

Auf seinem Stoff hockt die Welt

Emirates, Swiss, SBB: Die Schweizer Textilfirma Lantal rüstet Unternehmen weltweit mit Sitzbezügen und Teppichen aus. Patron Urs Rickenbacher spricht über seine neue Zukunftsstrategie – und die Air Force One.

Benjamin Weinmann

Die Umgebung ist unscheinbar. Nichts deutet vor der Fabrikhalle von Lantal in Melchnau bei Langenthal BE darauf hin, dass hier Teppiche, Vorhänge und Sitzbezüge für Verkehrsbetriebe wie die SBB oder für rund 300 Airlines produziert werden. Die Wolle, mehrheitlich aus Neuseeland und England, fertigt die bald 140 Jahre alte Familienfirma Lantal in der eigenen Spinnerei in Huttwil zu Garn, das anschliessend in Melchnau gefärbt und verwoben wird.

Fast jedes Gesäss in der Schweiz kam schon mit Ihrem Stoff in Berührung, sei es im SBB-Zug oder an Bord der Swiss. Trotzdem ist der Name Lantal praktisch unbekannt. Stört Sie das?

Urs Rickenbacher: Nein, das stört mich nicht gross. Aber klar, vielen Leuten ist nicht bewusst, dass sie auf einem Schweizer Stoff sitzen oder einem Schweizer Teppich stehen, wenn sie an Bord einer internationalen Airline sind oder in ihrem städtischen Bus Platz nehmen.

Sie beliefern rund 300 Airlines. Und wie viele Verkehrsbetriebe?

Etwa 300. Allein in Deutschland beliefern wir rund 45 regionale Verkehrsbetriebe, in Karlsruhe, München, Hamburg, Frankfurt und vielen weiteren Städten. In Frankreich sind es ebenfalls knapp 50 und in der Schweiz um die 40. Dazu zählen die SBB, Postauto sowie die Verkehrsbetriebe in Zürich, St. Gallen und Luzern. Etwa jeden fünften Umsatzfranken erzielen wir mit Firmen im öffentlichen Verkehr. Hier sehen wir noch grosses Potenzial.

Weshalb?

Schauen Sie sich die Strassen an: Überall herrscht Stau. Der Individualverkehr stösst zunehmend an seine Grenzen. Es braucht künftig überall ein grösseres, zukunftsfähiges Verkehrsangebot. Die USA sind ein gutes Beispiel dafür. Dort wird es in den nächsten 10 bis 15 Jahren einen grossen Boom geben, es gibt zahlreiche Projekte, für die wir uns als Zulieferer interessieren.

Inwiefern sind Sie jetzt schon in den USA präsent?

Unsere Sitzbezüge gibt es an Bord der nationalen Amtrak-Züge, die entlang beider US-Küsten

durchs Land fahren. Wir beliefern auch die Schweizer Zugbau-Firma Stadler, die an der Westküste stark im Geschäft ist. Und derzeit interessieren wir uns für zwei, drei grosse Bahnprojekte, unter anderem in Kalifornien.

Aber nun gilt bald wieder «America First»!

Stimmt. Präsident Trump spricht ja von Zöllen in der Höhe von 20 bis gar 60 Prozent. Wie schlimm es tatsächlich kommen wird, werden wir sehen. Auch deshalb sind wir froh, dass wir bereits seit den 1970er-Jahren in North Carolina ein Werk mit rund sechzig Angestellten haben. Dort produzieren wir zwar in erster Linie für die Luftfahrt, aber wir könnten auch für Züge Stoffe herstellen.

In der Schweiz haben manche Verkehrsbetriebe zuletzt Holzsitze in Trams und Bussen installiert. Haben Stoffsitze bald ausgedient?

Diese Entwicklung beobachten wir natürlich genau. Und wir machten uns Gedanken, ob wir ebenfalls Holzsitze anbieten sollen. Wir bleiben aber beim strapazierfähigen Plüsch sowie bei Leder und Kunstleder.

Weshalb?

