

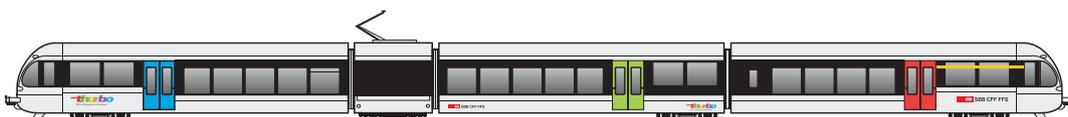


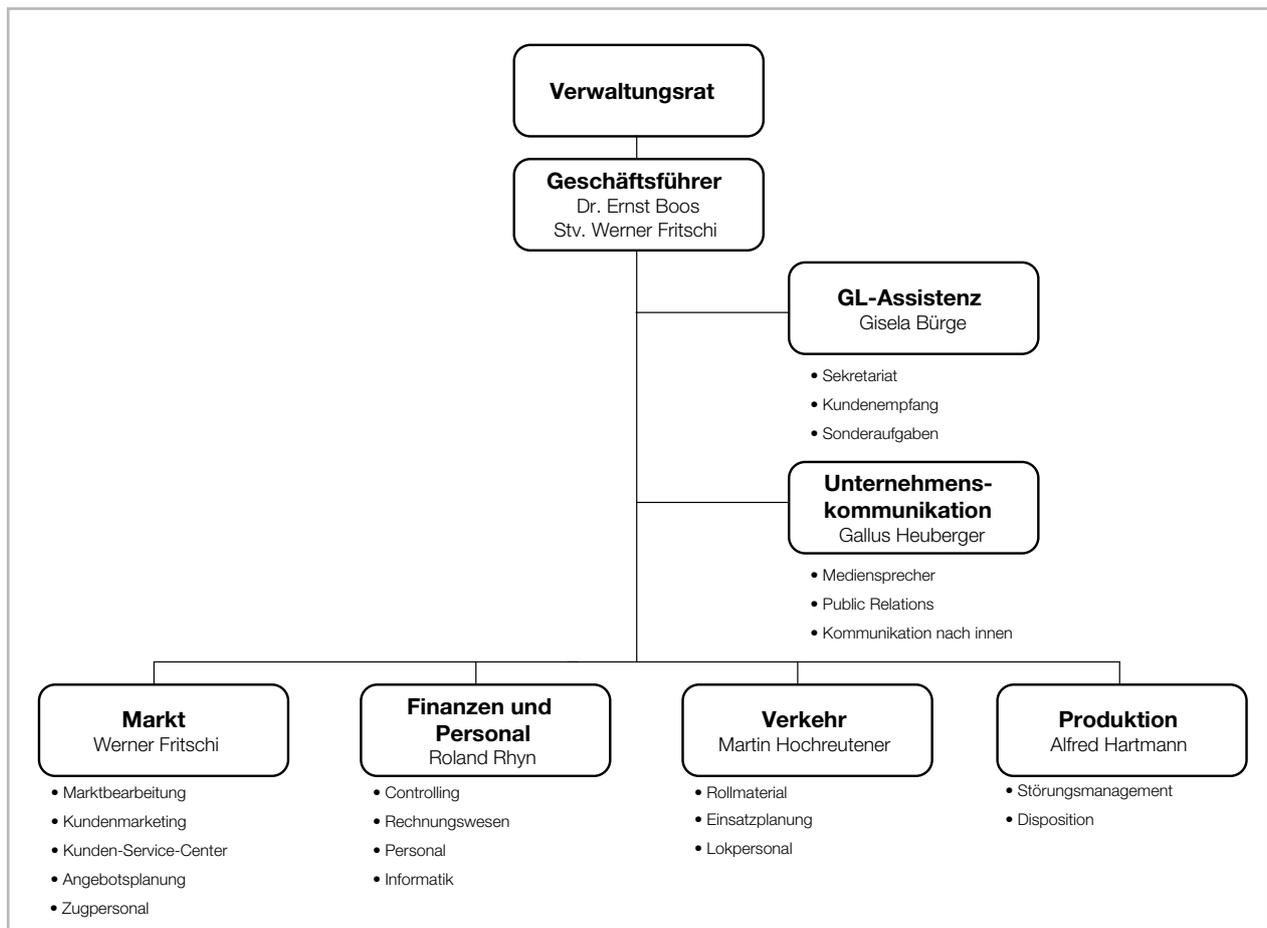


Die Mitglieder der Geschäftsleitung (v.l.n.r.):

Werner Fritschi (Markt), Gallus Heuberger (Unternehmenskommunikation), Martin Hochreutener (Verkehr), Roland Rhy (Finanzen & Personal), Dr. Ernst Boos (Geschäftsführer), Gisela Bürge (Assistentin GF), Alfred Hartmann (Produktion)

Geschäftsbericht 2010





Verwaltungsrat

Präsidentin:

Anna Barbara Remund, Leiterin Regionalverkehr SBB

Mitglieder:

Paul Blumenthal, Unternehmensberater

Benno Bucher, Leiter Finanzen & Controlling Regionalverkehr SBB

Dr. Hermann Bürgi, Ständerat des Kantons Thurgau ¹

¹ vom Regierungsrat des Kantons Thurgau gewählt

Geschäftsleitung

Geschäftsführer:

Dr. Ernst Boos

Unternehmenskommunikation:

Gallus Heuberger

Markt:

Werner Fritschi

Finanzen und Personal:

Roland Rhyn

Verkehr:

Martin Hochreutener

Produktion:

Alfred Hartmann

Revisionsstelle

Ernst & Young AG, Bern

Editorial

Erfreuliche Entwicklung

Als neue VR-Präsidentin bei Thurbo mitzuwirken, ist eine faszinierende Aufgabe. Nicht nur, weil das Geschäftsjahr 2010 erneut sehr erfolgreich war, wie der vorliegende Geschäftsbericht zeigt. Thurbo entwickelt sich gut und gehört nun auch zu den ISO-zertifizierten Unternehmen.

Besonders freut mich, dass die Besteller und die Fahrgäste mit ihrer Regionalbahn zufrieden waren. Die sechs Bestellerkantone und das BAV gaben Thurbo mit 8.7 von 10 Punkten den höchsten Wert aller SBB-Tochtergesellschaften. Auch die Fahrgäste haben Thurbo im 2010 nochmals bessere Noten gegeben; sie liegen über dem Durchschnitt des ZVV. Ich bin überzeugt, solch gute Bewertungen sind nur möglich dank eines starken Führungsteams und motivierten Mitarbeitenden. Sie sind es, die Thurbo zu dem machen, was sie ist: eine kundennahe und dynamische Regionalbahn. Aber auch die Besteller können stolz sein. Sie glauben an Thurbo und investieren immer wieder in einen starken öffentlichen Verkehr. Allen Beteiligten meinen herzlichen Dank und meine Anerkennung.

Ist also alles nur rosarot? Nicht ganz. Die finanzielle Lage von Bund und Kantonen ist angespannt und wird sich noch

verschärfen. Es besteht das Risiko, dass sich in den nächsten Jahren eine Finanzierungslücke zwischen bestellter Leistung und Abgeltung öffnet. Um sie zu schliessen, brauchen wir neue Ideen und langfristige Finanzierungslösungen. Das geht nicht ohne eine langfristige verbindliche Partnerschaft zwischen den Bestellern und Thurbo.

Der Blick in die Zukunft stimmt mich dennoch zuversichtlich: Ab 2013 bekommt die Ostschweiz endlich eine S-Bahn, die diesen Namen verdient. Thurbo hat dafür bereits zwölf neue Züge des Typs GTW bestellt. Die Bevölkerung steht für einen guten öffentlichen Verkehr ein. Das hat die letztjährige Volksabstimmung im Kanton St. Gallen eindrücklich gezeigt. Diesen Rückhalt brauchen wir dringend im Hinblick auf die Herausforderungen, die uns erwarten. Gemeinsam wollen wir den Regionalverkehr in der Ostschweiz noch kundenfreundlicher gestalten. In diesem Sinne freue ich mich auf die Zukunft.

Anna Barbara Remund
Präsidentin des Verwaltungsrates Thurbo
Leiterin SBB Regionalverkehr

Das Jahr in Kürze

1. Januar – 31. Dezember 2010

Über 400 Mitarbeitende erfüllen Tag für Tag zuverlässig und engagiert ihre Aufgabe. Sowohl die sechs Bestellerkantone und der Bund als auch die Kundinnen und Kunden sind mit dem Regionalverkehrsangebot der Thurbo AG weitgehend zufrieden.

1. Januar 2010

Neue Struktur beim Zugpersonal: Wechsel vom GB Produktion zum GB Markt sowie Einstellung von Markus Rufer als Chef Zugpersonal.

5. Januar 2010

Entgleisung eines Thurbo-Zuges auf der Fahrt von Rekingen AG nach Baden in der Nähe des Bahnhofs Turgi. Glücklicherweise sind weder Verletzte noch Todesopfer zu beklagen.

30. Januar 2010

Erster Millionär bei den RABe AK. Fahrzeug 526 782 erreicht im fahrplanmässigen Einsatz im Toggenburg die Millionengrenze gefahrener Kilometer.

30. April 2010

Extrazug mit einer Delegation des Gastkantons Thurgau zur Zentralschweizer Erlebnismesse „Luga“ in Luzern. Fahrzeugtaufe auf den Namen „Kanton Luzern“.

29. Mai 2010

Fahrzeugtaufe „Bazenheid“ im Rahmen des „Dörferfeshtes“ zum Abschluss der Bauarbeiten und zur Einweihung des neuen Bahnhofs Bazenheid.

1. Juli 2010

Übernahme der Geschäftsführung für die Tageskarte Euregio Bodensee (TKEB).

2. Juli 2010

Entscheid des Verwaltungsrates SBB zur Bestellung von zwölf zusätzlichen dreiteiligen Gelenktriebwagen (GTW 2/8) beim Fahrzeughersteller Stadler Bussnang AG.

20. – 22. August 2010

Grosseinsatz am Eidgenössischen Schwing- und Älplerfest in Frauenfeld. Thurbo verkehrt von Freitagabend bis Sonntagmittag durchgehend im Halbstundentakt. Aktivsportler und Gäste werden am Sonntagnachmittag im Zehnminutentakt in Doppelstockextrazügen der S-Bahn Zürich direkt nach Zürich geführt.

7. September 2010

Unter der Leitung des thurgauischen Kantonalen Führungsstabes simulieren die Blaulichtorganisationen (Polizei, Feuerwehr und Sanität) auf einem Bahnübergang zwischen Tobel-Affeltrangen und Märwil einen Zusammenstoss zwischen einem Kleinbus und einem Thurbo-Zug. Erkenntnisse aus der Übung „Pomona 2010“ fliessen in die Grundlagen für das Krisenmanagement ein.

