



Verwaltungsrat



Anna Barbara Remund
Präsidentin
des Verwaltungsrats



Paul Blumenthal
Verwaltungsrat



Urban Ehret
Verwaltungsrat



Dr. Hermann Bürgi
Verwaltungsrat



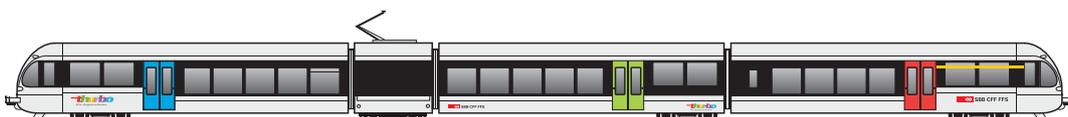
Fredy Summermatter
VR-Sekretär

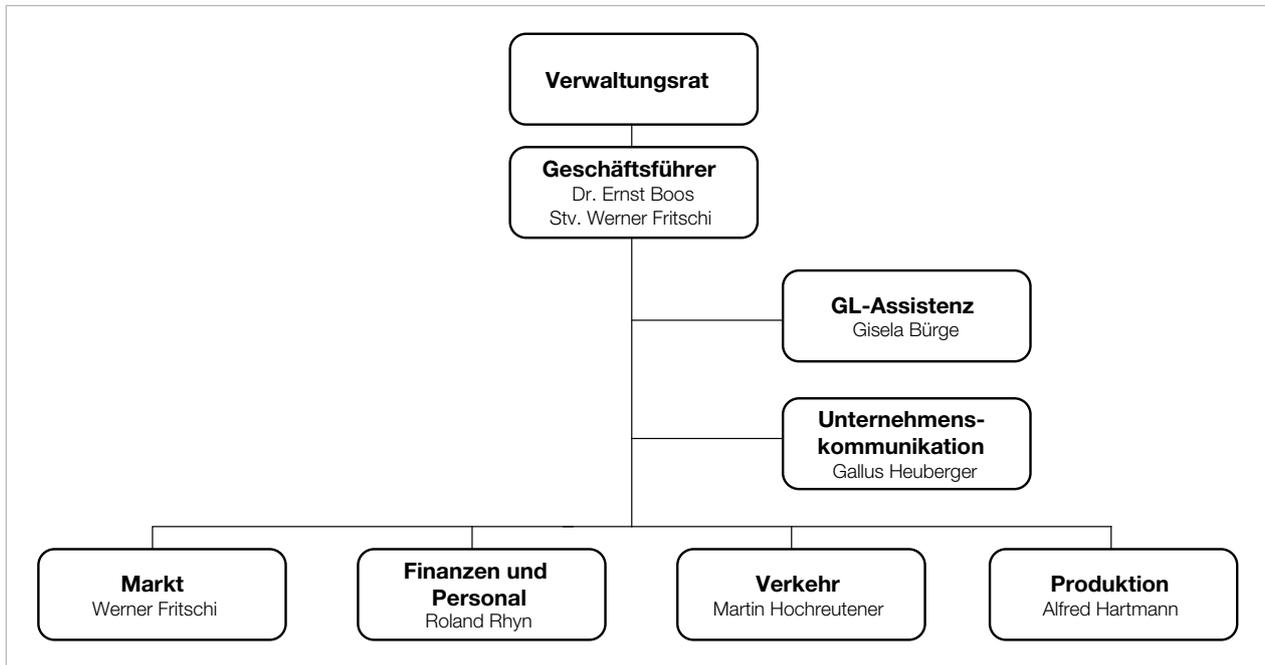
Geschäftsleitung



Die Mitglieder der Geschäftsleitung (v.l.n.r.): Werner Fritschi (Markt), Gallus Heuberger (Unternehmenskommunikation), Martin Hochreutener (Verkehr), Roland Rhyn (Finanzen & Personal), Dr. Ernst Boos (Geschäftsführer), Gisela Bürge (Assistentin GF), Alfred Hartmann (Produktion)

