

«Trolleybusse erleben eine Renaissance»

Die auf Fahrzeuge für den öffentlichen Verkehr spezialisierte **Carrosserie Hess AG** ist mit Bestellungen bis im Frühjahr 2011 eingedeckt

Beim Familienunternehmen Hess in Bellach SO herrscht Hochbetrieb: Der Trend zu grösseren und umweltfreundlicheren Transportmitteln im städtischen Raum beschert dem Schweizer Bushersteller einen Auftragsboom.

PETER SCHAAD

In dem von sinkenden Auftragsengängen, Kurzarbeit und Stellenabbau geprägten Industrieumfeld bietet die Carrosserie Hess ein Kontrastprogramm: In Bellach produzieren 260 Beschäftigte – 80 mehr als noch vor zwei Jahren – einen Niederflerbus nach dem anderen. Bei den meisten handelt es sich um elektrisch angetriebene Fahrzeuge für den öffentlichen Verkehr – sogenannte Gelenktrolleybusse. Auch in Bern stehen 20 dieser Trolleybusse schon seit Jahren im Einsatz. Zudem fahren in Bern auch 22 Hess-Gelenkautobusse mit einem Volvo-Dieselantrieb. Heute seien Hess-Busse in fast allen Schweizer Städten präsent, sagt Firmenchef Alex Naef.

Immer mehr gefragt sind grosse Busse wie der in Bellach entwickelte 25 Meter lange und für 200 Passagiere ausgerüstete Doppelgelenktrolleybus «LighTram» («leichtes Tram»). Von diesem Modell mit vier Achsen (Kaufpreis aktuell rund 1,5 Mio Franken) hat Hess seit der Lancierung vor vier Jahren bereits über 50 Stück verkauft. Die Erstbestellung kam von der Stadt Genf, die bereits seit 1960 auf Busse von Hess setzt.

Rund 18 Monate Lieferfrist

Inzwischen fahren «LighTrams» auch in Zürich, Luzern, St. Gallen sowie – in der 2007 lancierten Version mit Hybridantrieb – in Luxemburg. Im Ausland zirkuliert der Grossraum-Hybrid nebst in Luxemburg auch im Testbetrieb in holländischen, deutschen und französischen Städten. Gut sei die Auftragslage auch bei den Dieseln, sagt Naef, die Nachfrage nach Gelenktrolleybussen sei jedoch spürbar höher. Die jüngsten Bestellungen kommen von Lausanne (35 Exemplare), Winterthur (21) und Neuenburg (20). «Der Trolleybus erlebt eine Renaissance», sagt Naef. Die Auslieferungsrüst ist



Firmenchef Alex Naef (40) freut sich – in dieser Halle werden derzeit **Doppelgelenkbusse für die Stadt St. Gallen** gebaut.

VALÉRIE CHÉTELAT

inzwischen auf 18 Monate angehängt – wer heute bestellt, wird also im Frühjahr 2011 bedient.

Naef sieht zwei Gründe für das starke Nachfragewachstum:

- Das Passagierwachstum im öffentlichen Verkehr (ÖV): Die Schweizer Verkehrsbetriebe rechneten derzeit mit jährlichen Zuwachsraten von 5 bis 7 Prozent, die SBB prognostizieren für die nächsten 20 Jahre einen

Zuwachs von 50 Prozent. Naef: «Jährlich stehen mehr Passagiere an den Bahnhöfen und wollen in der jeweiligen Agglomeration so rasch als möglich weiterfahren können.»

- Die Vorzüge des elektrisch angetriebenen Transportmittels im städtischen Gebiet: Trolleybusse verursachen keine Emissionen und machen wenig Lärm. Mit dem über die Oberleitung zugeführten

Strom verfügen sie stets über die erforderliche Kraft, um auch extreme Steigungen zu bewältigen.

Bei der Bewältigung des steigenden Passagiervolumens spielten die Kosten eine zentrale Rolle, sagt Naef. Im öffentlichen Verkehr fielen 60 bis 70 Prozent der Kosten als Löhne an. Würden die Frequenzen verdichtet (indem etwa bei Spitzen am Morgen und am Abend alle drei Minuten ein Bus verkehrt statt nur alle sechs Minuten), stiegen die Personalkosten rasant an. Das Rezept lautet deshalb: grössere Busse statt mehr Chauffeure. Der Doppelgelenktrolleybus «LighTram», der 60 Passagiere mehr aufnimmt als der traditionelle Gelenktrolleybus, werde zur kostengünstigen Alternative.

