

**Zeitschrift:** Heimatkunde Wiggertal  
**Herausgeber:** Heimatvereinigung Wiggertal  
**Band:** 77 (2020)

**Artikel:** Wauwiler Ebene : "raffinierte Natur" trotz spekulativen Grossprojekten  
**Autor:** Gassmann, Hansjörg / Stöckli, Josef  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-853297>

### **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:** 13.04.2026

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



*Blick vom Santenberg über die Wauwiler Ebene.*

*Foto Hansjörg Gassmann*

# Wauwiler Ebene – «raffinierte Natur» trotzt spekulativen Grossprojekten

*Hansjörg Gassmann, Josef Stöckli*

Wenn vom Wauwilermoos die Rede ist, verbinden wir diese Landschaft mit den verschiedensten Vorstellungen. Die meisten Leute denken wohl an die kantonale Strafanstalt (heute: Justizvollzugsanstalt). Sie wurde 1948 am westlichen Ende des Mooses angesiedelt. Andere erinnern sich an archäologische Ausgrabungen und entsprechende Funde. Der Naturfreund denkt an ein Reservat zur Beobachtung der einzigartigen Tier- und Pflanzenwelt. Einige Personen wissen noch von der Zeit, als man fest entschlossen war, in der Wauwiler Ebene mit internationaler Kapitalbeteiligung eine Erdölraffinerie zu bauen. Die ältere Generation kann erzählen, dass 1941 die Planung eines Interkontinental-Flughafens zur Diskussion stand. Anfang der 1970er-Jahre kursierte das Gerücht, in der Wauwiler Ebene einen Vergnügungspark (Disney-Land) zu bauen. 1967 und 1990 wurde versucht, in der Wauwiler Ebene eine Kehrrechtdeponie zu errichten.

Zum Glück sind diese Ideen oder Projekte heute Makulatur und die Wauwiler Ebene eine geschützte Landschaft von nationaler Bedeutung.

Realisiert wurde hingegen um 1850 entlang der Siedlungsgrenze zum Moos die Bahnlinie Basel–Olten–Luzern. Diese Erschliessung Richtung Luzern und Gotthard war für die wirtschaftliche Entwicklung unserer Region von entscheidender Bedeutung.

Der folgende Beitrag soll Einblick geben in die wechselvolle Geschichte rund um die Wauwiler Ebene. Die beiden Autoren sind in Wauwil aufgewachsen. Sie kennen die Entwicklungen aus den Erzählungen im Dorf, aus eigener Erfahrung und aus Recherchen.

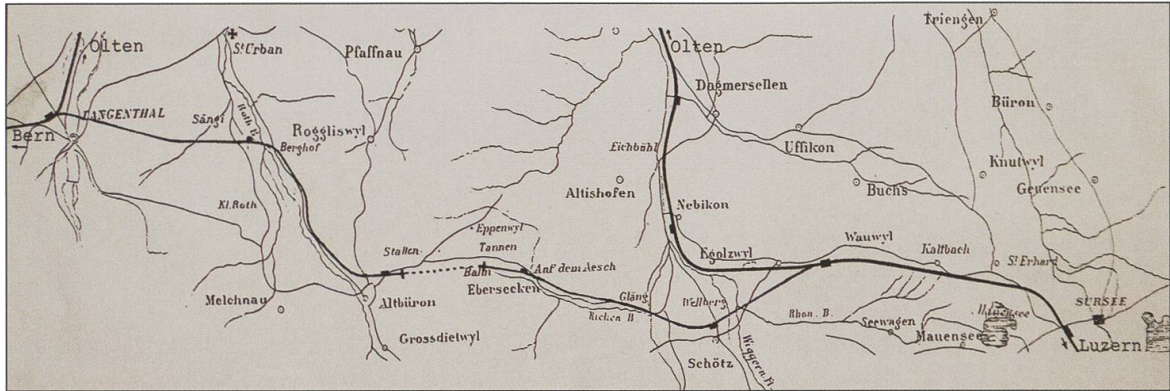
## Die Bahnlinie Basel–Olten–Luzern

Schon in den 1850er-Jahren hat die Schweizerische Centralbahn (SCB) am Siedlungsrand zum Moos die wichtige Bahnlinie Basel–Olten–Luzern gebaut. Die Tücken des Bodens machten den Bahnbauern schwer zu schaffen. Weil die Wauwiler Ebene damals noch nicht trockengelegt war, gab es immer wieder Absenkungen am Bahndamm.

Zum Glück konnten alle Schwierigkeiten erfolgreich gemeistert und diese Direktverbindung nach Luzern realisiert werden. So erhielt unser Kanton schon früh diese wichtige Anbindung an das schweizerische Eisenbahnnetz.

Die Linienführung direkt am Rand der Wauwiler Ebene wurde deshalb gewählt, weil für das Grossprojekt der Gotthardbahn möglichst kurze Zufahrtsstrecken gebaut werden mussten.

Die ebenfalls geprüfte Linienführung von Olten via Dagmersellen, Uffikon und Buchs, also durchs Hürntal, wäre um einiges länger gewesen.



*Streckenverlauf der geplanten Langenthal–Wauwil-Bahn (LWB). Stationen waren bei Sankt Urban, Altbüron, Ebersecken und Schötz vorgesehen, während der «Stalten» zwischen Altbüron und Ebersecken mit einem rund zwei Kilometer langen Tunnel bezwungen werden sollte. Via «Gläng» und «Wellberg Schötz» hätte diese Neubaustrecke in Wauwil in die Bahnlinie Basel–Olten–Luzern gemündet. Skizze SCB-Geschäftsbericht 1873, SBB-Bibliothek*

## Langenthal–Wauwil-Bahn (LWB): Eine Bahn, die niemals fuhr

Vor 145 Jahren spielte sich im Luzerner Hinterland eine in der Eisenbahngeschichte der Schweiz wohl einzigartige Tragödie ab. Die Langenthal–Wauwil-Bahn (LWB) war ein nicht realisiertes Projekt der Schweizerischen Centralbahn (SCB) für den Bau einer Eisenbahnstrecke von Langenthal nach Wauwil. Sie wäre die schnellste Verbindung von Luzern nach Bern gewesen. Die Bauarbeiten (Beginn im Oktober 1874) wurden bereits ein Jahr später wegen der schweizerischen Finanzkrise eingestellt und nicht wieder aufgenommen.