Geschäftsbericht 2014





Verwaltungsrat

Präsidentin:

Anna Barbara Remund, Leiterin Regionalverkehr SBB

Mitglieder:

Paul Blumenthal, Unternehmensberater

Urban Ehret, Leiter Finanzen SBB Personenverkehr

Dr. Hermann Bürgi, Rechtsanwalt ¹

¹ vom Regierungsrat des Kantons Thurgau gewählt

Sekretär:

Fredy Summermatter, Leiter Beteiligungsmanagement SBB Personenverkehr

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

Die neue S-Bahn St. Gallen in Fahrt

Der Start der neuen S-Bahn St. Gallen ist geglückt. Die Kundinnen und Kunden haben 2014 den Quantensprung im öffentlichen Verkehr der Ostschweiz gut aufgenommen: die Fahrplanverdichtungen auf dem ganzen Netz, die neue Linie S3 St. Gallen–St. Margrethen, den Halbstundentakt Chur–Sargans und die Verlängerung der S8 Schaffhausen–St. Gallen via Herisau–Wattwil bis Nesslau-Neu St. Johann. Thurbo kann auf hohe Akzeptanz dank guter Leistung zählen. Das zeigen auch die regelmässig durchgeführten Kundenzufriedenheitsbefragungen. Klar ist, Erfolg gegen aussen ist nicht möglich ohne Erfolg hinter den Kulissen, ohne motivierte Mitarbeitende, die sich gegenseitig vertrauen und sich schnell und einfach informieren können. Und auch nicht ohne genügend Nachwuchskräfte.

Thurbo steht vor grossen Herausforderungen. In finanzieller Hinsicht hat sie wohl 2014 eine schwarze Null erreicht. Auch die Sicherheit lag im vergangenen Jahr auf einem hohen Niveau. Doch um die hohe Akzeptanz und die gute Leistung zu halten, müssen wir uns voller Energie den weiteren Entwicklungsschritten beim Ausbau der S-Bahn St. Gallen widmen. Dabei will Thurbo als führendes Unternehmen in der Ostschweiz ein aktiver Partner sein und auch eine gute Sozialpartnerschaft leben. Um unseren Fahrgästen eine gewohnt hohe Qualität anzubieten, brauchen wir den Einsatz aller. Nicht fehlen dürfen auch attraktive neue Angebote in unserer schönen Region. Denn Thurbo will auch als Freizeitbahn überraschen und neue Kunden begeistern.

Wir sind voller Elan ins zweite Jahr der S-Bahn St. Gallen gestartet, vor Augen immer unsere Vision: Thurbo soll die kundenfreundlichste Regionalbahn der Schweiz und der Stolz der Ostschweiz bleiben. Ein Dankeschön an dieser Stelle an alle, die am Erfolg von Thurbo arbeiten, an unsere Fahrgäste, Bestellerkantone, den Bund und die Mitarbeitenden. Wir freuen uns, gemeinsam noch viele weitere erfolgreiche Kapitel in der Geschichte von Thurbo zu schreiben.

Anna Barbara Remund
Präsidentin des Verwaltungsrates Thurbo
Leiterin SBB Regionalverkehr

Dr. Ernst Boos
Geschäftsführer Thurbo

Das Jahr in Kürze

1. Januar–31. Dezember 2014

Über 450 Mitarbeitende versehen pflichtbewusst und engagiert ihren Dienst. Die sieben Bestellerkantone und der Bund sind, wie auch die Kundinnen und Kunden, mit dem Leistungsangebot von Turbo zufrieden.

6. Januar 2014

Acht Anwärter und vier Anwärterinnen beginnen mit der Ausbildung zum Triebfahrzeugführer/zur Triebfahrzeugführerin. Die Ausbildung dauert elf Monate, einschliesslich der gesetzlichen Ferien.

23.–25. Februar 2014

Klausur der Geschäftsleitung in Chur. Aktualisierung der Balanced Scorecard und Auslotung von Massnahmen zur Verbesserung der Zufriedenheit der Mitarbeitenden am Arbeitsplatz. Zum zweiten Thema sind erstmals an einer GL-Klausur auch die Mitglieder der Personalkommission eingeladen.

