



Wir bauen weiter



SEIT
32
JAHREN



**SONDERTEIL
BAUPROJEKTE**





Gemeinsam machen wir den Unterschied.

**Lassen Sie uns auf der Strasse effizienter sein.
Denn: Jetzt ist die Zeit für starke Partnerschaften.**

Werden Sie noch erfolgreicher und arbeiten Sie mit jemandem zusammen, der die gleichen Ziele verfolgt. Mit Continental und unserer neuen **Generation 5** wollen wir Ihnen nicht nur dabei helfen, Ihre täglichen Herausforderungen zu bewältigen. Wir gehen noch einen Schritt weiter, indem wir Ihnen mehr Effizienz, mehr Zuverlässigkeit und mehr Sicherheit bieten. Also, worauf warten Sie noch? Lassen Sie uns gemeinsam den nächsten Schritt gehen.



Ausgabe Mobilität® «Wir bauen weiter»

Publikation V-XI-2025 • 32. Jahrgang

1 Inhaltsverzeichnis

1 Titelcover Volvo Trucks Schweiz AG mit Walter Kopp AG und Frehner + Co. AG

1 Impressum

1 www.mobilitaet-verlag.ch

3 Zum Einstieg – Wir bauen weiter – Sie auch?

4 Zum ersten Titelbild – Zwei befreundete Transport- unternehmen mit den neuen FH-Volvo-Trucks

22 Zum zweiten Titelbild – Projekt Säntis 2025

10 Vorbild Natur – Mehr als einen Besuch wert!

14–21 Sonderteil Von der Front «Danke vielmals»

16 Ruedi Mettler, Bauingenieur, Chur (GR)

18 Ueli Graf, Unternehmer, Küttigen (AG)

20 Urs Bühler, Unternehmer, Uzwil (SG)

22–35 Sonderteil «Bauprojekte»

22 Projekt Säntis 2026

26 Zulieferungen

27 Auch auf dem Titlis wird gebaut

28 Ikonische Baustelle am Titlis

32 Himmelwärts mit dem LKW

34 LKW-Transporte – himmel- und talwärts

36–46 Blickpunkt(e)

36 Effizienz hat nicht nur einen Haken...

40 Blick hinter das Einzigartige

42 Impressionen von den Begegnungen

44 Bewegung a. Augenhöhe: «Weniger ist mehr!»

46 Bewegung a. Augenhöhe: «Auf Augenhöhe!»

48 Vorschau und Service – Abonnemente, Hinweise, Programm

Impressum: Publikation (Print+Digital): Mobilität® «Wir bauen weiter» V-XI-2025, 32. Jahrgang. **Titelcover:** Rolf Grob, Mobilität®, CH-8400 Winterthur. **Herausgeber, Konzept, Realisation, Layout, Redaktion:** Rolf Grob, Verleger und Redaktor. **Publikationen Mobilität®:** Fach-, Spezial- und Sonderpublikationen für Unternehmer, Unternehmerinnen, Führungskräfte und Fachspezialisten mit Aufgaben und Interessen in den Bereichen Transport und Logistik von Gütern und Personen, Infrastruktur, Verkehr, Kommunikation, Energie, Umwelt, Sicherheit, Forschung, Entwicklung, Industrie und Wirtschaft. **Anschrift:** Verlag, Redaktion, Anzeigen- und Abonnementverwaltung > Verlag «Mobilität», Grob Organisation, Obergasse 34, CH-8400 Winterthur, Telefon +41 (0)52 213 23 17, Telefax +41 (0)52 213 23 19, groborg@mobilitaet-verlag.ch, www.mobilitaet-verlag.ch **Redaktion:** Rolf Grob **Assistenz Verlag/Redaktion:** Seraina Disler **Assistenz und Fotografie:** Seraina Disler, CH-Winterthur; Wolfgang Kremser, A-Altach; Hanspeter und Reto Setz, CH-Dintikon **Korrespondenten (Text und Bild):** Hanspeter und Reto Setz, CH-Dintikon, Simon Tottoli, autentio GmbH, CH-Dietikon; Erich Urweider CH-Niedergösgen; Urs Holzer CH-Winterthur; Laurant Missbauer, CH-Pont-la-Ville **Bilder:** siehe Bildhinweise **Anzeigen:** Verlag «Mobilität», Obergasse 34, CH-8400 Winterthur. Telefon +41 (0)52 213 23 17, Telefax +41 (0)52 213 23 19, groborg@mobilitaet-verlag.ch, www.mobilitaet-verlag.ch **Anzeigenpreise, Geschäftsbedingungen:** gemäss den aktuellsten Medieninformationen 2025. **Layout, Korrektorat, Lithos, Druck:** AVD GOLDACH AG, CH-9403 Goldach, www.avd.ch © Copyright by Verlag «Mobilität». Der Nachdruck, die Übernahme von Ideen und Konzepten sind nur mit Bewilligung der Verlagsleitung und Redaktion in Winterthur gestattet. Eine Quellenangabe ist immer Pflicht.



Titelcover

Das Einzigartige, gepaart mit einem hohen Qualitätsanspruch, gehört seit jeher zu unseren Bestrebungen, aussergewöhnliche Darstellungen und Publikationen zu realisieren. Wir legen Wert darauf, dass unsere Ansprüche bereits auf der Titelseite erkennbar sind. Fotocollagen, Kompositionen aus verschiedenen Fotografien und Teilen davon, sind eine gute Möglichkeit, den Einstieg in unsere Publikationen entsprechend zu gestalten. Das hier vorliegende Titelcover wurde aus verschiedenen Bildern realisiert.

Bilder, Bildcollage: Rolf Grob, Verlag «Mobilität», CH-8400 Winterthur; Bild unterer Teil: Säntis Schwebbahn AG



Zum Titelbild



Zwei Transportunternehmen und ihre neuen FH-Volvo-Trucks

Zwei sehr unterschiedliche Familienunternehmen, die sich dem Transport und der Logistik von besonderer Art schon vor Jahrzehnten verschrieben haben. Bei der Walter Kopp AG hat die zweite Generation und bei der Frehner+Co. AG die dritte Generation die Geschäftsführung übernommen. Beide Unternehmen haben sich für einen FH-Volvo-Truck entschieden.

Mehr dazu: Seiten 4–8

Zum Titelbild



Projekt Säntis 2025

Die Säntis-Schwebbahn wird umfassend modernisiert und durch eine neue, leistungsfähige Pendelbahn ersetzt. Das Projekt «Säntis 2026» bringt absolut neue technische Entwicklungen, mehr Komfort für die Gäste und eine verbesserte Windstabilität. Erste Fahrten mit der neuen Schwebbahn sind für den Spätherbst 2026 geplant.

Mehr dazu: Seiten 22–26

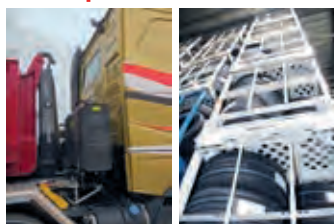
Sonderteil Von der Front «Danke vielmals»



4×A (Anders als alle anderen) war von allem Anfang an unser Leitgedanke für die Publikationen Mobilität®. Manchmal gelang es besser und manchmal weniger. Sicher ist, dass wir immer sehr viel Lob bekamen. Erstmals haben wir uns entschlossen, nicht nur lebenden Menschen eine Plattform zu geben. Die Lebenszeit oder Existenzzeit ist letztendlich für alles Natürliche, so auch für das menschliche Lebewesen, zeitlich beschränkt.

Mehr dazu: Seiten 14–21

Sonderteil «Blickpunkt(e)»



Hier zeigen wir Ihnen in erster Linie zwei verschiedene, grosszügig bebilderte Beispiele aus der Welt des Transportes und der Logistik im Zusammenhang mit Gütern und Personen. Täglich werden gigantische Mengen an Waren unterschiedlichster Art transportiert. Nötig sind dabei auch besondere Fahrzeuge mit neusten Technologien.

**Mehr dazu: Seiten 36–43 + Seiten 44–47
Bewegung a. Augenhöhe**



Mobilität®
Fachmagazin und Sonderpublikationen
www.mobilitaet-verlag.ch



**ROBUST GENUG
FÜR JEDEN JOB.
SCHONEND ZUR
UMWELT.**

**WIR STEIGEN UM
AUF E. UND SIE?**

**THE NEXT GENERATION
eCANTER.
MAKES *E* WORK**

 **FUSO**

FUSO – Eine Marke im Daimler Truck-Konzern

**Sobald der Geist auf ein Ziel gerichtet ist,
kommt ihm vieles entgegen.**

**Johann Wolfgang von Goethe
(1749 – 1832)**

**Elektrisch fahren,
LSVA sparen**



**RENAULT
TRUCKS**

reault-trucks.ch

**RENAULT TRUCKS
E-TECH *T***



Wir bauen weiter – Sie auch?

Damit ist nicht nur der Fachbereich «Bau» gemeint. Das «Wir bauen weiter» könnte man auch auf die Entwicklung der eigenen Persönlichkeit, des Unternehmens, des Produkt- und Dienstleistungsangebotes oder auch auf die ehrlichen Auftritte als Gesamtes beziehen.

Ist alles FAKE?

Einer der Jahrhundertbegriffe mit tiefer Wahrheit! Bald danach kommen immer mehr und zu oft reine Modebegriffe. Was beispielsweise nicht alles nachhaltig und innovativ oder kommunikativ ist. Dann gibt es so viele Experten wie Sand am Meer.

Wenn wir unsere Hunderte von Pressemails anschauen, dann haben sehr viele davon die genannten Modebegriffe, teils wirklich mehrfach im Text. Die Kreativität in der Darstellung lässt so oder so immer mehr zu wünschen übrig. Und wehe sie nehmen einmal das Telefon in die Hand und fragen persönlich bei den Nachhaltigen, Innovativen oder Kommunikativen, den sogenannten Experten, nach. Sehr oft ist man nach der Erklärung etwa so schlau wie zuvor. Fehlt nur noch, dass die Angesprochenen auf KI verweisen. Kann man alles machen, um vielleicht dann dem «Fake» auf die Spur zu kommen.

Was bedeutet nun das Substantiv «Fake» wortwörtlich auf Deutsch übersetzt? Da werden die Wörter Attrappe, Fälschung, Hochstapler, Imitation, Schwindel und Simulant genannt. Ja gut, und was soll man denn nun bei all den Meldungen und Aussagen glauben? Die echte Wahrheit zu finden, ist auch für uns oft äusserst schwierig. Oftmals hilft es, vor Ort zu sein, um der Realität, also der Wirklichkeit, auf die Spur zu kommen. Doch wer kann sich diesen Aufwand immer wieder erlauben? Wichtig ist aber, so oder so, immer wieder der persönliche Kontakt, zumindest per Telefon. Das ewige Hin- und Herschreiben per E-Mail ist oft viel aufwendiger als ein persönliches Gespräch.

Oft, wenn man jemandem diese Frage mit Details stellt, gibt es meistens ein betretenes Schweigen oder die Aussage «Das ist nicht einfach!» Gegenfrage: «Was ist dann schon bei den laufenden Veränderungen einfach?» Sicher ist schon seit Menschengedenken, dass Veränderungen, denen man sich stellen muss, um vorwärtszukommen, beziehungsweise weiterbauen zu können, die einzigen Konstanten sind!

Wichtig für das Vorwärtskommen ist natürlich eine klare Zielsetzung. Ein Ziel ist letztlich ein klar definierter Punkt in der Zukunft, der dem eigenen Leben, der Unternehmung oder einem Vorhaben Sinn und Richtung gibt. Mehrere Endziele zu haben, gibt es nicht, sondern höchstens Zwischenziele auf dem Weg zum eigentlichen Ziel in der Zukunft. Als praktische Erklärung für nur ein Ziel und die Zwischenziele unterwegs gibt es für mich immer ein Mehretappenrennen beim Radsport, beispielsweise die Tour de France mit dem Ziel in Paris und den diversen Etappenzielen. Jeder Teilnehmende will natürlich mit seinen Möglichkeiten zumindest in der französischen Hauptstadt ankommen.

