenz an der Centralstrasse liess die Post im Zuge des Postneubaus 1955 zuerst am Standort zweifeln. Der Bau der Migros 1960 veranlasste die PTT dann doch zum Übergang zu einer Dreistopp-Strategie im Quartier. Heute hält der Bus zusätzlich an der Ringstrasse Nord im Kottenquartier und beim Stadthof.
Der Autobus wurde auch in anderer Beziehung zum Quartier-Dauerbrenner, denn noch bevor der neue Postplatz überhaupt zur Diskussion stand, forderte der Quartierverein 1951 den Verzicht auf einen Autobusbahnhof beim Hotel Eisenbahn. Der

Die Luftaufnahme 2006 des westlichen Gemeindegebietes mit den eingekreisten Bushaltestellen.
1 Kotten, 2 Bus-Bahnhof, 3 Surseepark, 4 Stadthof, 5 Oberer Graben.

Die Park-and-ride Anlagen neben dem Bahnhof verbesserten das Angebot im öffentlichen Verkehr. Luftaufnahme von 2006.

Bau des Postgebäudes und des dazu erstellten weiträumigen Postplatzes vier Jahre später versprachen eine Entlastung des Bahnhofs, da die Postautos nun dort parkiert werden konnten. Nachdem aber der 1975 eingeführte Bahnersatz-Busbetrieb Sursee–Schöftland die Verkehrsfrequenz am Bahnhof beträchtlich steigerte, wurde eine Projektgruppe eingesetzt, die eine taugliche Lösung für die vielen Busse am Bahnhof bringen sollte. Erst gegen Ende der 1980er-Jahre beschäftigte sich die Bundesbahn ernsthaft mit dem Problem, doch das Grossprojekt Bahn 2000 absorbierte so viele Ressourcen, dass die weitere Beschäftigung mit dem Projekt Surseer Busbahnhof auf die lange Bank geschoben wurde. Weiter überlagerte unversehens eine Gesamtplanung des Bahnhofs das Busbahnhof-Projekt, und die Realisierung litt erheblich darunter. Die SBB versprachen nämlich im Herbst 1988 die Lancierung eines Projektwettbewerbs für diese Gesamtplanung, aber hielten diese Versprechungen dann nicht, weil anscheinend die Stadt ihrerseits keine finanzielle Unterstützung sprechen wollte. Der 3,3 Mio. Franken teure und zwanzig Jahre Planung beanspruchende Busbahnhof wurde nach weiteren Verzögerungen im Jahre 1995 realisiert.[173] Zwei Jahre zuvor hatte das Bahnhofgebiet übrigens dank dem unkompliziert agierenden Stadtrat eine erste Park-and-ride Anlage mit 75 Parkplätzen erhalten.[174]

Eisenbahn

Die in weiten Teilen der Bevölkerung spürbare Skepsis gegenüber dem «neuen Kometen» Eisenbahn teilte die Surseer Stadtbehörde mit ihrer geringen Unterstützung der Station, die im Gegensatz etwa zu Zofingen schliesslich weit vor der ummauerten Stadt gebaut wurde.[175] Nach der Eröffnung der Centralbahn am 9.

Die Geleiseanlage am Bahnhof Sursee kurz vor (oben) und nach (unten) dem Bau des 3. Geleises.

Juni 1856 profitierte die Landstadt aber rasch vom Anschluss ans Schienennetz, was sich vor allem in Neugründungen von Firmen niederschlug. Die Bahn ergänzte auch das Angebot der Postautokurse optimal, was zur Drehscheibenfunktion Sursees und letztlich zum Ausbau der zentralörtlichen Funktion beitrug.[176] Nach der

Die öffentliche Dampfbahnfahrt der Sursee-Triengen-Bahn vom 25. September 2005.

Verstaatlichung der Eisenbahn 1903 weiteten die SBB kontinuierlich den Personenverkehr aus. Kursierten in den Gründerjahren der Centralbahn täglich gerade einmal vier Züge am Bahnhof Sursee, wurde die Frequenz stetig bis zur stündlichen Fahrt in beide Richtungen gesteigert, was mit dem enormen Bedeutungsgewinn des öffentlichen Verkehrs einherging.[177] Der wachsenden Bedeutung Sursees als Mittellandzentrum und zweitwichtigsten Station des Kantons Luzern zollten die SBB im Fahrplanausbau 2003 Tribut. Die direkte, schnelle Verbindung nach Bern war dabei nur die herausragende Erweiterung, welche die Attraktivität der Surenstadt nochmals erheblich erhöhte. Die Einweihung des dritten Geleises, dessen Bau der Quartierverein Eisenbahnvorstadt schon 1943 forderte, ermöglicht ab Dezember 2006 den vollständigen Einbezug ins S-Bahn-Netz Luzerns und die Umsetzung von stündlich fünf Zugverbindungen nach Luzern.[178]