17.–29. März 2014

Experiment mit vier öffentlichen Vorlesungen «Von A nach Bildung» in Zügen der S8. Lehrpersonen der Fachschule St. Gallen untersuchen die Eignung öffentlicher Verkehrsmittel als Ort der Wissensvermittlung. Die Reisenden schalten sich über Kopfhörer ins Geschehen ein. Bei Fahrgästen und Studierenden kommt die Veranstaltung gut an und erzielt eine hohe Medienresonanz.

17. März–26. Mai 2014

Erneuerung der Streckengleise der SBB zwischen Eschlikon und Sirnach. Bahnersatz anstelle der S35 durch Busse.

24. März 2014

Medienkonferenz «100 Tage S-Bahn St. Gallen» mit Volkswirtschaftsdirektor Benedikt Würth, den Unternehmensleitern von Turbo, SOB, PostAuto und RTB sowie einem Vertreter des SBB Regionalverkehrs Zürich. Fazit: Der Betrieb läuft stabil, die Züge sind, zumindest im kritischen Kerngebiet, pünktlich unterwegs. Die Anschlüsse klappen.

1. Mai 2014

Alle Fahrzeuge aus Unfallreparaturen stehen wieder bereit für den Einsatz.

2. Juni 2014

Start einer weiteren Ausbildungsklasse mit zehn Anwärtern und zwei Anwärterinnen zum/zur Triebfahrzeugführenden.

15. Juni 2014

Kleiner Fahrplanwechsel mit frühmorgendlichen Zusatzleistungen zwischen Buchs SG bzw. Ziegelbrücke und Sargans zur Verbesserung der regionalen und nationalen Verbindungen.

4. Juli 2014

Eine Evaluierungsfahrt zwischen St. Margrethen und Bregenz ermöglicht die Einschätzung der letzten Schritte für einen zukünftigen grenzüberschreitenden Einsatz von Gelenktriebwagen nach Vorarlberg.

15.–17. August 2014

Im Rahmen des Churer Festes 2014 verkehren versuchsweise erstmals Nacht-S-Bahnen bis Sargans.

31. August 2014

VIP-Anlass im Casino Frauenfeld: unterhaltsamer Abend mit dem Bündner Kabarettisten Flurin Caviezel. Vertreterinnen und Vertreter aus Politik und Wirtschaft sowie von Behörden, Verwaltung und Partnerbetrieben des öffentlichen Verkehrs werden zum Dank für die stets angenehme und zielführende Zusammenarbeit aufs Beste unterhalten.

10. September 2014

Fahrzeugtaufe «Maienfeld». Wie bei der Taufe einer Ae 6/6-Lokomotive der SBB im Jahr 1958 auf den Namen «Graubünden» begeben sich die Schulklassen auf einen Ausflug mit dem frischen Täufing, einem GTW 2/8.

20. September 2014

Fahrzeugtaufe im Rahmen der Feierlichkeiten zur Einweihung des rundum erneuerten Bahnhofs Turbenthal.

25. September 2014

Das neue Intranet wird aufgeschaltet. Es stellt eine moderne, passwortgeschützte und benutzerfreundliche Plattform dar, die eine rasche, zielgruppenorientierte interne Kommunikation ermöglicht.

14. Dezember 2014

Der Fahrplanwechsel mit weiteren punktuellen Angebotsverbesserungen verläuft ohne nennenswerte Probleme.

