

**Zeitschrift:** Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design  
**Herausgeber:** Hochparterre  
**Band:** 1 (1988)  
**Heft:** 11

**Artikel:** Die stillen Geldminen des Sulzer-Konzerns  
**Autor:** Haldimann, Hans  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-118905>

### **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:** 14.01.2026

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

# Die stillen Geldminen des Sulzer-Konzerns

Mitten in Winterthur und Zürich werden Dutzende von Hektaren teuren Landes frei, weil der Sulzer-Konzern seine Produktion strafft. Jetzt wollen die Maschinenbauer mit ihren Immobilien Geld verdienen. Bald werden die Bodengewinne zu einer finanziellen Stütze des Konzerns werden. Bei der Planung der riesigen Areale will Sulzer sich nicht dreinreden lassen.

**Z**wischen Landwirtschaftsbetrieben und Maschinenkonzernen gibt es bisweilen bizarre Parallelen. Im Fall des Winterthurer Sulzer-Konzerns ist es der Bodenbesitz, der landwirtschaftliche Ausmasse nicht nur erreicht, sondern für schweizerische Verhältnisse sogar sprengt. Gegenüber den mehr als hundert Hektaren Grundbesitz des Konzerns allein in Winterthur und Zürich ist ein durchschnittlicher Bauernhof mit seinen 10 Hektaren geradezu winzig.

Nun liegen die Sulzer-Ländereien aber nicht irgendwo im Thurgau oder im Berner Seeland, sondern mitten in zwei grossen Städten. Entsprechend wertvoll ist das Land, entsprechend wichtig aber auch, wie es genutzt wird.

Für die Ausdehnung des Betriebes wird der Boden heute nicht mehr gebraucht. Längst heissen die Stichwörter für die Entwicklung in der Maschinenindustrie Redimensionierung und Restrukturierung. Der Betrieb wird kleiner, das Land schrumpft nicht. Erst vor wenigen Jahren haben die Sulzer-Leute zu entdecken begonnen, dass Grundstücke auch dann einen Wert haben, wenn darauf keine Turbinen oder Dieselmotoren mehr gebaut werden.

In Winterthur ist Sulzer auf zwei Standorten zu Hause: auf einem nur durch wenige Strassen unterteilten Grundstück von insgesamt 250 000 Quadratmetern Fläche im Stadtzentrum, unmittelbar hinter dem Bahnhof (siehe Plan). Der zweite Ort ist das Werk Oberwinterthur mit 650 000 Quadratmetern, näher am Stadtrand, dafür mit Reserven für Neubauten.

Noch vor sieben Jahren sind in den Winterthurer Werkstätten 4 Millionen Stunden pro Jahr gearbeitet worden; heute ist die Produktion auf 1,5 Millionen Stunden gesunken. Kein Wunder, dass der Konzern jetzt daran denkt, sich auch räumlich etwas



**Oben:** das Sulzergelände in Winterthur mit 250 000 Quadratmetern in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs (blau: neue Nutzung geplant). **Unten:** das Escher-Wyss-Areal in Zürich mit 160 000 Quadratmetern zwischen Limmat und Bahnlinie.

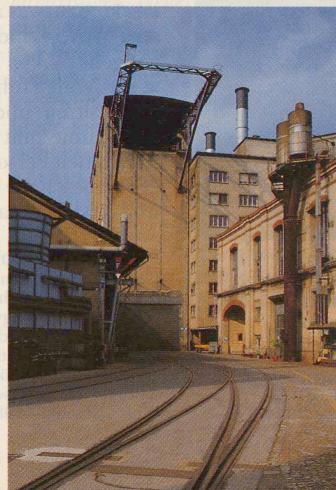
einzuschränken. So gab er vor einem Jahr bekannt, er werde die 46 000 Quadratmeter des «Lagerplatzareals» innerhalb von etwa fünf Jahren zur neuen Nutzung freigeben. Nur: «Viele Firmen zeigten statt dessen Interesse am Fabrikareal Zürcherstrasse», sagt Liegenschaftschef Paul Wanner. Dieses Areal ist nur einen Steinwurf vom Bahnhof entfernt und mithin interessanter für eine lukrative Nutzung. Ein Quadratmeter Boden ist um die 5000 Franken wert.

Doch als der Immobilienmarkt derartiges Interesse zeigte, schaltete Sulzer schnell. Inzwischen waren ja auch die neuen Aktionäre Tettamanti und Rey mit ihren Vorstellungen von höherer Rentabilität des Konzerns zu berücksichtigen. Im Mai dieses Jahres, ein halbes Jahr nach der ersten Ankündigung, gab der scheidende Konzernleitungspräsident Pierre Borgeaud bekannt, dass jetzt auch die «Freistellung des Fabrikareals an der Zürcherstrasse» zur Diskussion stehe, insge-

samt also ein Gebiet von 140 000 Quadratmetern, so gross wie die ganze Winterthurer Altstadt.