Damit man übrigens von einem Ziel sprechen kann gibt es verschiedene Merkmale, die nach unserer Auffassung, erfüllt sein müssen. Dazu gehört zumindest die Planbarkeit, die Mess- und Realisierbarkeit. Dann muss das Ganze mit einer hohen Anstrengung verbunden sein. Als weiterer Punkt gehört die Ungewöhnlichkeit dazu.

Unsererseits haben wir den letzten Punkt übergeordnet mit 4 x A (Anders als alle anderen). Die Schwierigkeit, Letzterem gerecht zu wer-

den, erfährt man beim Umsetzen, dem Tun. Der Begriff «TUN» ist übrigens eine Abkürzung – von vorne heisst das «Tag und Nacht» und von hinten gelesen «Nicht unnötig trödeln».

Nun zum Vorliegenden

Auf der Seite 1 starten wir mit dem Inhaltsverzeichnis, welches Ihnen eine komplette Übersicht gibt. Auf den Seiten vier bis acht geht es artgerecht mit Volvo Trucks und den beiden befreundeten Unternehmen Walter Kopp AG in Oberuzwil und Frehner+Co. AG in Schwellbrunn weiter. Den ersten bildlichen Hinweis finden Sie schon auf der Titelseite oben. Eine weitere majestätische Darstellung gibt es im unteren Titelseitenteil und auf den Seiten 22–26 der Bahn vom Säntis im Sonderteil «Bauprojekte». Ebenfalls im Sonderteil gibt es auf den Seiten 27–35 das Bauprojekt «Titlis». Dann aber nochmals zurück auf die Seiten 10–12 «Vorbild Natur» mit dem Walter Zoo in Gossau. Folgend darauf das «Danke vielmals» mit drei Persönlichkeiten, die leider der Vergangenheit angehören. Weiter geht es dann mit den bereits erwähnten Bauprojekten. Und ab Seite 36 «Effizienz hat nicht nur einen Haken ... und «Blick hinter das Einzigartige». Den Abschluss auf den letzten vier Inhaltsseiten gibt die Bewegung «Auf Augenhöhe» mit dem Beitrag «Weniger ist mehr!»



Rolf Grob
Verleger und Redakteur

Zwei befreundete Transportunternehmen und ihre neuen FH-Volvo-Trucks

Zwei sehr unterschiedliche Familienunternehmen, die sich dem Transport und der Logistik von besonderer Art schon vor Jahrzehnten verschrieben haben. Bei der Walter Kopp AG hat die zweite Generation und bei der Frehner + Co. AG die dritte Generation die Geschäftsführung übernommen.



Martin Hauser, Mitglied des Volvo-Trucks-Verkaufsteams Niederuzwil/SG

Interessant ist auch, dass bei beiden Unternehmen fast gleichzeitig der Bedarf an neuen Nutzfahrzeugen entstand. Und bei beiden hat man einen FH-Volvo-Truck gewählt.

Volvo-FH-Trucks

Seit 2012 vertreibt Volvo Trucks seinen schweren Lkw FH4. Mittlerweile gibt es den 40-Tonner auch in einer Aero-Variante und mit einem elektrischen Antrieb.

Volvo Trucks

Zum ersten Mal überhaupt wurde im Jahr 2024 Volvo Trucks Marktführer in Europa bei schweren Lkw. Im Jahr 2024 hatte das Unternehmen in Europa einen Gesamtmarktanteil von 17,9% und 56331 Volvo-Lkw wurden zugelassen.

Liebe Kundinnen und Kunden

Ich freue mich sehr, mich Ihnen heute persönlich vorstellen zu dürfen. Mein Name ist Martin Hauser und ich bin Ihr Ansprechpartner bei Volvo Trucks. Seit einiger Zeit bin ich Teil des Verkaufsteams in Niederuzwil/SG. Hier möchte ich Ihnen ein wenig mehr über meine berufliche Reise und meine Leidenschaft für Volvo-Trucks erzählen.

Meine Motivation für den Verkauf

Ich habe meine Karriere als Lkw-Mechaniker-Lehrling bei Volvo Trucks in Niederuzwil begonnen. Danach war ich zunächst als Mechaniker im selben Truck-Center tätig. Darauf folgten einige Jahre ausserhalb von Volvo Trucks als Fahrer auf Kran-Lkws. Irgendwann bot sich mir dann die Chance, als Verkaufsberater im bekannten Volvo Truck Center in Niederuzwil einzusteigen. Eine Gelegenheit, die ich unbedingt nutzen wollte. Durch meine beruflichen Erfahrungen, die umfangreichen Markenkenntnisse und meine zusätzliche Ausbildung zum Eidg. Technischen Kaufmann fühlte ich mich bestens vorbereitet. Das Beste an der heutigen beruflichen Tätigkeit sind die vielen positiven Momente mit zufriedenen Kunden und Fahrern.

Warum Volvo Trucks?

Volvo steht für mich für Werte und Traditionen, mit denen ich mich identifiziere. Was Volvo Trucks einzigartig macht, sind die kontinuierlichen und fortschrittlichen Entwicklungen. Jedes Fahrzeug bietet höchsten Komfort und

höchste Benutzerfreundlichkeit. Genau diese Qualitäten gebe ich gerne weiter.

Der Kunde im Fokus

Ich versuche, mir immer genau vorzustellen, wie das Fahrzeug eingesetzt wird, um die besten Optionen anzubieten. Ich höre meinen Kunden aufmerksam zu und lerne viel über die Fahrzeuge, die sie bereits nutzen. Jedes Detail zählt.

Herausfordernde Verkaufssituationen

Ein Beispiel aus meiner Erfahrung: Ein Neukunde war unzufrieden mit seinem alten Lkw, den er jedoch schon seit über 30 Jahren nutzte. Der erste Kontakt war nicht einfach. Doch weil ich wusste, dass er ein sehr praxisorientierter Mensch ist, habe ich ihn direkt zu einer Probefahrt mit einem Demo-Lkw eingeladen. Die Fahrt auf einer anspruchsvollen Bergstrecke hatte ihn überzeugt. Ich durfte ihm sein neues Fahrzeug verkaufen. Auch nach zwei Jahren ist er mit seiner Entscheidung überaus zufrieden.

Einblicke in meine Freizeit

In meiner Freizeit widme ich mich dem Lkw-RC-Modellbau – natürlich nur mit Volvo-Modellen. Ausserdem habe ich ein Oldtimer-Auto und meinen eigenen Volvo FH16-520 6x4, den ich nur noch für Ausfahrten nutze. Natürlich verbringe ich auch viel Zeit mit meiner Familie. Ich bin verheiratet und habe eine Tochter. Die Zeit mit meinen Liebsten genieße ich, wann immer es möglich ist.

Ich freue mich darauf, Sie bald kennenzulernen und gemeinsam mit Ihnen spannende Projekte zu verwirklichen!

Herzliche Grüsse,
Martin Hauser
Verkaufsberater bei Volvo Trucks

Kundschaft Frehner (v. l. n. r.)
Peter Frehner, VR-Mitglied
Martin Hauser, Volvo Trucks
Remo Frehner, Geschäftsführer



Kundschaft Kopp (v. l. n. r.)
Martin Hauser, Volvo Trucks
Marcel Kopp, Geschäftsführer
Walter Kopp, Firmengründer



Walter Kopp AG, Oberuzwil/SG

Privat- und Geschäftsumzüge, Transporte, Lager



Marcel Kopp,
Geschäftsführer

Walter Kopp,
Firmengründer



Für (fast) jeden Transport eine Lösung

Gross, schwer, zerbrechlich, wertvoll – man hat beim mittelständischen Familienunternehmen für jeden Transport das richtige Mittel. Beispielsweise Anhängerzug/Sattelschlepper bis 22 000 kg Nutzlast, Fahrzeuge mit Bewilligung für Ladungen mit Übermassen, Lastwagen mit Kran bis 29 Meter, Lastwagen mit Hebebühne und gepolsterter Kastenwagen für Möbeltransporte sowie Mitnahmestapler mit einer Durchfahrts Höhe von 2 Meter. Seit über 40 Jahren werden Transporte unterschiedlichster Art sowie Privat- und Geschäftsumzüge jeder Grösse speditiv und sorgfältig erledigt. Ein spezifischer und moderner Fahrzeugpark sowie ein ebensolches Equipment ermöglichen eine problemlose Erledigung der variantenreichen Aufträge. Dabei übernimmt man bei der Walter Kopp AG, neben dem Geschäft mit den Umzügen, sowohl regelmässige Auslieferungen und Logistikverteilungen als auch einmalige Transportaufträge unterschiedlicher Grösse. Auch kurzfristige Transporte mit engem Terminplan sind, gemäss den Kopp-Familienmitgliedern, im flexiblen Kleinbetrieb nicht unmöglich.



Walter Kopp AG
Flawilerstrasse 63, CH-9242 Oberuzwil
Tel. 071 951 72 72, info@walterkoppag.ch
www.walterkoppag.ch

Frehner + Co. AG, Schwellbrunn/AR

Kranarbeiten, Greifeinsatz, Raupenkran, Transporte, Winterdienst, «Champi-hum»



Remo Frehner,
Geschäftsführer



Frehner + Co. AG
Halden 1050, CH-9103 Schwellbrunn
Tel. 071 351 65 42, info@frehner-transporte.ch
www.frehner-transporte.ch

Transporte und Kranarbeiten aus Leidenschaft

Das mittelständische Transportunternehmen aus der Ostschweiz, genau genommen aus Schwellbrunn im Kanton Appenzell Ausserrhoden, ist speziell stark bei Kranarbeiten, bei Greifeinsätzen (bis 40 Meter), bei Spezial- und Schwertransporten (Hubarbeitsbühnen bis 50 Meter) und bei Einsätzen mit dem Raupenkran. Das Tätigkeitsfeld liegt mehrheitlich im Bereich der Ostschweizer Kantone. Beim Thema Umzüge kommt es immer wieder zur Zusammenarbeit mit dem befreundeten Unternehmen Kopp in Oberuzwil/SG. Zu erwähnen ist noch eine weitere Frehner-Spezialität der «Champi-hum» – der Kompost (Humus) aus der Champignonzucht. Dieser ist von Mitte September bis Mitte November und von März bis Mai verfügbar. Den Humus gibt es beim Lagerplatz in Herisau (AR) oder er wird ab dem Depot in Gossau (SG) geliefert. Apropos – das Unternehmen Frehner+Co. AG wurde am 1. Oktober 1958 von Jakob Frehner gegründet. Seither hat man sich stetig weiterentwickelt, um den höchstmöglichen Service bieten zu können.

Volvo FH nach Mass

Die neuen Volvo-Trucks FH von Walter Kopp AG und Frehner+Co. AG



Elektro-, Gas- oder Dieselantrieb. Fünf Fahrerhausgrössen. Verschiedene Ausstattungsvarianten für das Äussere und die Innenausstattung. Dazu eine grosse Auswahl an Optionen wie Scheibenbremsen ohne Reibungsverlust und I-Save, um das Fahren noch effizienter, sicherer und produktiver zu machen.

Beitrag, Bilder: Rolf Grob, Publikationen Mobilität®, CH-Winterthur
Quellen, weitere Bilder: Volvo Trucks, Walter Kopp AG und Frehner+Co. AG

PUBLIREPORTAGE:
Volvo Trucks (Schweiz) AG
Lindenstrasse 6, CH-8108 Dällikon
www.volvotrucks.ch

Der Volvo FH4 der Walter Kopp AG

Volvo FH460 6 × 2R

- Motor 13 Liter mit 460 PS
- Verstärkte Motorbremse VEB+
- 10-Tonnen-Vorderachse
- Vollluftfederung
- Volvo Dynamic Steering
- Sicherheits- und Wohnpaket

Aufbau

Das Fahrzeug ist unglaublich vielseitig. Hinter dem Fahrerhaus fix montierter Palfinger-Kran PK34002 SH. Hat ein Wechselpritschensystem, was ihm erlaubt, verschiedene Aufbauten aufzunehmen. Dazu natürlich falt- und unterfahrbare Hebebühne. Zusammen mit dem speziellen Anhänger kann sogar noch der Mitnahmestapler mitgeführt werden.