Kennzahlen

Netzlänge ¹⁾	640 km
Bahnhöfe und Haltepunkte ¹⁾	187
Werkstätte	Regionalfahrzeug-Instandhaltungs-Center Ostschweiz der SBB
Triebfahrzeuge ²⁾	105
Personenwagen ³⁾	4
Angebotskilometer pro Jahr	13,7 Mio. Akm
Fahrgäste pro Jahr	34,7 Mio.
Personen-Kilometer ⁴⁾	484,8 Mio. Pkm
Mitarbeitende	452
Bevölkerung im Einzugsgebiet	1 100 000
Aktionäre	SBB (90%) Kanton TG (10%)
Präsidentin des Verwaltungsrats	Anna Barbara Remund Leiterin Regionalverkehr SBB
Geschäftsführer	Dr. Ernst Boos

Die Zahlen gelten für Thurbo. Ferner erbringt Thurbo Leistungen im Auftrag der Deutschen Bahn (DB) und der SBB und vermietet Rollmaterial an die SBB und die SBB GmbH.

- ¹⁾ Die Infrastruktur (Bahnhöfe, Gleise) gehört der SBB, der SOB und der DB. Die Strecke Wil-Weinfelden-Kreuzlingen gehört Thurbo, wird aber von der SBB bewirtschaftet.
- 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 54 dreiteiligen GTW 2/8.
- ³⁾ Steuerwagen zu den GTW 2/6 der 1. Serie
- ⁴⁾ Von allen Reisenden zusammen zurückgelegte Distanz.



Effizient bleiben, Effizienz fordern

Effizienz hat Grenzen

«Thurbo. Die Regionalbahn.» Die Marke ist Programm. Thurbo ist fast ausschliesslich im regionalen Personenverkehr tätig. Hier lautet der gesetzliche Auftrag: Es ist ein ausgeglichenes Ergebnis zu erzielen. Gewinne sind nicht vorgesehen. Falls solche entstehen, sind sie zweckgebunden einzusetzen. Dieser gesetzliche Auftrag ist umstritten. Solange er aber gilt, hat sich Thurbo an ihn zu halten. Sie hat sich aber darüber hinaus zum Ziel gesetzt, die Finanzen der öffentlichen Hand möglichst wenig zu strapazieren. Das ist ihr gelungen. Sie bezieht seit 2004, also kurz nach ihrer Geburt, bezogen auf die angebotenen Leitungen immer weniger öffentliche Gelder. Sie ist im vergleichbaren Tätigkeitsfeld nicht nur bei dieser Kennzahl, sondern auch bei den vollen Kosten je angebotene Leistung Branchenprimus. Dies bei einer anerkannt guten Qualität.

Trotz geringer Abgeltungen je erbrachten Zugkilometer hat Thurbo den gesetzlichen Auftrag erfüllt und 2014 ein ausgeglichenes Ergebnis erarbeitet.

Dieses Jahr lässt aber auch Warnsignale aufleuchten. Zum einen liegt das Ergebnis im Kerngeschäft Regionalverkehr knapp im negativen Bereich. Erst die kostenbewusste Investitionspolitik in der Infrastruktur hat das Gesamtergebnis positiv gewendet. Ernster sind die Anzeichen dafür, dass die Ausrichtung an einem ausgeglichenen Ergebnis beginnt, an der Substanz zu nagen. Analysen zeigen: Zur Sicherung der Qualität benötigt das Rückgrat von Thurbo, die Fahrzeuge, zusätzliche Ressourcen. Die neuen Angebote verlangen auch Mittel für die zentralen Dienste.

Der Ruf nach zusätzlichen finanziellen Mitteln trifft zu einem denkbar ungünstigen Zeitpunkt auf ein schwieriges finanzielles Umfeld.

Das System optimieren

Was ist Aufgabe eines Unternehmens wie Thurbo in dieser Lage?

Ihren Beitrag zu einem kostengünstigen Preis-/Leistungsverhältnis hat sie bereits erbracht. Somit muss sie das unternehmerische Hauptaugenmerk auf die weiterhin kostengünstigste Leistungserbringung setzen. Dabei darf sie bei der Sicherheit und der bestehenden Qualität keine Kompromisse eingehen. Das tönt zwar nicht sehr spektakulär. Diese Ausrichtung ergibt sich zum einen aber zwingend aus

den bestehenden gesetzlichen Vorgaben. Andererseits ist sie mit Blick auf das finanzielle Umfeld etwas schönfärberisch mit herausfordernd zu bezeichnen.

