

Exkursion Stadler Rail in Bussnang

Am 6. Juni trafen sich 18 Mitglieder aus dem Oberwallis und ein Mitglied aus dem Kanton Aargau in Bussnang, um die Stadler Rail zu besuchen. In den frühen Morgenstunden um 04:30 Uhr war Abfahrt in Visp, damit wir den ersten Autoverlad in Goppenstein zur rechten Zeit erreichen. Ohne grossen Verkehr ging es dann über Bern und Zürich nach Bussnang im Kanton Thurgau. Im Verwaltungsgebäude von Stadler Rail wurden wir um 10:30 Uhr freundlich von Carmela Romer mit frischen Gipfeli und Kaffee empfangen.

Nach der kleinen Stärkung ging es ab in den Hörsaal, wo wir von Ralf Waldvogel über die aktuellen Aufträge, die 16 Produktions- und Komponentenwerke, die 5 Engineering-Standorte und die über 80 Servicestandorte weltweit erzählte. Mit viel Freude und Witzen zum Auflockern, stellte er die Firma Stadler Rail vor, welche heute zu den führenden Schienenfahrzeugherstellern gehört. Mit den aktuellen Zügen der FLIRT, KISS und SMILE Reihe, konnten wir sehen wo die Unterschiede, der jeweiligen Modelreihen liegt. Der FLIRT welcher die Abkürzung "Flinker Leichter Innovativer Regional-Triebzug" hat ist das Modell welches am meisten hergestellt wird und in 20 Ländern weltweit mit 2500 Einheiten vertreten ist. Dieses Modell auch in Bussnang hergestellt. Die Modularen Züge werden an die jeweiligen Kundenwünsche angepasst.

Stadler Baut nicht nur Highspeed-Züge, Intercity-Züge, Regional- und S-Bahnen, U-Bahnen, Tram-Trains und Trams. Stadler baut weiter auch Lokomotiven, Reisezugwagen und ist führend bei den Zahnradbahnfahrzeugen. Das Stadler innovativ ist und nicht stehenbleibt zeigt der Wasserstoffzug FLIRT H2, welcher den Weltrekord mit 2803 Km ohne Nachtanken hat.

Ralf hat als ehemaliger Angestellter, welcher 20 Jahre bei Stadler Rail im Fahrgestellbau tätig war viele spannende Geschichten erzählen können. Auch wenn er schon 5 Jahre pensioniert ist, hat er immer noch den Überblick, über die laufenden Projekte in Bussnang.

Nach der Interessanten Einführung ging es dann auf den Rundgang durch die Produktionsstätte, wo wir im Erdgeschoss starteten und als erstes die Fahrwerke der italienischen Züge durchs Centovalli sehen konnten. Die drei Phasen Elektromotoren, welche direkt ohne Getriebe den Zug antreiben, funktionieren gleich wie bei den neuesten Elektrofahrzeugen welche nur noch Elektrisch angetrieben werden und somit kein Getriebe mehr verbaut haben, wie dies bei Hybriden noch der Fall war.

In der Halle ging es dann weiter, wo wir sehen konnten, wie die Räder auf die Wellen gedrückt werden, oder bei Zahnradzügen, wo es dann wieder ein Getriebe braucht, die Zahnräder und das Getriebe auf die Welle montiert wurden.

Weiter ging es dann in die nächste Halle, wo wir sahen wie der Zugsboden die Wände und das Dach aus Einzelteilen, welche teils 20m lang waren, zusammengesteckt und manuell geschweisst wurden. In der Nacht werden die Alu-Teile dann vollautomatisch verschweisst. Eine Halle weiter wurde dann der Boden,

die Seitenwände und das Dach zusammengeschweisst, auch hier helfen die Roboter in der Nacht. Was uns natürlich freute war zu hören, dass das Aluminium aus dem Wallis stammt 😊

Der nächste Schritt war das Sandstrahlen der Kabine, die Grundierung und Lackierung der Chassis. Da in Bussnang der Platz ziemlich Rahr ist, werden die fertigen Kabinen dann ein Stock höher in die Montagehalle gehoben und wird mit dem Interieur gefüllt (Kabel, Wände Fenster, Sitze, WC, etc.)

Hier konnten wir viele bekannte Züge sehen. unter anderem die Regionalzüge vom Wallis und den Zug von Centovalli sowie einen Lötschberger und eine ganze Reihe von Smile Zügen der SBB. Auch konnten wir den neuen Zug der Montblanc Route von Martigny zum Mont Blanc sehen.

Aus dieser letzten Montagehalle werden die Züge dann ausgeliefert. Da ja die Spurweiten bekanntlich nicht überall gleich sind werden die Schmalspur Züge wo möglich Sattelzügen transportiert. Oder wenn es nicht anders geht per Schwertransport über die Strasse.

Zum Schluss fehlte uns nur noch die Sicht in den Führerstand und auch dies fanden wir dann im letzten Raum der Produktionsstätte.

Die kurze Herstellung für eine Komposition von ca. 3 Monaten hat uns doch sehr überrascht. Etwa 3 Wochen dauert der Bau des Chassis. Danach 6-8 Wochen für den Innenausbau mit Elektrik und Interieur und am Schluss die Hochzeit beim Zusammenführen des Fahrwerks und dem Chassis. Danach kommen die ganzen Test des Fahrzeugs welche wiederum etwa 3 Wochen in Anspruch nehmen.

Nachdem wir uns von Ralf verabschiedet haben, ging es mit den 2 Bussen weiter nach Weinfelden ins Restaurant Trauben, wo wir die Kameradschaft bei einem feinen Essen geniessen konnten.

Nach 15:00 Uhr ging es dann auf die lange Reise zurück ins Wallis, wo wir von einem Stau in den nächsten fahren durften und so kurz vor 20:00 Uhr wieder in Visp eingetroffen sind.

Ich danke allen Mitgliedern, welche dabei waren und auch Orland welcher diese schöne Exkursion organisiert hat.

Wyer Michael 11.Juni 2025

Verfasst von Michael Wyer

Literatur: <https://www.stadlerrail.com>

Bilder von Wyer Michael





