Das Magazin für die Kundinnen und Kunden der Schindler Aufzüge AG

1 | 2024

next floor

150 Jahre Schindler: Eine Geschichte, die bewegt

Schindler

Titelbild: In der Luxushotellerie sind sie noch heute anzutreffen: Die Liftboys. Früher trugen sie noch schmucke Schindler-Uniformen.

04
Von der Werkstätte für Landwirtschaftsmaschinen zum globalen Aufzugskonzern.

12
Die Meilensteine der Unternehmensgeschichte von Schindler.

14
Patrick Hess im Interview über die Eigenschaften des Liftlands Schweiz.

18
The Art of Schindler: Aufzüge und Fahrtreppen als Designelemente.

32
1874 und 2024: Der grosse Vergleich zwischen Gründungs- und Jubiläumsjahr.

34
Schindler Stories: Vier emotionale Geschichten, die sich im Aufzug abgespielt haben.

40
«Der Aufzug hat etwas Magisches», Interview mit Professor Lee E. Gray.

44
In diesen 15 Etappen hat sich der Aufzug entwickelt.

46
Zwillinge, drei Brüder, Tochter-Vater: Drei Schindler-Familien im Porträt.

54
Schindler Zukunft: Was bringen die nächsten 150 Jahre in der Aufzugsindustrie?

58
RhyTech-Areal: In Neuhausen führen Schindler-Aufzüge hoch hinauf ins Café mit Blick auf den Rheinfall.

63
Statistiken zu Aufzügen und Fahrtreppen mit einem Augenzwinkern.

next floor gibt es auch online +

Wir bewegen seit 150 Jahren

Liebe Leserin, lieber Leser

1874 gründete Robert Schindler zusammen mit Eduard Villiger die Kollektivgesellschaft Schindler & Villiger. Seit der Gründung in Luzern hat das Unternehmen die Mobilität in Gebäuden und Städten massgeblich geprägt. Unter den Nachfolgegenerationen entwickelte sich Schindler konstant weiter. Alfred N. Schindler baute das Unternehmen zu einem weltweit führenden Anbieter von Aufzügen und Fahrtreppen aus. Heute arbeiten allein in der Schweiz rund 5000 Personen für Schindler, weltweit sind es mehr als 70 000 Mitarbeitende in über 100 Ländern. Täglich bewegen wir mit unseren Mobilitätslösungen mehr als zwei Milliarden Menschen.

Im vorliegenden Magazin blicken wir zurück auf unsere Geschichte, zeigen auf, was Schindler heute ausmacht, und stellen die Frage, in welche Richtung sich das Unternehmen in Zukunft entwickeln wird.

Zentral für die Zukunft unserer Firma sind traditionelle Werte, die das Unternehmen seit Beginn hochgehalten und gepflegt hat. Schindler war stets geprägt von innovativen Persönlichkeiten. Unsere Ingenieurinnen und Ingenieure forschten und forschen kontinuierlich an der Verbesserung unserer Produkte und Dienstleistungen. Unsere Passagiere sollen die Fahrt mit einem Schindler-Aufzug geniessen und sich sicher fühlen.

Als Familienunternehmen hat sich Schindler stets um seine Mitarbeitenden gekümmert. Sie sollten zufrieden und in einer sicheren Umgebung arbeiten können. Diesen Anspruch haben wir auch als globales Unternehmen. In der Schweiz sind wir mit dem Label «Friendly Work Space» ausgezeichnet. Wir sind stolz auf unsere loyalen Mitarbeitenden.

Innovationen, Sicherheit und Qualität, Menschlichkeit – das sind Werte, die bei uns auch 150 Jahre nach der Firmengründung im Mittelpunkt stehen. Und das wird auch in Zukunft so sein: Schindler bleibt ein Versprechen für Qualität und Sicherheit. Schindler wird auch weiterhin in Menschen und ihre Ausbildung investieren, um die besten Fachleute, aber auch zufriedene Mitarbeitende zu beschäftigen. Dadurch wird Schindler auch in Zukunft jederzeit mit innovativen und nachhaltigen Lösungen für Sie da sein.

Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre

Patrick Hess, CEO Schindler Schweiz AG

Impressum

Herausgeberin
Schindler Aufzüge AG
Marketing & Kommunikation
CH-6030 Ebikon
Redaktionsleitung
Roman Schenkel
Redaktionsadresse
next floor
Zugerstrasse 13
CH-6030 Ebikon/Luzern
nextfloor.ch@schindler.com
Adressverwaltung
address.ch@schindler.com
Layout
aformat.ch
Korrektorat
Comtexto
Druck
Multicolor Print AG
Auflage
25 000 Ex.
Ausgaben
zweimal jährlich in deutscher, französischer und italienischer Sprache
Copyright
Schindler Aufzüge AG
Nachdruck auf Anfrage
und mit Quellenangabe

www.schindler.ch

next floor wird klimaneutral auf FSC-zertifiziertem Papier gedruckt. Die für den Versand verwendete Plastikfolie besteht aus Polyethylen ohne Weichmacher und ist umweltfreundlich abbaubar. Im Vergleich zu Papierhüllen ist bei der verwendeten Folie ein viermal geringerer Rohstoffeinsatz notwendig. Laut Empa-Studie handelt es sich aktuell um die umweltschonendste Verpackungsart.

Klimaneutral Druckprodukt ClimatePartner.com/11020-2306-1005

MIX Papier aus verantwortungsvollen Quellen FSC® C011710

printed in switzerland

Ebikon im Jahr 1954
kurz vor dem Baubeginn der damals
«modernsten Aufzugsfabrikation der Welt»
und im Jubiläumsjahr 2024 mit dem
Hauptsitz des Weltkonzerns.

«Aufzüge, das ist es!»

Eine überraschende Einladung nach Paris gibt der Geschichte von Schindler eine entscheidende Wende. Innerhalb von 150 Jahren entwickelt sich die Werkstätte für Obstpressen und Mähmaschinen zu einem Unternehmen, das weltweit tagtäglich zwei Milliarden Menschen bewegt.

TEXT *Roman Schenkel* BILD *Beat Brechbühl*

Robert Schindler kneift sich mehrere Male in den Arm. Er muss sich versichern, dass er nicht träumt. Nein, es ist definitiv kein Traum, es ist Realität. Er befindet sich tatsächlich in der Galerie des Machines in Paris. Mit seinem Geschäftspartner nimmt er dort an der Weltausstellung teil. Wir schreiben das Jahr 1878. Vor einem halben Jahr flatterte eine schriftliche Einladung zur Teilnahme an der Weltausstellung in die mechanische Werkstätte Schindler & Villiger in Luzern. Seite an Seite mit renommierten Weltfirmen dürfen Robert Schindler und Eduard Villiger ihre Produktpalette zur Schau stellen. Nur vier Jahre nach der Firmengründung, was für eine Ehre! Darauf haben sie am Feierabend mit den Angestellten angestossen.

Haferquetschmühlen, Mähmaschinen, Obstpressen

Die beiden Unternehmer hatten 1874 die Firma Schindler & Villiger in Luzern gegründet. In den ersten Jahren nach der Gründung ist das Unternehmen ein typisches Start-up. Freilich wird es damals nicht so genannt, sondern schlicht «Geschäftsgründung». Acht Mitarbeitende zählt die Werkstätte zu Beginn, sie ist spezialisiert auf «Maschinen und Geräthe». Haferquetschmühle, Mähmaschine, Obstpresse. Die Produktpalette, die den Besucherinnen und Besuchern der Weltausstellung in Paris präsentiert wird, gibt wenig Hinweise darauf, dass sich die junge Firma in den kommenden 150 Jahren zu einem der führenden Anbieter in der Aufzugs- und Fahrtreppenindustrie entwickeln wird.

Nicht, dass der Werkstätte der Erfolg gefehlt hätte. Im Gegenteil: In der Landwirtschaft machen sich die beiden Unternehmer schnell einen Namen. Dadurch sichern sie sich einen stetig steigenden Absatz und können sich so darauf konzentrieren, die Qualität ihrer Produkte zu verbessern und neue Maschinen zu konstruieren.

Dennoch ist die Einladung nach Paris eine grosse Überraschung. Hatte Roberts Bruder Alfred seine Finger im Spiel? Das vermutet der Autor eines Dokuments aus dem Schindler-Archiv. Alfred Schindler interessierte sich stark für die Tätigkeit seines Bruders und war in diesen Jahren als selbstständiger Buchhalter in Paris tätig.

Seite an Seite mit renommierten Weltfirmen dürfen Robert Schindler und Eduard Villiger ihre Produktpalette zur Schau stellen.

Das 1883 erbaute Fabrikgebäude in der Sentimatt zeugte vom schnellen Wachstum der jungen Firma. Das Gebäude wurde im Laufe der Zeit mehrfach erneuert und erweitert. Heute beheimatet es die Pädagogische Hochschule Luzern.

Der Besuch der Weltausstellung ist ein riesiger Erfolg für die junge Firma. Schindler & Villiger wird gar mit einer ehrenvollen Erwähnung ausgezeichnet. Und doch bedeutet Paris 1878 den Anfang vom Ende der Partnerschaft zwischen den Firmeneigentümern und beeinflusst entscheidend, wie sich die Werkstätte zum heutigen Weltkonzern Schindler entwickelt.

Eine richtungsweisende Entdeckung

Als Robert Schindler nämlich in einer Pause durch die Weltausstellung schlendert, entdeckt er einen riesigen Aufzug, der Personen in eine Höhe von 62 Metern befördern kann. Der junge Geschäftsmann ist wie hypnotisiert von der Maschine, die ohne den Einsatz menschlicher Kraft angetrieben wird. Vor seinem geistigen Auge sieht er bereits, wie in der geplanten 300 Quadratmeter grossen Fabrik in der Luzerner Sentimatt Aufzüge produziert werden. Immer wieder hat er in den vergangenen Monaten mit Villiger über eine Neuausrichtung der Firma diskutiert. Die Landwirtschaft war ihm schlicht zu wenig attraktiv. Die Konkurrenz gross, die Margen tief. Schindler ist Unternehmer durch und durch. Eine Eigenschaft, die er an die weiteren Generationen vererbt.

Viel lieber möchte er die Firma auf die Bedürfnisse der benachbarten Industriebetriebe ausrichten. In Luzern und Umgebung gibt es namhafte Unternehmen, die stark wachsen: die Stahlwerke von Moos, die Maschinenfabrik Bell in Kriens, die Spinnerei an der Lorze in Zug oder die Nestlé-Vorgängerfirma Anglo-Swiss. Auf dem Vierwaldstättersee sind bereits erste Passagierdampfer im Einsatz, die Eisenbahnlinie Luzern–Basel funktioniert einwandfrei und am Gotthard sind die Mineure seit 1872 am Bohren und Sprengen des Tunnels. Die Hotellerie am Luzerner Seebecken boomt. Schindler sieht das Potenzial. Die Mobilität von Menschen und der Transport von Gütern in Gebäuden und Städten fasziniert ihn. Bis jetzt fehlte ihm aber das richtige Produkt. In Paris weiss er: «Aufzüge, das ist es!».

Schindler sieht das Potenzial. Die Mobilität von Menschen und der Transport von Gütern in Gebäuden und Städten fasziniert ihn.

Ein Zwist, der alles verändert

Die strategische Ausrichtung führt zum Zwist zwischen den zwei Firmengründern. Es fehlt zunehmend die gemeinsame Sprache. 1889 wird Robert Schindler Alleineigentümer der Firma. Er kauft Eduard Villiger seine Anteile ab. Trotz der Trennung kommt es nicht zu einem Bruch der beiden Expartner. Die beiden bleiben mehr oder weniger freundschaftlich verbunden. Später schenkt Schindler seinem ehemaligen Kompagnon eine goldene Uhr.

Sein Unternehmen aber, das richtet Schindler ganz nach seinem Gusto aus. Die Produktion in der Sentimatt wird auf Aufzugsanlagen fokussiert. Schon 1890 wird der erste hydraulische Aufzug ausgeliefert, 1892 folgt der erste elektrische Aufzug mit Riemenantrieb. Ob zu Beginn komplette Aufzugsanlagen im eigenen Betrieb fabriziert wurden, ist nicht überliefert. Es ist wahrscheinlich, dass die Firma die komplizierten Bestandteile aus dem Ausland bezog. Für die eigene Fabrikation fehlt zu Beginn die Expertise.

Der Service als wichtiger Geschäftsprozess

Die mangelnde Expertise macht das Unternehmen dadurch wett, dass es den Unterhalt von Aufzügen übernimmt, die aus-

Zwischen diesen beiden Bildern liegen über 120 Jahre: neun Angestellte im Jahr 1901 in der Sentimatt-Fabrik und neun Angestellte heute am Hauptsitz in Ebikon.

ländische Firmen installiert haben. Geschäftsmann Schindler erkennt, dass das Servicegeschäft ein existenzieller Teil seines Geschäftsmodells ist. Das ist noch heute so. Bei jedem verkauften Aufzug ist es das Ziel von Schindler, ihn auch ins eigene Serviceportfolio zu übernehmen, und so die Qualität und Sicherheit der Anlage zu gewährleisten. Wie bei einem Auto, ist der Service auch bei einem Aufzug unerlässlich. Die Servicetechnikteams kontrollieren alles – vom Schacht über die Kabine bis hin zur gesamten Technik. Die Wahrscheinlichkeit einer Störung wird reduziert, gleichzeitig verlängert ein regelmässiger Service die Lebensdauer eines Lifts massiv.

Die Urbanisierung ist die Eroberung des vertikalen Raums – und Schindler sorgt dort für die Mobilität.

Auch montiert das Schindler-Personal zu Beginn des 19. Jahrhunderts auf Auftrag Fremdanlagen. Als zuverlässige und innovative Werkstätte wird Schindler zügig zur Anlaufstelle Nummer eins bei den Zentralschweizer Hoteliers. Sie sind sehr daran interessiert, die Hoteltreppen durch einen Aufzug zu ergänzen, um so ihren Gästen den grösstmöglichen Komfort zu bieten. Robert Schindler ist ein gewiefter Verkäufer. Er nutzt jeden installierten Aufzug als Referenz für das nächste Verkaufsprojekt. Die begeisterten Hoteldirektoren schreiben ihm gar Empfehlungen. Ab dann geht es mit Schindler Etage um Etage nach oben. 1901 folgt der Verkauf an die zweite Generation. Alfred Schindler, der Neffe von Robert, übernimmt. Heute ist bereits die fünfte Generation in verschiedenen Funktionen für Schindler tätig.

Ausdehnung in über 100 Länder

1906 wird in Berlin die erste Vertretung im Ausland gegründet. Bis heute folgen über 100 weitere Länder. 1980 gründet Schindler gar als erstes westliches Unternehmen ein Joint Venture in der Volksrepublik China. Ab 2012 investiert das Unternehmen stark in die Produktion für den asiatischen Markt. In China und Indien entstehen Produktionsstätten für Aufzüge und Fahrtreppen. Der Campus in Shanghai ist so gross wie 50 Fussballfelder. Die Urbanisierung spielt Schindler in die Karten. Städte wachsen in die Höhe. Der Aufzug verändert die Perspektive: Plötzlich ist der begehrenswerteste Platz nicht mehr zuunterst, sondern zuoberst in Gebäuden. Über dem Lärm und all den Gerüchen. Mit Aussicht und natürlichem Licht. Die Urbanisierung ist die Eroberung des vertikalen Raums – und Schindler sorgt dort für die Mobilität.

