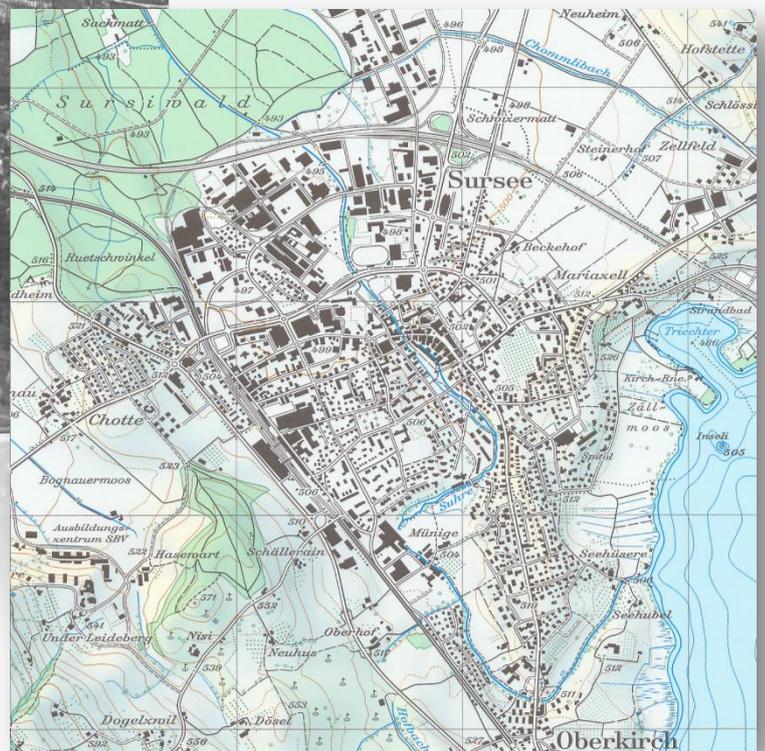
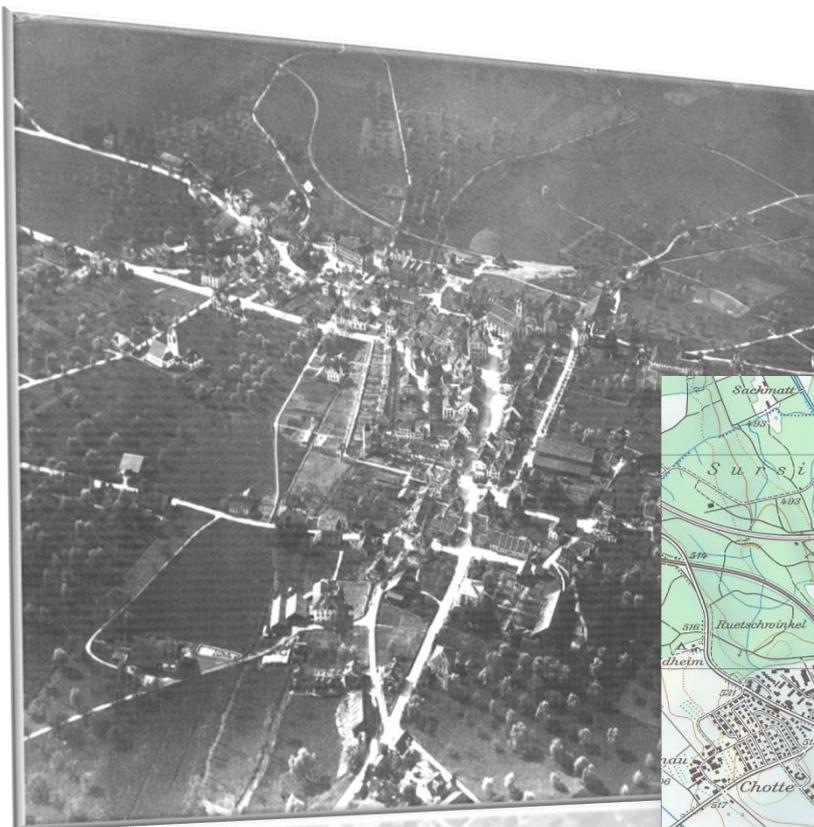


Sursee

Wandel einer ländlichen Kleinstadt im Herzen der Schweiz



Projektarbeit Basisjahr 2. Semester
zum Thema Kulturlandschaftswandel,
Frühjahrssemester 2010

Betreut durch Stefan Räber

Von: David Kuoni, Benjamin Schroeteler, David Waltisberg, Simon Wynistorf

1 Inhaltsverzeichnis

1	Inhaltsverzeichnis	1
2	Einleitung.....	2
2.1	Motivation	2
2.2	Vorgehen	2
3	Allgemeine Siedlungsentwicklung	3
3.1	Einleitung.....	3
3.2	Bevölkerungswachstum	3
3.2.1	Allgemeine Chronik	3
3.2.2	Karten	4
3.2.3	Haushalte.....	4
3.2.4	Ursachen und Konsequenzen	5
3.3	Quartierbildung	7
3.3.1	Die 1980er Jahre im Fokus	7
3.3.2	Der Wakkerpreis.....	7
3.3.3	1990 bis heute	7
4	Entwicklung der Verkehrslinien.....	8
4.1	Eisenbahn	8
4.1.1	Die Eisenbahn von Sursee	8
4.1.2	Sursee-Triengen-Bahn	9
4.2	Strassenverkehr.....	10
5	Entwicklung der Industrie.....	11
5.1	Erste Anzeichen einer Industrialisierung (1874 bis 1900)	11
5.2	Industrialisierung Münchrüti (1959 bis heute)	12
5.3	Industrieansiedlung am Beispiel von «DeLaval AG»	13
6	Schlusswort	14
7	Anhang	15
7.1	Landeskarten 1:25'000, reduziert	15
7.2	Statistiken	16
8	Quellen	18

2 Einleitung

2.1 Motivation

Im Rahmen der Projektarbeit, welche von allen Basisjahrstudenten des D-BAUG bearbeitet werden muss, haben wir uns mit dem Thema «Kulturlandschaftswandel» im Institut für Kartografie (IKA) auseinandergesetzt.

Da sich unsere Gruppe aus Bewohnern von Luzern und Umgebung zusammensetzt, haben wir uns entschlossen, unweit unserer Haustür eine für uns geeignete Region zu suchen. Die Kleinstadt Sursee, welche alle Schritte in der Entwicklung von der mittelalterlichen Siedlung zur modernen Stadt durchgemacht hat, und dennoch ihren ländlichen Charakter beibehielt, wurde von uns einstimmig zum der zu untersuchenden und zu bearbeitenden Kulturlandschaft bestimmt.

Auf den nachfolgenden Seiten ist ersichtlich, anhand welcher Stichpunkte wir die Kulturlandschaft der Stadt Sursee untersucht haben und zu welchen Ergebnissen und Erkenntnissen wir gekommen sind: Welche Zusammenhänge haben Veränderungen und Entwicklungen im Bereich der Demografie, Verkehr, Siedlungsstruktur und Industrialisierung? Welche Impulse aus Wirtschaft, Bevölkerung und Politik waren massgeblich für die Entstehung des heutigen Landschaftsbildes verantwortlich?

Mit dieser Arbeit wollen wir dies Ihnen, dem Leser, auf möglichst interessante Art und Weise ersichtlich machen.

2.2 Vorgehen

Bevor wir uns gross mit der Geschichte von der Entstehung von Sursee befassten, begannen wir, das im IKA vorhandene Kartenmaterial zu analysieren.

Dabei interessierte uns vor allem, wo wir unser Themengebiet am sinnvollsten abgrenzen, also wo wir die Grenzen unserer Kulturlandschaft ziehen. Schritt für Schritt nahmen wir die jeweiligen Ausgaben der Schweizer Landeskarten unter die Lupe und suchten nach den einschlägigsten Veränderungen in und um die Stadt Sursee.

Ausgehend davon wurde schnell klar, welches unsere Kernthemen bei dem Wandel der Stadt Sursee sein sollten: Der Anschluss an den nationalen Verkehr (Eisenbahn, Autobahn) sowie die dadurch ausgelösten Veränderungen in der Siedlungsstruktur.