11. November 2010

VIP-Anlass für Vertreterinnen und Vertreter aus Politik und Wirtschaft sowie von Behörden, Verwaltung und Partnerbetrieben des öffentlichen Verkehrs. Besuch des Schauspiels „Der jüngste Tag“ von Ödön von Horváth in der neu renovierten und für Kulturzwecke genutzten Lokremise in St. Gallen.

20. November 2010

Vertragsunterzeichnung zur Beschaffung von zwölf GTW 2/8 im Hinblick auf die Einführung der S-Bahn St. Gallen 2013 durch die VR-Präsidentin Thurbo und den CEO der Stadler Bussnang AG.

12. Dezember 2010 (Fahrplanwechsel)

Punktuelle Angebotsverbesserungen auf dem ganzen Netz. Der Fahrplanwechsel verläuft ohne nennenswerte Probleme.

Kennzahlen

Netzlänge ¹⁾	580 km	<p>Die Zahlen gelten für Thurbo. Ferner erbringt Thurbo Leistungen im Auftrag der Deutschen Bahn (DB) und der Schweizerischen Südostbahn (SOB).</p> <p>¹⁾ Die Infrastruktur (Bahnhöfe, Gleise) gehört der SBB. Die Strecke Wil-Weinfelden-Tägerwilen (Abzweigung Tägermoos) gehört Thurbo, wird aber von der SBB bewirtschaftet.</p> <p>²⁾ Die Zahl setzt sich zusammen aus 10 elektrischen GTW 2/6 der 1. Serie, 41 zweiteiligen elektrischen GTW 2/6 der 2. Serie und 39 dreiteiligen GTW 2/8.</p> <p>³⁾ Steuerwagen zu den GTW 2/6 der 1. Serie</p> <p>⁴⁾ Von allen Reisenden zusammen zurückgelegte Distanz.</p>
Bahnhöfe und Haltepunkte ¹⁾	173	
Werkstätte	SBB	
Triebfahrzeuge ²⁾	90	
Personenwagen ³⁾	4	
Angebotskilometer pro Jahr	11,7 Mio. Akm	
Fahrgäste pro Jahr	31 Mio.	
Personen-Kilometer ⁴⁾	414,4 Mio. Pkm	
Mitarbeitende	426	
Bevölkerung im Einzugsgebiet	800 000	
Aktionäre	SBB (90%) Kanton TG (10%)	
Präsidentin des Verwaltungsrats	Anna Barbara Remund Leiterin Regionalverkehr SBB	
Geschäftsführer	Dr. Ernst Boos	



Umfeld

Der Fluch des Erfolgs

Jammern auf hohem Niveau?

Betriebsintern wie generell in der ganzen Branche war oft zu hören: „Ihr seid Opfer des eigenen Erfolgs.“ Für diese Beurteilung spricht, dass künftige Angebotsverbesserungen aufgrund weiterhin zunehmender Fahrgastzahlen trotz konsequenter Ausgabenkontrolle in einen Finanzierungsengpass münden könnten.

Die Bäume nicht in den Himmel wachsen zu lassen, ist beim öffentlichen Verkehr auch ein Gebot der Stunde. Das Leistungsangebot wird finanziell zu einem grossen Teil von der öffentlichen Hand getragen. Da gilt es ganz besonders, mit den Mitteln haushälterisch umzugehen und das Machbare vom Wünschbaren zu trennen. So war nicht immer zu vermeiden, dass in den Hauptverkehrszeiten, vorab bei Verbindungen in die Agglomerationszentren, nicht allen Fahrgästen ein Sitzplatz angeboten werden konnte. Die beschränkten Mittel lassen dies nicht zu. Gegensteuer geben ist dann angezeigt, wenn sich ein Quantensprung bei der Nachfrage, wie mit der Umsetzung der S-Bahn St. Gallen ab Dezember 2013, abzeichnet.

S-Bahn St. Gallen: Grosse Zustimmung zum Ausbau

Nach sorgfältiger Planungsarbeit und mit der nötigen Portion ostschweizerischen Pragmatismus endete im Jahresverlauf die Planungsphase dieses Vorhabens. Das Konzept kam anschliessend auf den Prüfstand. Das Ergebnis des Stresstests liess nichts an Deutlichkeit übrig: Die Stimmberechtigten des Kantons St. Gallen genehmigten in der Urnenabstimmung vom 26. September den nötigen Investitionskredit mit einem Ja-Stimmenanteil von über 80 Prozent. Das Abstimmungsresultat setzte ein deutliches Zeichen. So sollen nun die geplanten Investitionen in die Wege geleitet und das Verkehrsangebot im St. Gallerland und in den angrenzenden Gebieten der Kantone Thurgau und Appenzell Ausserrhoden deutlich verbessert werden. Die Investitionskosten für Bahnhofsausbauten, die Erweiterung von Gleisanlagen und die Anpassung der Signalisierungen werden auf insgesamt rund 200 Mio. Franken veranschlagt. Der Kanton beteiligt sich mit 49,9 Mio. Franken.

Nebst der Anerkennung für den politischen Hauptpromotor des Unterfangens, den Vorsteher des Volkswirtschaftsdepartementes des Kantons St. Gallen, Regierungsrat Dr. Josef Keller, zeigte das Ergebnis auch das grosse Vertrauen der Bevölkerung in das System des öffentlichen Verkehrs. Dieses gilt es anzunehmen und zu rechtfertigen. Dank

einer guten Partnerschaft unter den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs wird dies auch weiterhin möglich sein.

Für Thurbo als Verkehrsunternehmen mit dem grössten Leistungszuwachs ist die Herausforderung besonders hoch. Sie nimmt sie im Selbstbewusstsein an, schon bisher Beträchtliches zur Weiterentwicklung des Regionalverkehrs in der Ostschweiz geleistet zu haben, und nimmt sich die verbleibende Zeit bis Ende 2013, um selber die Voraussetzungen für einen erfolgreichen Start zu schaffen. Die Überprüfung und die laufende Verbesserung ihrer Abläufe und das Schaffen eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses mit Wirkung auf ihre Fahrgäste und Besteller ist ein Gebot der Stunde. Die Zertifizierung, gestützt auf die ISO-Norm 9001:2008, dokumentiert diese Anstrengungen. Materiell zeugte die Beschaffung von weiteren zwölf Gelenktriebwagen, dass der Zug in Richtung S-Bahn St. Gallen konkret in Fahrt gesetzt wurde.

Finanzielles Wetterleuchten

Das war umso wichtiger, als die Sorge um die Finanzierbarkeit der Folgekosten der getätigten Ausbauten zugenommen hat. Es scheint zwar, dass die weniger drastischen Auswirkungen der Finanzkrise etwas Luft geschaffen haben. Die Wirtschaftsdynamik blieb entgegen den Befürchtungen indessen weitgehend erhalten. Das erklärt auch das gute finanzielle Ergebnis. Die Gefahr, dass sich die Finanzfrage just auf die Einführung der S-Bahn St. Gallen 2013 mit unverminderter Härte erneut stellen könnte, war und ist jedoch unverändert gross. Aufgabe der Ersteller wird sein, die geforderte Leistung möglichst kostengünstig zu erbringen. Auf der andern Seite werden auch die Erträge weiter steigen, wenn der Trend anhält, wie er sich aufgrund der Zahlen des ersten vollen Betriebsjahres des integralen Tarifverbundes OSTWIND abzeichnet hat.

Unternehmerische Verantwortung

Dieser unternehmerischen Verantwortung ist sich Thurbo bewusst. Sie will sie auch in Zukunft wahrnehmen. Die vergangenen Jahre haben gezeigt, dass der eingeschlagene Weg auch finanziell der richtige war. Er ist daher konsequent weiter zu verfolgen. Mit diesem klaren Bekenntnis verbindet Thurbo aber auch den Anspruch, weiterhin über die nötigen unternehmerischen Freiräume zu verfügen. Dank einer guten Vertrauensbasis auf Seite der Besteller und der Eigentümer wird dies wohl auch in Zukunft unvermindert möglich sein.

Schwerpunkte

Mit neuem Schwung ans Werk

Zertifizierung nach ISO 9001:2008

Im Verlauf des Jahres stellte sich Thurbo einer einlässlichen Prüfung nach der international anerkannten Norm „ISO 9001:2008“. Am 21. Dezember erlangte Thurbo das entsprechende Zertifikat. Es bescheinigt, dass das Unternehmen über ein Managementsystem verfügt, welches durch Fachkräfte der Schweizerischen Vereinigung für Qualitäts- und Managements-Systeme (SQS) auditiert wurde und deren Qualitätsnormen entspricht.

Dieser Anerkennung von guter Leistung ging eine intensive Vorbereitung voraus: Aufbau einer betriebsinternen Prozesslandschaft, Erstellung einer „Balanced Scorecard (BSC)“ und Entwicklung eines Qualitätsmanagementsystems, das einer strengen Prüfung unterzogen wurde.

Die Auditoren der SQS waren zufrieden. Ihr abschliessender Befund: „Der Auftritt der Thurbo AG ist professionell, die Gesamtheit der Prozessbeschriebe umfassend und verständlich beschrieben.“ Ihre Feststellung „Hohe Fachkompetenz vorhanden, gepaart mit langjähriger Erfahrung“ war (und ist) Ansporn, die Produkte und Dienstleistungen weiter zu verbessern und kundenrelevante Abläufe und Zuständigkeiten klar zu regeln. Thurbo setzt sich unter anderem zum Ziel, die Reisenden mit tadellosem Service zufrieden zu stellen und den Bestellern, den Kantonen St. Gallen, Thurgau, Schaffhausen, Zürich, Aargau und Appenzell Ausserrhoden, auch in Zukunft finanzierbare Leistungspakete zu unterbreiten.

Fahrzeugbestellung für die S-Bahn St. Gallen 2013

Für den Betrieb der S-Bahn St. Gallen benötigen die Betreiber, es sind dies die SBB, die Schweizerische Südostbahn (SOB) und Thurbo, zusätzliche Fahrzeuge. Die Thurbo-Flotte wird von 90 auf 102 Züge aufgestockt. An einer Medienkonferenz im Bahnhof St. Gallen unterzeichneten die Verwaltungsratspräsidentin und der Geschäftsführer Thurbo sowie der CEO der Stadler Bussnang AG am 20. November den Vertrag zur Beschaffung von zwölf weiteren dreiteiligen Gelenktriebwagen (GTW 2/8).

Die S-Bahn St. Gallen bringt mit einer Leistungssteigerung von 30 Prozent einen Komfortsprung in die Moderne. Ein systematisiertes Bahnangebot mit deutlich mehr Zügen gegenüber bisher, mit mehr Direktverbindungen und kürzeren Reisezeiten wird einen unverkennbaren Quantensprung im Verkehrsangebot der Ostschweiz initiieren.