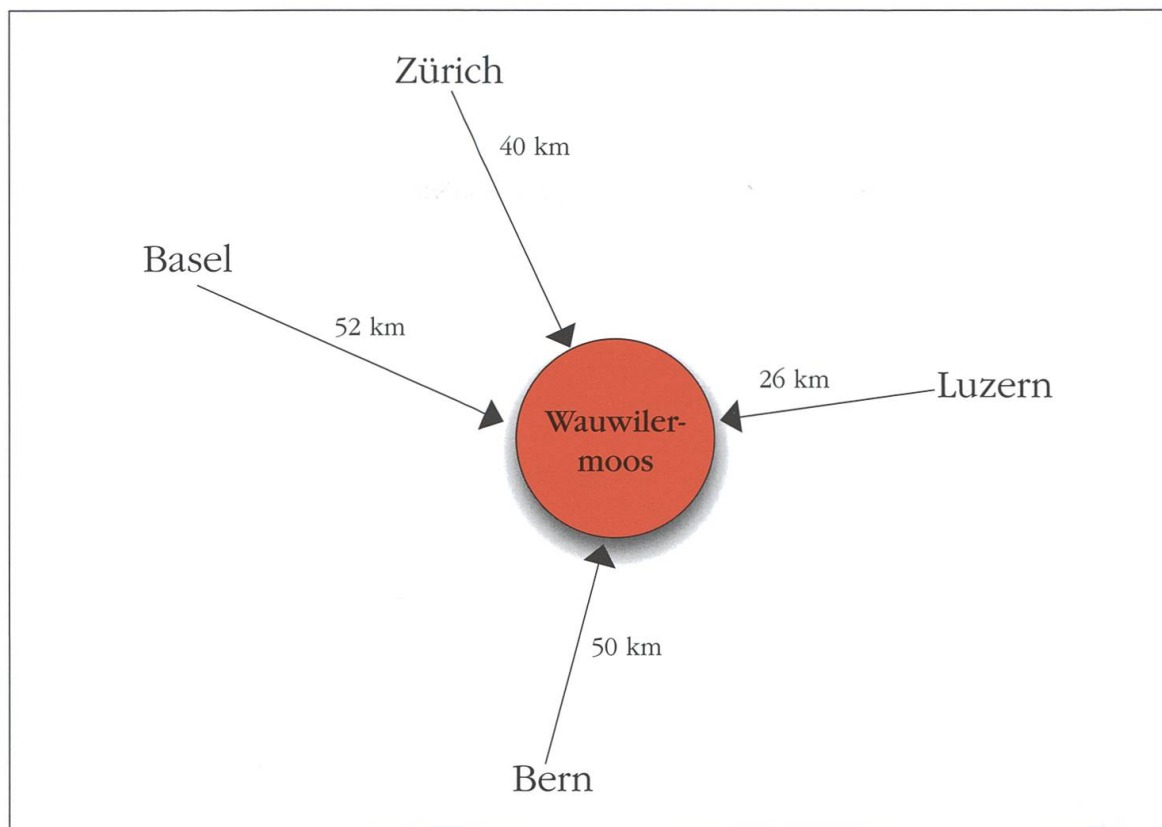
Kernstück der Strecke, die von Langenthal über Sankt Urban, Altbüron, Ebersecken und Schötz nach Wauwil führen sollte, war der 2010 Meter lange Staltentunnel zwischen Altbüron und Ebersecken. Von diesem wurden 1300 Meter ausgebrochen und teilweise fertig ausgemauert. Das Ausbruchmaterial diente für verschiedene Aufschüttun-

gen, beispielsweise für einen Zufahrtsbahndamm in Altbüron und für den geplanten Bahnhof in Ebersecken. Die Geländeänderungen sind heute noch deutlich sichtbar. Die Reste des Tunnels werden seit 1951 auf der Altbüroner Seite als Wasserreservoir genutzt.

## Interkontinental-Flughafen im Wauwilermoos

Nach dem Ersten Weltkrieg lief die Entwicklung des zivilen Flugverkehrs nur zögerlich an, nahm dann aber Jahr für Jahr an Bedeutung zu. Die Planer des Eidgenössischen Luftamtes wiesen 1941 in einem «Exposé über die Standardisierung von Flugplätzen» darauf hin, dass bei den Abklärungen für einen neuen Grossflughafen keineswegs nur auf die bestehenden Flugplätze Zürich (Dübendorf), Genf und Basel zu achten sei. Es sollte auch das Szenario eines einzelnen, völlig neuen Zentralflughafens in Betracht gezogen werden.

