

Datum: 21.02.2017

BZ BERNER ZEITUNG
BZ BERNERZEITUNG.CH



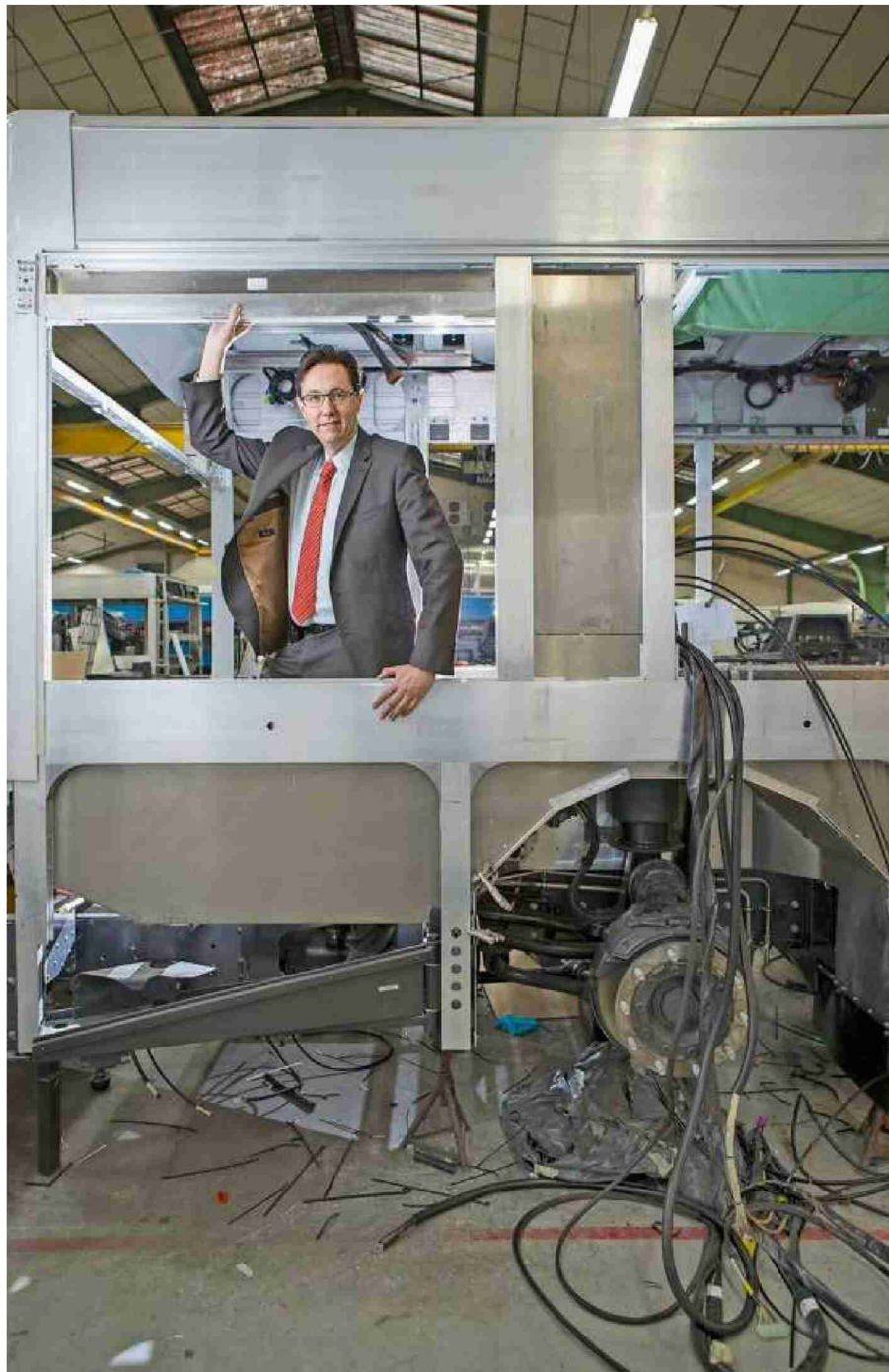
Hauptausgabe

Berner Zeitung AG
3001 Bern
031/ 330 33 33
www.bernerzeitung.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 42'391
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

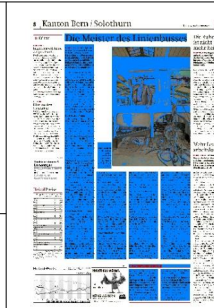
Themen-Nr.: 260.012
Abo-Nr.: 1073424
Seite: 8
Fläche: 75'554 mm²