Thurbo begreift sich aber als Teil eines gesamten Systems. Auch dieses muss seinen Beitrag zur Effizienz leisten. Nur so ist es möglich, weitere Ausbauten zu finanzieren. Insofern sollte die öffentliche Hand die angebotenen Investitionen nicht nur auf die finanzielle Tragbarkeit im Bau sondern auch im Betrieb beurteilen. Dazu gehört auch, die Investitionen in die Fahrzeuge in einen Gesamtzusammenhang zu stellen und sie in einem gewissen Ausmass auch zu koordinieren. Nur so sind effiziente und kostenoptimierte Angebote möglich. Was Thurbo aber auf jeden Fall unbenommen sein muss: Auf die Gefahr nicht finanzierter Leistungen hinzuweisen und im Erhärtungsfall auf ihre Erbringung zu verzichten.

Wenn damit auch unternehmerische Risiken verbunden sind: Mehr denn je dürfen ineffiziente Strukturen keine finanziellen Mittel verschlingen. Solange Anpassungen hier den Fahrgästen Vorteile eröffnen, wird sich Thurbo ihnen gegenüber offen zeigen. Vorausgesetzt ist aber wiederum kein Vorgehen im Einzelfall, sondern in einer koordinierten Gesamtsicht.

Thurbo sieht sich tatsächlich einer herausfordernden Zukunft gegenüber. Sie wird sie in ihrer gradlinigen, unkomplizierten Art auch annehmen.

Schwerpunkt

Die Fahrpläne der Zukunft

Erfolgreiche FABI-Abstimmung

Die Schweizer Stimmberechtigten verabschiedeten am 9. Februar die Vorlage des Bundes zu «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI)» mit einem Ja-Stimmen-Anteil von 62 Prozent überaus deutlich. Mittel aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanzieren künftig sowohl Betrieb und Unterhalt wie auch den Ausbau der Anlagen. Entsprechende Projekte sollen vom Parlament alle vier bis acht Jahre in Ausbausritten beschlossen werden.

Der erste Schritt ab dem Jahr 2025 enthält Projekte im Umfang von 6,4 Mia. Franken. Er bringt Verbesserungen innerhalb der Ballungsräume und im Agglomerationsverkehr des schweizerischen Städteneetzes sowie im nationalen Güterverkehr. Ein weiterer Ausbausritt 2030 wird in den nächsten Jahren entwickelt und dem Parlament bis 2018 vorgelegt.