Oberexperte Robert Gsell (1889–1946) vom Eidgenössischen Luftamt forderte,



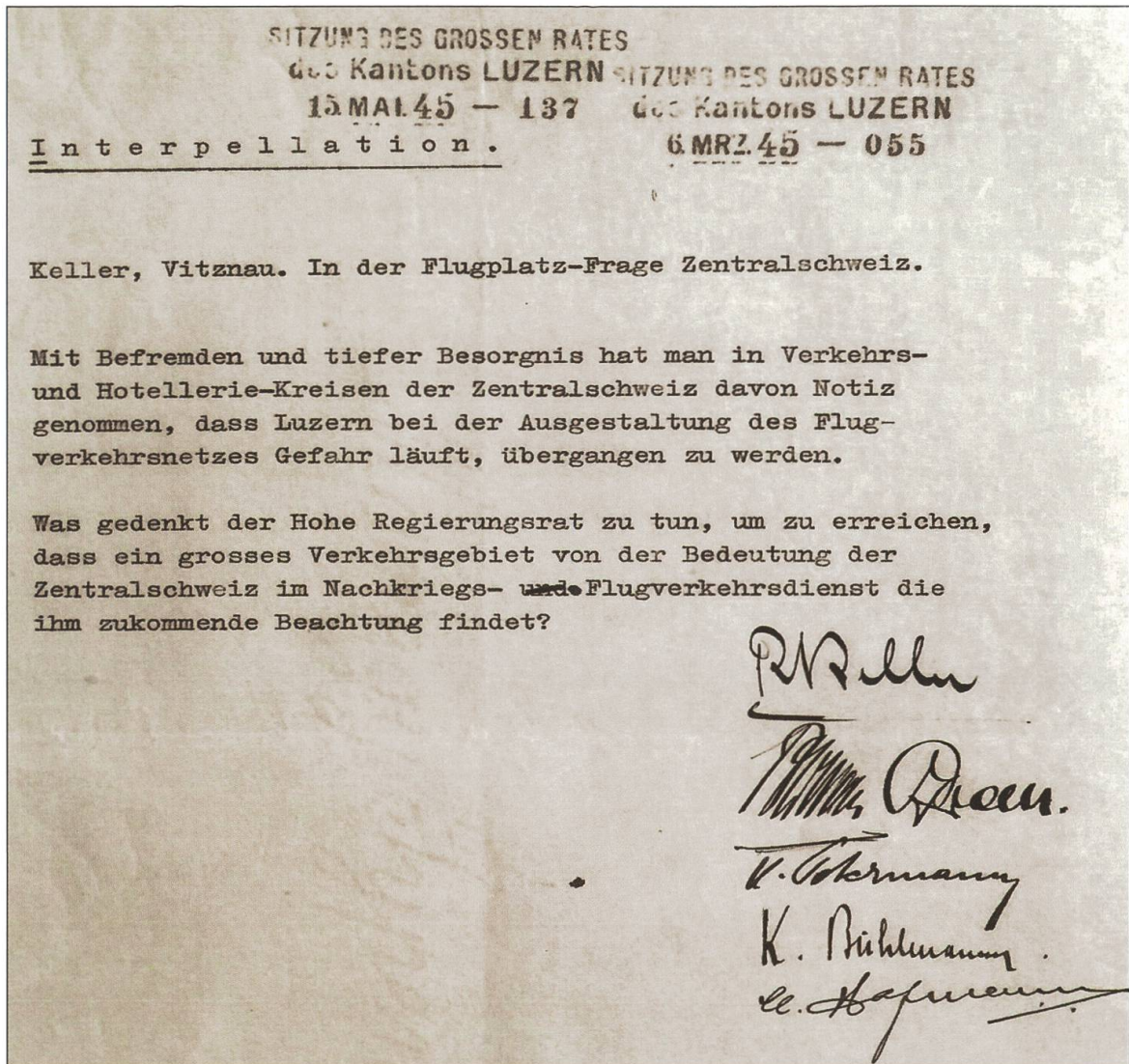
Skizze zur zentralen Lage des geplanten Interkontinental-Flughafens Wauwilermoos.

dass für Basel, Bern und Zürich ein vollständig neuer, gemeinsamer Zentralflughafen geschaffen werden sollte. So wurden die Interessen für den Bau eines neuen Grossflughafens geweckt.

Nebst weiteren Standorten wurden auch Utzenstorf, die Wauwiler Ebene, Cham, Altenrhein und Ecublens in Betracht gezogen. Für die Wauwiler Ebene setzte sich 1941 alt Nationalrat, Unternehmer und Anwalt Ludwig Friederich Meyer (1872–1959) ein. Er sah die Wauwiler Ebene als den geeigneten Standort für einen schweizerischen Zentralflughafen. Unterstützung erhielt er von Jean Häcky (1879–1966), Unternehmer von Luzern und Fritz Marbach (1892–1974), Professor an der Universität Bern. Ludwig Friederich Meyer löste 1941 über Fritz Marbach einen Briefwechsel mit

Bundesrat Karl Kobelt (1891–1968) aus, der das Anliegen an das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement weiterleitete.

Die Hotellerie und die Fremdenverkehrsindustrie der Zentralschweiz erhofften sich vom Standort Wauwiler Ebene einen Aufschwung. Viele Vernehmlassungen und Interpellationen wurden eingereicht und behandelt. Kritisch waren die Stimmen und Antworten auf die gestellten Fragen. So glaubte die Allgemeinheit nicht an eine direkte Fluglinie von Amerika in die Schweiz. Diese Idee wurde als Utopie angesehen. Man war damals der Meinung, dass nur Geschäftsleute das Flugzeug als Verkehrsmittel gebrauchen würden. Massentourismus per Flugzeug war nicht vorstellbar. Es hiess



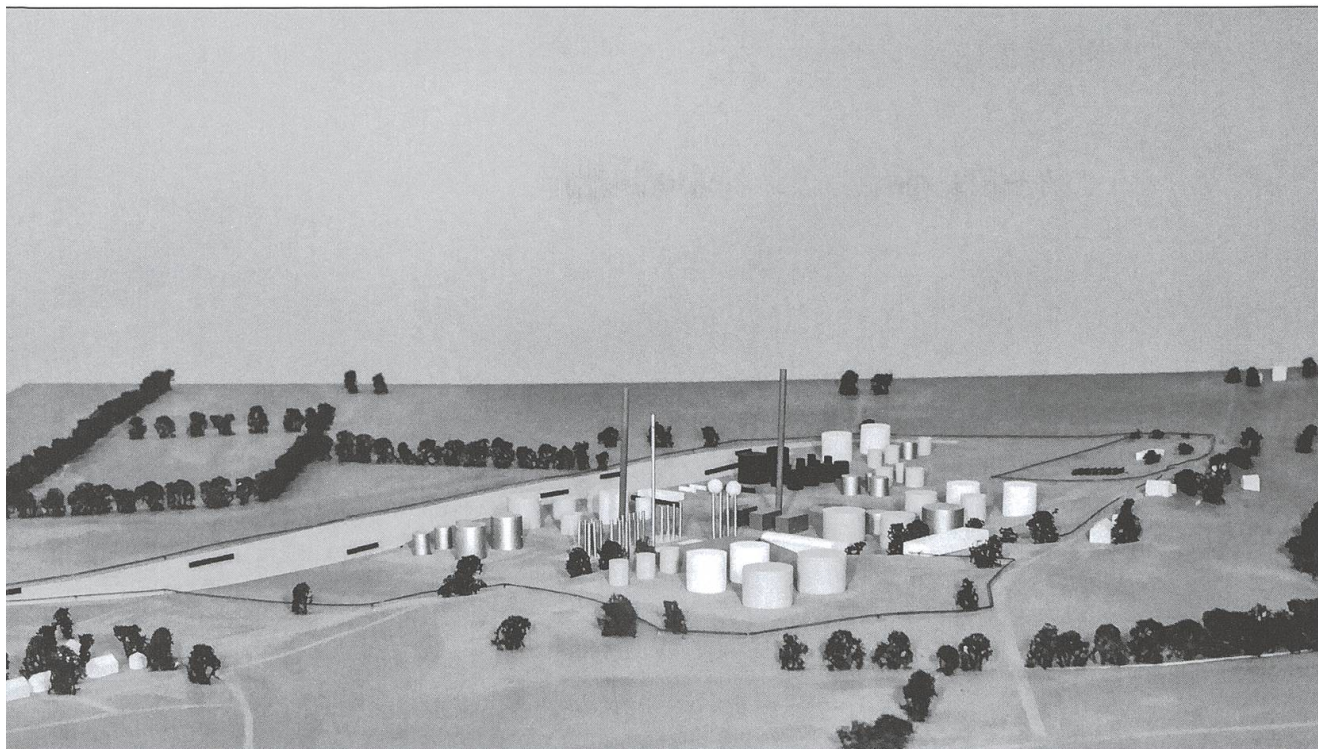
*Interpellation an den Grossen Rat des Kantons Luzern zur Flugplatzfrage Zentralschweiz im Jahr 1945. Staatsarchiv Luzern*