Der Volvo FH4 der Frehner+Co. AG

Volvo FH540 10 × 4 NLA

- 13-Liter-Motor 540 PS
- Volvo Dynamic Steering VDS
- Ultra Low Crawler
- Vollluftfederung
- LED-Scheinwerfer
- Spezialradstand
- Verstärkte Motorbremse VEB+
- Driver Comfort+
- Driver Visibility+

Aufbau

Kran Palfinger PK100002 100 mt. (100 Meter tonnen Hubmoment) am Heck montiert (sehr speziell). Zwei-Seiten-Kipper.



Unterwegs mit Daniel Loosli der Walter Kopp AG



Daniel Loosli bringt seine Fracht mit dem Kran auf ein Hausdach.



Röbi Kuratli, Chauffeur und Kranführer der Frehner+Co. AG



Einer der Volvo-Trucks des Unternehmens in Schwellbrunn/AR

Innovative Transportlösungen aus der Schweiz!



lanz-marti.ch

Ruckzuck-Zackzack!
Effiziente Ladungs-
sicherung für
Ihre Produktivität



Transport
CH
Stand C011
Halle 3.2

FAHRZEUGBAU ■ REPARATUREN ■ SERVICECENTER



So sieht intelligentes Aufsatteln aus

Eine Schweizer Premiere – entdecken Sie
den neuen King Pin Finder

Beim 13. Schweizer Nutzfahrzeugsalon
5.–8.11.2025 BERNEXPO

Besuchen
Sie uns am
Stand D003
in Halle 3.0



www.hirschi.com

HIRSCHI AG
Zieht.

... Lastwagen
zu verkaufen?



Jetzt kostenloses
Fahrzeug-Inserat schalten.



camions 24

Das Portal für Nutzfahrzeuge



Mobilität®

Fachmagazin und Sonderpublikationen

www.mobilitaet-verlag.ch

SEIT
32
JAHREN





**Mehr als
nur einen
Besuch
wert!**





Der Walter Zoo in Gossau SG zählt zu den bedeutendsten Freizeitinstitutionen der Ostschweiz und ist an 365 Tagen im Jahr geöffnet. Seit seiner Gründung 1961 hat sich der Familienbetrieb stetig weiterentwickelt. Der Zoo beherbergt über 100 Tierarten wie Löwen, Tiger, Schimpansen, Kamele, Kleine Pandas, Erdmännchen sowie zahlreiche Vogelarten und Reptilien.

Einen Schwerpunkt setzt der Zoo auf Bildungs- und Artenschutzarbeit. Besucherinnen und Besucher erhalten nicht nur Einblicke in die Lebensweisen vieler Tiere, sondern erfahren auch, wie bedrohte Arten durch Zuchtprogramme und internationale Kooperationen geschützt werden. Schulen und Gruppen nutzen das Angebot für Führungen und Workshops, die Wissen über Natur und Umwelt nach Lehrplan 21 vermitteln. Ergänzend betreibt der Zoo eine Igel- und Wildvogelpflegestation, in der verletzte Tiere gepflegt und, wenn möglich, wieder ausgewildert werden.

Ein besonderes Highlight ist das Zootheater. Während der Hauptsaison wird dort zweimal täglich eine Geschichte mit Natur- oder Artenschutzthema kindgerecht aufgeführt. Damit verbindet der Zoo Kultur und Wissensvermittlung in einzigartiger Form.

Neben den naturnah gestalteten Tieranlagen laden Gastronomie, Spielplätze und Picknickplätze zum Verweilen ein. Beliebt sind auch Zusatzangebote wie Sonntagsbrunch, Übernachtungen im Zoo sowie Bankett- und Eventmöglichkeiten. Das Tengel-Tangel-Varieté begeistert im Winter mit einer atemberaubenden Show im spektakulären Spiegelzelt!

Beitrag: Rolf Grob, Publikationen
 Mobilität®, CH-Winterthur
 Text: Thomas Harder
 Bilder: Walter Zoo, Gossau, SG
 Weitere Informationen:
www.walterzoo.ch

www.walterzoo.ch



Wir zeigen Ihnen, was Beweglichkeit, also Mobilität ist!

Dies stellvertretend für über 1000 Tiere
aus über 100 Tierarten!



Beitrag: Rolf Grob, Publikationen
Mobilität®, CH-Winterthur
Bilder, Quelle: Walter Zoo Gossau



BRIDGESTONE
Solutions for your journey

Beständige Leistung auf jedem Terrain.
Darauf kommt es wirklich an.

M-STEER 002
M-DRIVE 002



Möchten Sie mehr über
M-Steer 002 & M-Drive 002
erfahren?

Scannen Sie den QR-Code,
um Details und Einblicke zu
erhalten.



LKW-Veteranen 2026

Preis pro
Kalender
CHF 33.00
(exkl. Versand)



Schwertransporte 2026

Erich Urweiders Kalender 2026

- Die Kalender sind auf hochwertigem 250g/m² Papier gedruckt und einzeln verpackt.
- Sie umfassen 14 Seiten (Titelbild, 12 Monatsseiten mit Kalendarium und eine Übersichtsseite mit einigen Angaben zum Fahrzeug/Fahrzeugkombination).

Mehr auf www.urweider.com
Bestellungen per Mail an
erich@urweider.com

 **www.URWEIDER.com**
Lastwagen- und Schwertransportfotos
Langstrasse 54, CH-5013 Niedergösgen



JOMO. DER NEUE JOYSTICKMONITOR FÜR ABROLLKIPPER.

Meiller präsentiert die neue Joystick-Steuerung mit großem Touchscreen Monitor und optionalem Rückfahrkamera-Sicherheitspaket.



Besuche uns auf der transport.ch vom 05. 11 - 08. 11. 2025
(2.2, B001 + EXT, E016)

www.meiller.ch

Keine Schuld ist als die, Danke z

Anders als alle anderen

4 × A (Anders als alle anderen) war von allem Anfang an unser Leitgedanke für die Publikationen Mobilität®. Manchmal gelang es besser und manchmal weniger. Sicher ist, dass wir immer sehr viel Lob bekommen. Das freut uns natürlich.

Rubrik DANKE VIELMALS

Erstmals haben wir uns entschlossen, nicht nur lebenden Menschen eine Plattform zu geben. Die Lebenszeit oder Existenzzeit ist letztendlich für alles Natürliche, so auch für das menschliche Lebewesen, zeitlich beschränkt. Wer das Glück hat, ein stattliches Alter zu erreichen, dem wird im Laufe der Zeit sehr wohl bewusst, dass alles rundherum sich laufend verändert und seinen Alterszyklus hat. Alle Bekannten und Freunde bewegen sich in Sachen Alter meist nach oben. Vieles geht den meisten ähnlich. Irgendwann beginnt auch das Zurückschauen. Alle haben ihren Lebensweg mit Positivem und Negativem. Letztlich ist die Entwicklung bei allen unterschiedlich. Das Gleiche ist uninteressant und nicht natürlich. Schauen wir nun im folgenden Teil einmal, was die Wissenden in Wikipedia zum Thema Alter erklären. Danach portraituren wir drei Auserwählte, die inzwischen leider nicht mehr unter uns weilen, aber eine Würdigung verdienen.

Das Altern

Es ist ein fortschreitender biologischer Prozess der meisten mehrzelligen Organismen, der graduell zum Verlust der gesunden Körper- und Organfunktionen und schliesslich zum biologischen Tod

führt. Altern ist der bei weitem wichtigste Risikofaktor für diverse Krankheiten. Die maximale Lebenszeit, die ein Individuum erreichen kann, wird durch das Altern massgeblich beschränkt. Altern ist als physiologischer Vorgang ein elementarer Bestandteil des Lebens aller höheren Organismen und eines der am wenigsten verstandenen Phänomene der Biologie. Allgemein ist die Annahme akzeptiert, dass eine Reihe verschiedener hochkomplexer, vielfach noch ungeklärter Mechanismen für das Altern verantwortlich sind. Sie beeinflussen und begrenzen die Lebensdauer von biologischen Systemen wie Zellen, den daraus aufgebauten Organen, Geweben und Organismen. Auf die Frage, warum Organismen altern, gibt es eine Vielzahl unterschiedlichster Antworten (Alternstheorien), aber bis heute keine wissenschaftlich akzeptierte umfassende Antwort.

Erstmals

Wie angekündigt haben wir uns entschlossen, hier für einmal nicht nur lebenden Menschen eine Plattform zu geben. Die drei folgenden Nachrufe gelten Menschen, denen wir nicht nur begegnet sind, sondern die mit ihrer positiven Art aus ganz bestimmten Gründen immer wieder in unser Leben traten. Sie haben ihre Eindrücke hinterlassen und verdienen ein Dankeschön der besonderen Art.

Ruedi Mettler

Ruedi Mettler war für mich ein ganz spezieller Mensch. Einer mit einer durch und durch unterneh-

merischen Denk- und Handlungsweise. Auch ihn habe ich seit Jahren gekannt, immer wieder getroffen und bewundert. Sein Wirkungskreis war das Bau-, Energie- und Bahnwesen.

Mehr auf den Seiten 16–17

Ueli Graf

Ueli Graf, auch «Schmitte Ueli» genannt*, habe ich im Zusammenhang mit meiner Publikation Mobilität® vor ganz langer Zeit kennengelernt. Die Sympathie war sofort gegenseitig. Ueli konnte auf sein Leben und seine Berufslaufbahn wirklich stolz sein. Vieles war einzigartig: seine USA-Aufenthalte ebenso wie der Import der Lastwagenmarke DAF.

Mehr auf den Seiten 18–19

Urs Bühler

Beide Herren, Vater René und Sohn Urs, durfte ich während meiner hervorragenden Zeit in ihrem Weltunternehmen «Bühler» in Uzwil persönlich kennenlernen.

Es begann so ... Vater René ging in seinem Unternehmen fast täglich in mindestens eine Abteilung und schüttelte allen Anwesenden zum Dankeschön die Hand und fragte sie nach dem Namen. Fast unheimlich war, dass er nach Monaten alle Besuchten immer noch mit dem Namen ansprechen konnte. Urs Bühler stand seinem Vater René, als Mensch und Unternehmer, in vielen Sachen überhaupt nicht nach.

Mehr auf den Seiten 20–21

Beiträge, Bilder: Rolf Grob, Publikationen Mobilität®, CH-Winterthur
Quellen, weitere Bilder: Mettler, Graf, Bühler

dringender u sagen



Ruedi Mettler

Danke vielmals Ruedi, Ueli und Urs, für alles, was ihr für uns und unser Land getan habt.



Ueli Graf

Urs Bühler

Keine Schuld ist als die, Danke z



Ruedi Mettler war für mich ein ganz spezieller Mensch. Einer mit einer durch und durch unternehmerischen Denk- und Handlungsweise. Auch ihn habe ich seit Jahren gekannt, immer wieder getroffen und bewundert. Letztmals war dies spontan am 4. März 2025 in seiner Wohnung. Wie immer öffnete er tadellos gekleidet – inklusive Krawatte – die Türe zu seinem grossen privaten Reich. Es war wie immer in einem gepflegten Museum. Das Verehrte aus der Vergangenheit hatte überall einen guten Platz. Er meinte fast schelmisch, dass ihn dies bis dahin und lange noch am Leben halte. Dabei erinnerte ich ihn an seinen nächsten Geburtstag am 6. Dezember. Da wäre er 99 Jahre geworden. Nun, es hatte nicht sein sollen. Am 26. Juni verstarb er.

Portrait Ruedi (Rudolf) Mettler

Er wurde am 6. Dezember 1926 in St. Gallen geboren. Er war Bürger von Krinau im Toggenburg. Seine Jugendzeit verbrachte er in Speicher (AR).

