

Die Zukunft wird in Bellach geprägt

Die Carrosserie Hess AG und der Weltkonzern ABB: Eine Zusammenarbeit mit weltweitem Erfolg.

Sébastien Lavoyer

Anfang 2022, genauer am 8. Januar, wird in Bellach ein Tiefflader vorfahren und einen elektrischen Doppelgelenk-Bus der Carrosserie Hess AG aufladen. Die Fahrzeuge, die Software, das Design – alles aus dem Solothurner Vorort. Mit an Bord aber ist Technik aus dem Aargau. Genauer von der ABB. Umrichter (Untersiggenthal), Motor (Schweden) und Energiespeicher (Baden) kommen vom Weltkonzern weiter die Aare runter.

Auf der Strasse wird der Doppelgelenker bis Bremerhaven an der Nordsee gefahren. Dank dem Energiespeicher wird er dann selbstständig auf das Schiff fahren, das ihn dann ins australische Brisbane transportiert. Es ist der Serienvorläufer, ein Elektrobus mit Schnellladesystem. Mit Technik von ABB und Hess wird er schon bald durch Brisbane kurven und an Ladestationen von Hitachi Energy mit Energie versorgt (die Japaner haben die Tosa-Technologie als Teil des 2020 von der ABB erworbenen Netzgeschäfts übernommen). Funktioniert alles nach Plan, liefert Hess bis Ende 2024 60 Elektro-Doppelgelenker in den Nordosten Australiens.

Ein Leuchtturmprojekt des Bundes

Hess setzt bei den Bussen schon lange auf Strom. Seit rund 80 Jahren produziert das Unternehmen Elektrotrolleybusse. Die Entwicklung des nach Australien verkauften Systems geht rund zehn Jahre zurück. Und es hat Hess und die ABB wieder zusammen gebracht. Der letzte Schweizer Busbauer und der Technologie-Weltkonzern entwickelten die Tosa-Ladetechnologie (Tosa steht für Trolleybus Optimisation Systeme Alimentation). 2013 fuhr der erste Hess-Bus mit dieser Technologie auf einer Pilotstrecke beim Flughafen Genf.

Ab Dezember 2017 wurde dann die Linie 23 zwischen Carrouge und dem Genfer Flughafen elektrifiziert. 12 Schnellladestationen an 50 Haltestellen plus jene an den Endstationen. In nur 15 bis 20 Sekunden werden die Busse dort mit bis zu 3,3 Kilowattstunden Strom versorgt. An den Endstationen werden mit leicht reduzierter Leistung und dank längerer Haltezeit bis über 30 Kilowattstunden «getankt». Seit Mai 2019 ist die Linie 23 quasi komplett elektrisch.

Für den Bund war es ein Leuchtturmprojekt, das heisst ein gewisser Teil der Entwicklungskosten wurden vom Bundesamt für Energie (BFE) übernommen. Dieses fördert im Rahmen des Pilot- und Demonstrationsprogramms Projekte wie jenes in Genf, wo Hess und ABB eine neue Technologie im Busbereich entwickelten. Ziel des BFE ist es, die Entwicklung von sparsamen und rationellen Energietechnologien zu beschleunigen und die Nutzung er-



Ein Elektrobus von Hess mit ABB-Technologie an Bord fährt seit Juni im Nachbarkanton Aargau auf der Linie 5 zwischen Ennetbaden und Baden Baldegg. Bild: zvg

«Chauffeur und Passagiere dürfen nicht mitkriegen, dass während den Haltezeiten geladen wird.»



Edgar Keller
Leiter Division Traktion ABB

neuerbarer Energien voranzutreiben.

Es war weltweit eines der ersten Projekte, bei dem ein Bus während des Betriebs Strom lädt, und es sticht im Vergleich zu anderen Konzepten mit der kurzen Ladedauer und der entsprechend hohen Ladeleistung heraus. Das System kommt mittlerweile nicht nur in der Schweiz und bald in Australien zum Einsatz, sondern bewährt sich auch in Nantes (Frankreich) im täglichen Betrieb.