Neuzuteilung von Konzessionen

Auf Beginn des Fahrplanjahres 2010 wurde die Betreiberfrage einzelner S-Bahn-Linien im Raum St. Gallen neu beurteilt. Ziel war, die verantwortliche und die betriebsausführende Transportunternehmung möglichst zu vereinheitlichen. Dem entsprechend wurden die Konzessionen zwischen der SOB und Thurbo mit folgendem Ergebnis neu aufgeteilt: Thurbo ist für die S3 (Schaffhausen–St. Gallen Hagggen) und die S6 (St. Gallen–Herisau) bis St. Gallen Hagggen respektive Herisau verantwortlich, der SOB wurde die Konzession für die ganze S4 (St. Gallen–Uznach) erteilt. Die S9 (Wil–Wattwil–Nesslau–Neu St. Johann) wurde gesplittet: Thurbo betreibt alle Züge, die nur bis Wattwil verkehren, die SOB alle übrigen.

Ein herzlicher Dank

Die Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV), den Bestellerkantonen, den touristischen Leistungsträgern und verschiedenen Kooperationspartnern, einschliesslich der SBB-Töchter „RailAway“ und „SBB GmbH“, war wiederum äusserst erfreulich. Die intakten Beziehungen konnten weiter vertieft und gefestigt werden.

Für das Vertrauen und die Unterstützung der Behörden in diversen Gremien, im Besonderen im Tarifverbundrat des Tarifverbunds OSTWIND, sowie bei verschiedenen bilateralen Begegnungen gebührt allen ein herzlicher Dank. Das tragende Netzwerk wird weiterhin eine gute Basis für eine gedeihliche Entwicklung sein.

Mitarbeitende

Engagiert und zielstrebig an der Front

Sondereinsätze bei Veranstaltungen

Das Jahr 2010 war wiederum geprägt durch Grossanlässe. Vom 17. bis 20. Juni wurden Besucher des „Sonisphere-Festivals“ in Jonschwil mit einem differenzierten Shuttlesystem von Wil nach Schwarzenbach geführt. Leider endete der Anlass wegen des anhaltend schlechten Wetters in Schlamm und Dreck. Die Folgen waren trotz intensiver Reinigung noch Tage danach in Fahrzeugen und auf den Bahnhöfen zu sehen.

Am 14. August fanden mit dem „St. Gallerfest“ und dem „Fantastical“ in Kreuzlingen gleich zwei Grossanlässe im Turbo-Land statt. Gleichentags feierte Zürich seine „Street Parade“. Ende Juni und Anfang Juli verhalf schönes Sommerwetter beim „Albanifest“ in Winterthur und beim „Zürifest“ zu hohen Fahrgastzahlen.

Höhepunkt im Festsommer 2010 war das Wochenende vom 20. bis 22. August, als das Eidgenössische Schwing- und Äplerfest (ESAF) in Frauenfeld über die Bühne ging. Die Vorbereitung dauerte über zwei Jahre. Turbo-Züge fuhren von Freitagabend bis Sonntagmittag zwischen Winterthur und Frauenfeld im Halbstundentakt. Während der Nacht verkehrten zusätzliche Züge nach Wil, Kreuzlingen, Bischofszell Stadt und Rorschach. Das umfassende öv-Angebot wurde durch PostAuto Ostschweiz, die Frauenfeld-Wil-Bahn und den Fernverkehr der SBB ergänzt. Zum Teil trafen Extrazüge aus der ganzen Schweiz alle sechs Minuten in Frauenfeld ein.

Auch die Rückreise der ESAF-Gäste am Sonntag wurde zu einer logistischen Herausforderung, galt es, 80'000 Besucherinnen und Besucher nach dem letzten Gang innert weniger Stunden nach Hause zu führen. Im Zehnminutentakt verkehrten Doppelstock-Extrazüge der S-Bahn Zürich direkt nach Zürich. Unzählige Kundenlenkerinnen und -lenker, auch aus der Verwaltung von Turbo, sorgten während des ganzen Festes für einen reibungslosen Ablauf. Insgesamt besuchten 250'000 Gäste das ESAF 2010.

Bei allen Anlässen waren die Mitarbeitenden in hohem Masse gefordert. Sie lösten ihre Aufgaben mit Bravour und sorgten für zufriedene Kundinnen und Kunden.

Disposition

Den Disponenten half bei der Bewältigung ihrer anspruchsvollen Arbeit die grosse Erfahrung, die sie sich in den

Mitarbeitende nach Bereichen		31.12.2010
Bereich		Mitarbeitende
Zugführung		314
Zugbegleitung ¹⁾		75
Disposition		10
Geschäftsstelle		27
Total		426

¹⁾ vor allem Stichkontrolle – zum Teil ausschliesslich für die Begleitung der Nachtzüge

vergangenen Jahren angeeignet hatten. So gelang es, auch unerwartete Ereignisse fachkundig zu meistern sowie die Disposition für die BUS Ostschweiz AG und die SBB GmbH weiter zu verbessern. Leider war auf Ende Oktober ein personeller Abgang zu verzeichnen.

Eine sorgfältig geplante Zeitabbauaktion führte dazu, dass Zeitguthaben beim Lokpersonal im grösseren Stil kompensiert werden konnte. Für den Einteiler bedeutete dies, Mittel und Wege zu finden, um den Personalbedarf trotzdem abzudecken.

Bei der SBB GmbH wurde auf den Fahrplanwechsel vom 12. Dezember hin das DB-Reisendeninformationssystem IRIS in Betrieb genommen. Es ermöglicht noch bessere Direktinformationen beim Seehas und im Wiesental.

Lokpersonal

Am 2. Februar begann die interne Schulung von weiteren zehn Kandidaten und zwei Kandidatinnen zu Triebfahrzeugführenden. Elf bestanden zum Abschluss ihrer Ausbildung die Fähigkeitsprüfung erfolgreich und kamen beim Fahrplanwechsel in ihren ersten ordentlichen Dienst. Ein Kandidat hatte die Ausbildung frühzeitig abgebrochen.

Vier Triebfahrzeugführer, die ins Depot Schaffhausen eingeteilt wurden, wurden auf die Vorschriften der Deutschen Bahn (DB) umgeschult. Sie konnten damit auch für Leistungen auf der DB-Linie nach Singen eingesetzt werden.

In der Zeit von Februar bis April erfolgten die Personalbeurteilungsgespräche. Bei einem Bestand von mittlerweile über

Markt

Mit den Leistungen zufrieden

300 Lokführenden stellte die Koordination dieser Gespräche sowohl dispositiv als auch von den Ressourcen her hohe Anforderungen an die Gruppenleiter.

Im März und April hatten sich 50 Lokführerinnen und Lokführer der Periodischen Prüfung zu unterziehen. Diese muss alle fünf Jahre absolviert werden. Die Prüfung bestanden alle problemlos.

In zwölf Gruppenleitersitzungen wurden die laufenden Geschäfte behandelt. Zur Verstärkung des Teams sowie als Ersatz eines bisherigen Gruppenleiters wurden ein neuer Gruppenleiter und erstmals auch eine Gruppenleiterin gewählt. Der Mehrbedarf ergab sich aufgrund der gestiegenen Anzahl von Lokführenden.

Im Zuge der Bestellung zusätzlicher Fahrzeuge zur Erweiterung der Flotte wurde ein Fahrsimulator beschafft. Er wird in Kreuzlingen in einem Schulungsraum integriert. Damit entfällt in Zukunft die aufwändige Anmietung eines externen Fahrsimulators.

Zugpersonal

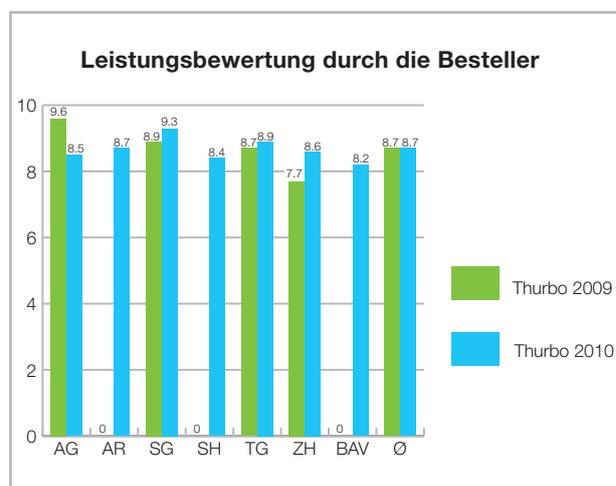
Die zentrale Sicht von Thurbo ist primär auf die Fahrgäste ausgerichtet. Die direkten Kundenbeziehungen sind innerhalb des Geschäftsbereiches Markt gebündelt. Dies führte dazu, dass per 1. Januar ein struktureller Wechsel beim Zugpersonal, das von Beginn weg im Geschäftsbereich Produktion angesiedelt war, zum GB Markt erfolgte.

Gleichzeitig mit der organisatorischen Veränderung wurde auch die Führung gestärkt. Der neue Chef Zugpersonal wechselte von der Privatwirtschaft zu Thurbo. Er hatte sich an den früheren Arbeitsstellen eine grosse Führungserfahrung angeeignet. Ihm zur Seite stehen drei Gruppenleiter und eine Gruppenleiterin.

Die neue Organisations- und Führungsstruktur hat sich bewährt und wird in der eingeschlagenen Richtung weiter entwickelt. Zentrale Themen waren im Besonderen die konsequente Führung der Mitarbeitenden, eine Verstärkung des Nachtzugpersonals sowie gezielte Schwerpunktkontrollen in den Zügen.

Gute Noten von Seiten der Besteller

Die SBB liess sich selbst und ihre Tochtergesellschaften erneut durch die Kantone und das Bundesamt für Verkehr (BAV) beurteilen. Diese erteilten Thurbo insgesamt wiederum gute Noten. So konnte sie den hohen Durchschnittswert von 8.7 Punkten im Vergleich zum Vorjahr erfreulicherweise halten. Ein Wert „0“ in der Grafik bedeutet, dass keine Antworten gegeben wurden oder keine Erhebung erfolgte.



Interessant ist die Feststellung, dass die drei grössten Ostschweizer Bestellerkantone St. Gallen, Thurgau und Zürich die Leistungen von Thurbo zunehmend positiv beurteilten.

Im Vergleich zu den übrigen SBB-Töchtern kann sich Thurbo ebenfalls sehen lassen: Die Ostschweizer Regionalbahn liegt mit diesem Resultat an der Spitze aller bewerteten Unternehmen.

Es gilt, diese positiven Trends zu festigen. Bei jenen Stellen, die unterdurchschnittliche Resultate geliefert haben, werden die Gründe erfragt und mögliche Verbesserungsschritte in die Wege geleitet.