Im September 1945 gab es den Abschluss der Matura C an der Kantonsschule Trogen (AR) und am 23. Dezember 1949 das Diplom Bauingenieur ETHZ. Darauf folgten drei Jahre als wissenschaftlicher Mitarbeiter an der ETHZ im Bereich Wasser- und Erdbau mit Spezialversuchen für Staumauern. Darauf folgten 12 Jahre bei der Bauunternehmung Conrad Zschokke an verschiedenen Standorten in unterschiedlichen Funktionen und leitenden Stellungen. Dabei waren im Ausland auch Luxemburg und Brüssel dabei. Danach wurde er Geschäftsführer vom Ingenieurbüro Rätia AG in Chur, später Rätia Ingenieur AG. In der Zeit von 1965 bis 1991 wurden für unterschiedliche Kunden grössere, anspruchsvolle Bauten verschiedenster Art realisiert. Dabei waren auch Kraftwerksbauten (u. a. Kernkraftwerk Leibstadt) sowie Strassen-, Brücken-, Tunnel-, Gebäudebauten, mitunter auch für die RHB und die SBB. Ab 1966 bis 1979 war er als Experte und Berater für verschiedene Auftrag-

geber in Südamerika, hauptsächlich in Chile, Peru und Venezuela, aber auch in Guatemala und Ecuador. Mehrheitlich waren die Aufträge in den Bereichen Kraftwerk- und Untertagebau angesiedelt.

Verschiedene andere Aktivitäten

SWISSMETRO AG und der Verein PRO SWISSMETRO war dabei ein ganz starkes Thema. Ruedi Mettler war mit seinem Engagement auf verschiedenen Ebenen praktisch omnipräsent. Er verteidigte die Ideen und Projekte ohne Ende. Leider hat das Ganze nicht die wünschbaren Früchte getragen.

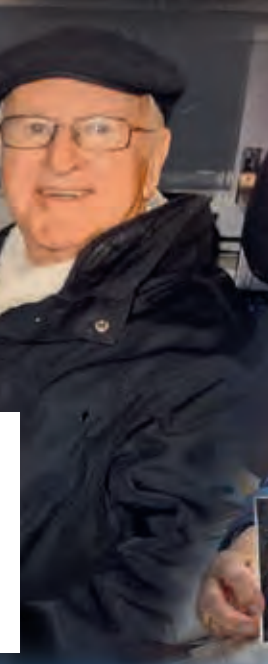
Verbände: Dann gab es für ihn die Fachverbände wie SIA (Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein Zürich), Sektion Graubünden, die FGU (Fachgruppe Untertagebau des SIA) und die Gesellschaft für Ingenieurbaukunst mit Sitz ETH Zürich. **Militär:** Er war Angehöriger der Genietruppe bis Ende 1982, Oberstleutnant, Geniechef der Grenzbrigade 7.

Kunst: Auch in diesem Bereich war er in verschiedenen Institutionen aktiv.

In Sachen Familie stand an oberster Stelle seine Frau Heidi. 1951 wurde geheiratet und 2001 die goldene Hochzeit (50 Jahre) gefeiert. 2008 ist Heidi, ehemals Stüssi, dann leider verstorben. Die beiden Söhne leben im Raum Zürich.

Im Gedenken: Herzlichen Dank an dich, Ruedi, für das, was du für eine Vielzahl von Menschen getan hast.

dringender u sagen



**Ruedi Mettler,
Bauingenieur,
Chur (GR)**



Keine Schuld ist als die, Danke z



Ueli (Ulrich) Graf, Unternehmer, Küttigen (AG)

Ueli Graf, auch «Schmitte Ueli» genannt*, habe ich im Zusammenhang mit meiner Publikation *Mobilität®* vor ganz langer Zeit kennengelernt. Die Sympathie war sofort gegenseitig. Ueli konnte auf sein Leben und seine Berufslaufbahn wirklich stolz sein. Vieles war einzigartig: seine USA-Aufenthalte ebenso wie der Import der Lastwagenmarke DAF. Seine Liebe galt bis zum Schluss dem Wohnort und einstigen Firmensitz Küttigen, seinem kleinen Museum mit vielen interessanten Darstellungen.

Ueli Graf erzählte jeweils gerne aus der Zeit, als sein Vater Karl Graf, «Schmitte-Kari», die Firma vom Huf- und Wagenschmied zur weit über die Kantonsgrenzen hinweg bekannten Werkstatt und Lastwagen-Vertretung entwickelte. Oft spielte Uelis Schwester Marlies eine hilfreiche Rolle – bis hin zum heutigen modernen Nutzfahrzeug-Center! Leider waren keine Nachfolger für das exzellente Unternehmen da. Zwei langjährige Mitarbeiter kauften dieses 2001. Seit 2011 hat die Graf Nutzfahrzeuge AG ihren gut positionierten Sitz in Hunzenschwil. Gemäss Ueli besuchte er die Firma regelmässig und spendierte den Znüni.

dringender u sagen

Ueli Graf

28. Januar 1944 bis 13. Mai 2025



Liebe Freunde und Bekannte,
ich bin zufrieden mit meinem Leben und dankbar für alles, was ich
erleben durfte, sowohl beruflich als auch privat.

Seit einiger Zeit ist nichts mehr, wie es war, ich habe mich
verändert, die Krankheit hat mich verändert.
Solange ich noch Entscheidungen treffen kann, habe ich mich für
diesen Weg entschieden.

Ich bin dankbar für eure Freundschaft und Bekanntschaft,
die gemeinsam verbrachte Zeit, all die tollen Erlebnisse.
Ich wünsche euch alles Gute und gute Gesundheit.

Ciao zäme!
Ueli

Die Trauerfeier hat auf ausdrücklichen Wunsch von Ueli im kleinen
Kreis stattgefunden.

Traueradresse: Sibylle Graf, Ziegel mattstrasse 36, 2540 Grenchen

Im Gedenken: Herzlichen Dank an dich, Ueli, für das, was du für dein Unternehmen, deine Kunden, deine Lieferanten und die vielen Menschen getan hast. Schön, dass ich dich persönlich kennenlernen und immer wieder den Kontakt halten durfte. Rolf Grob, Mobilität®, Winterthur

Keine Schuld ist als die, Danke z

Urs Bühler ist tot

Aus einer Mitteilung: Der Unternehmer Urs Bühler ist im Alter von 82 Jahren am 1. August 2025 verstorben. Mit ihm verliert Bühler eine Persönlichkeit, die das Unternehmen ab 1970 über mehr als fünf Jahrzehnte als Eigentümer, Vorsitzender der Konzernleitung und Verwaltungsratspräsident entscheidend prägte und seine erfolgreiche Weiterentwicklung gewährleistete. Bereits 2014 übertrug Urs Bühler die Firmenanteile an seine Töchter Karin, Maya und Jeannine Bühler und sicherte damit vorausschauend die Nachfolge und Weiterführung von Bühler als Familienunternehmen.

Urs Bühler wurde 1943 in Uzwil geboren und verbrachte dort seine Jugend. Er besuchte die Kantonsschule am Burggraben in St.Gallen und studierte anschliessend Maschinenbau an der ETH Zürich. Nach seinem Unternehmens Eintritt bei Bühler 1970 durchlief er verschiedene Stationen im In- und Ausland, bis er 1986 zum CEO ernannt wurde. 1994 übernahm er auch den Vorsitz des Verwaltungsrats. Ab 1990 war Urs Bühler alleiniger Inhaber des Unternehmens. Urs Bühler übte innerhalb seiner Laufbahn zahlreiche externe Mandate aus, unter anderem in den Verwaltungsräten des Schweizer Bankvereins, des Sulzer-Konzerns und der Winterthur Versicherungen. Darüber hinaus war er 30 Jahre lang im Vorstand bei Swissmem. Damit hat Urs Bühler auch wesentlich zur Schweizer Industriegeschichte beigetragen.

2001 übertrug er im Rahmen der Nachfolgeplanungen die operative Verantwortung des Konzerns an Calvin Grieder, der 2014 auch das Amt des Verwaltungsratspräsidenten übernahm. Ebenfalls im Jahr 2014 regelte Urs Bühler vorausschauend die Nachfolge der Eigentümerschaft des Unternehmens, indem er die Firmenanteile an seine Töchter Karin, Maya und Jeannine Bühler – die 5. Eigentümergeneration – übertrug. Die Uze AG, welche im Jahr 1892 gegründet wurde und die Immobilien der Familie betreut, wurde bereits im Jahr 2011 an die Töchter übergeben. «Wir fühlen uns dem Lebenswerk unseres Vaters und unserer Vorgänger verpflichtet und werden Bühler als Familienunternehmen weiterführen. Auch die strategische Ausrichtung mit einem starken Fokus auf eine weiterhin erfolgreiche Zukunft, Aus- und Weiterbildung sowie einen schonenden Umgang mit den Ressourcen hat unsere volle Unterstützung», betonen die drei Töchter. In den über 50 Jahren bei Bühler prägte Urs Bühler das Unternehmen bis heute und gewährleistete mit zahlreichen langfristig angelegten Entscheidungen dessen erfolgreiche Weiterentwicklung. Dazu zählen insbesondere die Internationalisierung und der weltweite Ausbau des Unternehmens, der Einstieg in neue Technologiefelder wie etwa die Extrusion oder auch der frühzeitige Einsatz von modernen Informations- und Automationstechnologien. Bestens bekannt und bis heute gültig sind seine Vorgaben, zu keinem Zeitpunkt Kompromisse bezüglich der Entwick-

lungsfähigkeit einzugehen. Eindrücklich sichtbar wird diese Orientierung im Unternehmen u.a. anhand des Urs Bühler Innovation Fund – eines aus anerkannten Experten bestehenden Beirats, dem Urs Bühler mit grosser Begeisterung und Engagement persönlich beiwohnte –, durch den Bau des Cubic Innovation Campus sowie des jüngst eröffneten Bühler Energy Centers. Unter der Führung von Urs Bühler entwickelte sich das Maschinenbau-Unternehmen zu einem breit und global aufgestellten Technologiekonzern mit einem umfangreichen Lösungsangebot für die Nahrungsmittel- und Mobilitätsindustrie. Sein Lebenswerk hat die Grundlage geschaffen, dass Bühler heute hervorragend aufgestellt ist, um die aktuellen und künftigen Herausforderungen erfolgreich zu meistern. Als Person blieb Urs Bühler allen Erfolgen zum Trotz bescheiden, zurückhaltend und empathisch. Neben der Technik und dem Unternehmen waren der Reitsport und das Skifahren sowie die ganzheitliche Betrachtung der Gesundheit von Menschen und Tieren weitere grosse Leidenschaften. Letzteres fand Ausdruck in der Health Balance AG, die Urs Bühler 2004 gründete. Auch hier ging Urs Bühler immer engagiert und innovativ voraus.

Dankbar und in grösster Anerkennung nehmen wir Abschied von Urs Bühler. Er bleibt uns als visionärer Unternehmer, Innovator und insbesondere auch als grossartiger Mensch ein inspirierendes Vorbild.

dringender u sagen



Urs Bühler, Unternehmer, Uzwil (SG)



René und Urs Bühler

Beide Herren, Vater und Sohn, durfte ich (Rolf Grob, Mobilität®) während meiner hervorragenden Zeit in ihrem, nicht gerade kleinen, Unternehmen «Bühler» in Uzwil persönlich kennenlernen und immer wieder den Kontakt halten.

Im Gedenken: Herzlichen Dank an beide Persönlichkeiten für das, was sie für ihre Unternehmen und die Menschen getan haben.



