

Unter einer grauen Nebeldecke versammelt sich eine muntere Schar von Organisierenden im thurgauischen Bussnang. Trotz der grossen Industriehallen rund um das Gebäude von Stadler erfreuen wir uns im ländlichen «Mostindien» an prallvollen Obstbäumen und weidenden Kühen.



Bild: www.stadlerrail.com

Nach Kaffee und Gipfeli starten wir in der Aula mit einer Firmenpräsentation durch Andreas Zuber. Als langjähriger Mitarbeiter von Stadler informiert er uns professionell über alle wichtigen Eckpunkte von Stadler. Viele Informationen davon sind auch im [Halbjahresbericht 2025](#) enthalten. Weiteres gibt es auf der [Webseite](#) von Stadler nachzulesen, insbesondere über die typische Matrixorganisation mit Länder- und Fachführung.



Bild: Jürg Schaad

Danach beginnt unser Rundgang in den Fertigungshallen - zuerst beim Bau der Wagenkästen. In riesigen Rahmen, sogenannten Lehren, werden Boden und Dach gefertigt. Auf den Boden werden die Wände gesetzt, worauf anschliessend das Dach oben positioniert wird. Die Personenwagenkästen werden aus Aluminium gefertigt, während die Kästen für Lokomotiven aus Stahl bestehen. Nach einer peniblen Kontrolle aller Schweißnähte werden die Wagenkästen sandgestrahlt und für die Lackierung bereit gemacht. Diese haben

noch keine Räder und auch der Innenausbau fehlt noch.

Ein Stockwerk höher werden die Radkästen bereitgestellt. Ein Grossteil stammt aus dem Werk in Winterthur. Spezielle Radkästen werden hier in Bussnang gefertigt, wie zum Beispiel diejenigen für Zahnradbahnen, für die Stadler der einzige Anbieter in der Schweiz ist.

Nochmals gilt es ein Stockwerk zu erklimmen. Hier stehen die Wagenkästen nun auf ihren Rädern, sind aber noch nicht ausgestattet. Hierfür kommen die Elektriker und Schreiner zum Einsatz. Aus dem Lager in Weinfelden besorgen die Logistiker alle nötigen Teile pro Wagen, währenddessen die Handwerker den nackten Wagenkasten in einen wohnlichen Eisenbahnwagen verwandeln.

Warum wird hier über drei Stockwerke gearbeitet, und die schwersten Teile befinden sich sogar zuoberst? Das ist historisch und topographisch bedingt. Als Ernst Stadler einst seine kleine Fertigung von Zürich nach Bussnang verlegte, war sein Fabrikgebäude mit Gleisanschluss auf der Höhe des Bahnhofs Bussnang. Für die Erweiterung stand aber nur Land unterhalb des Bahnhofs zur Verfügung. So konnten und können die fertigen Schienenfahrzeuge aus dem obersten Stockwerk auf die Industriegleise des Bahnhofs Bussnang dem Schienennetz übergeben werden.

Heute zählt Stadler acht Produktionsstandorte, acht Komponentenwerke, sechs Engineering- sowie über 80 Service-Standorte - und gerade diese Zahl von mehr als 80 Service-Standorten weist auf eine strategische Stossrichtung hin. Während Zugbauer in der Regel die Züge dem Besteller abliefern und die Bahnunternehmen dann selbst für den Unterhalt sorgen, wird dieser Service von Stadler angeboten. Damit entfällt für die Bahnunternehmen der Aufwand für die Ausbildung, der Platz und das Engineering für den Unterhalt und Stadler sichert sich langfristig Erträge. Das funktioniert aber nur, wenn die Qualität stimmt.

Die weiteren strategischen Stossrichtungen von Stadler sind

- Geografische Expansion,
- Grüne Technologien und
- Digitalisierung

Für die grüne Entwicklung stehen beispielhaft die Entwicklung von H₂-Triebwagen, wie sie unter anderem in Thüringen eingesetzt werden oder die Reduktion des betrieblichen [CO₂-Ausstosses](#).