Allein der Eisenbahn ins Surental blieb die Anbindung an den Aargau wiederholt verwehrt, und die Privatbahn verkehrt seit der Gründung im Jahre 1912 nur bis Triengen anstatt wie einst geplant bis nach Aarau. Vor der Erbauung der Ringstrasse Ende der 1970er-Jahre wurde die Streckenführung geändert: Die Schlaufe über den Bahnhof Sursee Stadt fiel 1978 der Siedlungs- und Strassenentwicklung zum Opfer, statt dessen wurde das Trassee an den südlichen Rand des Surseer Waldes verlegt, wobei der Bahnhof Sursee Stadt aufgehoben wurde. Heute transportiert die Sursee-Triengen-Bahn Industriegüter – sie übernahm 1976 die Wagenzustellung ins Industriegebiet Münchrüti von den SBB – und dient privaten Gesellschaften als Vergnügungstransportmittel.[179]

3. Verwaltung

Mit der Verordnung über die Führung des Einwohnerregisters 1894 setzte die Stadtgemeinde den Grundstein für eine moderne Verwaltung, die von alters her im Rathaus ausreichend Platz fand.[180] Im Rahmen der zentralörtlichen Funktion übertrug der Kanton Luzern dem Amtshauptort die Gerichtsbarkeit über das Amt Sursee, womit auch der Regierungsstatthalter dort residierte. Das Amtsgericht wurde im Rathaus und dem Sankt-Urban-Hof einquartiert, bevor es kurz vor der Rathausrenovation zwischenzeitlich in die Kronenburg an der Centralstrasse 6 auswich und nach der Fertigstellung des Verwaltungsgebäudes an der Christoph-Schnyder-Strasse 2 Platz fand. Die wechselvolle Geschichte führte 1986 zum Einzug ins Beck'sche Haus am Rathausplatz 9, 2005 zog es zusammen mit andern kantonalen Dienststellen in das neue Gebäude an der Centralstrasse 35 um.
Das Amtsstatthalteramt war seit 1815 im «Grossen Haus» (heutiges Kantonalbank-Gebäude) in der Oberstadt untergebracht. Als sich zu Beginn der 1940er-Jahre die Frage einer Gebäuderenovation aufdrängte und die Regierung in Luzern nur einem Neubau zustimmen wollte, schlug der Stadtrat zuerst einen Neubau auf dem Marktplatz vor. Offensichtlich passte dieser Standort den kantonalen Behörden nicht, denn sie präsentierten am 5. Februar 1943 dem Grossen Rat des Kantons Luzern vier unterschiedliche Bauplätze. Den Zuschlag erhielt derjenige auf der Schnydermatte, da er zwischen Stadtkern und Bahnhof an der gut ausgebauten und ohne Durchgangsverkehr belasteten Centralstrasse lag, freie Gestaltungsmöglichkeiten bot und vergleichsweise günstig zu erwerben war. Das Areal mass 3'150 m² und kostete insgesamt 25'200 Franken.[181] Nach einer 14,5 Monate dauernden Bauzeit konnte das Verwaltungsgebäude mit Gesamtkosten von 586'398.55 Franken am 30. September 1948 der Öffentlichkeit übergeben werden. Der in der Bebauungsplan-Kommission diskutierte Verwaltungsbezirk in der Schnydermatte wurde in einem ersten Schritt realisiert.[182]

Das Hochhaus an der Christoph-Schnyder-Strasse. Aufnahme von 1970.