Nun, da wir wussten wo der Fokus unserer Arbeit liegt, begannen wir Infomaterial zusammen zu tragen. Neben Lektüre aus der Ortschaft und Statistiken des Kantons Luzern begutachteten wir Sursee auch vor Ort.

Zum Schluss trugen wir unser gesammeltes Material zusammen, werteten dies aus und interpretierten anhand der Literatur den Wandel, welcher Sursee in den letzten 150 Jahren erlebt hat.

3 Allgemeine Siedlungsentwicklung

3.1 Einleitung

In diesem Kapitel soll die allgemeine Siedlungsentwicklung von Sursee in einem groben Zeitrahmen beschrieben werden. Dabei wird näher auf das Bevölkerungswachstum in den letzten 100 Jahren eingegangen, sowie die Ursachen und Konsequenzen davon abgehandelt. Ein weiterer Aspekt in der Siedlungsentwicklung von Sursee ist die Quartierbildung beziehungsweise Trennung von Siedlungsgebiet und dem Industriequartier «Industrie Nord».

3.2 Bevölkerungswachstum

3.2.1 Allgemeine Chronik

Ein zentraler Punkt für die kulturlandschaftliche Veränderung einer Gemeinde oder Region ist das Bevölkerungswachstum. In der folgenden Grafik ist das Bevölkerungswachstum von Sursee im Vergleich mit dem Kanton Luzern grafisch dargestellt.

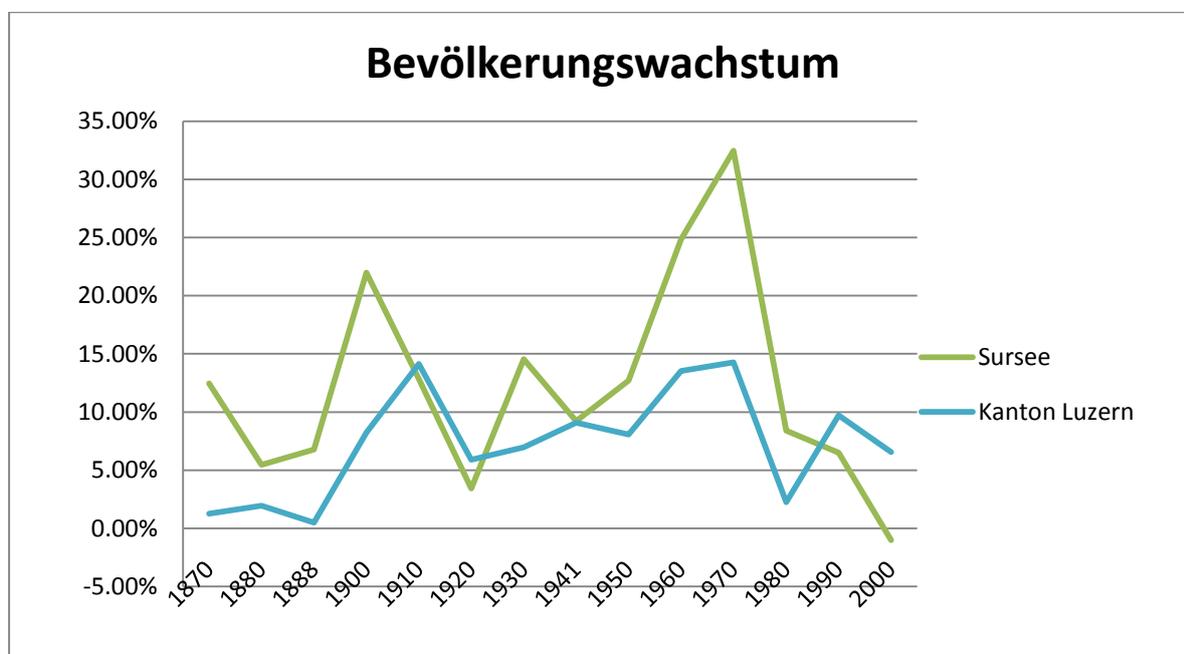


Abb. 1 Grafik Bevölkerungswachstum Sursee im Vergleich zum Kanton Luzern

Erläuterungen

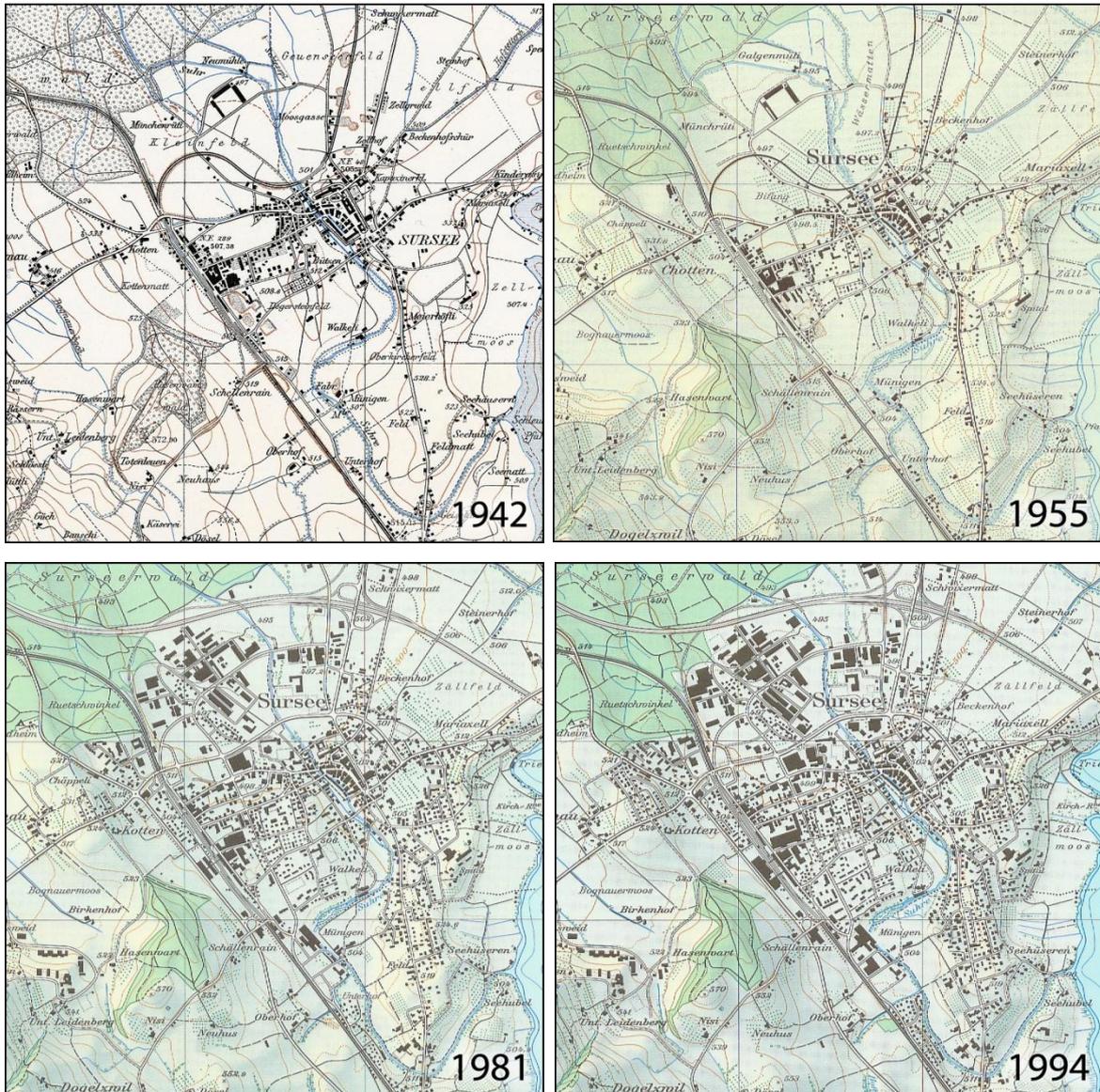
Die Gemeinde Sursee weist grundsätzlich ein regelmässiges Bevölkerungswachstum auf mit Ausnahme zwischen den Jahren 1960–1980 wo die Bevölkerung überdurchschnittlich stark gewachsen ist. Vor allem auch im Vergleich zum Kanton Luzern, welcher durchgehend ein regelmässiges Wachstum verzeichnen konnte. In den Jahren 1950–1960 wuchs die Bevölkerung um 24%, im folgenden Jahrzehnt sogar um 32%¹. Oder in Zahlen ausgedrückt: 1960 wohnten in Sursee nur rund 4200 Personen, während sich bis 1980 die Bevölkerung nahezu verdoppelte auf knapp 7700. Stand 2000: 8059 Einwohner.²

¹ Statistik Volkszählung von Lustrat

² Statistik Volkszählung von Lustrat

3.2.2 Karten

Mit der Bevölkerung wuchsen auch die Wohngebiete in der Stadt Sursee. Diese Entwicklung ist auch in den folgenden Kartenausschnitten der Stadt Sursee mit zu verfolgen. Extrem sticht einem die Veränderung zwischen der Karte 1955 und 1981 ins Auge – eben genau die Jahre wo die Bevölkerung von Sursee extrem gewachsen ist. Die Anzahl Gebäude ist markant gestiegen, Sursee ist an die Autobahn angeschlossen und das Industriequartier hat sich im Norden gebildet. Die Ringstrasse wurde gebaut und Sursee wandelte sich von einem landwirtschaftlichen Dorf zu einer Kleinstadt.