Bild: RS Zero, www.stadlerail.com

Mit der Sparte «Signalling» ist Stadler auch Anbieter von Zugssicherungssystemen. Wie [kürzlich](#) zu lesen war, vergibt die SBB einen Grossauftrag für die Digitalisierung der Stellwerke.

Zurück nach Bussnang. Beim Rundgang fällt uns auf, dass nur wenige Frauen im Werk zu sehen sind. Von den rund 2'000 Beschäftigten in Bussnang sind 9 % Frauen. 144 Lernende werden in 10 verschiedenen Berufen ausgebildet, dabei in jedem Beruf mindestens eine Frau. Von den Lernenden verbleiben je nach Jahrgang zwischen 60 bis 80 % im Betrieb.

Im Ausland ist es anders. Wie es am Standort Salt Lake City vor sich geht, ist in einem Artikel der NZZ vom 20.10.2025 zu lesen: [Stadler Lehrlingsausbildung in den USA](#)

Was uns im Werk in Bussnang besonders auffällt: Trotz der schweren Bauteile, bis hin zu den fertigen Wagen und Lokomotiven, ist es so sauber, dass man vom Boden essen könnte! Das hat einerseits damit zu tun, dass alle Teile angeliefert werden und bei Stadler nur noch zusammengebaut werden (Systemintegrator).

Andererseits auch, dass Sauberkeit zwingend notwendig ist, um in hoher Qualität produzieren zu können.

Um die Qualität zu sichern, gibt es viele Checks. So werden die Schweissnähte mit der Lupe geprüft. Später werden die Schienenfahrzeuge im nahen Erlen TG für die Inbetriebsetzung in einem rund sechswöchigen Kontrollprogramm geprüft.

Da die Teilnehmenden unserer Gruppe selbst auch Zugfahrende sind, gab es auch viele Fragen zur Ausstattung der Schienenfahrzeuge: Niederflur, Anzahl Toiletten, Fahrgastinformationssysteme, Sitze, Beleuchtung, Gepäckablage und vieles mehr beeinflussen den Reisekomfort. Toiletten werden bei Kurzstreckenzügen weggelassen, damit Raum für mehr Sitz- und Stehplätze gewonnen wird. Ausserdem haben Kurzstreckenzüge mehr Stehplätze als Langstreckenzüge. In Intercity-Zügen können Stehplätze auch gänzlich fehlen. Leider muss in überfüllten Zügen dennoch manchmal die Reise stehend zurückgelegt werden.

Auch die Schienenbreite ist eine Herausforderung. Während die SBB auf dem grössten Teil des Netzes in der Normalspur (1'435 mm) fährt, sind viele Regionalbahnen auf Schmalspur unterwegs, wie zum Beispiel die RhB mit 1'000 mm. Neben betrieblichen Gründen, wie bei Berg- oder Stadtbahnen, wurden auch unterschiedliche Spurweiten aus kriegstechnischen Gründen gewählt: Der Feind soll mit seinen Eisenbahnen nicht das eigene Territorium befahren können.



Bild: Jürg Schaad

Unsere vielen Fragen führen dazu, dass Andreas Zuber mehr Zeit als geplant braucht, um unsere Neugier zu befriedigen. Allerdings gäbe es noch viel mehr zu dieser einmaligen Besichtigung zu berichten.

Der Nebel lichtet sich, als wir uns auf den Weg zum gemeinsamen Mittagessen ins Restaurant «Weinberg» in Ottoberg, inmitten der buntfarbenen Reben, ob Weinfeldern machen.



Bild: Marcel Niederer

Eine ideale Gelegenheit, sich über das Gesehene auszutauschen und sich gegenseitig Themen aus dem Berufs- und Privatleben zu erzählen.

Ein nächster Termin ist bereits geplant. Wohin uns Jürg Schaad dann entführen wird, ist noch offen. Wir sind überzeugt, es wird am **16. Juni 2026** wieder spannend und lehrreich werden. In meiner Agenda ist der Termin schon reserviert.

Ein herzliches Dankeschön an Jürg Schaad für die Gelegenheit, an dieser aussergewöhnlichen Besichtigung teilnehmen zu dürfen.

Bericht: Marcel Niederer / Redaktion: Monika Bachmann