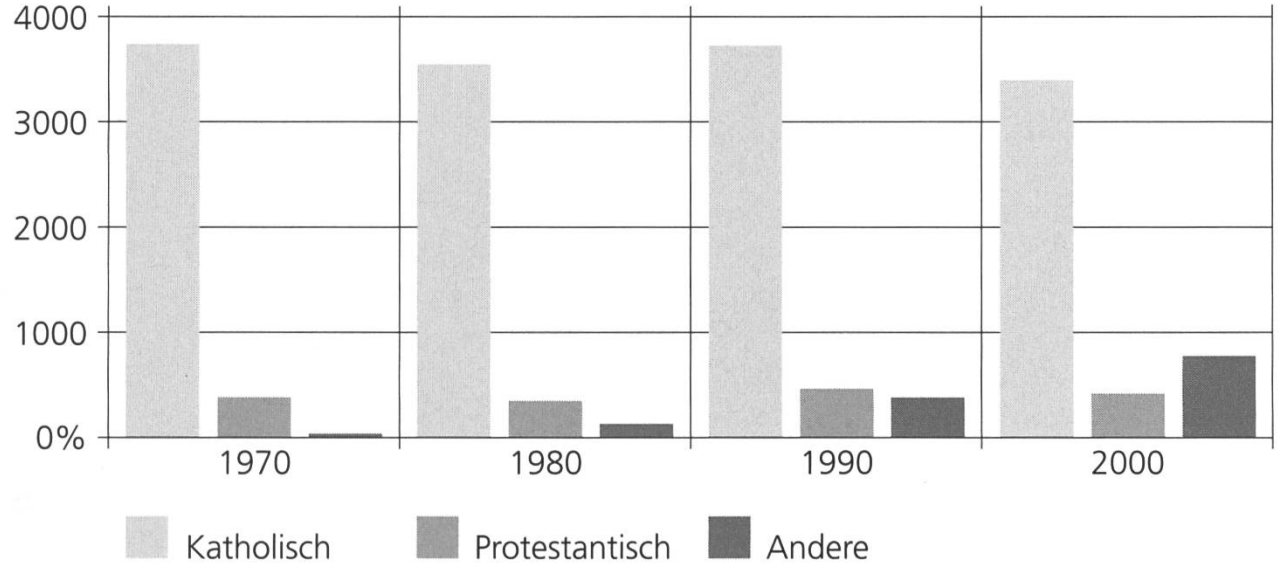
Der Stadtrat beschäftigte sich erstmals nach dem Auszug der Kantonalbank aus dem Rathaus 1957 mit der Zukunft seiner Verwaltung. 1958 verlangten Mitglieder des Quartiervereins Eisenbahnvorstadt, dass sich der Verein für den Standort Eisenbahnvorstadt einzusetzen habe. Mitte der 1960er-Jahre gewann das Thema an Brisanz, da endgültig feststand, dass die Stadtverwaltung wegen der nun definitiv an die Hand genommenen Rathaus-Renovation zumindest vorübergehend in andere Büroräumlichkeiten ausweichen musste. Da gemäss dem Stadtrat «ein Neubau verfrüht» war, erteilten

die Bürger am 26. Mai 1965 dem zehnjährigen und verlängerbaren Mietvertrag mit der Terex AG um die erste und zweite Etage des neuen Wohn- und Geschäftshauses an der Christoph-Schnyder-Strasse 2 ihren Segen, ungeachtet des hohen Quadratmeterpreises von 44 Franken.[183] Die Reinacher Immobilienfirma erhielt am 13. Februar 1966 die Baubewilligung, obschon anfänglich die geplante Höhe des Gebäudes kritisiert wurde. Der Vertrag hatte insofern Vorteile, als einer allfälligen Rückkehr ins Rathaus keine unumstössliche Absage erteilt wurde, die Verlegung in ein neu zu schaffendes Verwaltungsgebäude während der Mietdauer sorgfältig vorbereitet werden konnte und gegen aussen deutlich gezeigt wurde, dass diese umstrittene Lösung nur provisorischen Charakter besass. Am Bezugstermin vom 15. Mai 1966 wurde die Leidenszeit einstweilen beendet, auch wenn das im Vorjahr eingereichte Postulat Grossert noch nachklang, das den Stadtrat beauftragt hatte, bis am 1. Juli 1976 ein neues Verwaltungsgebäude zu erstellen. Die Stadtverwaltung, die Stadtkasse, das Steueramt sowie das Amtsgericht zogen ein.[184]
Die Frist verfloss, die Verwaltung verblieb auch nach Beendigung der Gesamtrenovation des Rathauses im Jahre 1975 an der Christoph-Schnyder-Strasse. Mitte der 1980er-Jahre kamen die Raumprobleme der Stadtverwaltung wieder an die Öffentlichkeit, als der Stadtrat mit dem Vorschlag Aufsehen erregte, mit einem Neubau auf der Käppelimatte die Probleme lösen zu wollen. Die neu formierte grüne politische Gruppierung «Soorser Änderig» brachte den vom Stadtrat bereits geprüften und verworfenen Vorschlag aufs Tapet, die Stadtverwaltung nach einem umfassenden Umbau im ohnehin renovationsbedürftigen Schulhaus St. Georg unterzubringen. Die zu hohen Kosten bei der Umnutzung des Hauses sprachen jedoch klar dagegen, und daher verfolgten die Behörden das Projekt Käppelimatte weiter, obwohl der damalige Stadtschreiber bereits 1985 weise prophezeite, dass «mit der Überbauung kaum vor 1987/88 begonnen werden» könne. In der Zwischenzeit arrangierte die Stadt aus Gründen der Raumnot anderweitige und flexiblere Lösungen, das Zivilstandesamt und das Betreibungsamt beispielsweise wechselten die Strassenseite und zogen in den im Jahre 1990 fertig erstellten Kyburgerhof vis-à-vis des Terex-Hochhauses. Trotz der stadträtlichen Kraftanstrengung gelang die Zentralisierung der Stadtverwaltung in einem eigenen, der Bedeutung Sursees angemessenen Bau bis heute nicht.[185]