Die Schindler Logo Historie

2006

1985

1974

1925

1910

Ähnliche Tätigkeiten früher und heute.
In der Produktion in Ebikon
und in einem Liftschacht.

Auch die Schweiz wird erschlossen. 1957 zieht das Unternehmen nach Ebikon in die «modernste Aufzugsfabrik der Welt». Der Hauptsitz des Unternehmens befindet sich bis heute im Luzerner Rontal. 2019 bezieht Schindler den neuen Schindler Campus. Das neue Managementgebäude, das Besucherzentrum, das Personalrestaurant und das Parkhaus zeichnen sich durch eine nachhaltige Planung und Umsetzung aus. Auch das schützenswerte Bürogebäude aus dem Jahr 1957 wird modernisiert. Es entsteht ein attraktiver Arbeitsort für gut 2000 Mitarbeitende.

13 Niederlassungen in der Schweiz

1974 feiert Schindler das 100-jährige Bestehen der Firma. Am Tag der offenen Tür mit dabei ist Erich Thoma, ein damals 13-jähriger Bub aus Hergiswil, wo sich auch der Sitz der Schindler Holding befindet. 30 000 Besucherinnen und Besucher strömen am Tag der offenen Tür nach Ebikon. Es gibt Extrazüge und Extrabusse. «Und gratis Wurst und Bier. 23 000 Würste gingen über den Tresen», ist später in der Mitarbeitendenzeitung zu lesen. Heute leitet Erich Thoma die gesamte Schweizer Feldorganisation des Unternehmens – 13 Niederlassungen mit gut 1400 Mitarbeitenden in den Bereichen Verkauf, Montage, Service und Reparatur. Auch verantwortet er das 150-Jahr-Jubiläum mit all seinen Aktivitäten. «Die Chance, dass man als Angestellter ein solches Jubiläum miterleben darf, haben wohl sämtliche Schindler-Mitarbeitenden nur einmal in ihrem ganzen Berufsleben. Ein Teil davon zu sein, erfüllt mich mit viel Freude und macht mich stolz», sagt er.

Im Jubiläumsjahr feiert Schindler nicht nur das Vergangene. «Wir blicken dankbar auf das Erreichte zurück. Wir richten unsere Augen aber vor allem nach vorne, auf die Zukunft von Schindler.»

Im Jubiläumsjahr feiert Schindler nicht nur das Vergangene. «Wir blicken dankbar auf das Erreichte zurück. Wir richten unsere Augen aber vor allem nach vorne, auf die Zukunft von Schindler», betont Thoma. Innovative Mobilitätslösungen werden auch künftig gefragt sein, ist er überzeugt. «In der Schweiz dürften wir wegen des fehlenden Platzbedarfs stärker in die Höhe wachsen, vor allem aber müssen Städte verdichtet und stärker vernetzt werden. Dabei wird es innovative Mobilitätslösungen, Aufzüge und Fahrtreppen brauchen», sagt er.

Die 150-jährige Geschichte sei eine gute Basis, auf der die Zukunft weitergebaut werden kann. «Wir können von den Erfahrungen aus der Vergangenheit profitieren und das Geschäft von morgen vorwärtstreiben», sagt Thoma. Denn es sei auch in der Vergangenheit um Qualität, Sicherheit und Innovation gegangen. Vor allem aber um die Menschen, die Schindler mit seinen Produkten bewegt – rund zwei Milliarden täglich auf der ganzen Welt. Eine Entwicklung, die sich sogar der visionäre Robert Schindler nie hätte träumen lassen.

Von den Ursprüngen mitten in der Stadt Luzern bis zum globalen Konzern, der täglich Milliarden Menschen auf der ganzen Welt bewegt: Die Firmengeschichte der Schindler Aufzüge AG ist reich an Meilensteinen.

Schindler bewegt seit 150 Jahren

TEXT *Roman Schenkel* BILD *Schindler*

1874

Gründung der Firma durch Robert Schindler und Eduard Villiger. Die beiden Geschäftsmänner richten eine mechanische Werkstätte auf der Reussinsel in Luzern ein. Das Unternehmen, das zu Beginn acht Mitarbeitende zählt, stellt Geräte und Maschinen für die Landwirtschaft her.

1906

In Berlin wird die erste Niederlassung im Ausland gegründet. Damit nimmt die Expansion des Unternehmens ihren Lauf. Es folgen Frankreich, Argentinien, Türkei, Marokko, Belgien, Russland, Italien, Spanien und Ägypten. Heute ist der Schindler-Konzern in über 100 Ländern der Welt vertreten.

1925

Die Firma Schindler wird früh bekannt für ihre Innovationen: die Fahrtgeschwindigkeit der neuen Aufzugsgeneration beträgt 1,5 Meter pro Sekunde.

1936

Modernisierung des **schnellsten und höchsten Personenaufzugs in Europa:** Bürgenstock-Hammetschwand mit einer Geschwindigkeit von 2,7 m/s. **Schindler steigt in ein neues Geschäftsfeld ein** und installiert die erste Fahrtreppe bei der Rheinbrücke in Basel.

2003

Gründung des Vereins Schindler Berufsbildung: Für den eigenen Nachwuchs zu sorgen, hat bei Schindler Tradition. Seit 1943 bildet der Aufzugs- und Fahrtreppenhersteller Lernende aus. Pro Jahr schliessen bei Schindler rund 100 Lernende ihre Ausbildung ab.

2012

Schindler wächst stark in Asien: Zwei Drittel aller weltweit neu installierten Aufzüge werden hier verkauft. Der Konzern investiert in Produktionsstätten in China und Indien. Der Campus in Shanghai ist so gross wie 50 Fussballfelder.

2017

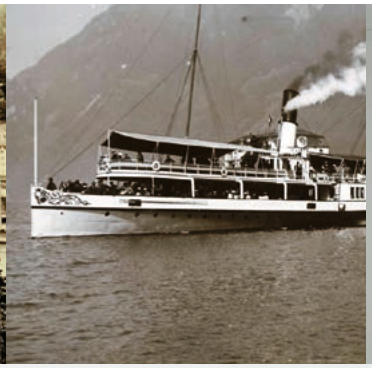
Lancierung von **Schindler Ahead,** eine digitale Plattform, die dank Cloud-Konnektivität Fernwartung möglich macht. Mittlerweile sind mehr als 30 Prozent des Wartungsportfolios mit der Cloud verbunden und werden in Technical Operation Centers in Echtzeit überwacht.

2018

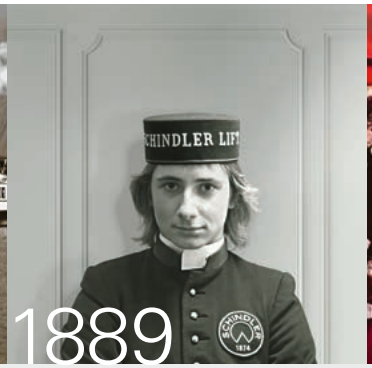
Schindler bringt Schindler R.I.S.E auf den Markt: Der autonome, selbstkletternde Installationsroboter bohrt im Aufzugsschacht Löcher. R.I.S.E macht die Installation effizienter und erhöht die Arbeitssicherheit.

1883

Bezug einer neuen grossen Fabrik an der Sentimatt in Luzern. Die Kollektivgesellschaft Schindler & Villiger wird ins Handelsregister eingetragen.



Robert Schindler will die Erzeugnisse der Firma weg von der Landwirtschaft führen. Er nimmt einen Auftrag für eine Dampfmaschine für den Vierwaldstätter-Dampfer «Luzern II» an. Eduard Villiger verlässt darauf das Unternehmen.



1889

Robert Schindler wird Alleineigentümer der Firma. Bereits im Jahr 1890 folgt die Lieferung des ersten grossen hydraulischen Aufzugs. Ein paar Jahre später folgen die ersten elektrischen Aufzüge mit Riemenantrieb.

1954

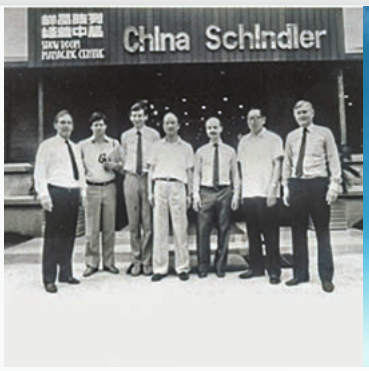
Erst gab es Pläne für eine Fabrik auf der Luzerner Allmend. Doch schliesslich entscheidet sich Schindler für die Agglomeration. In Ebikon wird auf der grünen Wiese eine hochmoderne Produktionsfabrik gebaut. **1957 zieht die Schindler Aufzüge AG von Luzern ins neue Werk nach Ebikon um.**

1970

Gründung der Schindler Holding AG in Hergiswil.

1974

Jubiläum 100 Jahre Schindler: 30 000 Besucherinnen und Besucher strömen am Tag der offenen Tür in Ebikon.



1980

Gründung der China Schindler Elevator Company in Peking. **Es ist das erste Joint Venture der Volksrepublik China** mit einem westlichen Unternehmen.

1996

Markteinführung von Miconic 10, dem intelligenten Zielrufsteuerungssystem. Anstelle der Betätigung der Ruftaste erfolgt die Eingabe des Ziels via Tastatur. Miconic ist der Vorläufer von Schindler PORT, dem heutigen Transitmanagementsystem von Schindler.

2019

Bezug des neuen Schindler Campus in Ebikon: Der neue Konzernhauptsitz sowie das Besucherzentrum und das Personalrestaurant zeichnen sich durch eine nachhaltige Planung und Umsetzung aus.

Die Gebäude sind LEED-zertifiziert. Der Schindler Campus ist dank Strom aus Wasserkraft und Fernwärme CO_2-neutral. Rund 45 Prozent des Strombedarfs werden durch die Eigenproduktion mit Solarstrom gedeckt.

Gründung BuildingMinds: Das Start-up hat das Ziel, die Bewirtschaftung und Verwaltung von Immobilien mit einer «Software-as-a-Service»-Plattform zu optimieren.

2022

Schindler setzt sich das Netto-Null-Emissionen-Ziel bis 2040: Das Unternehmen verpflichtet sich, bis 2040 weltweit keine Treibhausgasemissionen mehr zu verursachen.

2023

Marktreife der standardisierten **modularen Aufzugsplattform.** Schindler bringt zudem **MetaCore auf den Markt:** Das innovative System ermöglicht die flexible Umnutzung von Gebäuden, um deren Lebensdauer zu erhöhen.

Schindler 150 years

2024

Schindler feiert 150-jähriges Jubiläum. Täglich nutzen mehr als zwei Milliarden Menschen auf der ganzen Welt die Aufzüge, Fahrtreppen und -steige des Unternehmens. Über 70 000 Mitarbeitende weltweit sorgen dafür, dass Städte in Bewegung bleiben und machen diese so lebenswerter.

«Die Schweiz ist ein Liftland»

Obwohl Schindler global tätig ist, bleibt die Schweiz für den Konzern der wichtigste Bezugspunkt. Schweiz-Chef Patrick Hess über Schindler-Jassclubs, Aufzüge auf Berggipfeln und weitere Besonderheiten des Liftlands Schweiz.

INTERVIEW *Lukas Hadorn, Roman Schenkel* BILD *Beat Brechbühl*

Patrick Hess, ist die Schweiz ein attraktiver Aufzugsmarkt?
(lacht) Das werde ich häufig gefragt. Oft steckt dahinter die Vermutung, dass dem nicht so ist …

… weil es in der Schweiz kaum Hochhäuser gibt.
Genau. Dabei ist das Gegenteil der Fall. Die Schweiz ist ein unglaubliches Liftland. Bei uns kommen auf 1000 Einwohnende rund 31 Aufzüge, das ist ein absoluter Spitzenwert. Entsprechend wichtig ist die Schweiz für Schindler.

Was ist der Grund für diese enorme Aufzugsdichte?
Das liegt daran, dass in der Schweiz rund 70 Prozent der Menschen Mieterinnen und Mieter sind, und dass man bei uns auch in Wohnhäusern in mehreren Stockwerken übereinander wohnt. Sobald ein Haus in der Schweiz mehr als drei Etagen hat, wird heutzutage ein Lift verbaut. Unsere Anlagen befinden sich denn auch zu rund 80 Prozent in Wohnhäusern, nur ein Fünftel ist in Geschäftshäusern oder Industriebauten installiert. Im Ausland ist das Verhältnis oft genau umgekehrt.

Welchen Stellenwert hat die Schweiz als Produktionsstandort?
Es werden nach wie vor verschiedene Komponenten für den europäischen und teils für den Weltmarkt in der Schweiz produziert – in Locarno etwa Steuerungen, hier in Ebikon Spezialanfertigungen für das Hochleistungssegment. Die Schweiz geniesst in jeder Hinsicht einen hohen Stellenwert. Obwohl Schindler heute ein global tätiges Unternehmen mit mehr als 100 Ländergesellschaften ist, bleibt die Schweiz unser Zuhause, unsere Heimat – organisatorisch und emotional.

Welches Aufzugprojekt zeigen Sie Ihren Kundinnen und Kunden am liebsten?
Ein Vorzeigeobjekt sind sicherlich unsere mit modernster Steuerungstechnologie ausgerüsteten Highspeed-Aufzüge in den Roche-Türmen in Basel, den höchsten Gebäuden der Schweiz. Mein persönlicher Favorit ist aber der Bürgenstock, wo wir im vor ein paar Jahren eröffneten Resort sehr schöne Anlagen installieren durften. Dann ein kurzer Fussmarsch zum Hammetschwand-Lift, der an der Felswand über dem Vierwaldstättersee mehr als 150 Meter in die Höhe führt – ebenfalls ein Schindler-Lift.

Aufzüge, die auf Berggipfel führen. Eine weitere Besonderheit des Schweizer Markts?
Darauf sind wir tatsächlich sehr stolz. In den Schweizer Bergen befinden sich Hunderte Anlagen, die nicht mit dem Auto erreichbar sind. Unsere Lifte und Fahrtreppen finden sich auf vielen ikonischen Gipfeln der Schweiz, vom Titlis über das Schilthorn bis zur Testa Grigia. Bei diesen Projekten ist die Kompetenz unserer Mitarbeitenden und die Qualität ihrer Arbeit umso entscheidender.

Wo liegen die Herausforderungen im Schweizer Geschäft?
Neben dem grossen Modernisierungsbedarf der vielen Anlagen in der Schweiz fordert uns vor allem der Fachkräftemangel. Für unseren Qualitätsanspruch ist es essenziell, dass wir über bestens ausgebildete Fachkräfte verfügen.

Was tun Sie dagegen?
Wir haben das Problem glücklicherweise schon vor Jahren erkannt und viel in die Berufsbildung investiert. Heute machen mehr als 300 Lernende in über zehn verschiedenen Berufen ihre Ausbildung bei

Unsere Mitarbeitenden fühlen sich oft persönlich verantwortlich, wenn es um «ihren Lift» oder «ihre Fahrtreppe» geht.

Patrick Hess

46, ist Chef von 2800 Angestellten und 300 Lernenden. In Kontakt mit Schindler kam Hess bereits als Schüler: Während der Kantonsschule Alpenquai hat er eine Arbeit über Schindler geschrieben. Nach seinem Studium in Betriebswirtschaft stieg er 2001 als Financial Controller beim Liftbauer ein. 2009–2012 ging er mit seiner Familie nach England, wo er Finanzchef von Schindler UK war. Nach seiner Rückkehr leitete er als Geschäftsführer die Region Bern. 2014 wurde Hess Finanzchef von Schindler Schweiz. Seit 2018 hat er den CEO-Posten von Schindler Schweiz inne.
Patrick Hess ist verheiratet und hat zwei Söhne.