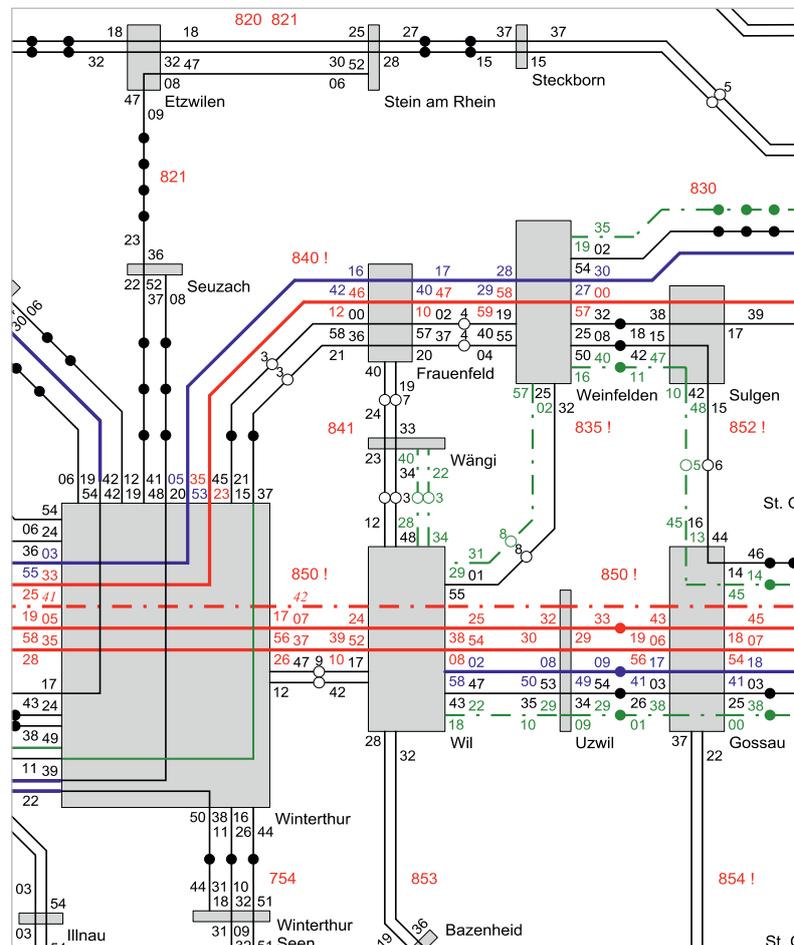
Angebotskonzept 2030 erarbeitet

Mit dem Ja zu FABI wird auch die Planung des künftigen Infrastrukturausbaus neu geregelt. Die Kantone übernahmen die Führung bei der Erarbeitung regionaler Angebotskonzepte und organisierten sich dazu in sechs Planungsregionen. Die Kantone Appenzell Ausserrhoden, Appenzell Innerrhoden, Glarus, Graubünden, St. Gallen, Schaffhausen und Thurgau schlossen sich zur Planungsregion Ostschweiz zusammen und entwickelten gemeinsam mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen ein Angebotskonzept für den Horizont 2030.

Die Angebotsplanung von Turbo hat diese Planung intensiv unterstützt. Dank der ausgeprägten Marktkenntnisse und der vorhandenen Nachfrageprognosen setzte sie wertvolle Impulse. Mit den eingebrachten regionalen Angebotskonzepten sollen einerseits die Verkehrsstrukturen innerhalb der Ostschweiz weiter gestärkt, andererseits die Kapazitäten für die wichtigen Verkehrsströme in den Metropolitanraum Zürich ausgebaut werden. Verschiedene Konzepte leisten mit Produktionsoptimierungen einen Beitrag zur wirtschaftlichen Leistungserbringung.

Die S-Bahn St. Gallen verkehrt nach dieser Planung auf der West-Ost-Achse in einem exakten Viertelstundentakt, mit idealen Umsteigebeziehungen zu den angeschlossenen Busnetzen. Die schnellen Verbindungen mit dem Voralpen-Express Richtung Rapperswil, Arth-Goldau und Luzern sollen ebenso halbstündlich verkehren wie der Rheintal-Express zwischen Wil SG und Chur.

In der Agglomeration Kreuzlingen/Konstanz sollen die Anschlussbeziehungen zwischen den S-Bahnen verbessert werden sowie die grenzüberschreitenden Verbindungen ausgebaut werden. Vorgesehen ist dafür ein Viertelstundentakt im Kernbereich sowie ein stündliches direktes Zugangebot von Konstanz über Romanshorn nach St. Margrethen, mit schlanken Anschlüssen Richtung Graubünden und der Option einer Weiterführung nach Bregenz.



Komplexe Welt der Fahrpläne

Das kantonale Nebenzentrum Arbon soll mit einer direkten Bahnverbindung Richtung St. Gallen angeschlossen werden.

In Schaffhausen ist geplant, mit einem ganztägigen Viertelstundentakt der S-Bahn schlanke Anschlüsse zwischen allen Angeboten zu ermöglichen und die geforderte Erschliessung der kantonalen Entwicklungsschwerpunkte sicherzustellen.

