

Geschäftsbericht 2024

Schnelleinstieg



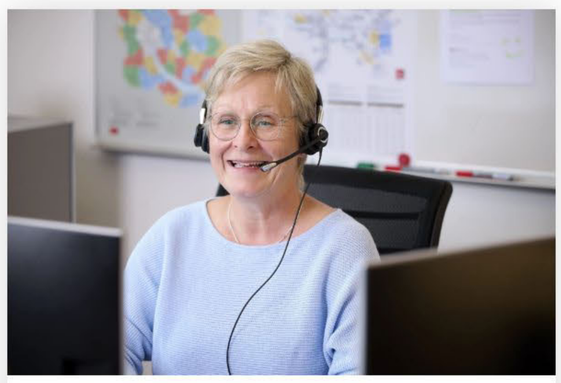
Organisation: Wir sind Thurbo

Die prägenden Köpfe, die Besitzverhältnisse und die Daseinsberechtigung der Regionalbahn.



Das aufregende Jahr des Flirt Evo

Von der Produktion über Probefahrten bis hin zur Präsentation: Der Flirt Evo wird immer greifbarer.



Spannende Kennzahlen im Überblick

Wie oft beim Kundenservice das Telefon klingelte oder wie viele Kilometer die Thurbo Züge zurücklegten.

Herausgeber

Thurbo AG
Bahnhofstrasse 31
Postfach 2272
8280 Kreuzlingen 1

Die Thurbo AG ist ein Unternehmen der SBB mit Beteiligung des Kantons Thurgau.

Editorial

«Wir waren schon immer kreativ, lösungsorientiert und schnell»



Verwaltungsratspräsident Werner Schurter und Unternehmensleiterin Claudia Bossert blicken im Doppelinterview auf das vergangene Jahr zurück. Sie freuen sich über den Fortschritt im Projekt Flirt Evo und die erneut hohe Anzahl Fahrgäste. Doch Letzteres birgt auch Herausforderungen.

Was ist Ihr persönlicher Jahreshöhepunkt 2024?

CB: Höhepunkte gab es viele. Das Wichtigste ist für mich, dass wir unseren Kund:innen einen sicheren und pünktlichen Betrieb bieten konnten und keine schweren Unfälle von Reisenden oder Mitarbeitenden verzeichnen mussten.

WS: Von meiner Seit her ist es eindeutig die Präsentation der neuen Flirt Evo von Thurbo, RegionAlps und SBB in der sich im Bau befindenden Serviceanlage von Thurbo in Weinfelden. Dass so viele hochkarätige Gäste wie der Thurgauer Regierungspräsident Walter Schönholzer, SBB CEO Vincent Ducrot, Stadler-Verwaltungsratspräsident Peter Spuhler sowie zahlreiche Medienschaffende den Weg nach Weinfelden gefunden haben, unterstreicht die grosse Bedeutung des Projekts und von Thurbo.



Sie freuen sich auf den Flirt Evo von Thurbo: Walter Schönholzer, Regierungspräsident Kanton Thurgau; Claudia Bossert, Unternehmensleiterin Thurbo AG; Werner Schurter, Verwaltungsratspräsident Thurbo AG und Peter Spuhler, Verwaltungsratspräsident Stadler (von links).

Bild: SBB Multimedia

Sie sprechen die Erstpräsentation des Flirt Evo an, die in der noch nicht ganz fertigen Serviceanlage in Weinfelden stattgefunden hat. Wieso war sie der perfekte Rahmen für den Anlass?

WS: Die Halle, welche Thurbo gehört, aber durch die SBB betrieben wird, steht symbolisch für die gute Zusammenarbeit zwischen Mutter und Tochter. Ausserdem sind die Rollmaterialbeschaffung Flirt Evo und der Umbau der alten Werkstätte in eine moderne Serviceanlage bedeutende strategische Weichenstellungen, um die Wettbewerbsfähigkeit von Thurbo weiter zu stärken. Nicht zuletzt verkörpert die Halle die Synergien, welche mit der gemeinsamen Beschaffung genutzt werden können: Die Flirt Evo aller drei Projektpartner werden in Weinfelden für den Betrieb vorbereitet, da sich die Anlage in unmittelbarer Nähe des Produktionsstandorts Bussnang befindet.

CB: Wir sind vor vier Jahren mit dem Beschaffungsprojekt gestartet. Nun zum ersten Mal den fertigen Zug zu sehen, hat mich für alle, die sich bei der Entwicklung dieses Fahrzeugs mit Akribie um jedes Detail kümmern, unglaublich gefreut. Und die Kund:innen dürfen sich ebenfalls freuen.

Was hat im vergangenen Jahr sonst noch für Freude gesorgt?

WS: Die konstruktive, kunden- und stets lösungsorientierte Zusammenarbeit mit der sehr motivierten Thurbo Geschäftsleitung und den anderen Verwaltungsratsmitgliedern. Zudem die vielen Fahrten in Thurbo Zügen durch schöne Landschaften der Ostschweiz mit sehr engagierten und freundlichen Lokführer:innen und Kundenbegleiter:innen.

CB: Mit der Erweiterung des Nachtnetzes um 30 zusätzliche Züge am Wochenende und der Verlängerung der S7 bis Lindau-Insel konnten wir für die Kund:innen punkto Angebot einen echten Mehrwert schaffen. Der nächste Schritt zum Ausbau des grenzüberschreitenden Angebots Richtung Vorarlberg ist bereits in Planung. Und natürlich die erneut hohe Zahl an Fahrgästen mit über 35,2 Millionen.



> Mit den farbigen Türen und Kopfpolstern bleibt das Markenzeichen von Thurbo auch in den neuen Flirt Evo erhalten.
>
> Claudia Bossert
> Unternehmensleiterin Thurbo

Neben Höhepunkten gibt es immer auch Herausforderungen.

CB: Die Zunahme an Fahrgästen ist zugleich eine Herausforderung, weil der Platz im Zug knapper wird. Wir haben weder genug Fahrzeuge noch ausreichend lange Perrons, um die Züge weiter zu verlängern. Herausfordernd war auch die Bewältigung der beiden Hangrutsche in Kehlhof und St. Gallen St. Fiden, die den Betrieb während Monaten eingeschränkt haben. Ein Grossteil der Fahrzeugumläufe und Lokpersonaltouren mussten neu geplant werden. Das haben wir nur geschafft, weil unsere Mitarbeitenden flexibel waren und Sondereinsätze geleistet haben. Sie haben einen grossen Dank verdient.

Was bedeutet das hohe Fahrgastaufkommen für die Strategie von Thurbo?

WS: Primär, dass Thurbo langfristig genügend Rollmaterial in Umlauf hat sowie die hohe Kundenqualität sicherstellen muss. Das fordert die Mitarbeitenden der Regionalbahn täglich.

Der St. Galler Regierungsrat Beat Tinner lobt in seinem Gastbeitrag die Agilität und die Eigeninitiative der Regionalbahn. Offenbar schätzen die Bestellerkantone die Arbeit Ihres Unternehmens.

CB: Thurbo war schon immer kreativ, lösungsorientiert und schnell. Das prägt unsere DNA. Auch unsere Bestellerkantone wissen dies zu schätzen. Wir freuen uns, wenn wir im guten Zusammenspiel mit den Kantonen pragmatische Lösungen zur Verbesserung des öV in der Ostschweiz umsetzen können.

Im August 2024 fing ein neuer Bereichsleiter Finanzen bei Thurbo an, 2025 gibt es aufgrund von Pensionierungen zwei weitere Wechsel in der Geschäftsleitung. Wie wirken sich personelle Veränderungen auf dieser Stufe auf das Unternehmen und die Zusammenarbeit in der GL aus?

CB: Natürlich hinterlässt der Weggang von erfahrenen und engagierten Führungskräften Lücken. Spannend ist, dass jede Veränderung eine neue Dynamik in ein Gremium bringt. Wir haben wieder ein hoch motiviertes GL-Team und ich freue mich auf die Zusammenarbeit.



Die Geschäftsleitung der Thurbo AG per 31. Dezember 2024. Von links, stehend: Urs Sennhauser (Leiter Betrieb), Regula Bolliger (Leiterin Human Resources Management), Antonia Kyburz (Leiterin Sicherheit, Prozesse, Qualität). Von links, sitzend: Fabian Schrenk (Leiter Finanzen), Claudia Bossert (Unternehmensleiterin), Christian Baumgartner (Leiter Markt), Martin Hochreutener (Leiter Technik). Bild: Thurbo AG

Auch der Verwaltungsrat erfuhr 2024 eine Veränderung. Mit Brigitte Häberli-Koller wurde eine politisch bekannte Persönlichkeit als Vertretung des Kantons Thurgau ins Gremium gewählt.

WS: Das ist sehr erfreulich. Mit Ständerätin Brigitte Häberli-Koller haben wir im Verwaltungsrat eine profilierte Politikerin, welche die Anliegen von Thurbo und des gesamten öffentlichen Verkehrs in der Ostschweiz auf kantonaler und vor allem nationaler Ebene stärken wird. Als Mitglied der ständerätlichen Verkehrskommission bringt sie viel öV-Wissen mit.



> Thurbo muss langfristig genügend Rollmaterial in Umlauf haben sowie die hohe Kundenqualität sicherstellen.
>
> Werner Schurter
> Verwaltungsratspräsident Thurbo

Wie bewerten Sie das Jahresergebnis von Thurbo, das zum dritten Mal hintereinander positiv ausfällt?

WS: Ein positives Jahresergebnis ist immer erfreulich, obwohl die Offerten auf eine «schwarze Null» ausgelegt sind. Das Ergebnis ist vor allem auf wesentlich mehr Personenverkehrserträge und auf das hohe Kostenbewusstsein von Thurbo zurückzuführen.

CB: Auch wenn im Regionalverkehr keine Gewinne angestrebt werden, ist das positive Ergebnis erfreulich. Thurbo benötigt als Folge der positiven Entwicklung in den kommenden Jahren deutlich weniger Abgeltungen von Bund und Kantonen, was die Steuerzahler:innen entlastet.

Zum Schluss zu einem kleinen Detail mit grosser Wirkung: Die zukünftigen Züge haben neu das «t» aus dem Thurbo Logo auf der Front. Was bedeutet das für Thurbo?

CB: Mit dem schwarz-roten Band unterstreicht der neue Zug unsere Zugehörigkeit zur SBB Familie. Gleichzeitig bleibt mit den farbigen Türen und Sitzpolstern das typische Markenzeichen von Thurbo erhalten. Das «t» auf der Front verstärkt unsere Verankerung in der Ostschweiz.



Neu prägt das «t» aus dem Logo von Thurbo die Front des Zuges.

Bild: SBB Multimedia

Und im Gegenzug: Wie wird Thurbo im Mutterkonzern SBB wahrgenommen, gerade seit der engen Zusammenarbeit im Projekt Flirt Evo?

WS: Das gemeinsame Projekt Flirt Evo hat die Zusammenarbeit zwischen der SBB und Thurbo im positiven Sinn gefördert und verstärkt. So konnten gegenseitig Synergien sowie das grosse Know-how bezüglich des Rollmaterials von SBB und Thurbo genutzt werden, weshalb das Projekt auf Kurs ist.



Spannende Werte

Das Thurbo Jahr in Zahlen

Klicken Sie sich durch das vergangene Jahr.

Wie oft hat im Kundenservice-Center das Telefon geklingelt? Wie lange ist das Streckennetz von Thurbo und wie viele Menschen sind mit der Regionalbahn gereist? Die bunten Kacheln geben Aufschluss. Mit einem Klick auf die Pfeile erhalten Sie spannende Hintergrundinformationen zur jeweiligen Kennzahl.

501,7
Mio. Personenkilometer

14,3
Kilometer durchschnittliche Strecke pro Kund:in

35,2
Mio. Fahrgäste



19,6
Mio. Kilometer Laufleistung aller Fahrzeuge

95,6%
Pünktlichkeit



180
Bahnhöfe und Haltepunkte

658
Kilometer Netzlänge



0,1 kWh
Energieverbrauch pro Personenkilometer

3108
Boxenstopps im Unterhalt

110
Fahrzeuge

3388
Kundenreaktionen

535
Mitarbeitende

35
neu ausgebildete Lokführer:innen

58,4%
Kostendeckungsgrad im regionalen Personenverkehr

105.5
Mio. CHF Erträge aus Fahrausweisverkäufen

14.9
Mio. CHF Unternehmenserfolg



Weiter zum nächsten Kapitel

Im Schnellzugstempo durch 2024



Chronologie

Im Schnellzugstempo durch 2024

Die Geschichten, Höhepunkte und Herausforderungen des letzten Geschäftsjahres.

Jan.

Attraktive Arbeitsmodelle für Lokführer:innen ➜

Febr.

Hangrutsch in Kehlhof ➜

Neue Ausbildungsklasse nimmt Fahrt auf ➜

Sichere Instandhaltung bestätigt ➜

März

April

Mai

Grün-Weiss bekennt sich langfristig zum öV ➜

Zweiter Hangrutsch innert drei Monaten ➜

Qualitätserhebung: Thurbo erreicht alle Ziele ➜

Juni

Renommierte Persönlichkeit für den Thurbo Verwaltungsrat ➜

Relaunch des Kundenmagazins AUSBLICK ➜

Neue Umschulerklasse beginnt ➜

Juli

Neuer GAV tritt in Kraft ➜

FC Wil setzt weiterhin auf eine öV-Integration ➜

Geburtsstunde des ersten Flirt Evo von Thurbo ➜

Aug.

Neuer Bereichsleiter Finanzen bei der Regionalbahn ➜

Zweite Welle #ThurboLeben rollt an ➜

Weitere Ausbildungsklasse beginnt ➜

Sept.

Per Bahn und Bus zum HCT ➜

Aufrichte wird gefeiert ➜

Präsenz an der OBA ➜

Auf Probefahrt mit dem Flirt Evo ➜

Okt.

Nov.

Ab auf die Insel ➜

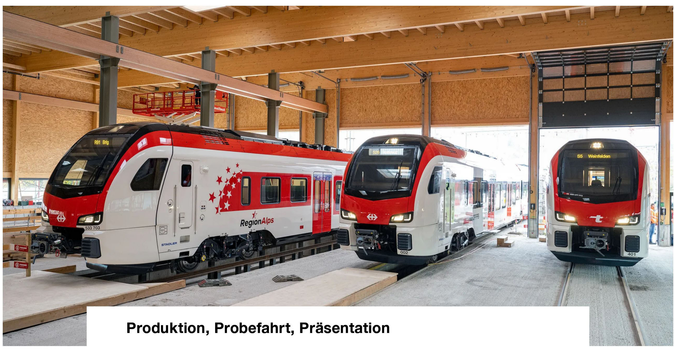
SBB, RegionAlps und Thurbo präsentieren ihre neuen Züge ➜

22 Kinder schnuppern Zugluft ➜

Thurbo erhält gute Bewertungen in ZVV-Umfrage ➜

Dez.

Das neue Nachtnetz ➜



Produktion, Probefahrt, Präsentation

Das aufregende Jahr des Flirt Evo

Mitten im Thurbo Land fuhr der Flirt Evo erstmals auf die öffentliche Bühne. Besteller von Bund und Kantonen, CEOs der Eisenbahnunternehmen sowie zahlreiche Medien strömten am Nationalen Zukunftstag für die Präsentation nach Weinfelden.

«Ist das wie Weihnachten und Ostern zusammen, wenn man als Chef oder Chefin einer Bahn einen neuen Zug zum ersten Mal sieht?» Lynn und Pascale, Töchter von Thurbo Mitarbeitenden, brechen mit ihrer Einstiegsfrage an die Adresse der CEOs von SBB, RegionAlps und Thurbo umgehend das Eis und sorgen für viel Gelächter in der Serviceanlage in Weinfelden.



Lynn und Pascale (von links) bereiten sich auf ihren Auftritt beim Podium der Erstpräsentation der neuen Züge des Typs Flirt Evo vor.
Bild: Keystone / Michael Buholzer

Es ist der 14. November 2024, Nationaler Zukunftstag, an dem Kinder ihre Eltern zur Arbeit begleiten. Wie passend, dass im Rahmen des zukunftsträchtigen Zugbeschaffungsprojekts Flirt Evo die ersten drei Züge der Eisenbahnunternehmen an diesem Tag der Öffentlichkeit präsentiert werden. Thurbo Unternehmensleiterin Claudia Bossert antwortet mit spürbaren Emotionen auf die Einstiegsfrage:



> Nach rund vier Jahren Planung ist es ein grosser Moment und eine riesige Freude, den Zug vor uns zu sehen.
>
> Claudia Bossert
> Unternehmensleiterin Thurbo

Roter Teppich für den Flirt Evo

Damit man dem ersten Flirt Evo von Thurbo an diesem Novembertag den roten Teppich ausrollen konnte, wurden 2024 viele Weichen gestellt: Anfang Juli hat der Zug seine Hochzeit gefeiert. Damit meinen Eisenbahnprofis, dass die Drehgestelle mit dem Wagenkasten verbunden werden und der Zug fertig aufgesetzt ist. Die Hochzeitsreise führte das frisch verheiratete Fahrzeug nicht etwa auf die Malediven, sondern auf die Typenteststrecken.



Für die über ein Jahr andauernde Typentestphase wurden für die drei Beschaffungspartner zehn Flirt Evo in zwei Längen (75 und 60 Meter) in einer Vorserie produziert. Der dreiteilige Flirt Evo von Thurbo hat ein spezielles Antriebssystem, das spezifischer Tests bedarf. Teilweise müssen diese in Deutschland und Österreich durchgeführt werden, da 30 der 107 Züge von Thurbo für den grenzüberschreitenden Verkehr eine Zulassung brauchen. Also prüft man mit den Typentests die Fahrzeugarten und deren Eigenheiten – auch die Kombinationen von mehreren gekoppelten Zügen.



Der Flirt Evo auf einer Testfahrt in Erlen. Bild: SBB / Dario Häusermann

Symbol für die gute Zusammenarbeit

Nicht zuletzt musste auch der Neubau der Serviceanlage in Weinfelden den nötigen Reifegrad aufweisen, damit der Anlass dort über die Bühne gehen konnte. Die Halle bot den idealen Rahmen – sowohl visuell als auch symbolisch für die gute Zusammenarbeit unter den Projektpartnern: Hier werden sämtliche 286 Flirt Evo für den Einsatz im kommerziellen Betrieb erprobt. Dies umfasst primär die Schulung des Instandhaltungs- und Lokpersonals, aber auch Qualitätsprüfungen und letzte Testfahrten, um die volle Funktionalität der einzelnen Fahrzeuge zu gewährleisten. Danach werden in Weinfelden Instandhaltungsarbeiten an den vierteiligen Flirt Evo von Thurbo (75 Meter) sowie Revisionsarbeiten an der auslaufenden GTW-Flotte durchgeführt. Im Sommer 2025 wird die Halle in Betrieb genommen.



Die Baustelle der Serviceanlage in Weinfelden im August 2024. Bild: Thurbo AG

Farbigkeit und ein Unikat

In eben jener Halle beim Podium der Erstpräsentation stellen Lynn und Pascale die nächste Frage: «Und wie fühlt man sich als Zughersteller, wenn man einen Zug pünktlich abliefert? Wie das Christkind?» Sie ist an Stadler-Verwaltungsratspräsident Peter Spuhler gerichtet, der überlegt und schmunzelt. «Ja, schon ein wenig wie das Christkind. Wobei der Zug leider etwas zu gross ist, um ihn in Geschenkpapier einzuwickeln», lautet seine schlagfertige Antwort.

♫ Interview

Sympathisches Podium: Thurbo Unternehmensleiterin Claudia Bossert und Stadler-Verwaltungsratspräsident Peter Spuhler beantworten die Fragen der Töchter von zwei Thurbo Mitarbeitenden.

Stadler produziert die neuen Züge, welche sich im Design an die SBB Fahrzeuge anlehnen. Die Standardisierung war denn auch ein Grund für die gemeinsame Beschaffung, damit Synergien im Unterhalt genutzt werden können. Auf den zweiten Blick ist jedoch zu sehen, dass die Thurbo Züge ihre Farbigkeit an den Zugtüren und den Kopfpolstern behalten.



Die bunten Kopfpolster sind auch in den neuen Zügen von Thurbo enthalten. Bild: Keystone / Michael Buholzer



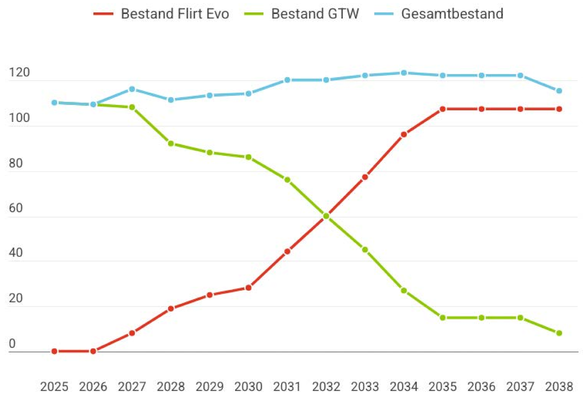
Neu prägt das «t» aus dem Logo von Thurbo die Front des Zuges. Bild: SBB Multimedia

«Unsere Marke hat sich in den letzten 20 Jahren etabliert. Daher ist es wichtig, dass sie sich in unseren Zügen widerspiegelt», sagt Thurbo Unternehmensleiterin Claudia Bossert. Zudem bekommt die Regionalbahn mit den dreiteiligen Flirt Evo (60 Meter) ein schweizweites Unikat, das ideal auf die teilweise kurzen Perronlängen im Thurbo Gebiet zugeschnitten ist.