Bühler-Konzern-Hauptsitz in CH-Uzwil (SG)



Projekt Säntis 2026

Die Säntis-Schwebebahn wird umfassend modernisiert und durch eine neue, leistungsfähige Pendelbahn ersetzt. Das Projekt «Säntis 2026» umfasst neuste technische Entwicklungen, mehr Komfort für die Gäste und eine verbesserte Windstabilität. Trotz erster Bauarbeiten im Jahr 2025 bleibt der Bahnbetrieb bis Ende April 2026 uneingeschränkt bestehen. Erste Fahrten mit der neuen Schwebebahn sind für den Spätherbst 2026 geplant, eine feierliche Eröffnung im Frühjahr 2027.



Notwendigkeit des Neubaus

Die aktuelle Säntis-Schwebebahn wurde seit ihrer Inbetriebnahme im Jahr 1974 kontinuierlich modernisiert. Im Nachgang zum Lawinereignis von 2019 sah sich die Säntis Schwebebahn AG mit der Herausforderung konfrontiert, mittelfristig die Stütze eins nicht nur zu ersetzen, sondern auch den Lawinenschutz zu verstärken. Da die bestehende Bahn mittelfristig weitere Ersatzinvestitionen erfordert hätte, entschied sich der Verwaltungsrat für den Bau einer komplett neuen Bahn. Seit mehreren Jahren ist das Projektteam rund um Michael Wehrli, Leiter Technik und Infrastruktur, an der Planung des Generationenprojektes «Säntis 2026». Für die Umsetzung des Projekts hat der Verwaltungsrat eine Gesamtbausumme von rund 22 Mio. Franken genehmigt. Die Kosten für den Betriebsunterbruch sind dabei nicht berücksichtigt. Michael Auer, Verwaltungsratspräsident der Säntis-Schwebebahn AG, betont: «Wir sind überzeugt, dass wir mit diesem Projekt eine zukunftsweisende Lösung geschaffen haben – ein Projekt, das uns über Generationen Freude bereiten wird.»

Umfassende Modernisierung

Diese hat mitunter den Zweck von mehr Komfort und Sicherheit. Die neue Bahn wird mit absolut modernster Technik ausgestattet. Die erste Stütze wird durch die Erhöhung der Zwischenstütze und die erhöhte Seilspannung nicht mehr benötigt, wodurch der massive Lawinenschutz in diesem Bereich überflüssig wird. Erfreulicherweise wird dadurch auch die Landschaft aufgewertet. Zudem werden alte Fundamente aus vergangenen Bahngenerationen rückgebaut und renaturiert. Die höhere Seilspannung und die grössere Pendelfreiheit wirken sich auch positiv auf die Windstabilität aus und sorgen für ein ruhigeres Fahrerlebnis. Eine neu geschaffene Aussichtsplattform im Bereich der heutigen «Stütze 2» macht einen Zwischenhalt noch attraktiver.

Die neuen Kabinen bieten mit grossflächigen Panoramafenstern einen noch beeindruckenderen Ausblick. Sie sind etwas grösser als die bisherigen, jedoch bleibt die Transportkapazität bei 85 Personen. Dies bedeutet mehr Komfort für die Fahrgäste. Die Kommunikation mit der Bergstation erfolgt über Lichtwellenleiter in den Tragseilen. Dank einer neuartigen Technologie kann die Bahn bei extremen Wetterbedingungen in der Talstation «geparkt» werden, um die Verfügbarkeit zu erhöhen. Ein modernes, redundantes Antriebssystem sichert den Betrieb auch bei technischen Ausfällen.

Bahnunterbruch im Sommer 2026

Die Bauarbeiten starteten im Frühjahr 2025 mit Felsarbeiten, Verankerungen und ersten Fundamentarbeiten an der Zwischenstütze, ohne den regulären Bahnbetrieb zu beeinträchtigen. Der eigentliche Unterbruch beginnt im Mai 2026 und dauert voraussichtlich bis in den Spätherbst. Während dieser Zeit bleibt die Bergstation für Gäste geschlossen. Wanderer können sich jedoch weiterhin in den umliegenden Berggasthäusern verpflegen.

Attraktive Alternativen und Sicherung der Arbeitsplätze

Die Säntis-Schwebebahn AG plant für den Sommer 2026 auf der Schwägalp ein vielseitiges Alternativangebot, um Besucher weiterhin anzuziehen. Dies ist eine zentrale Massnahme zur Sicherung der Arbeitsplätze der rund 220 Mitarbeitenden. Zudem arbeitet die Säntis-Schwebebahn AG mit Partnerbetrieben zusammen, um für Mitarbeitende temporäre Einsätze in anderen Unternehmen zu ermöglichen. Geschäftsführer Jakob Gülünay betont: «Es ist uns wichtig, dass möglichst alle Mitarbeitenden ihre Arbeitsplätze behalten können. Wir sind der Überzeugung, dass wir für alle eine gute Lösung finden, um das Jahr

2027 mit der ganzen Säntis-Familie starten zu können.»

Der Säntis

Er ist der höchste Berg des Alpsteins und ein Wahrzeichen der Ostschweiz. Mit der Schwebebahn fährt man von der Schwägalp bis auf den Gipfel. Oben erwarten die Ausblicke zum Bodensee und in sechs Länder – plus Panoramawege, Bergtouren und eine interaktive Erlebniswelt.

Säntis-Schwebebahn AG

Der Säntis ist eines der beliebtesten Ausflugsziele in der Tourismusregion Bodensee. Bekannt durch die Schwebebahn, die Gastronomiebetriebe auf dem Berg und auf der Schwägalp, das Hotel und den Naturerlebnispark bietet er allen Gästen vielfältige Möglichkeiten in einer einzigartigen Berglandschaft. Der Entwicklungsprozess zeigt sich auch mit dem Drei-Sterne-Superior-Hotel und der grosszügigen Gastronomie auf der Schwägalp sowie der Erlebniswelt auf dem Säntis.

Imposant ist bereits die Fahrt in der grossen Säntis-Luftseilbahn von der Schwägalp über die Felsbänder zur Bergstation. Einmal auf dem «Wetterberg» angekommen, lässt der Ausblick auf das 6-Ländereck den Atem stocken.

Die Bahnlinie nach Wasserauen war zu Beginn des letzten Jahrhunderts der Anfang einer geplanten Eisenbahn zum Säntis. Die Bahnlinie kam über den Talort jedoch nie hinaus, und so wurde 1935 die Säntis-Schwebebahn von der Schwägalp aus eröffnet. Von da gleitet man fast schwerelos in rund 10 Minuten hinauf auf den imposanten Säntisgipfel. Auf 2502 m ü. M. geniesst man an klaren Tagen eine atemberaubende Aussicht über das 6-Ländereck Frankreich, Deutschland, Italien, Österreich, Liechtenstein und die Schweiz.

Beitrag: Rolf Grob, Publikationen Mobilität®, CH-Winterthur
Quelle: Inhalte, Bilder v. Säntis-Schwebebahn



Zulieferungen



Bergbahnen und viele Notwendigkeiten

Mit ihren königlichen Alpenlandschaften eignet sich die Schweiz hervorragend für Bergausflüge unterschiedlicher Art. Es erwarten oft schneebedeckte Gipfel mit Panorama-Aussicht, Tausende von Wanderwegen und viele andere alpine Sensationen. Der Weg auf einen Gipfel ist eine Attraktion für sich, sei es mit einer Zahnradbahn, einer Kabinenbahn oder einer allgemeinen Bergbahn. Dass dies alles überhaupt möglich ist und funktioniert, verdanken wir vielen, vielen notwendigen Begebenheiten, die oft überhaupt nicht bewusst sind.

Transporte, Versorgung

Die Bahnen, wo und wie sie aktiv sind, werden für alles Mögliche gebraucht. In der Regel sind es Personen- und Materialtransporte. Diese haben nicht nur für die Betreiber, sondern für ganze Regionen eine wichtige Bedeutung. Dies wurde uns bei der Berichterstattung über die beiden Bergbauprojekte «Säntis und Titlis» wieder einmal mehr als nur bewusst. Und es scheint uns sehr wichtig zu sein, gerade hier eini-

ge spezielle Gedankenanstösse unter dem Motto «Nichts ist selbstverständlich» allen mit auf den Weg zu geben. Alles wird dadurch noch eindrücklicher.

Die Transporte und die Versorgung sind nicht nur von einem Verkehrsmittel und einem Menschen abhängig. Alles, was auf den einzelnen touristisch erschlossenen Bergen genutzt und verspeist werden kann, muss von irgendwo auf der Welt termingerecht beschafft, hergebracht und unterhalten werden. Beim Nachdenken wird man meist schnell überfordert sein. Eine gewisse Entlastung können anerkennende Worte und Gesten bei örtlichen Begegnungen geben. In der Regel kommt dann auch etwas zurück. Allseits entsteht Freude, die bestimmte Auswirkungen hat.

Herzlichen Dank hier an Remo Frehner und sein Team bei der Frehner+Co. AG, Schwellbrunn AR, www.frehner-transporte.ch, für die Bilder hier und die Hilfe. Herzlichen DANK auch für die Unterstützung an Martin Hauser und das Team von Volvo Trucks Schweiz AG, www.volvotrucks.ch

Auch auf dem Titlis wird gebaut

Der Titlis ist ein 3238 Meter über Meer gelegener Berg in der Gebirgsgruppe der Urner Alpen und eines der beliebtesten Wintersport- und Ausflugsziele in der Zentralschweiz.

Der Titlis ist der höchste Berg einer gut 20 Kilometer langen Bergkette, die in einem leichten Bogen von Westsüdwest nach Nordost vom Berner Haslital über das Gross Spannort zum Urner Reusstal verläuft. Nach Süden und Osten hin fällt der Titlis in steilen Wänden schroff ab. Richtung Westen verbindet ihn bloss ein schmaler, schartiger Grat mit den Nachbargipfeln Reissend Nollen und den Wendenstöcken. Lediglich nach Norden hin, zur Gemeinde Engelberg, verläuft das Gelände mit relativ moderatem Gefälle und mit zwei grösseren Terrassen.

Wo liegt nun der Berg geografisch?

Der Berg liegt zwischen der Gemeinde Engelberg im Norden und dem zum Sustenpass hin ansteigenden Gadmortal im Süden, auf der Grenze zwischen den Kantonen Obwalden, Bern und Nidwalden. Letzterer hat zwar keinen Anteil am Gipfelgrat, besitzt dafür aber die Regionen unterhalb des Gipfels, die für den Massenwintersport am besten geeignet sind und in denen sich im Winter die meisten Touristen aufhalten.

Im Wesentlichen ist der Titlis aus der unverschobenen Kalksedimentdecke des Aarmassivs aus der nördlichen Tethys, dem sogenannten Autochthon, aufgebaut.



Seine Gipfelregion ist von einem Gletscher bedeckt, der mit 1,7 km² zu den kleinen Alpengletschern gehört. Wie die meisten Alpengletscher ist auch der Titlisgletscher stark vom Schwund durch globale Klimaerwärmung betroffen. Einheimische und Stammgäste können den Rückgang von Jahr zu Jahr mit blossem Auge feststellen.

Tourismus und Verkehr

Da das Gadmortal im Süden wenig besiedelt ist und sich der Winter- und Wandertourismus auf der sanfter ansteigenden Nordseite abspielt, ist der Titlis allein von Norden, von Engelberg her, durch Bergbahnen erschlossen. Von Engelberg aus verlaufen Seilbahnen in vier grossen Etappen über die Zwischenstationen Gerschnialp, Trübsee und Stand bis zur Bergstation Klein Titlis (3020 m) unter dem Nebengipfel (3061 m) des Titlis. Die Grossraum-Gondeln (Luftseilbahn Titlis Rotair) auf der letzten Etappe hatten bis 2014 einen rotierenden Kabinenboden. Die Titlis-Rotair war die erste Luftseilbahn der Welt mit rotierenden Gondeln. Ein Modell dieser Seilbahn ist im Swissminiatur-Park und im Miniatur Wunderland zu sehen. Seit November 2014 sind neuartige Gondeln im Einsatz, bei denen sich die komplette Gondelkabine während einer Fahrt

in gleicher Weise um 360° an ihrer Aufhängung dreht, und nicht nur der Fussboden. So bekommen die Mitfahrenden während der Fahrt das Panorama rundherum zu sehen.