Schindler in der Schweiz. Rund 200 Quereinsteigerinnen und Quereinsteiger kommen jährlich über unser Lift Camp dazu, in dem wir Aufzugs-Fachleute ausbilden. Wir wirken dem Fachkräftemangel also primär damit entgegen, dass wir unsere Spezialistinnen und Spezialisten selbst ausbilden.

Man hört immer wieder, wie schwierig es geworden ist, jungen Menschen handwerkliche und technische Berufe schmackhaft zu machen. Wie geht Schindler hier vor?
Wir setzen auf die Sinnhaftigkeit unserer Arbeit. Schindler bewegt tagtäglich zwei Milliarden Menschen auf der ganzen Welt und sorgt damit für Mobilität und Lebensqualität – darauf kann man stolz sein. Unsere Mitarbeitenden fühlen sich oft persönlich verantwortlich, wenn es um «ihren Lift» oder «ihre Fahrtreppe» geht, das ist im Zusammenhang mit einem Qualitätsprodukt eine schöne Form von Identifikation. In vielen unserer technischen Berufe verfügen die Mitarbeitenden zudem über ein hohes Mass an Freiheit und Eigenverantwortung, und sie kommen viel mit anderen Menschen in Kontakt. Auch das sind gute Argumente.

Tatsächlich gibt es bei Schindler viele sehr langjährige Mitarbeitende. Woher kommt diese grosse Verbundenheit?
Das ist tatsächlich eindrücklich. Es gibt den Schindler-Sportclub mit zahlreichen Sektionen, etwa Wandergruppen oder einen Jassclub. Viele Mitarbeitende identifizieren sich auch in der Freizeit mit unserem Unternehmen. Das ist in der heutigen Zeit keine Selbstverständlichkeit. Ich denke, das hat mit der erwähnten Sinnhaftigkeit unserer Arbeit zu tun, aber auch mit der Marke Schindler, die seit 150 Jahren für Qualität und Sicherheit steht. Viele Menschen haben schon seit der Kindheit einen emotionalen Bezug zu unserer Marke und freuen sich, wenn sie irgendwo auf der Welt mit einem Schindler-Aufzug oder einer Schindler-Rolltreppe fahren. Wir achten als Arbeitgeber stark darauf, Sorge zu diesem Erbe zu tragen, indem wir grossen Wert auf die Arbeitsbedingungen und die Zufriedenheit unserer Mitarbeitenden legen.

Wie ist es für Sie persönlich, ein Unternehmen mit so viel Geschichte und Bedeutung zu führen?
Ich empfinde es als grosses Privileg und bin dankbar, dass ich diese Verantwortung wahrnehmen darf.

Sie sind vor mehr als 20 Jahren als Controller bei Schindler eingestiegen, waren später Finanzchef der Ländergesellschaften UK und Schweiz. Sind Sie ein Zahlenmensch geblieben?
(lacht) Ein Stück weit schon, ja. Ich denke sehr strukturiert und vernetzt. Aber mich haben schon immer die Menschen und die Geschäftsabläufe noch stärker interessiert, die hinter den Zahlen stecken. Für mich zählt nicht nur das Ergebnis, also die Zahl, die am Ende resultiert, sondern auch die Art und Weise, wie es zustande kommt. Welche Leistungen welche Mitarbeitenden erbringen beispielsweise oder die Ressourcen, die investiert werden, um das Ziel zu erreichen.

Mit welchem Gefühl blicken Sie in die Zukunft?
Mit einem guten Gefühl. Globale Megatrends wie die Urbanisierung und die Digitalisierung treiben unser Geschäft an und fordern uns heraus. Wir wollen die Vernetzung unserer Produkte vorantreiben und die Schnittstellen zu unserer Kundschaft weiterentwickeln. Und ganz zentral: Im Bereich der Nachhaltigkeit wollen wir führend sein.

Was heisst das konkret?
Global haben wir uns das Ziel gesetzt, unsere Treibhausgasemissionen bis 2030 zu halbieren und bis 2040 Netto-Null-Emissionen zu erreichen. Da sind wir auf gutem Weg. Wir arbeiten schon seit Jahrzehnten daran, die Energieeffizienz unserer Anlagen laufend zu verbessern. Dank der sogenannten Rekuperation können Aufzüge heute auch Strom produzieren, wenn sie leer hoch- oder voll beladen hinunterfahren. Ein Schindler-Lift in einem durchschnittlichen Mehrfamilienhaus mit acht Wohnungen verbraucht heute bei rund 1000 Fahrten in der Woche etwa 10 Kilowattstunden Strom. Das ist vergleichbar mit einem Elektrofahrzeug, das von Luzern nach Zürich fährt.

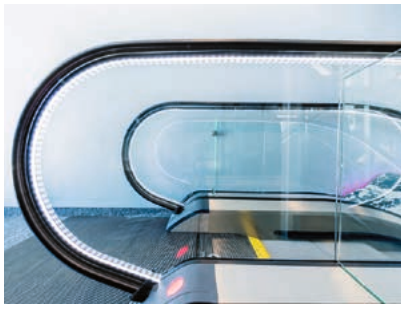
A propos Elektrofahrzeuge. Wie steht es um die Nachhaltigkeit von Schindler im Bereich der Mobilität?
Auch hier haben wir das klare Ziel, bis 2030 fast die gesamte Fahrzeugflotte zu elektrifizieren. Bei der Mobilität geht es aber in erster Linie darum, unnötige Fahrten zu vermeiden. Damit sparen wir am meisten Energie ein.

Wie macht man das?
Wir machen beispielsweise «Innight»-Materiallieferungen in Zusammenarbeit mit der Schweizerischen Post. Dabei wird das Material, das unsere Service- und Montagefachkräfte benötigen, über Nacht CO_2-neutral direkt ins Fahrzeug geliefert, sodass die morgendliche Fahrt ins Materiallager entfällt. Dank smarter Vernetzung der Anlagen verfügen die Mitarbeitenden zudem immer öfter über alle relevanten Informationen aus unserem Technical Operations Center, bevor sie sich auf den Weg zu unseren Kundinnen und Kunden machen. Auch das reduziert unnötige Fahrten. Diese Entwicklung wird sich mit Big Data und künstlicher Intelligenz noch beschleunigen.

Welches Versprechen geben Sie Ihren Kunden für die nächsten 150 Jahre?
(lacht) Über unser Geschäft im Jahr 2174 kann ich nur spekulieren. Aber ich kann versprechen, dass Schindler auch in Zukunft für Qualität und Sicherheit einstehen wird. Wir werden in die Menschen und ihre Ausbildung investieren, um die besten Fachleute zu beschäftigen. Dadurch werden wir auch in Zukunft jederzeit mit innovativen und nachhaltigen Lösungen für unsere Kundinnen und Kunden da sein.

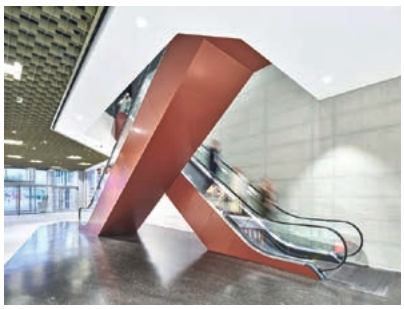
The Art of Schindler

BÜRGENSTOCK RESORT LAKE LUCERNE



Aufzüge und Fahrtreppen gelten nicht als Designelemente. Zu Unrecht! Richtig gestaltet, bringen sie die architektonischen Besonderheiten ihrer Umgebung auf einzigartige Weise zum Vorschein. Vorhang auf für unsere Designobjekte.

VON *Saskia Baur* BILD *Beat Brechbühl, Pius Amrein, Markus Beyeler, Hanspeter Wagner, Manuel Rickenbacher, Frank Brüderli*



STADTCASINO BASEL

SCHILTHORNBAHN
PIZ GLORIA

MALL OF SWITZERLAND EBIKON

BAUR AU LAC
ZÜRICH

KULTUR- UND
KONGRESSZENTRUM
KKL LUZERN

SWISS POST
REGIONALES PAKETZENTRUM
BUCHS AG

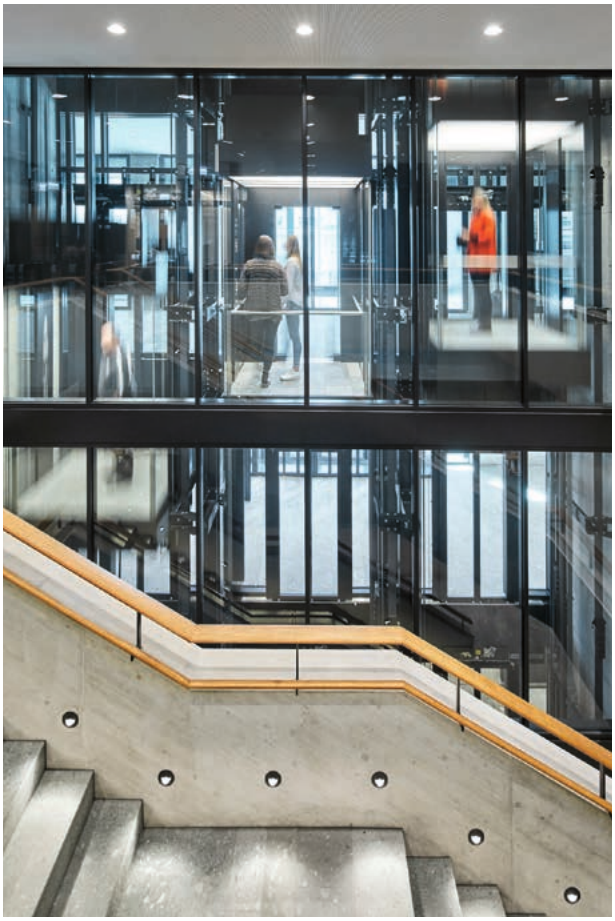
VILLA PERRET MONRUZ
NEUENBURG

THE CIRCLE
ZÜRICH

HOTEL MANDARIN
ORIENTAL PALACE
LUZERN

STÜCKI ARENA
BASEL

POLIZEI- UND
JUSTIZZENTRUM
ZÜRICH



THE CIRCLE
ZÜRICH

SHOPPING- UND ERLEBNISCENTER WESTSIDE BERN

Der Aufzug sei ein sehr persönlicher Raum, findet die Farbgestalterin Marcella Wenger-Di Gabriele. Beim Design gehe es immer auch um den Kontext und die Komposition.

«Es geht um das Zusammenspiel der Elemente, wie bei gutem Jazz»

INTERVIEW *Lukas Hadorn* BILD *Beat Brechbühl*

Frau Wenger, gibt es Farben, die sich für das Innere eines Aufzugs besser eignen als andere?
Nein, solche allgemeingültigen Rezepte gibt es aus meiner Sicht nicht. Farben sind sehr stark vom Kontext abhängig, und sie wirken auf jeden Menschen unterschiedlich. Wichtig erscheint mir, dass die Farbgestaltung in einem Aufzug mit Augenmass geschieht. Der Aufzug ist ein sehr persönlicher Raum, er ummantelt einen im wahrsten Sinne des Wortes. Da dürfen die verwendeten Farben nicht übergriffig sein.

Übergriffig?
Ja, ich kenne ein Spitalgebäude, dessen Aufzüge zitronengelb sind. Das ist übergriffig, weil ich im Aufzug keine Möglichkeit habe, mich dieser Farbe zu entziehen. Ganz abgesehen davon, dass Zitronengelb den Fahrgästen eine ungesunde Gesichtsfarbe verleiht, was in einem Spital ungünstig ist. Aus meiner Sicht sollten Farben in Aufzügen subtiler eingesetzt werden, vielleicht als Teil einer Komposition oder zum Erzeugen eines bestimmten Effekts. Es geht um das Zusammenspiel der einzelnen Elemente, wie bei einem schönen Stück Jazz.

«Der Aufzug ist ein sehr persönlicher Raum, er ummantelt einen im wahrsten Sinne des Wortes.»

Woran orientieren Sie sich als Farbgestalterin, wenn Sie vor der Aufgabe stehen, einem Aufzug Farbe zu verleihen?
Ich denke an die Nutzerinnen und Nutzer des Aufzugs, und ich schaue mir den Kontext an – also das Gebäude, in dem sich der Aufzug befindet, und den Raum, aus dem man in den Aufzug tritt. Ein dunkler Boden in einem Lift kann problematisch sein, wenn ich von einem helleren Boden herkomme. Dann befürchte ich instinktiv, ich könnte in ein Loch fallen. Der Aufzug ist Teil des gesamten Erschliessungskonzepts eines Gebäudes, deshalb gilt es auf diese Zusammenhänge zu achten.

Wann mögen Sie einen Aufzug?
Für mich ist die Fahrt im Aufzug ein Erlebnis, das im Optimalfall alle Sinne anspricht. Deshalb achte ich nicht nur auf Farben, sondern auch auf die Haptik der Bedienelemente oder auf die Stimme, die mich begrüsst und mir sagt, wo ich mich befinde. Und ich mag es, wenn ich etwas von der Fahrt spüre, sonst kommen meine Sinne nicht mit.

Welche Aufzugfahrt ist Ihnen in Erinnerung geblieben?
Ich liebe den Aufzug im Haus der Buchdrucker in Berlin. Er ist aus Glas, in bronzefarbenes Gitter gehüllt, und fährt durch ein wunderschön ornamental gestaltetes Treppenhaus mit keramischen Fliesen und kunstvoll geschmiedeten Handläufen. Die Farben sind sehr dunkel, aber es gibt rote und orangefarbene Akzente. Umwerfend schön.

Gibt es Farben, die im Raumdesign derzeit besonders im Trend liegen?
Die gibt es. Aber da müsste ich zuerst nachschauen, welche das aktuell sind (lacht).

Sie halten nicht besonders viel davon.
Nein, Trendfarben sind etwas für den Markt. Da geht es um den Absatz von Farbe, nicht um die Gestaltung mit Farben. Keine Farbe hat es verdient, Trend zu sein. Jede Farbe ist richtig, wenn sie den Kontext sinnvoll bereichert.

Marcella Wenger-Di Gabriele
ist selbständige Farbgestalterin und Co-Leiterin vom Institut des Hauses der Farbe, Fachschule für Gestaltung in Handwerk und Architektur in Zürich. Das Haus der Farbe umfasst eine Schule und ein Institut für Gestaltung in Handwerk und Architektur. Es steht für die Verbindung von Experiment und tradierten Werten und legt den Fokus auf die Vermittlung. Die drei Bildungsgänge Farbgestaltung in der Architektur, Gestaltung im Handwerk und der Vorkurs Dekorationsmaler*in fördern das gegenseitige Verständnis von Handwerk und Architektur. Das Institut forscht, dokumentiert und berät zu Themen wie Farb- und Handwerkskultur, aktuelle und historische Farbgebung und Architekturoberflächen.

1874

RECHERCHE *Roman Schenkel, Lukas Hadorn* ILLUSTRATION *Martin Burgdorff*

CHF 0.05
Porto für
eine Postkarte

Berühmte Persönlichkeiten, die 1874 geboren wurden

Harry Houdini

Sir Winston Churchill

8
Angestellte

300 m²
Fläche
Fabrik Sentimatt in Luzern
Eröffnung 1883

Umsatz 1914/1915 (in CHF)
2,047 MIO.