Holz ist nun mal glitschig. Es gab auch schon einen Unfall, bei dem eine ältere Frau in einer Kurve vom Holzsitz runtergerutscht ist und sich verletzt hat. Nun haben manche Betriebe begonnen, Stoffpolster auf die Holzsitze zu montieren. Auch weil sie relativ schnell verkratzt aussehen, sei es durch Gürtel oder Hosenkнопfen.

Aber die Reinigung ist bei Holzsitzen einfacher und gründlicher. Ein verschütteter Energydrink, Schweiss – der Stoff saugt alles auf.

Ich verstehe, dass man der Meinung sein kann, ein Stoffbezug sei weniger hygienisch. Aber natürlich werden auch Stoffsitze regelmässig und gründlich von den Verkehrsbetrieben gerei-

nigt. Und in der Luftfahrt werden sie während ihrer Einsatzzeit von rund zwei Jahren bis zu fünf Mal chemisch gereinigt.

Das heisst: Airline-Sitze sind hygienischer als solche in Bahn, Tram und Bus?

Das kann man so sagen, weil die Stoffüberzüge im öffentlichen Verkehr aus Vandalismusgründen fest montiert sind und sich nicht einfach abziehen lassen.

Ihr Geschäft brummt. Dabei hat die Pandemie Ihre Firma an den Rand der Existenz

«Stoffüberzüge im ÖV sind aus Vandalismusgründen fest montiert.»

Berner Stoff für die Welt

Die 1886 gegründete Firma Lantal Textiles ist laut eigenen Angaben Marktführer im Bereich der Sitzstoffbezüge für den Bodenverkehr und die Aviatik. Die Mehrheit gehört seit 2003 Urs Rickenbacher, der die Firma vom Unternehmer Urs Baumann übernahm. Letzterer gehört noch heute zum Aktionariat, genauso wie zwei weitere Geschäftsleitungsmitglieder. Der Hauptsitz der Familienfirma liegt in Langenthal BE, mit der Produktion im angrenzenden Melchnau und Huttwil. Zudem hat Lantal ein Werk in den USA und in Portugal für Stoffe im Bodenverkehr, eine Tochterfirma in England für die Sitzwartung, eine Konfektionsfirma in Tschechien und eine in China. 2024 erzielte das Unternehmen gegen 100 Millionen Franken Umsatz mit 500 Angestellten. (bwe)

gebracht. Die Umsätze sanken um 90 Prozent ...

... und wir mussten weltweit 50 Prozent des Personals entlassen, das waren knapp 400 von rund 800 Stellen – ein massiver Schnitt. Derzeit zählen wir 550 Angestellte. Ohne die staatliche Hilfe, sei es in Form von Corona-Geldern oder Kurzarbeit, hätten wir wohl nicht überlebt. Das war für mich der wohl schwierigste Moment in meiner beruflichen Karriere.

Und wie sieht es umsatzmässig heute aus?

Im vergangenen Jahr haben wir knapp 100 Millionen Franken umgesetzt, rund 15 Prozent weniger als vor Corona. 2026 rechne ich mit einer kompletten Erholung des Geschäfts. Dadurch schaffen wir auch wieder neue Stellen, um das wachsende Volumen zu bewältigen.

Kommen die Manager von Emirates oder Singapore Airlines zu Ihnen nach Langenthal oder gehen Sie quasi als Teppichverkäufer vor Ort Klinken putzen?

In der Regel gehen wir zu den Kundinnen und Kunden, mit unseren Mustern, Materialien und Designvorschlägen. Aber manche Kunden laden wir auch hierher ein. Dann fahren wir mit ihnen übers Land, damit sie sich über die Natur und die Kühe freuen können, oder wir besichtigen eine Käsefabrik in der Nähe. Da zelebrieren wir unsere Swissness und gelebte Nachhaltigkeit.

Auch die US-Präsidentenmaschine, die Air Force One, ist mit Ihren Stoffen ausgerüstet. Folgt bald ein Erneuerungsauftrag?

Ich hoffe es natürlich. Es gab bei der Air Force One schon länger keine Ausschreibung mehr für ein neues Interieur. Vielleicht ändert sich dies während Trumps zweiter Amtszeit, dann bewerben wir uns bestimmt. Solche Aufträge sind nicht zuletzt als Referenz sehr wichtig,

genauso wie für besonders renommierte Airlines wie Singapore, Cathay, Emirates, Qatar und natürlich auch die Lufthansa-Gruppe mit der Swiss.