Vom Klein Titlis bietet sich ein weitreichender Ausblick: Richtung Westsüdwest sieht man die Bergriesen des Berner Oberlandes: Finsteraarhorn, Wetterhorn, Schreckhorn oder Mönch und Eiger. Richtung Süden sieht man die Kegel des Sustenhorns und des Dammastocks mit ihren Gletschern. Richtung Westnordwest sieht man über vier kleine Seen hinweg zum Melchtal. Richtung Norden öffnet sich durch das Engelberger Tal und die Bergketten, die es begrenzen, der Blick zum Vierwaldstättersee und zum Schweizer Mittelland.

Weitere Skilifte und Sesselbahnen in Etappen zwischen Klein Titlis und Engelberg erschliessen ein grosses Wander- und Skigebiet, das vom Mittelland via Gotthard-Autobahn A2 oder durch die Bahnstrecke der Zentralbahn von Luzern via Stans erschlossen ist. Die bis 246‰ steile ehemalige Bergstrecke zwischen Obermatt und Engelberg wird dabei seit Ende 2010 durch den 4043 m langen Tunnel Engelberg umfahren.

Im Dezember 2012 wurde knapp neben dem Klein Titlis auf 3041 Meter über Meer der rund hundert Meter lange Titlis Cliff Walk eröffnet. Die als «höchstgelegene Hängebrücke Europas» beworbene Brücke führt über einen 500 Meter abfallenden Abhang. Von der Bergstation Klein Titlis geht der Weg zu der Brücke durch einen 140 Meter langen unterirdischen Stollen im Südwandfenster. Das andere Ende der Brücke führt zur Bergstation der Gletscher-Sesselbahn Ice-Flyer.

Voraussichtlich bis 2026 soll eine neue Bergstation von den Architekten Herzog & de Meuron gebaut werden.



Ikonische Baustelle am Titlis

In über 3000 Metern Höhe entsteht eines der imposantesten Bauwerke Europas: der Titlis Tower (Eröffnung Ende Mai 2026) und die neue Titlis Peak Station (geplante Eröffnung 2029), entworfen vom renommierten Architekturbüro Herzog & de Meuron. Inmitten von Eis und Fels wird hier ein neues Kapitel alpiner Architektur geschrieben.



Meilenstein moderner Baukunst

Aktuell markiert das Projekt TITLIS eine der höchstgelegenen Gebirgsbaustellen Europas – ein Meilenstein moderner Baukunst unter extremen Bedingungen.

Das Projekt TITLIS

Es besteht aus verschiedenen, sehr spannenden Komponenten. Egal wie man zu Verschiedenstem steht – man muss alles zuerst einmal machen. Wir von den Publikationen Mobilität®, dem Verlag Mobilität zollen allen engagierten Beteiligten, egal auf welcher Stufe und Funktion, höchste Anerkennung. Danke vielmals.

Der Titlis Tower

Der Richtstrahlturnm aus den 1980er-Jahren, damals von der PTT gebaut, wird ausgebaut und touristisch erschlossen. Ein Restaurant, eine Bar, eine Lounge und eine Aussichtsterrasse sind zukünftig Programm im Turm. Der Titlis Tower eröffnet Ende Mai 2026.

Die Titlis Peak Station

Die aktuelle Bergstation aus den 1960er-Jahren wird ab Sommer 2026 zurückgebaut/abgerissen. Einzig die Seilbahntechnik der Titlis Rotair bleibt bestehen. Anschliessend wird die neue Bergstation gebaut, die Anfang 2029 eröffnet werden soll.

Die Titlis Connect

Die neue einspurige Pendelbahn Titlis Connect verläuft parallel zur Titlis Rotair und wurde im April 2025 in Betrieb genommen. Vorläufig dient sie der Logistik für den Materialtransport. Im Sommer 2026 wird sie zum ersten Mal für den Personentransport zum Einsatz kommen, da die Titlis Rotair dann für 3 Monate ausser Betrieb sein wird. In Zukunft dient die Bahn als Evakuations- und Materialtransportbahn. Zudem garantiert sie die Erreichbarkeit des Titlis während 365 Tagen im Jahr. Sie kommt während der jährlichen Revision der Titlis Rotair zum Einsatz, zudem hat das Unternehmen die Bewilligung, sie während 30 Tagen im Jahr parallel zur Titlis Rotair einzusetzen (an Spitzentagen zur Entlastung).

Episode 1 – Vision

«Der Titlis hat eine unglaubliche Übersicht über die Bergwelt – über die Alpen und das Mittelland» – für Pierre de Meuron, Founding Partner Herzog & de Meuron, zeichnet unter anderem diese Tatsache den Titlis aus und

macht das Projekt TITLIS zu einem einmaligen Projekt.

Episode 2 – Die Spülbohrung

Technische Meisterleistung am Titlis: Im Rahmen eines gemeinsamen Projekts des Kantonalen Elektrizitätswerks Nidwalden (EWN) und der Titlis Bergbahnen wurde ein knapp 800 Meter langer Kanal unter dem Gletscher gebohrt.

Episode 3 – Die Materiallogistik

Maschinen auf steilem Weg: Im Frühling 2023 kämpften sich die Bagger über die Rotegg hinauf auf den Titlis, um die Arbeiten auf der höchsten Baustelle der Schweiz zu starten.

Episode 4 – Die Pendelbahn Titlis Connect

Grossartiges Teamwork – nach rund zwei Jahren Bauzeit geht die neue Pendelbahn Titlis Connect zwischen der Station Stand und dem Titlis in Betrieb. In einer ersten Phase wird sie für den Materialtransport eingesetzt – ab Sommer 2026 ist erstmals der Gästebetrieb geplant.



Zeitplan Projekt TITLIS

Neue Pendelbahn Titlis Connect: Ein erster Meilenstein wurde Anfang 2025 mit der Inbetriebnahme der neuen, einspurigen Pendelbahn zwischen Stand und Titlis erreicht. Die sogenannte Titlis Connect kommt primär bei Evakuationen und für Materialtransporte zum Einsatz. Gleichzeitig macht sie ab 2026 das Erreichen des Gipfels neu an 365 Tagen im Jahr möglich, weil während der rund zweiwöchigen Jahresrevision der Rotair auch Personen befördert werden können. Die Bergstation der Titlis Connect liegt rund 70 Meter tiefer als jene der Rotair, die beiden Gebäude sind unterirdisch durch einen Stollen verbunden. Architektonisch sprechen sie die gleiche Sprache. Die neue Pendelbahn kommt erstmals 2026 für den Gästetransport zum Einsatz. Bis dahin dient sie ausschliesslich als Materialtransportbahn.

Beitrag, Rolf Grob, Publikationen
Mobilität®, CH-Winterthur
Quelle, Inhalte, Bilder: Titlis Bergbahnen

Titlis Bergbahnen

Die Titlis Bergbahnen erschliessen das ganzjährig zugängliche Gletschergebiet rund um den Titlis auf 3020 Meter über Meer – dem höchsten Ausflugsberg der Zentralschweiz. Zum börsenkotierten Unternehmen gehören die Bergbahnen, zwei Hotels, das Titlis Resort und mehrere Restaurants in Engelberg. Mit dem Projekt TITLIS entsteht eine zeitgemässe Erneuerung der Bergstation (Eröffnung 2029) und der touristischen Infrastruktur mit dem neuen Titlis Tower (Eröffnung Mai 2026) – ein architektonisches Highlight und Meilenstein für langfristig massvollen Alpentourismus.

Die Bergbahnen Engelberg-Trübsee-Titlis AG hat soeben das beste Halbjahresergebnis (Geschäftsjahr 2024/25) der Geschichte erzielt.

Der neue Besucherrekord mit 651 599 Gästen bescherte dem Unternehmen hervorragende Umsätze und einen Gewinn von Fr. 3,8 Mio.

Zuversichtlich für das Kommende
Dem zweiten Geschäftshalbjahr blickt die Bergbahnen Engelberg-Trübsee-Titlis AG zuversichtlich entgegen. Das attraktive Leistungsangebot steht den Gästen trotz der Bauarbeiten vollumfänglich zur Verfügung.



Himmelwärts – mit dem LKW auf den Titlis

Baustellen im Hochgebirge brauchen eine ausgeklügelte Logistik. Neben Bergbahnen wie hier am Titlis kommen auch Helikopter und Spezialfahrzeuge zum Einsatz. Ebenso sind Unimogs, ehemalige Armeefahrzeuge und Pick-ups oft zu sehen.

Wird die Ladung beispielsweise für einen Helikopter zu schwer, sind andere Lösungen gefragt. Eine davon ist der Tatra 6 × 6 der Geissler René AG aus dem luzernischen Hochdorf.

Zwischen Helikopter und Forstforwarter

Für die zukünftige Versorgung der Bergstation auf dem Titlis musste von der Zwischenstation «Stand» her eine Spülbohrung gemacht

werden. Dieser Versorgungsstollen nimmt Leitungen für Strom, Telefonie, Frischwasser und Abwasser auf. Das zum Bauen notwendige Material musste dazu auf den Berg gebracht werden. Was technisch möglich war, wurde mit der Bergbahn Engelberg-Trübsee-Titlis transportiert und in der Zwischenstation «Stand» ausgeladen. Schwerere Teile wurden teilweise mit Helikoptern geflogen. Andere Transporte ka-

men mit Fahrzeugen wie mit dem Tatra 6 × 6 der Geissler René AG auf den Berg.

René Geissler dazu: «Bei diesem Projekt kamen wir mit unserem Tatra zum Einsatz, weil die Container, welche wir im «Stand» oben abholten, zu schwer für Helikopter und Bergbahn waren. Die Container wurden bereits im Frühling hochgefahren. Damals ging es mit Hilfe eines Schreitbaggers auch über eine Schneepiste. Nicht ganz ungefährlich, wie sich nun im Spätsommer zeigte, denn unter der Schneedecke sind die Abgründe, welche sich neben der geräumten Strecke auftun nicht sichtbar.»



René Geissler weiter: «Für solche Bergfahrten, rauf oder runter, muss man der Typ sein. Wegen des Ungewohnten sich stressen zu lassen wäre ganz sicher nicht gut. Immerhin war beim Hochfahren meist der Berg zu sehen. Es ging mehr oder weniger permanent himmelwärts. Der Start war am Morgen beim Hotel Trübsee. Von da an stieg die Strecke nur noch an. Der Fahrweg glich eher einem Bachbett, da schwere Unwetter im Sommer sie als Ablauf nutzten. Am Tag zuvor musste man noch grössere Steine aus dem Weg schaffen, damit man überhaupt hoch kam.

Vor der Steigung sperrte René Geissler beim Tatra den Längsantrieb und die beiden Hinterachsen. Dann ging es los. Durch die Längsantriebsperre wird automatisch die Vorderachse zugeschaltet und somit mitangetrieben.

Apropos – Zuvor hätten sich andere Unternehmen mit gelände-

gängigen Fahrzeugen an die Aufgabe gewagt. Diese hätten aber nach kurzer Distanz bereits das Handtuch werfen müssen.

Bei solchem Gelände ist der Zentralrohrrahmen des Tatra mit seiner Einzelradaufhängung den meisten anderen Konstruktionen mit Starrachsen überlegen. Durch die Einzelradaufhängung an einem zentralen Rohr können sich die Räder viel besser dem Gelände anpassen und bieten so länger Traction. Ein weiterer Vorteil liegt darin, dass sich der Aufbau weniger verwindungsfreudig zeigen muss. Da es keinen Leiterraum gibt, welcher die Fahrzeugbewegungen irgendwie mitmachen muss.

René Geissler hat sich den Tatra genau für solche Bergtransporte gekauft. Solche extreme Transporte gibt es nur ein- bis zweimal im Jahr. In der übrigen Zeit werden beispielsweise auch norma-

le Baustellen im Strassenbau oder solche auf Bergbauernhöfen versorgt.