zum Beispiel: «Es gibt Personen, die sich von Velofahrern als Hotelgäste mehr versprechen als von Fluggästen.»

Zum Glück eignete sich die Wauwiler Ebene nur bedingt für einen Grossflughafen. Hindernisse für den Bau waren die angrenzenden Hügelketten, der schlechte Untergrund und die Nähe zum Landessender Beromünster. Gottlob blieb die Idee in den Anfängen der Planung stecken.

Privatflugplatz auf der Staatsdomäne

Ein Initiativkomitee von fünf Privatpiloten gelangte 1969 mit dem Gesuch an die Luzerner Regierung, auf der Staatsdomäne (Gebiet der Strafanstalt Wauwilermoos) einen Privatflugplatz zu errichten. Geplant waren eine asphaltierte Landepiste von 650 Metern, Rollwege, ein Hangar, ein Verwaltungsgebäude und ein Funkturm. Die benötigte Landfläche von 16'000 Qua-



*Modellansicht der geplanten Raffinerie. Die Hochbauten sind massstäblich zweimal grösser als in Wirklichkeit.*

*Foto Staatsarchiv Luzern*

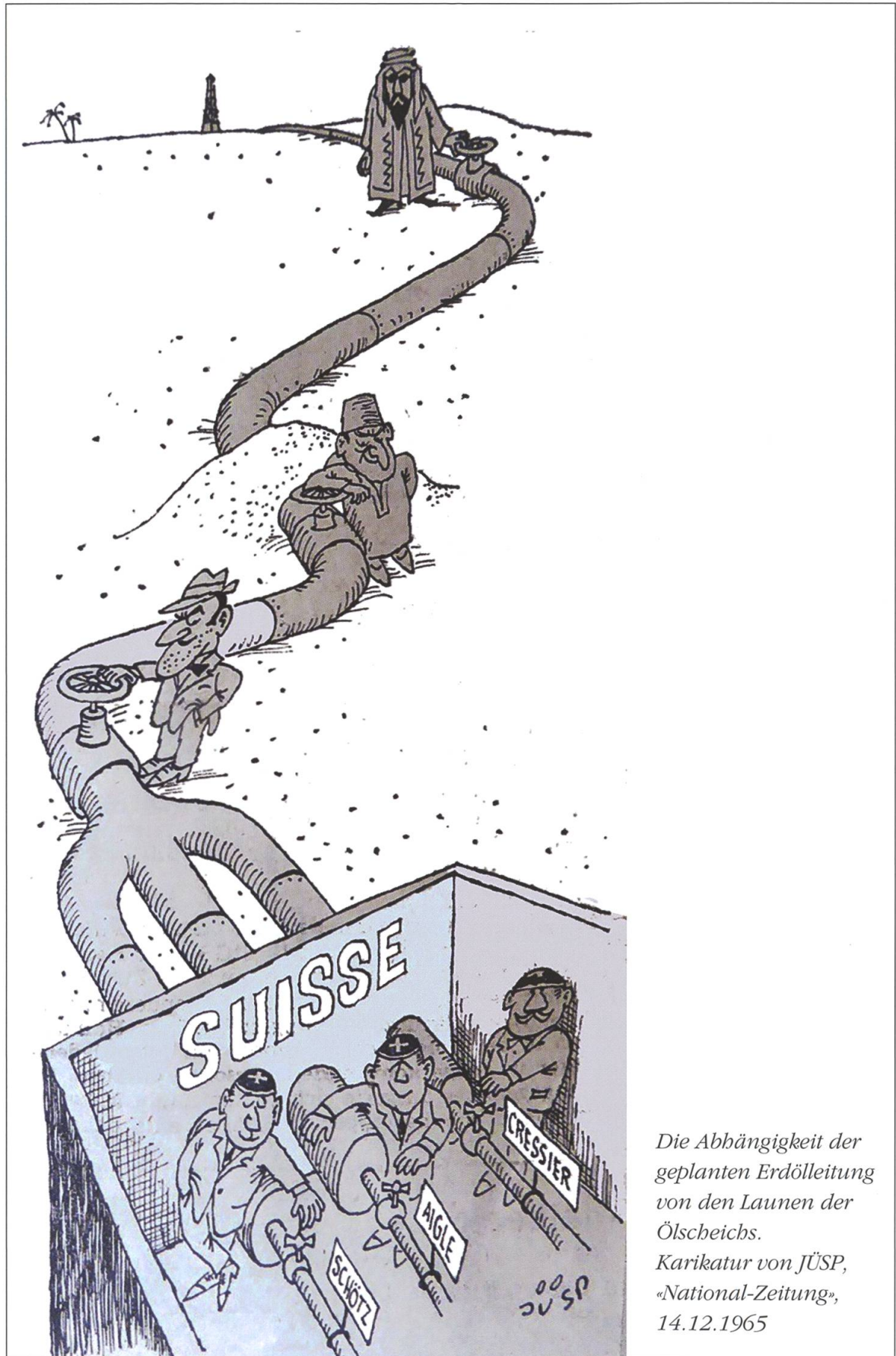
dratmetern wollten sie für 50 Jahre im Baurecht erwerben. Die Regierung schrieb die zuständigen Fachstellen zur Vernehmlassung an. Grossmehrheitlich fielen die Stellungnahmen negativ aus. Regierungsrat Dr. Felix Wili (1916–2011) meinte: «Es geht nicht an, einzelne in ihren kostspieligen Hobbies willkürlich auf Staatskosten zu begünstigen.» Der Regierungsrat lehnte das Gesuch nach eingehender Prüfung ab.