Hohe Kundenzufriedenheit beim ZVV

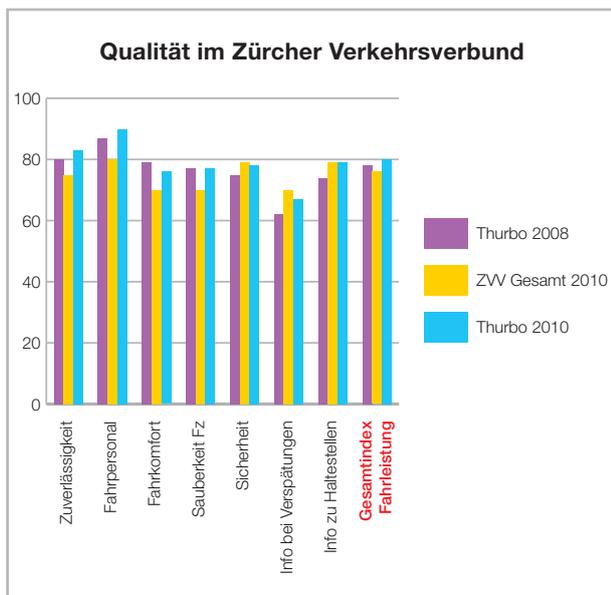
Der Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) veranlasste im Jahr 2010 wiederum eine Messung der Qualität der Leistungen der Transportunternehmen auf seinem Gebiet. Im Dezember wurden die Ergebnisse der Umfrage bekannt: Für Thurbo waren sie, ausser beim Kriterium „Fahrkomfort“ und bei der Beurteilung der Sauberkeit der Fahrzeuge, die gleich ausfiel wie bei der Erhebung 2008, überall besser.

Markt

(Fortsetzung)

Mit Ausnahme der Themen „Sicherheit“ und „Information bei Verspätungen“ liegen die Werte über dem Durchschnitt aller Transportunternehmen des ZVV. Zur Verbesserung der Sicherheit der Fahrgäste, wie sie subjektiv empfunden wird, wurden Massnahmen eingeleitet. Entsprechend der neuen Sicherheitsorganisation des ZVV werden unter anderem auch auf den Thurbo-Linien vermehrt Präventionsassistenten eingesetzt. Sie dienen der Erhöhung der personellen Präsenz in den Zügen. Bei der „Information zu Haltestellen“ liegt ein Gleichstand mit dem Durchschnitt aller ZVV-Unternehmen vor.

Die Teilnahme an der Ausschreibung basierte primär auf strategischen Überlegungen. Thurbo ist in diesem Gebiet – auch grenzüberschreitend – vorab im Freizeitbereich bereits sehr aktiv. Hier ergeben sich wertvolle Synergien zwischen den Geschäftsfeldern „Freizeit Thurbo“ und TKEB. Thurbo ist zusammen mit dem Fernverkehr der SBB und mit der SBB GmbH in Konstanz die führende Bahn-Mobilitätsanbieterin im südöstlichen Bodenseeraum. Dies war der hauptsächlichste Ansporn dazu, den grenzüberschreitenden Verbundfahrausweis zu betreuen und weiter zu entwickeln.



Beim Gesamtindex „Fahrleistung“ erreichte Thurbo mit 80 Punkten den höchsten im ZVV-Gebiet je erreichten Wert (Erhebung 2008: 78 Punkte). Dieser liegt augenfällig über dem Durchschnittswert aller Transportunternehmen des ZVV von 76 Punkten.

Geschäftsführung Tageskarte Euregio Bodensee

Die Geschäftsführung der Tageskarte Euregio Bodensee (TKEB) hat nach einer durch den verantwortlichen Koordinationsausschuss veranlassten öffentlichen Ausschreibung von der Schweizerischen Südostbahn zu Thurbo gewechselt. Die Aufgaben wurden schrittweise ab dem 1. Juli übernommen. Der vollständige Wechsel erfolgt per 1. Januar 2011.

Planungsarbeit für die S-Bahn St. Gallen 2013

Der zukünftige Ausbau der S-Bahn St. Gallen beschäftigte die Angebotsplanung mit der Ausarbeitung von Detailkonzepten im Hinblick auf ihre Umsetzung auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2013. Sie prüfte im Besonderen die Möglichkeiten für das Leistungsangebot am Abend und die zeitliche Ausdehnung des Halbstundentaktes.

Innerhalb der Projektkommission ist Thurbo für die Koordination der Kommunikation zuständig. Zu deren Vorbereitung wurden erste Basis-Kommunikationsmittel erstellt. Eine Informationsbroschüre und Stellwände mit Angaben zum Projekt sowie ein Auftritt im Internet stehen den einzelnen Partnern für die eigene Kommunikation zur Verfügung.

Produktion

Ruhe bewahrt

Betrieb

Der Betrieb begann im neuen Jahr ausserordentlich hektisch. Am 5. Januar überfuhr um 5.30 Uhr ein Turbo-Zug auf der Fahrt von Turgi Richtung Baden ein rot zeigendes Ausfahrtsignal. Folge davon war, dass der Triebwagen auf der Schutzweiche entgleiste. Dies führte während des ganzen Tages zu erheblichen Einschränkungen im Bahnverkehr zwischen Baden und Brugg.

Wegen der Fahrzeugreparatur, die dieser Vorfall nach sich zog, aufgrund vieler Eistage und grosser Schneemengen zum Jahresanfang sowie technischer Probleme bei diversen Fahrzeugen war die Fahrzeugverfügbarkeit in den ersten Wochen äusserst angespannt. Am 3. März musste ein Fahrzeug mit Achslagerschaden in Sevelen abgeschleppt werden. Gleichentags verunfallte ein Lastwagen auf einem Bahnübergang bei Wila. Am 18. Mai legte eine Bombendrohung im Bahnhof St. Gallen den gesamten Zugverkehr in der Abendspitze lahm.

Diese und weitere Vorkommnisse im Verlauf des Jahres, wie Signal- und Fahrleitungsstörungen, führten oft zu Betriebsunterbrüchen, Verspätungen, geschwächten Zügen und Zugsausfällen. Um die damit verbundenen Aufgaben zu bewältigen, wurde die Disposition zum Teil mit bis zu vier Mitarbeitern personell verstärkt.

Notfallübung „Pomona 2010“

Am Abend des 7. September führte der Kanton Thurgau eine „Technische Einsatzübung“ durch. Ziel war im Besonderen, die Blaulichtorganisationen (Polizei, Feuerwehr und Sanität) mit einem konkret möglichen Schadenereignis zu beüben. Unter der Leitung des Kantonalen Führungsstabes wirkten in der Zeit der Vorbereitung, die unter strenger Geheimhaltung erfolgte, auch zwei Vertreter von Turbo mit. Der Übung wurde, unter Anlehnung an den Namen der römischen Göttin des Obstsegens, der Arbeitstitel „Pomona 2010“ gegeben.

Als Szenario wurde eine Zugskollision mit einem Kleinbus beim Bahnübergang Erikon zwischen Tobel-Affeltrangen und Märwil gewählt. Die Bergung figurierter Verletzter sowie die Zusammenarbeit mit den Vertretern von SBB und Turbo am Unfallort stellte eine grosse Herausforderung dar. Die Bahnlinie Weinfelden–Wil wurde während rund drei Stunden gesperrt. Acht Züge wurden durch Busse ersetzt.

Aufgrund bahnseitiger Erkenntnisse aus der Übung wurden die Turbo-internen Checklisten für das Krisenmanagement leicht angepasst. Gegenüber dem Lösch- und Rettungszug (LRZ) der SBB erging die Empfehlung, sich bei den Blaulichtorganisationen besser bekannt zu machen. Dies im Hinblick darauf, dass bei einem wirklichen Ereignisfall, der hoffentlich nie eintreten möge, der Notfalleinsatz noch besser aufeinander abgestimmt würde.

SUVA-Audit

Am 9. September nahm die SUVA eine Systemkontrolle vor. Dabei wurden insbesondere folgende Massnahmen besprochen, um die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz positiv zu beeinflussen:

- Mitarbeit des Sicherheitsbeauftragten in einer Arbeitsgruppe mit Vertretern anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen, um betriebsübergreifend Fragen zur Arbeitssicherheit zu besprechen.
- Ausbildung der Verantwortlichen in Arbeitssicherheit und im Gesundheitsschutz.
- Regelung der internen Ausbildung für Ersteintretende.
- Jährliche Bekanntmachung und Vertiefung von Verhaltensregeln beim Personal.
- Prüfung der Frage, welche Art Schuhe im Gleisbereich für die Mitarbeitenden sinnvoll sind.
- Systematische Gefahrenermittlung aufgrund von Checklisten der SUVA.
- Systematische Abklärung aller Betriebsunfälle.
- Anbringung eines Kleinplakats über die Notfallorganisation in allen Büroräumen und deren Bekanntmachung beim Personal.

Fahrplan-Netzkarte 2011

Winterthur – Schaffhausen

- S33 täglich im Halbstundentakt von 5.30 bis 24.00 Uhr
- S16 täglich im Stundentakt (Zürich – Winterthur – Schaffhausen – Thayngen)
- Nachtzüge am Wochenende Winterthur – Schaffhausen – Stein am Rhein, stündlich ab Winterthur von 1.27 bis 4.27 Uhr

Bülach – Schaffhausen (– Singen)

- S22 täglich im Stundentakt Bülach – Schaffhausen (– Singen)
- **NEU:** S22 hält nicht mehr in Altenburg-Rheinau. Schienenersatzverkehr mit Bus Jestetten Bahnhof-Altenburg Dorf im Stundentakt mit Zusatzbussen am Morgen und Abend.
- Nachtzüge am Wochenende Bülach – Schaffhausen (– Singen) mit Anschluss von/nach Zürich, stündlich ab Bülach von 1.34 bis 3.34 Uhr.

(Bülach –) Schaffhausen – Singen

- **NEU:** S22 täglich im Stundentakt von 7 bis 23 Uhr
- Nachtzüge am Wochenende stündlich (Bülach –) Schaffhausen – Singen

Winterthur – Stein am Rhein

- S29 täglich im Stundentakt
- Zusätzliche S-Bahn Mo – Fr Stein am Rhein ab 6.33 nach Winterthur

Schaffhausen – Stein am Rhein – Kreuzlingen (Seelinie)

- **NEU:** S-Bahn täglich im Halbstundentakt von 5.30 bis 24 Uhr Schaffhausen – Stein am Rhein
- **NEU:** S-Bahn täglich im Halbstundentakt von 5.30 bis 22.30 Uhr Stein am Rhein – Kreuzlingen, übrige Zeit im Stundentakt.
- **NEU:** Frühzug täglich Schaffhausen ab 5.01 nach Stein am Rhein (– Rorschach)
- Nachtzüge am Wochenende (Winterthur –) Schaffhausen – Stein am Rhein
- Nachtzüge am Wochenende Stein am Rhein – Konstanz – Romanshorn mit Anschluss in Stein am Rhein und Romanshorn.