Nun stehen die fünf Container wieder bereit, um ins Tal zu gelangen. Auch beim Verladevorgang in schwierigen Gelände des Hochgebirges und bei der Talfahrt machten sich die aussergewöhnlichen und nötigen Fähigkeiten beim Tatra-Truck wieder mehrmals bemerkbar. Wichtig dabei ist auch das Thema Reifen, die gelegentlich unter dem scharfen Gestein in Mitleidenschaft gezogen werden. Das Mitführen des entsprechenden Equipments ist sozusagen eine Pflicht.

Das Fahrzeug

Tatra Phoenix 6 x 6/4 motorisiert mit einem Paccar MX13-Motor mit 530PS, welcher grad im Gebirge gefordert ist, auch wenn das Getriebe die Kraft über



Kriechgänge weitergeben kann. Zur Verbesserung der Wendigkeit ist die hinterste Achse ebenfalls gelenkt. Die hinteren beiden Achsen sind permanent angetrieben, die Vorderachse lässt sich durch die Längssperre zuschalten. Sämtliche Achsen lassen sich sperren, natürlich mit dem bekannten Nachteil, dass mit jeder Sperre die Wendigkeit leidet. Sind alle Sper-

ren eingelegt, geht es praktisch nur noch vorwärts, daher ist diese Sperre auch nur mit einem Taster schaltbar.

Die Geissler René AG

«Hü Geiss!» so der Wahlspruch von René Geissler. Das Logo beinhaltet folglich auch eine weisse Geiss. Diese Tiere sind per se berggän-
 gig. Nicht umsonst heisst es bei einem guten Kletterer, dass er eine Bergziege (Berggeiss) sei. Die Geissler René AG bietet Transporte, Muldenser-

vice und Kranarbeiten an. Dazu setzt man neben dem Tatra 6x6 auch einen DAF CF Fünffachser ein. Weiter sind noch Traktoren im Fuhrpark, welche in der näheren Umgebung um Hochdorf für Forsteinsätze oder in der Landwirtschaft eingesetzt werden. Ebenso ist René und sein Team im Einsatz, wenn die Feuerwehr ruft, dann hilft er mit dem Kran Treibgut aus den Bächen zu fischen, dass das Wasser abfliessen kann.

Das Bauprojekt – Titlis

Die Bergbahnen Engelberg-Trübsee-Titlis AG investieren rund 45 Millionen Franken in den Ausbau der Bergstation der Titlis-

**LKW-Transporte –
 himmel- und talwärts**



Bahn. Dazu soll der Richtstrahl-turm auf dem Titlis touristisch aktiviert werden und die Bergstation im laufenden Betrieb komplett umgebaut werden. Das Architekturbüro Herzog & de Meuron bekam bereits 2017 den Auftrag, einen Masterplan auszuarbeiten. Dazu gehört auch, den Verbindungstunnel von der Bergstation zum Turm aufzuwerten.

Die Bergstation wird neu als zentraler Ankunfts- und Orientierungsort dienen. Die bestehende Seilbahninfrastruktur bleibt bestehen.

Der Turm befindet sich rund 250 m von der Bergstation entfernt und verfügt über eine rigide Stahlstruktur. In diesem Bauwerk werden zwei balkenförmige Gebäudevolumen – mit der gleichen industriellen Stahlbautechnik – eingebaut.

Die zweite Bahn (Linie II) wird für den Materialtransport in Zusammenhang mit der Baustelle von der Zwischenstation «Stand» auf den Titlis nötig. Ausgeführt wird sie als einspurige Pendelbahn mit separater Bergstation. Nach Abschluss der Bauarbeiten wird diese primär als Evakuationsbahn dienen.



Beitrag: Erich Urweider
für die Publikationen Mobilität®
Text, Bilder: Erich Urweider
Quellen: gemäss Texterwähnungen



Einige Kernzahlen

TITLIS 3020 Linie II, Bergstation, Pistenfahrzeughalle und Turm inkl. Stollen

Ein nicht alltäglicher Infrastruktur- und Hochbau mit ganz normalen Facetten wie:

- Installationen Betonanlagen
- Entwässerungen
- Foundationen
- Mikropfähle
- Ankerstangen
- u. a. Sichtbetonwände

Einfach alles auf über 3000 m. ü. M.;
Betonkubatur total 9150 m³;
Aushub und Baugrubensicherung total 7825 m³; Transporte mit der Bahn 11 225.





Effizienz hat nicht nur einen Haken ...

Der Begriff der Effizienz stammt vom lateinischen Begriff «efficientia». Dieser bedeutet Wirksamkeit. Der Haken oder die Haken, über die wir hier berichten, sind vielerorts, meist täglich, mit viel Handlingtechnologie im Einsatz.



Wie dies heute bei allen technischen Mitteln der Fall ist, sind sie mit unterschiedlichen mechanischen, elektrischen oder gar elektronischen Einrichtungen und Gerätschaften verbunden. Dadurch wird auch in unserem Fall die Wirksamkeit ausgeweitet beziehungsweise verstärkt. Ein bedeutender Teil einer jeden Unternehmung, in welcher Branche auch immer, spiegelt sich das auch im Geschäftsergebnis wider.



Beim letzten Beitrag waren wir bei einer MEILLER-Präsentation beim Unternehmen Spross in Zürich zugegen. Unsere jetzige Reportage stammt von einem Besuch beziehungsweise von einer Einsatzbegleitung beim Unternehmen Gloggner AG in Perlen LU. Die Gloggner AG ist ein Transportunternehmen, welches im Baugewerbe tätig ist. Kipper – und Muldentransporte – sind das Kerngeschäft.

Lukas Gloggner, der Geschäftsführer, Truck Service Perlen AG, MEILLER Stützpunkt, ermöglichte uns das Dabeisein bei einem Einsatz mit einem modern eingerichteten Volvo-Truck mit einem MEILLER-Hakengerät. Dieses wurde vom erfahrenen und engagierten Chauffeur Marcel Baumgartner bei jeder Station vollkommen aus dem Cockpit des Trucks bedient. Mehr darüber später.

Die Gloggner AG

Das mittelständische Unternehmen in Perlen, Kanton Luzern, sesshaft, erbringt mit rund 30

motivierten Mitarbeitern vielfältige Leistungen im Kipper- und Betontransport. Im etwa 30 Lastwagen umfassenden Fuhrpark ist die grosse Mehrheit Fünffacher. Viele davon sind mit Lkw-Aufbauten und Einrichtungen vom Hersteller «MEILLER Kipper» ausgerüstet.

Die Gloggner AG betreibt zwei eigene Deponien und einen grossen Kiesumschlagplatz mit diversen Komponenten für Abholer. Die Fahrzeuge und der spezialisierte Baumaschinenpark sind in der eigenen Werkstatt mit dazugehöriger Schlosserei in besten Händen.

Wer ist MEILLER?

Dieses Münchner Unternehmen, mit der Schweizer Niederlassung MEILLER Schweiz AG in Rüthi SG, gibt es sage und schreibe schon 175 Jahre. Das 1850 gegründete Familienunternehmen kann auf eine lange Tradition zurückblicken. Von Anfang an hat MEILLER es sich zum Ziel gesetzt, zukunftsgerichtete und qualitativ hochwertige Produkte mit hohem Kundennutzen für die Bau- und Entsorgungsbranche herzustellen.

Als Münchner Unternehmen hat man sich von einer Schmiede hin zur global agierenden MEILLER-Gruppe entwickelt. Mit der Fertigung und dem Vertrieb von Kippaufbauten und Kippanhängern, der weltweit bewährten MEILLER-Hydraulik sowie hochwertigen Aufzugtüren hat man sich als Marktführer weltweit einen bedeutenden Namen gemacht.





MEILLER: «In enger Zusammenarbeit mit allen wichtigen Fahrzeugherstellern entwickeln wir nahezu zeitgleich unsere zukunftsorientierte Produktpalette als Systemlösung und gewährleisten damit eine optimale Abstimmung von Fahrzeugchassis und Aufbau. Modernster Datentransfer in Technik und Logistik zwischen den Lkw-Herstellern und unserem Hause ermöglicht kurze Reaktionszeiten und zeichnet MEILLER als kompetenten Systemlieferanten aus.



Unsere rund 2000 hoch qualifizierten Mitarbeitenden bieten Ihnen täglich hervorragende Leistungen und einen kompletten Service in Betreuung und Beratung.»



Produktbereiche MEILLER

Dazu gehören Abrollkipper, Absetzkipper, Dreiseitenkipper, Zwei-seitenkipper; Hinterkipper, Kipp-sattel, Asphaltmulde, Zentralachs-anhänger und Behältertransport-hänger.

Transport von Abroll-containern

Jeder TECTRUM®-Abrollkipper von MEILLER ist so konstruiert, dass er vom ersten Tag an über seine gesamte Nutzungsdauer maximale Produktivität und Wirtschaftlichkeit garantiert. Diese Abrollkipper sind für gängige Lkw-Chassis mit üblichen Tonnagen konzipiert, um Abrollcontainer

schnell und effizient zu transportieren. Die Abrollkipper überzeugen durch ein geringes Eigengewicht, eine hohe Bauteilfestigkeit und -elastizität, einfaches Handling sowie durch eine lange Lebensdauer.

TECTRUM®-Abrollkipper

Baureihe RS: die Kraftpakete für schwere Lasten.

Baureihe RL: für nutzlast- und volumenorientierte Anwendungen.

Baureihe RK: Der klassische Abrollkipper

Wer ist JOMO?

So heisst das neue System, welches einen Joystick mit Touch-

screen-Monitor und Kamerasystem beinhaltet. Dieses wurde von MEILLER Schweiz AG entwickelt und schon verschiedentlich in den Einsatz gebracht.

Der neu entwickelte Joystick mit Touchscreens ermöglicht die sichere und komfortable Bedienung der MEILLER-Abrollkipper im Fahrerhaus. Das automatische Umschalten des Touchscreens von der Bedienungsebene auf die Kameraebene der Hakenüberwachung gestattet eine optimale Sicht auf den Haken in allen Einsatzvarianten. Der neue MEILLER-Multi-Touchscreen vereint Kamerabildschirm und Bedienung in einem System.



Lukas Gloggner
Geschäftsführer
Truck Service Perlen AG
6035 Perlen, Dorfstr. 51

Truck Service Perlen AG
ist Meiller Stützpunkt
mit Zentrallager



Beitrag: Rolf Grob, Publikationen
Mobilität®, CH-Winterthur
Text, Bilder: Rolf Grob
Quelle: MEILLER + Gloggner



Marcel und JOMO

Wie schon erwähnt, war ich mit Marcel Baumgartner, einem Chauffeur bei der Gloggnner AG, unterwegs. Beim Fahrzeug handelte es sich um einen aktuellen Volvo-FH-500-Truck, ausgerüstet mit einem MEILLER-Abrollkipper und dem System JOMO (Joystick mit Touchscreen-Monitor und Kamerasystem).

Es war absolut faszinierend zu sehen, mit welcher Leichtigkeit Marcel seine Aufgaben mit dem erwähnten System verrichtete. Er meinte, dass er schon mit anderen Gerätschaften unterwegs war. Das jetzige Gerät von MEILLER sei aber nach seiner Beurteilung das bisher wirklich Beste. Beim Beobachten zeigte sich, wie er scheinbar mühelos seine Aufgaben erledigte. Er meinte dazu, dass dies bei den ersten Einsätzen nicht immer so gewesen sei. Klar sei, dass die Technologien immer besser würden und auch die Routine eine Rolle spiele.

Man merkte natürlich, dass Marcel seine oftmals auch schwierigen Aufgaben mit Begeisterung und Können anging. Er liebt seinen Beruf als Chauffeur, den er seit 21 Jahren, davon 18 Jahre bei der Gloggnner AG, ausübt. Als Beifahrer merkte man dies sehr schnell. Freude herrscht.

Danke Marcel für die Auskünfte und unkomplizierten Einblicke.