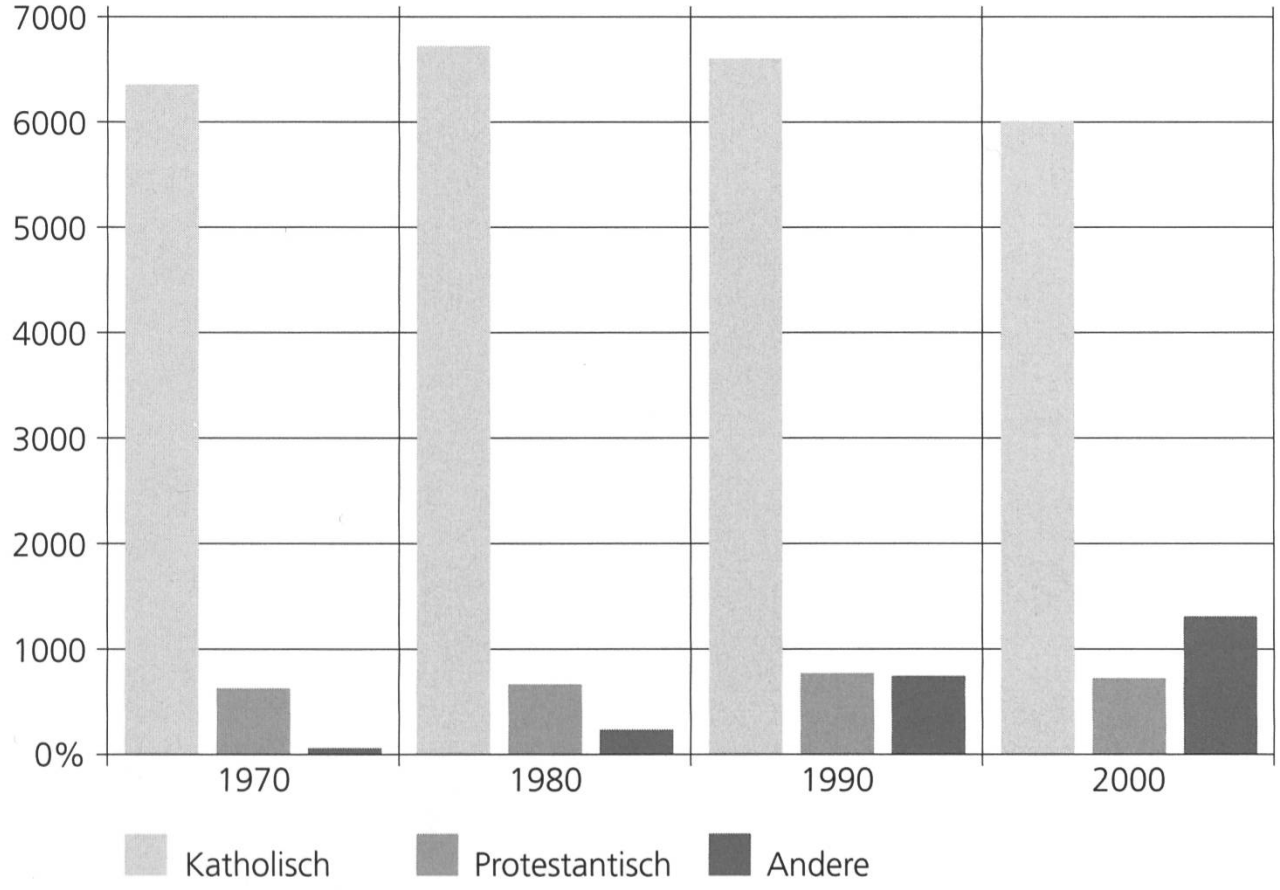
4. Kirche

Die Stadtkirche dominiert heute das Stadtbild in der Altstadt, im westlichen Gemeindegebiet existiert hingegen nicht ein einzelnes Bauwerk mit derselben hervorragenden Ausstrahlung, sondern eine Vielzahl von Sakralbauten liegt dort verstreut. Die Kapelle Maria Dägerstein, die nach der Verlegung des Friedhofs 1636 allmählich zur Friedhofskapelle wurde, und die Kreuzkapelle als früherer Abschluss der Vorstadt waren lange Zeit die einzigen Gebäude in den Matten und Feldern westlich der Kernstadt, abgesehen von landwirtschaftlich genutzten Gebäuden.[186] In den 1970er-Jahren geriet die Kreuzkapelle kurz in den Mittelpunkt des Interesses, denn die gewünschte Restaurierung 1971 rief auch Stimmen auf den Plan, die für den vollständigen Abbruch der mutmasslichen Hinrichtungsstätte des Bauernführers Christian Schibi plädierten.[187]
Nach dem verlorenen Sonderbundskrieg mussten die Luzerner gemäss der neuen Bundesverfassung von 1848 den Protestanten das Stimmrecht zubilligen und sie