Die Ankündigung des Konzerns brachte einigen Betrieb ins Winterthurer Politleben. Im Gemeinderat forderten die Sozialdemokraten einen öffentlichen Gestaltungsplan für das ganze

**Das Fabrikareal an der Zürcherstrasse Winterthur: freigestellt.**



Sulzer-Gelände im Zentrum. Sie möchten, dass auf dem riesigen Gelände ein durchmisches Stadtquartier entsteht. Sie forderten darum neben Büros und Läden auch Wohnungen, Kultur- und Unterhaltungsbetriebe.

Die Grünen ihrerseits wurden im Kantonsrat aktiv und fragten den Regierungsrat artig, ob er bereit sei, das Sulzer-Gelände auf seine Schutzwürdigkeit zu untersuchen und allenfalls provisorisch unter Schutz zu stellen.

Die beiden Vorstösse sind abgelehnt worden. Jetzt hat der Konzern einigermaßen freie Bahn. Von der rechtlichen Seite gesehen, könnte er schon heute Neubauten planen.

Definitiv entscheidet Sulzer im nächsten Frühjahr, in welchem Umfang die zur Debatte stehenden Grundstücke neu genutzt werden. Wenn der Entscheid fällt, auch das wirtschaftlich interessante Areal Zürcherstrasse neu zu planen, vergehen mindestens sechs Jahre, bis mit Neubauten begonnen werden kann.

Wesentlich weiter gediehen sind Sulzers Immobilienpläne in Zürich auf dem Gelände der Tochterfirma Escher Wyss. Diese besitzt 160 000 Quadratmeter Boden in der Industriezone zwischen Limmat und Bahnlinie, nordwestlich der Innenstadt (siehe Plan). Diese Zone darf heute nur mit Industrie- oder Gewerbebauten genutzt werden. In der laufenden Diskussion um eine neue Bau- und Zonenordnung ist das Gebiet heiss umstritten; Wirtschaftskreise und ihnen nahestehende Politiker und Politikerinnen fordern eine weitgehende bis vollständige Öffnung für Bürobauten, was die sozialdemokratische Vorsteherin des Bauamtes, Ursula Koch, nicht will. Insgesamt möchte Escher Wyss 60 000 ihrer 160 000 Quadratmeter neu nutzen. Vor einem knappen Monat ist bereits das Baugesuch eingereicht worden für das Projekt «Technopark», das dort entstehen und die Firma mit willkommenem Bargeld versehen soll.

Escher Wyss hat ein Grundstück von vorderhand 20 000 Quadratmetern im Baurecht der «Technopark Immobilien AG» abgegeben, an der sie selber mit 25 Prozent beteiligt ist. Weitere Partner zu gleichen Teilen sind die Zürcher Kantonalbank, die Rentenanstalt und die Winterthur-Versicherungen. Firmen also, die gewohnt sind, renditebewusst zu geschäften.

Da im Technopark Produktforschung betrieben werden soll, **33**

steht einer Realisierung des Vorhabens auch unter dem geltenden Zonenplan nichts im Weg. Entsprechend ehrgeizig ist der Zeitplan: Nachdem jetzt das Gesuch eingereicht ist, erhoffen sich die Bauherren für den kommenden Frühling die Bewilligung; schon im Juni 1989 sollen die Bagger mit dem Aushub beginnen. Viel Zeit zum Trödeln bleibt gar nicht: Die ETH hat sich nämlich bereits für 1992 angemeldet. Bis dann muss wohl oder übel mindestens ein Teil des 120-Millionen-Baus fertig sein.

Die Escher Wyss kann hier im Gegensatz zu den Sulzer-Leuten in Winterthur so schnell planen, weil praktisch das ganze freigegebene Areal unbebaut ist, eine nie benötigte Reserve.

Allein mit dem vorliegenden Technopark wird die Escher Wyss so viel verdienen, dass sie renditemässig eher als Immobilienfirma mit angegliederter Turbinenfertigung zu betrachten sein wird. Zwar möchte sich die Firma nicht über den Baurechtszins äussern, den sie vom Technopark erwartet. Unschwer lässt

sich aber errechnen, dass er bei Bodenpreisen von 1500 bis 2000 Franken etwa 2 Millionen Franken im Jahr betragen wird. Damit wird das halbe Dutzend Immobilienverwalter in der Firma mehr Geld hereinholen als die übrige Belegschaft von 1000 Leuten mit der ganzen Produktion; sie erwirtschafteten letztes Jahr einen Reingewinn von einer Million.

In Winterthur, wo das Grundstück grösser und zentraler ist, hat Sulzer noch nicht entschieden, ob sie das Land verkaufen, im Baurecht abgeben oder selber

überbauen will. Unter der Annahme, wie in Zürich werde eine Lösung mit Baurecht gewählt, lässt sich – anhand eines durchschnittlichen Quadratmeterpreises von 3000 Franken – ein jährlicher Zins von etwa 20 Millionen errechnen. Im Vergleich zu den 77 Millionen, die der Gesamtkonzern mit seinen Geschäften in der ganzen Welt heute als Reingewinn ausweist, wird dann die Immobilienabteilung im kleinen Winterthur zu einer der wichtigsten Geldquellen des Konzerns.