Neben dem Schnellladesystem verfolgen ABB und Hess noch einen weiteren Ansatz, bei dem lediglich an den Endhaltestellen nachgeladen wird. Dieses wurde zuerst in Bern auf der Linie 17 in Betrieb genommen. Weitere Städte wie Biel oder zuletzt Baden folgten. Unabhängig davon, welches Konzept nun zum Einsatz kommt, Ziel der beiden Unternehmen war und ist es, die mitgeführte Batterie so klein wie möglich zu halten. So sieht die Zukunft der Mobilität im ÖV-Bereich aus, ist Edgar Keller überzeugt.

Keller ist Leiter der globalen Division Traktion bei der ABB. Sein Team hat jahrelange Erfah-

runge mit dem Elektroantriebsgeschäft. Ziel sei es gewesen, eine intelligente Lösung zu entwickeln, die das Gewicht der Batterien auf den Fahrzeugen minimiert und zugleich kürzeste Ladezeiten ermöglicht. Keller sagt: «Chauffeur und Passagiere dürfen nicht mitkriegen, dass während den Haltezeiten geladen wird.»

Entwickeln mussten sie die Technologie nicht von Grund auf neu. Im Forschungszentrum in Baden-Dättwil treibt die ABB die Weiterentwicklung energieeffizienter Technologien in den Bereichen Elektromobilität und Energiespeicherung voran. Das kommt fast sämtlichen Fahrzeugtypen mit Antriebs-, Lade- oder Speicherlösungen der ABB zugute – von E-Bussen und Elektroautos über Züge und Bergbahnen bis hin zu Schiffen. Die grosse Stärke der ABB sieht Keller nun genau in der kundenspezifischen Adaption ihrer Basisprodukte.

Ein enges Kunden-Lieferanten-Verhältnis

Klein halten kann man die Energiespeicherlösungen nicht nur mit Schnellladesystemen. Auch hybride Trolleybusssysteme kommen mit kleinem Stromspeicher aus. So auch beim von Hess lancierten und in Zusammenarbeit mit der ABB, der ETH und der Berner Fachhochschule realisierten Projekt «Swiss Trolley Plus». Ziel: Die Trolleybusse auf gewissen Streckenabschnitten unabhängig von einer Oberleitung zu machen. Durchaus ein erfolgreiches Projekt. Auf bis zur Hälfte der Strecke kommen Hess-Trolleybusse unterdessen ohne Oberleitung aus.

Im Trolleybussegment sind die beiden Schweizer Unternehmen nicht nur in der Schweiz erfolgreich. Neben Luzern, Bern, Zürich, Lausanne und St. Gallen fahren zum Beispiel auch in Salzburg und Lyon Fahrzeuge



Hess-CEO Alex Naef im Juni bei der Einweihung der elektrifizierten Linie 5 in Baden. Bild: Alex Spichale

mit Schweizer Technologie. Sie transportieren täglich Hunderttausende von Menschen.

So eng das Verhältnis auch wirkt, so verwoben die beiden Unternehmen sind, beide Seiten sprechen von einem Kunden-Lieferanten-Verhältnis. Hess baut die Busse und setzt dazu unter anderem Komponenten der ABB ein. Weder auf der einen noch auf der anderen Seite gibt es Exklusivitätsansprüche. Hess zum Beispiel arbeitet im Elektromotorenbereich auch mit anderen Herstellern zusammen. Alex Naef, Geschäftsführer und Besitzer der Carrosserie Hess AG, fährt eine betriebswirtschaftlich sinnvolle Mehrlieferantenstrategie. Aber auch die ABB beliefert einen Hess-Konkurrenten aus der Türkei. Das sieht man ganz nüchtern.