63,5
Anzahl der
Wochenarbeitsstunden
bei Schindler

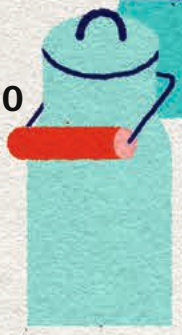
Stundenlohn Lehrling
pro Lehrlingsjahr
in den Anfängen
(in CHF)

PREISE VON LANDWIRTSCHAFTSERZEUGNISSEN

Kartoffeln (100 kg)
CHF 3

Kalbfleisch (0,5 kg)
CHF 0.90

Butter (0,5 kg)
CHF 1.40



Milch (1 l)
CHF 0.13

BEVÖLKERUNG

Schweiz
2,7 MIO.

Kanton Luzern
133 000

2024
CHF 1
Porto für
eine Postkarte
325 000 m²
Fläche Campus
in Jiading bei Shanghai
Eröffnung 2017
70 406
Angestellte
40
Anzahl der
Wochenarbeitsstunden
bei Schindler
Umsatz 2023 (in CHF)
11,494 MIA.
Monatslohn
Lernende Polymechanik
heute (in CHF)
620
800
1100
1350
PREISE VON LANDWIRTSCHAFTSERZEUGNISSEN
Butter
(0,5 kg)
CHF 7.70
Kalbfleisch
(0,5 kg)
CHF 16
Kartoffeln
(100 kg)
CHF 200
Milch (1 l)
CHF 1.30
BEVÖLKERUNG
Schweiz
8,9 MIO.
Kanton Luzern
429 000
Quellen: Schindler, Bundesamt für
Statistik, Schweizerische Post, Schweizer
Bauernverband, e-periodica,Wikipedia

Lift Geschichten

Die meisten Menschen haben eine Liftgeschichte. Für viele ist sie zu persönlich, als dass sie in einem Magazin aufgeschrieben und nacherzählt werden müsste. Zum Glück nicht für alle. Wir haben vier einzigartige Liftgeschichten aufgespürt und festgehalten.

TEXT *Roman Schenkel, Lukas Hadorn* BILD *Beat Brechbühl*

Eine Liftfahrt für die Liebe.

Es war im Frühling 1985. Wir standen beide vor dem Lift und drückten den Aufwärtsknopf. Plötzlich zeigte Andy mit ausgestrecktem Finger auf mich und fragte: «Willst du mich heiraten?»

Ich war völlig perplex. Natürlich war er mir in den letzten Monaten zuvor aufgefallen. Wir haben zusammen eine Weiterbildung absolviert und waren im selben Hotel untergebracht. Dabei hatte ich schon vermutet, dass Andy ein wenig ein Auge auf mich geworfen hatte. Er war immer sehr zuvorkommend, hat mir in den Mantel geholfen oder die Türe aufgehalten. Ein richtiger Gentleman! Doch ich habe ihm nicht so richtig meine Aufmerksamkeit geschenkt. Ich hatte in dieser Zeit ziemlich Liebeskummer, da mein Freund mich verlassen hatte. Und viel gesprochen oder Zeit nur zu zweit verbracht hatten wir auch nicht. Deshalb war ich so überrascht. Wir stiegen dann zusammen in den Lift. Weshalb er mich denn heiraten wolle, wollte ich von ihm wissen. Er sagte: «Ich weiss, dass du meine Frau wirst.» Ich musste laut lachen. «Lustig, dass ich noch nichts davon wusste. Normalerweise gehören doch zwei dazu», antwortete ich. Nach der Liftfahrt haben wir lange miteinander gesprochen. Wir haben vereinbart, dass wir uns zuerst einmal näher kennenlernen. Doch Andy sollte recht behalten: Ein Jahr später verlobten wir uns. Ich wusste dann ebenfalls, dass ich diesen und keinen anderen Mann haben möchte. Am 4. Juli 1987 haben wir geheiratet. Seither leben wir glücklich und verliebt miteinander. Klar geht es nicht immer nur nach oben, sondern auch mal hinunter. Aber das hat uns umso mehr zusammengeschweisst.»

Regula und Andy Aeppli

Spektakuläre Fahrt durch alte Gemäuer.

Eines Abends im vergangenen Herbst war ich spät am Abend mit meinem 7-jährigen Sohn am Barfüsserplatz in Basel unterwegs.

Es war schon dunkel und etwas neblig. Wir waren sehr müde nach einem langen Tag. Da unser Tram noch lange nicht kam und wir nicht rumstehen wollten, beschlossen wir, zu Fuss nach Hause zu gehen. Vom Barfüsserplatz neben dem Hotel-Restaurant Stadthof gingen wir das Lohnhofgässlein hoch zum Labyrinthplatz. Mein Sohn hatte ein schweres Trottinett dabei und ich musste es die Stufen im Gässlein hochtragen. Ich kam ganz schön ins Schnaufen. Nach der ersten Treppe, die wir im Dunkeln zurücklegten, erschien rot leuchtend das Schild des Hotels au Violon. Zu meinem Erstaunen leuchtete daneben noch etwas anderes und zwar grün: die Schaltfläche eines Schindler-Lifts mitten in der Stadtmauer. Wir freuten uns über die Entdeckung und stiegen gespannt ein, ohne zu wissen, wo er uns wohl hinführen würde. Hauptsache nach oben. Die Fahrt im Glaslift war jedoch ein einziges Abenteuer! Kaum war der Lift losgefahren, machten wir grosse Augen. Wir befanden uns in einer hell erleuchteten, antiken Welt, mitten in der Stadtmauer. Wir sahen die verschiedenen Schichten und Pflanzen in der Mauer. Untermalt wurde die Liftfahrt durch ein plätscherndes Geräusch von Wasser. Wo wir da wohl hingelangten? Der Lift stoppte und die Tür ging auf. Wir standen mitten in der Lobby des Hotels, ein wunderschönes altes Haus. Wir tauchten ein in die Geräusche und Düfte des vollen Speisesaals nebenan. Freundlich grüssten wir die Rezeptionistin und sie zurück. Dann verliessen wir das Gebäude und machten uns über den dunklen Lohnhof-Platz auf den Heimweg.»

Nicole Senpinar und Sohn Welat

2

Erleben Sie die Liftfahrt durchs Gemäuer mit.

2

«Kaum war der Lift losgefahren, machten wir grosse Augen. Wir befanden uns in einer hell erleuchteten, antiken Welt, mitten in der Stadtmauer.»

«Wir sind schnell rein in den Aufzug. Kaum waren die Türen geschlossen, wurde das Kind bei der nächsten Wehe im Stehen geboren.»

3

Der Lift als Gebärsaal. «Der Anruf kam mitten in der Nacht. Ich hörte die Frau im Hintergrund und wusste, dass es knapp werden würde. Als Hebamme hört man, wenn jemand den Presswehen nahe ist.

Der Mann meinte, sie wären in zehn Minuten im Spital, also verzichteten wir darauf, einen Rettungswagen zu schicken. Als sie in der Frauenklinik ankamen, bin ich ihnen mit warmen Tüchern und den wichtigsten Instrumenten in der Hand entgegengelaufen. Ich rannte so schnell das Treppenhaus hinunter, dass ich Angst hatte, mir den Fuss zu brechen. Unten angekommen, fragte ich die Frau, ob sie sich in einen Rollstuhl setzen möchte, aber sie wollte bloss so schnell als möglich in den Gebärsaal. Also sind wir rein in den Aufzug. Kaum waren die Türen geschlossen, wurde das Kind bei der nächsten Wehe im Stehen geboren. Ich hielt das Kind nahe bei der Mutter, um mögliche Komplikationen zu verhindern. Als wir im zweiten Stock ankamen, standen meine Kolleginnen und die Ärztin bereit. Wir legten die Frau vor dem Lift in ein Bett, um ihr das Kind sicher in die Arme zu legen. Ich war froh, dass es so spät war und sich kaum jemand auf den Gängen aufhielt. Eine Sturzgeburt im Lift – so etwas hatte ich noch nie erlebt. Auch wenn es mir manchmal scheint, als würde ich solche Situationen regelrecht anziehen. Obwohl ich erst seit sechseinhalb Jahren als Hebamme arbeite, habe ich schon Hausgeburten erlebt, bei einer Geburt im Auto auf dem Parkplatz mitgeholfen und ein Paar übers Telefon bei der Geburt unterstützt. In solchen Situationen versuche ich, Ruhe und Sicherheit zu vermitteln. Denn es gibt tatsächlich keinen Grund zur Panik: Es ist eine ganz natürliche Situation, nur der Ort ist etwas ungewöhnlich.»

Eliane Bürgi

«Dann endlich unsere Rettung! Der Service-techniker von Schindler kam bereits nach 15 Minuten und befreite die zwei sofort aus ihrer misslichen Lage.»

4

Ein Schrecken mit gutem Ende. «Fabi, nimm du mit Gino den Aufzug, ich nehme die Treppe!», habe ich gesagt. Als ich unten ankam, ging die Lifttür aber nicht auf.

Gino, der damals noch nicht einmal ein Jahr alt war, fing an zu weinen und Fabienne verstand bei dem Lärm kein Wort mehr. Sie wurde nervös. Ihr Handy hatte keinen Empfang und meine Rufe von aussen konnte sie nicht verstehen. «Jeannine, ich brauche Hilfe!», schrie sie verzweifelt. Mein Mann rief sofort bei der Helpline von Schindler an. Dort beruhigte man uns und sie versprachen uns, dass sich ein Servicetechniker schnellstmöglich auf den Weg machen würde. In der Zwischenzeit schob ich Fabienne einen Zettel durch die Türspalte, auf dem stand, dass sie ruhig bleiben solle und Hilfe unterwegs sei. Auch wenn ich wusste, dass den beiden da drin eigentlich nichts passieren konnte, hatte ich richtiggehend Panik. Dann endlich unsere Rettung! Der Servicetechniker von Schindler kam bereits nach 15 Minuten und befreite die zwei sofort aus ihrer misslichen Lage. Gino und Fabienne waren beide durchgeschwitzt und heilfroh, dass sie wieder draussen bei uns waren.
«Jetzt hat mein Herz aber ziemlich laut geklopft», meinte Fabienne, als wir uns auf einem Spaziergang alle wieder etwas von der Hektik beruhigten. Ganz lieben Dank an das Schindler-Team für die schnelle Hilfe und das Präsent, das wir noch bekommen haben.»

Jeannine, Fabienne und Gino Lütolf

«Für einen sozialen Raum ist der Lift ungewöhnlich klein»

In der Aufzugsindustrie kennt man Lee E. Gray von der University of North Carolina in Charlotte als «Elevator Guy» – als jenen Mann, der seine akademische Forschung dem Personenlift gewidmet hat. Für ihn ist das Benutzen eines Aufzugs vor allem eines: Magie.

INTERVIEW *Lukas Hadorn* BILD *David Stephen*

Herr Gray, Sie sind Professor für Architekturgeschichte. Wie kommt es, dass man Sie heute als «Elevator Guy» kennt?
Das ist eigentlich reiner Zufall. Es begann mit einer Arbeit im Studium, in der ich mich spontan mit der Geschichte des Aufzugs befasste. Das Thema machte mir so viel Spass, dass ich später dazu dissertierte und auch ein Buch über die Entwicklung des Personenaufzugs im 19. Jahrhundert schrieb.

Was hat Sie an Aufzügen so fasziniert?
Einerseits die technischen Aspekte, also die Frage, wie ein Aufzug funktioniert und wie sich dieses Transportmittel im Laufe der Zeit weiterentwickelt hat. Andererseits aber auch die Menschen, die es erfunden und immer wieder revolutioniert haben. Das waren sehr oft faszinierende Persönlichkeiten. Und natürlich interessierten mich die soziokulturellen Aspekte des Themas.

Also die Frage, was der Aufzug mit den Menschen macht, die ihn benutzen.
Genau. Ich stellte in meinen Recherchen erstaunt fest, dass der Aufzug schneller als jedes andere Element der Gebäudetechnik eine grosse kulturelle Präsenz einnahm. Kaum erfunden, tauchten Aufzüge in Kinderbüchern, Gedichten und Liedern auf. Und später natürlich in Filmen. Schon in den ersten Stummfilmen des frühen 20. Jahrhunderts erschien der Aufzug als Ort der Begegnung.

Was sagte Ihnen das?
Ich kann darüber nur spekulieren, ich bin kein Anthropologe oder Soziologe. Ich denke, dass die Menschen zum einen von der Technologie an sich fasziniert waren. Der Aufzug gehörte in eine ganze Reihe von Erfindungen dieser Zeit, die das Leben einfacher und komfortabler machten, wie die Dampflokomotive oder das transatlantische Telefonkabel. Beim Aufzug kam hinzu, dass er einen sozialen Raum darstellte. Aber keinen, wie ihn die Menschen schon kannten und wussten, wie sie sich darin zu verhalten hatten.

> «Bei uns ist es eine soziale Norm, Abstand zu anderen Menschen zu halten, um ihnen wortwörtlich nicht zu nahe zu treten.»

Was war so fremd daran?
In den meisten sozialen Räumen, etwa in einem Restaurant, einer Hotellobby oder einer Schalterhalle, wissen wir instinktiv, wie wir uns bewegen müssen. Im Aufzug ist das anders. Für einen sozialen Raum ist er ungewöhnlich klein.

So klein, dass es uns unwohl ist.
Vielen Menschen in unserem Kulturkreis ist das unangenehm, ja. Denn bei uns ist es eine soziale Norm, einen gewissen Abstand zu anderen Menschen zu halten, um ihnen wortwörtlich nicht zu nahe zu treten. Im Aufzug ist das nicht immer möglich. Es gibt eine Analogie mit dem Design von Domino-Steinen. Viele Menschen bewegen sich instinktiv so, dass sie möglichst viel Abstand zu den anderen Passagieren einnehmen können, wie die Punkte auf Domino-Steinen. Wenn sie also allein in der Mitte des Lifts stehen, und eine andere Person betritt den Lift, dann bewegen sie sich automatisch in die Ecke, und die andere Person nimmt oft die Position in der diagonal gegenüberliegenden Ecke ein.

Ab sechs Personen wird es problematisch.
Interessant ist ja, dass uns diese Nähe andernorts überhaupt nicht stört. In einer U-Bahn stehen wir oft so nahe beieinander, dass wir uns berühren, aber dort scheint das normal. Das liegt wohl daran, dass die U-Bahn Fenster hat und sich horizontal bewegt. Das gibt uns das Gefühl, wir wüssten, was mit uns geschieht. Der Aufzug hingegen bewegt sich vertikal, und wir sehen nicht, wohin er uns führt. Das hat etwas Beängstigendes, aber auch etwas Magisches.

Etwas Magisches?
Absolut. Die Türen öffnen sich, und da erscheint dieser Raum. Und auf Knopfdruck verschwindet er und taucht an einem anderen Ort wieder auf, mit anderen Menschen darin. Das ist pure Magie! ▸

IN CASE OF FIRE
DO NOT USE
ELEVATOR.
USE STAIRS.

Dr. Lee E. Gray

ist Professor für Architekturgeschichte am College of Arts & Architecture der Universität North Carolina in Charlotte, USA. Er hat Bücher und unzählige Artikel über die Entstehungsgeschichte des Personenaufzugs geschrieben, vor allem für das renommierte Magazin «Elevator World».

«Im 19. Jahrhundert waren Personenlifte in luxuriösen Hotels und Kaufhäusern eine Attraktion. Es war ein Erlebnis, mit dem Aufzug zu fahren.»

Fahren Sie gerne mit dem Aufzug?
Ja, ich finde es wunderbar. Ich bin natürlich stets damit beschäftigt, herauszufinden, welches Modell von welchem Hersteller mit welchem Baujahr mich gerade trägt, aber ich geniesse es auch.