Winterthur – Bülach – Waldshut

- S41 täglich im Stundentakt
- S41 täglich im Halbstundentakt von 5.30 bis 21.30 Uhr Winterthur – Bülach
- **NEU:** Frühzug täglich Winterthur ab 5.33 nach Bülach (– Waldshut)
- Nachtzüge am Wochenende Winterthur ab 1.36 nach Bülach und zurück

Winterthur – Weinfelden

- S30 täglich im Stundentakt
- **NEU:** S8 (Zürich –) Winterthur – Weinfelden Mo – Sa im Stundentakt von 6 bis 22 Uhr
- **NEU:** Beschleunigte S-Bahnen täglich (Konstanz –) Weinfelden ab 5.29, 21.29 und 22.29 nach Winterthur und Winterthur ab 22.08 und 23.08 nach Weinfelden (– Konstanz). Halt nur in Kreuzlingen, Weinfelden und Frauenfeld.
- Nachtzüge am Wochenende stündlich Winterthur – Romanshorn
- IC/IR täglich im Halbstundentakt (Zürich –) Winterthur – Weinfelden (– Romanshorn/Konstanz)
- Zusatz-S-Bahnen Mo – Fr morgens und abends (Romanshorn –) Weinfelden – Zürich HB – Zürich Hardbrücke

Winterthur – Bauma – Rüti ZH (Tösstal)

- S26 täglich im Stundentakt Winterthur – Rüti ZH mit Anschluss nach Rapperswil
- S26 täglich im Halbstundentakt von 5.30 bis 21.30 Uhr Winterthur – Bauma

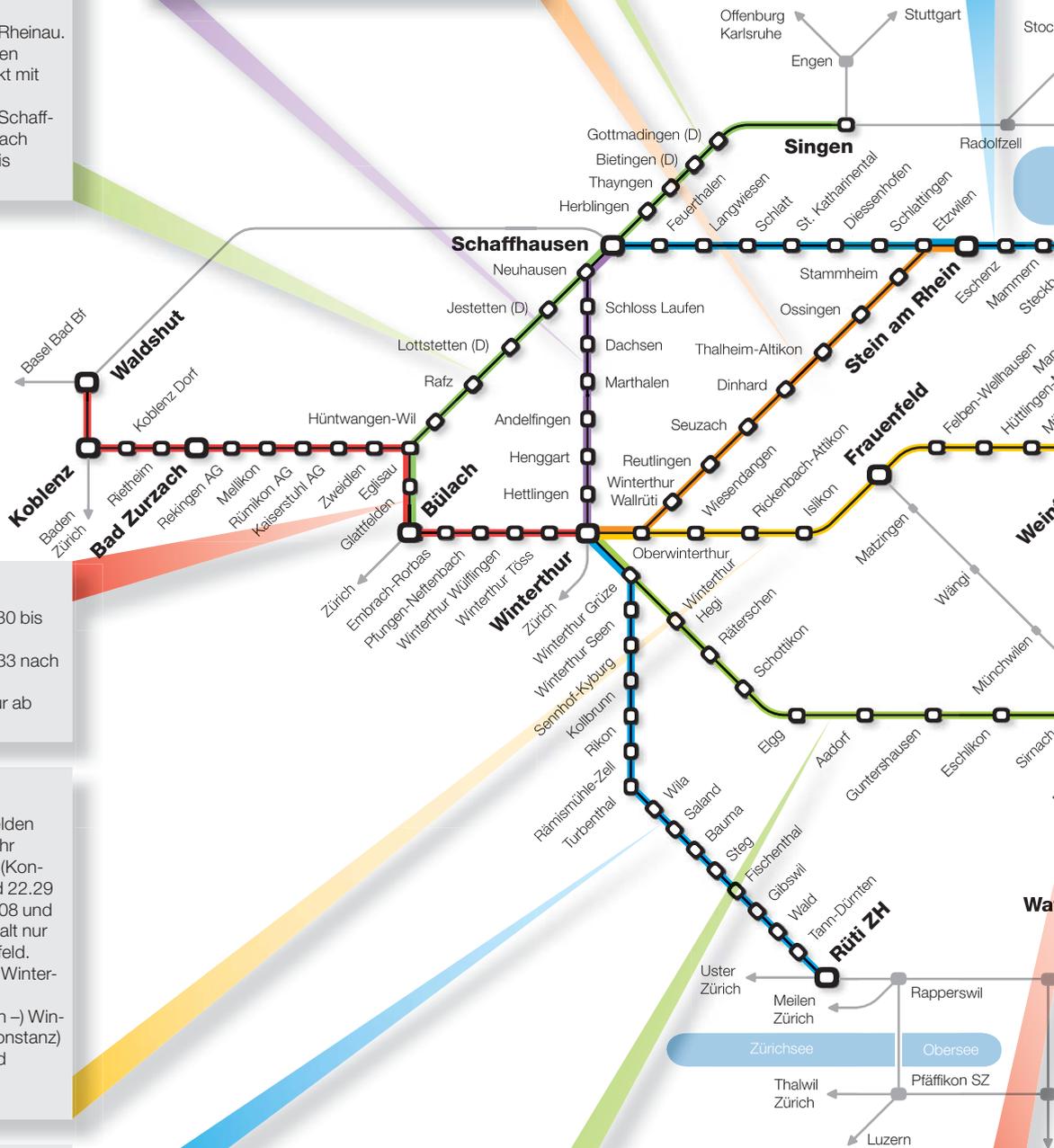
Winterthur – Wil

- S35 täglich im Halbstundentakt von 5 bis 21 Uhr, übrige Zeit im Stundentakt
- **NEU:** Zusätzliche S35 täglich Winterthur ab 0.47 nach Wil
- Turbo Frühzug täglich Wil ab 4.56 nach Zürich Flughafen – Zürich Oerlikon
- Nachtzüge am Wochenende stündlich Winterthur – Wil (– St. Gallen – St. Margrethen)
- IC/ICN täglich im Halbstundentakt (Zürich –) Winterthur – Wil (– St. Gallen)

Weinfelden – Wil

- Regio täglich im Stundentakt
- Regio Mo – Fr im Halbstundentakt morgens und abends
- Nachtbusse am Wochenende. Verkehren über Weinfelden Firehouse.

 Linien mit Thurbo-Zügen
 übrige Bahnlinien



Weinfelden – Konstanz

- Regio täglich im Stundentakt
- Regio Mo – Fr im Halbstundentakt morgens und abends
- **NEU:** Beschleunigte S-Bahnen täglich Konstanz ab 5.03, 21.03 und 22.03 nach Winterthur und Winterthur ab 22.08 und 23.08 nach Konstanz. Halt nur in Kreuzlingen, Weinfelden und Frauenfeld.
- Nachtzüge am Wochenende stündlich Konstanz/Kreuzlingen – Weinfelden mit Anschluss von/nach Winterthur
- IR täglich im Stundentakt von 7 bis 20 Uhr (Biel – Zürich – Winterthur –) Weinfelden – Konstanz
- Schwarzwaldbahn Karlsruhe – Konstanz (– Kreuzlingen): Mehrere IR-Verbindungen täglich nach/ab Kreuzlingen mit Anschluss in die/von der Schweiz.

Kreuzlingen – Romanshorn (Seelinie)

- S3/S8 täglich im Halbstundentakt von 5.30 bis 24 Uhr Kreuzlingen – Romanshorn
- **NEU:** Spätzug täglich Romanshorn ab 23.02 nach Kreuzlingen (– Schaffhausen)
- Nachtzüge am Wochenende Romanshorn – Kreuzlingen/Konstanz

Weinfelden – Romanshorn

- S7 täglich im Stundentakt
- Nachtzüge an Wochenenden stündlich (Winterthur –) Weinfelden – Romanshorn
- IC täglich im Stundentakt (Zürich –) Weinfelden – Romanshorn
- Zusatz-S-Bahnen Mo – Fr morgens und abends Romanshorn – Zürich HB – Zürich Hardbrücke

Weinfelden – Bischofszell – St. Gallen

- S5 täglich im Stundentakt
- S5 Mo – Fr morgens und abends im Halbstundentakt
- **NEU:** Spätzüge S5 täglich St. Gallen ab 0.04 nach Weinfelden und Weinfelden ab 0.08 nach St. Gallen
- Nachtbusse am Wochenende Weinfelden ab 2.04 nach Gossau und St. Gallen ab 1.01 nach Weinfelden. Verkehren über Weinfelden Firehouse.

Romanshorn – St. Gallen – Herisau

- S3 täglich im Stundentakt (Schaffhausen –) Romanshorn – St. Gallen Haggen (– Herisau)
- S6 St. Gallen – St. Gallen Haggen (– Herisau) im Stundentakt
- Voralpen-Express im Stundentakt Romanshorn – St. Gallen (– Rapperswil – Luzern)
- Nachtbusse am Wochenende St. Gallen ab 0.55 und 2.45 nach Romanshorn sowie Romanshorn ab 1.45 nach Horn – St. Gallen und 3.25 bis Rorschach

Romanshorn – Rorschach

- S7/S8 täglich im Halbstundentakt von 5.30 bis 22.30 Uhr, übrige Zeit im Stundentakt
- **NEU:** Frühzug täglich Rorschach ab 5.35 nach Romanshorn (– Weinfelden)
- **NEU:** Nachtbusse am Wochenende Romanshorn ab 1.45 nach Horn – St. Gallen und 3.25 bis Rorschach

St. Gallen – Altstätten SG

- S1 täglich im Stundentakt (Wil –) St. Gallen – Altstätten SG
- S2 täglich im Stundentakt (Herisau –) St. Gallen – Heerbrugg
- **NEU:** S1 täglich St. Gallen ab 21.38 und Altstätten ab 22.35
- Nachtzüge am Wochenende (Winterthur –) St. Gallen – St. Margrethen. Busanschluss nach Altstätten (– Rüthi).
- Rheintal-Express täglich im Stundentakt St. Gallen – Altstätten SG (– Chur)

Altstätten SG – Buchs SG

- Busse Mo – Sa im Halbstundentakt von 6 bis 20 Uhr, übrige Zeit im Stundentakt.
- Durchgehende S-Bahnen in Randstunden St. Gallen – Altstätten – Buchs – Sargans, abends in der Fahrplage des Rheintal-Express
- Rheintal-Express täglich im Stundentakt (St. Gallen –) Altstätten – Buchs SG (– Chur)