### Projekt einer Erdöl-Raffinerie scheiterte

Als in den 1960er-Jahren erste Gerüchte auftauchten, dass in der Wauwiler Ebene (Gebiet Hostris), eine Erdölraffinerie gebaut werden sollte, erregte das verständlicherweise die Gemüter. Zwar hatte die Luzerner Regierung damals

den Grossen Rat eingehend orientiert, nicht aber die betroffene Bevölkerung. Pikant war, dass die aargauische Regierung zuvor den Bau eines derartigen Unternehmens in der Gemeinde Mägenwil abgelehnt hatte.

Im Oktober 1964 musste der Luzerner Regierungsrat mit seinen Fachleuten an einer Gemeindeversammlung in Schötz eingehend Auskunft geben. Finanzdirektor Dr. Werner Bühlmann (1914–1997) erklärte, dass der Rückstand des Kantons Luzern in der industriellen Entwicklung wirtschaftlich und finanziell je länger desto empfindlicher fühlbar sei und sich aufgeschlossenes Handeln in Richtung vermehrter Industrialisierung aufdränge. Dank der geplanten Erdöl-Raffinerie werde die ganze Region einen enormen wirtschaftlichen Aufschwung erleben. Tatsächlich stimmte



Die Abhängigkeit der geplanten Erdölleitung von den Launen der Ölscheichs.  
Karikatur von JÜSP, «National-Zeitung», 14.12.1965

die Gemeindeversammlung dann dem Verkauf eines grossen Landkomplexes an die Mittelland-Raffinerie AG zu. Nicht weniger als 47 Landbesitzer entschlossen sich zu Kaufverträgen mit oder ohne Realersatz. Damit galt eine Landfläche von rund 130 Hektaren, inklusive Land für einen Gleisanschluss ab Nebikon, für die Raffinerie als gesichert. Bemerkenswert: 84 Prozent des Raffinerie-Geländes lagen auf Boden der Gemeinde Schötz.

Kurz nach Lösung der Landfrage meldete eine deutliche Opposition Bedenken an. Bedauert wurde die Industrialisierung einer lieblichen, von der modernen Kultur bis jetzt kaum berührten Landschaft. Die Kreise um den Heimatschutz bangten um diese Gegend, die vermeintlich in ein trostloses Industriegebiet verwandelt werden sollte. Die Betreuer der Ausgrabungen sahen den Verlust eines archäologisch hochinteressanten Gebietes voraus. Gemeinden, die vom Grundwasserstrom des Wiggertals ihren Bedarf beziehen, äusseren schwerste Bedenken über die Verschmutzung und Einschränkung der Wassermenge. Andere Kreise sahen eine Verpestung der Luft, schädliche Einwirkungen auf Menschen, Tiere, Insekten- und die Vogelwelt voraus.

In dieser kritischen Situation wurde die Heimatvereinigung Wiggertal aufgerufen, sich gegen das Projekt zu stellen.

Auf Initiative der HVW fand im Dezember 1964 in Schötz nochmals eine klärende Versammlung statt. Regierungsrat Dr. Werner Bühlmann, seine Fachleute und die Raffinerie AG gaben ausführlich Auskunft. Zitate: Das Industrieunternehmen werde Rohöl – zugeführt via Pipeline – in gebrauchsfertige Treibstoffe (insbesondere Benzin) umwandeln. Im Betrieb würden etwa 270 Techniker, Ingenieure, Chemiker und Arbeiter beschäftigt. Die Raffinerie werde rund 60 Prozent des Landesbedarfes an Benzin und anderen Treibstoffen decken. Die Finanzierung erfolge über ein Aktienkapital von 100 Millionen Franken, zum Teil ausländischen Ursprungs.

Die Luzerner Regierung sicherte den Versammlungsteilnehmern zu, dass zum Schutz von Menschen, Tieren und Pflanzen alle nur möglichen Vorsichtsmassnahmen getroffen würden. Die Heimatvereinigung verzichtete dann mit folgender Begründung auf weitere Opposition: «Für den heimatlich denkenden Menschen ist es eine Pflicht, klug und vernünftig abzuwägen, was für die Nachwelt erhaltenswert ist und wo Heimatschutz und kulturelle Vereinigungen zum Wohl der Bevölkerung und im Interesse des Staates zurücktreten müssen.»

Bis 1966 verhandelte die Mittelland-Raffinerie AG mit den zuständigen Bewilligungs-Instanzen. Dann die Über-

raschung: das Nein zur Mittelland-Raffinerie aus Bern. Der Bundesrat, der gemäss eidgenössischem Rohrleitungsgesetz den Bau der Pipeline von Rodersdorf<sup>1</sup> nach Schötz zu beurteilen hatte, erteilte die erforderliche Bewilligung nicht! Das war für die Initianten der Raffinerie natürlich «der Hammer».