Die meisten Leute sind beim Liftfahren eher mit ihrem Smartphone beschäftigt.
Das stimmt leider. In der Mitte des 19. Jahrhunderts war das ganz anders. Die ersten Personenlifte gab es in luxuriösen Hotels und Kaufhäusern, denn sie waren eine Attraktion. Es war ein besonderes Erlebnis, mit dem Aufzug zu fahren. Deshalb gab es in Aufzügen aus dieser Zeit auch Sitzbänke und einen Kronleuchter. Es ging um Komfort, nicht um Geschwindigkeit. Das Bedürfnis, möglichst schnell in die oberen Geschosse eines Gebäudes zu gelangen, entstand erst mit dem Bau der ersten Bürogebäude in den 1870er-Jahren. Dort änderte sich unser Verhältnis zum Aufzug fundamental.

Es heisst, der Aufzug habe den Bau von Hochhäusern überhaupt erst möglich gemacht.
Man kann es auch umgekehrt sehen: Der Wunsch, Wolkenkratzer zu bauen, machte erst den modernen Personenlift möglich. Interessant ist ja, dass in den USA schon zur Jahrhundertwende Hochhäuser gebaut wurden, während es in vielen europäischen Grossstädten bis nach dem Zweiten Weltkrieg fast nur niedrige Gebäude gab. Deshalb war die Entwicklung des elektrischen Personenaufzugs ein amerikanisches Unterfangen. Die Europäer hatten schlicht keinen Bedarf. Für die drei bis vier Stockwerke in ihren Gebäuden reichte ein langsamer Hydraulik-Aufzug.

Heute sind Geschwindigkeit und Effizienz ein Muss.
Verständlicherweise, ja. Und aus ökologischer Sicht macht es auch Sinn, das Aufzugfahren zu optimieren. Gleichzeitig finde ich es schade, dass uns damit auch ein gewisses Mass an Selbstbestimmung abhandenkommt. In vielen Aufzügen kann ich nicht einmal mehr einen Knopf drücken, um an mein Ziel zu gelangen. Der Aufzug ist mit anderen intelligenten Systemen verknüpft und weiss ohnehin, wo ich hinmuss. Das ist zwar praktisch, aber es macht das Aufzugfahren weniger überraschend, weniger interessant. Denn im Aufzug spielt immer auch der Zufall mit. Die Türen öffnen sich an einem ungewohnten Ort oder man trifft auf jemanden, den man nicht erwartet hätte. Das ist Teil der Magie, die ich erwähnt habe.

Verraten Sie uns noch Ihre beste Liftgeschichte?
(lacht) Das werde ich oft gefragt, aber ehrlicherweise habe ich keine. Ich müsste mir wahrscheinlich endlich einmal eine gute Antwort auf diese Frage überlegen.

Wie wäre es mit einer Lieblings-Filmszene, in der ein Aufzug vorkommt?
Oh, da gibt es viele. Ich habe eine ganze Sammlung mit Filmen, in denen Aufzüge eine prominente Rolle spielen. In «Things to Come» etwa, einem der ersten Science-Fiction-Filme aus den 1930er-Jahren, gibt es eine Szene, in der drei Wissenschaftler in einem wunderschönen Lift, einer Art zylindrischer Glaskapsel, zu einer gigantischen Rakete hinauffahren. Das war für diese Zeit unglaublich gut gemacht. Interessanterweise kommen nur zwei Wissenschaftler wieder aus dem Lift raus, aber das ist ein anderes Thema. Und auch der gläserne Aufzug in «Charlie and the Chocolate Factory» ist natürlich ein Highlight.

Mit welchem Aufzug sollte man einmal gefahren sein?
Auch da gibt es einige. Vor allem Panoramalifte sind toll, etwa jene am Eiffelturm. Ich persönlich finde die Fahrt zur Spitze des Gateway Arch in St. Louis besonders imposant, weil der Aufzug aus mehreren Kabinen besteht, die sich während der Fahrt verschieben. Ein einzigartiges kinetisches Erlebnis.

15 Etagen zum modernen Aufzug

Schon die alten Ägypter kannten eine Art Lift, durchgesetzt für den Transport von Menschen hat sich der Aufzug aber erst im 19. Jahrhundert. Eine kurze Reise durch die wichtigsten Entwicklungsschritte im Aufzugsgeschäft.

VON *Roman Schenkel* GRAFIK *aformat*

2500 v. Chr.

1

Die Erfindung des Flaschenzugs ist alt. Bereits die alten Ägyptern sollen für den Bau der Pyramiden ein Flaschenzugsystem genutzt haben. Damit haben sie die bis zu 2,5 Tonnen schweren Steine in die Höhe befördert.

236 v. Chr.

2

Die Erfindung des ersten bekannten Aufzugs wird Archimedes, dem griechischen Mathematiker, Physiker und Astronomen, zugeschrieben. Seine Anlage wurde mit Seilen und Rollen betrieben. Die frühen Aufzüge, deren Überreste in mehreren alten griechischen Theatern gefunden wurden, wurden von Menschen, Tieren oder Wasser angetrieben. Sie dienten in erster Linie zum Heben schwerer Lasten.

80 n. Chr.

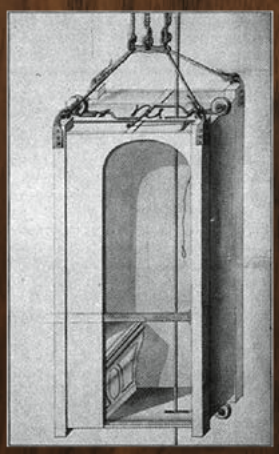
3

Im Kolosseum in Rom spielten Aufzüge eine zentrale Rolle. Mit mindestens 28 Aufzügen, die mit Muskelkraft von Sklaven bewegt wurden, haben die Römer Gladiatoren und wilde Tiere für die Kämpfe in die Arena befördert. Die Aufzuganlagen bestanden aus einem Holzgerüst, einem Seil, diversen Umlenkrollen und einer Doppelwinde. Sie wurden von vier Personen bewegt.

1300

4

Im Mittelalter wurden mit der Seilwindtechnologie Personen in Körben in die Höhe gehoben. Ein altertümlicher Fahrstuhl – hier als Darstellung im Codex Manesse um 1305 bis 1315.



1743

5

Besonders an den Königshöfen wurden Personenaufzüge eingebaut. Einer der bekanntesten ist wohl der «fliegende Stuhl» aus dem Jahre 1743, der im Schloss Versailles von König Ludwig dem XV. für seine Mätresse installiert wurde.

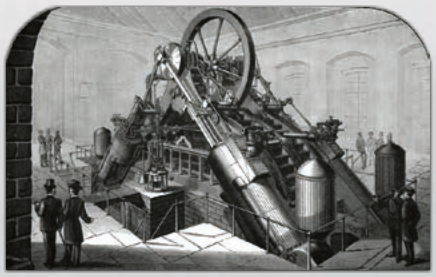
1766

6

Königin Maria Theresia liess 1766 einen Personenaufzug in die Wiener Kapuzinergruft einbauen. Als sie drei Wochen vor ihrem Tod im November 1780 darin stecken blieb, soll sie gesagt haben: «Das war ein Zeichen. Die Gruft will mich halt nimmer hergeben.»

1793

Im Jahr 1793 wird der erste Aufzug mit Schneckengetriebe von Iwan Kulibin gebaut und im Winterpalast des russischen Zaren in St. Petersburg installiert.



1770

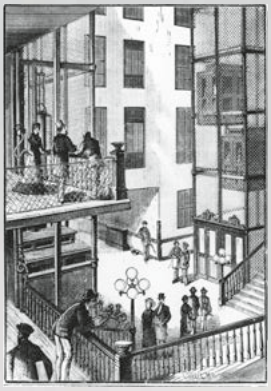
Die Erfindung der Dampfmaschine gegen Ende des 18. Jahrhunderts gibt dem Aufzug einen enormen Leistungsschub. Dank der Maschine können schwerere Lasten über längere Distanzen transportiert werden. Dampfbetriebene Aufzüge halten massenweise in den Bergwerken Einzug. Nach «Schicht im Schacht» wurden die Bergleute mit dem Aufzug nach oben befördert.

1853

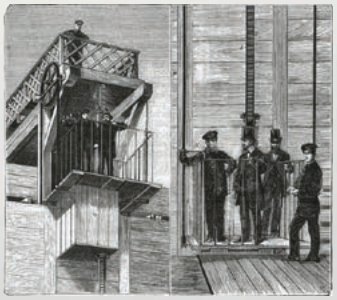
Entscheidend für den Siegeszug war die Erfindung des absturzsicheren Aufzugs. Im Jahr 1853 präsentierte der Konstrukteur Elisha Graves Otis auf der Weltausstellung in New York eine Innovation, die die Welt verändern sollte: die Fahrstuhlbremse. Auf einer Plattform über den Köpfen der Besucher schwebend, wies er seinen Assistenten an, das Tragseil zu durchschneiden. Otis stand felsenfest auf seiner Plattform, woraufhin er den legendären Satz aussprach: «All safe, gentlemen.» Alles sicher. Der Grundstein für die ersten Wolkenkratzer in New York war gelegt.

1800

Ab dem frühen 19. Jahrhundert werden erste hydraulische Aufzüge in Fabriken installiert. Sie überwinden aber nur geringe Höhen in langsamem Tempo. Seilaufzüge haben technisch deutlich mehr Luft nach oben – doch die Gefahr eines Seilrisses ist gross. Verlässliche Sicherheitssysteme gibt es noch keine, Personenaufzüge sind daher selten.



1880



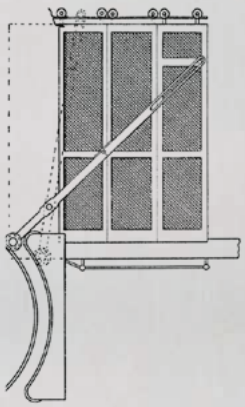
Auf der Mannheimer Industrie-Schau 1880 führt Werner von Siemens erstmals einen Aufzug vor, der weder von einer laut fauchenden Dampfmaschine angetrieben wird, noch mit Gas- oder Wasserdruck arbeitet, sondern mit einem relativ kleinen Elektromotor unter der Kabine.

1882

Der erste Paternoster wurde 1876 in England entwickelt und in das Londoner Grand Post Office eingebaut, um die Pakete durch die Etagen zu transportieren. An Personenbeförderung dachte man erst 1882; zuerst mit Kettenantrieb, später mit Dampf. Der Paternoster funktioniert ein bisschen wie ein Flaschenzug. Einzelkabinen, die an Ketten befestigt und ständig im Umlauf sind, befördern üblicherweise zwei Personen.

1887

Der Erfinder Alexander Miles entwickelt 1887 einen Mechanismus zum automatischen Schliessen der Aufzugtüren und meldet seine Erfindung im selben Jahr zum Patent an.



1996

Markteinführung von Miconic 10, dem intelligenten Zielrufsteuerungssystem. Anstelle der Betätigung der Ruftaste erfolgt die Eingabe des Ziels via Tastatur. Miconic ist der Vorläufer von Schindler PORT, dem heutigen Transitmanagementsystem von Schindler.

2018

Schindler bringt Schindler R.I.S.E auf den Markt: Der autonome, selbstkletternde Installationsroboter bohrt im Aufzugsschacht Löcher für die Installation von Aufzügen. Schindler R.I.S.E macht diese effizienter und erhöht die Arbeitsplatzsicherheit für Monteure.

Schindler Familien Sache

Das Ebikoner Unternehmen hat zahlreiche langjährige und loyale Mitarbeitende. Oft trifft man ganze Familien an. Drei Beispiele.

Die doppelten Zubers

Ein Glück tragen sie Baseball-Caps mit ihren Namen: die Zwillinge Gian und Nick Zuber. Die beiden 18-Jährigen absolvieren gemeinsam die Berufslehre zum Polymechaniker EFZ bei Schindler. Wer das nicht weiss, glaubt schon mal, doppelt zu sehen. →

TEXT *Mirjam Oertli* BILD *Beat Brechbühl*

«Hoi, ich bin Nick.» «Und ich bin Gian.» Moment: Du bist Nick, du Gian? «Nein, umgekehrt.» Die beiden lachen. Hier stehen sie, beim Schindler-Empfang in Ebikon, Gian und Nick Zuber. Nicht nur gleiche Arbeitskleidung, auch gleiche Statur, gleiche dunkle Haarfarbe, fast gleiche Gesichtszüge. Zum Glück hilft Nick sofort und zeigt auf ein Muttermal neben seiner Nase. «Das habe nur ich.» Eine Frage läge dennoch nah … «Zweieiig», nimmt Gian sie vorweg und schmunzelt.

Sie kennen sie alle, die gängigen «Zwillings-Fragen». Wer ist älter? Wie nah seid ihr euch? Gibt es eine Story à la «Doppeltes Lottchen»? Nein, nervig seien sie nicht, sagen die zwei höflich. Und: «Elf Minuten», so Nick, «Gian ist elf Minuten älter als ich.» Und er habe kein Problem damit. «Auch so eine Frage», sagt er verschmitzt. Nun, dafür wusste Nick vor seinem Bruder, dass dieser eine Lehrstelle bei Schindler bekommt. Anders als Gian hatte er sein Bewerbungsgespräch recht spät. «Man sagte mir sofort zu – und liess mich wissen, dass Gian sich ebenfalls freuen kann.»

Eine Polymechaniker-Familie

So kam es, dass die Zwillinge die Berufslehre als Polymechaniker EFZ bei Schindler gemeinsam antraten. «Zufall», sind sie sich einig. Beide hatten auch in anderen Berufen und Betrieben geschnuppert. Doch die Faszination für Maschinen liegt in der Familie: Auch der ältere Bruder ist Polymech, der Vater Maschinenbauingenieur. Und sowohl Gian als auch Nick fühlten sich beim Schnuppern top betreut von der Schindler Berufsbildung.

«Natürlich haben wir uns gefragt, ob das gut kommt, wenn wir zu zweit hier anfangen», sagt Gian. Doch die Bedenken verflogen schnell. Zumal es pro Lehrjahr rund zehn Lernende gebe. Da seien sie sowieso nicht immer zusammen. «Nick arbeitet heute zum Beispiel dort hinten.» Gian spricht lauter, um das Dröhnen der Maschinen zu übertönen. Die beiden führen nun durch die Werkstatt. «Und ich bin hier an dieser 3-Achsen-CNC-Maschine.»

Zwei von der gleichen Sorte

Die Präzision ist es, die Gian an seinem Beruf gefällt. Oft gehe es um hundertstel, teils gar tausendstel Millimeter. Diese Exaktheit, sie liege ihm. Und wie man mit einer 5-Achsen-Maschine aus einem Metallblock hochkomplexe Teile fertigen könne, sei einfach faszinierend, ergänzt sein Bruder. «Moment.» Nick verschwindet und taucht kurz darauf mit zwei Base-Caps wieder auf. Auf dem einen steht «Nick», auf dem anderen «Gian» – eine Idee ihres Berufsbildners. «Als noch nicht alle wussten, dass es zwei von uns gibt, wurden wir oft verwechselt.» Einmal, erzählt Gian, habe ihn jemand gefragt, ob er mit etwas schon fertig sei. «Und ich hatte keine Ahnung, wovon er spricht.»

«Wenn er es schafft, kann ich es auch!»