Buchs SG – Sargans

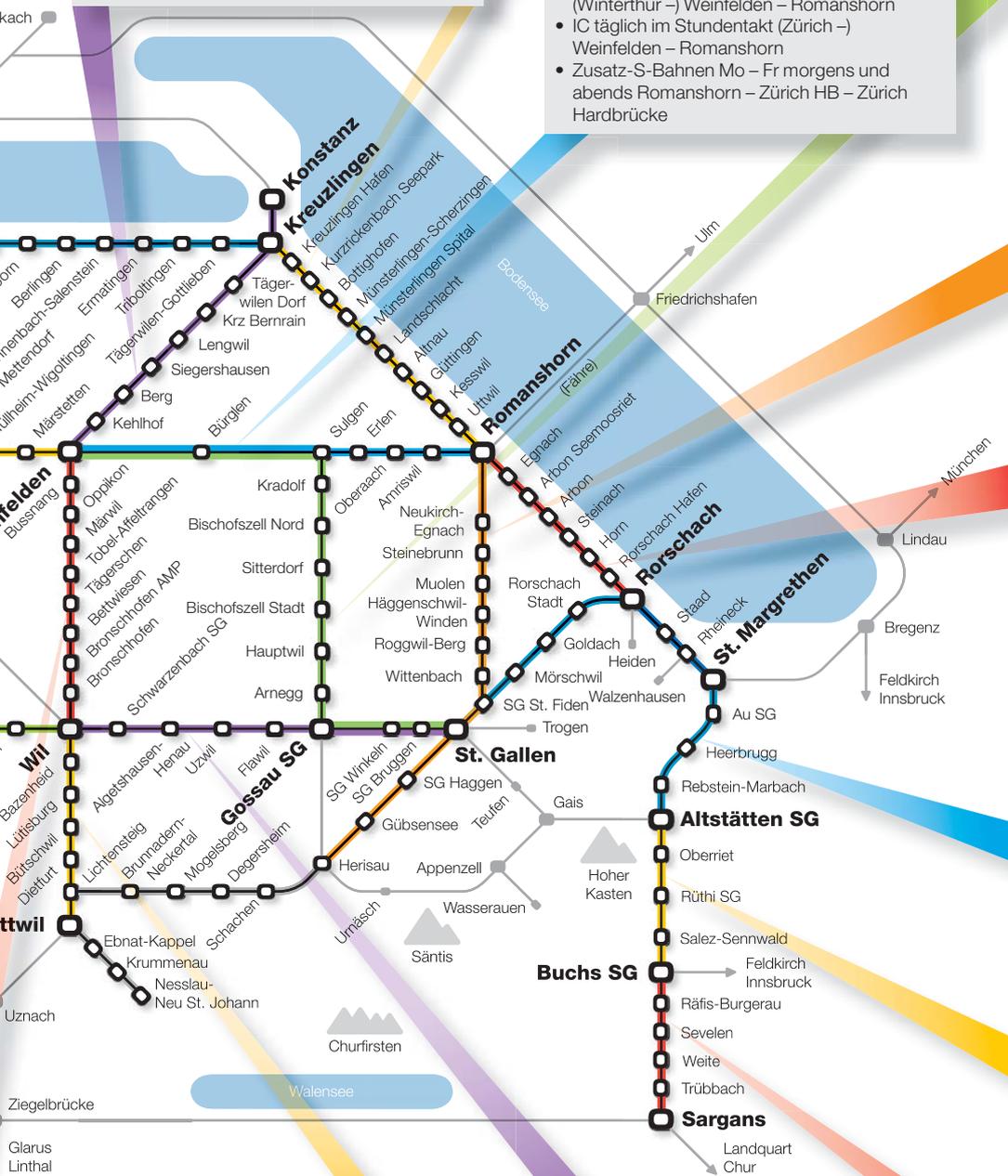
- S-Bahn täglich im Stundentakt mit Anschluss in Sargans von/nach Zürich.
- Durchgehende S-Bahnen in den Randstunden (St. Gallen –) Buchs SG – Sargans, abends in der Fahrplage des Rheintal-Express.
- Rheintal-Express täglich im Stundentakt (St. Gallen –) Buchs-Sargans (– Chur)

Wil – Wattwil (– Nesslau – Neu St. Johann)

- S9 täglich im Stundentakt Wil – Nesslau
- S9 täglich im Halbstundentakt von 5 bis 21 Uhr Wil – Wattwil
- **NEU:** Spätverbindung täglich Wil ab 0.02 nach Wattwil, Wattwil ab 0.32 nach Wil. Am Wochenende mit Anschluss von Rapperswil

Wil – St. Gallen

- S1 täglich im Stundentakt Wil – St. Gallen (– Altstätten SG)
- S1 Mo – Sa im Halbstundentakt morgens und abends Wil – St. Gallen
- **NEU:** S1 täglich St. Gallen ab 5.25 nach Wil und Wil ab 6.02 nach St. Gallen
- Turbo Frühzug täglich St. Gallen ab 4.32 nach Zürich Flughafen – Zürich Oerlikon
- Nachtzüge am Wochenende stündlich (Winterthur –) Wil – St. Gallen (– St. Margrethen)
- IC/ICN täglich im Halbstundentakt (Zürich –) Wil – St. Gallen



Technik

Hohe Flottenverfügbarkeit

Garantieabwicklung

Im Lauf des Geschäftsjahres wurden weitere sechs Fahrzeuge im Rahmen von Garantieabnahmen aus der dreijährigen Gewährleistung entlassen. Per Ende Jahr lief diese noch bei jenen zehn Zwischenwagen, mit denen im Jahr 2008 bereits vorhandene zweiteilige Fahrzeuge zu dreiteiligen GTW (RABe AKL) verlängert wurden.

Die Garantie- und Nacharbeiten, wie sie die Stadler Busnang AG (STAG) in den vergangenen Jahren ausgeführt hat, wirkten sich positiv auf die Fahrzeugverfügbarkeit aus. Turbo erreichte, über die gesamte Fahrzeugflotte gesehen, eine Verfügbarkeit von 94,8 Prozent. Dieser Berechnung liegt die Methodik zu Grunde, dass täglich um sieben Uhr manuell erfasst wird, wie viele Fahrzeuge wegen eines technischen Defekts, wegen Unterhalt, Reinigung, Reparaturen, Revisionen oder Umbauten dem Betrieb nicht zur Verfügung stehen. Der Zielwert, um den täglichen Betrieb zu gewährleisten, liegt bei 93,8 Prozent.

Fahrzeugrevisionen

Am 27. April unterzeichneten die SBB und Turbo einen Vertrag über die Revision der Motordrehgestelle aller RABe AKL. Der Ablauf wurde so geplant, dass das „Regionalfahrzeug Instandhaltungszentrum Ostschweiz“ der SBB

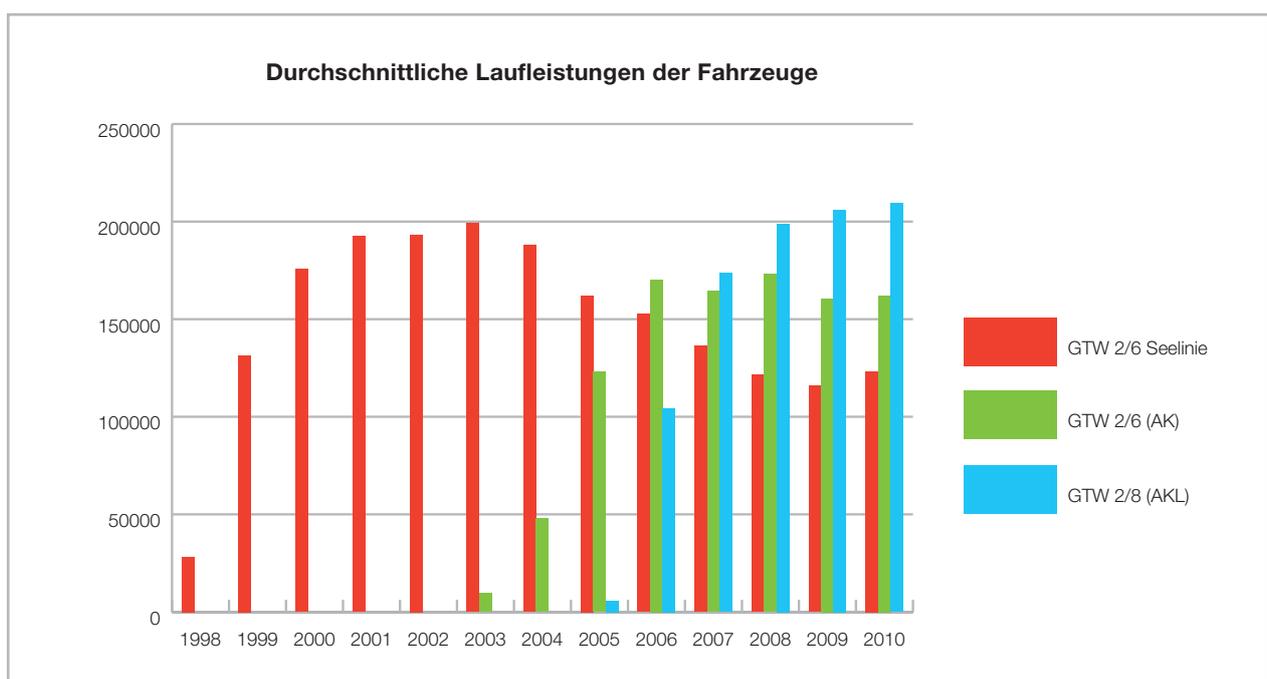
(RICO) die Drehgestelle wechselt und zur Aufarbeitung ins SBB-Industriewerk Yverdon überführt. Insgesamt wurden bereits 32 Motordrehgestelle revidiert. Die Laufleistung der RABe AKL beträgt vor der Revision zwischen 800'000 und 850'000 Kilometern.

In der zweiten Jahreshälfte begann die Kastenrevision an den Seelinie-GTW. RICO und Stadler Winterthur teilten sich die anfallenden Arbeiten. Zentrales Element war die Aufarbeitung der Pneumatik – für RICO und Turbo eine erste grosse Herausforderung in der Abwicklung eines komplexeren Revisionsprojektes.

Refit

Im Hinblick auf die Weiterentwicklung des Zugsicherungssystems wurde die Übertragungstechnologie ausgewechselt. Diese infrastrukturseitige Massnahme löste einen Umbau der Zugbeeinflussungsgeräte (ZUB) in allen Turbo-Fahrzeugen aus. RICO realisierte den Änderungsauftrag in einer konzentrierten Aktion innerhalb von sechs Wochen.

Weil sich die Aufhängung der seitlichen Klappsitze in den GTW als zu wenig robust erwies, wurde eine Konstruktionsänderung nötig. Bis Ende des Jahres wurde die gesamte Flotte entsprechend saniert.



Jahresleistungen pro Fahrzeug

Typ	Jahresleistung pro Fz im Ø
10 GTW 2/6 1. Serie ¹⁾	123 232 km
4 Steuerwagen Bt zu GTW 2/6 1. Serie ²⁾	124 171 km
41 GTW 2/6 2. Serie ³⁾	162 061 km
39 GTW 2/8 2. Serie ^{4) 5)}	209 325 km

¹⁾ Typ Seelinie (ex MThB), abgeliefert 1998–1999

²⁾ Typ Seelinie (ex MThB), abgeliefert 1999

³⁾ abgeliefert 2003–2005

⁴⁾ abgeliefert 2005–2007, 10 davon 2008 verlängert zu GTW 2/8

⁵⁾ Der GTW 2/8 759 (RABe AK 526 759-6) ist Rekordhalter mit 221 857 km.