3.2.3 Haushalte

Nicht nur die Bevölkerung, auch die Anzahl Haushalte hat in der Zeit von 1960 bis 1980 überdurchschnittlich stark zugenommen. Im Gegensatz zum Bevölkerungswachstum ist die Anzahl Haushalte im ganzen Kanton gestiegen, was mit den allgemeinen Gesellschaftsstrukturen erklärt werden kann. Die Anzahl Personen pro Wohnungen hat sich ab den 1960er Jahre verringert. Das Siedlungswachstum in Sursee (vor allem im südlichen Teil) ist sowohl mit dem Bevölkerungswachstum, wie auch mit den gestiegenen Anforderungen an Wohnraum jedes Einzelnen, zu begründen.

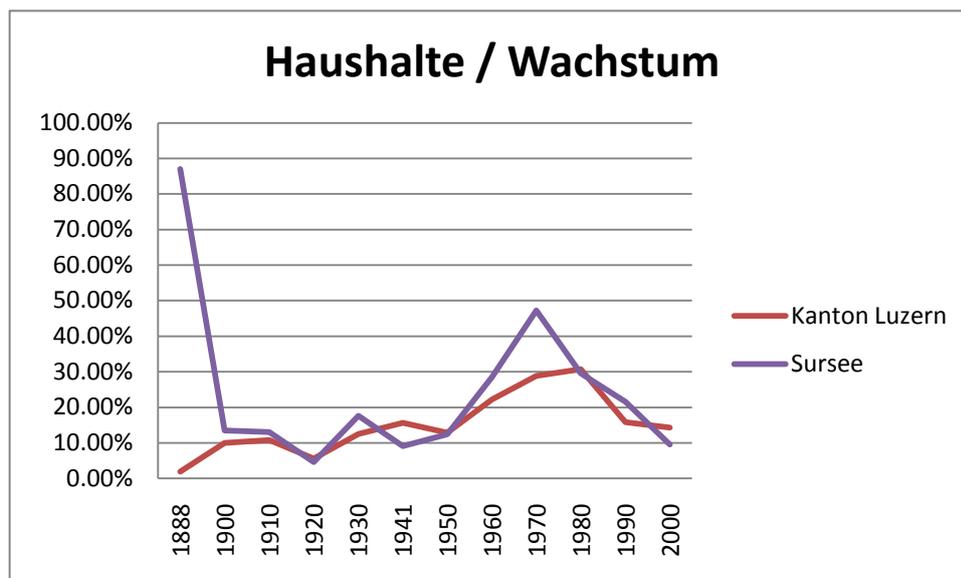


Abb. 2 Wachstum der Anzahl Haushalte im Vergleich zum Kanton Luzern³

In den Jahren von 1950 bis 1980 hat sich also einiges getan in Sursee – und das Interessante daran: es hat sich viel mehr getan als im Rest des Kantons. Dies führt unweigerlich zur Frage: Warum ist das so? Was sind die Ursachen für dieses plötzliche Bevölkerungswachstum und was sind die Konsequenzen für eine landwirtschaftlich orientierte Kleinstadt wie Sursee?

3.2.4 Ursachen und Konsequenzen

Ursachen

Eine der entscheidenden Ursachen für das Bevölkerungswachstum war der Wohnungsbau in den 1950er Jahren in diversen Quartieren⁴. Kurz danach entstanden sogar erste Blockhäuser. Gebaut wurde aus verschiedenen Gründen. Einerseits gab es in den 1950er Jahren «Nachkriegs-Subventionen» vom Bund für den sozialen Wohnungsbau, andererseits war eine allgemeine Konzentration von Arbeitsplätzen in allen Schweizer Städten festzustellen⁵. Auch die Industrie in Sursee konnte bereits in den 1950er Jahren ein erstes Wachstum verzeichnen.

Eine weitere wichtige Ursache ist der Verkehr. In den Jahren nach dem 2. Weltkrieg nahm der motorisierte Individualverkehr in der ganzen Schweiz zu⁶. Dies ermöglichte einerseits das Pendeln von der Agglomeration in Städte und es vereinfachte das Umziehen. Dies stärkte die Industrie in Sursee und erhöhte den Siedlungsdruck auf Sursee und zwang die Stadt zu verschiedenen Überbauungsplänen.

Konsequenz und Industrialisierung

Bis 1960 war man in Sursee mit dem zunehmenden Bevölkerungswachstum, welches ab 1950 eingesetzt hatte, überfordert. Das Bild der friedlichen Landstadt drohte zu verschwinden, denn die

³ Der extreme Anfangswert von 1888 resultiert vermutlich aus einem statistischen Fehler (siehe Anhang)

⁴ Emanuel Amrein/Tomas Stillhart, Die Eisenbahnvorstadt in Sursee, 2006 Verlag Surseer Schriften (Stadtarchiv Sursee), S.66

⁵ Emanuel Amrein/Tomas Stillhart, Die Eisenbahnvorstadt in Sursee, 2006 Verlag Surseer Schriften (Stadtarchiv Sursee), S.69

⁶ Emanuel Amrein/Tomas Stillhart, Die Eisenbahnvorstadt in Sursee, 2006 Verlag Surseer Schriften (Stadtarchiv Sursee), S.70

Industrie hatte Sursee als interessanten Standort für sich entdeckt. Dies auch, weil schon 1959 beschlossen wurde, die Autobahn via Sursee zu führen. Sursee wehrte sich aber erfolgreich gegen die drohende Industrialisierung im Stadtkern⁷ und versuchte schon früh, die Industrie nicht aufs Stadtzentrum ausweiten zu lassen.

Erst nach 1960 und einem Generationenwechsel im Stadtrat, verabschiedete sich Sursee vom landwirtschaftlichen Dorf, hin zu einem regionalen Arbeitszentrum. Damals wurde beschlossen, im nördlichen Areal der Gemeinde eine Industriezone zu errichten⁸. Die zweite Industrialisierung war die Konsequenz.

Die zweite Industrialisierungswelle hat bis heute unverkennbare Spuren hinterlassen. Um den Stadtkern und Wohngebiete zu schützen, hat die Stadt Sursee die Industrie erfolgreich in den nördlichen Teil der Gemeinde verlagert. So ist auch heute noch der Wohn- und Lebensraum klar vom «Industrie Nord» Quartier getrennt (siehe Abbildung 3). Dies widerspiegelt sich auch im Zonenplan der Gemeinde.⁹

Abbildung 3 zeigt die in den 1960er Jahren beschlossene Ausgliederung der Industrie aus dem eigentlichen Stadtgebiet, heute bekannt als Industrie Nord.