Der Bundesrat begründete seinen Entscheid wie folgt: Die Abhängigkeit der Inlandraffinerien (Aigle, Cressier, Schötz) von den Rohrleitungen ab Genua und Marseille, würden für die Sicherheit der Landesversorgung unzumutbare Verhältnisse schaffen. Vor allem aber sei der Bau einer solchen Pipeline durch die Schweiz, angesichts des Landschafts-, Gewässer- und Umweltschutzes, nicht verantwortbar. Der Bundesrat wolle die Landesversorgung vielmehr mit Öl-Produkten durch Importe aus dem Ausland sicherstellen. Dieser Bescheid des Bundesrates war im Jahr 1966 quasi der Sudden Death (plötzlicher Tod) für das Erdöl-Raffinerie-Projekt.

### Mittelwellen- und Kurzwellensender in der Wauwiler Ebene

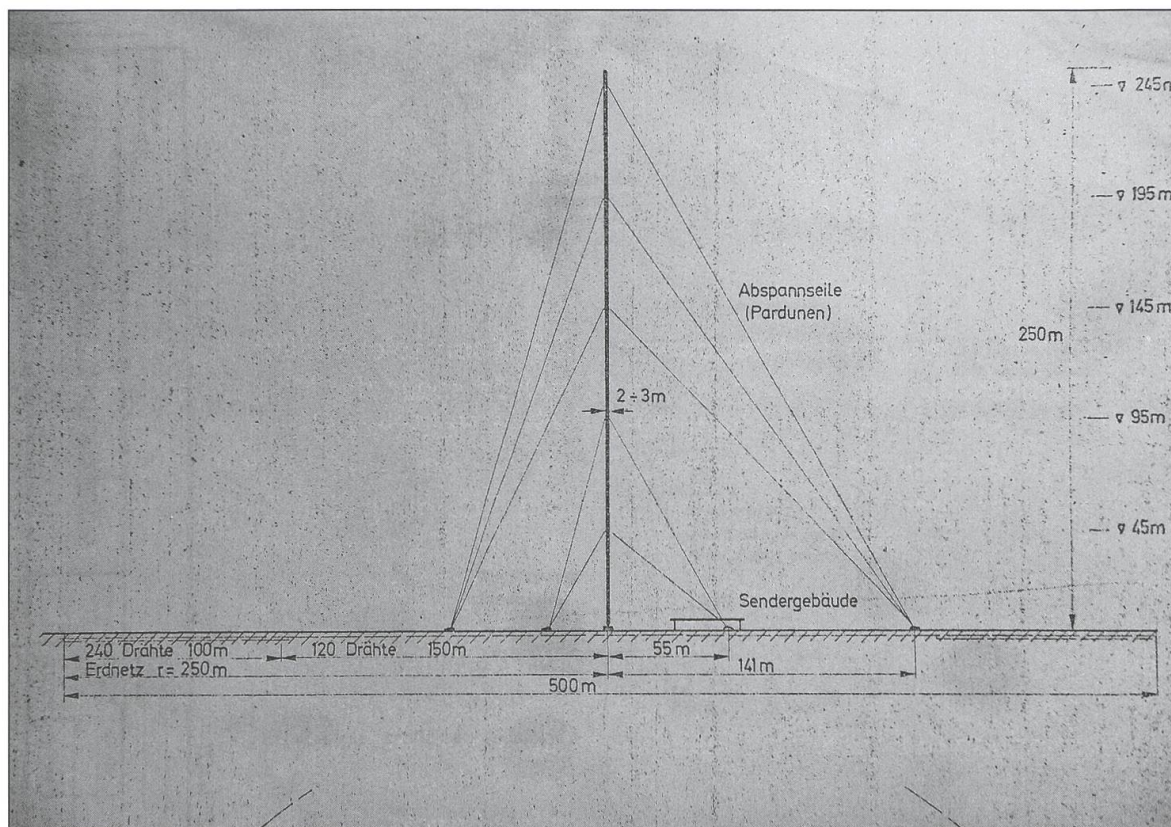
In den 1960er-Jahren plante der Kanton Luzern, auf dem erworbenen Raffineriegelände einen Kurz- und Mittelwellensender zu errichten. Die Frequenzen und die Sendeleistungen waren damals noch nicht geregelt. Es galt das Prinzip

der Übertönung (grössere Sendeleistung). Die Wauwiler Ebene mit den peripher gelegenen Dörfern und der idealen topografischen Lage bot sich als Standort geradezu an. Geplant waren ein Sendebauwerk von 20 x 30 x 6 Metern und ein Antennenmast von 200 bis 250 m Höhe. Für das Bauprojekt und die erforderlichen Schutzmassnahmen gegen die Strahlungsverhältnisse wurde eine Landfläche von 50'000 Quadratmetern benötigt. Die Sendeleistung sollte die des Radiosenders Beromünster um ein Vielfaches übertreffen.

Die befürchtete intensive Strahlenbelastung weckte grossen Widerstand seitens der Naturschutzverantwortlichen und der Leitung der Strafanstalt. Zu erwartende Einschränkungen für die Gebäudehöhen in grossem Umkreis des Senders, die Gefahren der intensiven Strahlung für Mensch, Tier und Umwelt und die Mindernutzung der landwirtschaftlichen Flächen trugen dazu bei, dass die Anlage nicht verwirklicht wurde.

### Mini Europa (Disney-Land) im Luzerner Hinterland

Nach dem definitiven Aus des Raffinerie-Projektes suchte die Indimma Entwicklungs-AG Luzern (ein verlängerter Arm der Mittelland-Raffinerie AG) nach Alternativprojekten. Einziges Verwaltungsrats-Mitglied der Indimma war



Plan des Sendemastes des Kurz- und Mittelwellensenders in der Wauwiler Ebene mit Gebäude und Abspannseilen.

der Zürcher Rechtsanwalt Dr. Hans W. Kopp (1931–2009), Ehegatte der ehemaligen Bundesrätin Elisabeth Kopp. Die Indimma wollte das Beste aus dem bereits erworbenen Land (130 Hektaren) machen. Tatsache ist, dass drei Varianten ernsthaft geprüft wurden: Ein Industrial Park als modellhaft gestaltete Industriezone, eine aufgelockert überbaute Gartenstadt und ein grosses Verteilzentrum. Alle Projekte erwiesen sich als nicht realisierbar und wurden verworfen, einzig der Bau eines Erlebnisparks wurde für möglich gehalten. Dieses Projekt befand sich im Stadium fortgeschrittener Ideen-Skizzen.

