

# Mass - Mobility

*Vision, simple text version*

## Introduction:

Today's floor mobility is not the way we can go longer in to the future. Individual today traffic we have to set as history. What we really need is to bring the mobility to layer structure. All technical solutions in mobility are still existent, but nothing is working together.

## Mass - Transportation we have at this time:

Railway, Car, Cable car, Boat, Plane and others.

We have the big problem that the cabins are mounted fix with the movement parts.

## Revolution in Mass - Transportation:

New thinking in mobility will be to select only a destination without selecting a transportation system. Therefore we have to separate the cabins from the movement parts like seaway container systems.

## How to build future mobility:

- 1) International politicians and companies in movement must working out a docking mechanism to the containment where gives us the possibility to connect to different transportation layer systems.
- 2) The international standard cabins can pike up 2-10 persons.

## Transportation must run fully automated:

Computing and automation is already created by international companies.

## Roadmap:

2020 create the layer architecture movement and cabins as global standard.

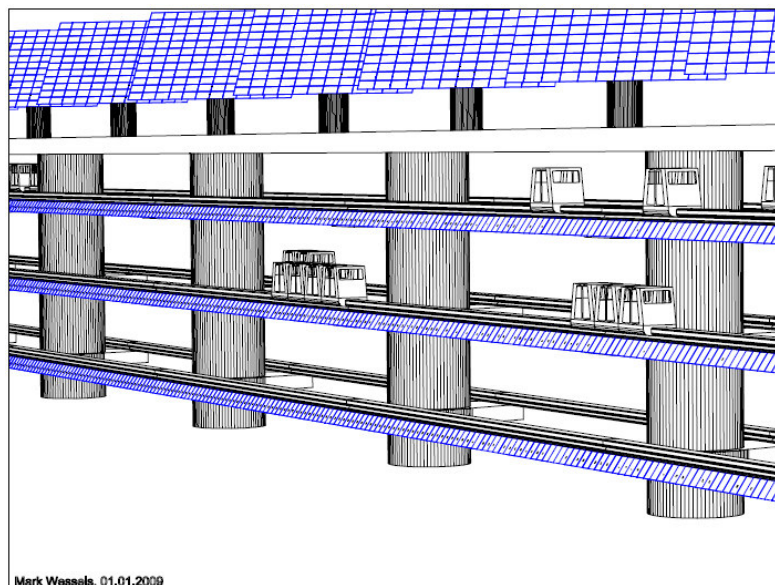
2030 tests, prototype.

2040 let's do the job around the world.

..

2200 well done.

That's all folks.



Mark Wessels, 01.01.2009

# Wirtschaft

## 8,7 Prozent

sind die **US-Whisky-Exporte** nach Europa von Juli bis November eingebrochen. Laut dem US-Branchenverband The Distilled Spirits Council sind das die negativen Auswirkungen des Handelsstreits auf eine zuvor «boomende Wachstumsstory». (sda)

### Aktien Top

<b>Airopack Tec N</b>	0.47	+22.66%
<b>u-blox N</b>	87.75	+5.91%
<b>Richemont N</b>	73.22	+4.78%

### Aktien Flop

<b>Cicor Tec. N</b>	40.2	-6.29%
<b>ObsEva SA</b>	12.2	-6.15%
<b>Panalpina N</b>	157.7	-4.66%

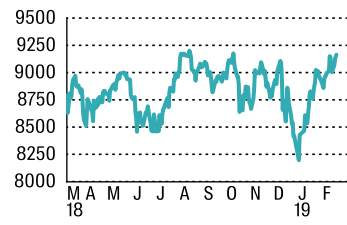
### Devisen und Gold

<b>Dollar</b> in Franken	1.0072	+0.12%
<b>Euro</b> in Franken	1.1368	-0.26%
<b>Gold</b> in Fr. pro kg	42160	-0.3%

### Zinssätze in %

Geldmarkt	12.02.	Vortag
<b>Fr.-Libor 3 Mt.</b>	-0.7132	-0.7076
<b>Fr.-Libor 6 Mt.</b>	-0.6514	-0.6518

**SMI** +0.4%  
9164.06



Angaben ohne Gewähr. Quelle: vwd 14022019

«Mit Hügli kann Bell ihre **Marktposition stärken.**»

Bell-Chef **Lorenz Wyss** ist überzeugt, dass der Kauf von Hügli dem Bell-Konzern Wachstum beschert. **11**



## Fatzer geht hoch hinaus

**Stahlseile** Urbane Seilbahnen als Verkehrsmittel der Zukunft sind vor allem in Lateinamerika gross in Mode. Immer öfters dabei beim Bau solcher Bahnen ist das Drahtseilwerk Fatzer aus Romanshorn.