Die Meister des Linienbusses



**Produktion mit
Baukasten-
system:**
Firmenchef Alex
Naef in einem
Gehäuse für
einen Linienbus.

Beat Mathys



Hauptausgabe

Berner Zeitung AG
3001 Bern
031/ 330 33 33
www.bernerzeitung.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 42'391
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 260.012
Abo-Nr.: 1073424
Seite: 8
Fläche: 75'554 mm²

PRIX SVC 2017 Trolleybusse erleben dank neuer Batterietechnik und vergrößerten Kapazitäten eine Renaissance. Dazu trägt der einzige Schweizer Busbauer Hess mit Sitz in Bellach SO bei. Das Unternehmen ist für den Prix SVC Espace Mittelland 2017 nominiert.

Das Ungetüm misst 24,7 Meter. Drei Mitarbeiter des Fahrzeugherstellers Carrosserie Hess arbeiten in der Montagehalle in Bellach bei Solothurn am Untergestell eines Doppelgelenktrolleybusses. Kaum zu glauben, dass sich dieses riesige Gefährt durch Innenstädte steuern lässt. Aber dank Hinterradlenkung bleibt der Bus in der vorne eingeschlagenen Spur und schafft enge Kurven. «Doppelgelenktrolleybusse sind ein Verkaufsschlager», sagt Alex Naef, der Chef der Hess AG. Hundert Stück hat die Firma gebaut oder sind bestellt.

Die Grösse als Trumpf

«Mit 66 Sitzplätzen und Platz für 220 Fahrgäste füllen sie die Lücke zwischen Gelenkbus und Tram», sagt Naef. Bei Hess heissen sie denn auch «LighTram». In Zürich, Luzern, Genf und St. Gallen verkehren sie bereits. Naef verweist auf die Prognosen des Bundes, wonach die Zahl der Pendler und der Freizeitverkehr in den nächsten 25 Jahren um bis 50 Prozent zunehmen dürften. In den Ballungsräumen sei der grösste Bus die einfachste Lösung, weil keine Investitionen in Schienen notwendig würden.

So hat auch der Stadtberner Verkehrsbetrieb Bernmobil entschieden, auf der stark frequentierten Linie 20 zum Bahnhof Wankdorf ab März 2018 solche Doppelgelenktrolley einzusetzen.

Bernmobil hat sieben solche Fahrzeuge für 1,25 Millionen Franken pro Stück bestellt.

Neben dem Doppelgelenkrahmen steht in der Montagehalle ein anderes Fahrzeug im Rohbau, mit dem sich die Kapazitäten einfach erhöhen lassen: ein Personenanhänger. Die Käuferin, die Münchner Verkehrsgesellschaft, kann damit das Platzangebot eines Busses verdoppeln. So rüsten sie sich für den Ansturm in der Stosszeit oder für Schülertransporte.

Die Vorteile des Aluminiums

Ob Doppelgelenktrolley oder Anhänger, die Grundkonstruktion erfolgt nach dem gleichen Prinzip, nämlich mit dem von Hess entwickelten Aluminiumschraubensystem Co-Bolt. «Damit können wir die Fahrzeuge skalieren auf extra breit und lang wie bei unserem weltweit erfolgreichen Flughafenbus oder extra schmal für einen Bergbus im Tessin. Dabei verwenden wir möglichst immer die gleichen Bauteile», erklärt Alex Naef. Auf Aluminium setzt Hess, «weil wir in der Schweiz schon immer auf Rostprobleme mit dem Stahl und aufs Gewicht wegen der Topografie schauen mussten».

Die Herstellung der Karosserie und der Innenausbau sind die Spezialitäten der Hess AG. Das Herzstück der Firma ist die Werkstatt. «80 Prozent unserer Leute arbeiten hier. Das sind Fahrzeugschlosser, Spengler, Maler, Lackierer, Elektriker», sagt Alex Naef. Das Stammhaus in Bellach beschäftigt heute 250 Mitarbeitende sowie 22 Lehrlinge. Die Firma erzielt einen Umsatz von 100 Millionen Franken.

Der Fokus der Hess AG liegt auf auf Linienbussen, die Firma baut aber auch Nutzfahrzeuge mit

Spezialaufgaben. Dazu gehören Behindertentransporter mit Hebebühnen oder Servicefahrzeuge. Auch die Armee ist ein wichtiger Kunde. Diese Geschäfte helfen, Zyklen im Bestelleingang der Verkehrsbetriebe auszugleichen, wie Naef sagt.