Blick hinter das Einzigartige

Der folgende Beitrag ist dem Reifenanbieter Continental in der Schweiz gewidmet. Wir durften vor kurzem einen Augenschein im einzigartigen Logistikzentrum in Neuendorf SO nehmen und an einer sehr beeindruckenden Auslieferungstour mit mehreren Anlaufstellen bei Kunden im Raum Basel teilnehmen. Einmal mehr hat es sich gezeigt, dass ein direktes Erleben für eine Berichterstattung wichtig ist.

Reine Pressemeldungen, die in fast gigantischen Mengen meist per E-Mail bei uns eintreffen, haben letztendlich nicht denselben Wert wie das persönliche Erleben und Begegnen. So oder so hat man bei der Wahl des Themas und der Darstellung immer die Wahl der Qual. Die Wahl, einmal dem Reifenanbieter Continental im solothurnischen Neuendorf einen Besuch abzustatten, war rückblickend sehr wohl richtig. Einen Blick hinter die Kulissen zu werfen und die vielen Begegnungen, waren sehr positiv und bereichernd.

Vom Logistikzentrum in Neuendorf SO aus ist man mit einer zehnteiligen Flotte von Fahrzeugen

teilweise mit Anhänger, in der ganzen Schweiz unterwegs. Weiter stehen auch kleinere Lieferwagen für Sondereinsätze zur Verfügung. Seit über 40 Jahren kümmern sich die Logistiker und Chauffeure persönlich um die Anliegen der Kunden. Man bietet Tag für Tag beste Service-Qualität für alle Regionen der Schweiz. Damit dies möglich ist, müssen die unterschiedlichsten Reifen jederzeit in kürzester Zeit verfügbar sein. Continental ist in der Schweiz der einzige Reifenhersteller, der das Geschehen über ein eigenes Logistik-Center steuert.

Beitrag, Rolf Grob, Publikationen
Mobilität®, CH-Winterthur
Text, Bilder: Rolf Grob
Weitere Bilder, Quelle:
Continental Suisse AG



Mitarbeitende der Continental-Lagerlogistik



ert. Die verschiedensten Reifen werden von unterschiedlichen Produktionsstätten in Europa an jedem Tag/Morgen angeliefert und gleich von einem hervorragenden Team in das sehr gut organisierte Lager eingelagert. Gleichzeitig werden die zehn Lkw für den nächsten Tageinsatz Kunden-(Tour)-gerecht geladen. Die Arbeitsgruppe arbeitet im Zweischichtbetrieb, ist in Sachen Herkunft sehr international und mehrheitlich langjährig für den Arbeitgeber Continental tätig. Dies lässt auf eine grosse Zufriedenheit mit der Arbeit, den Arbeitsbedingungen und ihrem Arbeitgeber schliessen.

Apropos Reifen

Geht man diesem Thema einmal auf den Grund, kommt man immer wieder ins Staunen. Die Einsatzvarianten, ob privat oder

geschäftlich, sind fast unendlich. Alles, was sich am Boden rollend bewegt, selbst Flugzeuge, ist in irgendeiner Form mit Reifen ausgerüstet. Die Selbstverständlichkeit, dass es überhaupt Reifen gibt und sie meist ohne Probleme ihren Einsatz verrichten, ist sozusagen unendlich. In Anwenderkreisen vertraut man den Produkten, den Produzenten und Fachleuten in unzähligen Garagen meist blindlings.

Reifen sind der Kontaktpunkt zwischen jeglicher Art von Verkehrs- und Transportmitteln sowie Geräten und einem festen und natürlichen Untergrund. Man vergesse dabei beispielsweise auch nicht die Einsätze in der Landwirtschaft und im Rettungs-

wesen. Reifen sind meist Luftreifen und bilden mit der Radschüssel und der Felge das Komplett-Rad eines Fahrzeuges.

Reifen, eine Leidenschaft

Continental blickt auf eine Erfolgsgeschichte zurück, die bis ins Jahr 1871 zurückreicht, als das Unternehmen in Hannover gegründet wurde. In der Schweiz ist man inzwischen seit über 40 Jahren. Die Continental AG hat sich in all den Jahren von einem reinen Reifenhersteller zu einem bedeutenden Automobilzulieferer entwickelt.



Ein Teil der zehn Lkw von Continental



Leichte Nutzfahrzeuge für Continental im Einsatz



Tägliche Anlieferungen im Logistik-Center



Blick ins riesige Continental-Reifenlager

Impressionen von den Begegnungen

Martin Bader, der dreifache Familienvater, ist seit rund neun Jahren täglich für das Continental-Logistik-Center mit Auslieferungen von Reifen unterschiedlichster Art beschäftigt. Das Spezielle an seiner Arbeit sei, dass er täglich auf einer anderen Tour in der Schweiz Kunden beliefern und kennenlernen dürfe.



Unterwegs mit Martin Bader



Zufriedene Kundschaft ist viel wert



Martin Bader mit dem schweren Transportgut



Jan Bobst

Standort-Leiter

Wir haben ihn im Zusammenhang mit unserem Besuch im Continental-Logistik-Center in Neuen-dorf (SO) kennengelernt. Am 1. Juli 2025 feierte er sein dreissig-jähriges Jubiläum bei Continental. Im Logistik-Center sind eine beachtliche Anzahl Reifen gelagert und 50 Personen mit unterschiedlichen Aufgaben sowie zwei Lehrlinge beschäftigt.

Jan Bobst hat uns zuerst mit der Mitfahrt auf einer Distributions-tour von Martin Bader mit einem ganz neuen MAN überrascht. Jan Bobst liebt das Praktische, das Vielfältige und das Ordentliche im Alltag. Ganz speziell liegen ihm aber auch die Menschen innerhalb und ausserhalb des Betriebes am Herzen. Wo er kann, hilft er mit und legt oftmals selbst Hand an. Die Balance und das Gleichgewicht gehören mit zum Täglichen.

Es gibt für ihn einige wichtige Grundsätze, die er als Vorgesetzter und Familienvater nicht einfach predigt, sondern auch täglich lebt beziehungsweise vorlebt. Das Gemeinsame und die persönlichen Gespräche gehören mit zu den Grundsätzen. Aber auch die Sicherheit ist bei ihm ganz gross geschrieben.

Danke an Jan Bobst und an seine Mitarbeitenden für das sehr Be-eindruckende bei meinem Besuch.



Jan Bobst ist sehr stolz auf seine verlässlichen Mitarbeitenden.

WENIGER MEHR!

Die Ausgangslage:
Schweiz–EU



Bewegung
«Auf Augenhöhe»

IST

Vertragswerk Schweiz–EU mit mehr als 800 Seiten

(800 Seiten entsprechend den Angaben des Bundes. Gemäss verschiedenen Meldungen aus der Politik sollen es mehrere hundert Seiten mehr sein!)

So entsteht eine Sauerei!

Ein volles Glas masslos überfüllen wollen und teilweise Unverträgliches miteinander mischen!

Die ausgehandelten EU-Verträge lassen grüssen.

Lösungen AUGEN

Die Ausgangslage



Bewegung
«Auf Augenhöhe»

auf HÖHHE!

Lösungen für die Praxis



Mobilität®

Publikationen für Unternehmer,
Unternehmerinnen, Führungskräfte
und Fachleute

**Transport und Logistik
Verkehr, Verkehrsmittel
Infrastruktur**

**Kommunikation
Energie
Umwelt
Sicherheit
Entwicklung, Forschung
Industrie
Wirtschaft**

Anschrift für Verlag, Redaktion,
Anzeigen und Abonnemente

Verlag «Mobilität»
Grob Organisation
Obergasse 34
CH-8400 Winterthur
Telefon +41 (0)52 213 23 17
Telefax +41 (0)52 213 23 19
groborg@mobilitaet-verlag.ch
www.mobilitaet-verlag.ch

Erscheinungen

Beachten Sie dazu den
laufend angepassten Plan auf
www.mobilitaet-verlag.ch

SEIT
32
JAHREN



Mobilität®

ISSN 1424-4322

Publikationen seit 1994



Bitte ausschneiden und an obenstehende Adresse senden!

Mobilität®

Fach-, Spezial- & Sonderpublikationen

Ich bestelle

Anzahl Ex. _____

1. Einzelexemplar CHF 20.– p. Ex.

Ausgabe _____

Ich abonniere Mobilität®

2. Einzelabonnement (Schweiz und Ausland)

4 Ausgaben CHF 70.–

Schweiz exkl. Mehrwertsteuer

8 Ausgaben CHF 100.–

Ausland exkl. Versandkosten

3. Zusatzabonnement: Ich wünsche zu obigem Einzelabonnement ein Zusatzabonnement (ab 10 Exemplaren an gleiche Adresse) für andere Personen in unserem Unternehmen

..... **Anzahl Exemplare im Zusatzabonnement pro Ausgabe**

Schweiz CHF 6.–*

Ausland CHF 6.–**

* pro Exemplar / Ausgabe
und exkl. MwSt.

** pro Exemplar / Ausgabe
und exkl. Versandkosten

(Bitte in Blockschrift ausfüllen)

Name, Vorname

Funktion

Firma

Strasse, Nr.

Land / PLZ / Ort

Telefon

Telefax

E-Mail:

Datum

Unterschrift

Mobilität®

Fach-, Spezial- & Sonderpublikationen

2025 im 32. Jahrgang – ISSN 1424-4322

Fachinformationen für Unternehmer, Unternehmerinnen, Führungskräfte und Fachspezialisten in den Publikationen Mobilität.

Verschiedene Publikationen Mobilität®:

mit unterschiedlichsten Themen aus der Welt des Güter- und Personentransportes, der entsprechenden Logistik und Infrastruktur

- Ausgaben Mobilität «Transport + Logistik»
- Mobilität Spezials (zu eingegrenzten Themen und Branchen)
- Sonderpublikationen Mobilität Galas (Verkehrsmittel separiert)
- Webseite www.mobilitaet-verlag.ch

Themenkreise

- Güter- und Personentransporte
- Transporte: Strasse, Schiene, Wasser, Luft
- Transport- und Verkehrsmittel
- Logistik, Transport-, Förder- und Lagertechnik
- Verkehrsinfrastruktur, Bau und Unterhalt
- Menschen und Berufe, Berufsbildung
- Kommunikation (u. a. Mittel und Technik)
- Energie, Umwelt, Sicherheit
- Industrie- und Wirtschaft
- Fachmessen, Veranstaltungen

www.mobilitaet-verlag.ch

Laufend News und eine umfassende Bildergalerie

Verlag «Mobilität»

Obergasse 34, CH-8400 Winterthur

Telefon +41 (0)52 213 23 17, Telefax +41 (0)52 213 23 19

groborg@mobilitaet-verlag.ch, www.mobilitaet-verlag.ch

Nutzfahrzeuge
kauft/verkauft
man im Internet.



SWISTRUCKCH

ONLINE-MARKTPLATZ FÜR NUTZFAHRZEUGE



So sieht intelligentes Aufsatteln aus

*Eine Schweizer Premiere – entdecken Sie
den neuen King Pin Finder*

*Beim 13. Schweizer Nutzfahrzeugsalon
5.–8.11.2025 BERNEXPO*

Besuchen
Sie uns am
Stand D003
in Halle 3.0



www.hirschi.com

HIRSCHI AG
Zieht.



hiki hilft
hirnverletzten
Kindern.



Seit 1986 unterstützen und entlasten wir
Familien mit hirnverletzten Kindern niederschwellig,
unbürokratisch und rasch.

Herzlichen Dank für Ihre Unterstützung!

Spendenkonto: IBAN CH69 0900 0000 8546 1012 9



hiki

HILFE FÜR HIRNVERLETZTE KINDER

DIE NEUEN MAN eTRUCKS. 100% ELEKTRISCH.

BESUCHEN SIE
UNS AN DER
TRANSPORT-CH

5. bis 8. November
in Bern.
Halle 2.0 / Stand A014



Elektro-LKW von MAN:
Willkommen in der Ära der eTrucks.



Jetzt entdecken