Thomas Griesser Kym

Wie in anderen lateinamerikanischen Grossstädten bricht auch in der bolivianischen Metropole La Paz und ihrer Nachbarstadt El Alto der motorisierte Verkehr regelmässig zusammen. Abhilfe schaffen soll ein Netz aus mehreren Seilbahnlinien, deren Kabinen über die verstopften Strassen und über die Dächer von La Paz ins 4100 Meter hoch gelegene El Alto schweben, Panoramablick auf die Anden inklusive. Im Mai 2014 öffnete die erste Linie von Mi Teleférico, mittlerweile sind neun von zehn Linien in Betrieb. Mit einer Länge von 30,5 Kilometern (im Endausbau 32,7 Kilometer mit gut 1500 Kabinen) handelt es sich um das grösste urbane Seilbahnnetz der Welt.

Die Kabinen der Seilbahn gebaut hat die CWA aus Olten, eine Tochtergesellschaft der österreichisch-schweizerischen Doppelmayr-Garaventa-Gruppe mit Sitz in Vorarlberg. «CWA ist unsere Expertin für Gondelbahnkabinen», sagt Doppelmayr-Sprecherin Julia Schwärzler. Kommenden Monat wird die zehnte und zumindest vorerst letzte Linie von Mi Teleférico eröffnet, «damit ist auch die zweite Bauphase abgeschlossen und der Auftrag beendet», sagt Schwärzler.

### Lateinamerika als Hotspot für urbane Seilbahnen

Ein Grossteil der Seile ist von der Fatzer AG Drahtseilwerk aus Romanshorn hergestellt worden. Diese hat sich spezialisiert auf die Entwicklung, die Produktion und den weltweiten Vertrieb hochfester Stahldrahtseile für Seilbahnen



Gondeln an Stahldrahtseilen der Romanshorer Fatzer AG in der Altiplano-Hochebene der Anden in Bolivien.

Bild: Getty (La Paz, 18. Mai 2015)

und für architektonische Anwendungen ( Fassaden, Dächer Brücken usw.). Auch im Bergbau und als Windenseile für Kässbohrer-Pistenfahrzeuge kommen Fatzer-Seile zum Einsatz.

Das Geschäft in Lateinamerika hat Wachstumspotenzial. «In den vergangenen fünf Jahren haben wir dort diverse Projekte abgeschlossen und keinen einzigen Auftrag verloren», sagt Matthias

Stacher, der sich bei Fatzer seit zwölf Jahren unter anderem um Lateinamerika kümmert, wo Stadtseilbahnen besonders populär sind. Der Bau einer Anlage ist im Vergleich zu Strassenbahnen oder U-Bahnen günstiger, schneller, und die Streckenführung lässt sich ohne Beeinträchtigung durch topografische Hindernisse planen. Das erklärt, warum sich in Lateinamerika über die Hälfte al-

ler urbanen Anlagen auf der Welt befinden. «Wir haben bei bei null begonnen», sagt Stacher. «Am Anfang waren es Einzelaufträge, doch seither ist dieses Geschäft kontinuierlich gewachsen.» 2016 etwa stellte Fatzer das neue Stahlseil für die Zuckerhutbahn in Rio de Janeiro her, dies in Kooperation mit der Fiberswiss AG aus Sitterdorf. Diese produzierte ein Glasfaserkabel zur Datenübertra-

gung, das in das Fatzer-Seil integriert wurde.

Weitere Stadtseilbahnen sind momentan in Ecuador, Guatemala, Honduras oder Panama geplant. In Chile hat ebenfalls Doppelmayr einen Zuschlag erhalten, und auch hier wird sich Fatzer darum bemühen, die Seile liefern zu können. Julia Schwärzler bestätigt: «Wir arbeiten sehr viel mit Fatzer zusammen.» Doppelmayr

hat als Weltmarktführer im Seilbahnbau als grössten Konkurrenten die italienisch-französische Leitner-Poma-Gruppe. Diese hat schon Stadtseilbahnen gebaut in Brasilien, Kolumbien, Mexiko, Venezuela oder Taiwan. Weitere international aktive Seilbahnbauer sind die Bartholet Maschinenbau AG aus Flums und die französische MND Group.