Inzwischen – im dritten Lehrjahr – sind die «doppelten Zubers» in der Werkstatt bekannt. Zudem helfen die Caps. «Sie sind ein Gag, aber wir tragen sie trotzdem», so Nick. Auch hin und wieder vertauscht? «Nun, unser Berufsbildner warnte uns, er halte sich schlicht an den Namen, der auf dem Cap steht …»

Vergleiche gehören dazu

Das klingt, als ob es auch beabsichtigte Verwechslungsstorys gibt. Die beiden winken ab. «Wobei … einmal haben wir mein Muttermal überschminkt und Gian einen Punkt neben die Nase gemalt. Aber das war noch in der Primarschule.» Darauf hereingefallen sei leider niemand.

Schon in der Schulzeit waren die Zubers stets in der gleichen Klasse. Dass man sich da vergleiche, gehöre dazu. «Zum Glück hatte bei uns mal der eine, mal der andere die besseren Noten», sagt Gian. Klar aber, dass man sich auch mal wundere: Warum ist der andere jetzt besser, ich habe doch viel mehr gelernt? Doch da sei immer auch der Ansporn: Wenn er es schafft, kann ich es auch!

Nicht nur sie selbst stellen allerdings Vergleiche an. «Wer ist besser?» sei ebenfalls eine dieser oft gestellten Fragen, so Nick. Gerade bei der Teilprüfung nach dem zweiten Lehrjahr hätten alle gerätselt, wer von ihnen wohl besser abschneide. «Aber – dumm gelaufen – wir hatten identische Noten.»

Gern zusammen, aber nicht abhängig

Fast identisch sind auch Freundeskreis, Hobbys, Kleider- oder Musikgeschmack. «Nur beim Essen, da bin ich richtig kompliziert und Gian isst alles.» Stimmt, finden beide, das sei wohl wirklich ihr grösster Unterschied. «Und manchmal kommt Nick nicht aus dem Bett», sagt Gian und lacht. Den Weg von Kriens, wo sie wohnen, nach Ebikon legen sie dennoch immer zu zweit zurück.

Und was ist mit jenem nach dem Lehrabschluss? Ideen sind da – ein Maschinenbaustudium, eine Saison als Skilehrer –, doch noch sei alles offen. «Ich glaube aber, dass unsere Wege sich dann trennen», sagt Gian. Ob ihnen allein etwas fehlen wird? Das sähen sie erst dann. «Wir sind gerne zusammen, aber nicht abhängig voneinander.» Zunächst jedoch ist es Zeit für den Weg zurück an die Arbeit, die für Gian im vorderen Bereich des Raums wartet, für Nick weiter hinten. Doch für beide in der gleichen Werkstatt.

2000 Fahrtreppen haben Rinaldo, Emidio und Roberto Di Lorenzo (v.l.) für Schindler installiert.

Die Fahrtreppen-Dynastie

Drei Brüder, eine Mission: Emidio, Rinaldo und Roberto Di Lorenzo sind seit 25 Jahren das Mass aller Dinge im Fahrtreppengeschäft. Als Montageteam haben sie schweizweit rund 2000 Anlagen für Schindler montiert. Auch unter schwierigsten Bedingungen. →

TEXT *Christoph Zurfluh* BILD *Beat Brechbühl*

Quizfrage: Wie hoch ist die Wahrscheinlichkeit, in der Schweiz auf einer Schindler-Rolltreppe zu fahren, die von den Brüdern Di Lorenzo montiert wurde? Antwort: exakt 100 Prozent, sofern diese nicht älter als 25 Jahre ist. Denn so lange bilden Emidio, Rinaldo und Roberto Di Lorenzo drei Viertel des Schweizer Fahrtreppen-Montageteams von Schindler. Nur der vierte Monteur gehört nicht zur Familie. Behandelt wird er trotzdem wie ein Bruder.

Rund 2000 Rolltreppen haben die Di Lorenzos während ihrer Zeit bei Schindler montiert – bei minus 35 Grad auf der Testa Grigia bei Zermatt, der höchsten Baustelle Europas, beispielsweise. Oder auf Trübsee oberhalb von Engelberg, wo die Elemente mit einem «Kamov», dem grössten Schwerlasthelikopter der Welt, angeschwebt kamen. Dort musste es besonders fix gehen, denn der Supervogel kostet stolze 7000 Franken für den Überflug. 245 Franken pro Minute.

Die Di Lorenzos sind Schindler-Leute mit Leib und Seele. «Geht es der Firma gut, geht es auch uns gut.»

Improvisationstalent ist gefragt

Fahrtreppen montieren heisst: Schwerstarbeit unter Druck. Und sie setzt, wenn es sich nicht um einen Neubau handelt, auch viel Improvisationstalent voraus. Überraschungen sind dann nicht die Ausnahme, sondern die Regel. Wichtigste Voraussetzung: ein perfekt funktionierendes Team.

Wenn das «Team Di Lorenzo» zum Einsatzort kommt, schleppen die Männer in der Regel 28 Tonnen Werkzeug an. Das sind vier Fahrzeuge mit Anhängern. Oft ist Nacht- oder Sonntagsarbeit angesagt, weil Rolltreppen, die es vor allem im öffentlichen Raum gibt, nun mal besser dann montiert werden, wenn in den Bahnhöfen keine Züge fahren und Shopping-Center geschlossen sind. Durchschnittlich 43-mal im Jahr übernachten die Monteure auswärts, da sie schweizweit im Einsatz sind. Das hat Roberto Di Lorenzo, der exakt Statistik führt, berechnet. Einfach so zum Spass, wie er sagt. Weil: Ändern kann man daran ohnehin nichts.

Die Brüder Di Lorenzo sind leidenschaftliche Monteure und echte Chrampfer. Das haben sie von ihrem Vater gelernt, dem freundlichen, fast unscheinbaren Italiener, der während des Gesprächs ebenfalls mit am Tisch sitzt, weil auch er nach seiner Pensionierung sporadisch für Schindler gearbeitet hat: als Logistiker für seine Söhne.

Ein Leben für die Firma

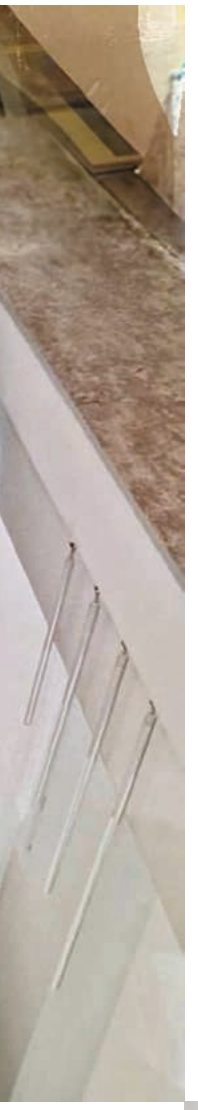
Riccardo Di Lorenzo ist in den Abruzzen aufgewachsen. In den 1960er-Jahren kommt er, wie so viele italienischen Gastarbeiter, in die Schweiz. Hier findet er Arbeit in der Speditionsabteilung eines Unternehmens in Dietikon. Von dort aus fährt er mit seinem Lastwagen fast eine Million Kilometer, und er arbeitet sich in der Hierarchie hoch. Am Ende seiner Karriere ist er ein gewiefter Logistiker. 47 Jahre bleibt er bei seinem Arbeitgeber, der ihn auch nach der Pensionierung gern noch behalten hätte. «Von meinem Chef aus wäre ich wahrscheinlich heute noch dort», sagt der 81-Jährige lachend.

Firmentreue liegt in der DNA der Familie Di Lorenzo. Auch die drei Söhne Emidio, Roberto und Rinaldo zeichnen sich nicht gerade durch häufige Stellenwechsel aus. Nach ihren Ausbildungen (zweimal Schlosser, einmal Autospengler) landen irgendwann alle bei Thyssen, wo sie 1999 von Schindler umworben werden.

Es ist Emidio, der von Schindler kontaktiert wird. Ob er denn Interesse hätte, die Stelle zu wechseln? «Uns gibt's nur im Dreierpack», entgegnet Emidio. Und so beginnt in der Rolltreppenmontage von Schindler die «Ära Di Lorenzo», die – geht es nach den drei Brüdern – noch ein Weilchen andauern soll, obwohl der Jüngste von ihnen mittlerweile auch schon 54 ist.

«Wir sind ziemlich erschrocken»

Ihr erster Eindruck nach dem Wechsel zu Schindler ist allerdings zwiespältig. «Wir sind ziemlich erschrocken», erzählt Roberto. «Vieles hier war damals veraltet. Man arbeitete zu wenig effizient und war personell überdotiert.» Die drei Brüder stellten alles auf den Kopf, sorgten für bessere Abläufe und Ausrüstung. Die Frage: «Wie können wir leichter, kompakter und effizienter werden?», stellen sich die drei bis heute laufend. «Emidio ist dauernd am Entwerfen neuer Ideen», sagt Rinaldo. So als ob es ihr Unternehmen wäre eben.



Da waren sie zu viert für Schindler im Einsatz: Vater Riccardo, Emidio, Rinaldo und Roberto Di Lorenzo.

Manchmal, erzählt Roberto lachend, scherzten ihre Kundschaft denn auch, ob sie es nun eigentlich mit der Firma Di Lorenzo oder mit der Firma Schindler zu tun hätten. Gefühlsmässig macht dies tatsächlich keinen Unterschied. Die Di Lorenzos sind Schindler-Leute mit Leib und Seele. «Geht es der Firma gut, geht es auch uns gut», sagen sie. Und geben alles.

Kein Einsatz zu hart, kein Termin unmöglich, keine Diskussion darüber, wer Priorität hat: Zuerst kommt immer Schindler. «Unser Job ist unsere zweite Ehefrau», sagt Rinaldo. Stellt sich nur noch die Frage, wer zuerst kommt. Logisch, dass sich die Ferienpläne nach dem Einsatzplan richten und diskussionslos über den Haufen geworfen werden, sollte es die Arbeit verlangen.

Das ist nicht immer einfach, vor allem für die Ehefrauen. Agnes, die mit Emidio verheiratet ist, zuckt mit den Schultern. Auch sie arbeitet – was nicht wirklich überrascht – bei Schindler und ist in Schlieren zuständig für Liftofferten für Neuanlagen. Sie sagt: «Man gewöhnt sich daran.» Zu ihren Arbeitskollegen in Schlieren gehört übrigens einer ihrer Neffen. Er verkauft die Anlagen, die Agnes offeriert.

«So sind wir eben», sagt Roberto. «Wir sind Italiener. Wir gehören zusammen.» Und dies natürlich nicht nur bei der Arbeit. In ihrer spärlichen Freizeit sind die Brüder zusammen auf ihren Harleys unterwegs. Man trifft sich regelmässig an Familienfesten, geht gemeinsam in die Ferien – nach Italien natürlich. Man hilft sich beim Umbau der hübschen Eigenheime. «Wenn ich etwas von meinen Brüdern brauche, lassen die alles stehen und liegen», sagt Roberto.

Das sei es eben, was sie auch als Arbeitsteam ausmache, erklärt Rinaldo. «Wir können uns aufeinander verlassen.» Wie perfekt das funktioniert, zeigen die verschiedenen Auszeichnungen, die das Fahrtreppenteam in den letzten Jahren eingeheimst hat, darunter den Schindler Award schlechthin: den Anerkennungspreis für herausragende Leistungen 2014. Fürs Festessen mussten sich die Brüder Di Lorenzo allerdings entschuldigen: Sie waren gerade mitten in der Montage von 57 Fahrtreppen für die Durchmesserlinie Zürich der SBB. Die Arbeit geht nun mal vor.

Auf der Testa Grigia (3479 m ü.M.) haben die Di Lorenzos vier Fahrtreppen installiert.

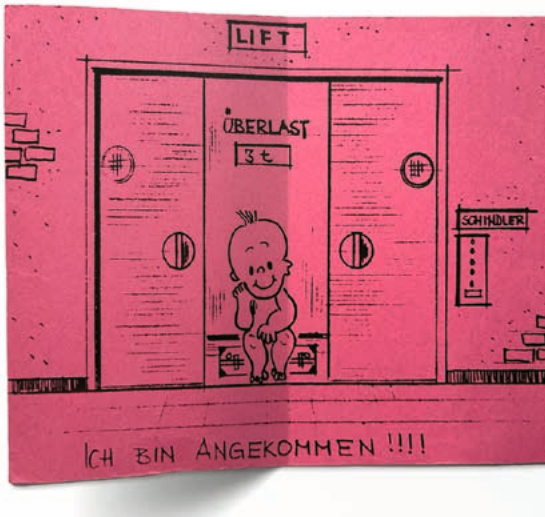
Neben dem Vater und den drei Brüdern arbeitet auch Emidios Frau Agnes bei Schindler.

Das Vater-Tochter-Gespann

Beide freuen sich über die grosse Wertschätzung, die ihnen als Mitarbeitenden entgegengebracht wird.

Jelena Simeunović und Vater Ranko Vojnović waren praktisch während ihres ganzen Berufslebens bei Schindler Bern engagiert. Kein Wunder werden sie gerufen, wenn es irgendwo klemmt. →

TEXT *Stefan Doppmann* BILD *Beat Brechbühl*



Der Berufsweg von Jelena Simeunović war bereits bei der Geburt vorbestimmt. Schon auf ihrer Geburtsanzeige prangte ein von Hand gezeichneter Aufzug. «Ich bin angekommen» stand unter dem lächelnden Baby geschrieben, das in einem Schindler-Aufzug sitzt. Angekommen ist Jelena längst auch bei Schindler. Wenn es bei der Geschäftsstelle Bern irgendwo klemmt, ruft man Jelena. Die 34-Jährige hat im Unternehmen bereits ihre kaufmännische Lehre absolviert und seither ihr gesamtes Berufsleben Schindler gewidmet. Kein Wunder, dass sie alle kennt und ganz genau weiss, wie in der Organisation der Hase läuft.

Nach dem Lehrabschluss holte sie der Leiter Backoffice als Sachbearbeiterin Verkauf ins Team. Heute arbeitet sie im Sales Support Modernisierung. Daneben unterstützt sie den Geschäftsleiter während der Abwesenheit seiner Assistentin. Aber sie hat auch schon die Berufskleider herausgegeben sowie vier Jahre lang KV-Auszubildende betreut. Diese umfassende Erfahrung macht sie für die Kolleginnen und Kollegen der Geschäftsstelle äusserst wertvoll. Kommt hinzu, dass sich Jelena selbst als Teamplayerin sieht: «Wir arbeiten hier zusammen wie in einer grossen Familie.»

40 Jahre als Monteur und Servicetechniker

Familie ist denn auch das Stichwort: Die rosafarbene Geburtsanzeige war selbstverständlich kein Zufall, sondern das Werk ihres Vaters Ranko Vojnović. Er arbeitet schon in jungen Jahren bei Schindler – im kommenden Jahr werden es 40 Jahre sein. Zu Schindler kam er über einen Bekannten, der ihm das attraktive Jobangebot vermittelte. Zuerst montierte Ranko Vojnović Neuanlagen. «Das war hart, da wir auch viel schweres Material auf der Baustelle noch von Hand zum Montageplatz tragen mussten», erinnert er sich. Nach 20 Jahren wechselte er in den Service, wo er noch heute arbeitet. Er betreut Dutzende der Aufzüge, die er einst als junger Monteur selbst montiert hat.