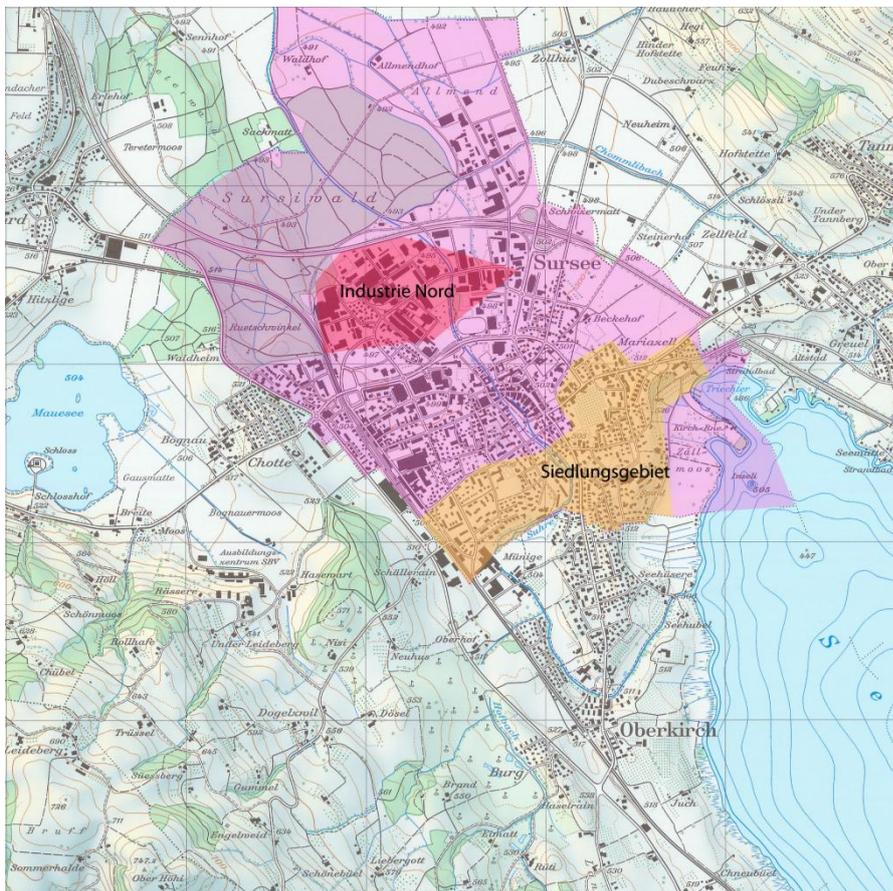


Abb. 3 Sursee 2006 mit Gemeindegebiet (Violett), Industrie Nord (Rot) und Siedlungsgebiet (Gelb)

⁷ Emanuel Amrein/Tomas Stillhart, Die Eisenbahnvorstadt in Sursee, 2006 Verlag Surseer Schriften (Stadtarchiv Sursee), S.70

⁸ Emanuel Amrein/Tomas Stillhart, Die Eisenbahnvorstadt in Sursee, 2006 Verlag Surseer Schriften (Stadtarchiv Sursee), S.71

⁹ <http://www.sursee.ch/de/portrait/zonenplan/> [22.04.2010]

3.3 Quartierbildung

3.3.1 Die 1980er Jahre im Fokus¹⁰

Das unaufhaltbare Wachstum der vergangenen Jahrzehnte führte in Sursee, und dies vor allem in der Altstadt, zu einigen Problemen. Das Wachstum war teilweise unkontrolliert, der Verkehr nahm stetig zu und der alte Stadtkern und seine Umgebung drohten trotz vielen Bemühungen auseinander zu wachsen. Die Industrie wurde zwar in den Norden verlagert, die Konsequenzen des hohen Wachstums wirkten sich aber trotzdem auf die Altstadt aus.

In den 1980er Jahren, nach langen Jahren unkontrollierten Wachstums und einigen Bausünden, liess der Stadtrat ein Verkehrskonzept erarbeiten. Weiter wurden Grünzonen eingeplant, die Altstadt architektonisch verschönert und eine Altstadtkommission gegründet, welche sich mit der Entwicklung vom historischen Stadtteil von Sursee beschäftigt.¹¹

3.3.2 Der Wakkerpreis

Diese Bemühungen, sowie die konsequente Weiterführung der Bestrebungen von Sursee bis heute, veranlasste den Schweizer Heimatschutz, Sursee mit dem Wakkerpreis 2003 auszuzeichnen.

Der Wakkerpreis wird jährlich an politische Gemeinden verliehen, welche sich für einen beispielhaften Ortsbildschutz auszeichnen. Bedingung, damit eine Gemeinde den Wakkerpreis erhält, sind unter anderem: sichtbare, qualitative Weiterentwicklung, der respektvolle Umgang mit der bestehenden Bausubstanz, aktiver Einsatz für architektonische Qualität sowie Nachhaltigkeit, Umgebungsschutz und Wohnqualität.¹²

Der Heimatschutz schreibt:¹³

«Der Stadt Sursee ist es gelungen, während der letzten 10 bis 15 Jahre die Stadtentwicklung in eine neue, qualitätvolle Richtung zu lenken. Sie hat sich nicht auf den Lorbeeren einer vorbildlich restaurierten Altstadt ausgeruht, sondern den Ernst der Gegenwart erkannt. Das ehemalige Landstädtchen hat sich zu einem beispielhaften Schrittmacher im Bereich Stadtplanung und Stadtgestaltung gemausert. Mit der Verleihung des Wakkerpreises wollte der Schweizer Heimatschutz (www.heimatschutz.ch) ein Zeichen setzen und andere Gemeinden animieren, dem guten Beispiel von Sursee zu folgen.»

3.3.3 1990 bis heute

Der Heimatschutz lobt Sursee auch für die Nachhaltigkeit, sowie die Beständigkeit in siedlungspolitischen Fragen. So wurde 1990, aufgrund des Verkehrskonzepts, ein Leitbild erarbeitet um den öffentlichen Raum aktiver zu gestalten. Die Strasse wurde wieder gepflastert, der motorisierte Verkehr eingedämmt, Trottoirs entfernt und der Fluss Sure wieder ins städtische Leben integriert.¹⁴ Platz also für Fussgänger und Velofahrer.

¹⁰ <http://www.sursee.ch/de/portrait/wakkerpreis/> [03.05.2010]

¹¹ Im Jahre 2000 durch die Stadtbaukommission abgelöst [03.05.2010]

¹² <http://de.wikipedia.org/wiki/Wakkerpreis> [03.05.2010]

¹³ <http://www.sursee.ch/de/portrait/wakkerpreis/> [03.05.2010]

¹⁴ <http://www.sursee.ch/de/portrait/wakkerpreis/> [03.05.2010]

4 Entwicklung der Verkehrslinien

Sursee ist aufgrund seiner zentralen Lage optimal an die Hauptverkehrslinien der Schweiz angebunden. Sowohl der Anschluss an die Bahnverbindung Luzern nach Olten, als auch der Autobahnanschluss an die schweizerische Hauptverkehrsachse Nord-Süd, sind entscheidende Faktoren für die blühende Wirtschaft der ländlichen Kleinstadt. Im Folgenden möchten wir deshalb die Entwicklungen der Verkehrslinien und die damit verbundenen Vorteile für die Stadt Sursee untersuchen.

4.1 Eisenbahn

4.1.1 Die Eisenbahn von Sursee

Als die im Jahr 1853 gegründete Schweizerische Centralbahngesellschaft, mit der Errichtung des schweizerischen Eisenbahnkreuzes begannen, profitierte davon nicht nur Olten als Drehscheibe, sondern auch das Landstädtchen Sursee.¹⁵ Mit der im Jahre 1856 eröffneten Strecke von Aarau über Olten nach Emmenbrücke, war Sursee noch vor der Stadt Luzern ans schweizerische Schienennetz angeschlossen. Damit gehörte Sursee zu den ersten Schweizer Städten mit Bahnanschluss. Während den darauf folgenden fünf Jahren entstanden weitere Bahnlinien in der ganzen Schweiz. So waren um 1860 Städte wie Luzern, Basel, Zürich, Lausanne und Genf bereits am Knotenpunkt Olten und somit auch an Sursee angeschlossen.¹⁶



Abb. 4 Bahnhof Sursee Vorher (links) und Nachher (rechts)¹⁷

Abbildung 4 links, zeigt den Bahnhof Sursee mit nur zwei Gleisen. Das dritte Gleis auf der linken Seite mit Prellbock ist das ehemalige Bahngleis der Sursee-Triengen-Bahn. Die heutigen Güterzüge der Sursee-Triengen-Bahn verkehren über das erste Gleis der SBB Linie.

In Abbildung 4 rechts ist das im Jahr 2006 neu gebaute dritte Gleis zu sehen. Das Ende der Sursee-Triengen-Bahn wurde etwas zurückversetzt.