### Das Verkehrschaos ist geblieben

Fatzer hat in Romanshorn, dem einzigen Standort, rund 100 Mitarbeitende. Über das vergangene Geschäftsjahr 2018 sagt Firmensprecher Alexander Strauch, es sei «das Jahr mit der höchsten Tonnage an verarbeitetem Stahldraht in unserer Geschichte gewesen». Betreffend Stadtseilbahnen sagt Strauch, «der urbane Markt hat an Bedeutung gewonnen. Auch mit Blick auf 2019 äussert er sich zuversichtlich: «Wir erwarten ein volumenmässig gutes Jahr. Die Auftragslage ist stabil, und wir haben einen guten Auftragsbestand.»

Derweil zeigte ein Augenschein des Schweizer Fernsehens im vergangenen Jahr in Bolivien, dass die Strassen von La Paz während der Rushhour noch immer heillos verstopft sind. Aber jene Leute, die die Stadtseilbahn nutzen, kommen flott voran. Und es werden immer mehr. Im Dezember 2017 übertraf man die Marke von 100 Millionen Fahrgästen, Ende September 2018 waren es bereits 154 Millionen; das Tagesmittel erreichte 230 000 Reisende. Und für Mitte April dieses Jahres wird der 200-millionste Passagier erwartet.

## Quickmail expandiert ins Paketgeschäft

**Päckli** Innert einer Dekade ist der private St. Galler Briefzusteller von null auf fast 100 Millionen Sendungen im Jahr gewachsen. Nun will Quickmail die Post auch im wachsenden Paketmarkt konkurrenzieren.

Vergangenen Herbst hat die St. Galler MS Direct Group eine Aktienmehrheit der Quickmail AG an Verium verkauft. Diese Gesellschaft ist ein Multi-Family-Office, das für seine Investoren Beteiligungen an mittelständischen Unternehmen verwaltet. Damals sagte Marc Erni als Managing Partner bei Verium, man sehe «vielversprechende Möglichkeiten, die Dienstleistungen von Quickmail auszubauen». Das St. Galler Unternehmen ist der

einzige private Briefzusteller in der Schweiz und hat letztes Jahr 98,8 Millionen Briefe über 50 Gramm befördert (bis 50 Gramm hat die Post das Monopol).

Nun folgen den Worten Taten: Quickmail steigt ins Paketgeschäft ein. Das zeigt eine Notiz auf der Quickmail-Website, in welcher der bisherige Logistikchef Thomas Ulmann neu als Chief Operating Officer (COO) Quickpac vorgestellt wird. Auf Ulmanns Anschluss in St. Gallen

nimmt sein Nachfolger als Logistikchef ab, Michael Müller, der seit Anfang Jahr in der Firma ist. Ulmann selber hat sein Büro vom Quickmail-Hauptsitz nach Winterthur gezeugelt.

Quickmail-Marketingleiterin Rachel Halpern will sich auf Anfrage über das neue Geschäft nicht äussern, sondern verweist auf eine Pressemitteilung, die am Freitag verschickt wurde. Gegenüber der «Handelszeitung» hat allerdings Co-Geschäftsführer

Bernard Germanier im Vorfeld bereits ausführlich Stellung bezogen. Demnach will Quickpac ab Mitte Mai die ersten Pakete in der Region Zürich und Mittelland zustellen. Das Angebot dürfte ausserhalb des aktuellen Kundenkreises – Quickmail stellt adressierte Briefe, Mailings und Kataloge für Grosskunden wie Weltbild, Lehner Versand, Swica usw. zu – vor allem für Elektronikhändler interessant sein, so Germanier. Ferner vertraute er dem

Blatt an, dass man in den Aufbau der neuen Dienstleistung in den ersten Jahren mehrere Millionen Franken investiere und so neue Arbeitsplätze schaffe. Ab Mai seien es 60 Stellen, bis 2024 sollen es 1200 sein. Derzeit hat Quickmail 150 Vollzeitangestellte und 3050 Teilzeitkräfte. Umgerechnet auf Vollzeitstellen sind es deren 530. In drei bis vier Jahren soll Quickpac erstmals rentieren.

Thomas Griesser Kym

### Valora testet neuen Kiosk

**Automatisierung** Der Kioskbetreiber Valora plant die Einführung kleinformatiger Kioske mit automatisiertem Check-out. Zugang, Einkauf und Bezahlung sollen über eine App geregelt werden. Das neue Format «kiosk box» soll idealerweise rund um die Uhr zur Verfügung stehen und werde zusammen mit der Start-up-Firma AiFi aus dem Silicon Valley entwickelt, teilte Valora mit. Noch im laufenden Jahr wird das System getestet. Der Standort werde später kommuniziert. Im Dezember hat Valora bereits Avec-Boxen ohne Kassen angekündigt, aber mit Scanner. (awp)