2026 rollen die ersten Züge

Das enorme Medieninteresse sowie die Präsenz von Persönlichkeiten aus Politik und Wirtschaft bei der Erstpräsentation unterstrichen, dass der Flirt Evo, gekoppelt mit den Anpassungen in der Instandhaltung, das grösste und wichtigste Projekt in der Geschichte von Thurbo ist. Bis Ende der 2030er Jahre wird die gesamte GTW-Flotte schrittweise durch den Flirt Evo abgelöst, 2026 kommen die ersten neuen Fahrzeuge im Thurbo Gebiet zum Einsatz.

Die Transformation der Thurbo Flotte



Die Thurbo Flotte wird etappenweise ersetzt. Die Werte beziehen sich immer auf den Beginn einer neuen Fahrplanperiode: 2026 bedeutet, dass am 1. Januar 2026 noch kein Flirt Evo im Einsatz ist. Im Verlauf des Jahres 2026 kommen dann aber die ersten neuen Fahrzeuge. Die Daten, welche der Grafik zugrunde liegen, entsprechen dem Planungsstand vom 31. Dezember 2024. Änderungen sind vorbehalten.
Datenquelle: Thurbo AG

Die Vorfreude war am Zukunftstag auch jenseits der Thurbo Belegschaft deutlich greifbar – etwa unter den Bestellern von Bund und Kantonen, welche die Züge bei einem Rundgang besichtigten. Es fühlte sich an diesem richtungsweisenden Anlass für alle so an, als seien Weihnachten und Ostern vereint.



Nach Jahren der Planung

Thurbo erreicht Lindau-Insel

Die Regionalbahn ist Expertin im grenzüberschreitenden Verkehr. Ein Feld, in dem es viel Geduld und Flexibilität braucht, wie das Beispiel Lindau-Insel zeigt: Seit Dezember 2024 fährt Thurbo ohne Umstieg von Romanshorn auf die Insel. Am Projekt beteiligte Protagonisten schauen zurück.

Ab auf die Insel. Mit wenigen Klicks und oft einem Direktflug erreichen Ferienhungrige heutzutage weit entlegene Inselziele. Im Sinne von: mal schnell rüber. Obwohl dies geografisch ebenfalls auf die Insel Lindau am deutschen Bodenseeufer zutrifft, war «mal schnell rüber» für Bahnreisende bis vor Kurzem ein Wunschszenario.

Freude und Stolz bei der Erstfahrt

Ein Blick zurück auf den Adventsstart des letzten Jahres: Es ist der 29. November 2024. Am Bahnhof in Romanshorn warten Thurbo Vertretende sowie die Besteller von Bund und Kantonen. Alle strahlen sie, als sie die Zuganzeige erblicken. «Lindau-Insel» steht dort geschrieben – ohne Umstieg notabene. Gleich geht es auf die Erstfahrt.



Die Anzeige in Romanshorn als Beweis für die neue Verbindung: Die Erstfahrt nach Lindau-Insel kann beginnen. Bild: Thurbo AG

In Bregenz steigen Verantwortliche der ÖBB dazu. Auch auf ihren Gesichtern ist Freude gepaart mit Stolz zu sehen. Ab diesem Zeitpunkt befindet sich der Zug bereits in österreichischer Hand, denn in St. Margrethen hat in der einen Minute Grenzaufenthalt das Lokpersonal von Thurbo das Fahrzeug den Kollegen der ÖBB übergeben. Ein «Grüezi» hier, ein «Servus» da – und schon ist der Wechsel vollzogen.

Einfachheit der Fahrzeuge als Trumpf

Die Kooperation der beiden Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) macht die Fahrt bis Lindau-Insel möglich. «Der Lokführerwechsel in einer Minute ist schon beeindruckend und sicher nur dank der Einfachheit unserer Fahrzeuge machbar», sagt Christian Baumgartner, Bereichsleiter Markt bei Thurbo. Er verantwortet die strategische Angebotsplanung der Regionalbahn und hat das Projekt gemeinsam mit der ÖBB über die Ziellinie gebracht.



ÖBB und Thurbo arbeiten im grenzüberschreitenden Verkehr Hand in Hand. Bild: Thurbo AG

Dass das Lokpersonal an der Grenze wechselt, sei die effizienteste Lösung. «Dadurch müssen wir unser Personal nicht extra schulen und es fahren auf beiden Seiten diejenigen, welche die Begebenheiten am besten kennen», erklärt Baumgartner.



Christian Baumgartner (hinten), Bereichsleiter Markt bei Thurbo, hat bei der Erstfahrt nach Lindau-Insel gute Laune. Auch Silvan Egli vom Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons St. Gallen freut sich sichtlich. Bild: Thurbo AG

Die fröhliche Stimmung hält während der ganzen Fahrt und beim folgenden Apéro sowie Podiumsgespräch in Lindau an. Als neue «Errungenschaft im grenzüberschreitenden Verkehr» bezeichnen die Podiumsteilnehmenden die Verbindung. Was Aussenstehenden vielleicht übertrieben vorkommen mag, wird nachvollziehbar, wenn man sich die rund zehnjährige Planung und die zahlreichen involvierten Stellen vor Augen führt.

Übersicht der involvierten Parteien

In Mini-Schritten zum Ziel

Die S7 existiert seit 2013. Per Fahrplanwechsel im Dezember 2021 fuhr sie erstmals ohne Umstieg von Romanshorn bis Lindau-Reutin – in einem Zweistundentakt an den Wochenenden. Aufgrund einer betrieblichen Zugzahlbeschränkung in Reutin erschien das «mal schnell rüber» auf die Insel zu diesem Zeitpunkt aber noch immer wie ein fernes Ziel der Begierde. Doch der eher bescheiden anmutende Wochenendtakt entpuppte sich als entscheidender Zwischenschritt: Seit Dezember 2023 verkehrte die S7 täglich und wurde um eine Fahrtverbindung für Berufspendler erweitert. Und nochmals ein Jahr später ist die Insel endlich erreicht.



Werner Fritschi (links, Präsident Thurgau Tourismus und ehemaliger Bereichsleiter Markt Thurbo) und Marcus Ender (Leiter Regionalmanagement Vorarlberg ÖBB-Personenverkehrs AG) strahlen nach der Premierenfahrt beim Podium in Lindau um die Wette. Bild: Thurbo AG

Um einen Namen kommt man bei Thurbo nicht umhin, wenn das Stichwort Lindau-Insel fällt: Werner Fritschi. Der ehemalige Bereichsleiter Markt hat das Projekt «vom Startschuss bis zum Zieleinlauf» begleitet, wie Fritschi sagt (siehe Interview). Doch der Pensionär möchte die Lorbeeren nicht allein einheimsen und nennt mit Christoph Stölzle vom Bundesamt für Verkehr und Marcus Ender, Leiter Regionalmanagement Vorarlberg bei der ÖBB-Personenverkehrs AG, zwei weitere entscheidende Köpfe. «Ohne ihren Einsatz hätten wir die Segel streichen können», meint Fritschi, der als Präsident von Thurgau Tourismus ebenfalls Teil der Erstfahrt und des Podiums ist.

Marcus Ender spielt das Lob umgehend zurück: «Die Zusammenarbeit mit Thurbo funktioniert sehr gut. Egal mit welcher Abteilung – Er unterstreicht die Gemeinsamkeiten in Mentalität und Sprache sowie das Ziel, dass die Fahrgäste umsteigefrei und bequem zwischen drei Ländern hin- und herreisen können.

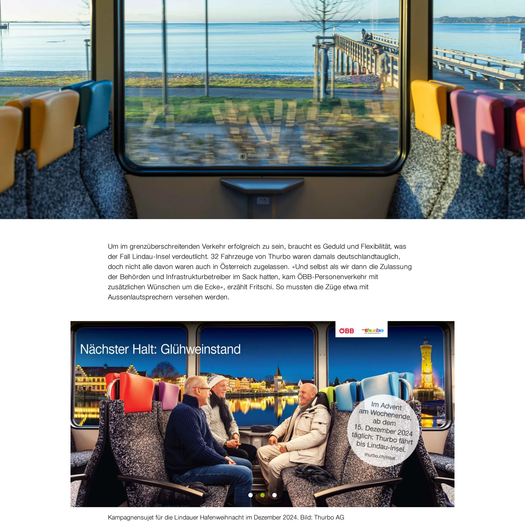
Internationaler Verkehr als Teil der DNA

Thurbo und die ÖBB stärken die S7, auch Drei-Länder-Linie genannt, im konkreten Auftrag der Politik der involvierten Länder sowie der Internationalen Bodensee-Konferenz und der Kantone, wie Christian Baumgartner betont:



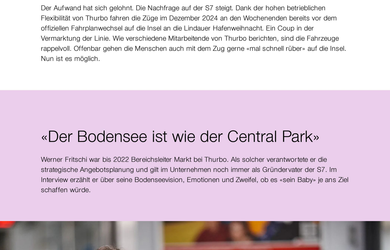
> Die Transportunternehmen sind angehalten, die grenzüberschreitenden Verbindungen zu verbessern. Hier kann sich Thurbo als Expertin positionieren.
>
> Christian Baumgartner
> Bereichsleiter Markt Thurbo

Sein Vorgänger Werner Fritschi merkt an, dass Thurbo den internationalen Verkehr in ihrer DNA verankert habe. Das liege unter anderem am Standort des Hauptsitzes in Kreuzlingen. «So nahe an der Grenze zu Deutschland, schaust du automatisch auf deine Nachbarn», sagt Fritschi. Die Regionalbahn sei ab Tag eins nach Konstanz gefahren und habe sich früh Kompetenzen bei Ausschreibungen angeeignet. «So haben wir zum Beispiel die Ausschreibung des Bundeslands Bayern gewonnen und durften die Verbindung München–Oberstdorf betreiben», erinnert sich Fritschi.



Sogar das Wetter lacht während der Erstfahrt nach Lindau-Insel.
Bild: Thurbo AG

Um im grenzüberschreitenden Verkehr erfolgreich zu sein, braucht es Geduld und Flexibilität, was der Fall Lindau-Insel verdeutlicht. 32 Fahrzeuge von Thurbo waren damals deutschlandtauglich, doch nicht alle davon waren auch in Österreich zugelassen. «Und selbst als wir dann die Zulassung der Behörden und Infrastrukturbetreiber im Sack hatten, kam ÖBB-Personenverkehr mit zusätzlichen Wünschen um die Ecke», erzählt Fritschi. So mussten die Züge etwa mit Aussenlautsprechern versehen werden.



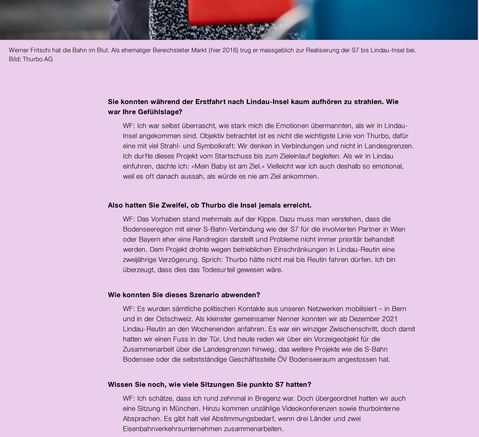
Kampagnensujet für die Lindauer Hafenweihnacht im Dezember 2024. Bild: Thurbo AG

Die Nachfrage steigt

Der Aufwand hat sich gelohnt. Die Nachfrage auf der S7 steigt. Dank der hohen betrieblichen Flexibilität von Thurbo fahren die Züge im Dezember 2024 an den Wochenenden bereits vor dem offiziellen Fahrplanwechsel auf die Insel an die Lindauer Hafenweihnacht. Ein Coup in der Vermarktung der Linie. Wie verschiedene Mitarbeitende von Thurbo berichten, sind die Fahrzeuge rappelvoll. Offenbar gehen die Menschen auch mit dem Zug gerne «mal schnell rüber» auf die Insel. Nun ist es möglich.

«Der Bodensee ist wie der Central Park»

Werner Fritschi war bis 2022 Bereichsleiter Markt bei Thurbo. Als solcher verantwortete er die strategische Angebotsplanung und gilt im Unternehmen noch immer als Gründervater der S7. Im Interview erzählt er über seine Bodenseevision, Emotionen und Zweifel, ob es «sein Baby» je ans Ziel schaffen würde.



Werner Fritschi hat die Bahn im Blut. Als ehemaliger Bereichsleiter Markt (hier 2016) trug er massgeblich zur Realisierung der S7 bis Lindau-Insel bei.
Bild: Thurbo AG

Sie konnten während der Erstfahrt nach Lindau-Insel kaum aufhören zu strahlen. Wie war Ihre Gefühlslage?

WF: Ich war selbst überrascht, wie stark mich die Emotionen übermannten, als wir in Lindau-Insel angekommen sind. Objektiv betrachtet ist es nicht die wichtigste Linie von Thurbo, dafür eine mit viel Strahl- und Symbolkraft: Wir denken in Verbindungen und nicht in Landesgrenzen. Ich durfte dieses Projekt vom Startschuss bis zum Zieleinlauf begleiten. Als wir in Lindau einfuhren, dachte ich: «Mein Baby ist am Ziel.» Vielleicht war ich auch deshalb so emotional, weil es oft danach aussah, als würde es nie am Ziel ankommen.

Also hatten Sie Zweifel, ob Thurbo die Insel jemals erreicht.

WF: Das Vorhaben stand mehrmals auf der Kippe. Dazu muss man verstehen, dass die Bodenseeregion mit einer S-Bahn-Verbindung wie der S7 für die involvierten Partner in Wien oder Bayern eher eine Randregion darstellt und Probleme nicht immer prioritär behandelt werden. Dem Projekt drohte wegen betrieblichen Einschränkungen in Lindau-Reutin eine zweijährige Verzögerung. Sprich: Thurbo hätte nicht mal bis Reutin fahren dürfen. Ich bin überzeugt, dass dies das Todesurteil gewesen wäre.

Wie konnten Sie dieses Szenario abwenden?

WF: Es wurden sämtliche politischen Kontakte aus unseren Netzwerken mobilisiert – in Bern und in der Ostschweiz. Als kleinster gemeinsamer Nenner konnten wir ab Dezember 2021 Lindau-Reutin an den Wochenenden anfahren. Es war ein winziger Zwischenschritt, doch damit hatten wir einen Fuss in der Tür. Und heute reden wir über ein Vorzeigeobjekt für die Zusammenarbeit über die Landesgrenzen hinweg, das weitere Projekte wie die S-Bahn Bodensee oder die selbstständige Geschäftsstelle ÖV Bodenseeraum angestossen hat.

Wissen Sie noch, wie viele Sitzungen Sie punkto S7 hatten?

WF: Ich schätze, dass ich rund zehnmal in Bregenz war. Doch übergeordnet hatten wir auch eine Sitzung in München. Hinzu kommen unzählige Videokonferenzen sowie thurbointerne Absprachen. Es gibt halt viel Abstimmungsbedarf, wenn drei Länder und zwei Eisenbahnverkehrsunternehmen zusammenarbeiten.

Welche Zukunft liegt vor der S7?

WF: Projektintern haben wir den Bodenseeraum gerne mit der Stadt New York verglichen, nur mit dem Bodensee statt dem Central Park in der Mitte. Die Ecken dieser Stadt müssen miteinander verbunden sein. Hoffentlich trägt die S7 noch lange ihren Teil dazu bei.



Bezahlbarer öV dank effizientem Produktionskonzept

Die DNA von Thurbo

In Sachen Kosten ist Thurbo auch 2024 der Benchmark im Regionalverkehr, unter anderem aufgrund des Produktionskonzepts. Die bedarfsgerechte Bestückung der Züge trägt entscheidend zur Energie- und Kosteneffizienz und einem bezahlbaren öV bei.

Rund 50 Mal am Tag hängt Thurbo einen Zug an ein bestehendes Fahrzeug an oder trennt ihn davon ab. Das gezielte Hinzufügen oder Wegnehmen einer Zugkomposition – im Fachjargon als Stärken und Schwächen bezeichnet – ist wichtiger Bestandteil des Produktionskonzepts. Mit der bedarfsgerechten Bestückung der Züge reagiert Thurbo auf die Nachfrage und schwankende Frequenzen im Tages- und Wochenverlauf. Dabei gilt es immer abzuwägen, welche Anpassung den grössten Mehrwert bringt. Ruedi Sammer, Leiter Planung, erklärt: «Für das Stärken und Schwächen braucht es immer einen Ort, ein Zeitfenster und Personal. Bewegen wir einen Zug mit zwei gekuppelten Fahrzeugen, brauchen wir einen Lokführer. Sobald die Wagen entkoppelt werden, braucht es zwei Lokführer.» Wird auf einer Linie (zu) oft gestärkt oder geschwächt, reduzieren sich wohl die Kosten beim Fahrzeug und für die Gleisnutzungsgebühren. Im Gegenzug steigen die Personalkosten.



> Jede Entscheidung hat Auswirkungen auf das Gesamtsystem. Die wichtigste Frage ist immer, wie wir für die Kund:innen den besten Nutzen schaffen.
>
> Ruedi Sammer
> Leiter Planung Thurbo

Verzahntes Miteinander

Fahrplan, Infrastruktur, Personal, Nachfrage: Alles ist eng miteinander verzahnt und will im Produktionskonzept geschickt ausbalanciert sein. Infrastruktur und betriebliche Ressourcen kostenbewusst planen und nutzen, darauf ist man bei Thurbo stolz. Es kommt daher nicht von ungefähr, dass Ruedi Sammer das Produktionskonzept als «DNA von Thurbo» bezeichnet. Fabian Schrenk, Leiter Finanzen, betont dabei: «Das Produktionskonzept macht Thurbo effizient und in der Branche zu einem Vorbild punkto Kostenbewusstsein. Doch diese Effizienz ist nicht einfach gegeben. Wir arbeiten jeden Tag an dieser Kernaufgabe.»



> Fahrzeugeinsatz, Personaleinsatz, Gleisnutzungsgebühren – hier das Gesamtoptimum zu finden, ist eine spannende Aufgabe und immer auch ein Aushandlungsprozess.
>
> Fabian Schrenk
> Bereichsleiter Finanzen Thurbo

Was das Produktionskonzept auszeichnet, sind mitunter relativ wenig Leer-, Warte- und Wendezeiten. Oder anders gesagt: Personal und Züge sind für die Kund:innen fast immer nutzbar unterwegs. Um die Nachfrage zuverlässig zu ermitteln, setzt Thurbo auf Daten aus Zählsystemen, statistischen Hochrechnungen und Nachfragemodellierungen sowie auf Erfahrungswerte.

Spagat zwischen Stadt und Land

Ebenfalls passt das Produktionskonzept optimal zum Thurbo Einzugsgebiet. Im primär ländlichen Raum leben nicht so viele Menschen. Gleichzeitig gibt es auf den Linien immer wieder mal Peaks, zum Beispiel aufgrund von Schülerverkehr. Ausserdem fährt Thurbo Städte mit wichtiger Zentrumsfunktion an, wie St. Gallen oder Winterthur.



Stärken und Schwächen sind Begriffe aus dem Bahnjargon, welche das An- und Abhängen von Zügen beschreiben. Bild: Thurbo AG

Die ländlichen und urbanen Zonen gleichzeitig zu bewirtschaften, ist ein Spagat. Das nachfrageorientierte Produktionskonzept stellt die Kapazitäten für den Pendlerverkehr sicher. Sobald die Linien durch ländliche Gebiete führen und die Anzahl der Fahrgäste abnimmt, schwächt Thurbo den Zug und fährt mit einer kleineren Formation weiter. Der Zug wird leichter, braucht weniger Energie und kostet somit weniger.

Mit unvorhersehbaren Situationen leben

Trotz weitsichtiger Planung können unvorhersehbare Situationen eintreffen. Wenn an einem Sonntagnachmittag ein Gewitter überrascht, alle mit dem Velo unterwegs sind und gleichzeitig nach Hause wollen, ist der Zug komplett voll. Auch wenn das nicht ideal ist, sind sich Sammer und Schrenk einig: «Wir können nicht alles planen und wollen nicht alles berücksichtigen. Wir haben auch nicht für alles Reserven.» Eine absolute Absicherung würde die Kosten unverhältnismässig nach oben treiben.

Diese Philosophie ist auch im Sinne der Besteller. Stefan Thalmann, Leiter Öffentlicher Verkehr beim Kanton Thurgau, ordnet ein: «68% der Kilometer, welche die Reisenden im Kanton Thurgau im öffentlichen Regionalverkehr zurücklegen, führt Thurbo durch. Für uns ist matchentscheidend, dass Thurbo die Leistungen zu einem guten Kosten-Nutzen-Verhältnis erbringt. Sonst könnten wir als Kanton das vorhandene öV-Angebot nicht finanzieren. Mehr als die Hälfte unserer Abgeltungen, 52%, gehen an Thurbo.»



> Thurbo hat tiefe Kosten pro Kilometer und erbringt die Dienstleistung zu einer guten Qualität.
>
> Stefan Thalmann
> Leiter Öffentlicher Verkehr beim Kanton Thurgau

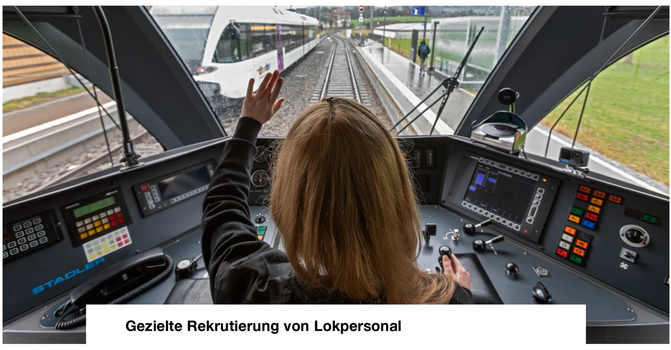
Die Kostensensibilität schätzt Thalmann besonders. Denn neben dem Produktionskonzept zielt bei Thurbo auch sonst vieles auf Effizienz und tiefe Kosten. «Die Fahrzeuge sind sehr günstig. Thurbo hat zudem eine schlanke Organisationsstruktur mit einer kleinen Verwaltung. Sie schauen sehr genau darauf, was sie selbst machen und was sie einkaufen. Die ganze Organisation ist auf Kostenoptimierung fokussiert. Das zeichnet Thurbo aus.»