Laufleistungen der Fahrzeuge (GTW)

Die Laufleistungen der Gelenktriebwagen haben sich aufgrund eines weiteren Angebotsausbaus beim Fahrplan und der grösseren Fahrgastfrequenzen 2010 erneut erhöht:

Jahr	Laufleistung
1998 ¹⁾	0,1 Mio. km
1999 ¹⁾	1,3 Mio. km
2000 ¹⁾	1,7 Mio. km
2001 ¹⁾	1,9 Mio. km
2002 ¹⁾	1,9 Mio. km
2003	2,0 Mio. km
2004	3,2 Mio. km
2005	8,8 Mio. km
2006	12,6 Mio. km
2007	15,4 Mio. km
2008	16,1 Mio. km
2009	16,3 Mio. km
2010	16,5 Mio. km

¹⁾ Betreiberin: MThB

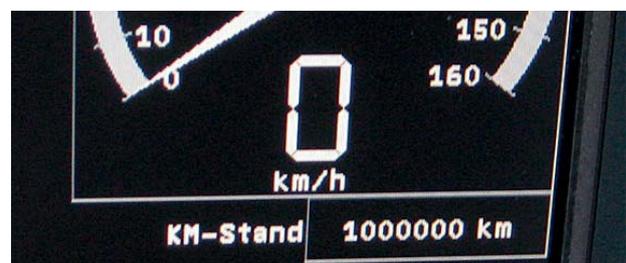
Bei den Seelinie-GTW verbesserte der Einbau von Zusatzlüftern die Kühlung des Kompressorraums. In der Vergangenheit kam es an heissen Tagen immer wieder zu einer Überhitzung und damit verbunden zu betrieblichen Störungen.

Werkstatt Weinfelden

Die STAG kündigte den Mietvertrag für das Depot-/Werkstattgebäude in Weinfelden auf Ende Jahr. Da eine Eigennutzung durch Turbo wirtschaftlich nicht in Frage kam, wurde ein Nachmieter für die Anlage gesucht und gefunden. Anlässlich der Eisenbahnfachmesse „Innotrans“ in Berlin gelang es am 24. September, mit der Gleisbaufirma Sersa die letzten Vertragspunkte zu klären. Ihr Nutzungsschwerpunkt liegt im Winterhalbjahr bei der Revision von Gleisbaumaschinen. Ausserdem wird Sersa in Weinfelden eigene und fremde Diesellokomotiven revidieren. Die vereinbarte Mietdauer beträgt zehn Jahre.

Kilometermillionäre

Nachdem der RABe 526 782 am 30. Januar bei einer fahrplanmässigen Fahrt im Toggenburg die erste Million Kilometer Laufleistung erreicht hatte, waren Ende des Jah-



res bereits 23 RABe AK/AKL unterwegs, die diese Schwelle überschritten hatten. Die Seelinie-GTW zeigen alle einen Stand von bereits deutlich über einer Million Kilometern an, RABe 526 689-5 gar über 2,2 Millionen Kilometer.

Finanzen

Besser als erwartet

Rechnungsabschluss 2010 im Plus

Bereits im ersten Quartal des Vorjahres wird jeweils der Voranschlag für das folgende Jahr in groben Zügen erstellt. Geprägt durch die erwarteten wirtschaftlich schwierigeren Rahmenbedingungen sah die Planung 2010 ein zurückhaltendes Ertragswachstum vor. Um deswegen nicht in finanzielle Schieflage zu geraten, wurde der Personaleinsatz namentlich der Lokführenden im Rahmen des Möglichen optimiert. Über der Erwartung liegende Erträge, gepaart mit kostenoptimiertem Personaleinsatz, ermöglichten entgegen den Prognosen einen sehr guten Abschluss des Rechnungsjahres 2010. Der Gewinn beträgt 5'250'232 Franken.

Betriebsertrag

Trotz leichten Angebotsrückgangs, der sich aus der Übertragung von Thurbo-Buslinien im Rheintal an die BUS Ostschweiz AG ergab, konnte der Personenverkehrsertrag aufgrund einer erfreulichen Zunahme der Nachfrage gegenüber dem Vorjahr um 5,2 Prozent gesteigert werden. Betriebsleistungsertrag und Betriebsleistungsaufwand erfuhren wegen einer stark verminderten gegenseitigen Leistungserbringung zwischen der SOB und Thurbo dagegen einen Rückgang um rund 30 Prozent. Die Belastung der öffentlichen Hand in Form von Abgeltungszahlungen verminderte sich im Rahmen des Angebotsrückgangs im Rheintal.

Innerhalb der Ertragsminderungen sind die Wertberichtigungen auf den Forderungen ausgewiesen. Mitte 2010 hatte Thurbo alle Forderungen gegenüber Reisenden, welche ohne gültigen Fahrausweis einen Thurbo-Zug benützten, neu bewertet. Dadurch verminderte sich der Wertberichtigungsbedarf um rund 1,2 Mio. Franken. In gleichem Umfang reduzierte sich auch der Personenverkehrsertrag.

Personalaufwand

Der optimierte Personaleinsatz führte zu einem um rund 7 Prozent verminderten Personalaufwand. Die frei gewordenen Ressourcen wurden für einen gezielten Abbau von bestehenden Zeitrückständen eingesetzt. Die Ende des Jahres 2008 gebildeten Rückstellungen wurden zur Sanierung der Personalvorsorgestiftung verwendet.

Sonstiger Betriebsaufwand

Der sonstige Betriebsaufwand reduzierte sich gegenüber dem Vorjahr um 4,6 Prozent. Auf der einen Seite nahm der

Leistungsbezug von der SOB ab (siehe auch vorstehende Erläuterungen zum Betriebsertrag). Zudem verminderte sich der Aufwand für den Einkauf von Strassentransportleistungen, da im Portefeuille von Thurbo nur noch wenige Busleistungen verblieben. Auf der andern Seite erhöhte sich das Entgelt für die Benutzung der Infrastruktur, vorab der Geleise, um rund eine Million Franken. Für die Reinigung und die Instandhaltung des Rollmaterials wurden rund 13 Prozent mehr aufgewendet als im Vorjahr. Beide Entwicklungen waren absehbar und geplant.

Abschreibungen

Im Hinblick auf die Streckenerneuerung zwischen Wil und Weinfelden im Jahr 2012 wurde ausserordentlicher Wertberichtigungsbedarf geortet. Einerseits musste der zu ersetzende Unter- und Oberbau zusätzlich abgeschrieben werden. Andererseits sind auch die Stellwerkanlagen bis Ende 2012 abzuschreiben. Beide Effekte führten zu einem ausserplanmässigen Abschreibungsbedarf von rund 2,4 Mio. Franken.

Finanzergebnis

Ende November konnte das fällige Darlehen in der Höhe von 20 Mio. Franken zurückbezahlt werden. Gegen Ende Dezember wurde ein weiteres Darlehen in gleicher Höhe aufgenommen. Es wurde für die erste Anzahlung der beschlossenen Fahrzeugbeschaffung verwendet.

Die Entwicklung des Euro-Wechselkurses hatte einen Kursverlust von netto rund 250'000 Franken zur Folge.

Rechnungsgenehmigung durch das BAV

In Übereinstimmung mit Art. 37 des Personenbeförderungsgesetzes (PBG) hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) im Rahmen der subventionsrechtlichen Prüfung mit Bericht vom 26. Mai 2011 die Jahresrechnung ohne Vorbehalte genehmigt.

Finanzen 2010

Bilanz

in 1000 CHF

Thurbo AG	31.12.2009	31.12.2010	
Aktiven	527 003	545 531	+ 3.5%
Umlaufvermögen	30 288	36 568	+ 20.7%
Flüssige Mittel	16 662	16 834	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen Dritte	1 673	1 506	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen Konzern	60	2 435	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen assoz. Untern.	12	8	
Andere Forderungen Dritte	695	2 426	
Andere Forderungen Konzern	2 647	3 207	
Aktive Rechnungsabgrenzung Dritte	3 863	3 916	
Aktive Rechnungsabgrenzung Konzern	4 090	5 649	
Aktive Rechnungsabgrenzung Kanton Thurgau	586	587	
Anlagevermögen	496 715	508 963	+ 2.5%
Beteiligung BOS (Sparte Verkehr)	34	34	
Übrige Finanzanlagen (Sparte Verkehr)	300	280	
Sachanlagen (Sparte Verkehr)	401 207	375 137	
Sachanlagen (Sparte Infrastruktur)	87 430	91 246	
Anlagen im Bau (Sparte Verkehr)	61	26 283	
Anlagen im Bau (Sparte Infrastruktur)	7 633	15 954	
Immaterielle Anlagen (Sparte Verkehr)	50	29	

Bilanz

in 1000 CHF

Thurbo AG	31.12.2009	31.12.2010	
Passiven	527 003	545 531	+ 3.5%
Kurzfristiges Fremdkapital	53 493	38 712	- 27.6%
Kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen Dritte	1 443	1 825	
Kurzfr. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistg. Konzern	13 043	13 856	
Kurzfristiges Darlehen Konzern	20 000	-	
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	505	879	
Kurzfristige Rückstellungen	6 110	4 135	
Passive Rechnungsabgrenzung	9 816	10 316	
Passive Rechnungsabgrenzung Konzern	2 576	7 701	
Langfristiges Fremdkapital	384 490	412 549	+ 7.3%
Bankverbindlichkeiten	-	-	
Langfristige Darlehen Konzern	320 000	340 000	
Bedingt rückzahlbare Darlehen Art. 56 EBG	15 844	20 853	
Bedingt rückzahlbare Darlehen Art. 56 EBG Kt. Thurgau	28 494	33 149	
Rückzahlbare Darlehen Art. 56 EBG	365	342	
Rückzahlbare Darlehen Art. 56 EBG Kt. Thurgau	509	509	
Langfristige Rückstellungen	19 278	17 696	
Eigenkapital	89 020	94 270	+ 5.9%
Aktienkapital	75 000	75 000	
Abschreibungsreserve Art. 6 REVO	1 048	1 048	
Reserve Art. 64 EBG	18 649	20 403	
Verlustvortrag	- 8 213	- 7 431	
Jahresergebnis	2 536	5 250	

Erfolgsrechnung

in 1000 CHF

Thurbo AG	2009	2010	
Betriebsertrag	153 731	153 708	0.0%
Personenverkehrsertrag	59 147	62 196	
Betriebsleistungsertrag	6 780	4 658	
Ertrag aus Infrastruktur-Benützung	2 028	2 106	
Abgeltungen der öffentlichen Hand	85 826	84 015	
Sonstiger Betriebsertrag	3 090	2 865	
Ertragsminderungen	- 3 140	- 2 132	
Betriebsaufwand	139 678	136 884	- 2.0%
Materialaufwand	25	40	
Personalaufwand	45 802	43 680	
Sonstiger Betriebsaufwand	70 288	67 031	
Abschreibungen (Sparte Verkehr)	21 025	21 103	
Abschreibungen (Sparte Infrastruktur)	2 538	5 030	
Betriebsergebnis (EBIT)	14 053	16 824	+ 19.7%
Finanzergebnis	- 11 517	- 11 574	+ 0.5%
Finanzertrag	59	153	
Finanzaufwand	11 576	11 727	
Ausserordentliches Ergebnis	-	-	
Ausserordentlicher Ertrag	-	-	
Ausserordentlicher Aufwand	-	-	
Ertrag aus Veräusserung von Anlagevermögen	-	-	
Sanierung Pensionskasse	-	-	
Jahresergebnis	2 536	5 250	+ 107.0%

Anhang zur Jahresrechnung

in 1000 CHF

Thurbo AG **31.12.2009** **31.12.2010**

Abgetretene Aktiven zur Sicherung eigener Verpflichtungen

An die SBB AG, Bern, abgetretene Rechte auf Ablieferung und Eigentumserwerb an 69 der 80 bestellten elektrischen Gelenktriebwagen, gemäss Verträgen vom 6. Februar 2004 und vom 16. Februar 2006.