Durchschnittlich besucht er jeden Aufzug alle zwei Monate. Anders als jene, die im Einkaufszentrum Westside in Bern tagtäglich viele Kundinnen und Kunden transportieren. Diese stark frequentierten Anlagen inspiziert Ranko Vojnović praktisch täglich. «So können wir eine lückenlose Verfügbarkeit sicherstellen», erklärt er. Dabei fährt er jedes Stockwerk an, hört und spürt jede noch so kleine Unregelmässigkeit. Dank seines feinen Sinns für die Aufzugstechnik und seiner immensen Erfahrung beauftragt man ihn oft mit dem Umbau von Türantrieben. Eine heikle Arbeit, die viel Fingerspitzengefühl verlangt.

Die Wertschätzung bei Schindler stimmt

Ranko Vojnović schätzt an seinem Arbeitsplatz den hohen Grad an Selbstständigkeit, der sich ihm bietet. Wie seine Tochter geniesst er aber ebenso das familiäre Arbeitsklima bei Schindler. Beide freuen sich über die grosse Wertschätzung, die ihnen als Mitarbeitenden entgegengebracht wird. Dazu zählen sie Zeichen der Aufmerksamkeit bei der Zielerreichung, Mitarbeitendenevents wie das «Bier um vier», «Eiertütsche» an Ostern oder Teamausflüge, aber auch, dass die mentale Gesundheit der Mitarbeitenden von der Geschäftsleitung als Schwerpunktthema definiert wurde.

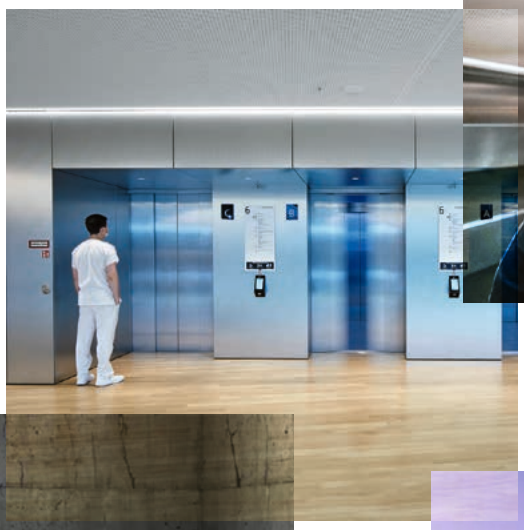
Das sind die Gründe, weshalb es Jelena bei Schindler auch nach 18 Jahren immer noch so gut gefällt. Hinzu komme das Vertrauen, das sie sich über die Jahre hinweg erworben hat. «Ich freue mich, dass ich dank meiner Erfahrung immer wieder Kolleginnen und Kollegen unterstützen kann», erklärt sie. So dürfe sie immer wieder Ideen einbringen und könne oftmals einen nützlichen Hinweis geben, wenn jemand eine spezifische Information benötige. «Zwar weiss ich auch nicht alles. Aber dank meiner guten Vernetzung finde ich meistens jemanden, der die passende Antwort kennt», lacht sie.

Der Start war eher harzig

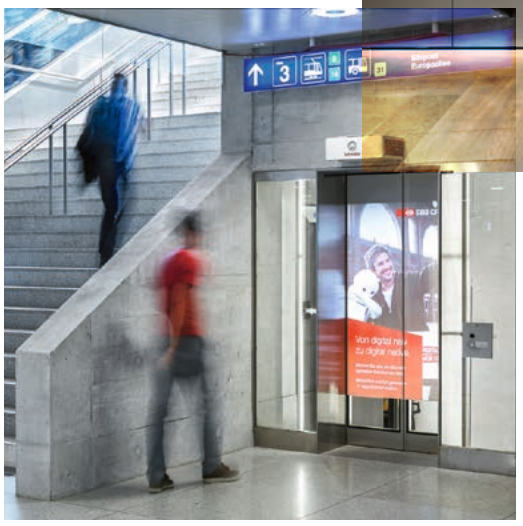
Und sie entdeckt immer wieder neue Herausforderungen, die sie gerne annimmt. Etwa in der Organisation von Events für die Kolleginnen und Kollegen. Dass es ihr hier so lange gefallen würde, war indes nicht von Anfang an klar. Ihren Start in die Lehre hat sie als eher harzig in Erinnerung. «Es war nicht einfach, plötzlich fast nur noch mit Erwachsenen zusammenzuarbeiten.» Auch den Telefondienst habe sie als anstrengend erlebt, etwa wenn ungeduldige Kundinnen oder Kunden einen Blitzableiter suchten. Das Team und auch die Familie habe sie in diesen schwierigen Momenten getragen.

Das ist auch bei ihrem Vater der Fall: «Ich hatte bei Schindler immer gute Kollegen und gute Vorgesetzte», hebt Ranko Vojnović hervor. Das manifestiert sich unter anderem darin, dass er immer wieder als Grillmaster aufgeboten wird, wenn es etwas zu feiern gibt. Seine Spezialität, für die er weitherum bekannt ist: Selbst gemachte Cordon bleus.

Im kommenden Jahr erreicht Ranko Vojnović das Pensionsalter. Dass es ihm als Rentner langweilig werden könnte, befürchtet er nicht. Gerne verbringt er Zeit im Kreis der Familie. Gerade waren Ranko und Jelena etwa miteinander im Europapark in Rust. Zudem hält er in Hasliberg und in seinem Geburtsland Bosnien je ein Haus in Schuss. «Da gibt es immer etwas zu tun», sagt er. Für Freundeskreis und Familie gedenkt Ranko weiterhin die Grillzange zu schwingen. Und schliesslich kann er sich auch vorstellen, in Teilzeit über das Pensionierungsalter hinaus noch ein bisschen weiterzuarbeiten. Es gäbe da wohl noch einige Türantriebe zu modernisieren. Und wenn er mal nicht weiterkommt, weiss er ja, wen er fragen muss.



Schindler R.I.S.E



Nächste Etage: 22. Jahrhundert

Ob Schindler auch in 150 Jahren noch Aufzüge und Fahrtreppen herstellt? Niemand weiss es. Betrachtet man die gegenwärtigen Megatrends, sind die Produkte und deren Nutzenversprechen durchaus zukunftsfähig. Die grossen Veränderungen finden ausserhalb der Aufzugskabine statt.

TEXT *Lukas Hadorn* BILD *Schindler*

In den vergangenen 150 Jahren hat sich Schindler vom lokalen Hersteller für landwirtschaftliche Maschinen zum globalen Anbieter von Mobilitätslösungen entwickelt. Eine eindrückliche Transformation, die es anlässlich des runden Geburtstags zu würdigen gilt. Ein Jubiläum ist aber immer auch eine Gelegenheit, nicht nur die Vergangenheit zu betrachten, sondern auch einen Blick in die Zukunft zu wagen. Natürlich kann niemand mit Sicherheit sagen, auf welchen Wegen sich Schindler ins 22. Jahrhundert bewegen wird. Und doch gibt es Veränderungen, die schon heute absehbar sind und sich im Angebotsportfolio des Unternehmens widerspiegeln.

Bevölkerungswachstum und Urbanisierung

Zunächst gilt es festzuhalten, dass globale Megatrends wie das Bevölkerungswachstum, die Alterung der Gesellschaft und die Urbanisierung auch in absehbarer Zukunft einen positiven Effekt haben dürften. «Um das Kerngeschäft braucht man sich vor diesem Hintergrund keine grossen Sorgen zu machen», sagt Anna Merkler, die bei Schindler die Digitalisierung operativer Prozesse vorantreibt. «In einer Welt mit immer mehr immer älteren Menschen, die immer häufiger in Städten wohnen, braucht es immer mehr zugänglichen Wohnraum – und damit immer mehr Aufzüge und Fahrtreppen.»

In technischer Hinsicht werde sich deshalb aber kaum etwas fundamental verändern, glaubt Merkler – zu bestechend sei das System. «Die Menschen wissen seit der Antike, dass der Flaschenzug eines der effizientesten Systeme ist, um Dinge in die Höhe zu bewegen.» Unter anderem deshalb herrsche in der Aufzugsbranche ein ganz anderer Innovationsdruck als beispielsweise in der Automobilindustrie, die in den letzten Jahren auf komplett neue Antriebstechnologien umstellen musste.

«Was sich in Zukunft fundamental verändern wird, sind die Prozesse, die rund um unsere Produkte herum ablaufen.»

Digitalisierung und Nachhaltigkeit

Daraus zu schliessen, Schindler könne in den kommenden 150 Jahren ganz einfach weitermachen wie bisher, wäre indes komplett falsch. «Was sich in Zukunft fundamental verändern wird, sind die Prozesse, die rund um unsere Produkte herum ablaufen», sagt Merkler. «Die Art und Weise, wie wir einen Aufzug planen, bestellen, installieren, betreiben und warten, entwickelt sich laufend weiter.» Auch hier sind globale Megatrends die treibenden Kräfte, allen voran die Digitalisierung und das wachsende Bedürfnis nach Nachhaltigkeit auch im Bau und im Betrieb von Gebäuden.

Im Bereich der Planung und Bestellung von Schindler-Produkten habe eine Verschiebung weg vom Anbietenden zur Kundschaft stattgefunden, konstatiert Merkler. «Die Digitalisierung hat dazu geführt, dass sich die Zusammenarbeit der verschiedenen Akteurinnen und Akteure eines Bauprojekts intensiviert und verbessert hat.» Dank moderner Technologien können neue Methoden wie Building Information Modeling (BIM) produktiv eingesetzt werden. Es zeigt sich, dass immer mehr Kundinnen und Kunden sich schon in der Gebäudeplanung detailliert mit den Anforderungen an ein Aufzugssystem auseinandersetzen und den Aufzug als BIM-Modell in ihr Gebäudemodell integrieren möchten. Schindler hat deshalb dynamische BIM-Modelle für alle Aufzugstypen entwickelt, die je nach Informationsbedarf individuell angepasst werden können.

Kooperation und Konnektivität

Für die Industrie ist das ein Paradigmenwechsel. Das digitale Bauen führt dazu, dass alle Akteurinnen und Akteure plötzlich Teil eines grossen Ganzen sind und sich auch für die Arbeit jenseits der Schnitt-

stellen des eigenen Spezialbereichs interessieren müssen. «Es setzt voraus, dass wir im Bauwesen vom Gärtchendenken wegkommen», sagt Merkler. «Je früher man sich austauscht und Informationen gegenseitig transparent macht, desto besser wird das Resultat.»

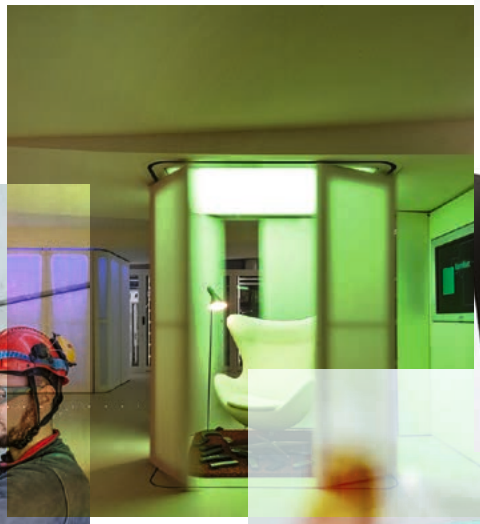
Kooperation und Konnektivität sind also gefragt. Nicht nur in der Planung, sondern zunehmend auch im Betrieb. Mit der PORT-Technologie erkannte Schindler schon vor Jahren ein steigendes Bedürfnis nach der Verknüpfung horizontaler und vertikaler Mobilität und nach einer intelligenten Steuerung der Personenflüsse. In Flughäfen, Bahnhöfen oder Hotels sind heute Systeme gefragt, die nahtlos miteinander kommunizieren können und urbane Mobilität als lebendigen Organismus verstehen, dessen Ansprüche sich laufend verändern.

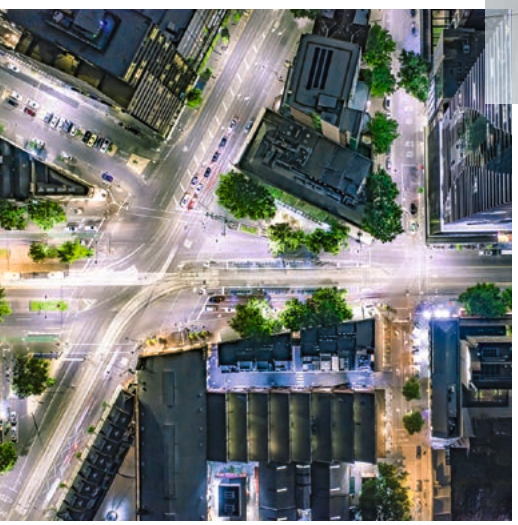
Industrie 4.0 und Robotik

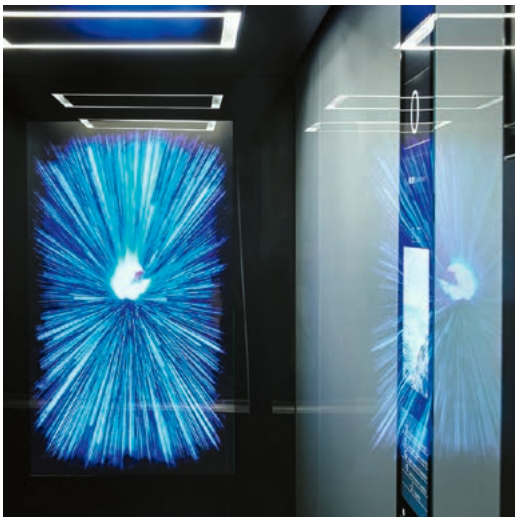
Als Reaktion auf diese Veränderung hat Schindler 2021 das CoLab ins Leben gerufen, eine dynamische Plattform für das Schnittstellenmanagement zwischen allen internen und externen Anspruchsgruppen eines Schindler-Produkts. Denn die Anzahl solcher Schnittstellen nimmt im Zeitalter der Industrie 4.0 exponentiell zu: In Spitälern sind Serviceroboter auf den Gängen unterwegs, in Geschäftshäusern werden Anlagen cloudbasiert in Building Management Systemen (BMS) überwacht, im öffentlichen und privaten Raum werden Personenflüsse ferndiagnostisch gesteuert.

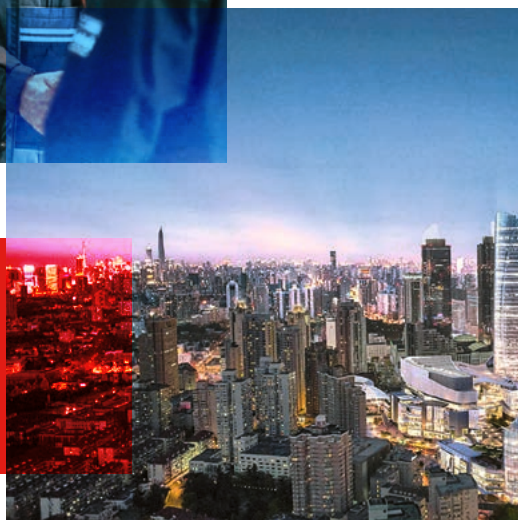
«In solchen Systemen müssen Informationen in Form von Daten in beide Richtungen fliessen können», erklärt René Walz, der Leiter des CoLab-Projekts bei Schindler. «Ein autonomer Serviceroboter in einem Hotelhochhaus erfährt so beispielsweise, welcher von mehreren Aufzügen für eine bestimmte Fahrt optimal ist. Oder die Mieterinnen und Mieter eines Wohnhauses können über die App ihres Immobilienverwalters Informationen zum Aufzugstatus abrufen. Gleichzeitig verfügen die Servicetechnikteams von Schindler dank dieser Systeme über aktuelle und relevante Informationen aus dem Gebäude, um Wartungsaufträge effizient abwickeln zu können.»