Pluspunkt Einheitsflotte

Die Fahrzeuge sind nicht nur kostengünstig, sondern auch intensiv im Einsatz. Im Schnitt legt ein Zug 215 000 Kilometer pro Jahr zurück. Letztlich ist auch das Instandhaltungskonzept ein wichtiges Puzzleteil im Produktionskonzept. Jeder Zug fährt planmässig alle 30 Tage im kommerziellen Betrieb in den Unterhalt nach Oberwinterthur.

Die Fahrzeuge gehen ausserhalb der Hauptverkehrszeit oder in der Nacht in den Unterhalt. Weitere Pluspunkte: Thurbo hat eine Einheitsflotte, weshalb ein Team die Instandhaltung leistet, das auf die Flotte spezialisiert ist und die Thurbo Arbeitsweise verinnerlicht hat. Am Fahrzeug wird repariert, was defekt oder auffällig ist. «Natürlich machen wir auch präventiven Unterhalt, es wird nicht auf Abbruch gefahren», sagt Ruedi Sammer. «Aber wenn ein Problem entsteht, dann wird dieses behoben und es werden nicht noch 27 andere Dinge angeschaut.» Die Kennzahl, die daraus entsteht, ist gemäss Fabian Schrenk super. «Die Instandhaltungskosten pro Kilometer und pro Fahrzeug sind bei uns enorm günstig. Aber auch die Zuverlässigkeit der Flotte ist so gut wie bei kaum einer anderen Flotte im ganzen SBB-Konzern.»

Mit dieser Fahrzeugflotte erreichte Thurbo im Berichtsjahr 2024 wiederum eine hohe Qualität. Die tiefen Fahrzeugkosten, die gute Auslastung und das effiziente Produktionskonzept werden auch künftig ausschlaggebend sein, damit Thurbo öV-Leistungen günstiger offerieren und anbieten kann als andere Bahnen. Das wiederum ermöglicht einen bezahlbaren Regionalverkehr – für die Besteller und die Fahrgäste.



Gezielte Rekrutierung von Lokpersonal

#ThurboLeben punktet mit Authentizität

Bis 2030 gehen bei Thurbo knapp 80 Lokführer:innen in Pension, darunter viele langjährige. Der Nachwuchs erlernt das Handwerk betriebsintern. Die Ausbildungsklassen sind gefüllt, auch dank einer erfolgreichen Rekrutierungskampagne.

Ganz vorne an der Zugspitze sitzen, durch abwechslungsreiche Landschaften und Jahreszeiten fahren, Menschen zuverlässig von A nach B bringen – der Beruf Lokführer:in fasziniert. Dennoch ist es eine grosse Herausforderung, genügend geeignetes Personal zu finden. «Das Verfahren der Rekrutierung ist aufwendig», erklärt Regula Bolliger, Bereichsleiterin HRM. Es gibt viele Zwischenschritte mit zahlreichen Abklärungen. Wer die hohen Anforderungen erfüllt, startet die elfmonatige interne Ausbildung.

Auf den Punkt gebracht

Für diese Ausbildung warb Thurbo 2024 erfolgreich mit der Kampagne #ThurboLeben. Impuls und Ziel der kommunikativen Offensive war, eine grosse Aufmerksamkeit für die Ausbildung zu erreichen. Doch Bolliger war es auch wichtig, Menschen anzusprechen, die einen Bezug zur Region und Freude am Bahnfahren haben. In einem ersten Schritt weckten in den Thurbo Zügen bunte Plakate mit prägnanten Aussagen das Interesse. Danach folgten Werbespots in Kinos und Kurzvideos in den sozialen Netzwerken, welche das Lokpersonal in Aktion zeigen.

Relevant und authentisch

#ThurboLeben zeigt den Berufsalltag und für Lokführer:innen relevante Aspekte. Thomas Dellagiacoma, ursprünglich aus der Gastronomie, begann im Sommer 2024 die Ausbildung zum Lokführer. Er ist einer der vielen Quereinsteiger:innen, die bei Thurbo begeistert eine neue Karriere aufgleisen. «Mich hat vor allem das Bewegen grosser Fahrzeuge angesprochen und die Tatsache, im Führerstand mein eigener Chef zu sein.» Ein weiterer Vorteil für den gelernten Koch: «Ist der Dienst zu Ende, stellt man das Fahrzeug einfach ab. Man nimmt nichts von der Arbeit mit nach Hause.»





Neben den Vorteilen griff #ThurboLeben auch anspruchsvolle Faktoren auf, beispielsweise die Schichtarbeit. So zeichnete die Kampagne ein realistisches Bild des Berufs. Ebenfalls zur Authentizität trug bei, dass echte Thurbo Lokführer:innen vor der Kamera standen.

Positive Reaktionen

Für die Entwicklung und gelungene Lancierung der Kampagne bündelten die Bereiche «Human Resources Management» und «Markt» Ideen und Synergien. Die bereichsübergreifende Kooperation war eine Win-win-Situation, das Resultat zeigte Wirkung. Die Ausbildungsklasse für 2025 konnte frühzeitig gefüllt werden. Gleichzeitig konnte sich Thurbo als attraktive, sympathische Arbeitgeberin positionieren. Sie bietet Lokführer:innen ein abwechslungsreiches Streckennetz und gute Anstellungsbedingungen. Dank den acht Depotstandorten im Einzugsgebiet sind die Arbeitswege oft kurz. Thurbo erhielt viele positive Rückmeldungen zur Kampagne. Ein schöner Nebeneffekt: «Unsere Mitarbeitenden, die auf den Plakaten zu sehen sind, wurden am Bahnhof direkt angesprochen», erzählt Bolliger.



> Bei Thurbo begegnen wir uns alle auf Augenhöhe. Der Zusammenhalt in der Ausbildungsklasse ist toll.
>
> Thomas Dellagiacoma
> startete im August 2024 die Ausbildung zum Lokführer

Neue Arbeitsmodelle

Auf diesem Erfolg ruht sich Thurbo nicht aus. Schon länger beschäftigt sich das Unternehmen mit den herausfordernden Aspekten des Berufs. «Uns ist es ein grosses Anliegen, dass die Angestellten bis zu ihrer Pensionierung gesund bleiben und gesund arbeiten können», sagt Regula Bolliger. Dem Thema nahm sich eine breit aufgestellte Projektgruppe mit Mitarbeitenden aus verschiedenen Bereichen schon 2023 an. Sie entwickelte fünf neue Arbeitsmodelle. Das generiert mehr Aufwand in der Einteilung. Gleichzeitig können die Mitarbeitenden jährlich das Modell wählen, das am besten zu ihrer Lebenssituation passt.



> Die Kampagne spiegelt auch unsere Werte als Unternehmen. Wir sind Macher, Teamplayer und persönlich.
>
> Regula Bolliger
> Bereichsleiterin HRM bei Thurbo

Während die einen kürzere Arbeitsintervalle und schnellere Erholungsmöglichkeiten wählen, ist für andere ein fixer freier Tag wichtig, um sich Familienaufgaben widmen zu können. Mit dem zweijährigen Pilot geht Thurbo landesweit neue Wege. Der gute Zuspruch überraschte die Projektverantwortlichen. 2024, im ersten Pilotjahr, wurden quartalsweise Befragungen durchgeführt, Rückmeldungen gesammelt und Feinheiten justiert.

Grosses Entwicklungspotenzial

Innovationen werden auch in Zukunft eine grosse Rolle für das Unternehmen spielen, davon ist Regula Bolliger überzeugt. «Thurbo wird immer Menschen brauchen, die das innere Feuer haben. Gleichzeitig müssen wir attraktive Rahmenbedingungen bieten.» War Lokführer:in früher ein Beruf, den man 20, 30 oder 40 Jahre ausübte, werden heute Tätigkeit und Arbeitgeber öfters gewechselt. Für Thurbo ist das auch eine Chance. Mit einer spannenden Ausbildung und einzigartigen Arbeitsbedingungen sind die Weichen gestellt.



Unternehmensportrait und Corporate Governance

Wir sind Turbo

Die prägenden Köpfe, die Besitzverhältnisse und die Daseinsberechtigung der Regionalbahn.

Unternehmensportrait

Die Regionalbahn Thurbo verbindet die Ostschweiz auf einem dicht verzweigten Bahnnetz und stellt gemeinsam mit der SBB die überregionale Verknüpfung sicher. Als selbstständiges und eigenverantwortliches Unternehmen der SBB mit Beteiligung des Kantons Thurgau erbringt Thurbo Leistungen in sieben Kantonen sowie im grenznahen Ausland, wobei sich das Unternehmen einen Ruf als Spezialistin für grenzüberschreitenden Verkehr erarbeitet hat. Mit dem bunten Auftritt verfügt Thurbo über eine starke und einzigartige Marke, die in den Köpfen der Menschen verankert ist. Das unterstreicht der oft gehörte Satz: «Ich fahre Thurbo». Rund 530 Mitarbeiter:innen arbeiten bei der Regionalbahn: Täglich sorgen engagierte Lokführer:innen, Kundenbegleiter:innen, Disponent:innen und Fachspezialist:innen für einen sicheren, pünktlichen und angenehmen Regionalverkehr.

Der Verwaltungsrat



Der Verwaltungsrat der Thurbo AG per 31. Dezember 2024. Von links, hinten: Urban Ehret, Fredy Summermatter (Sekretär). Von links, unten: Paul Blumenthal (Vizepräsident), Brigitte Häberli-Koller, Werner Schurter (Präsident). Bild: Thurbo AG

Der Verwaltungsrat setzt sich aktuell aus vier Mitgliedern zusammen, wobei die SBB mit drei und der Kanton Thurgau mit einer Person vertreten ist. Gemäss den Thurbo Statuten werden die Verwaltungsratsmitglieder von der Generalversammlung für eine Amtszeit von drei Jahren gewählt, eine Wiederwahl ist möglich. Die Generalversammlung wählt den Verwaltungsratspräsidenten, ansonsten konstituiert sich der Verwaltungsrat selbst. Als Sekretär:in kann eine Person bezeichnet werden, die nicht dem Verwaltungsrat angehört und nicht Aktionär:in ist. Der Verwaltungsrat hat gemäss Art. 23 der Statuten die Geschäftsführung der Unternehmensleitung delegiert. Die Kompetenzen des Verwaltungsrats und der Unternehmensleitung sind im Organisationsreglement festgelegt. Darin sind die von Gesetzes wegen unübertragbaren und unentziehbaren Aufgaben beschrieben sowie diejenigen Entscheidungen festgelegt, für welche sich der Verwaltungsrat ausdrücklich die Zuständigkeit vorbehält. Im Geschäftsjahr 2024 hielt der Verwaltungsrat fünf ordentliche Verwaltungsratssitzungen ab.



Werner Schurter
Verwaltungsratspräsident / Leiter Regionalverkehr SBB Markt Personenverkehr

Jahrgang: 1962
Wohnort: Winterthur
VR-Präsident seit: 2016



Brigitte Häberli-Koller
Verwaltungsrätin / Ständerätin Kanton Thurgau

Jahrgang: 1958
Wohnort: Bichelsee-Balterswil
Im VR seit: 2024



Paul Blumenthal
Verwaltungsratsvizepräsident / Unternehmensberater

Jahrgang: 1955
Wohnort: Schmitten FR
Im VR seit: 2002



Urban Ehret
Verwaltungsrat / Leiter Finanzen SBB Markt Personenverkehr

Jahrgang: 1969
Wohnort: Brislach
Im VR seit: 2011



Fredy Summermatter
VR-Sekretär / Leiter Stab SBB Markt Personenverkehr

Jahrgang: 1972
Wohnort: Bern
VR-Sekretär seit: 2005

Geschäftsleitung



Die Geschäftsleitung der Thurbo AG per 31. Dezember 2024. Von links, stehend: Urs Sennhauser (Leiter Betrieb), Regula Bolliger (Leiterin Human Resources Management), Antonia Kyburz (Leiterin Sicherheit, Prozesse, Qualität). Von links, sitzend: Fabian Schrenk (Leiter Finanzen), Claudia Bossert (Unternehmensleiterin), Christian Baumgartner (Leiter Markt), Martin Hochreutener (Leiter Technik). Bild: Thurbo AG

Die Unternehmensleitung, die weder Verwaltungsrat noch Aktionär:in zu sein braucht, ist verantwortlich für die gesamte Geschäfts- und Betriebsführung und wird durch den Verwaltungsrat gewählt. Die Mitglieder der Geschäftsleitung verantworten die Aufgaben ihrer Bereiche gemäss Kompetenz- und Unterschriftenregelung und soweit sie nicht in den Aufgabenbereich des Verwaltungsrats fallen. Die Geschäftsleitung bestand im Jahr 2024 aus der Unternehmensleiterin und den Bereichsleitungen Markt, Betrieb, Technik, Finanzen, Human Resources Management (HRM) sowie Sicherheit, Prozesse, Qualität (SPQ).



Claudia Bossert
Unternehmensleitung

Jahrgang: 1964
Wohnort: Bottighofen TG
Unternehmensleiterin seit: 2019
Davor: SBB, Leitern Region Ost, SBB Personenverkehr, Verkehrsmanagement



Christian Baumgartner
Markt, stv. Unternehmensleiter

Jahrgang: 1977
Wohnort: Neftenbach
Bei Thurbo seit: 2022
Davor: SBB, Regionenmanager Innerschweiz



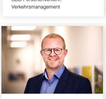
Urs Sennhauser
Betrieb

Jahrgang: 1966
Wohnort: Kreuzlingen
Bei Thurbo seit: 2002
Davor: Mitteithurgaubahn, Lokführer



Martin Hochreutener
Technik

Jahrgang: 1963
Wohnort: Rothenhausen
Bei Thurbo seit: 2002
Davor: Mitteithurgaubahn, Leiter Technik



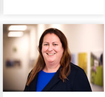
Fabian Schrenk
Finanzen

Jahrgang: 1980
Wohnort: Trimbach
Bei Thurbo seit: 2024
Davor: SBB, Leiter Produktionsplanung Unterhalt Rollmaterial



Regula Bolliger
Human Resources Management

Jahrgang: 1960
Wohnort: Ronzhach
Bei Thurbo seit: 2020
Davor: Sana Fürstenland AG, Personalleiterin

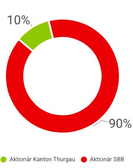


Antonia Kyburz
Sicherheit, Prozesse, Qualität

Jahrgang: 1976
Wohnort: Wettingen
Bei Thurbo seit: 2023
Davor: SBB, Produktmanagerin

Rechtsform und Aktionariat

Die Unternehmung «Thurbo AG» ist eine privatrechtliche Aktiengesellschaft mit Sitz in Kreuzlingen. Das Aktienkapital beträgt 75 000 000 Franken und ist eingeteilt in 750 000 Namenaktien mit einem Nennwert von je 100 Franken. Sämtliche Aktien sind vollständig liberiert. Jede Aktie berechtigt an der Generalversammlung zu einer Stimme. Am 31. Dezember 2024 setzte sich das Aktionariat wie folgt zusammen:



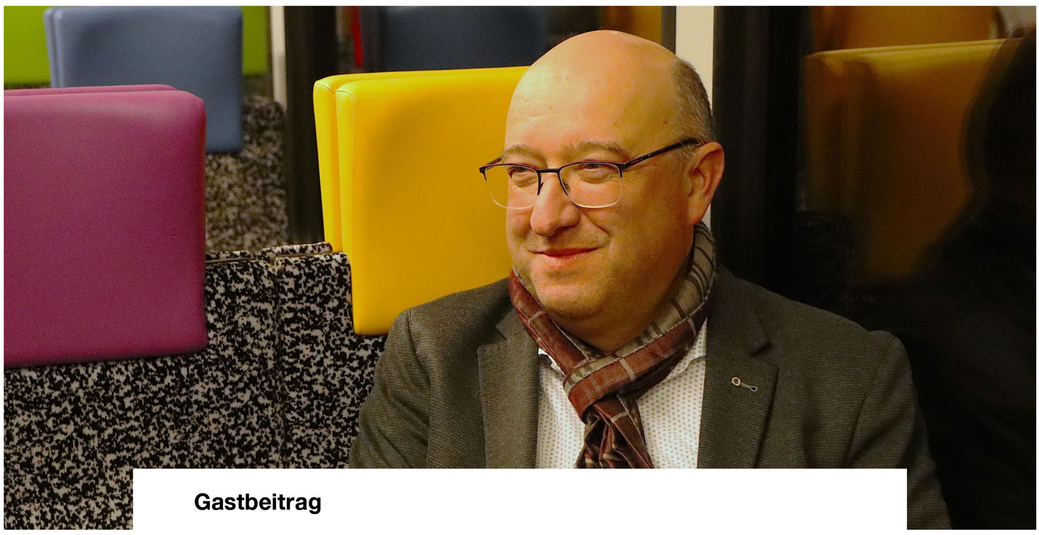
Generalversammlung

Die Generalversammlung ist das oberste Organ der Aktiengesellschaft. Die ordentliche Versammlung findet alljährlich innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss des Geschäftsjahres statt – 2024 am 10. Juni. Ausserordentliche Versammlungen werden nach Bedarf einberufen. Die Aufgaben und Kompetenzen der Generalversammlung sowie die Mitwirkungsrechte der Aktionäre sind in den Statuten geregelt.



Revisionsstelle

Die Generalversammlung wählt die Revisionsstelle für jeweils ein Jahr, wobei eine Wiederwahl möglich ist. 2024 war die Firma Deloitte AG mit dem Mandat betraut.



Gastbeitrag

Thurbo ist von grosser Bedeutung

Der Kanton St. Gallen ist einer der grössten Besteller der Leistungen von Thurbo. Sein für den öV zuständiger Regierungsrat Beat Tinner, Vorsteher des Volkswirtschaftsdepartements, lobt die Agilität und die Eigeninitiative der Regionalbahn.

Als agile Tochtergesellschaft der SBB hat sich Thurbo als wesentliche Stütze sowohl im Pendler- als auch im Freizeitverkehr etabliert – in der Ostschweiz und im grenznahen Ausland. Die direkten und schnellen Kommunikations- und Entscheidungswege zwischen dem Volkswirtschaftsdepartement und Thurbo unterstreichen eine starke, kundenorientierte Ausrichtung, die in unserem stark regulierten Markt von grossem Wert ist.

Durch Flexibilität und flache Hierarchien gelingt es Thurbo, schnell und effizient auf die Bedürfnisse der Fahrgäste zu reagieren. Diese Agilität zeigt sich besonders in der neusten Initiative von Thurbo, das Nachtangebot im Kanton St. Gallen für den Fahrplanwechsel 2024/2025 deutlich auszubauen. Dies kommt allen Nachtschwärmerinnen und Nachtschwärmern zugute und fördert eine lebendige, zugängliche Region auch in den späten Stunden.



Ebenso wichtig ist die grenzüberschreitende Vernetzung, die Thurbo vorantreibt. Mit der Verbindung zweier S-Bahnen zwischen Vorarlberg und St. Gallen schaffen wir nicht nur eine stärkere regionale Zusammenarbeit, sondern erleichtern zudem den Alltag vieler Pendlerinnen und Pendler, die täglich die Grenze überqueren.



> Das neue Nachtnetz, das Thurbo mitinitiiert hat, fördert eine lebendige und zugängliche Region auch in den späten Stunden.
>
> Beat Tinner
> Regierungsrat Kanton St. Gallen, Vorsteher Volkswirtschaftsdepartement

Ein besonderes Augenmerk verdient die einfache Struktur der Thurbo Fahrzeuge: Diese ermöglichen beispielsweise einen unkomplizierten Transport von Fahrrädern. Dies macht Thurbo zur idealen Wahl für alle, die ihre Freizeit gerne aktiv und mobil gestalten.

Die Bedeutung von Thurbo für den öffentlichen Verkehr in der Ostschweiz ist beträchtlich und spiegelt sich in deren stetigen Bemühungen um Innovation und Kundennähe wider. Durch diese kontinuierliche Verbesserung stärkt Thurbo die Mobilität und damit die Lebensqualität in unserer Region. Ich freue mich darauf, die weitere Entwicklung dieses vitalen Verkehrsdienstleisters aufmerksam zu verfolgen und zu begleiten.

Zur Person

Seit 2020 vertritt Beat Tinner die FDP im Regierungsrat des Kantons St. Gallen und steht dem Volkswirtschaftsdepartement vor. Davor war er Gemeindepräsident von Wartau sowie Mitglied des Kantonsrates. Der Werdenberger setzt sich als öV-Vorsteher für gute Bahn- und Busanschlüsse in der Ostschweiz ein, wie er auf seiner Webseite schreibt. Unter anderem hat sich der 54-Jährige vor der Wahl als Regierungsrat in verschiedenen Funktionen für den Doppelspurausbau im Rheintal starkgemacht.



Thurbo erzielt positives Jahresergebnis

Finanzbericht

Aufgrund der unerwartet hohen Einnahmen aus Fahrausweisen schliesst Thurbo das Rechnungsjahr besser ab als budgetiert. Klicken Sie sich durch die Bilanz, die Erfolgsrechnung und lesen Sie die Einordnung des Bereichsleiters Finanzen.

Die Nachfrage hat sich vollständig erholt



Fabian Schrenk, Bereichsleiter Finanzen Thurbo. Bild: Thurbo AG

Das Jahr 2024 war finanziell ein sehr gutes für Thurbo. Das Jahresergebnis fällt mit 14.9 Mio. CHF äusserst positiv aus. Hauptgrund dafür sind die Einnahmen aus Fahrausweisen, welche wiederum deutlich höher ausgefallen sind als geplant. Daneben gab es auch einzelne Ausgaben, welche gegenüber dem Budget tiefer zu Buche geschlagen haben: Einerseits musste für die Fahrzeuginstandhaltung nicht so viel aufgewendet werden wie erwartet. Andererseits fiel auch der Personalaufwand tiefer aus, weil etwas weniger Lokpersonal als angenommen rekrutiert wurde – wobei der Bestand dennoch erhöht werden konnte.

