Zeitschrift: Karton : Architektur im Alltag der Zentralschweiz
Herausgeber: Autorinnen und Autoren für Architektur
Band: - (2018)
Heft: 41

Artikel: Vom Verlust des Gesichtes
Autor: Geissbühler, Dieter
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-816472

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: 11.07.2025

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

am Bahnhof Sursee

Vom Verlust des Gesichtes

von Dieter Geissbühler

Sursee hat mit dem Wakkerpreis 2003 die Aufmerksamkeit baukulturell Interessierter auf sich gezogen. Möglicherweise war es schon damals die Ambivalenz zwischen dem historischen «Kleinod» der mittelalterlichen Altstadt und den Ablagerungen urbanen Treibguts, was Sursee so interessant gemacht hat.

Vielleicht war es ja auch der etwas missionarisch geprägte architektonische Hilfeschrei von Luigi Snozzi mit dem Stadthaus. Ein Projekt, das Stadt auch da zu definieren suchte, wo sie noch nie Bestand gehabt hatte. Ausserhalb der luzernerischen Kleinstädte war «Dorf» oder dann Landschaft, und mit der Einführung der Eisenbahn war das Umfeld vorwiegend auf Produktivität bezogen, sei diese nun agrarisch oder dann eben industriell. Sursee steht dafür als äusserst interessantes Lehrstück.

1856 wurde die Strecke Aarau–Olten–Emmenbrücke der Schweizerischen Centralbahn (SCB) mit einem Bahnhof in Sursee eröffnet; die Strecke nach Luzern schliesslich 1859 ergänzt. Die Position des Bahnhofs ist bis heute geblieben. Anfänglich geschah die Verbindung zur Stadt via Vorstadt über die alte Strasse nach Mauensee respektive St. Erhard und damit sowohl Richtung Luzerner Hinterland wie Richtung Norden zu den wichtigeren Zentren im Mitteland. Der Bahnhof hatte mit etwa 800 Metern eine relativ grosse Distanz zum Nukleus der Stadt.

Es füllt sich

Bereits 1875 siedelte sich die etwa drei Jahrzehnte davor gegründete, Ofenfabrik in unmittelbarer Nachbarschaft zum Bahnhof an und besetzte in der Folge ein relativ grosses Areal. Der Hauptbau wurde über eine neue Stichstrasse vom Bahnhof her erschlossen, welche in der Folge zur eigentlichen Hauptverbindungsachse zur Stadt wurde, genannt Centralstrasse. Die Bahnhofstrasse blieb länger untergeordnet und deutlich weniger repräsentativ bebaut. Der Hauptbau der Ofenfabrik, lange der wirtschaftlich bedeutendste Betrieb, war Auftakt einer sich langsam entwickelnden «Repräsentationsachse», die sich ab 1920 zunehmend mit meist zweigeschossigen, freistehenden Gebäuden füllte. Allerdings wurde nur die südliche Seite bebaut, der nördliche Teil erhielt seine ersten Bauten jenseits der dem Bahnhofplatz zugeordneten Gebäude erst ab den 1960er-Jahren. Langsam wurden auch die parallelen Flurwege zu Strassen ausgebaut. Mit weiteren neuen Strassen wurde nun ein rasterähnliches Feld zwischen Bahnhof und Altstadt aufgespannt.

Während dem zweiten Weltkrieg folgte mit der Ansiedlung der Kaserne nördlich der Bahnschlaufe der Sursee-Triengen-Bahn eine erste Erweiterung Richtung Norden. Das Feld wird damit ab Mitte der 1960er-Jahre noch grösser aufgespannt. Ab 1970 siedeln sich hier immer mehr grosse Bauvolumen an, Dienstleistungs-, Logistikbetriebe etc., das urbane Treibgut eben. Als Gegenpol zur Entwicklung von der Seite des Bahnhofs her geschah die Erweiterung der Vorstadt Richtung Bahnhof. Es war eine planerisch wenig kontrollierte Annähe-

rung, was bis heute den heterogenen Charakter der Bebauung prägt, auch wenn sich das Feld nun langsam durchgängig füllt. Eingeschlossen in diesen «üblichen» Baumassen wurden entlang des Bahnhofareals immer wieder massstabsprengende Bauten von Silos, mit Gebäudehöhen, die schon lange den Massstab der nun geplanten Hochhäuser vorwegnahmen. Um 1980 wird eine neue, nördlich der alten Verbindungsstrasse nach Mauensee angelegte Hauptverbindungsstrasse gebaut. In der Folge geschieht eine starke Verdichtung entlang dieser Achse, die um 2005 als geschlossene Bebauung das innere, mit Wohnnutzung durchsetzte Gebiet abschliesst. Mit der Eröffnung des Autobahnabschnitts Wiggertal bis Emmen 1980/81 erhält das Siedlungsgebiet nun eine klar definierte nördliche Grenze.

Hoch hinaus

Die Verdichtung des gesamten Areals zwischen Altstadt und Bahnhof ist bis heute mit relativer Vehemenz im Gange. Das Areal wird zunehmend zum Wohn- und Dienstleistungsgebiet, die Industrieareale verschwinden und werden nun mit massstabsprengenden Bebauungen ersetzt. Im Bereich der Isebahn-Vorstadt, nördlich der Ofenfabrik haben mischa badertscher architekten AG einen Studienauftrag für eine Überbauung mit 91 Wohnungen und Gewerbeflächen gewonnen. Das Projekt beinhaltet zwei Hochhäuser von 38 und 48 Metern Höhe. Der südliche Abschluss des Bahnhofplatzes schliesslich, oder wohl besser gesagt vorläufig, erhält ebenfalls nach einem Studienauftrag ein Hochhaus von 63 Metern Höhe, geplant durch Lütolf und Scheuner Architekten.

Verrat an wertvollen Strukturen

Die Entwicklung im Feld zwischen Bahnhof und Altstadt in Sursee war lange Zeit geprägt durch eine beeindruckende Agilität in der Reaktion auf kleinteilige (wenn auch zum Teil mit grossem Flächenbedarf) Bedürfnisse. Das scheinbar chaotische Nebeneinander unterschiedlichster Nutzungen und Gebäudetypen mit massiven Massstabsprüngen ist spezifische Qualität gerade dieses Gebiets. Wenn nun Investoren die letzten grossen zusammenhängenden Areale «entwickeln» wollen, geht diese sehr reaktionsschnelle Dynamik verloren und mit ihr auch eine räumliche Qualität. Die neuen Bebauungen werden schliesslich das gesamte Gebiet zu einem homogenen «urbanen» Ganzen machen. Dass eine solche Entwicklung zu einer für Sursee eigenständigen Identität führen wird, ist äusserst zweifelhaft. Dazu trägt auch gute Architektur wenig bei. Dass eine solche Entwicklung aber möglicherweise die strukturelle Stärke, die die Geschichte dieses Gebiets geprägt hat, kompromittiert, sollte bei allem Fortschrittshype im Auge behalten werden. Snozzi wollte mit seinem Stadthaus sicher nicht eine Homogenisierung prägen, sondern vielmehr mit einem Orientierungspunkt dazu beitragen, die Komplexität einer qualitätsvollen Heterogenität für den Nutzer lesbar zu machen.

Abbildung Seite 12

> 1

> 1 *Visualisierung Bahnhof Sursee (zu Artikel Seite 10)*
> 2 *Visualisierung Bahnhof Kriens-Mattenhof (zu Artikel Seite 15)*