Am 17. Oktober 1973 enthüllte ein Bericht des «Vaterlandes» (verfasst von Pius Zihlmann) diese Pläne. In der Fol-

ge entstanden allseits Spekulationen. Die Vertreter der Mittelland-Raffinerie und die Indimma AG mussten nun die Behörden informieren. An einer Sitzung vom 7. November 1973 wurden die Pläne den Gemeinderäten von Schötz und Ettiswil sowie dem Regierungsstatthalter des Amtes Willisau eröffnet. Auf dem ehemaligen Raffinerie-Gelände sollte ein Erlebnispark (quasi ein so genanntes Mini Europa) verbunden mit einem Studienzentrums für Wasser- und Umweltfragen entstehen. Neben Einrichtungen, die primär dem Vergnügen und der sportlichen Betätigung dienen, sollte auch der wirtschaftlichen Forschung breiter Raum gewährt werden. Dr. Kopp erklärte damals, dass bei dieser Konzeption das Element Wasser eine überragende Rolle spielen wer-

de. Geplant waren ein Grosseaquarium mit Delphinschau, ein Wasserzoo, ein künstlicher See, ein wissenschaftliches Laboratorium sowie ein Studienzentrum für Wassertiere und Ökologieprobleme des Wassers. Eventuell würden auch ein Schwimmstadion und mehrere Verbindungskanäle gebaut. Eine Einschienenbahn – ähnlich dem Monorail an der Expo 1964 in Lausanne – wäre für die Verbindung der einzelnen Teile besorgt.

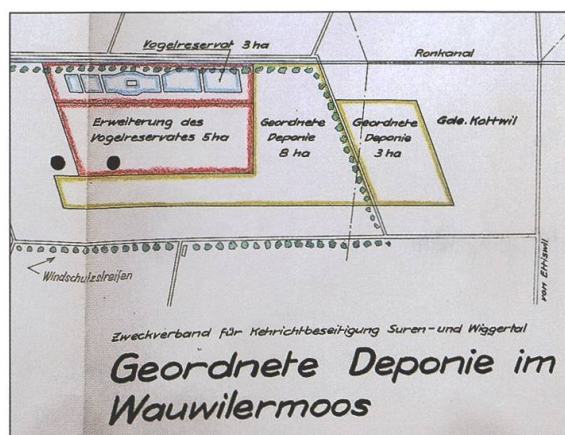
Um den Anforderungen eines Erholungs- und Studienzentrums gerecht zu werden, hätte sich die Erstellung geeigneter Hotelbauten aufgedrängt. Neben einem Touristenhotel plante die Indimma ein Grosshotel, das speziell für Kongresse und Tagungen konzipiert gewesen wäre. Parallel dazu wollten die Verantwortlichen ihre Idee von einem Mini Europa verwirklichen. Dr. Kopp umriss seine Vorstellungen wie folgt: «Jedes Jahr bereisen grosse Gruppen von Amerikanern und zunehmend auch von Japanern den europäischen Kontinent. Diese Touristen haben in der Regel nicht die geringste Ahnung von den Ländern, die sie bereisen. Diesem Missstand könnte dadurch abgeholfen werden, dass die Besuchergruppen in den ersten Tagen ihres Aufenthaltes vorbereitend über Europa informiert werden.» Die ausgezeichnete Verkehrslage und die Nähe zur zukünftigen Nationalstrasse N2 würden nach Ansicht von

Dr. Kopp solche Pläne rechtfertigen. Es wurde sogar die Möglichkeit erwogen, einen Helikopterdienst für Einzelreisende von und nach Kloten einzurichten. Die Eröffnung der Grossanlage in der Wauwiler Ebene war bereits für die Jahre 1976/77 geplant.

Obwohl in der Öffentlichkeit lediglich diese Ideenskizzen bekannt wurden, fanden diese Absichten weit mehr Sympathie als das seinerzeitige Raffinerie-Projekt. Die Region erhoffte sich eigentliche Impulse hinsichtlich neuer Arbeitsplätze und vielen Zuzüglern mit entsprechendem Wohnraum- und Baulandbedarf. Das Strohfeuer um das Vorhaben Mini Europa und Wasser erlosch Mitte der 1970er-Jahre recht bald, da es vermutlich an willigen Investoren und an Rentabilitätsaussichten mangelte.

### Der Kanton Luzern kauft das Raffinerieland

Erdöl-Raffinerie, Flugplatz, Disneyland, Radiosender: alle Projekte waren gescheitert. Das Land gehörte aber immer noch der Mittelland-Raffinerie AG Schötz. Das rief den Luzerner Regierungsrat auf den Plan. Im Jahre 1983 beendete er alle Spekulationen um solche Grossprojekte. Mit einem Grossrats-Dekret kaufte der Kanton alle Aktien der Mittelland-Raffinerie für 10,6 Millionen Franken und damit die Landfläche von 132,5 Hektaren in den



Planskizze der vorgesehenen Kehrichtdeponie angrenzend an das bestehende Vogelreservat 1967.

Gemeinden Schötz, Ettiswil und Egolzwil. Begründet wurde der Kauf mit der Möglichkeit, die Staatsdomäne (heute Justizvollzugsanstalt) zu arrondieren und den Gemeinden Realersatz für Land anzubieten, das für öffentliche Aufgaben benötigt wird.

### Kehrichtdeponie beim Vogelreservat oder im Gebiet Hostris

Zweimal wurde versucht, in der Wauwiler Ebene eine Kehrichtdeponie zu verwirklichen. Eine erste Anfrage an die Luzerner Regierung erfolgte 1967. Das Gesuch stellte der Zweckverband für Kehrichtbeseitigung Suren- und Wiggertal. Die Deponie sollte unmittelbar an die Grenze des Vogelreservates erstellt werden. Um die Deponie durchsetzen zu können wurde eine Vergrößerung des Vogelreservates versprochen.

Das Deponiegesuch wurde jedoch vom Regierungsrat am 17. April 1968 abgelehnt.