Religionszugehörigkeit Eisenbahnvorstadt



Religionszugehörigkeit Sursee



Religionszugehörigkeit der Bewohner von Sursee und der Eisenbahnvorstadt 1970 bis 2000. Rund 80% der Einwohner bekennen sich nach wie vor zur römisch-katholischen Kirche, wohingegen in den letzten Jahren – auch dem gesamtschweizerischen Trend folgend – die Zahlen entweder einer anderen Religion oder der Konfessionslosen rapide ansteigen.

als gleichwertige Bürger akzeptieren. Zwei Jahre später wurden die ersten sechs Protestanten in Sursee registriert. Die Zahl der Reformierten stieg mit der einsetzenden Industrialisierung, die massgeblich von protestantischen Glaubensanhängern vorangetrieben wurde, bis zur Jahrhundertwende auf 100 Personen an.[188] Im damals neuen Eisenbahnvorstadtquartier fanden sie zuerst in Räumen der Conservenfabrik und des Bürgerheims provisorisch Platz für ihre Gottesdienste und konnten als mittlerweile formierte Pfarrei am 12. August 1912 die reformierte Kirche auf dem Dägersteinfeld einweihen. 1966 erhielt die reformierte Kirchgemeinde einen an das Pfarrhaus angebauten Pfarrsaal.[189] Heute bekennen sich rund 10 Prozent der Surseer zur evangelisch-reformierten Glaubensgemeinschaft.

Um der Entwicklung im Bahnhofgebiet sowie der künftig möglichen Entstehung einer Filialkirche im Bahnhofgebiet Rechnung zu tragen, beabsichtigte die Kirchgemeinde den Kauf eines Bauplatzes für das ursprünglich nahe der Kirche vorgesehene katholische Pfarreiheim unterhalb der reformierten Kirche an der Dägersteinstrasse 1 im April 1949. Doch nicht alle Pfarreimitglieder konnten sich mit der örtlichen Trennung von Kirche und Pfarreiheim anfreunden und brachten das Hotel Schwanen und die Kronenburg als Gegenvorschläge ins Spiel. Eine in der Zwischenzeit erschienene Studie nahm ihnen dann rasch den Wind aus den Segeln, denn die Kosten für ein neues Heim unterboten die Umbauarbeitungskosten in den vorgeschlagenen Häusern weitestgehend. Der Bau des zweiteiligen Projekts mit Vereinstrakt und Gesellenheim wurde im März 1954 in Angriff genommen, doch an der Einweihung vom 11. September 1955 stand nur der Vereinstrakt; Der vorgesehene Gesellentrakt wartet noch heute auf seine Ausführung, denn die enormen Kosten verhinderten den Bau.[190] So stehen das katholische Pfarreiheim und der reformierte Pfarrsaal in unmittelbarer Nähe zueinander friedlich beisammen, das Quartier Eisenbahnvorstadt erhielt wichtige gesellschaftliche Treffpunkte.

Als die Frage einer zweiten katholischen Kirche, welche bereits vor der Verlängerung der Pfarrkirche 1935 zur Diskussion stand und vom Quartierverein Eisenbahnvorstadt Unterstützung erhielt, das öffentliche Leben Sursees bewegte und die Kirchgemeinde in den 1950er-Jahren auf der Schnydermatte ein Grundstück im Ausmass von 8'000 m² günstig erstanden hatte, rückte das Quartier in kirchlichen Angelegenheiten wiederum ins Gespräch. Wegen Verzögerungen in dieser Angelegenheit schlief das Projekt auf der Schnydermatte ein, andere Möglichkeiten drängten sich in den Vordergrund. Zum Einen sollte ein Provisorium «Notkirche» aus wieder verwendbaren Elementen für Abhilfe sorgen, andererseits kam 1968 die Idee kurz auf, in der Turnhalle Kotten ein ständiges Gottesdienstlokal – mittlerweile organisierte die katholische Pfarrei im Schulhaus Kotten Schülergottesdienste – einzubauen. Die Planungskommission der Kirchgemeinde stufte 1980 das Platzangebot der Kirchen für die nahe und weitere Zukunft als genügend ein, und die Kirchgemeinde veräusserte das vorsorglich gekaufte Land bereits Ende der 1970er-Jahre für den Preis von 2,2 Mio. Franken.[191]