Während der Coronapandemie hat sich die Fahrausweisnutzung der Reisenden von Thurbo, aber auch in der ganzen Branche, stark verändert. Viele Abonnemente wurden von den Kund:innen zurückgegeben respektive nicht verlängert, die Reisetätigkeit nahm ab. Diejenigen Reisenden, welche trotz Pandemie unterwegs waren, verkehrten viel öfter mit Einzelfahrausweisen.

Inzwischen hat sich die Nachfrage vollständig erholt, die Rückkehr zu Abonnements ist aber ausgeblieben. Seit 2022 verharrt die Abo-Nutzung auf tiefem Niveau. Da Reisen mit Abonnementen in der Regel günstiger sind als mit Einzelbilletten, fielen die Einnahmen aus Fahrausweisen höher aus als antizipiert. Künftig rechnet Thurbo mit der neuen Nutzungsstruktur der Fahrausweise und kann daher die Abgeltungen der öffentlichen Hand weiterhin stark senken.

Trotz der guten Ertragslage bleibt es für Thurbo wichtig, die Kosten im Griff zu behalten und die Kostenführerschaft in der Branche weiter zu stärken, um langfristig erfolgreich zu sein.

Lesen Sie nachfolgend die detaillierten Zahlen zum Rechnungsjahr 2024.

Fabian Schrenk, Bereichsleiter Finanzen Thurbo

Erfolgsrechnung 2024

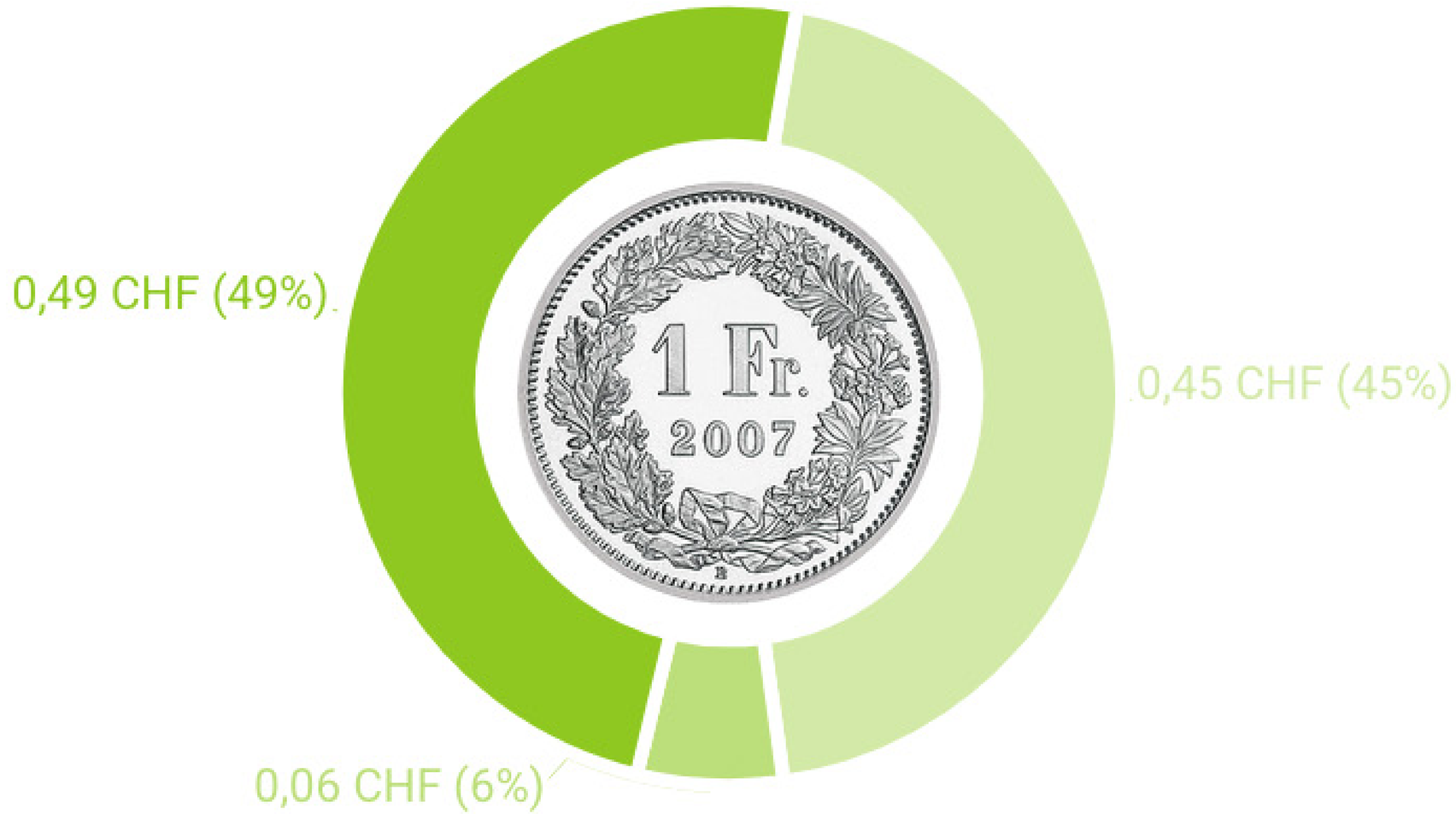
in CHF

Thurbo AG	2023	2024
Betriebsertrag	**213 161 641**	**212 027 890**
Personenverkehrsertrag	95 531 147	104 212 061
Betriebsleistungsertrag	2 741 583	2 730 897
Abgeltungen	105 200 208	95 918 354
Übriger Betriebsertrag	9 688 733	9 166 582
Ertragsminderungen	–30	–3
Betriebsaufwand	**–195 072 997**	**–197 052 402**
Materialaufwand	–67 679	–75 450
Personalaufwand	–61 737 725	–65 643 019
Übriger Betriebsaufwand	–106 130 471	–104 415 388
Nicht aktvierbare Investitionsaufwendungen	–667 842	–584 303
Abschreibungen	–26 469 280	–26 334 242
Betriebserfolg	**18 088 644**	**14 975 489**
Finanzerfolg	**–1 143 903**	**–75 961**
Finanzertrag	250 616	300 497
Finanzaufwand	–1 394 519	–376 457
Unternehmenserfolg vor Steuern	**16 944 741**	**14 899 528**
Steuern	**1 591**	**–**
Direkte Steuern	1 591	–
Unternehmenserfolg nach Steuern	**16 946 332**	**14 899 528**

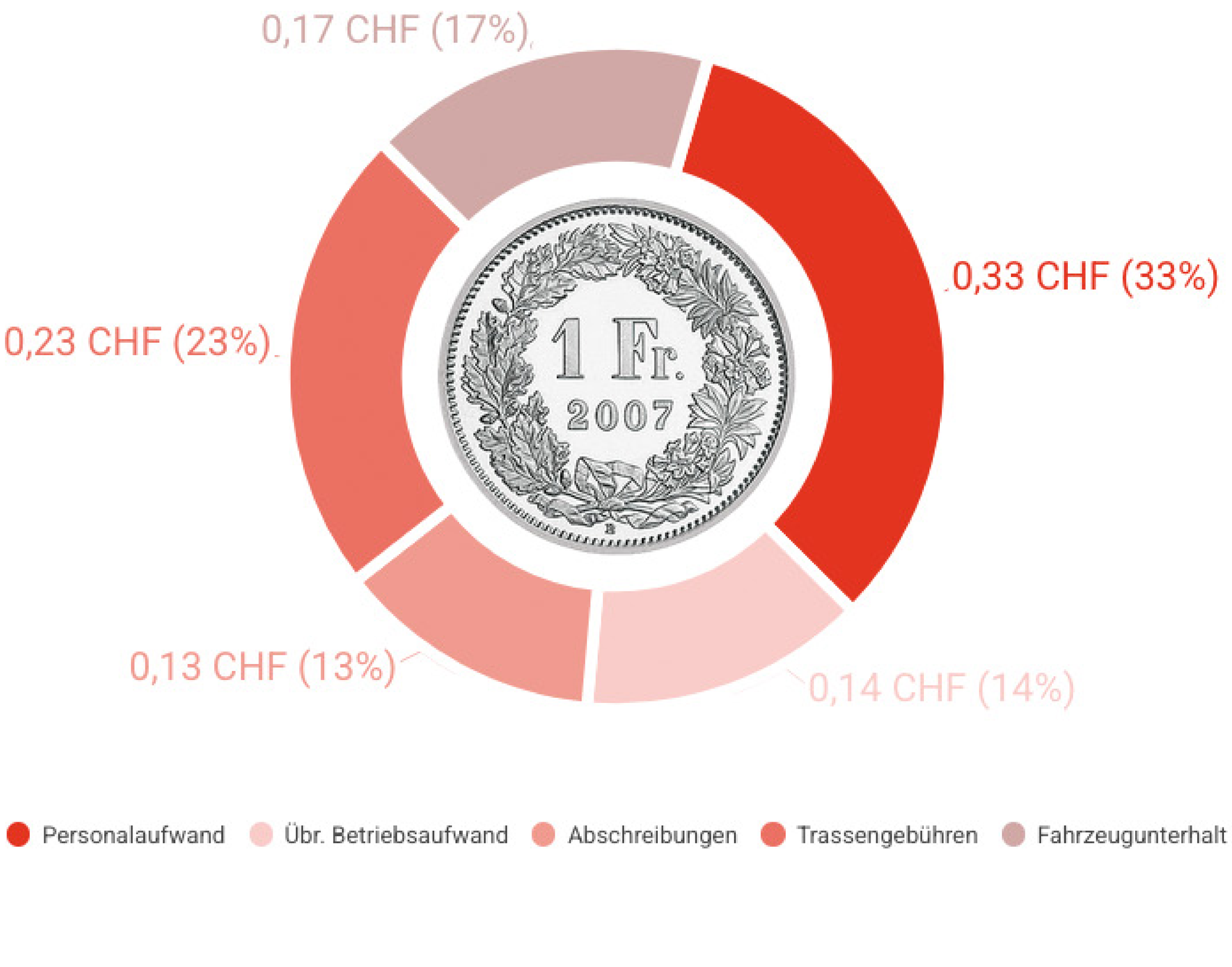
Der Thurbo Franken

Sehen Sie auf einen Blick, wie sich 2024 ein Franken von Thurbo ertragsseitig zusammengesetzt hat und wofür er aufwandsseitig hingeflossen ist.

Ertrag



Aufwand



Bilanz 2024

in CHF

Thurbo AG	31.12.2023	31.12.2024
Aktiven	**269 551 982**	**294 432 799**
Umlaufvermögen	**19 809 998**	**54 270 311**
Flüssige Mittel	13 683	32 410
Kurzfristige Finanzforderungen	9 194 263	41 140 619
gegenüber Beteiligten	9 194 263	41 140 619
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	353 772	406 575
gegenüber Dritten	139 804	196 696
gegenüber Beteiligten	213 968	209 879
Übrige kurzfristige Forderungen	1 522 501	1 475 682
gegenüber Dritten	1 522 501	1 475 682
Aktive Rechnungsabgrenzungen	8 725 779	11 215 025
gegenüber Dritten	6 815 926	7 922 541
gegenüber Beteiligten	1 909 853	3 292 484
Anlagevermögen	**249 741 984**	**240 162 488**
Beteiligungen	2 000	2 000
Langfristige Forderungen	–	6 082 769
Sachanlagen	197 190 485	170 949 782
Anschaffungswert	601 021 261	601 021 261
Kumulierte Abschreibungen	−403 830 776	−430 071 479
Unvollendete Objekte der Sachanlagen	52 217 393	62 889 370
Immaterielle Anlagen	332 106	238 567
Anschaffungswert	748 310	748 310
Kumulierte Abschreibungen	−416 204	− 509 743

Thurbo AG	31.12.2023	31.12.2024
Passiven	**269 551 982**	**294 432 799**
Kurzfristiges Fremdkapital	**54 855 910**	**44 411 580**
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	775 839	1 568 199
gegenüber Dritten	745 171	1 568 199
gegenüber Beteiligten	30 668	–
Kurzfristige verzinsliche Finanzverbindlichkeiten	10 000 000	–
gegenüber Beteiligten	10 000 000	–
Unverzinsliche, rückzahlbare Darlehen der öffentlichen Hand	56 790	49 355
gegenüber Dritten	38 941	33 846
gegenüber Bund	17 849	15 509
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	2 459 995	1 865 569
gegenüber Dritten	2 459 995	1 865 569
Passive Rechnungsabgrenzungen	37 467 049	37 178 664
gegenüber Dritten	13 682 482	13 911 252
gegenüber Beteiligten	23 784 567	23 267 412
Kurzfristige Rückstellungen	4 096 237	3 749 793
Langfristiges Fremdkapital	**94 192 170**	**114 617 789**
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	90 000 000	110 000 000
gegenüber Beteiligten	90 000 000	110 000 000
Unverzinsliche, rückzahlbare Darlehen der öffentlichen Hand	56 784	7 429
gegenüber Dritten	41 275	7 429
gegenüber Bund	15 509	–
Langfristige Rückstellungen	4 135 386	4 610 360
Eigenkapital	**120 503 902**	**135 403 430**
Aktienkapital	75 000 000	75 000 000
Gesetzliche Gewinnreserven	13 491 391	14 338 708
gemäss Art. 672 OR	1 491 391	2 338 708
gemäss Art. 36 PBG	12 000 000	12 000 000
Freie Gewinnreserven	15 066 179	31 165 194
Freie Reserven	15 066 179	31 165 194
Unternehmenserfolg	16 946 332	14 899 528

Geldflussrechnung 2024

in CHF

Thurbo AG	2023	2024
Veränderung flüssige Mittel		
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit	**48 590 668**	**32 693 850**
Unternehmenserfolg	16 946 332	14 899 528
Abschreibungen	26 469 280	26 334 242
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	667 842	
Erhöhung Rückstellungen	307 706	
Auflösung Rückstellungen	−3 319 440	128 530
Veränderung Verbindlichkeiten (inkl. Rechnungsabgrenzung)	4 149 064	−90 451
Veränderung Forderungen (Inkl. Rechnungsabgrenzung)	3 369 884	−8 577 999
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	**−4 750 373**	**−10 671 977**
Veräusserung von Beteiligungen	–	–
Investitionen in Sach- und immaterielle Anlagen	−4 750 373	−10 671 977
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	**−43 859 273**	**−22 003 146**
Veränderung kurzfr. Finanzierung ggü. Beteiligten (Cash Pool)	36 126 475	−31 946 356
Erhöhung der Darlehen von Beteiligten	–	20 000 000
Rückzahlung von Darlehen der Beteiligten	−80 000 000	−10 000 000
Rückzahlung von Darlehen der öffentlichen Hand	−56 790	−56 790
Investitionsbeiträge von Dritten	71 042	–
Veränderung flüssige Mittel	**−18 978**	**18 727**

Nachweis in CHF	**2023**	**2024**
Flüssige Mittel per 1. Januar	32 661	13 683
Flüssige Mittel per 31. Dezember	13 683	32 410
Veränderung flüssige Mittel	**−18 978**	**18 727**

Anhang

in CHF

Thurbo AG

In der Jahresrechnung angewandte Grundsätze

Die vorliegende Jahresrechnung wurde gemäss den Vorschriften der schweizerischen Gesetzgebung, insbesondere der Bestimmungen über die kaufmännische Buchführung und Rechnungslegung des Obligationenrechts und den eisenbahngesetzlichen Spezialbestimmungen erstellt.

Die Thurbo AG verzichtet auf die Erstellung eines Lageberichts, da sie Teil des SBB-Konzerns ist. Die Konzernrechnung der SBB AG wird nach dem anerkannten Standard von Swiss GAAP FER erstellt.

Die flüssigen Mittel sind zum Nominalwert bilanziert.

Die Thurbo AG ist Teilnehmerin des durch die SBB AG konzernweit geführten Cash-Pooling. Die Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber dem Cash-Pool sind unter den kurzfristigen Finanzforderungen bzw. kurzfristigen, verzinslichen Finanzverbindlichkeiten ausgewiesen. Die Pool Bank kann zur Sicherung ihrer Ansprüche gegenüber den Poolteilnehmern ein Pfandrecht auf die Guthaben (Poolteilnehmerkonten) ausüben.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie die übrigen kurzfristigen Forderungen werden zum Nominalwert bilanziert, abzüglich betriebswirtschaftlich notwendiger individueller Einzelwertberichtigungen. Der Restbestand wird abhängig von der Art der Forderung und der Fälligkeit pauschal um 2% bis 100% wertberichtigt.

Die langfristigen Forderungen umfassen Kosten der künftigen Revisions- und Modifikationstätigkeiten (schwere Instandhaltung) an den Schienenfahrzeugen. Sie werden unabhängig vom effektiven Anfall geglättet über die (Rest-) Lebensdauer der Fahrzeuge als Aufwand erfasst und die Unterdeckung als Forderung gegenüber den Bestellern erfasst.

Die aktiven Rechnungsabgrenzungen, die kurzfristigen Verpflichtungen und die passiven Rechnungsabgrenzungen werden zum Nominalwert bilanziert.

Die Sach- und immateriellen Anlagen werden zu Anschaffungs- oder Herstellkosten abzüglich der betriebswirtschaftlich notwendigen Abschreibungen bilanziert. Die linearen Abschreibungen richten sich dabei an die vorgegebenen Bandbreiten der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen. Restwerte und Nutzungsdauern werden jährlich überprüft und, falls Erwartungen von früheren Einschätzungen abweichen, entsprechend angepasst.

Die Sachanlagen haben hauptsächlich mobilen Charakter.

Die kurzfristigen Rückstellungen beinhalten in erster Linie die Zeitguthaben (Ferien, vorgeleistete Arbeitszeit, Überzeit usw.) der Mitarbeitenden, wobei die Guthaben der sogenannten Zeitsparkonti für spätere Urlaube und vorzeitigen Altersrücktritt unter den langfristigen Rückstellungen ausgeweisen werden.

Die langfristigen, verzinslichen Verbindlichkeiten umfassen Darlehen der SBB AG in Zusammenhang mit der Beschaffung von Rollmaterial.

Bei den unverzinslichen Darlehen handelt es sich um Investitionsbeiträge von Bund und Kantonen.

Die langfristigen Rückstellungen enthalten die Guthaben der sogeannten Zeitsparkonti der Mitarbeitenden für spätere Urlaube und vorzeitigen Altersrücktritt.

Fremdwährungskurse	31.12.2023	31.12.2024
1 EUR	0.9320	0.9410

Auflösung stiller Reserven	2023	2024
Nettoauflösung stiller Reserven	3 319 000	–

Der Bestand und die Auflösung der stillen Reserven betrifft ausschliesslich die langfristigen Rückstellungen für die Kosten der künftigen Revisions- und Modifikationstätigkeiten (schwere Instandhaltung) an den Schienenfahrzeugen (so genanntes Glättungsmodell).

Unternehmen
Thurbo AG, Bahnhofstrasse 31, 8280 Kreuzlingen

Vollzeitstellen	2023	2024
Anzahl Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt	473	497

Thurbo AG

Wesentliche Beteiligungen	31.12.2023	31.12.2024
Genossenschaft Tarifverbund Ostwind, St. Gallen		
Anteil (Nominalwert)	2 000	2 000
Buchwert	2 000	2 000

Es besteht keine persönliche Haftung und Nachschusspflicht.

Einfache Gesellschaft Alliance SwissPass

Es besteht solidarische Haftung.

Einfache Gesellschaft Bündner Generalabonnement (BÜGA)

Es besteht solidarische Haftung.
Die Gesellschaft wurde per 10. Dezember 2023 gegründet.

Einfache Gesellschaft Integraler Tarifverbund Transreno –

Es besteht solidarische Haftung.
Die Gesellschaft wurde per 10. Dezember 2023 gegründet.

Einfache Gesellschaft ÖV Bodenseeraum

Es besteht solidarische Haftung.
Die Gesellschaft wurde per 1. Januar 2023 gegründet.

Berufliche Vorsorge	31.12.2023	31.12.2024
Personalvorsorgestiftung der Thurbo AG		
Verbindlichkeiten gegenüber Personalvorsorgestiftung	905 612	690 376
Deckungsgrad (prognostiziert)	111.2%	118.1%

Thurbo AG

Eventualverbindlichkeiten	31.12.2023	31.12.2024
Einlagen von Mitarbeitenden und Pensionären der Thurbo AG in der Personalkasse der SBB AG.		
Garantieverpflichtung in Höhe der Einlagen und Zinsen	3 155 814	2 754 577

Fälligkeit der langfristigen, verzinslichen Verbindlichkeiten	31.12.2023	31.12.2024
Laufzeit bis 27.06.2024, Zins 0.33%	10 000 000	
Laufzeit bis 03.08.2028, Zins 0.05%	60 000 000	60 000 000
Laufzeit bis 04.12.2041, Zins 0.34%	30 000 000	30 000 000
Laufzeit bis 25.01.2030, Zins 1.19%		20 000 000

Honorar der Revisionsstelle	2023	2024
Honorar der Revisionstätigkeit (prognostiziert)	27 650	27 650
Honorar der subventionsrechtlichen Prüfung (prognostiziert)	18 000	18 000

Deckungssummen der Sach- und Haftpflichtversicherungen für konzessioniertes Angebot	31.12.2023	31.12.2024
Sachversicherung	400 000 000	400 000 000
Haftpflicht	400 000 000	400 000 000

Thurbo AG

Entschädigungen des Verwaltungsrates	2023	2024
Gesamtentschädigung	**108 500**	**112 200**
Honorar (Grundpauschale)	95 000	97 000
davon Präsident	30 000	30 000
davon übrige Mitglieder	65 000	67 000
Honorar (zusätzliche Besprechungen und Vorbereitungen)	8 500	9 500
davon übrige Mitglieder	8 500	9 500
Spesenpauschale	5 000	5 700
davon Präsident	2 000	2 000
davon übrige Mitglieder	3 000	3 700

Die Gesamtentschädigung an zwei der drei Vertreter der SBB AG wird direkt der SBB AG ausgerichtet.