1977 wurde dann in Ufhusen eine Kehrichtdeponie für die Luzerner Land-

schaft (77 Gemeinden) und das angrenzende Bernbiet (19 Gemeinden) bewilligt. Als diese Deponie in den 1990er-Jahren bald aufgefüllt war und eine Erweiterung durch einen Gemeindeversammlungs-Beschluss abgelehnt wurde, geriet der Kanton in eine Notlage. Bei der Suche nach einem neuen Standort erinnerte man sich an das Gelände im Gebiet Hostris, das ja jetzt im Besitze des Kantons war. Zwar hoffte man immer noch auf eine Weiterführung der Deponie in Ufhusen. Deshalb bestimmte der Regierungsrat: «Die Planung für den Standort Hostris darf nur fortgesetzt werden, wenn Ufhusen zu einer Erweiterung endgültig Nein sagt.» Als der Gemeinde eine angemessene Abgeltung zugesprochen wurde, bewilligte die Gemeindeversammlung in Ufhusen eine Deponieerweiterung. Somit war das Projekt Hostris gestorben.

### Die Wauwiler Sport- und Freizeitanlage

1971 wollte die Gemeinde Wauwil im Moos eine Sportanlage bauen. Das Projekt mit zwei Fussballfeldern, einem Tennisplatz und Leichtathletikanlagen sollte auf der gemeindeeigenen Parzelle, die am Kanal der kleinen Ron gelegen war, realisiert werden. Weil aber der Kanton Luzern die Wauwiler Ebene nach dem dringlichen Bundesbeschluss über die Raumplanung (17.03.1972) in das Schutzgebiet I eingereiht hatte, war

eine solche Baubewilligung nicht erhältlich. In diesem Gebiet durften nur standortbedingte Bauten, die den Bedürfnissen der Landwirtschaft und des Gartenbaus dienen, erstellt werden. Die Gemeinde wurde aufgefordert, für den Sportplatz eine neue Parzelle zu suchen, die deutlich näher am Wohngebiet liegt.

Nach zehnjährigem Leidensweg (und einem komplizierten Abtausch-Verfahren mit den Grundeigentümern) wurde in den 1980er-Jahren ein neuer Standort gefunden: 400 Meter näher am Wohngebiet, aber nicht mehr im Schutzgebiet I. 1981 wurde der Baukredit bewilligt. Die Anlage konnte nach einer schwierigen Bauzeit (Moosboden) im Juni 1985 eingeweiht werden.

### Die Landschaft als Siegerin

Erfreuliches Fazit: Gottlob wurde keines der Grossprojekte (Interkontinental-Flughafen, Privatflugplatz, Erdöl-Raffinerie, Disney-Land, Mittel- und Kurzwellensender, Kehrlichtdeponie) bewilligt. Die «raffinierte Natur» war zum Glück stärker!

Es kann nicht nur Zufall sein, dass so hochtrabende und zum Teil irrwitzige Planungen im Sand verliefen. Nebst besonnenen Kräften haben wohl auch höhere Fügungen mitgeholfen, die Wauwiler Ebene zu schützen.

Freuen wir uns, dass sie als intakte, historisch gewachsene Landschaft in ihrer Einzigartigkeit erhalten geblieben ist. Es ist unsere langfristige Aufgabe, dieses Gebiet auch künftig gegen spekulative und der Natur nicht angepasste Projekte zu verteidigen.

#### Quellen:

Wikipedia – Die freie Enzyklopädie (Langenthal-Wauwil-Bahn)

Gemeinde Wauwil (Botschaft Sport- und Freizeit-anlage 1981)

Gemeinderatsprotokoll Schötz vom 07.11.1973 und Gemeindearchiv

Elias Hodel, Egolzwil: Raumnutzung im Wauwilermoos (Maturaarbeit 2002)

Daniel Zumbühl: Zeitschrift «Eisenbahn Amateur» 02/1990 (Langenthal-Wauwil-Bahn)

Josef Hunkeler, Wikon: «Heimatkunde Wiggertal», Rund um die Ö raffinerie (Band 24-1965)

Pius Zihlmann: Ein Mini-Europa im Luzerner Hinterland («Vaterland» Nr. 241 vom 17.10.1973)

Hans Marti: Wauwil wird dem Verkehr erschlossen (Broschüre Schulhaus-Einweihung 1957))

Staatsarchiv Luzern: Kontaktperson Dr. Max Huber (Ö raffinerie, Flughafen, Radiosender, Kehrlichtdeponie)

Sandro Fehr: Die Erschliessung der dritten Dimension, Verkehrsgeschichte Schweiz, Band 1, 2014 Chronos Verlag, Zürich, ISBN 978-3-0340-1228-7

#### Fussnote:

- 1 Rodersdorf liegt im Nordwesten der Schweiz, direkt an der Grenze zu Frankreich. Das Gemeindegebiet ragt auffällig weit in das französische Staatsgebiet (Elsass) hinein.



*Wauwiler Ebene: In der Bildmitte das Gebiet Hostris. Hier würden sich die Industrieanlagen der Erdöl-Raffinerie oder die Bauten des Disney-Landes (Mini Europa) auf einer Fläche von rund 130 Hektaren ausbreiten.*  
Foto Hansjörg Gassmann

Adressen der Autoren:

Hansjörg Gassmann  
Büntmatt 2  
6242 Wauwil  
hansjoerg.gassmann@zapp.ch

Josef Stöckli  
Höhe 17  
6153 Ufhusen  
schosef.stoekli@bluewin.ch

Zu den Autoren:

Hansjörg Gassmann, Wauwil, aufgewachsen in Wauwil, Gemeindefreiber und Notar. Gemeinde Kriens (1971–1975), Grosswangen (Substitut 1975–1977), Wauwil (Gemeindefreiber 1977–1989), Luzerner Grossrat (1983–1989), Regierungsstatthalter Amt Willisau (1989–2000), Abteilungsleiter Steuerverwaltung Luzern (2000–2003), Regionales Zivilstandsamt Willisau (Aufbau und Leitung 2004–2014).

Josef Stöckli, Ufhusen, aufgewachsen in Wauwil, besuchte das Lehrerseminar in Hitzkirch, bildete sich an der Universität Zürich weiter und wirkte fast 40 Jahre als Sekundarlehrer in Ufhusen, war Gemeindepräsident in Ufhusen (1991–1998).