

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: Von der ländlichen Vorstadt zur "City"
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1055029>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.05.2025

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

Von der ländlichen Vorstadt zur «City»

Mehr als ein Jubiläumsbuch?

Diese Publikation zur Stadt Sursee war ursprünglich als Jubiläumsbuch zu «100 Jahre Quartierverein Eisenbahnvorstadt Sursee» und «10 Jahre Quartierverein Neufeld» geplant gewesen. Doch dieses Jubiläum fand 1999, also bereits vor sieben Jahren, statt. Was aber machen sieben auf hundert Jahre aus – und erst noch zur Geschichte eines zwar hundertjährigen Vereins, der in seiner «Lebensgeschichte» aber grosse Lücken aufweist und eine Zeit lang tot gesagt war? So ist die Vorgeschichte dieses Buches Sinnbild der wechsellvollen Geschichte des Quartiervereins wie auch der rasanten Entwicklung der Eisenbahnvorstadt, eines Stadtteils von Sursee.

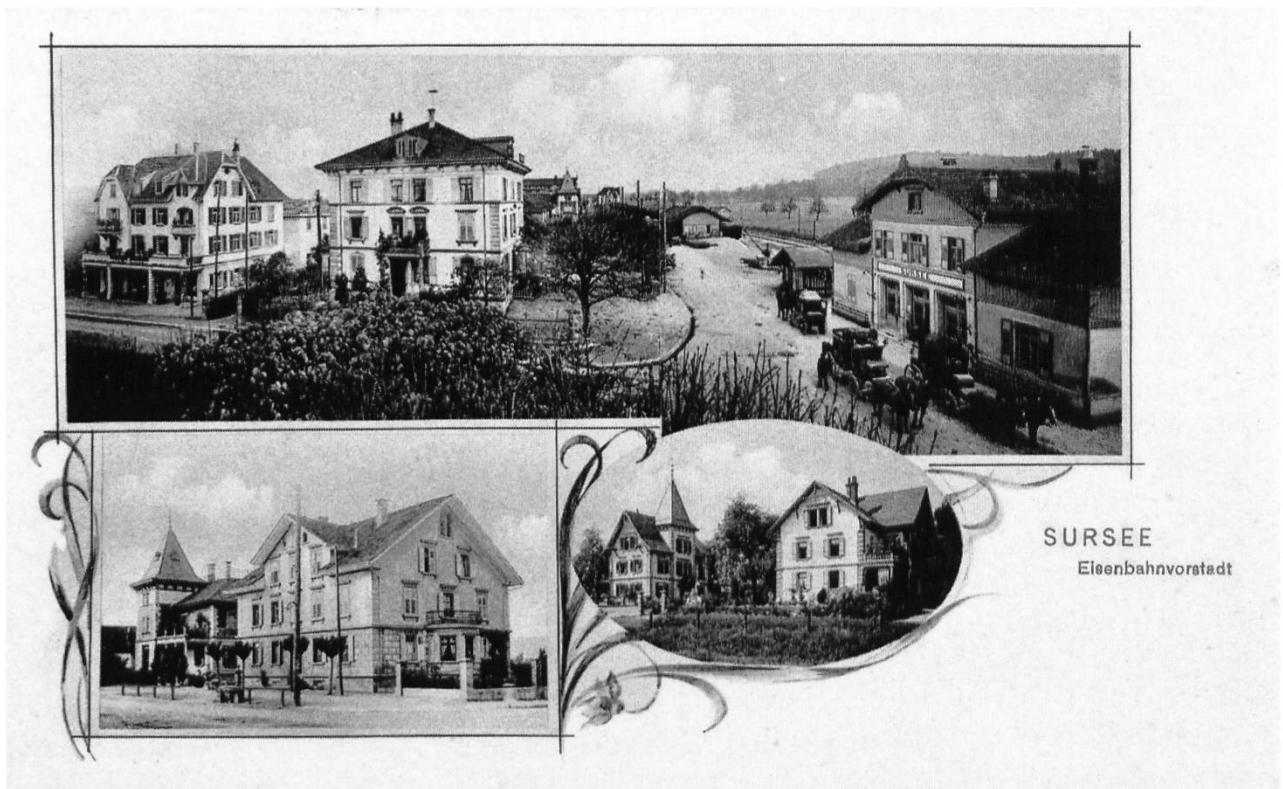
Seit den 1960er-Jahren hat sich die Stadt Sursee im westlichen Raum zwischen Untertor und Kotten zum Teil explosionsartig entwickelt. Als Folge davon hinkte die städtebauliche Planung der Bautätigkeit oft hinterher oder geriet ins Schussfeld privater Interessen, wie das bekanntlich in vielen Städten des schweizerischen Mittellandes der Fall war. Und trotz verschiedenen Planungsschritten und -wettbewerben, wie etwa der «Zentrumsplanung» von 1973, konnten wenig nachhaltige Bautätigkeiten verschiedentlich nicht vermieden werden. Warum gelang dies nicht? Wo hatte die Planung Erfolg, wo lagen die Interessen und wo konnten positive Ansätze zu einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung realisiert werden? Diese Fragen sollten in eine Gesamtentwicklung dieses kleinstädtischen Gebietes seit der Eröffnung des Bahnhofs vor 150 Jahren eingebettet und umfassend beschrieben werden.