Eigenkapitalnachweis 2024

in CHF

Thurbo AG

Eigenkapitalnachweis in CHF	Aktienkapital	Reserven Art. 671 OR	Reserven Art. 36 PBG	Freie Reserven	Ergebnis	Total
Stand per 31.12.2022	**75 000 000**	**672 920**	**2 055 634**	**9 459 602**	**16 369 414**	**103 557 570**
Ergebnisverwendung						
Zuweisung an Reserve gem. Art. 672 OR		818 471			–818 471	–
Zuwesiung an Reserve gem. Art. 36 PBG			9 944 366		–9 944 366	–
Zuweisung an freie Reserven				5 606 577	–5 606 577	–
Laufende Rechnung						
Jahresgewinn					16 946 332	16 946 332
Stand per 31.12.2023	**75 000 000**	**1 491 391**	**12 000 000**	**15 066 179**	**16 946 332**	**120 503 902**
Ergebnisverwendung						
Zuweisung an Reserve gem. Art. 672 OR		847 317			–847 317	–
Zuwesiung an Reserve gem. Art. 36 PBG			–		–	–
Zuweisung an freie Reserven				16 099 015	–16 099 015	–
Laufende Rechnung						
Jahresgewinn					14 899 528	14 899 528
Stand per 31.12.2024	**75 000 000**	**2 338 708**	**12 000 000**	**31 165 194**	**14 899 528**	**135 403 430**

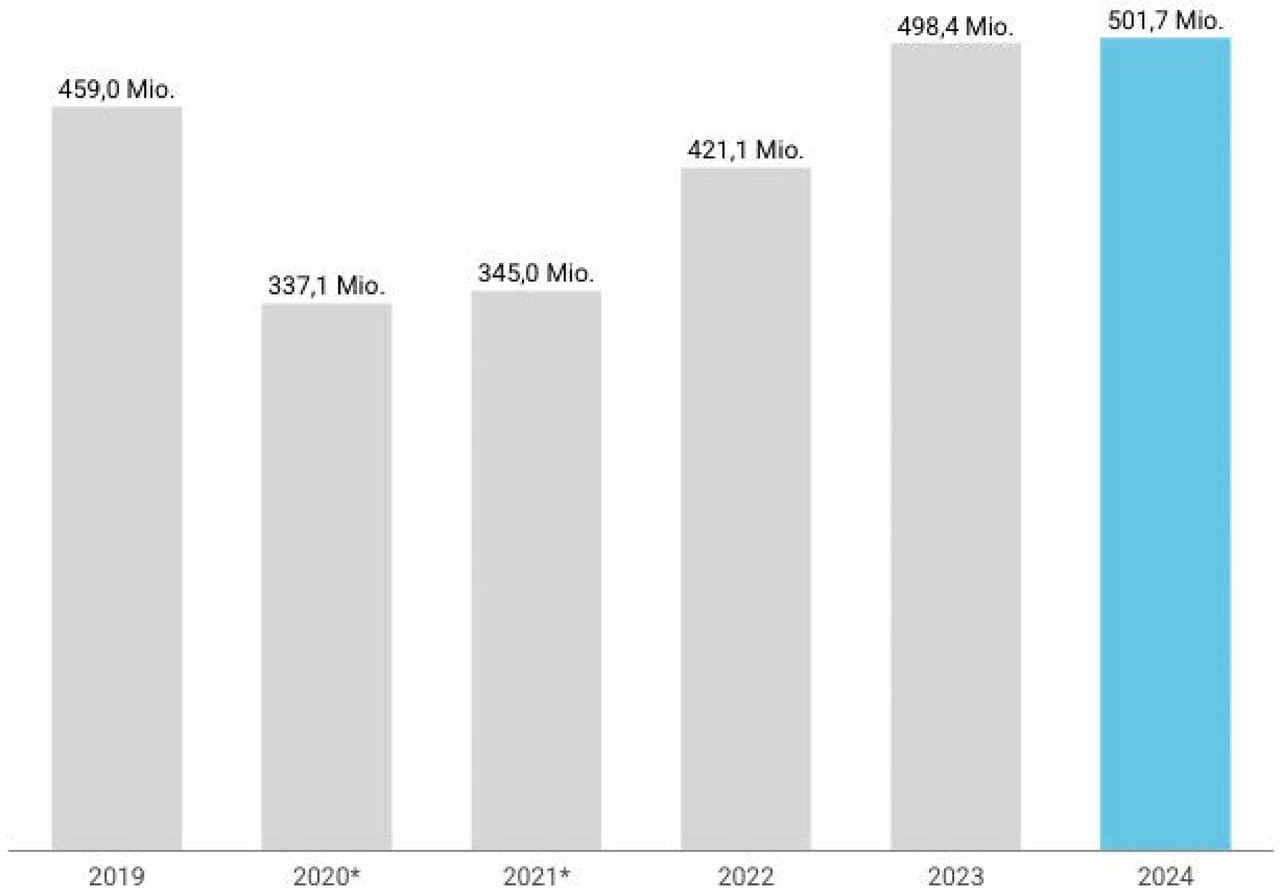
Vorschlag für Ergebnisverwendung

in CHF

Thurbo AG		
Ergebnisverwendung in CHF	**2023**	**2024**
Jahresergebnis	16 946 332	14 899 528
Bilanzergebnis zur Verfügung der Generalversammlung	**16 946 332**	**14 899 528**
Zuweisung an Reserve gem. Art. 672 OR	847 317	744 976
Zuweisung an Reserve gem. Art. 36 PBG	–	7 559 412
Zuweisung an freie Reserven	16 099 015	6 595 140
Gewinnvortrag	–	–

Fahrgäste reisen mit Thurbo so weit wie noch nie

Werte in Personenkilometer



*Zahl massgeblich durch Corona beeinflusst

Die Personenkilometer sind eine öV-spezifische Kennzahl und entsprechen der Distanz, welche alle Reisenden zusammen zurückgelegt haben. Thurbo hat noch nie so viele Personenkilometer erreicht.

Fenster schliessen ✕

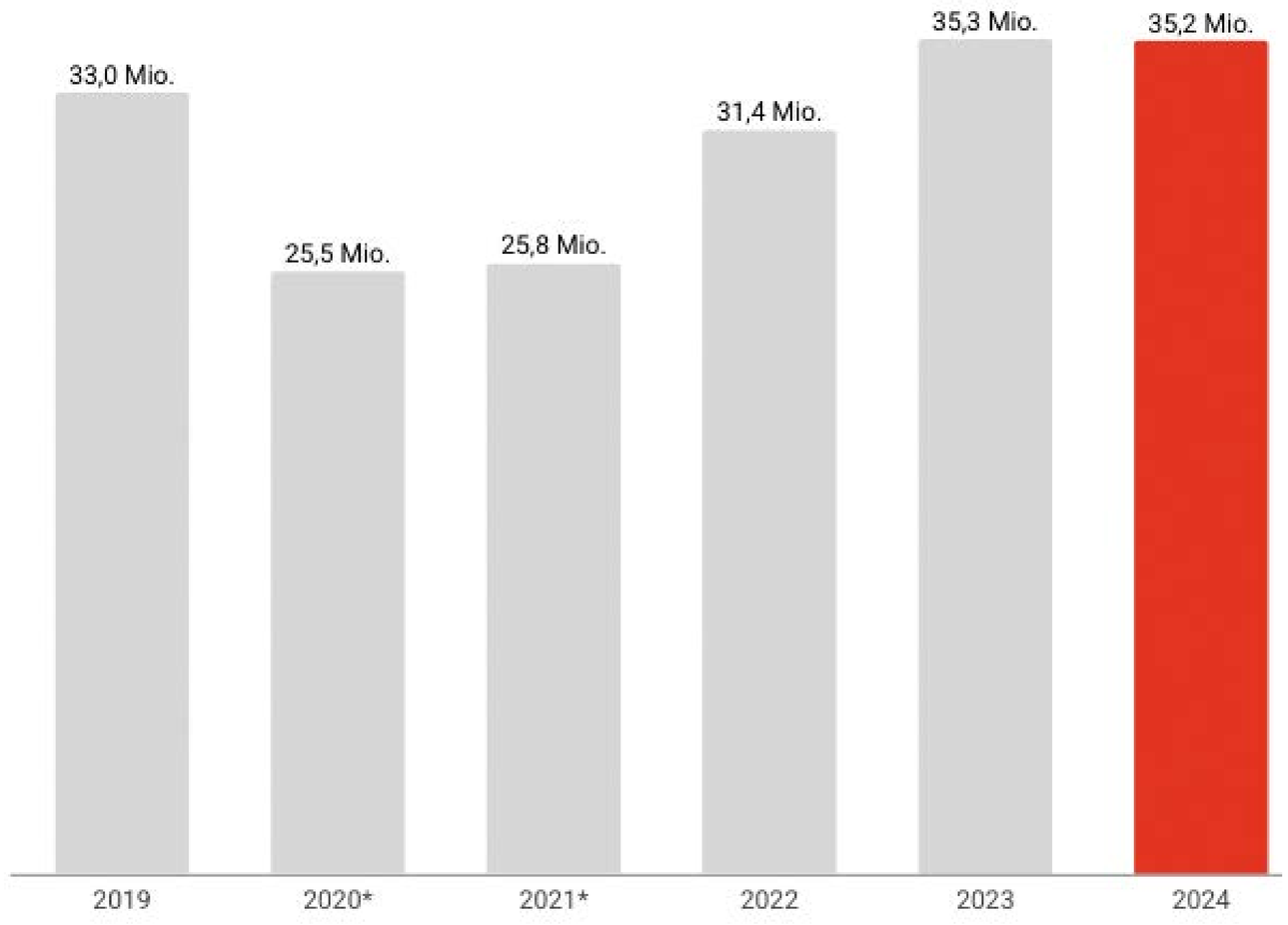
Kurzer, aber angenehmer Aufenthalt

Im Regionalverkehr befinden sich die Reisenden für verhältnismässig kurze Distanzen und somit auch für kurze Zeit im Zug, 2024 waren es für Thurbo durchschnittlich 14,3 km. Auf die kurze Reisedauer sowie weitere Eigenheiten des Regionalverkehrs sind die Fahrzeuge von Thurbo zugeschnitten. Ziel ist es immer, den Reisenden einen angenehmen Aufenthalt zu bieten und gleichzeitig energie- und kosteneffizient unterwegs zu sein.

Fenster schliessen

Erneut mehr als 35 Millionen Fahrgäste

Werte in Millionen Fahrgästen



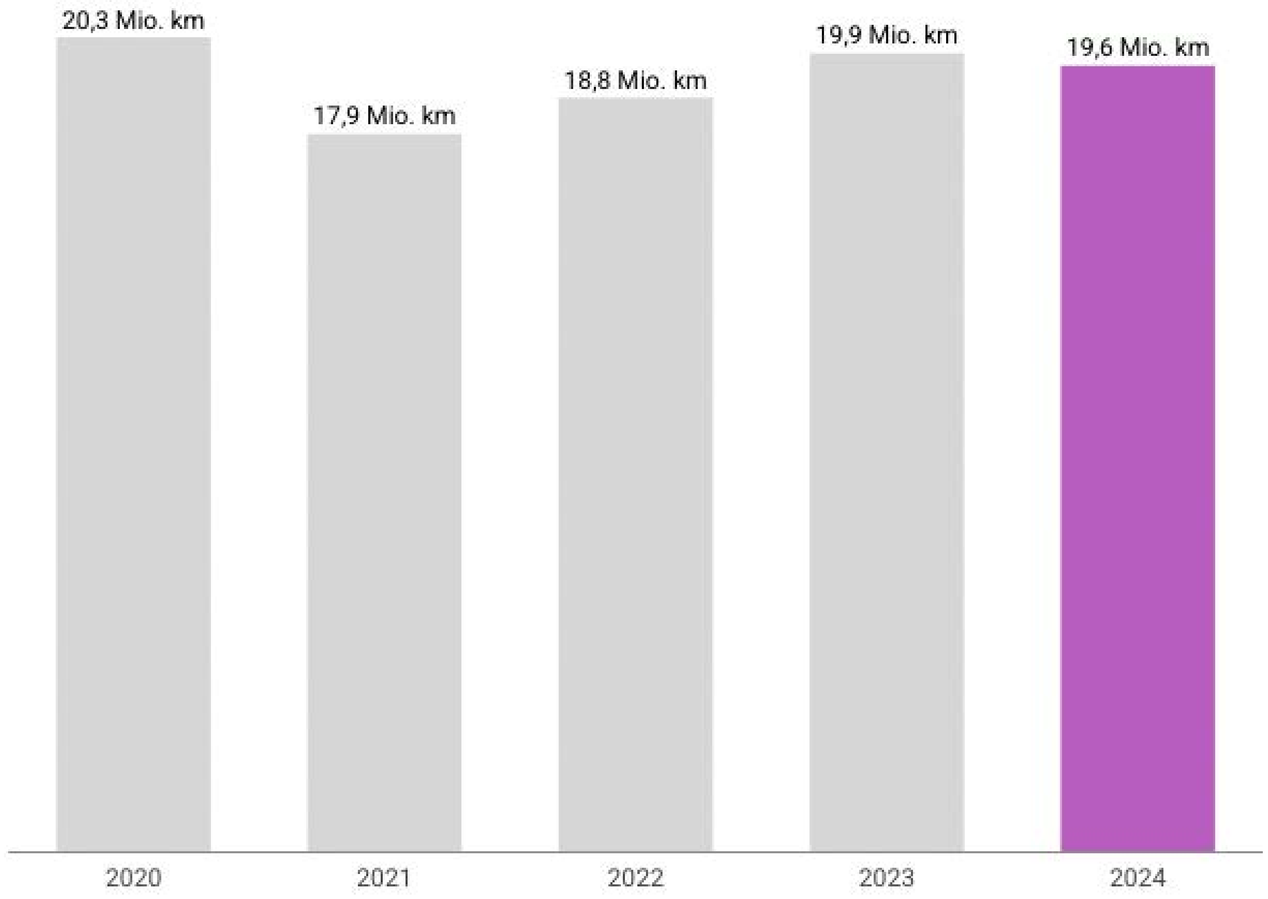
*Zahl massgeblich durch Corona beeinflusst

Thurbo knackt bei der Anzahl Fahrgäste zum zweiten Mal die 35-Millionen-Marke und bedankt sich bei den Kund:innen für das Vertrauen.

Fenster schliessen ✕

Dreizehnmal bis zum Mond

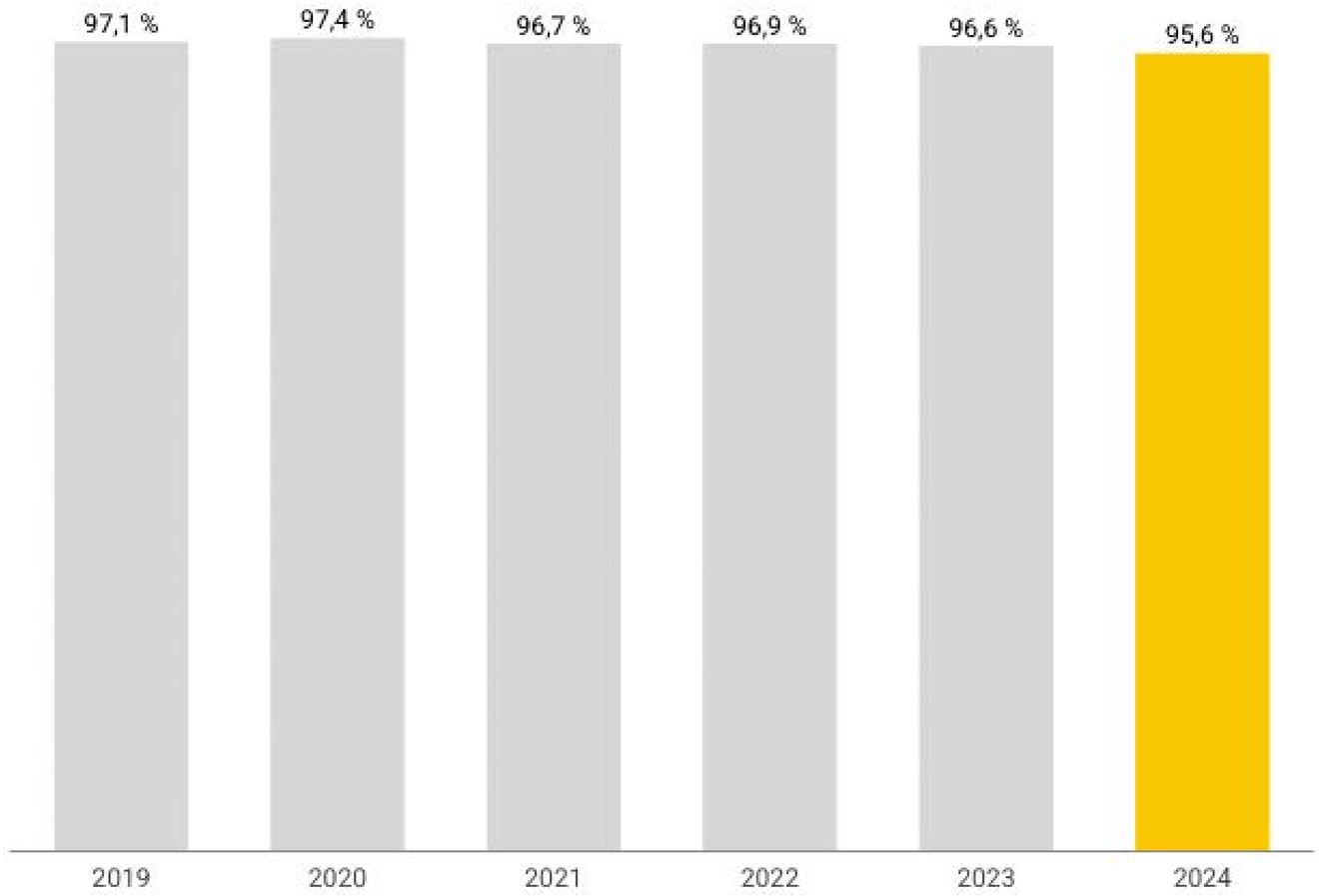
Laufleistung der Thurbo Fahrzeuge



Die gesamte Thurbo Flotte hat 2024 eine Laufleistung von 19,6 Millionen Kilometer erbracht. Ein einzelner Zug von Thurbo legt im Jahr rund 200 000 Kilometer zurück. Geht man von einer Lebensdauer von 25 Jahren aus, sind das 5 000 000 Kilometer. Somit fährt ein Thurbo in seinem Leben dreizehnmal von der Erde bis zum Mond.

Fenster schliessen ╳

95 von 100 Thurbo Zügen sind pünktlich



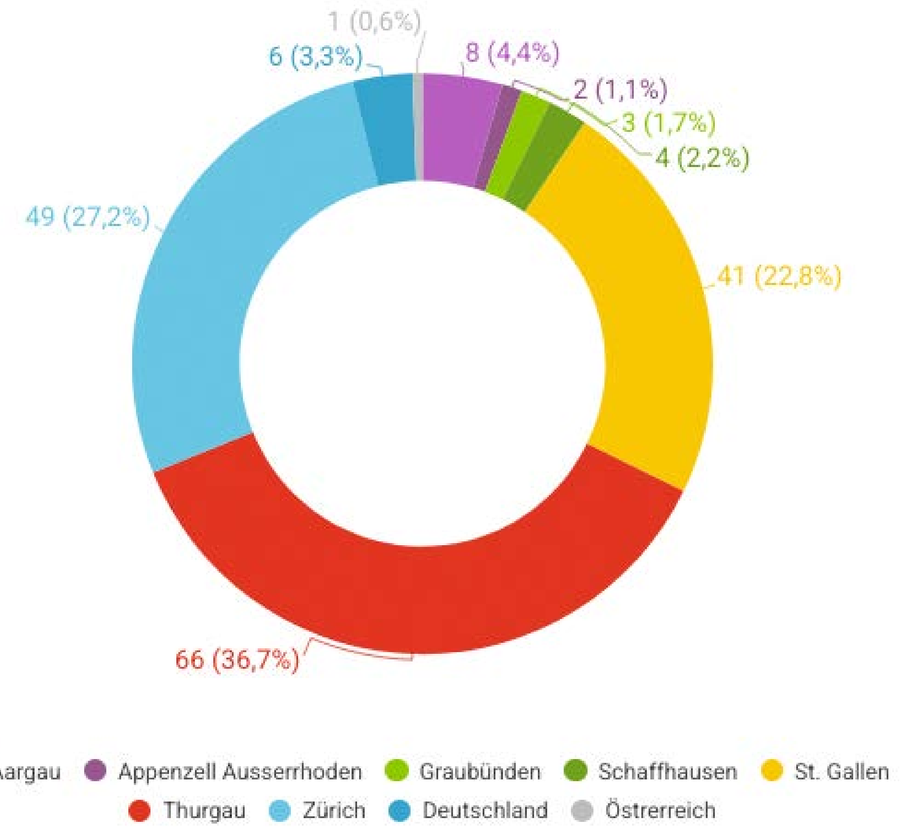
95 von 100 Thurbo Zügen erreichen 2024 ihr Ziel pünktlich oder mit einer Verspätung von weniger als drei Minuten. Gemessen wird die Pünktlichkeit von Montag bis Freitag an den 20 wichtigsten Bahnhöfen und Haltepunkten im Netz von Thurbo.