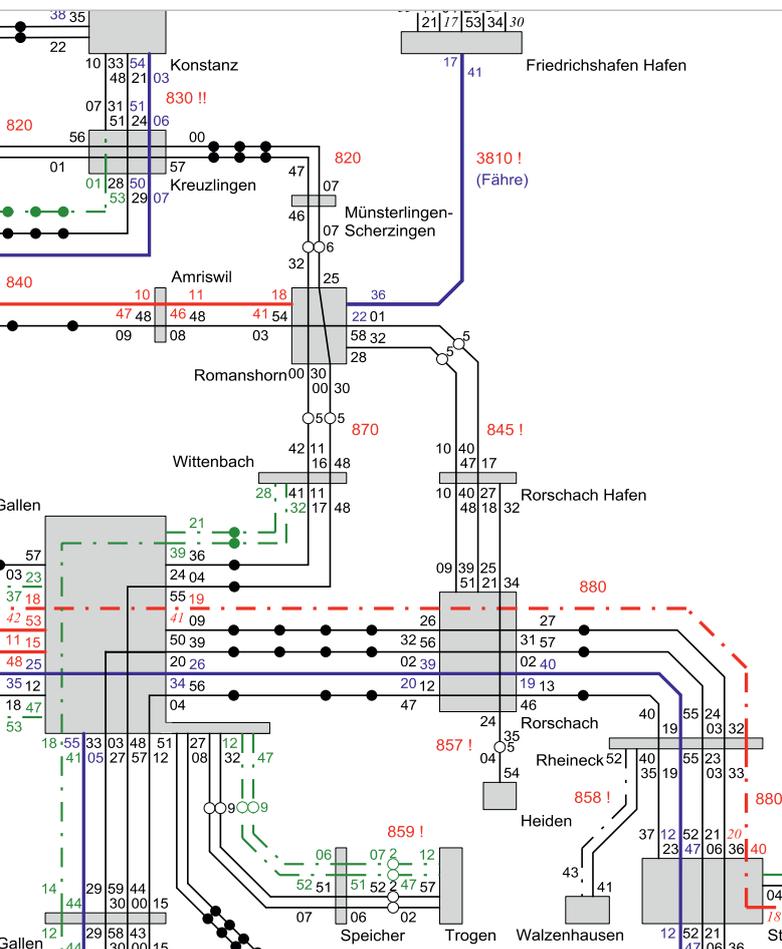
Die Ausbausritte 2016, 2019, 2021, ...

Neben der zeitintensiven Planung des Ausbausritts 2030 fielen auch umfangreiche Arbeiten für die Zwischenhorizonte der Fahrpläne 2016, 2019 und folgende an. Grosse Unsicherheiten – primär ausgelöst durch fehlende Finanzierungen – beeinflussten den Planungsprozess für

den Fahrplan 2016 massgeblich. Im Dezember 2014 – also zwölf Monate vor dem entsprechenden Fahrplanwechsel – waren die Auswirkungen im Raum Schaffhausen (S22 und Klettgau) sowie die Einführung der neuen RE-Verbindung Konstanz–St. Gallen noch völlig ungewiss. Zudem fehlten, ausgelöst durch das dritte Fernverkehrsprodukt Zürich–St. Gallen, die definitiven Angebotskonzepte für den Korridor Wil–St. Gallen der S1 und die ändernden Durchbindungen in St. Gallen. Dies erschwerte auch die Bedarfsplanung für das Lokpersonal mit der notwendigen Personalrekrutierung sowie die Ressourcenplanung für die Fahrzeuge.

Neben der kurzfristigen Betrachtung im Hinblick auf den Fahrplan 2016 und der Vision 2030 beschäftigte die Angebotsplanung auch der Ausbausritt 2019 im Kanton Thurgau. Der beschleunigte Fernverkehr über die Durchmesserlinie Zürich Richtung Osten verlangt eine Überprüfung des anschliessenden Regionalverkehrs. Dank der früheren Ankunft der Fernverkehrszüge in Schaffhausen, Kreuzlingen und Romanshorn sowie der Drehung der Seelinie um 15 Minuten werden in diesen Knoten optimale Umsteigebeziehungen zwischen dem Fernverkehr und dem Regionalverkehr entstehen. Zudem ist vorgesehen, auf allen Regionalverkehrslinien den Halbstundentakt, mindestens in der Hauptverkehrszeit, anzubieten.