HANS HALDIMANN

BAHN 2000:

## «Hingehen, zuschauen, diskutieren, entwerfen»

Ein ganz junger und frisch diplomierter Designer erhält den Auftrag, für die neuen SBB-Lokomotiven (Arbeitsbezeichnung Lok 2000) einen neuartigen Führerstand zu gestalten. Der Auftrag fiel allerdings nicht vom Himmel: Eben dieser Führerstand war bereits sein Diplomthema. Uns interessierte das Vorgehen des Gestalters.

**Hochparterre:** Sind die Führerstände, wie sie seit 25 Jahren gebaut werden, schlecht?

**Emmerich Horvath:** Ich kam eher per Zufall auf das Thema und habe damit angefangen, das Problem zu analysieren. Zuerst bin ich zwei Tage auf verschiedenen Führerständen mitgefahren, dann nahm ich Kontakt mit den Lokführerverbänden auf, mit dem Bahnarzt, mit den Verantwortlichen der SBB, habe mir alle technischen Unterlagen kommen lassen. Ich schaute zu, liess mir alles erklären. Und jedenfalls – ein Gestalter war da noch nie am Werk.

**HP:** Welche Schwachstellen brachten die Recherchen zutage?

**E.H.:** Ich stellte fest, dass bezüglich Bewegungsfreiheit sehr grosse Mängel bestehen. Die Erreichbarkeit der wichtigsten Bedienelemente ist schlecht und führt teilweise zu Ermüdungs- und Verspannungsproblemen. Aufgrund dieser Punkte fing ich an, einen neuen Führerstand zu entwerfen. Zuerst ganz grob, in Karton und im Massstab 1:1.

**HP:** Sie sind also gleich in den Raum gegangen?

**E.H.:** Ja. Auf Zeichnungen hat man nämlich noch schnell einmal eine gute Lösung; aber wenn man es dann in realer Grösse aufstellt, merkt man, was alles nicht stimmt.

**HP:** Wovon sind Sie dabei ausgegangen?

**E.H.:** Vom Stuhl. Da konnte ich hineinsetzen und die Griff- und Beinräume mit verschiedenen gewachsenen Personen ausloten. Zuerst habe ich die optimalen Winkel und Distanzen ausprobiert. Dann

versuchte ich den Fahrhebel optimal zu plazieren und fand heraus, dass der beweglich angebracht werden muss.

**HP:** War dieser schwenkbare Fahrhebel eine Art unabänderliche Prämisse für Sie?

**E.H.:** Ja, ziemlich von Anfang an. Es gibt Dinge, die müssen einfach funktionieren und stimmen, und alles andere hat sich dem unterzuordnen. Meine Prioritäten waren: Der Lokführer soll eine optimale Sitzposition beim Fahren haben, und der Fluchtweg muss gewährleistet sein. Daraus hat sich dann der hauptsächlichste Konflikt ergeben: Der Führerstand ist links, rechts ist der Fahrhebel, mit dem der Lokführer fast ständig arbeitet; aber dort sind auch der Zugang und der einzige Fluchtweg. Die fixe Anordnung des Fahrhebels im alten Führerstand hat eigentlich die grössten Probleme ausgelöst. Ergonomisch war das nicht zum Stimmen zu bringen.

**HP:** Wie wurde dann ein Auftrag für die SBB daraus?

**E.H.:** Einerseits fanden die Lokführer, man müsse diesen Führerstand auch den verantwortlichen Leuten der SBB zeigen, andererseits bekundeten die Vertreter von ABB, mit denen ich aus technischen Gründen zusammenarbeitete, ein reges Interesse. ABB organisierte einen Workshop mit Leuten der SBB, der Lokomotivindustrie und mir.

ABB erteilte mir den Auftrag – mit den SBB-Randbedingungen allerdings. Das gab wieder eine Präsentation, an der auch der Fachausschuss der Lokführer zugegen war. Dabei stellte sich heraus, dass deren Verbände in der Zwischenzeit eine Basisumfrage bei ihren Mitgliedern gestartet hatten, wo 90% der Lokführer sich für mein Modell mit dem beweglichen Schwenkarm aussprachen.

BEAT SCHWEINGRUBER



BILD: SCHULE FÜR GESTALTUNG



FOTO: BEAT SCHWEINGRUBER

Neuer Führerstand für die Bahn 2000 mit beweglichem Fahrhebel (Modell, oben). Emmerich Horvath im alten SBB-Führerstand.

EMMERICH HORVATH, Jahrgang 1962, aufgewachsen im St. Galler Rheintal, Lehre als Maschinenzeichner bei der Flug- und Fahrzeugwerke AG Altenrhein (FFA), 2 Jahre Praxis, dann 4 Jahre Ausbildung als Produktgestalter (Industriedesigner) an der Höheren Schule für Gestaltung (Kunstgewerbeschule) Zürich, Diplomabschluss 1988.