Die Fabriken in Bahnhofsnähe bewogen die nach dem Zweiten Weltkrieg anwachsende ausländische Bevölkerung (von 1950 bis 1960 stieg der Ausländeranteil in der Surenstadt von 3 auf 10 Prozent an), in Sursee Arbeit und Wohnsitz zu suchen. Die grosse Mehrheit der Ausländer stammte aus dem katholisch geprägten Italien, was die katholische Landeskirche Luzern dazu veranlasste, 1962 eine Italie-

ner-Seelsorge in Sursee einzurichten. An der Bahnhofstrasse 21 konnten ein Jahr später zwei Häuser bezogen werden, und als das Altersheim St. Martin 1969 gebaut wurde, zog das «Missione cattolica» genannte Seelsorgezentrum unter der finanziellen Mithilfe der Bürger kurz darauf in das frei gewordene Bürgerheim an der Bahnhofstrasse 16 um.[192] Die Stadtbehörde unterstützte den Umzug und die vorherige Renovation des Gebäudes: «Als aufstrebender Industrieort sind wir auf die ausländischen Gastarbeiter angewiesen. Es ist unsere feste Überzeugung, dass den ausländischen Arbeitnehmern das notwendige Seelsorge- und Fürsorgezentrum weiterhin gesichert werden soll.»[193] Zwanzig Jahre später musste die Missione (und auch die Ludothek) das Haus wieder räumen, da die Räume für schulische Zwecke benötigt wurden. Danach konnte sie sich in den ehemaligen Werkhallen der Baumeister am Vierherrenplatz einmieten bis zur Aufhebung der Institution 1998.[194]

5. Militär

1841 beschloss der Grosse Rat des Kantons Luzern den Bau einer neuen Kaserne, und die selbstbewussten Surseer Einwohner kämpften keck mit der Stadt Luzern um den Standort. Vom in bester Erinnerung gebliebenen eidgenössischen Truppenlager, das 1838 auf dem Dägersteinhügel abgehalten wurde, wussten sie um die wirtschaftlichen Vorteile militärischer Präsenz in der Landstadt. Da die Wirren rund um den Sonderbundskrieg leere Kassen hinterlassen hatten, sah sich der Kanton gezwungen, das Projekt mehr als zehn Jahre zu verschieben. Beim nächsten Anlauf im Jahre 1856 reagierte der Gemeinderat mindestens ebenso resolut und legte sein gesamtes politisches Gewicht in die Waagschale.[195] Als die vorberatende Kommission des Grossen Rates nach der ersten Begutachtung der Lokalitäten im Mai 1860 ihre Forderungen um 20'000 Franken auf 100'000 Franken und um die kostenlose Bereitstellung eines militärischen Übungsfeldes erhöhte, kippte die Stimmung schlagartig. Die Stadt Sursee verlor daraufhin die Ausmarchung um das kantonale Zeughaus, verhehlte dagegen nicht ihren Gram gegenüber den überbordenden Forderungen und der weiteren Konzentration kantonaler Anstalten in der Hauptstadt.

Die Korpssammelplätze in Luzern und Aarau platzen in den 1920er-Jahren aus allen Nähten, es bedurfte schnell einer kostengünstigen und zentralen Entlastung. Der seit der Bundesstaatsgründung verantwortliche Bund suchte zu diesem Zweck im Gebiet zwischen diesen beiden Städten nach Bauland und traf in Sursee und Zofingen auf interessierte Behörden, wobei er die Surenstadt von Beginn an bevorzugt behandelte. Böse Zungen behaupteten im Nachhinein, dass der amtierende Militärminister Rudolf Minger (1881–1955) damit den einflussreichen Surseer Nationalrat Heinrich Walther (1862–1954) für dessen Unterstützung bei seiner Wahl in den Bundesrat 1929 belohnt habe. In Sursee kümmerten sich die Verantwortungsträger nicht um solche Spekulationen und konzentrierten sich auf ihre Kompetenzen. Vier Plätze kamen anfänglich in Frage, doch wurde schnell das bisher unbebaute nördliche Gemeindegebiet ausgewählt. Warum drängte die Gemeinde so sehr auf den Bau einer Zeughausanlage auf ihrer Gemeindegrenze trotz den immensen finanziellen Opfern?[196] Wie im 19. Jahrhundert versprach sich die Gemeinde von einem eigenen Korpssammelplatz mit Zeughaus hohe Gewinne für die ansässige Wirtschaft, die besonders unter der herrschenden Wirtschaftskrise litt. Die Hoff-

Im Vordergrund die Zeughausanlage in der Münchrüti nach der Eröffnung 1934, im Hintergrund die Stadt mit dem Sempachersee und der Alpenkette.