Chancengleichheit in der EU

16 Prozent des Hess-Umsatzes stammen weiterhin aus dem klassischen Carrosseriegeschäft: Auf den Chassis von Nutzfahrzeugherstellern wie VW, MAN und Volvo produziert

Hess spezifische Aufbauten für Schweizer Kunden. In diesem Segment sowie im Reparaturservice für Busse sind auch zwei Tochterfirmen in Dällikon ZH und Prangins VD tätig.

Im dominierenden Busgeschäft für den ÖV erzielt das Familienunternehmen bereits rund einen Drittel des Umsatzes mit ausländischen Kunden. Das von Bellach aus betriebene Exportgeschäft mit dem westeuropäischen Umland – vor allem Deutschland, Frankreich und Österreich – soll weiter ausgebaut werden. «Die bilateralen Verträge mit der EU haben uns bei den Vergaben zur Chancengleichheit verholfen», sagt Naef. Bei öffentlichen Aufträgen in Deutschland habe man bereits mehrmals den Zuschlag gegen deutsche Anbieter erhalten. Erst vor Kurzem wurde Hess bei einem Pilotprojekt für zehn Städte im Ruhrgebiet das grösste Los zugeschlagen – die Solothurner können 8 von insgesamt 20 Hybridbussen bauen.

In den USA, in Australien und Neuseeland, im pazifischen Raum, im Mittleren Osten und in Osteuropa ist die Hess-Gruppe mit Lizenzpartnern tätig. 2008 produzierten diese Firmen rund 2400 Busse für den ÖV. Alle Busse basieren auf dem von Hess entwickelten Carrosserie-Aufbausystem Co-Bolt.

Schon seit 30 Jahren werden auf dem Flughafen Zürich die Passagiere mit speziellen Bussen von Hess zu den Flugzeugen gefahren. Mit der Lizenzvergabe für diesen Cobus genannten Typ an die deutsche Flughafenäusrüsterin

Contrac stiess Hess 1989 weltweit in eine interessante Nische vor. Von den in Bellach entwickelten, ab Wiesbaden verkauften und ausschliesslich in Portugal montierten Flughafenbussen wurden mittlerweile über 3000 Stück verkauft.

Interne Abläufe optimiert

In Bellach hat Hess in den letzten Monaten mit einer Optimierung der internen Abläufe auf den Auftragsboom reagiert. Dies ermöglicht für 2009 eine Umsatzsteigerung um 10 Prozent auf 110 Mio Franken. Die Ertragslage bezeichnet Alex Naef als «gut» – «wir können uns weiterentwickeln». 2008 wurde in den Kauf von Landreserven und einer weiteren Produktionshalle investiert. 2005 hat Hess in Bellach die damals grösste Holzpellets-Heizzentrale der Schweiz gebaut. «Das passt zu unserer Nachhaltigkeitsstrategie im Busbau», sagt Naef. Allein für die Entwicklung neuer Fahrzeuge sind 35 Mitarbeitende angestellt. Hess bildet zudem 24 Lernende in fünf Berufen aus. Vor Jahresfrist konnte die Firma den Solothurner Unternehmerpreis entgegennehmen.

Kurzarbeit in Thüringen

Sorgen bereitet derzeit lediglich der Geschäftsgang bei der Tochterfirma FBT Fahrzeug- und Maschinenbau AG im berrischen Thüringen. Sie produziert mit 40 Beschäftigten nicht nur alle Türen für die Busse von Hess, sondern ist auch als Zulieferer der regionalen Maschinenindustrie tätig – unter anderem für die vom Konjunkturreinbruch stark betroffene Bystronic-Gruppe. Dies hat zur Folge, dass in Thüringen teilweise Kurzarbeit eingeführt werden musste.

IN DER DRITTEN GENERATION DER FAMILIE NAEF

Die Carrosserie Hess geht auf eine 1882 vom Wagner und Schlosser Heinrich Hess in Solothurn gegründete **Reparaturwerkstätte für Pferdewagen und Ochsenkarren** zurück. Ab 1919 spezialisierten sich seine Söhne Arnold und Emil auf den Bau von Automobilkarosserien. Jahrelang stellten sie **Unikate für private Kunden** her. Der 1927 als Wagner bei Hess eingetretene **Heinrich Naef** konnte sich schrittweise an der Firma beteiligen. Diese wandelte

sich zum Hersteller von Bus-Karosserien und zog 1947 nach Bellach um. 1956 übernahm Heinrich Naef die Aktienmehrheit und die Leitung. Weitergeführt wurde der Betrieb von seinen **Söhnen Heinrich jun. und Max (seit 2005 Mehrheitsaktionär und VR-Präsident)**. 2001 wurde die operative Leitung dem damals 32-jährigen **Alex Naef** übertragen, dem Sohn von Max Naef. Der Dipl.-Ingenieur ist verheiratet und Vater von zwei Kindern. (ps)