Mit gut 95 Prozent fällt die Pünktlichkeit gegenüber den Vorjahren leicht tiefer aus. Dies ist auf die beiden Hangrutsche zwischen Kehlhof und Weinfelden im Februar und zwischen St. Gallen St. Fiden und Mörschwil zurückzuführen. Letzterer ereignet sich im Mai und hat betriebliche Einschränkungen bis im September zur Folge. Um die Anschlüsse der Kund:innen möglichst sicherzustellen, müssen Verspätungen in Kauf genommen werden.

Fenster schliessen ╳

Die meisten Bahnhöfe liegen auf Thurgauer Boden

Rund ein Drittel aller Haltestellen und Bahnhöfe, die von Thurbo angefahren werden, liegen im Kanton Thurgau. In keinem anderen der Kantone, in denen die Regionalbahn unterwegs ist, liegen mehr Haltestellen und Bahnhöfe. Nicht umsonst ist der Kanton Thurgau auch Teil des Namens von Thurbo: Thur(gau)Bo(densee).



Fenster schliessen X

In sieben Kantonen unterwegs

Liniennetz von Thurbo

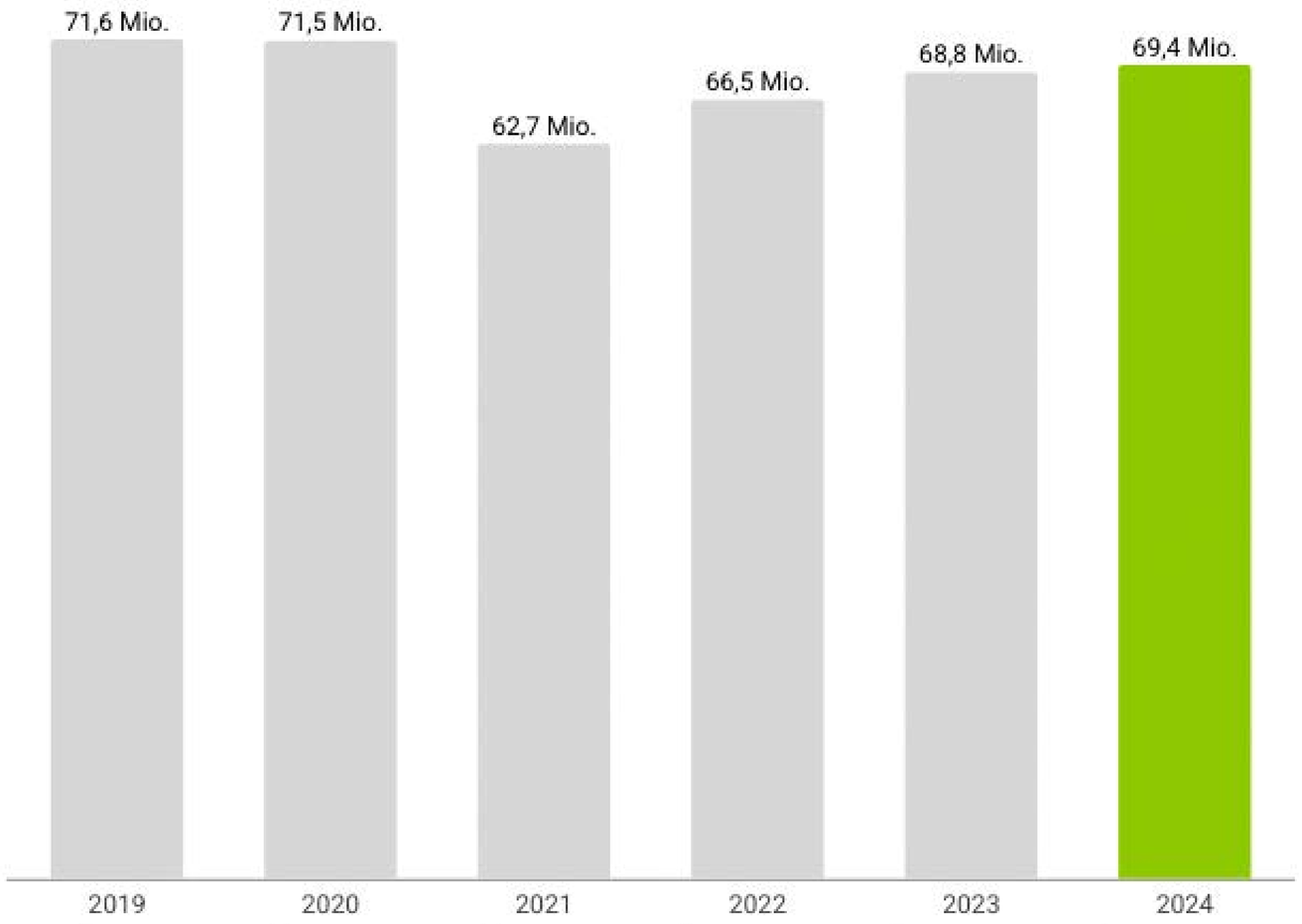
Das Netz, auf dem Thurbo unterwegs ist, erstreckt sich über sieben Kantone (siehe unten). Thurbo besitzt keine eigene Infrastruktur. Die Regionalbahn nutzt die Bahnhöfe und Gleise der SBB und der SOB. Ausserdem fährt Thurbo im grenznahen Ausland in den deutschen Landkreisen Konstanz und Waldshut auf der Infrastruktur der Deutschen Bahn (DB). Auf der Grenzstrecke St. Margrethen – Bregenz – Lindau-Insel verkehren ebenfalls Thurbo Züge auf der Infrastruktur der DB und Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Diese werden ab der Grenze allerdings vom Lokpersonal der ÖBB gefahren.



Fenster schliessen ╳

Konstanter Energieverbrauch dank flexibler Flotte

Werte in Millionen Kilowattstunden



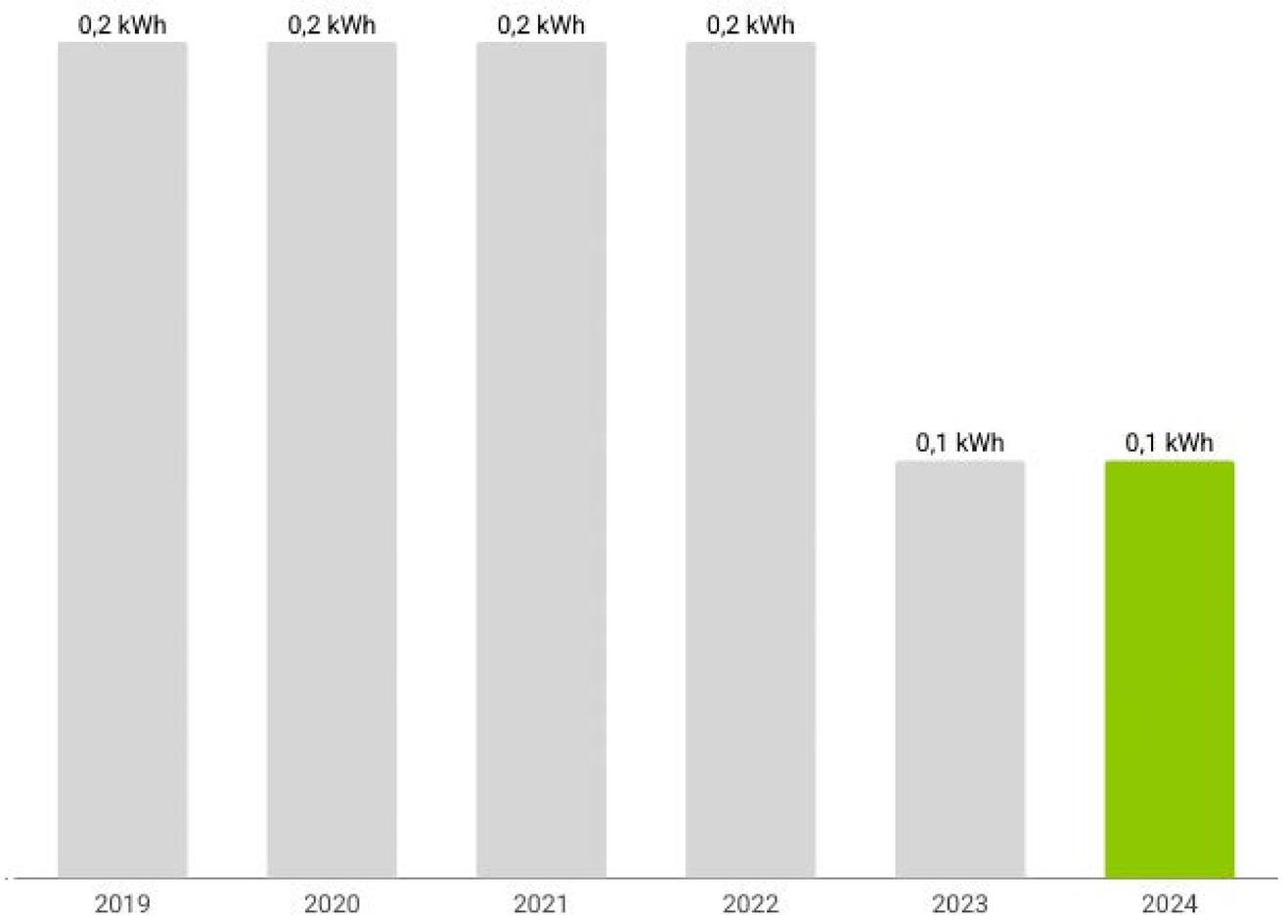
Der Energieverbrauch pro Jahr wird anhand der gefahrenen Kilometer aller Fahrzeuge von Thurbo gemessen. Die Kilometeranzahl variiert je nach Fahrplanangebot, dem An- oder Abhängen von Zugkompositionen und den Überführungen zu Werkstätten oder Einsatzpunkten.

Grundsätzlich ist der Energieverbrauch der Thurbo Flotte über die Jahre hinweg konstant tief. Dies, weil sich die Flotte von Thurbo durch flexible und leichte Fahrzeuge auszeichnet.

Zur Einordnung der Zahl von 69,4 Millionen Kilowattstunden (kWh): Thurbo benötigt im Jahr für den Betrieb ihrer Zugflotte (fahren, heizen, kühlen etc.) gut das Dreifache an Energie wie Industrie, Gewerbe und Haushalte der Gemeinde Bussnang (rund 22 Millionen kWh).

Energieverbrauch verteilt sich auf viele Reisende

Werte in Kilowattstunden pro Personenkilometer



Der Energieverbrauch je Personenkilometer wird gemessen, indem der Gesamtenergieverbrauch der Thurbo Flotte ins Verhältnis mit der von den Fahrgästen zurückgelegten Distanz gesetzt wird. Je mehr Fahrgäste, desto tiefer der Verbrauchswert. Da sich Thurbo die letzten beiden Jahre hoher Fahrgastzahlen erfreuen konnte (2024: 501,7 Millionen Personenkilometer), ist die Zahl leicht gesunken. Rechnungsbeispiel für 2024: 69,4 Millionen kWh / 501,7 Millionen Personenkilometer = 0,13 kWh pro Personenkilometer.

Fenster schliessen ╳

Fast 10 000 WC-Entleerungen

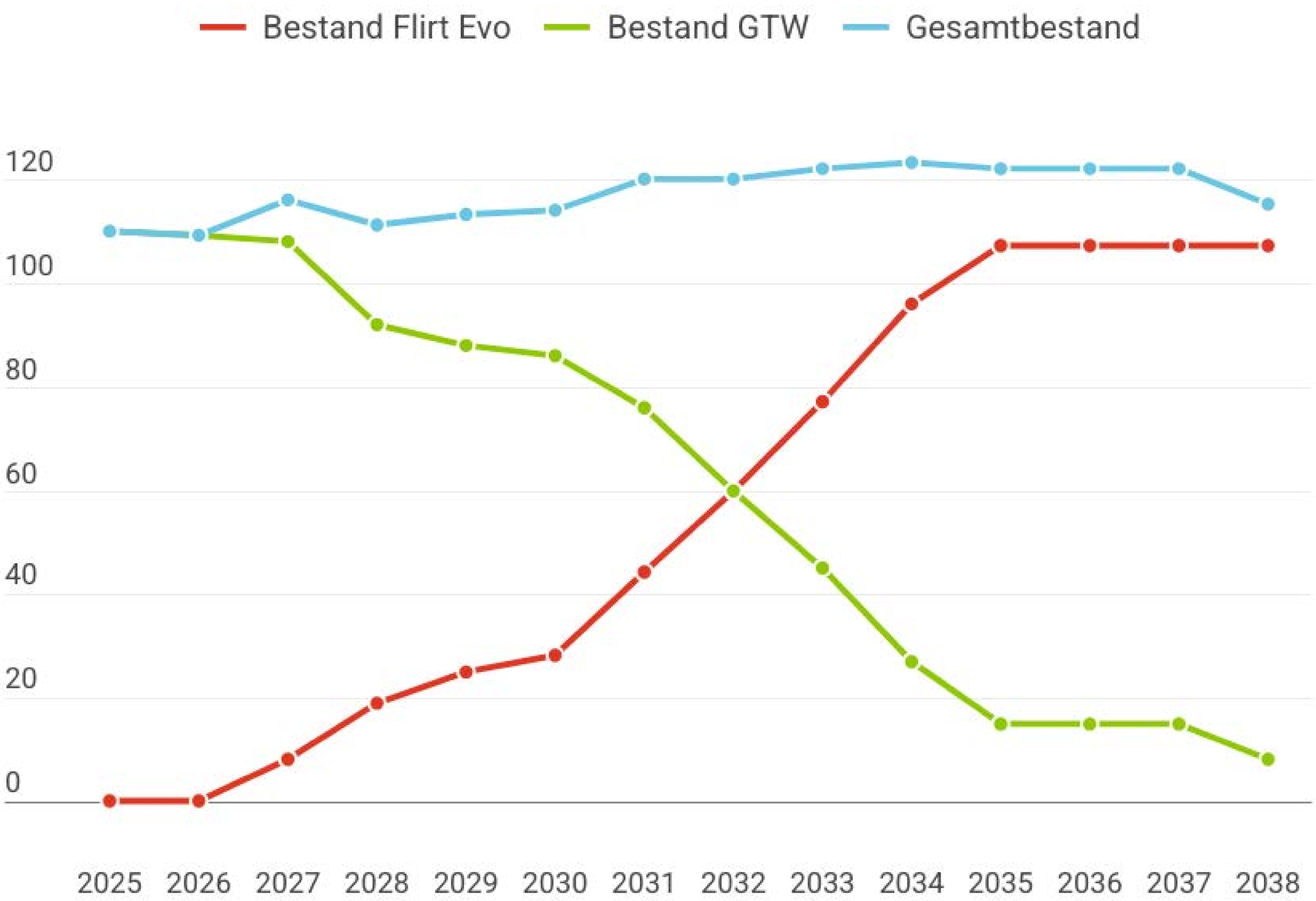
Ein Zug von Thurbo wird circa alle 20 Tage planmässig dem Unterhalt zugeführt, wobei der Rhythmus durch unplanmässige Unterhaltsarbeiten noch höher ausfällt. Die Unterhaltsarbeiten an den Thurbo Fahrzeugen werden von der SBB in Oberwinterthur im Regionalfahrzeug Instandhaltungscenter Ostschweiz (RICO) durchgeführt. Folgende Tabelle zeigt einige der üblichen Vorgänge, welche das SBB Personal in RICO umsetzt. Die Zahlen beziehen sich auf die gesamte Thurbo Flotte mit ihren 110 Gelenktriebwagen (GTW).

Anzahl	Vorgang	Bemerkung
69	Wechsel der Drehgestelle	Die Drehgestelle sind unter den GTW angebracht. Sie ermöglichen diesen, leichter um Kurven zu fahren und sorgen für eine stabilere Fahrt. Die Auswechslung erfolgt mit einer sogenannten Drehsenkbühne, dank denen die Drehgestelle komplett ausgebaut werden können, ohne die GTW anzuheben.
93	Ausseneinsätze	Eine Reparaturequipe rückt mit einem Servicefahrzeug aus, um das defekte Fahrzeug vor Ort zu reparieren.
120	Behandlung der Radsätze	Wenn die Radprofile der GTW abgenutzt sind, werden die Räder mit einer Maschine frisch profiliert, die unter dem Zug steht: die sogenannte Unterflurdrehbank. Dank ihr müssen die Räder nicht eigens ausgebaut werden.
2371	Unterhaltsreinigungen	Umfasst Fahrzeuginnenreinigungen wie Böden feucht aufnehmen, Scheiben reinigen, Kontaktflächen desinfizieren oder Sitzpolster säubern.
2698	Durchlaufreinigungen	Hierbei handelt es sich um eine Aussenreinigung wie in einer Autowaschanlage.
9129	WC-Entleerungen	

Fenster schliessen ╳

Flotte wird schrittweise erneuert

Thurbo verfügt über eine flexible Flotte, welche grösstenteils aus sogenannten Gelenktriebwagen (GTW) besteht. Diese sind optimal auf den Regionalverkehr zugeschnitten. Ab 2026 werden die GTW schrittweise durch die neuen Flirt Evo Züge ersetzt. Die Grafik zeigt den zeitlichen Verlauf der Flottenmigration



Die Thurbo Flotte wird etappenweise ersetzt. Die Werte beziehen sich immer auf den Beginn einer neuen Fahrplanperiode: 2026 bedeutet, dass am 1. Januar 2026 noch kein Flirt Evo im Einsatz ist. Im Verlauf des Jahres 2026 kommen dann aber die ersten neuen Fahrzeuge. Die Daten, welche der Grafik zugrunde liegen, entsprechen dem Planungsstand vom 31. Dezember 2024. Änderungen sind vorbehalten.
Datenquelle: Thurbo AG

Fenster schliessen ╳

7982-mal klingelte das Telefon

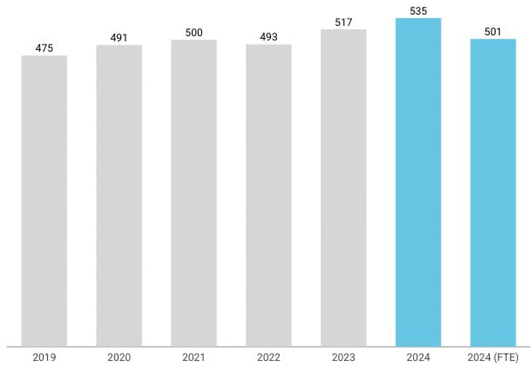
Kundenkontakte

2024 dokumentiert das Kundenservice-Center (KSC) 3388 schriftliche Kundenreaktionen, was gegenüber dem Vorjahr einer leichten Senkung von 3,7 Prozent entspricht. 88,6 Prozent der schriftlichen Anliegen werden innerhalb von vier Arbeitstagen erledigt. Zudem kommt es zu 7982 telefonischen Kundenkontakten mit Fokus auf finanzielle Aspekte.

Fenster schliessen ╳

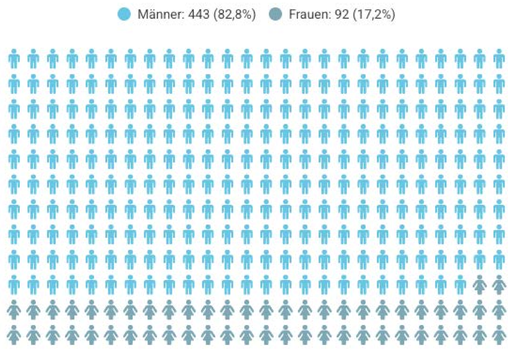
Die Regionalbahn ist eine beliebte Arbeitgeberin

Zahlen und Fakten rund um die Thurbo Mitarbeiter:innen

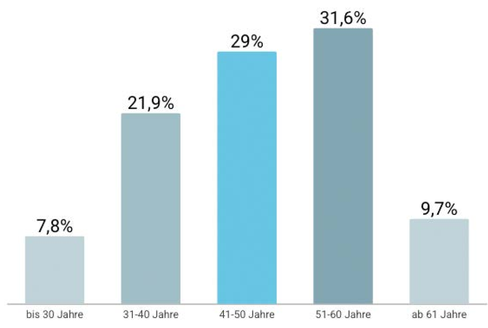


Die 535 Mitarbeitenden entsprechen 501 FTE und teilen sich auf 404 Vollzeitstellen und 131 Teilzeitstellen auf (mehr Details dazu in den folgenden Grafiken). Gegenüber 2023 (394) sind 2024 mit 404 zehn Personen mehr in einem 100%-Pensum bei Thurbo angestellt. Dies liegt daran, dass die Regionalbahn ihr Angebot sowohl im Tages- als auch im Nachtnetz ausgebaut und somit mehr Lokpersonal benötigt hat.