nung auf zu erwartende Profite für die Gastronomie und die nachgelagerten Betriebe stand an der Gemeindeversammlung vom 10. Januar 1932 im Zentrum und führte zur einhelligen Zustimmung zum Vertragsentwurf zwischen der Gemeinde und dem eidgenössischen Militärdepartement namens der Schweizerischen Eidgenossenschaft.[197]

Obwohl die nötig gewordene und durch Geometer Max Beck geplante Verkehrserschliessung, der Landerwerb, die Wasserleitung und die Elektrizitätsversorgung die ungeheure Investition von 145'000 Franken erforderten, lohnte sich vor allem die Erschliessung der Münchrüti.[198] Die Einweihung der Zeughausanlage, die aus drei Hauptgebäuden und vier Munitionsgebäuden im Wald bestanden, fand am 29. Mai 1934 statt.[199] Einige Zeughausangestellte erwarben an der neu erschlossenen Strasse Baugrund und liessen an der heutigen Kleinfeldstrasse, Einfamilienhäuser in der Nähe ihres Arbeitsortes bauen.[200]

Nach dem Verkauf des Zeughauses an den Bund 1948 erweiterten einige Um- und Anbauten die ehemalige Anlage, allem voran ermöglichte das Industriegeleise dem Zeughaus den Zugang zur grossen weiten Schienenwelt. Mit dem Neubau von 1990 verbreitete der Bund vorschnell Vertrauen bei Angestellten und Behörden, was sich mit der Erweiterung 1997 noch verstärkte, da nun das Surseer Zeughaus das zweitgrösste der Schweiz war. Die sich wandelnden Rahmenbedingungen in der Armee liessen dem Standort trotz den hohen Investitionen in den 1990er-Jahren keine Möglichkeit, auf dem gleichen Personalbestand zu verharren. Heute arbeiten noch etwa 50 Personen im Zeughaus Sursee. Dementsprechend ist die einst überragende wirtschaftliche Bedeutung des Zeughauses für die Stadt und Region Sursee tief gesunken.[201]

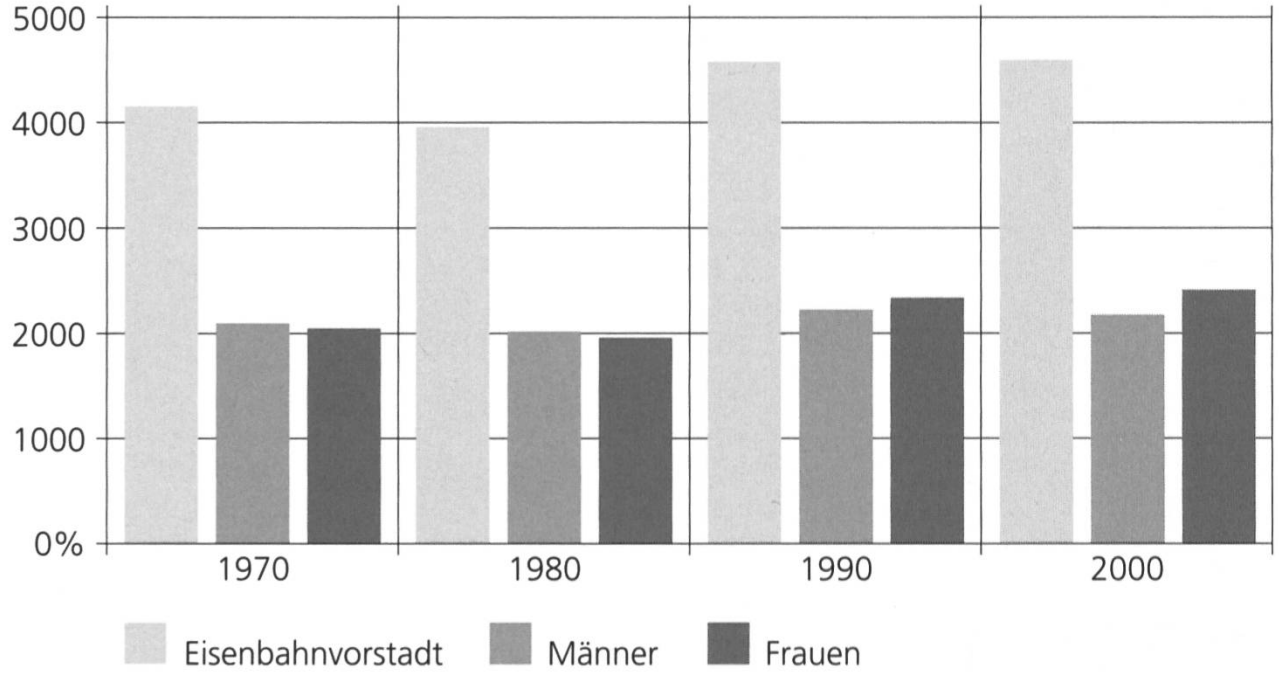
Die Zeughausanlage im Vordergrund und das Gemeindegebiet von Sursee. Luftaufnahme 2006.