Die Gemeinde war damals vorwiegend skeptisch gegenüber den Bauplänen der Eisenbahn, weshalb der Bahnhof relativ weit entfernt von den Stadtmauern gebaut wurde. Schon bald nach der Eröffnung zeigte sich jedoch, dass der Anschluss ans Schienennetz, vor allem durch Neugründungen von Firmen, eine positive Wirkung für die Entwicklung der Stadt hatte.¹⁸

¹⁵ <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D41892.php> [29.04.2010]

¹⁶ http://www.sbb-schulinfo.ch/unterricht/online-games/railmap/railmap_main_d.asp [29.04.2010]

¹⁷ Emanuel Amrein/Tomas Stillhart, Die Eisenbahnvorstadt in Sursee, 2006, CD

¹⁸ Emanuel Amrein/Tomas Stillhart, Die Eisenbahnvorstadt in Sursee, 2006 Verlag Surseer Schriften (Stadtarchiv Sursee), S.162-164

Zur Eröffnung hielten gerade mal vier Züge täglich am Bahnhof Sursee, heute sind es alleine Richtung Luzern stündlich fünf. Diese hohe Frequenz wurde erst durch einen Ausbau des Bahnhofes auf drei Gleise, fertiggestellt im Dezember 2006, ermöglicht, womit auch das seit 2003 eingeführte S-Bahn Netz von Luzern vollständig in den Surseer Fahrplan einbezogen werden konnte. Damit ist Sursee gegenwärtig, abgesehen von Luzern, der wichtigste und meistbefahrene Bahnhof des Kantons.^{19,20,21}

4.1.2 Sursee-Triengen-Bahn

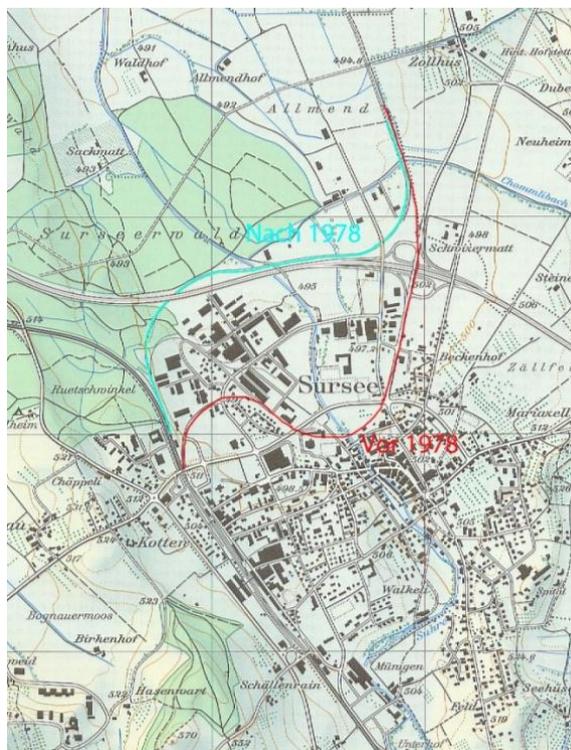


Abb. 5 Sursee-Triengen-Bahn vor 1978 (rot) und nach 1978 (blau)

Strecke verläuft nun entlang des Surseerwaldes durch das Industriequartier (Abbildung 5). Heute dient die Sursee-Triengen-Bahn als Güterbahnstrecke und es werden Rundfahrten mit alten Dampfzügen angeboten. Der Personenverkehr wurde, für die bis heute nicht elektrifizierte Bahn, bereits 1971 eingestellt.²³

Die Sursee-Triengen-Bahn fährt auf der gewohnten Strecke, vor der Trasseverlegung von 1978, in den Bahnhof Sursee SBB ein (Abbildung 6). Nach der Verlegung der Strecke finden wir an derselben Stelle, wo zuvor die Schienen der Sursee-Triengen-Bahn lagen, eine Strasse. Die auf der Abbildung 7 zu sehende Industriestrasse wurde zusammen mit der Ringstrasse (vgl. Abbildung 8, Kapitel 4.2) nach der Verlegung erbaut.²⁴

Das sich zwischen Sursee und Aarau erstreckende Surental blieb bis Anfang des 20. Jahrhunderts ohne Bahnverbindung, da die SBB Linie von Luzern nach Basel über Zofingen und Olten anstatt Aarau geführt wurde. Deshalb wurden 1901 im Aargau Gleise von Aarau bis Schöftland verlegt. Der Kanton Luzern eröffnete rund 11 Jahre später die neun Kilometer lange Sursee-Triengen-Bahn. Die Strecke führte vom Surseer SBB Bahnhof über den nahe gelegenen Sursee Stadt Bahnhof und von dort weiter Richtung Triengen. Das Teilstück zwischen Schöftland und Triengen, welches indirekt Sursee mit Aarau hätte verbinden sollen, blieb bis heute unerschlossen, da sich die beiden Kantone Aargau und Luzern nicht auf eine einheitliche Spurbreite einigen konnten.²²

Der geplante Autobahnanschluss im Jahr 1978 erzwang eine Umfahrung von Sursee, womit die Station Sursee Stadt nicht mehr angefahren wurde. Die für den Güterverkehr vorteilhaftere neue

¹⁹ <http://www.s-bahn-luzern.ch/gemeindeinfo.htm?gemeindeid=711> [02.05.2010]

²⁰ http://www.s-bahn-luzern.ch/referat_wn_spatenstich_umbau_sursee_28_11_05.pdf [02.05.2010]

²¹ Emanuel Amrein/Tomas Stillhart, Die Eisenbahnvorstadt in Sursee, 2006 Verlag Surseer Schriften (Stadtarchiv Sursee), S.164

²² <http://www.ingestellte-bahnen.ch/22864/22927.html> [29.04.2010]

²³ http://www.dampfzug.ch/media/pdf/kurzchronik_st.pdf [29.04.2010]

²⁴ <http://www.ingestellte-bahnen.ch/22864/22927.html> [29.04.2010]



Abb. 6 Sursee Triengen Bahn 1971²⁵



Abb. 7 Industriestrasse heute²⁶

4.2 Strassenverkehr

Als die Schweizer Stimmbürger 1958 der Realisierung des Projektes «Schweizer Autobahn» zustimmten, ging es noch rund 20 Jahre bis dieses gigantische Jahrhundertprojekt Sursee erreichte.²⁷ Mit der Autobahnzufahrt zur damaligen N2 (heute A2) fand Ende der 1970er Jahre der grösste Kulturlandschaftswandel der Stadt statt. Nicht bloss die Verlegung des Sursee-Triengen-Bahn-Trassees, sondern auch der Bau eines neuen Strassenverkehrssystems in der Gemeinde änderte damals das Stadtbild komplett.

Die A2 führt von Basel über Luzern durch den Gotthard-Tunnel und weiter über Bellinzona nach Chiasso. Damit ist sie die wichtigste Nord-Süd-Autobahnachse der Schweiz und darüber hinaus eine der wichtigsten Nord-Süd-Achsen von ganz Europa. Ausserdem gehört sie insbesondere zwischen Luzern und Basel zu den meist befahrenen Strassen der Schweiz.²⁸

Die Anbindung an diese wichtige Strassenachse hatte für die Industrie in Sursee eine weitere Aufwertung zur Folge, was sich in einer starken Entwicklung des Quartiers «Industrie Nord» äusserte. So entstand beispielsweise in den 1980er Jahren nördlich des Autobahnverlaufes am Rande des Surseerwaldes ein neues Industriegebiet (Abbildung 8).