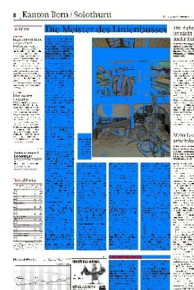
Innovation dank Subvention

Die Schweiz habe zwar den Vorteil, dass der öffentliche Verkehr stark gefördert werde. Die Verkehrsbetriebe seien aber umso anspruchsvoller, sagt Naef. «Meistens müssen wir für unsere Schweizer Kunden etwas entwickeln, das im Ausland noch niemanden interessiert. Aber das ändert sich plötzlich, wenn sich unsere Lösung herumspricht.» Um nicht von ausländischen Grossanbietern verdrängt zu werden, müsse Hess Innovationsführer sein. Das Unternehmen arbeitet deshalb mit der Berner Fachhochschule zusammen.

Schub durch Batterietechnik

Zu den jüngsten Innovationen zählt der «Swiss Trolley plus». Das ist ein Trolleybus, der dank neuer Batterietechnik längere Abschnitte ohne Oberleitung fahren kann. So können Linien unkompliziert verlängert werden und Kreuzungen mit anderen Linien von aufwendiger Fahrleitungstechnik befreit werden. In Zürich läuft ein Testbetrieb, wo der Bus zwei Stationen weit ohne Oberleitung fährt.

Gar ganz ohne Oberleitung kommt der von Hess und ABB entwickelte Elektrogelenkbus vom Typ Tosa aus. Dieser ist momentan in Genf im Probebetrieb unterwegs. Dessen Batterie wird an den Endpunkten mit Schnellnachladestationen gefüllt. «Es wäre nicht intelligent, für den ganzen Tag Strom in einer



Hauptausgabe

Berner Zeitung AG
3001 Bern
031/ 330 33 33
www.bernerzeitung.ch

Medienart: Print
Medientyp: Tages- und Wochenpresse
Auflage: 42'391
Erscheinungsweise: 6x wöchentlich

Themen-Nr.: 260.012
Abo-Nr.: 1073424
Seite: 8
Fläche: 75'554 mm²

drei Tonnen schweren Batterie mitzuschleppen», hält Naef fest.

Eine Zeit lang waren Trolleybusse ein Auslaufmodell, und sie gerieten durch die Umstellung auf Tram- oder Hybridbusbetrieb in Bedrängnis. «Diesen Trend konnten wir auch dank unserer Weiterentwicklungen kehren», sagt Naef. Einige Städte wie Verona oder Amsterdam wollten wieder Trolleybusse einführen. Naef glaubt gar, dass «der Dieselbus elektrisch werden wird». Derzeit liefen wohl die letzten grossen Beschaffungen von Dieselnissen für städtische Verkehrsbetriebe; bis in 10 Jahren würden sie damit verschwinden. Denn moderne Trolleybusse brauchen immer weniger eine Oberleitung, womit deren Kosten über die Lebensdauer attraktiver geworden seien.

Die Hess AG ist in der Vergangenheit auch schon falsch gelegen: «Vor 10 Jahren fingen wir an, viel in dieselektrische Hybridbusse zu investieren», erzählt Firmenchef Alex Naef. Dreissig Fahrzeuge verkaufte das Unternehmen. Aber für die Käufer rechnete es sich nicht, weil die erhofften Einsparungen beim Treibstoff nicht resultierten. «Dann ist die Nachfrage zusammengefallen», erzählt Naef. Mit seiner heutigen Ausrichtung hat das Unternehmen die Lehren daraus gezogen. *Julian Witschi*

PRIX SVC ESPACE MITTELLAND

Zum zwölften Mal verleiht der Swiss Venture Club (SVC) am 8. März 2017 im Kursaal Bern den Unternehmerpreis. **Der Prix SVC Espace Mittelland wird alle zwei Jahre an etablierte und erfolgreiche mittelständische Unternehmen aus dem Wirtschaftsraum Bern-Solothurn-Freiburg vergeben.** Aus über 150 Firmen wählt eine 16-köpfige Jury sechs Finalisten aus und bestimmt die drei Gewinner.

Diese Zeitung stellt bis zur Preisverleihung die nominierten Unternehmen in Porträts vor. **Auf unserem Online-Newsportal finden Sie zusätzlich Video-interviews mit den Chefs sowie ungewöhnliche Einblicke in Form von Panoramabildern.** Bisher erschienen: Moser-Baer aus Sumiswald (Ausgabe vom 14. Februar 2017) und Armin Strom aus Biel (Ausgabe vom 17. Februar 2017). *met*