Gibt es regionale Unterschiede bei den Sitzmaterialien in der Aviatik?

Ja, in Südostasien kommen viel häufiger Stoffsitze zum Einsatz, auch auf der Kurzstrecke, wegen der dort herrschenden Luftfeuchtigkeit. Bei nationalen US-Airlines hingegen sind fast alle Sitze mit Leder oder Kunstleder ausgerüstet. Überall müssen wir aber die gleich strengen Anforderungen erfüllen. Unsere Materialien dürfen nicht leicht entflammbar sein, sie müssen sehr robust sein gegenüber Reibungen und Licht, sodass die Farben und Muster nicht verblasen. Und idealerweise sind sie möglichst leicht, damit die Airlines Kerosin sparen können.

Sie haben 2018 die britische Firma Airline Service Interieurs gekauft, die auf die Wartung von Sitzen fokussiert ist. Wie sieht der Passagiersitz der Zukunft aus?

Der Airline-Sitz wird auch künftig noch leichter und es werden neue Konzepte getestet. Gut möglich, dass es auf Kurzstreckenflügen irgendwann eher nur Lehnen statt normaler Sitze geben wird, um noch mehr Passagiere transportieren zu können. Und in den vorderen Reihen wird es noch komfortabler.

Wie?

Für die Swiss und die Lufthansa-Gruppe hat unsere Schwesterfirma Caynova die bestehenden Konzepte mit einer Sitzheizung und einer Sitzkühlung sowie einem Massagesystem ergänzt.

Das ist mit ein Grund dafür, weshalb die Swiss in manchen Flugzeugen hinten als Gegengewicht Bleiplatten installiert, weil diese Luxus-sitze zu schwer sind!

Das ist natürlich unschön. Aber die Konfiguration und Gewichts-berechnung ist Sache der Airline. Deshalb will ich diesen Fall nicht kommentieren. Unabhängig davon: Ich kann mir auf jeden Fall vorstellen, dass künftig jeder Passagier sein eigenes, individuelles Mikroklima haben wird dank dieser Weltneuheit. Schliesslich ist es heute vielen Passagieren entweder zu kalt oder zu heiss an Bord. So liesse sich die Gesamttemperatur an Bord senken. Mit der Lufthansa-Gruppe haben wir dazu bereits Verträge abgeschlossen.

Sie haben viel in die Innovation «Digital Deep Dyeing» investiert, mit der Sie die Produktion revolutionieren möchten. Was steckt dahinter?

Es ist in der Tat eine Revolution. Bisher haben wir Teppiche in einem langwierigen, aufwendigen Prozess gefärbt, in grossen Tanks mit viel heissem Wasser, in denen das Garn mit Farbe gemischt wurde. Erst danach wurden die verschiedenen einzelnen Garnstränge zu Teppichen, Vorhängen und Sitzbezügen gewoben gemäss den jeweiligen Musterwünschen. Die Lieferung dauerte bis zu 16 Wochen.

Und nun?

Man kann sich das wie einen riesigen Drucker vorstellen. Nun können wir den neutralen, weissen Rohteppich bereits gewoben darin eingeben, quasi wie ein weisses Papier im Drucker, und danach wird das Muster per Tintenstrahl und mithilfe digitaler Angaben gedruckt. Das spart viel Ressourcen und Zeit. Die Lieferzeiten reduzieren sich auf noch rund 3 Wochen. Dieser neue Herstellungsprozess spart zwei Drittel Wasser, 80 Prozent Abfall und einen Drittel CO₂-Ausstoss. Es ist ein Gamechanger.

Online: Rickenbacher über die bevorstehende Stabübergabe bei Lantal, regionale Farbvorlieben – und ein Projekt mit Walliser Schwarznasenschafen.



Lantal-Chef und -Mehrheitsaktionär Urs Rickenbacher in der Textilfabrik in Melchnau bei Langenthal BE. Bild: Andrea Zahler