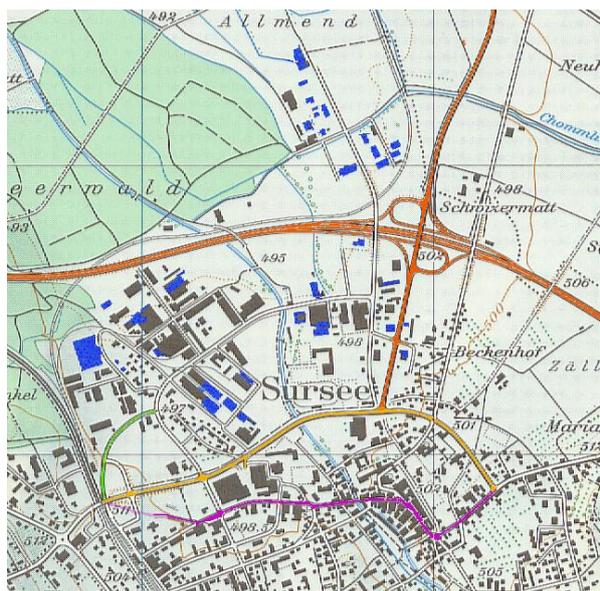


Abb. 8 Industriequartier 1987 mit neuem Strassenbild

Autobahn (orange), Ringstrasse (gelb),
Entlastungsstrasse (violett), Industriestrasse (grün),
Neubauten im Industriegebiet seit 1976 (blau)

Zeitgleich mit der Autobahn wurde auch die in Abbildung 8 gekennzeichnete Ringstrasse gebaut. Sie entlastete insbesondere die Strasse durch die Altstadt, welche zuvor die Hauptverbindung von Beromünster nach Willisau darstellte.

²⁵ <http://www.eingestellte-bahnen.ch/22864/22927.html> [29.04.2010]

²⁶ <http://www.eingestellte-bahnen.ch/22864/22927.html> [29.04.2010]

²⁷ <http://text.agglo.tv/index.php?archives/9-50-Jahre-alt-und-1750-Kilometer-lang-die-Schweizer-Autobahn-Triebfeder-der-Urbanisierung.html> [08.05.2010]

²⁸ <http://www.astra.admin.ch/verkehrsdaten/00297/index.html?lang=de> [08.05.2010]

5 Entwicklung der Industrie

5.1 Erste Anzeichen einer Industrialisierung (1874 bis 1900)

Mit dem Bau der Eisenbahn und ihrer Station, welche sich ca. einen Kilometer von dem ursprünglichen Stadtkern entfernt befand, entstand in Sursee erstmals eine dynamische Entwicklung von Gewerbe und Industrie.

Das Surseer Gewerbe rechnete damit, dass nach der Eröffnung der Bahnlinie die Wirtschaft grosse Einbrüche erleiden würde. Diese blieben jedoch aus, und so entwickelte sich Sursee zu einem bedeutenden Treffpunkt der Bahnzubringer, welche die Region auch kleinräumig erschlossen. Die Landstadt wurde dank neuen regionalen Verbindungen zum zweitwichtigsten Ort für den Postverkehr im Kanton und war neben Luzern die einzige Postverkehrshaltestelle nahe einer Eisenbahnlinie.

Da die Eisenbahnlinie abgelegen durch die westlichen Landwirtschaftsgebiete führte, wurden diese zu potentiellen Baugebieten. Im Jahre 1874 entstand an der Station Sursee die Ofenfabrik von Franz Xaver Weltert, welcher die Bahnlinie als entscheidendes Kriterium für seine Niederlassung sah. Seine Fabrik entwickelte sich bis ins 20. Jahrhundert zu einem prestigeträchtigen Grossunternehmen mit internationalem Ansehen, welches als «Begründer» der Surseer Industrie angesehen werden kann.



Abb. 9 Ofenfabrik Sursee bei der Station Sursee²⁹

Weiterhin entwickelte sich das Ortsbild um die Station Sursee herum rasch und nachhaltig. Das neue Bahnhofquartier, welches um die Station entstand, stand im starken Gegensatz zu dem mittelalterlichen Stadtkern, so wurde es doch vorwiegend von Industrie und Gewerbe geprägt. Das schnelle Wachstum von Industrie und Gewerbe trieb wiederum dazu an, die Infrastrukturen um die Station Sursee herum auszubauen. Dieser Prozess des Fortschritts weitete sich auf die gesamte Stadt Sursee aus.

²⁹ Emanuel Amrein/Tomas Stillhart, Die Eisenbahnvorstadt in Sursee, 2006 Verlag Surseer Schriften (Stadtarchiv Sursee), S.24

5.2 Industrialisierung Münchrüti (1959 bis heute)

Nachdem die Centralbahn 1856 erste Impulse für eine nachhaltige Industrieansiedlung setzte und sich Fabrikunternehmen wie die Ofenfabrik und die Seidenzwirnerie in Müningen etablieren konnten, geriet die Fabrikindustrie zu Beginn des 20. Jahrhunderts wieder in Bedrängnis, da der Standort Sursee zunehmend an Attraktivität verlor. Dies war einerseits bedingt durch die fehlende Solidarität und Verwurzelung mit dem Standort Sursee, andererseits durch die Verringerung oder gar der Wegfall von Hilfeleistungen durch den Gemeinderat.

Im Sommer 1959 erlebte Sursee einen einschneidenden Führungswechsel. Im Stadtrat löste der Jurist und Bauernsohn Josef Müller nach 35 Jahren Julius Beck als Stadtrat und Vorsitz der Exekutive ab. Quasi zeitgleich wurde Hans Felber als Bauherr in Sursee eingesetzt. Dieses Duo würde die weitere Entwicklung Sursees entscheidend vorantreiben.

Der beschriebene Führungswechsel begünstigte eine aktive Wirtschaftspolitik, was neben einer entgegenkommenden Steuerpolitik für Unternehmen 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 zunehmenden Quartierbewohner geriet, besann sich der Stadtrat auf eine Idee der Ortsplanungs-Kommission von 1947. Diese zielte darauf ab, die Industrie im Gebiet Münchrüti, welches sich im nördlichen Ortsgebiet befindet, anzusiedeln. Gründe dafür waren zum einen das Vorhandensein von genügend ebener Fläche, welche nur wenigen Parteien gehörte, sowie die Nähe zum Bahnhof und die Distanz zur historischen Altstadt. Das Projekt wurde einzig durch ein bereits geplantes und genehmigtes Wohnbauprojekt im Münchrüti-Gebiet gefährdet. Der Bauherr Hans Felber konnte dieses Projekt jedoch kurz nach seiner Wahl stoppen und gewährte so eine professionelle Industriezonenplanung.

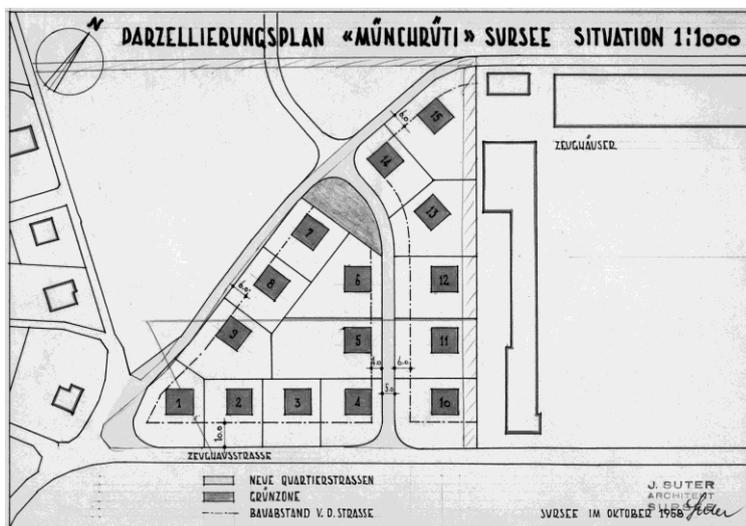


Abb. 10 Wohnbauprojekt Münchrüti, welches gestoppt wurde³⁰

³⁰ Emanuel Amrein/Tomas Stillhart, Die Eisenbahnvorstadt in Sursee, 2006 Verlag Surseer Schriften (Stadtarchiv Sursee), S.126



Abb. 11 Münchrüti um 1955

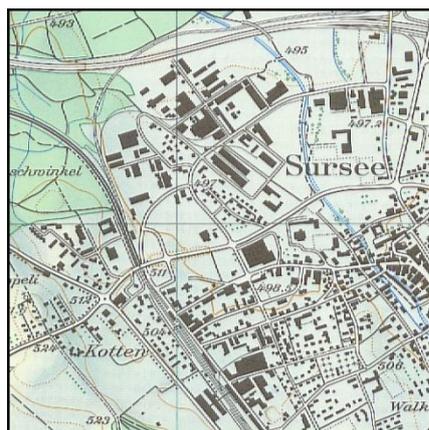


Abb. 12 Münchrüti um 1981

5.3 Industrieansiedlung am Beispiel von «DeLaval AG»

Die in Schweden gegründete Firma AB Separator erzielte schon bald nach ihrer Expansion in die Schweiz während des ersten Weltkrieges hohe Zuwachsraten. Mit einer zweckmässigeren Tochtergesellschaft sollte deshalb der Verkauf von inzwischen entwickelten Melkmaschinen gesamtschweizerisch lanciert werden. Nachdem dies 1960 mit einer Geschäftsniederlassung in Wil SG realisiert wurde, sah man sich wegen prekären Raumverhältnissen bald nach einem Umzugsort um. Der Geschäftsführer der Firma wurde beauftragt, entsprechendes Bauland zu finden. Sursee, welches nun in einer gezielten Industrialisierungsphase war, konnte der Firma Bauland zu einem deutlich tieferen Preis als die Konkurrenzgemeinden anbieten, und versprach sogar, bei dem Kanton Luzern um eine Steuerentlastung zu bitten.