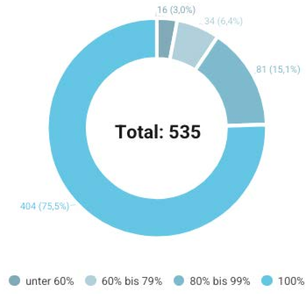
Mitarbeiter:innen nach Geschlecht



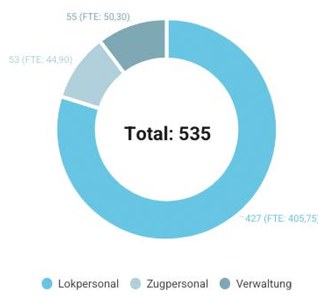
Mitarbeiter:innen nach Alter



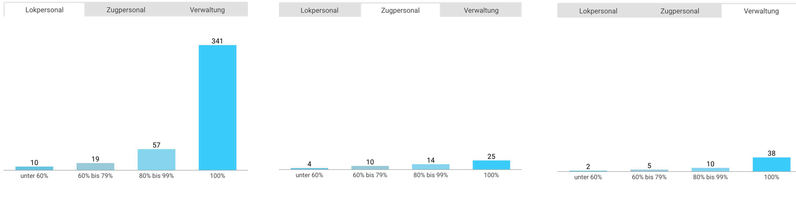
Mitarbeiter:innen nach Arbeitspensum



Mitarbeiter:innen nach Berufsgruppen



Berufsgruppen nach Arbeitspensum



Fenster schliessen ✕

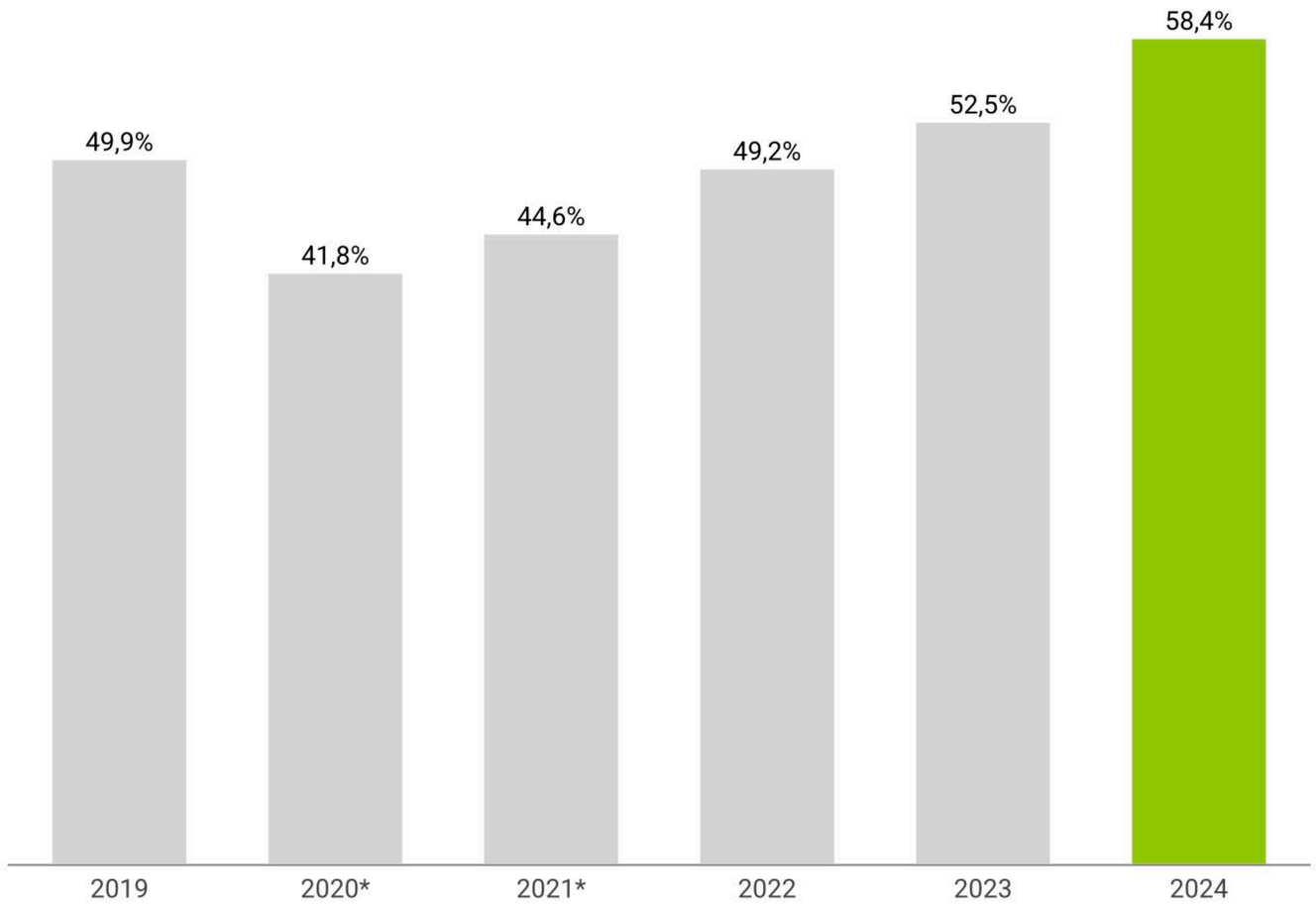
Der Weg an die Zugspitze

Ausgebildete Lokführer:innen

Thurbo bildet ihre Lokführer:innen selbst aus, darauf ist das Unternehmen stolz. 35 Personen haben 2024 die Ausbildung in Angriff genommen. Der Weg an die Zugspitze dauert elf Monate und ist mit abwechslungsreichen Aufgaben verbunden. Die theoretische Ausbildung findet in Kreuzlingen statt, während die praktische Ausbildung an einem der acht Depotstandorte (Kreuzlingen, Schaffhausen, St. Gallen, Wil SG, Weinfelden, Winterthur, Romanshorn, Rorschach) von Thurbo erfolgt. Die «Azubis» werden bis zur bestandenen Prüfung auf sämtlichen Fahrten von erfahrenen Lehrlokführern und Ausbildnern begleitet.

Fenster schliessen ╳

Thurbo deckt mehr als die Hälfte ihrer Kosten mit Fahrausweiserträgen



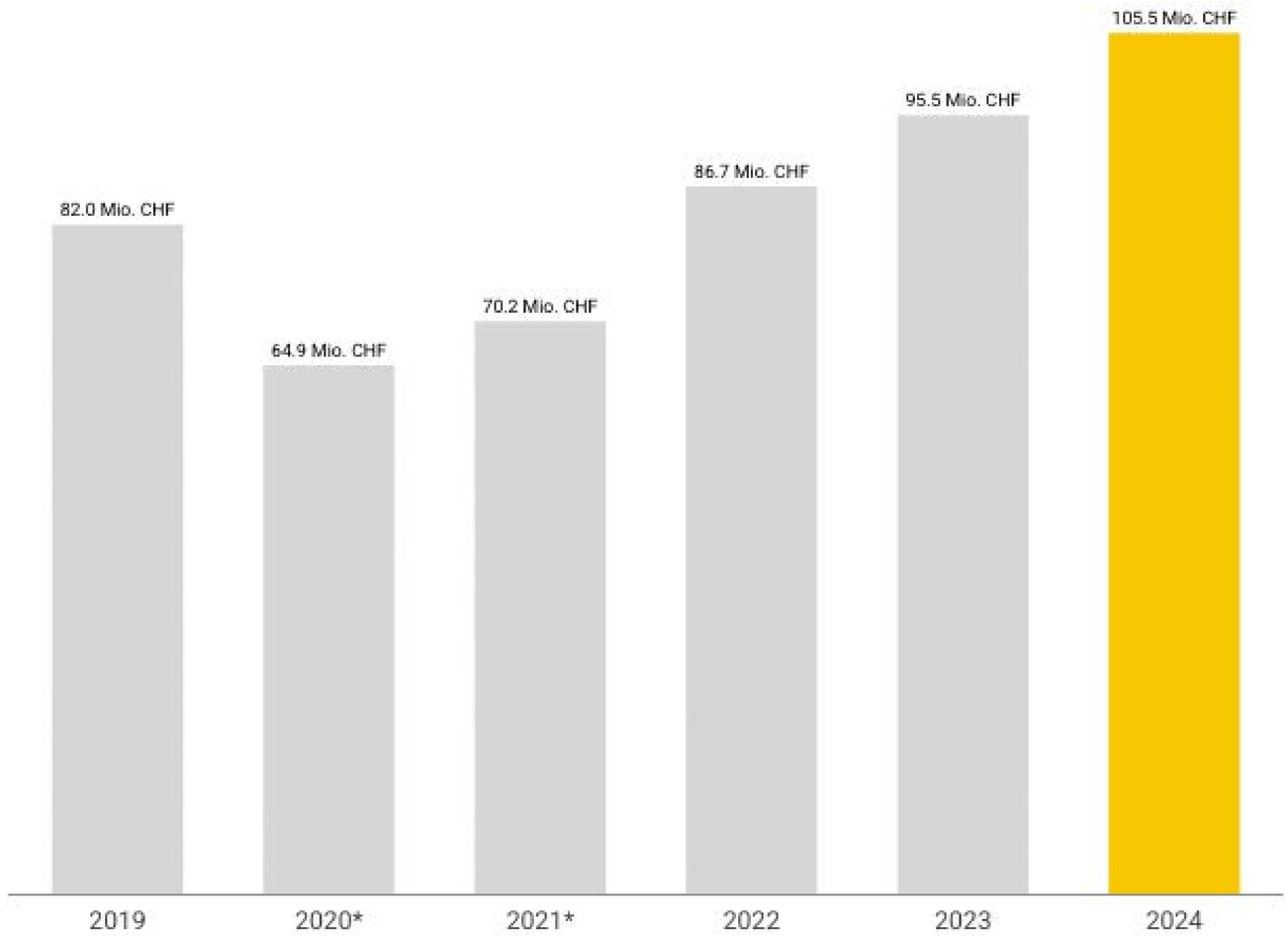
*Zahl massgeblich durch Corona beeinflusst

Thurbo hat 2024 knapp 60% ihrer Kosten selbst gedeckt, hauptsächlich mit Fahrausweiserträgen. Diesbezüglich war das vergangene Jahr ein Rekordjahr. Die restlichen 40% werden durch Abgeltungen der öffentlichen Hand gedeckt.

Fenster schliessen ✕

→

Rekord an Fahrausweiserträgen



*Zahl massgeblich durch Corona beeinflusst

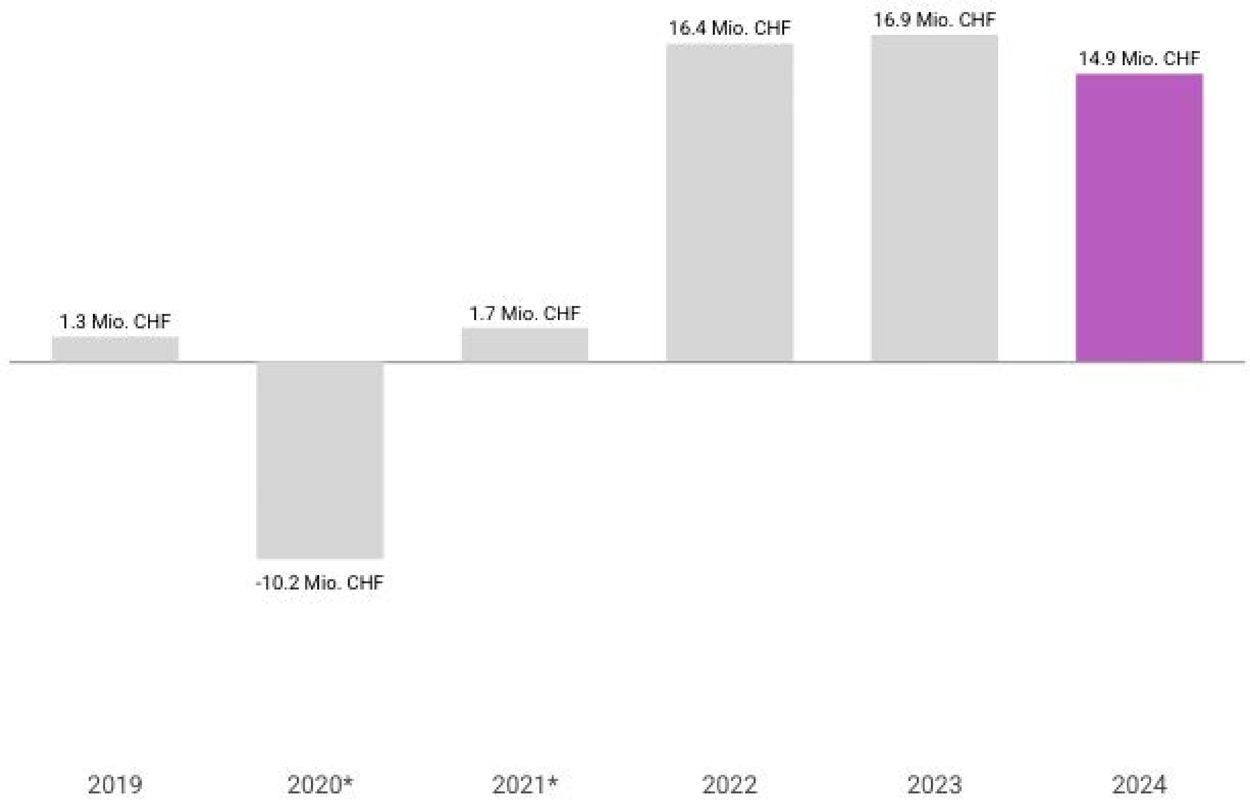
Die 105.5 Millionen Franken wurden mit Verkäufen von Fahrausweisen erwirtschaftet. Wie sich diese Erträge auf die einzelnen Verbünde verteilen, zeigt die nachfolgende Tabelle. Ebenfalls Teil der 105.5 Millionen Franken sind Einnahmen im Zusammenhang mit Reisen ohne gültigen Fahrausweis.

Total	**105.5 Mio. CHF**
OSTWIND	43,5%
Direkter Vekehr (nationaler Tarif)	37,1%
Zürcher Verkehrsverbund ZVV	9,9%
Z-Pass	7,3%
A-Welle, Bodensee Ticket, Bündner GA	2,2%

Fenster schliessen ✕

Zum dritten Mal in Folge positiv abgeschlossen

Jahresergebnis



*Zahl massgeblich durch Corona beeinflusst

Zum vierten Mal in Folge erzielt Thurbo ein sehr gutes Jahresergebnis. Wiederum liegt der Hauptgrund dafür bei den besser als erwarteten Einnahmen aus Fahrausweisen.

Nach der Covid-Pandemie hat sich die Nachfrage schneller erholt als erwartet. Daneben hat sich auch die Nutzung der Fahrausweise verändert. Heute verkehren viel mehr Reisende mit Einzelfahrausweisen und weniger mit Abonnementen als vor der Pandemie. Die Rückkehr zur Nutzung wie vor der Pandemie ist nicht eingetreten.

Fenster schliessen ╳

Jan.

Thurbo geht neue Wege in der Branche

Thurbo geht branchenweit neue Wege und führt neue Arbeitsmodelle für das Lokpersonal als Pilotprojekt ein, die Pilotphase dauert zwei Jahre. Das Ziel: Das gesamte Lokpersonal erhält möglichst optimale Bedingungen, um die Arbeitsleistung im Einklang mit dem Privatleben erbringen zu können. Je nach persönlichen Präferenzen kann man sich für das Modell entscheiden, welches zu einem passt. Mit dem neuen Angebot «ProViel» stehen den Lokführer:innen fünf Modelle zur Auswahl. ProViel ist eine Wortschöpfung aus den Bestandteilen Pro (für die Mitarbeiter:innen) und Viel (für «viel Auswahl»).

Fenster schliessen ╳

Feb.

Planung und Disposition reagieren schnell

Ein Hangrutsch zwischen Kehlhof und Weinfelden beansprucht viel personelle Ressourcen sowohl bei der Disposition als auch in der Planung. Die Strecke bleibt vom Donnerstag, 8. Februar, bis zum Samstag, 17. Februar 2024, gesperrt. Zwischen Weinfelden und Berg wird mittels Bussen ein Ersatzverkehr organisiert.



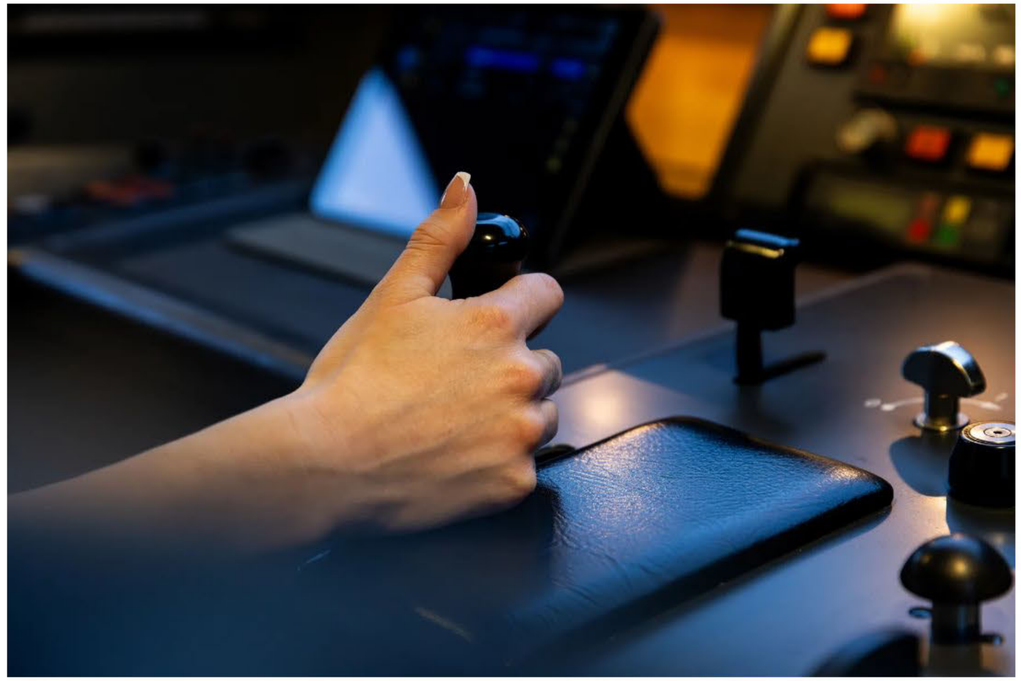
Der Hangrutsch in Kehlhof. Bild: Geoinfo

Fenster schliessen X

Feb.

In elf Monaten an die Zugspitze

Drei Frauen und neun Männer starten ihre elfmonatige Ausbildung, welche sie an die Spitze der Thurbo Züge führt.



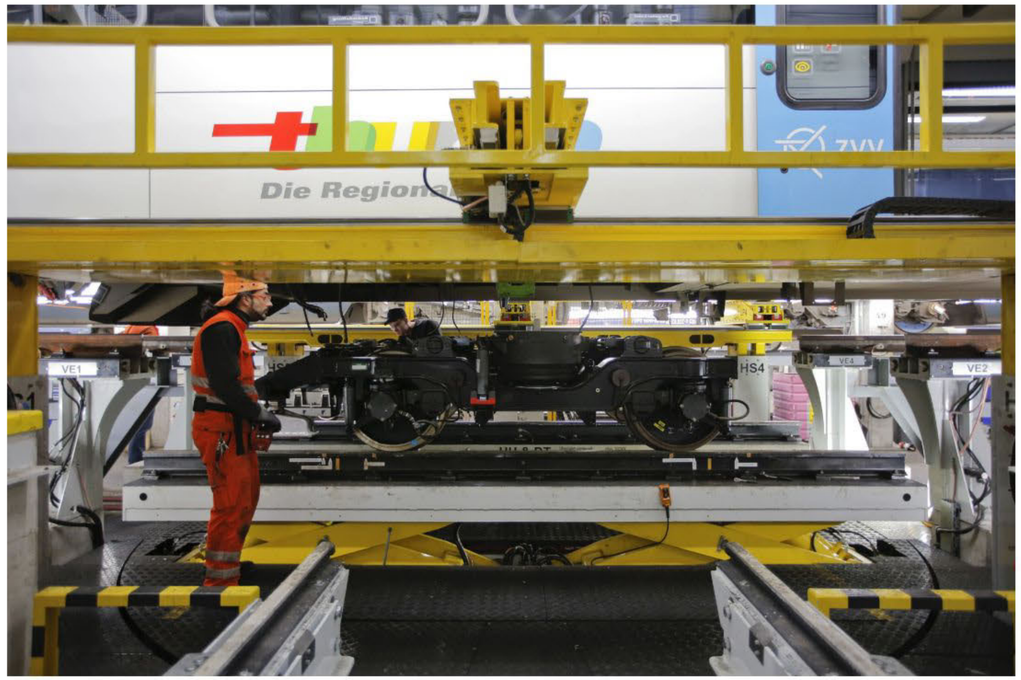
Die Lokführer:innen regeln die Geschwindigkeit des Zugs mit einem Hebel.
Bild: Thurbo AG

Fenster schliessen X

Feb.

Thurbo erfüllt die hohen Standards

Thurbo erbringt in einem zweitägigen Aufrechterhaltungsaudit den Nachweis der systematischen und sicheren Instandhaltung der Zugflotte. Die Regionalbahn erfüllt die hohen Standards und kann ihr Instandhaltungskonzept am Standort in Oberwinterthur weiterführen.



Ein Grossteil der Instandhaltungsarbeiten von Thurbo wird im Regionalfahrzeug Instandhaltungs Center Ostschweiz (RICO) der SBB durchgeführt. Bild: Thurbo AG

Fenster schliessen X

Mai

FCSG stellt öV-Bekenntnis ins Scheinwerferlicht

Thurbo und der FC St. Gallen 1879 verlängern ihre Mobilitätspartnerschaft bis im Sommer 2026. Damit unterstreicht Grün-Weiss sein Bekenntnis zum öV. Unter dem Dach des gemeinsamen Slogans «Wir bewegen die Ostschweiz» verstärken der FCSG und Thurbo ihr gemeinsames Auftreten: Unter anderem läuft ein neuer Imagefilm im Stadion-TV, und eine öV-Botschaft auf den LED-Banden verabschiedet die Fans nach dem Schlusspfiff.



Fenster schliessen X

Mai

Langfristige Einschränkungen fordern den Betrieb

Ein Feiertag ohne Grund zum Feiern: Am Pfingstsonntag werden die Gleise zwischen St. Gallen St. Fiden und Goldach teilweise verschüttet. Die Strecke bleibt bis zum 9. Juni 2024 komplett gesperrt, danach ist sie vorübergehend eingleisig befahrbahr. Die S-Bahnen verkehren deshalb gemäss einem Ersatzkonzept mit geändertem Fahrplan. Ab dem 30. September steht die Strecke wieder zweigleisig zur Verfügung und die Züge fahren gemäss Fahrplan.