Buchwert der bis am 31.12.2010 ausgelieferten 80 GTW	380 894	362 387
Buchwert der geleisteten Anzahlungen (für 12 GTW im Bau)	0	26 013
Per 31.12.2010 beanspruchtes Darlehen (SBB AG, Bern)	340 000	340 000

Brandversicherungswerte der Sachanlagen (inkl. Neuwertersatz)

Immobilies Sachanlagevermögen (Versicherung SBB)	102 000	114 767
Mobiles Sachanlagevermögen (Versicherung SBB)	511 419	516 300

Wesentliche Beteiligungen

BUS Ostschweiz AG, Altstätten SG

Zweck: Erbringung von Management- und anderen Dienstleistungen im Zusammenhang mit der Einrichtung, dem Betrieb und der Verwaltung von Unternehmen des Personen- und Güterverkehrs, insbesondere von konzessionierten Verkehrsbetrieben, vorwiegend im Raum Ostschweiz und im benachbarten Ausland.

Aktienkapital	100	100
Beteiligungsquote	34%	34%
Buchwert	34	34

Einfache Gesellschaften

Die Thurbo AG ist an den einfachen Gesellschaften „Tarifverbund Ostwind“ und „Tarifverbund Region Schaffhausen“ beteiligt. Es besteht solidarische Haftung.

Cash-Pool

Die Thurbo AG ist mit ihren flüssigen Mitteln Teil des Cash-Poolings der SBB. Beim Cash-Pooling der PostFinance besteht solidarische Haftung.

Verbindlichkeiten gegenüber Vorsorgeeinrichtungen

In der Position „Passive Rechnungsabgrenzung“ enthaltene Verbindlichkeiten gegenüber der firmeneigenen Personalvorsorgestiftung	0	0
---	---	---

Anhang zur Jahresrechnung

Thurbo AG

31.12.2009 31.12.2010

Angaben über die Durchführung einer Risikobeurteilung

Die Thurbo AG ist in das Risikomanagement des SBB-Konzerns eingebunden. Die Gesellschaft erfasst und bewertet in einem jährlich wiederkehrenden Prozess die wesentlichen Risiken, definiert Massnahmen und stellt die Umsetzung sicher. Die Durchführung des Prozesses erfolgt im Rahmen der Risk Policy SBB. Die Ergebnisse der Risikobeurteilung werden zusammengefasst und an die Konzernleitung auf Konzernebene weitergeleitet. Der Verwaltungsrat hat am 2.2.2010 den Corporate Risk Report 2/2009 sowie am 15.12.2010 den Corporate Risk Report 2010 genehmigt.

Die Thurbo AG trifft bei der Bilanzierung und Bewertung Einschätzungen und Annahmen bezüglich der Zukunft. Um die Übereinstimmung des Jahresabschlusses mit den anzuwendenden Rechnungslegungsregeln und die Ordnungsmässigkeit der Berichterstattung zu gewährleisten, wurden wirksame interne Kontroll- und Steuerungssysteme eingerichtet, die regelmässig durch die interne Revision geprüft werden.

Netto-Auflösung von Stillen Reserven

Im Rechnungsjahr 2010 wurden Stille Reserven aufgelöst. Hauptsächlich handelt es sich dabei um die Verwendung einer im Rechnungsjahr 2008 gebildeten Rückstellung zur Sanierung der Personalvorsorgeeinrichtung.

0 1 581

Revisionsbericht

An die Generalversammlung der Turbo AG, Kreuzlingen

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Jahresrechnung der Turbo AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang für das am 31. Dezember 2010 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft. Die Prüfungsarbeiten wurden am 31. Januar 2011 beendet.

Verantwortung des Verwaltungsrates

Der Verwaltungsrat ist für die Aufstellung der Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Statuten verantwortlich. Diese Verantwortung beinhaltet die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung eines internen Kontrollsystems mit Bezug auf die Aufstellung einer Jahresrechnung, die frei von wesentlichen falschen Angaben als Folge von Verstössen oder Irrtümern ist. Darüber hinaus ist der Verwaltungsrat für die Auswahl und die Anwendung sachgemässer Rechnungslegungsmethoden sowie die Vornahme angemessener Schätzungen verantwortlich.

Verantwortung der Revisionsstelle

Unsere Verantwortung ist es, aufgrund unserer Prüfung ein Prüfungsurteil über die Jahresrechnung abzugeben. Wir haben unsere Prüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Prüfungsstandards vorgenommen. Nach diesen Standards haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir hinreichende Sicherheit gewinnen, ob die Jahresrechnung frei von wesentlichen falschen Angaben ist.

Eine Prüfung beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Prüfungsnachweisen für die in der Jahresrechnung enthaltenen Wertansätze und sonstigen Angaben. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemässen Ermessen des Prüfers. Dies schliesst eine Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Angaben in der Jahresrechnung als Folge von Verstössen oder Irrtümern ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Prüfer das interne Kontrollsystem, soweit es für die Aufstellung der Jahresrechnung von Bedeutung ist, um die den Umständen entsprechenden Prüfungshandlungen festzulegen, nicht aber um ein Prüfungsurteil über die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems abzugeben. Die Prüfung umfasst zudem die Beurteilung der Angemessenheit der angewandten Rechnungslegungsmethoden, der Plausibilität der vorgenommenen Schätzungen sowie eine Würdigung der Gesamtdarstellung der Jahresrechnung. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise eine ausreichende und angemessene Grundlage für unser Prüfungsurteil bilden.

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung für das am 31. Dezember 2010 abgeschlossene Geschäftsjahr dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

Berichterstattung aufgrund weiterer gesetzlicher Vorschriften

Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen an die Zulassung gemäss Revisionsaufsichtsgesetz (RAG) und die Unabhängigkeit (Art. 728 OR) erfüllen und keine mit unserer Unabhängigkeit nicht vereinbare Sachverhalte vorliegen.

Revisionsbericht

In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und dem Schweizer Prüfungsstandard 890 bestätigen wir, dass ein gemäss den Vorgaben des Verwaltungsrates ausgestaltetes internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Jahresrechnung existiert.

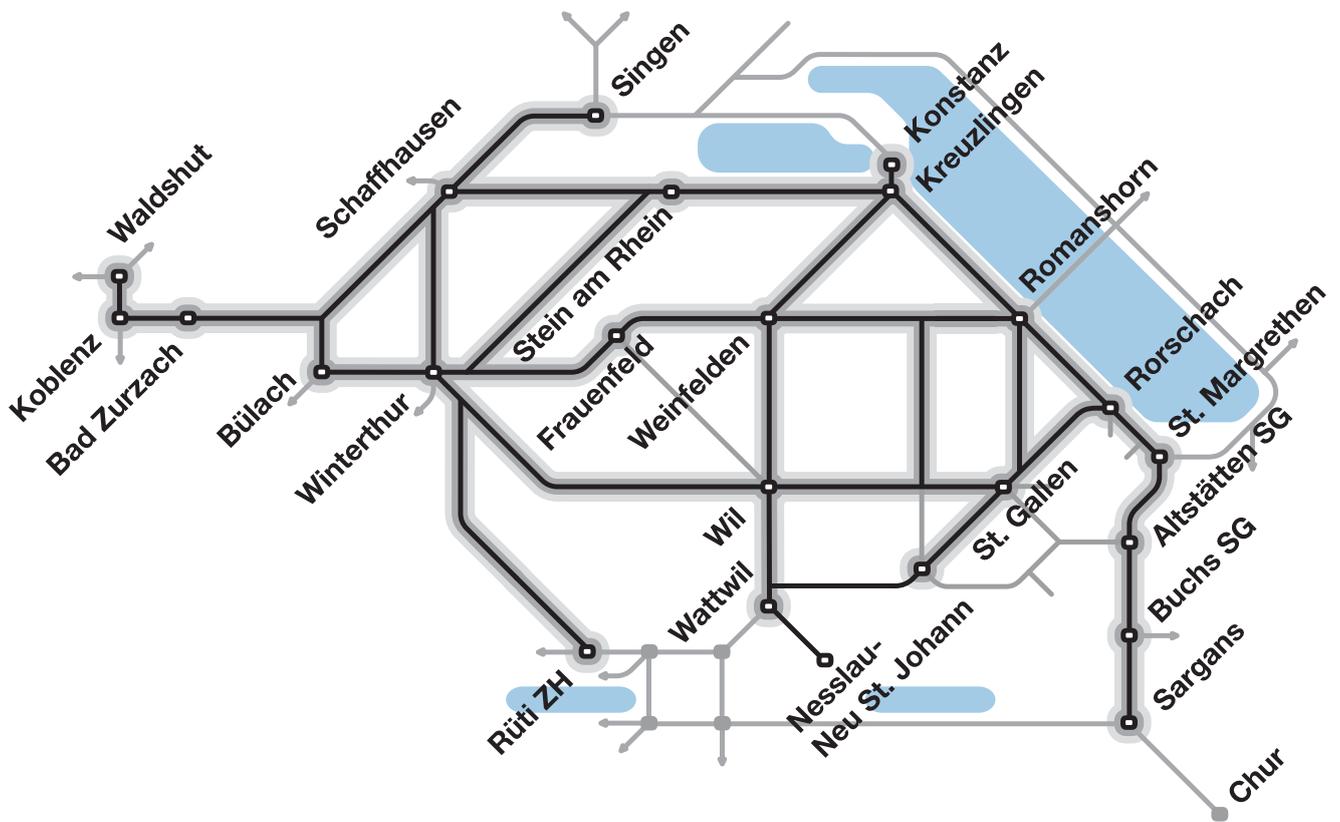
Wir empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Bern, 14. Juni 2011

Ernst & Young AG

gez. Stefan Weuste
zugelassener Revisionsexperte
(Leitender Revisor)

gez. Markus Absmeier
lic. oec. publ.



Turbo AG
 Bahnhofstrasse 31
 Postfach
 CH-8280 Kreuzlingen 1
 Telefon +41 (0)51 223 49 00
 eMail hallo@turbo.ch
 www.turbo.ch