Die Zukunft der Mobilität ist elektronisch

Und doch spürt man, dass es nicht ein x-beliebiger Kunde re-

spektive Lieferant ist. Naef betont «räumliche, mentale und ideologische Nähe» zueinander, spricht vom Werkplatz Schweiz, einem Cluster, der Innovation ermöglicht. Qualität auch. Oder wie ABB-Mann Keller sagt: «Zieht man nicht nur den Initialpreis in Betracht, sondern auch die Lebensdauer-Kosten, bieten wir zusammen mit Hess im Elektrobus-Bereich das beste Preis-Leistungsverhältnis.»

In Ländern wie Frankreich, Österreich oder eben Australien, wohin demnächst der Serienvorläufer verschifft wird, ist die Kooperation institutionalisiert. Es ist ein Geben und Nehmen. Beide investieren, beide profitieren. Auch die Umwelt. Hess ist gerade dabei, die beiden letzten Diesel-Busse in Bellach zu fertigen. Danach ist Schluss. Die Zukunft der Mobilität ist Elektro. Und da gehören Hess und die ABB in ihren jeweiligen Domänen weltweit zu den Spitzenanbietern.

15 Kilo Drogen sichergestellt

Grossdealer Die Kantonspolizei hat in Grenchen einen mutmasslichen Drogendealer festgenommen. Bei Hausdurchsuchungen wurden über 15 Kilogramm Betäubungsmittel – vorwiegend Kokain und Heroin – sichergestellt. Konkret waren es zehn Kilogramm Kokain, rund vier Kilogramm Heroin, über vier Kilogramm Ecstasy-Pillen (rund 10 000 Stück), gut zwei Kilogramm Cannabis, mehrere hundert Gramm Streckmittel und daneben auch mehrere Faustfeuerwaffen. Gemäss einer ersten Schätzung dürften die sichergestellten Drogen einen Verkaufswert von mehreren 100 000 Franken haben, so die Mitteilung der Kantonspolizei.

Die Staatsanwaltschaft hat für den 26-jährigen Italiener Untersuchungshaft beantragt, welche durch das Haftgericht inzwischen bewilligt worden ist. Die Tatvorwürfe werden durch ihn bestritten. (pks)

Klage gegen AEK ist vom Tisch

Konkurrenzstreit Im Jahr 2019 sorgte eine Awerbungsaktion für Aufsehen: Zahlreiche Mitarbeitende und vor allem so ziemlich das ganze Kader der in Olten domizilierten Bouyges Intec (ehemals Alpiq) wechselten zur neu gegründeten AEK Build Tec, die ebenfalls umfassende Lösungen im Bereich Gebäudetechnik anbietet. Bouyges reichte darauf eine Klage ein: Die BKW-Tochter AEK Build Tec soll unlauteren Wettbewerb betreiben, unter anderem Kundenpasswörter von der Konkurrentin abgezogen und Daten gestohlen haben.

Die AEK Build Tec hat die Vorwürfe stets als vollkommen haltlos bestritten und teilt nun mit, dass sie inzwischen auch vom Tisch sind: Bouyges zieht die am Solothurner Obergericht erhobene Klage zurück. Damit sei sämtlichen Vorwürfen gegen die AEK die Grundlage entzogen, insbesondere auch der Anschuldigung, Kundendaten entwendet und missbräuchlich verwendet zu haben.

Mit dem Rückzug der Klage fallen auch vom Obergericht superprovisorisch verfügte Massnahmen wie ein Verbot zur Verwendung und Bearbeitung bestimmter Daten dahin. Laut der seinerzeitigen Verfügung hielt es das Obergericht unter anderem für «glaubhaft», dass die AEK Werbematerial mit einer falschen Bouyges-Service-nummer in Umlauf gebracht haben soll, wodurch Anrufer nicht bei ihrem bisherigen Anbieter Bouyges, sondern bei der Konkurrenz landeten. (szr)

Hinweis

Die Verwaltung macht Pause

Festtage Die Büros der kantonalen Verwaltung und der Gerichte bleiben ab Heiligabend mittags bis und mit Sonntag, 2. Januar, geschlossen. (szr)