Das als Diplomarbeit konzipierte erste Projekt wurde bis zum Ende des Jubiläumsjahres 1999 nicht fertig, verzögerte sich immer mehr und scheiterte schliesslich am Studienabbruch des Autors.

In einer anderen Form konnte das Projekt im November 2005 wieder aufgenommen werden. Zwei junge Historiker, lic. phil. Emanuel Amrein, Sursee/Bern, und lic. phil. Thomas Stillhart, St. Erhard, erarbeiteten ein neues Konzept und erforschten zwischen Januar und August 2006 die Eisenbahnvorstadt Sursee nach zwei verschiedenen Ansätzen.

Landstadt – Kleinstadt: Methode und Forschungsstand

Die Methode und Arbeitsweise für die historische Untersuchung des vorstädtischen Raumes über rund hundert bis hundertfünfzig Jahre musste entsprechend koordiniert werden: Emanuel Amrein hat sich mit Fragen des Städtebaus befasst und stellt auf dem Hintergrund von planerischen Vorgängen, von Einzelbauten und von ganzen Baugruppen die bauliche Entwicklung des vorstädtischen Raumes dar. Thomas Stillhart wiederum versuchte die Veränderungen in den drei Sektoren Landwirtschaft, Handwerk, Gewerbe und Industrie sowie Detailhandel und Dienstleistungen zu erfassen. Zusätzlich wurde auch die Ausformung des «öffentlichen Raumes» im Sinne der Verwaltungs- und der Schullandschaft sowie des öffentlichen Verkehrs aufgearbeitet.



Motive der ländlichen Eisenbahnvorstadt in Sursee um 1900: Oben Bahnhof mit Gasthaus Weinhof und Geschäftshaus Rösch, unten links Baugeschäft Otto Estermann und unten rechts Villen an der Pilatusstrasse.

Basis der Forschungsarbeit bildeten die ungedruckten und gedruckten Quellen im Stadtarchiv Sursee sowie in weiteren Archiven. Dank den neuesten Arbeiten von Dr. Andrea Willmann zur Fabrikindustrialisierung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts¹ sowie zur politischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklung der Landstadt Sursee zwischen 1798 und 1871² konnten die Autoren dieser Untersuchung auf gesicherte stadtgeschichtliche Informationen und Interpretationen zu Sursee im 19. Jahrhundert zurückgreifen.

Nebst älteren Darstellungen zur Entwicklung von Sursee im 20. Jahrhundert waren zu berücksichtigen die Arbeiten von Alfons Kälin³ und Ruedi Amrein⁴ sowie weiterer Autoren, die aus historisch-geografischer Sicht und basierend auf der Zentralitätsforschung von Walter Christaller⁵ die Bedeutung der Stadt Sursee beleuchtet haben. Zahlreiche Publikationen zu Städten des schweizerischen Mittellandes und im europäischen Umfeld boten die Möglichkeit, die kleinstädtische Entwicklung von Sursee zu interpretieren und auf eine breite Basis zu stellen.⁶

Stadtplanung und Städtebau: Beispiel Sursee

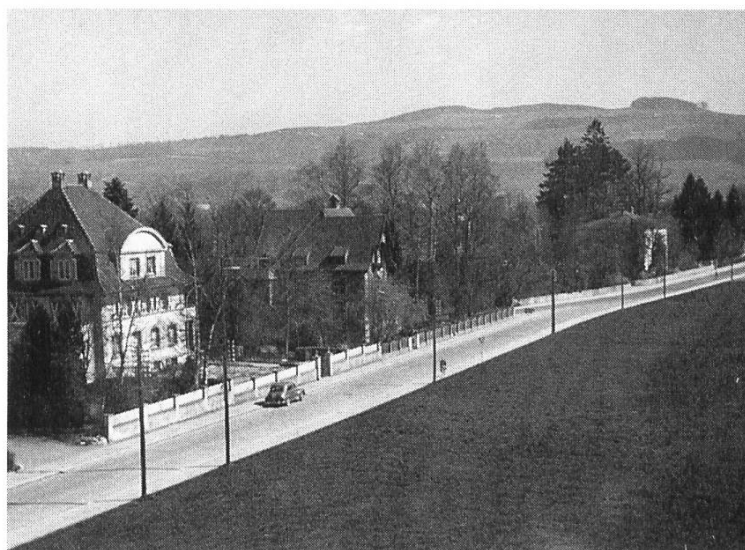
Es galt, den Wandel dieser ländlich geprägten Vorstadt von Sursee zum städtischen Raum des modernen Sursee nicht nur zu beschreiben, sondern diese Entwicklung seit der Mitte des 19. und vor allem im 20. Jahrhundert aus städtebaulicher Perspektive kritisch zu hinterfragen. Das erbrachte im Vergleich mit der Entwicklung anderer städtischer Siedlungen den Nachweis, dass in Sursee zwar gewisse Entwicklungen individuell zu sehen, gesamthaft aber städtebauliche Leitlinien zweifellos in einem grösseren Kontext zu betrachten sind. Die Eisenbahnvorstadt ver-