Die Sperrung der Strecke zwischen St. Gallen St. Fiden und Goldach löst im Betrieb von Thurbo enormen Umplanungsaufwand aus: 150 Züge sind von Anpassungen betroffen, 30 von 98 Fahrzeugumläufen müssen geändert, 70 von 189 Lokpersonal-Diensten sowie die Zugpersonal-Einsätze neu geplant und zugeteilt werden. Und das jeden Tag. Von den Planer:innen über die Disposition bis hin zum Lok- und Zugpersonal melden sich zahlreiche Mitarbeiter:innen, um in Zusatzschichten zu unterstützen. Ohne die grosse Flexibilität und Einsatzbereitschaft aller Beteiligten wäre ein solches Ereignis nicht zu bewältigen.



Der Hangrutsch bei St. Gallen St. Fiden. Bild: SBB

Fenster schliessen X

Mai

Thurbo ist qualitativ hochwertig

Im Mai 2024 informiert das Bundesamt für Verkehr über die Resultate aus dem Vorjahr des Qualitätsmesssystems im regionalen Personenverkehr. Thurbo hat 2023 die von Bund und Kantonen geforderten Ziele hinsichtlich Pünktlichkeit und Qualität erfüllt. Bei der Pünktlichkeit gehört Thurbo nach wie vor zu den besten Unternehmen in der Schweiz.



Thurbo gehört punkto Pünktlichkeit zu den besten Bahnunternehmen der Schweiz.
Bild: Thurbo AG

Fenster schliessen ╳

Juni

Ehemalige Ständeratspräsidentin im Thurbo Verwaltungsrat

An der Generalversammlung vom 10. Juni 2024 wird Ständerätin Brigitte Häberli-Koller als Vertreterin des Kantons Thurgau neu in den Verwaltungsrat der Regionalbahn gewählt. 2022/2023 präsidierte die Thurgauerin aus Bichelsee-Balterswil die kleine Kammer. Mit ihrer langjährigen Erfahrung in der Wirtschafts- und Verkehrspolitik bringt sie wertvolle Expertise in die strategische Ausrichtung und Weiterentwicklung der Regionalbahn ein. Brigitte Häberli-Koller tritt die Nachfolge von Martin Simioni an, der als CEO der SAK eine neue Funktion ausserhalb des Kantons Thurgau übernimmt.



Brigitte Häberli-Koller, neue Verwaltungsrätin Thurbo AG. Bild: Thurbo AG

Fenster schliessen X

Juni

Kund:innen schätzen Neuausrichtung

Mehr Thurbo im AUSBLICK: Das Kundenmagazin erhält inhaltlich wie gestalterisch einen neuen Anstrich. Dabei erhalten Thurbo Themen mehr Platz, ohne die beliebten Freizeittipps zu vernachlässigen. Der Umstieg zu mehr eigenen Geschichten, auch bekannt als Gleisgeflüster, wird von der Leserschaft goutiert: In einer Umfrage zur Sommerausgabe 2024 erhält das Magazin eine durchschnittliche Bewertung von 8.8 / 10.

thurbo.ch/ausblick

Fenster schliessen ✕



Das neue Thurbo Kundenmagazin AUSBLICK kommt bei der Kundschaft gut an. Bild: Thurbo AG

Juni

Von der Meter- auf die Breitspur

Eine neue Lokführer-Umschulerklasse beginnt ihre Reise. 13 Personen mit einer Vorbildung als Lokführer:in verschiedener Kategorien lassen sich während sieben Monaten zum Lokführer / zur Lokführerin der Kategorie B Schweiz ausbilden.

Eine Umschulungsausbildung dauert vier Monate weniger lang als die Standardausbildung und ist für Personen gedacht, welche bereits über Erfahrung im Führerstand verfügen – aber auf der Meter- statt auf der Breitspur (1,4 Meter) oder bei einer ausländischen Bahn.



Der Blick aus dem Thurbo Führerstand. Bild: Thurbo AG

Fenster schliessen X

Juli

In 18 Jahren zum Lohnbandmaximum

Im Dezember 2023 von den Sozialpartnern abgeschlossen, tritt der neue Gesamtarbeitsvertrag (GAV) per 1. Juli 2024 in Kraft. Er garantiert faire Anstellungsbedingungen für das Personal von Thurbo. Die markanteste Änderung des neuen GAV ist das neue Lohnsystem des Lokpersonals: Lokführer:innen steigen in ihrer Funktion innerhalb von 18 Jahren vom Einstiegslohn bis zum Lohnbandmaximum auf.

Fenster schliessen

Juli

FC Wil und Thurbo gehen gemeinsam in die Zukunft

Mit dem FC Wil 1900 will auch der zweitgrösste Fussballverein der Ostschweiz langfristig mit Thurbo zusammenarbeiten. Der Club verfügt seit 2023 über eine Ticketintegration, dank der die Fans mit einem gültigen Matchticket gratis per öV an die Spiele reisen können. Diesen Mehrwert will der Club noch stärker vermarkten.



Thurbo bleibt bis mindestens 2026 offizielle Mobilitätspartnerin des FC Wil 1900. Von links: Benjamin Fust, CEO FC Wil 1900; Claudia Bossert, Unternehmensleiterin Thurbo; Maurice Weber, Präsident FC Wil 1900; Christian Baumgartner, Leiter Markt Thurbo. Bild: Thurbo AG

Fenster schliessen X

Juli

Geburt und Hochzeit am gleichen Tag

Der erste Flirt Evo von Thurbo ist fertig aufgesetzt. Er erblickt am 5. Juli 2024 um 9.48 Uhr im Werk von Stadler Rail in Bussnang das Licht der Welt. Zwei Stunden und 48 Minuten hat es gedauert, bis die Wagenkästen mit den Drehgestellen des dreiteiligen Fahrzeugs vereint sind. In der Bahnwelt bezeichnet man diesen Vorgang als Hochzeit. Daraufhin wird der Zug auf seine Flitterwochen in Form von Testfahrten vorbereitet.



Fenster schliessen X

Aug.

Fabian Schrenk folgt auf Christian Saxer

Fabian Schrenk tritt die Nachfolge von Christian Saxer als Bereichsleiter Finanzen und Mitglied der Geschäftsleitung an. Der 44-jährige Solothurner bringt über zehn Jahre Erfahrung im Regionalverkehr der SBB und umfassende Expertise in der Finanzplanung mit. Bei seinem Stellenantritt sagt er: «Thurbo ist meiner Ansicht nach das strategisch am besten positionierte Unternehmen des öffentlichen Verkehrs der Schweiz. Ich freue mich sehr darauf, dieses mitzugestalten. Insbesondere reizt es mich, gute Lösungen für die Projekte der Zukunft, wie die Einführung der neuen Züge, zu finden und diese finanziell abzusichern.»



Fabian Schrenk, ab 1. August 2024

Fenster schliessen X

Aug.

Lokführer:innen werben für Lokführer:innen

Mit der Rekrutierungskampagne #ThurboLeben werden angehende Lokführer:innen dazu begeistert, ihre Ausbildung bei der Regionalbahn in Angriff zu nehmen. Die Kampagne beinhaltet einen breiten Massnahmenmix wie etwa Kurzvideos, plakative Sprüche in den Zügen, Kinowerbung und eine komplett neue Bildwelt rund um das Thurbo Lokpersonal.

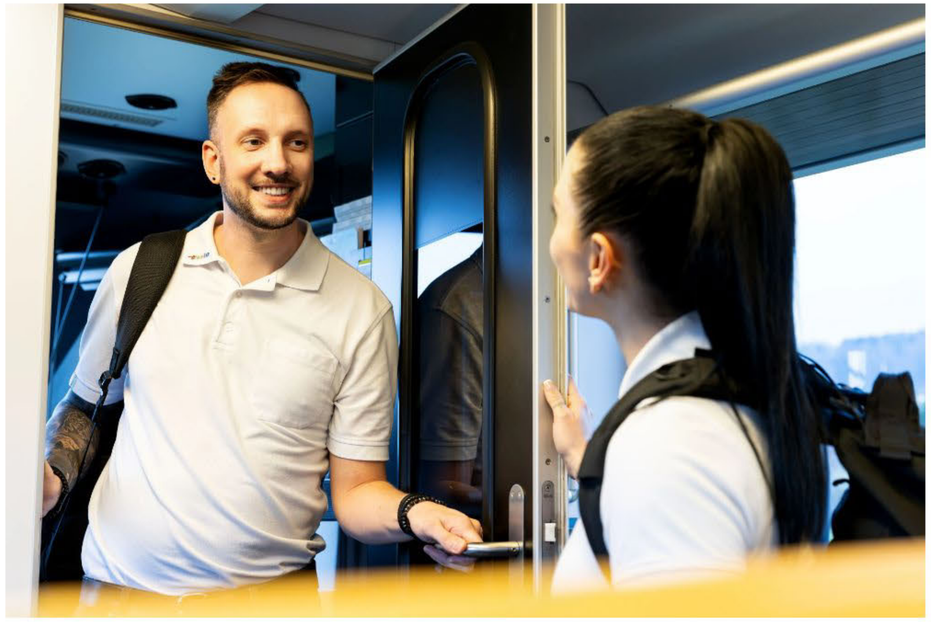


Fenster schliessen X

Aug.

Zweite Ausbildungsklasse nimmt Fahrt auf

Es startet eine weitere Ausbildungsklasse für Lokführer:innen mit vier Frauen und neun Männern.



Unter den Lokführer:innen bei Thurbo herrscht guter Zusammenhalt.
Bild: Thurbo AG

Fenster schliessen X

Sept.

«Echter Mehrwert für die Fans»

Dank enger Zusammenarbeit schliessen der HC Thurgau, PostAuto und Thurbo die Lücke bei der öV-Anreise zum Stadion: Bei jedem Heimspiel verkehrt neu vor und nach dem Spiel ein Bus zwischen dem Bahnhof Weinfelden und der Eishalle. «Mit dem fixen Bus bieten wir unseren Fans einen echten Mehrwert und gewährleisten eine zeitgemässe sowie nachhaltige Mobilität», so HCT-Geschäftsführer Christian Bannwart.



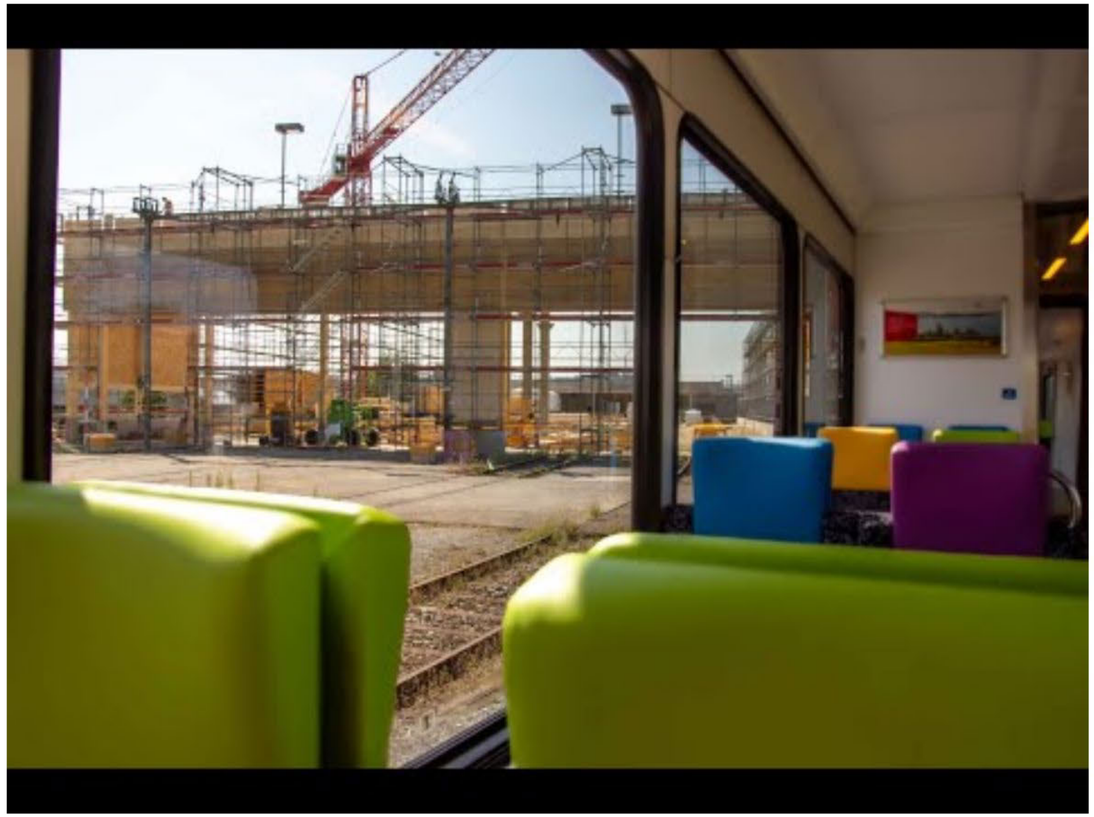
Vertretende des HC Thurgau, inklusive mehrerer Spieler des Fanionteams, von PostAuto und von Thurbo freuen sich, dass auf die Saison 2024/25 hin die Lücke in der öV-Anreise geschlossen worden ist. Bild: HC Thurgau

Fenster schliessen X

Sept.

Dachkonstruktion ist errichtet

Bei der Serviceanlage in Weinfelden feiern die Bauherrin Thurbo, die Bauleitung und die beauftragten Bauunternehmen Ende September 2024 die Aufrichte. Mit diesem Akt wird der fertige Rohbau und die errichtete Dachkonstruktion gewürdigt. Das Projekt ist im Zeitplan.

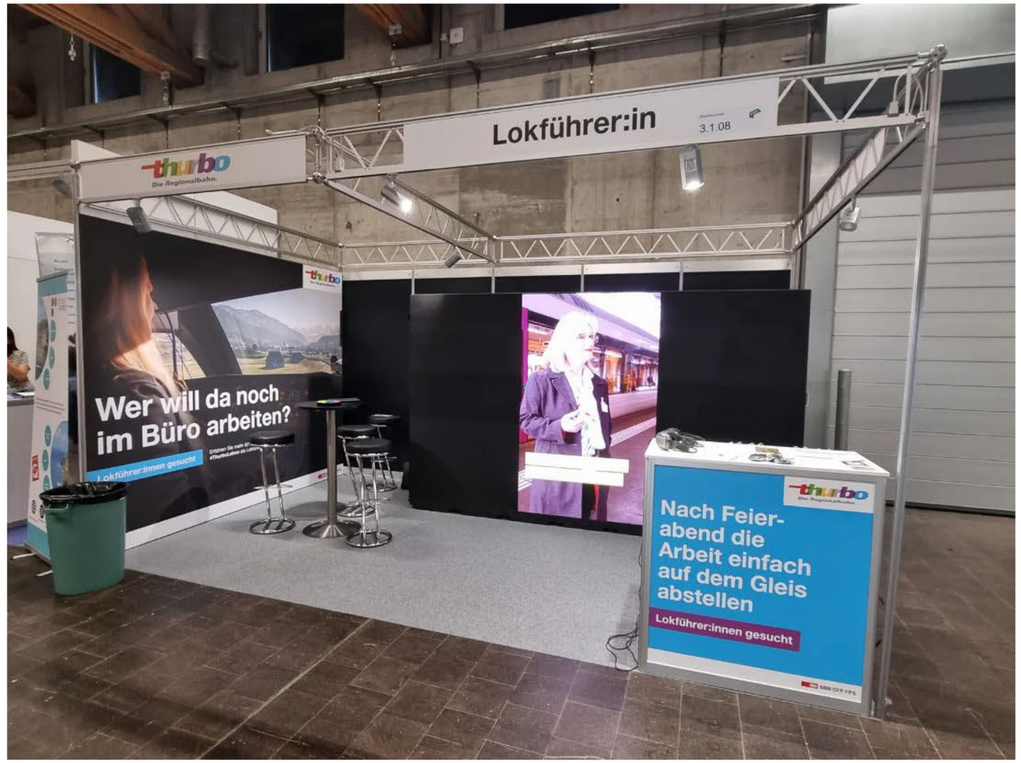


Fenster schliessen X

Sept.

Attraktive Arbeitgeberin

Thurbo präsentiert sich als attraktive Arbeitgeberin und Ausbildungsbetrieb für die Zweitausbildung als Lokführer:in an der Ostschweizerischen Bildungs-Ausstellung OBA in St. Gallen.



Fenster schliessen ╳

Sept.

Einklemmschutz auf dem Prüfstand

Ende September 2024 absolviert der erste Flirt Evo von Thurbo seine erste Werksprobefahrt. Jeder der insgesamt 296 Flirt Evo, welche SBB, RegionAlps und Thurbo gemeinsam beschaffen, wird auf mehrere Werksprobefahrten geschickt. Ohne diese allgemeine Prüfung des Zugs darf er nicht auf dem Schienennetz eingesetzt werden. Konkret werden etwa der Bremsweg, der Einklemmschutz der Türen oder die Fahrgastnotbremse getestet.



Der Flirt Evo auf einer Testfahrt in Erlen.
Bild: SBB / Dario Häusermann

Fenster schliessen X

Nov.

Mit der S7 direkt nach Lindau-Insel

Meilenstein im grenzüberschreitenden Verkehr: In Kooperation mit den Österreichischen Bundesbahnen realisiert Thurbo die direkte Verbindung von Romanshorn bis Lindau-Insel. Am 29. November 2024 geht die Erstfahrt über die Bühne, an einem Netzwerkanlass feiern Vertretende der Bahnunternehmen, der Bestellerkantone sowie von Tourismusorganisationen rund um den Bodensee die Erweiterung. Im Anschluss an die Kommunikation des neuen Angebots strömen die Menschen zahlreich auf die S7, um die Lindauer Hafenweihnacht zu besuchen.



Das Kampagnensujet zur Angebotserweiterung Lindau-Insel. Bild: Thurbo AG

Fenster schliessen X

Nov.

In der Ostschweiz: Erster grosser Auftritt des Flirt Evo

Vorhang auf für den Flirt Evo: Am 14. November 2024, dem nationalen Zukunftstag, präsentieren SBB, RegionAlps und Thurbo die neuen Fahrzeuge erstmals der Öffentlichkeit. Als würdiger Rahmen für den Anlass dient die sich im Bau befindende Serviceanlage in Weinfelden.

Für den Anlass finden die CEOs sämtlicher Bahnunternehmen sowie Peter Spuhler, Verwaltungsratspräsident von Stadler, den Weg nach Weinfelden. Ausserdem können die Besteller von Bund und Kantonen die Fahrzeuge in einem Rundgang besichtigen. Diese kommen im Thurbo Gebiet ab 2026 schrittweise zum Einsatz. Bis die gesamte Flotte von Thurbo ersetzt ist, dauert es bis Mitte der 2030er Jahre.



Strahlen um die Wette (von links): Xavier Perruisseau, Gesamtprojektleiter Flirt Evo SBB; Yves Marclay, CEO RegionAlps; Claudia Bossert, Unternehmensleiterin Thurbo; Vincent Ducrot, CEO SBB; Peter Spuhler, Verwaltungsratspräsident Stadler, und Jean-Michel Dregger, Projektleiter Flirt Evo bei Stadler. Bild: SBB Multimedia / Dario Häusermann

Fenster schliessen X

Nov.

Die Kleinsten ganz vorne

Während in Weinfelden am gleichen Tag der neue Flirt Evo präsentiert wird, begleiten am Nationalen Zukunftstag 22 Kinder ihre Mütter oder Väter bei ihrer Arbeit als Kundenbegleiter:innen einerseits, andererseits werfen sie einen Blick in den Führerstand und schnuppern die Luft an der Zugspitze.



Zugluft an der Zugspitze schnuppern. Bild: Thurbo AG

Fenster schliessen X

Nov.

Gut unterwegs auf Zürcher Schienen

Als Transportunternehmen, das auch im Gebiet des Zürcher Verkehrsverbunds unterwegs ist, ist Thurbo Teil der jährlichen Fahrgastumfrage des ZVV. 1844 Kund:innen haben in diesem Rahmen die Regionalbahn bewertet – und dies sehr positiv. Unter anderem erzielte Thurbo hervorragende Resultate punkto Pünktlichkeit und Anschlussqualität, Freundlichkeit des Personals, Fahrweise des Lokpersonals sowie Kundeninformation bei Verspätungen.



Thurbo ist als Transportunternehmen auch im Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) unterwegs. Bild: Thurbo AG

Fenster schliessen X

Dez.

Das neue Nachtnetz: weiter, länger, öfter

30 zusätzliche Nachtzüge verkehren per Fahrplanwechsel im Dezember 2024 in der Ostschweiz. Thurbo trägt einerseits punkto Angebot gemeinsam mit den Busunternehmen dazu bei, dass der öV in der Ostschweiz an Attraktivität gewinnt. Andererseits übernimmt die Regionalbahn mit PostAuto den Co-Lead für die gesamte Nachtnetzkampagne unter dem Dach des Tarifverbunds OSTWIND.



Das Ostschweizer Nachtnetz wird im Dezember 2024 deutlich ausgebaut. Die halbstündlichen Zug-Verbindungen ab Winterthur in die Ostschweiz bilden das Rückgrat im Nachtnetz.
Bild: Thurbo AG

Fenster schliessen X

Übersicht der involvierten Parteien

Eisenbahnverkehrsunternehmen
Thurbo
Österreichische Bundesbahnen

Verbünde
Verkehrsverbund Vorarlberg
Tarifverbund OSTWIND

Kantone / Bundesländer
Thurgau
St. Gallen
Graubünden
Voralberg (A)
Bayern (D)

Aufsichts- und Zulassungsbehörden
Bundesamt für Verkehr (CH)
Eisenbahn-Bundesamt (D)
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (A)

Fenster schliessen X