Das Anliegen der Stadt Sursee, die Firma AB Separator steuerlich zu entlasten, lag ganz im Interesse des Kantons, welcher sich am wirtschaftlichen Erwachen Sursees erfreute. So einigte man sich darauf, dass Sursee einen Teil der entfallenden Steuerlast trägt, während der Quadratmeterpreis um einen Franken angehoben wurde, was bei 10'000 km² einen nicht uneigentlichen Unterschied für den Verkäufer Sursee machte.

Im Sommer 1964 schliesslich bezog das Unternehmen den neuen Geschäftssitz. Der Surseer Stadtpräsident empfing die Firma feierlich und sah darin einen wichtigen Schritt für die Zukunft von dem Industriestandort Sursee und hatte grosse Erwartungen an das neue Zugpferd.

Diese Erwartungen wurden bei weitem erfüllt, und da der Erfolg weiterhin anhielt, stockte das Unternehmen seine Infrastruktur sukzessive auf. Seit 2000 heisst die Firma «DeLaval AG». Sie produziert Melkanlagen, Milchkühlanlagen, Stalleinrichtungen und liefert heute weltweit die Hälfte aller Melkausrüstungen.



Abb. 13 Erstes Gebäude der DeLaval AG, kurz vor dessen Bezug 1964

6 Schlusswort

Es hat ein wenig den Anschein, als sei Sursee ein gewöhnliches Städtchen in einer ländlichen Umgebung, wie es viele in der Schweiz gibt.

Wenn man die Entwicklung von Sursee aber etwas genauer betrachtet, erkennt man schnell, dass der Entstehungsprozess des heutigen Stadtbildes von teilweise fast schon extremen Faktoren beeinflusst wurde. Dazu gehören vor allem die frühe Anbindung ans nationale Schienennetz und einige Jahrzehnte später an die Nord-Süd-Achse der Autobahn.

Dass Sursee trotz dieser starken Einflüssen ein nachhaltiges und qualitatives Siedlungswachstum verzeichnen konnte, ist vor allem auf die beharrliche Arbeit der Behörden und den Willen der ansässigen Bevölkerung zurückzuführen. Wie schon erwähnt, wurden diese erfolgreichen Bemühungen 2003 mit dem Wakkerpreis ausgezeichnet.

Was die Zukunft für Sursee noch bringt, vermag niemand genau zu sagen. Die ländliche Kleinstadt im Herzen der Schweiz hat jedoch schon mehrmals bewiesen, dass auch intensive Veränderungen in der Region als Chance wahrgenommen und bestens gemeistert werden.

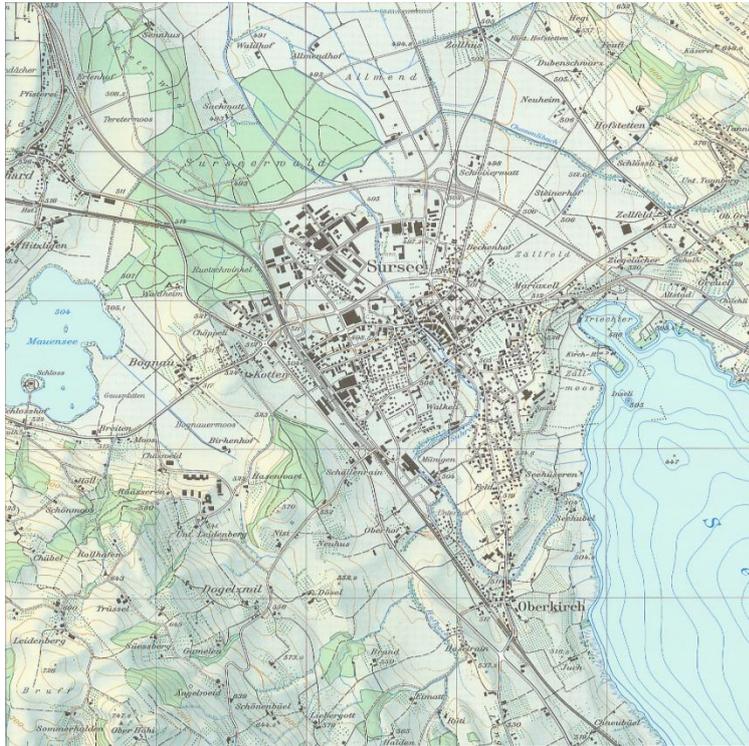


Abb. 14 S-Bahn bei der Einfahrt in den Bahnhof Sursee³¹

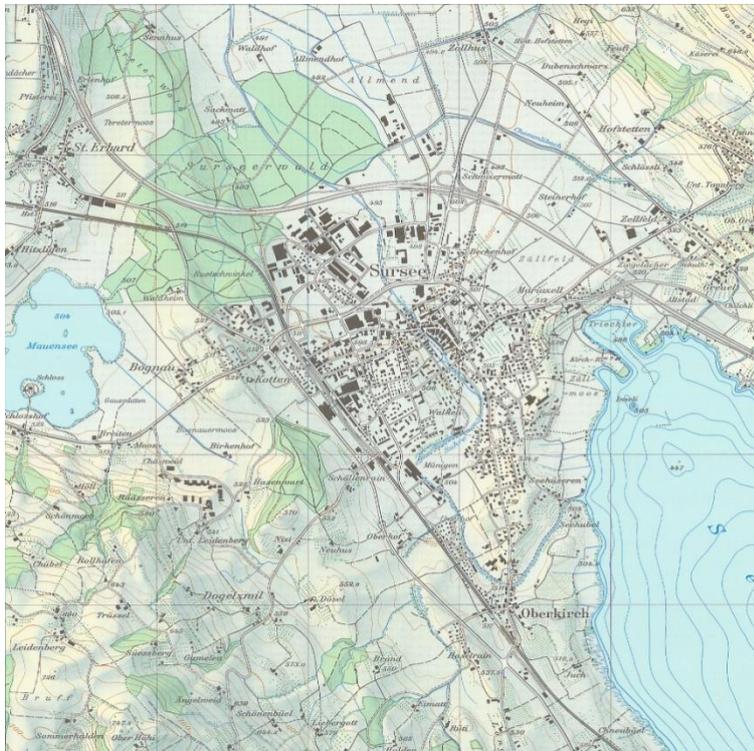
³¹ Emanuel Amrein/Tomas Stillhart, Die Eisenbahnvorstadt in Sursee, 2006, CD, Sursee_Bahnhof_SBB_2005.jpg