«Auch von Kundenseite her werden die Anforderungen an ökologisch nachhaltiges Verhalten entlang der gesamten Wertschöpfungskette immer höher.»









«Das digitale Bauen führt dazu, dass alle Akteurinnen und Akteure plötzlich Teil eines grossen Ganzen sind und sich auch für die Arbeit jenseits der Schnittstellen des eigenen Spezialbereichs interessieren müssen.»

Effizienz und Ressourceneinsatz

«Mittlerweile sind ein relevanter Teil unserer Anlagen digital verbunden», sagt Gregor Gander, Leiter Technical Operations Center. Für die Effizienz bei der Behebung von Störungen seien die Vernetzung und der Austausch relevanter Informationen zentral. «Früher musste ein Servicetechniker zuerst physisch vorbeigehen, um herauszufinden, welches Problem vorliegt und wie es behoben werden kann. Dann fuhr er zurück in die Zentrale, um das nötige Material zu beschaffen, bevor er sich erneut auf den Weg zum Kunden machte, um die Reparatur auszuführen.» Heute könne man dank Ferndiagnose Fahrten einsparen und viel effizienter und kundenorientierter arbeiten. «Das ist nicht zuletzt aus Gründen der Nachhaltigkeit eine notwendige Veränderung», so Gander. Auch von Kundenseite her würden die Anforderungen an ökologisch nachhaltiges Verhalten entlang der gesamten Wertschöpfungskette immer höher.

Die Zukunft von Schindler dürfte also zumindest in absehbarer Zeit weniger von futuristischen Produktentwicklungen geprägt sein, sondern von der Frage, wie im Zusammenspiel mit Kundinnen und Kunden, externen Dienstleistenden und Mitarbeitenden die Kollaboration gestärkt und die Konnektivität verbessert werden können – zum Wohle von Mensch und Umwelt.

Auf dem heutigen RhyTech-Areal in Neuhausen (SH) wurde 1888 erstmals in Europa Aluminium industriell hergestellt. Diese Zeiten sind längst vorbei. Und mittlerweile ist auch die Metamorphose des Industriegeländes zu einem urbanen Quartier mit zwei Hochhäusern abgeschlossen. Nun wird auf dem RhyTech-Areal mit Blick auf den Rheinfall gewohnt, gearbeitet, eingekauft oder im Rooftop-Restaurant diniert.

Hoch hinaus mit Blick auf den Rheinfall

TEXT *Reto Westermann* BILD *Beat Brechtbühl*

Von der Wiege der europäischen Aluminiumherstellung zum Stadtquartier. So lässt sich die Geschichte des RhyTech-Areals in Neuhausen am Rheinfall in wenigen Worten zusammenfassen. Dort wo heute gewohnt, gearbeitet, flaniert und eingekauft wird, produzierten Arbeiter ab 1888 erstmals in Europa den neuen, leichten Werkstoff Aluminium. Aus dem damaligen Unternehmen wurde später die Alusuisse, und die Produktion zügelte Mitte des 20. Jahrhunderts ins Wallis. Neuhausen diente fortan als Forschungsstandort. Im Jahr 2007 kaufte Konkurrent Alcan das Unternehmen und stellte den Betrieb in Neuhausen ein. Plötzlich stand das 25 000 Quadratmeter grosse Areal, zu dem auch eine 4000 Quadratmeter umfassende Halle gehörte, vor einer ungewissen Zukunft.

Die nach Süden orientierte Lage auf einem Plateau mit Blick auf den Rheinfall und der direkt danebenliegende Bahnhof machten das Grundstück für Investierende interessant. Genauso wie die damals schon geplante und heute realisierte Umfahrungsstrasse, die den Verkehr am Areal vorbei markant reduziert. Die Firma Halter Entwicklungen aus Schlieren begann im Auftrag der damaligen Besitzerin mit ersten Planungsschritten und übernahm später mit der eigens gegründeten Belvedere Neuhausen AG das Areal. Das Umnutzungsprojekt sollte sich trotz allem aber als zäh erweisen. Zwar gewann bereits 2011 das Architekturbüro Studio Märkli aus Zürich den Studienauftrag. Bis zum Baustart dauerte es aber weitere neun Jahre und die Fertigstellung erfolgte erst Ende 2023. Was war geschehen? Zwei Jahre nach dem Studienauftrag hiessen die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger die Umzonung des Areals zwar knapp gut, aber die beiden geplanten Hochhäuser polarisierten und führten zu Einsprachen. Der Widerstand beschäftigte mehrere Instanzen, weshalb die Baufreigabe erst 2019 erfolgte. ▸

Unten: In der alten Industriehalle sind die Arbeiten noch in vollem Gange. Rechts oben: In der Wohnsiedlung RhyGarten sind 68 Wohnungen entstanden. Rechts unten: 15 Anlagen hat Schindler auf dem ganzen Areal installiert.

Hochhäuser spielen Platz frei

Der lange Atem hat sich gelohnt: Aus dem Werksgelände ist ein urbanes und attraktives Quartier entstanden. Prägende Elemente sind die ehemalige Industriehalle, die Platz für Restaurants, Geschäfte, eine Migros-Filiale und eine Eventhalle bietet, sowie die beiden Hochhäuser. Das östliche ragt 60 Meter in den Himmel, das westliche 80 Meter. Auch wenn sie umstritten waren, bilden sie ein Schlüsselelement des RhyTech-Quartiers. Denn durch das Bauen in die Höhe konnten einerseits die volle Ausnutzung erreicht und andererseits Flächen am Boden freigespielt werden. Dies ermöglichte den Erhalt der alten Industriehalle und die Realisierung eines grossen Platzes.

Das niedrigere der beiden Hochhäuser mit 116 Mietwohnungen und dem Panoramarestaurant Rivi Roof samt Bar wurde noch während der Bauzeit von der Helvetia Versicherung gekauft. Im 24 Stockwerke hohen Nachbargebäude befinden sich 96 Eigentumswohnungen. Die beiden Häuser stehen auf einem Sockelgeschoss, wo die Garage sowie Ladengeschäfte untergebracht sind. Oben auf dem Sockelbau ist ein öffentlicher Park entstanden. Im Westen schliesst die Wohnsiedlung RhyGarten mit 68 Eigentumswohnungen an. Zwischen der Industriehalle und den Neubauten entstanden die Marktgasse und der Fabrikplatz als öffentliche Freiräume. Die neuen Wohnungen sind fast alle vermietet oder verkauft. Die gute Lage sowie der Blick auf den Rhein waren mit ausschlaggebend für den Erfolg. Ebenso die Architektur: Die Hochhäuser kommen mit ihrer Fassadenverkleidung aus schwarzen Aluminiumschuppen – eine Reminiszenz an die einstige Nutzung – elegant daher und die meisten Wohnungen verfügen über eine Loggia mit Rheinfallblick.

Schon im Vorprojekt dabei

Ein grosses Thema bei der Realisierung des Projekts war die vertikale Erschliessung – nicht nur in den Gebäuden, sondern auch zwischen den verschiedenen Niveaus auf dem Areal. So befindet sich der nordwestliche Zugang von der Strasse her gut drei Meter höher als der Platz vor der alten Industriehalle. Neben Treppen und Rampen hilft auch ein Schindler-Lift vom Typ 3000, den Höhenunterschied zu überwinden. Mit seiner Kabinengrösse von 1,15 mal 2,10 Metern bietet er auch Platz für Kinderwagen oder Velos. Insgesamt hat Schindler auf dem RhyTech-Areal 15 Anlagen realisiert. Vier Aufzüge vom Typ 3000 erschliessen die Wohnungen im RhyGarten. In der Migros-Filiale ist ebenfalls ein Lift vom selben Typ als interne Verbindung fürs Personal installiert und in der Eventhalle ein Serviceaufzug vom Typ 6000. Eigentliche Flaggschiffe sind aber die sechs Lifte in den Hochhäusern, die bis zu 28 Haltestellen bedienen. Die speziellen Anforderungen an solche Anlagen waren ein Grund dafür, dass Schindler den Auftrag erhielt: «Nicht zuletzt dank unserer Referenzen – insbesondere jenen für Feuerwehraufzüge in Hochhäusern – haben wir am Schluss das Rennen gemacht», sagt Roland Lanz, Verkaufsleiter bei Schindler Winterthur. Der Entscheid für Aufzüge von Schindler war auch ganz im Sinn der Helvetia-Versicherungen als

Eindrücklich: Der Liftschacht im 80-Meter-Turm des RhyTech-Areals.

Frisch und frühlingshaft: Die neu gepflanzten Bäume spriessen und wachsen.

Die ehemalige Industriehalle wurde erhalten. Daneben schiessen die beiden Türme in die Höhe. Unten der Schindler-Grossprojektleiter Martin Strub.

Im Panoramarestaurant Rivi Roof geniessen die Gäste einen feinen Feierabenddrink und einen exquisiten Blick auf den Rheinfall. Hinauf gelangen sie mit einem speziellen Expressaufzug.

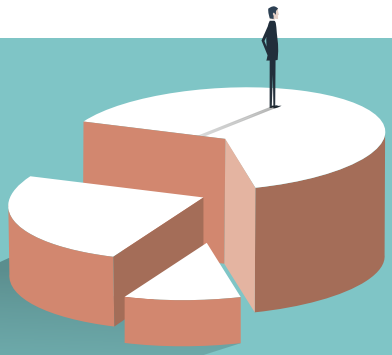
Besitzerin des niedrigeren Hochhauses: «Liftanlagen müssen für uns in ihrer Wertigkeit immer zum Standort und den Wohnungen passen – die Wahl von Schindler als bekannte Marke und der hochwertige Ausbau der Kabinen erfüllen genau diese Vorgaben», sagt Madrit Tushi, Bauherrenvertreter bei Helvetia Immobilien.

Das Team von Schindler war bereits in der Vorprojektphase eingebunden. So führte es etwa Berechnungen aus, die zeigten, ob die Anzahl der Aufzüge genügen würde. «Das hat uns bei der Planung sehr geholfen», sagt Pascal Welti, Gesamtprojektleiter für das RhyTech-Areal bei Halter Entwicklungen. Im höheren Wohnturm zeigte sich beispielsweise, dass zwei Aufzüge ausreichen. Im Einsatz sind hier je ein Lift vom Typ 5000 und 5500 mit einer Kapazität von 13 Personen. Dank ihrer Geschwindigkeit von 1,6 Metern pro Sekunde schaffen sie die Fahrt bis ganz nach oben in unter einer Minute. Der Lift vom Typ 5500 ist zusätzlich als Feuerwehrlift ausgelegt und ermöglicht es, im Notfall Löschmaterial zu transportieren oder Personen zu evakuieren.

Hybride Nutzung spart Platz

Die vertikale Erschliessung für das kleinere Hochhaus erforderte eine komplexere Lösung: Neben den Mieterinnen und Mietern der Wohnungen müssen hier auch die Gäste des Restaurants und der Bar im Dachgeschoss sowie Waren für die Küche transportiert werden. Die Erschliessung wurde deshalb entflochten: Die Restaurant- und Bargäste gelangen über einen eigenen Eingang direkt zum Expressaufzug mit Platz für 13 Personen und einer Kapazität für eine Tonne Waren. Dieser fährt nonstop bis ins 17. Obergeschoss. Die Kabine verfügt über Zugänge auf zwei Seiten. So können Waren direkt von der Anlieferung her ein- und in der Restaurantküche wieder ausgeladen werden. Der Expresslift erforderte zudem spezielle Massnahmen, von denen die Benutzerinnen und Benutzer aber nichts sehen: Damit im Notfall eine Evakuation einfach möglich ist, brauchte es auf vier Geschossen zusätzliche Nottüren. «Dafür mussten wir ein spezielles Bedientableau konstruieren und die Steuerung entsprechend anpassen», sagt Martin Strub. Er hat die Realisierung aller Anlagen auf dem RhyTech-Areal als Grossprojektleiter bei Schindler begleitet. Standard war für ihn und sein Team hingegen die Erschliessung des Wohnteils: Hier sind zwei Aufzüge vom Typ 3000 mit Platz für je acht Personen im Einsatz. Ergänzt werden sie durch einen grösseren Aufzug vom Typ 5500, der analog zu jenem im Nachbargebäude als Feuerwehrlift ausgerüstet ist. Er wird sowohl für den Wohn- als auch für den Gastrobereich genutzt: Restaurantgäste gelangen damit vom 17. Obergeschoss zu den Sanitäranlagen ein Stockwerk höher oder können den Aufzug für die Fahrt ins Erdgeschoss nutzen.

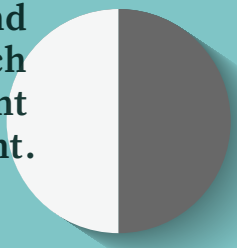
Die Mieterinnen und Mieter wiederum dürfen ihn mit Einwilligung der Verwaltung für grössere Transporte – etwa beim Ein- oder Auszug – verwenden. Dafür ist ein Badge-System installiert, das den Zugang regelt. Dank dieser hybriden Nutzung konnte die Fläche für die vertikale Erschliessung möglichst klein gehalten werden. Mit dem Abschluss der Inbetriebnahme aller 15 Anlagen ist die Arbeit für Schindler auf dem RhyTech-Areal aber noch nicht beendet: «Im Auftrag der vier Eigentümerschaften werden wir in den nächsten zehn Jahren auch den Service sicherstellen», sagt Schindler-Verkaufsleiter Roland Lanz.



Wahrheiten und Vermutungen über das Verhalten in Aufzügen und Fahrtreppen.

von Katja Berlin

Was man im Aufzug freundlich lächelnd drückt, wenn noch jemand angerannt kommt.

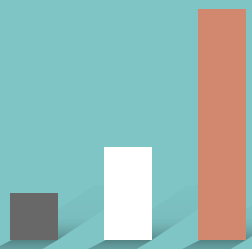


- den Türen-öffnen-Knopf
- den Türen-schliessen-Knopf

Was wir tun, wenn der Aufzug nicht kommt.

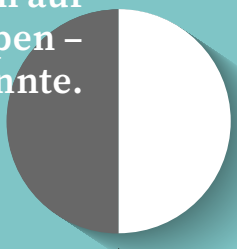
- geduldig warten
- die Treppe nehmen
- wild auf den Knopf drücken

Wo Menschen gerne stehen bleiben.



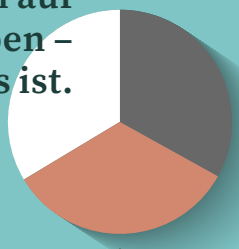
- an schönen Orten
- an besonders schönen Orten
- direkt vor dem Ausstieg an der Fahrtreppe

Verhalten auf Fahrtreppen – wie es sein könnte.



- rechts stehen
- links gehen

Verhalten auf Fahrtreppen – wie es ist.



- rechts stehen
- links stehen
- in der Mitte auch stehen

Wann uns eine Fahrtreppe gut fühlen lässt.

- wenn wir ihretwegen nicht die Treppe genommen haben
- wenn wir trotzdem die Treppe genommen haben

Katja Berlin ist Autorin, Keynote Speakerin, Kolumnistin und «Spezialistin für sonderbare Grafiken». Ihr Buch «Was wir tun, wenn der Aufzug nicht kommt», war sehr erfolgreich. Sie hat 15 weitere Bücher geschrieben, darunter mehrere Bestseller. Seit 2015 erscheint ihre Kolumne «Torten der Wahrheit» wöchentlich in «Die Zeit».

We Elevate. Seit 150 Jahren.