deutlich auf eindrückliche Weise, dass auch in Sursee die städtebauliche Entwicklung zwischen 1950 und 1970, da und dort auch etwas retardiert erst zwischen 1970 und 1985, in fast exponentieller Weise erfolgt ist. Sie lässt erkennen, wie sich seither die Entwicklung in der Verdichtung des Raumes und in der Überformung des älteren Bestandes äussert. Dass dabei stets auch die Diskussion um den Erhalt von Bestehendem und den Einbezug historischer Bausubstanz als Leitlinien des historisch Gewachsenen eine nicht unbedeutende Rolle gespielt hat und spielt, hat sich in Sursee in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten deutlich manifestiert.

Stadtplanung und Städtebau⁷ sind aber stets eng mit den handelnden Menschen und ihren Interessen bzw. ihren Interessengruppierungen verbunden: Politiker, Geschäftsleute, Grundbesitzer, Architekten und Bauleute. Und bei der von der direkten Demokratie bestimmten Kommunalpolitik ist der Einfluss der Einwohnerinnen und Einwohner oder Interessengemeinschaften auf die städteplanerischen Vorgänge nicht zu unterschätzen, obschon er durch zielstrebige Grundbesitzer und Baufachleute stark gemindert und zu Gunsten der Letzteren behindert oder zumindest eingeschränkt werden kann. Solche Vorgänge, Diskussionen, Initiativen und Abstimmungen haben auch für den Untersuchungsraum der Eisenbahnvorstadt ihre Gültigkeit.

Mehr als ein Jubiläumsbuch!

Dank gründlicher Forschungsarbeit, begleitet von vielen Gesprächen und Diskussionen, ist eine Publikation entstanden, die weit mehr ist als ein Jubiläumsbuch zum Quartierverein Eisenbahnvorstadt. Immer aber werden in der gesamten Diskussion und Auseinandersetzung um eine optimale, alle Interessen berücksichtigende städtebauliche Entwicklung des Gebietes zwischen Altstadt und der westlichen Gemeindegrenze im Kotten die Akteure des Quartiervereins in die Untersuchung einbezogen. Oftmals waren die Mitglieder des Vorstandes die kritischen Beobachter und Einsprecher gegen Bauvorhaben der Stadt, manchmal waren sie selber die Akteure oder standen in der



Nach der Abzweigung der Baslerstrasse bildeten die Villen von Zahnarzt Albert Meyer (links) und Oberförster Robert Schürch bis nach dem Zweiten Weltkrieg fast die einzigen Bezugspunkte. Aufnahme um 1945.



Die noch unbebaute Schnydermatte. Im Hintergrund die Altstadt mit der Vorstadt. Aufnahme um 1950.



Das Engagement für eine qualitätsvolle Stadtentwicklung zeigt sich in der Nähe der Altstadt deutlich. Luftaufnahme 2006.

Opposition. Immer aber ging es nicht nur um Privatinteressen oder um ein Impioniergehabe, sondern auch um einen Beitrag zu einer qualitätsvollen Stadtentwicklung zum Wohle der Quartierbewohner. Denn eine qualitätsvolle Umsetzung städtebaulicher Leitideen in diesem Stadtteil war und ist auch ein Beitrag zu einer lebendigen und lebenswerten Stadt im Ganzen. Das hat die Verleihung des Wakkerpreises 2003 des Schweizerischen Heimatschutzes an die Stadt Sursee deutlich gemacht. Denn damit wurde «das vorbildliche Engagement für eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung» gewürdigt.⁸ Es kam aber gleichzeitig zum Ausdruck, dass die Voraussetzung für eine nachhaltige Entwicklung und Gestaltung der Stadt der Wille von Behörden und der Bürgerschaft ist, fundierte Planungen unter Beizug von Fachleuten sowie eine bürgernahe Öffentlichkeitsarbeit durchzuführen und zu verwirklichen. Dass derartige Verfahren und Massnahmen Ausdauer über Jahre brauchen und manchmal erst viel später gewünschte Resultate zeigen, das wird auch in diesem Buch deutlich. Insofern ist dieses Buch zwar ein Jubiläumsbuch und gleichzeitig wesentlich mehr. Es vermittelt die Entwicklung der ehemals ländlichen Vorstadt zum urbanen Raum, ja zur «City» der Kleinstadt Sursee, seit der Eröffnung der Bahnlinie Aarau–Emmenbrücke und des Bahnhofs in Sursee im Jahre 1856.

Stefan Röllin

