

Trolleybusse am laufenden Band

Die Hess AG im solothurnischen Bellach kommt mit der Busproduktion kaum nach



AUFTRAGSBOOM Wegen der hohen Anzahl Bestellungen nimmt Hess zurzeit nur Aufträge ab 2011 an. zvg



ZUR PERSON

Alex Naef ist seit fünf Jahren CEO der Hess AG in Bellach (SO). Er ist verheiratet und Vater zweier Kinder. Sein Motto: «Innovation und Qualität aus dem ÖV-Land Schweiz!»

Die Krise macht vielen Indus-



triefirmen zu schaffen. Nicht aber der Busherstellerin Hess AG. Das Auftragsbüchlein ist bis Ende 2010 gefüllt und neue Stellen wurden geschaffen.

MARTIN RUPF

Egal, ob sie in Frankfurt, London, Paris oder New York landen. Wenn Ihr Flugzeug nicht direkt an ein Gate andockt, werden Sie wahrscheinlich mit einem von Hess entwickeltem Bus zum Terminal befördert. Weltweit sind bereits über 3000 Hess-Busse auf 319 Flughäfen im Einsatz.

Seit 70 Jahren stellt der Familienbetrieb Hess Busse her. Zusammen mit ihren internationalen Lizenzpartnern sind es über 2400 Stück pro Jahr. Letztes Jahr erzielte der Familienbetrieb einen Umsatz von 110 Mio. Franken – Tendenz steigend. Denn während viele Industriefirmen wegen ausbleibender Aufträge Stellen abbauen, Kurzarbeit einführen oder ihre Mitarbeiter zum Lohnverzicht auffordern, heisst es bei Hess: «Bis auf weiteres sind wir ausgebucht, Aufträge nehmen wir erst für 2011 entgegen.»

Oberleitungen oft nicht erwünscht

In Bellach SO produzieren zurzeit rund 300 Mitarbeiter Niederflrbusse am Laufmeter. Besonders gefragt ist der vor vier Jahren lancierte 25 Meter lange Doppelgelenk-Trolleybus mit dem Namen «Ligh Tram». Dieser mit vier Achsen versehene Bus hat Platz für 200 Passagiere – 60 mehr als in einem herkömmlichen Bus. Hess hat bereits über 50 Stück des rund 1,5 Mio. Franken teuren Busses verkauft. «Für einen neuen Bus beträgt die Lieferzeit momentan rund 15 Monate», sagt Hess-Chef Alex Naef.

Neben dem Doppelgelenk-Trolleybus erfreue sich der Hybridbus immer grösserer Beliebtheit. Im Gegensatz zum Trolleybus, der den Strom von Fahrleitungen bezieht, verfügen Hybridbusse an Bord über einen Dieselgenerator zur Stromerzeugung. «Viele Städte verzichten aus Gründen des Ortsbildes auf

Oberleitungen, wollen aber trotzdem elektrisch angetriebene Busse betreiben», so Alex Naef.

Verkehrsbetriebe können sparen

«Wir nutzen die Gunst der Stunde», erklärt Naef die grosse Nachfrage nach Doppelgelenk-Trolleybussen. Tatsächlich. Immer mehr Personen benutzen öffentliche Verkehrsmittel, sei das im Beruf oder in der Freizeit.

Um die stark steigenden Passagierzahlen zu bewältigen, werden auf gewissen Strecken oft die Frequenzen erhöht oder es verkehren gleichzeitig zwei Busse. «Es ist für die Verkehrsbetriebe viel billiger, wenn sie einen Doppelgelenkbus einsetzen», sagt Naef. Dies nicht zuletzt, «weil im öffentlichen Verkehr die Löhne zwei Drittel der Gesamtkosten ausmachen».

Doch auch ökologisch sticht der Doppelgelenk-Trolleybus seine Konkurrenz aus. Weiler elektrisch angetrieben wird, verursacht er weniger Emissionen und erzeugt deutlich weniger Lärm.

15 neue Stellen geschaffen

Wegen der steigenden Nachfrage hat Hess dieses Jahr trotz Wirtschaftskrise 15 neue Stellen geschaffen. Naef blickt optimistisch in die Zukunft: «Wir rechnen nicht mit einem Abschwung.» Gleichzeitig mahnt er: «Wir müssen die Situation bei der öffentlichen Hand im Auge behalten.» Hess befindet sich insofern in einer komfortablen Lage, als sie die einzige Bus-Herstellerin in der Schweiz ist.

Busse aus Polen: Keine Konkurrenz

Konkurrenz erwächst ihr nur vom Ausland. Naef hat jedoch keine Angst, gegen billigere Busse etwa aus Polen den Kürzeren zu ziehen. «Unsere Kunden sind bereit, etwas mehr zu bezahlen.» Denn es zähle nicht nur der Anschaffungspreis. Für den Kunden seien die technische Zuverlässigkeit, die Verfügbarkeit von Ersatzteilen und eine gute Wartung ebenso wichtig, sagt Naef.

Die Hess AG möchte ihr Ge-

schäftsfeld noch weiter ausweiten, damit die Risiken besser verteilt sind. Schon heute wird ein Drittel des Umsatzes im Ausland erzielt. Hess liefert fertige Bausätze ins Ausland, wo sie anschliessend zusammengesetzt werden. «Bei öffentlichen Aufträgen in Deutschland haben wir uns schon mehrmals gegen deutsche Anbieter durchgesetzt», sagt Naef nicht ohne Stolz.