7 Anhang

7.1 Landeskarten 1:25'000, reduziert

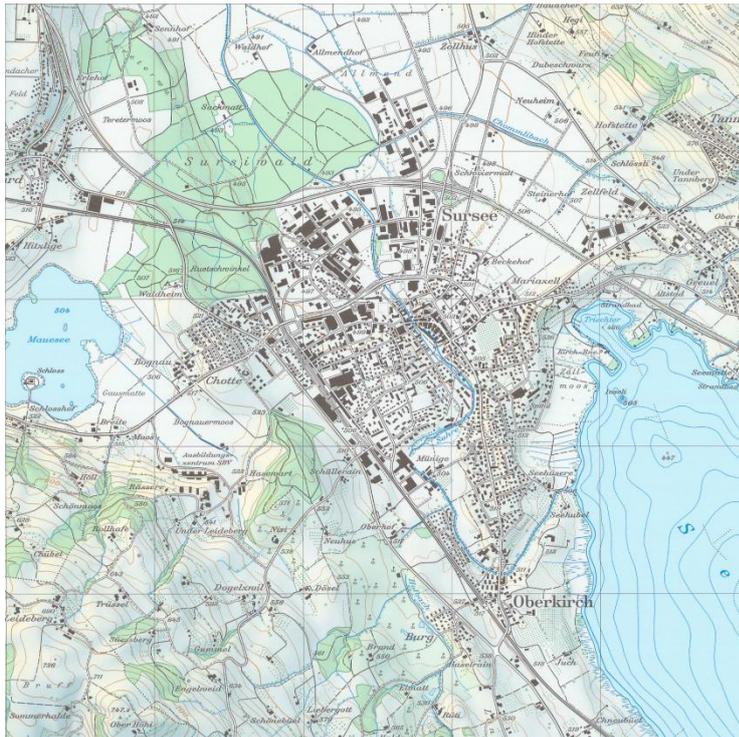


Ausschnitt Blatt Sursee 1981 (Grundlage für Abb. 5)



Ausschnitt Blatt Sursee 1987 (Grundlage für Abb. 8)

Sursee – Wandel einer ländlichen Kleinstadt im Herzen der Schweiz



Ausschnitt Blatt Sursee 2006 (Grundlage für Abb. 3 und Titelblatt)

7.2 Statistiken

Wohnbevölkerung: (Quelle: Eidgenössische Volkszählungen)

Jahr	Sursee	% zu Vor-Jahrzehnt	Kanton Luzern	% zu Vor-Jahrzehnt	% Differenz
1860	1678	-	130'505	-	-
1870	1887	12.46%	132'153	1.26%	11.19%
1880	1990	5.46%	134'708	1.93%	3.53%
1888	2125	6.78%	135'360	0.48%	6.30%
1900	2592	21.98%	146'519	8.24%	13.73%
1910	2925	12.85%	167'223	14.13%	-1.28%
1920	3025	3.42%	177'073	5.89%	-2.47%
1930	3465	14.55%	189'391	6.96%	7.59%
1941	3784	9.21%	206'608	9.09%	0.12%
1950	4265	12.71%	223'249	8.05%	4.66%
1960	5324	24.83%	253'446	13.53%	11.30%
1970	7052	32.46%	289'641	14.28%	18.18%
1980	7645	8.41%	296'159	2.25%	6.16%
1990	8143	6.51%	324'886	9.70%	-3.19%
2000	8059	-1.03%	346'167	6.55%	-7.58%

Haushalte (Quelle: Eidgenössische Volkszählungen)

Jahr	Sursee	% zu Vor-Jahrzehnt	Kanton Luzern	%zu Vor-Jahrzehnt	% Differenz
1860	N/a	N/a	23'712	N/a	N/a
1870	414	-	24'868	4.88%	-
1880	278	-32.85%	26'753	7.58%	-40.43%
1888	520	87.05%	27'267	1.92%	85.13%
1900	590	13.46%	29'994	10.00%	3.46%
1910	667	13.05%	33'233	10.80%	2.25%
1920	698	4.65%	35'095	5.60%	-0.96%
1930	821	17.62%	39'496	12.54%	5.08%
1941	896	9.14%	45'673	15.64%	-6.50%
1950	1007	12.39%	51'568	12.91%	-0.52%
1960	1294	28.50%	63'040	22.25%	6.25%
1970	1906	47.30%	81'247	28.88%	18.41%
1980	2469	29.54%	106'194	30.71%	-1.17%
1990	3002	21.59%	122'978	15.81%	5.78%
2000	3288	9.53%	140'594	14.32%	-4.80%

Kursiv: Daten von der Homepage lustat.ch (Basis: Zahlen vom Kanton Luzern und nicht von der Eidgenössischen Volkszählung)

N/a: Keine Daten vorhanden

Erwerbstätige: (Quelle: Eidgenössische Volkszählungen)

Jahr	Sursee	% zu Vor-Jahrzehnt	Kanton Luzern	%zu Vor-Jahrzehnt	% Differenz
1860	N/a	-	N/a	-	-
1870	N/a	-	N/a	-	-
1880	N/a	-	N/a	-	-
1888	N/a	-	59'596	-	-
1900	N/a	-	67'060	12.52%	-
1910	N/a	-	74'119	10.53%	-
1920	1309	-	80'322	8.37%	-
1930	1559	19.10%	86'692	7.93%	11.17%
1941	1610	3.27%	90'672	4.59%	-1.32%
1950	1902	18.14%	96'492	6.42%	11.72%
1960	2472	29.97%	109'431	13.41%	16.56%
1970	3288	33.01%	129'091	17.97%	15.04%
1980	3532	7.42%	136'645	5.85%	1.57%
1990	4425	25.28%	169'689	24.18%	1.10%
2000	4475	1.13%	182'187	7.37%	-6.24%

8 Quellen

- Emanuel Amrein/Tomas Stillhart, Die Eisenbahnvorstadt in Sursee, 2006, CD
- Emanuel Amrein/Tomas Stillhart, Die Eisenbahnvorstadt in Sursee, 2006 Verlag Surseer Schriften (Stadtarchiv Sursee)
- Eidgenössische Volkszählung 2000, Bundesamt für Statistik, Luzern Statistik (Lustat)
- Eidgenössische Volkszählung 1990, Bundesamt für Statistik, Luzern Statistik (Lustat)
- Eidgenössische Volkszählung 1980, Bundesamt für Statistik, Luzern Statistik (Lustat)
- Eidgenössische Volkszählung 1970, Bundesamt für Statistik, Luzern Statistik (Lustat)
- Eidgenössische Volkszählung 1960, Bundesamt für Statistik, Luzern Statistik (Lustat)
- Eidgenössische Volkszählung 1950, Bundesamt für Statistik, Luzern Statistik (Lustat)
- Eidgenössische Volkszählung 1941, Bundesamt für Statistik, Luzern Statistik (Lustat)
- Eidgenössische Volkszählung 1930, Bundesamt für Statistik, Luzern Statistik (Lustat)
- Eidgenössische Volkszählung 1920, Bundesamt für Statistik, Luzern Statistik (Lustat)
- Eidgenössische Volkszählung 1910, Bundesamt für Statistik, Luzern Statistik (Lustat)
- Eidgenössische Volkszählung 1900, Bundesamt für Statistik, Luzern Statistik (Lustat)
- Eidgenössische Volkszählung 1888, Bundesamt für Statistik, Luzern Statistik (Lustat)
- Eidgenössische Volkszählung 1880, Bundesamt für Statistik, Luzern Statistik (Lustat)
- Eidgenössische Volkszählung 1870, Bundesamt für Statistik, Luzern Statistik (Lustat)
- Eidgenössische Volkszählung 1960, Bundesamt für Statistik, Luzern Statistik (Lustat)
- <http://www.sursee.ch/de/portrait/zonenplan/> [22.04.2010]
- <http://www.sursee.ch/de/portrait/wakkerpreis/> [03.05.2010]
- <http://de.wikipedia.org/wiki/Wakkerpreis> [03.05.2010]
- <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D41892.php> [29.04.2010]
- http://www.sbb-schulinform.ch/unterricht/online-games/railmap/railmap_main_d.asp [29.04.2010]
- <http://www.s-bahn-luzern.ch/gemeindeinfo.htm?gemeindeid=711> [02.05.2010]
- http://www.s-bahn-luzern.ch/referat_wn_spatenstich_umbau_sursee_28_11_05.pdf [02.05.2010]
- <http://www.eingestellte-bahnen.ch/22864/22927.html> [29.04.2010]
- <http://text.agglo.tv/index.php?/archives/9-50-Jahre-alt-und-1750-Kilometer-lang-die-Schweizer-Autobahn-Triebfeder-der-Urbanisierung.html> [08.05.2010]
- <http://www.astra.admin.ch/verkehrsdaten/00297/index.html?lang=de> [08.05.2010]
- http://www.dampfzug.ch/media/pdf/kurzchronik_st.pdf [29.04.2010]
- Michael Blatter, Historiker, Stadtarchivar der Stadt Sursee, mündliche Quelle