Zusammenfassung

Der Wirtschaftsraum Sursees konzentriert sich heute weit gehend im Gemeindegebiet westlich der Sure, wo die landwirtschaftlich geprägten Handels- und Veredelungsfirmen, die industriellen Betriebe sowie vor allem der Dienstleistungssektor dank vorzüglichem Nährboden während des letzten Jahrhunderts einen steten Ausbau erfahren haben. Das «Fanal der Luzerner Landwirtschaft» 1885 mit dem ersten Landwirtschaftsgesetz, der ersten landwirtschaftlichen Genossenschaft in Sempach, dem Wechsel des Luzerner Bauernverbands zu einer aktiven bäuerlichen Interessenspolitik und der Gründung der landwirtschaftlichen Winterschule hatte weit reichende Folgen für Sursees Wirtschaftsleben.[202] In der Surenstadt schlug die Landwirtschaft Wurzeln und überragte die anderen Wirtschaftsbereiche bis weit ins 20. Jahrhundert. Erst mit der beginnenden zweiten Industrialisierung nach 1960 verlor sie ihre dominante Stellung und teilt heute mit den beiden anderen Wirtschaftssektoren den Antrieb zum Wirtschaftsmotor Sursee. Eine erstaunliche, aber angestrebte Ausgewogenheit von Landwirtschafts-, Industrie- und Dienstleistungsbereich zeichnet Sursee aus, wobei in der heutigen Dienstleistungsgesellschaft auch das Zentrum der Luzerner Landschaft durch diesen Sektor massgeblich geprägt wird. Neben den Gastronomiebetrieben, Banken und Lebensmittelgeschäften beheimatet das westliche Gemeindegebiet die Mehrheiten der Büros von Versicherungsgesellschaften, der Arztpraxen und der Anwaltskanzleien.
Liegen die Schwerpunkte der Konsum- und Finanzwirtschaft an der Bahnhofstrasse sowie jene der Verarbeitungswirtschaft in der Industriezone, zentriert sich der Freizeitbereich wie vor hundert Jahren mit einer lebendigen, vielfältigen (Erlebnis-) Gastronomie und kulturellen Angeboten schwerpunktmässig in der Altstadt. Für

die Ansiedelungen von Industrien waren die positiven Erfahrungen im 19. Jahrhundert äusserst hilfreich, denn die bekannten Erfolgsrezepte (Steuererleichterungen, günstige Landpreise, Bereitstellung des Verkehrsanschlusses) wurden auch im 20. Jahrhundert erfolgreich angewendet. Die Industriezone des Zonenplans 1968 erhielt in den letzten beiden Jahrzehnten durch den Bau der Autobahn, die darauf folgende Erschliessung der Allmend und den Bau der Surentalstrasse eine spürbare Entlastung.
Die öffentliche Funktion des westlichen Gemeindegebietes teilt seine Bedeutung entsprechend der demographischen und geographischen Grösse. Mehr als die Hälfte aller Institutionen der öffentlichen Hand sind hier angesiedelt. Vor allem der Bildungs-, der Kommunikations- und der Verwaltungsbereich waren eng mit der Entwicklung des Quartiers verbunden. Ausserhalb des Untersuchungsgebietes liegen heute nur die bedeutendsten gesundheitlichen (Regionalspital und Altersheim), bildenden (Kantonsschule) und religiösen (Stadtkirche) Einrichtungen. Die nur angeschnittene Wohnfunktion ist im westlichen Gemeindegebiet ebenfalls beträchtlich. Obwohl freie Parzellen rar wurden, wird sie zukünftig durch verdichtete Bauweisen noch an Gewicht gewinnen.
Das stete Bevölkerungswachstum verlangte nach einem parallelen Ausbau der Infrastrukturbauten wie Schulen, Post, Verkehrswege, und der Quartierverein Eisenbahnvorstadt begleitete diese Entwicklung tatkräftig. Diese beiden Kontinuitäten prägen das westliche Gemeindegebiet.
Am Schluss dieser Arbeit könnte die heutige Stellung von Sursee West etwas lapidar mit «ohne Eisenbahnvorstadt kein Sursee» beschrieben werden.

Bevölkerungsentwicklung Eisenbahnvorstadt



Bevölkerungsentwicklung der Eisenbahnvorstadt 1970 bis 2000 nach Geschlecht getrennt.