Die Fülle an Konzepten wird in der nahen Zukunft tendenziell eher weiter zunehmen. Die ausgezeichnete Partnerschaft mit den Kantonen und das aktive Einbringen einer kostengünstigen Angebotsplanung trugen wesentlich dazu bei, dass der Regionalverkehr sinnvoll und bedarfsgerecht weiter ausgebaut werden kann und finanzierbar bleiben soll.



Auszug aus dem Netzgrafik Schweiz 2015

Mitarbeitende

Motiviert im Einsatz

Aufgaben zur Zufriedenheit erfüllt

Mit grossem Engagement leisteten 452 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tagein und tagaus eine hervorragende Arbeit – als Lokführende, Zugbegleitende oder am Geschäftssitz in Kreuzlingen. Auch bei ausserordentlichen Einsätzen galt es, neben dem Tagesgeschäft den Bahnbetrieb bei zahlreichen Veranstaltungen sicherzustellen. Für den grossen Einsatz gebührt der ganzen Belegschaft ein herzlicher Dank.

Im Verlauf des Jahres konnten 40 Neueintritte willkommen geheissen werden. 21 Mitarbeitende verliessen das Unternehmen. Die Fluktuation (einschliesslich der Pensionierungen) betrug 4,67 Prozent und lag damit leicht über jener des Vorjahres.

Lokpersonal

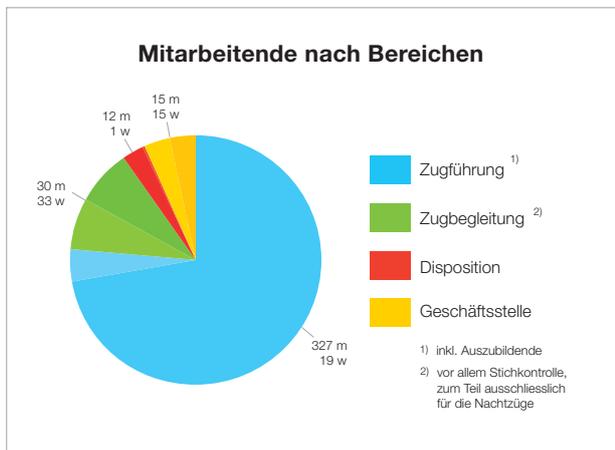
Der Start der neuen S-Bahn St. Gallen verlief problemlos. Die intensive Vorbereitung bei der Erstellung der Dienstpläne hat sich auszubezahlt. Obwohl umfangreiche Änderungen im

Fahrplanangebot zu berücksichtigen waren, lief der Betrieb von Beginn weg zuverlässig und stabil.

Die Zusatzleistungen lösten einen Mehrbedarf an Lokführenden aus. Sechzehn Austritte und fünf Pensionierungen führten vor allem im Sommer zu einer angespannten Personalsituation. Im November trugen die frisch zum Triebfahrzeugführer und zur Triebfahrzeugführerin ausgebildeten Anwärterinnen und Anwärter dazu bei, den Personalbestand auszugleichen. Im Juni startete eine weitere Klasse mit zwölf Personen zur elfmonatigen Ausbildung. Sie werden ab April 2015 zur Verfügung stehen.

Seit Dezember 2013 betreibt Turbo die S12 zwischen Sargans und Chur im Halbstundentakt sowie den Rheintal-Express (REX) Wil SG–Chur in Kooperation mit der SBB. Die gegenseitige Leistungserbringung hat sich bewährt und beiden Seiten die Erstellung produktiverer Dienstpläne ermöglicht.





Verhandlungen zur BAR LP

Die Personalverbände hatten gewünscht, im Jahr 2014 die Bereichsspezifische Arbeitszeit-Regelung des Lokpersonals (BAR LP) neu zu verhandeln. Nach der dritten Sitzung gelangten sie zur Ansicht, dass eine neue BAR LP nicht auf Kosten von GAV-Änderungen, allenfalls zu Lasten des gesamten Personals, abgeschlossen werden soll. Die BAR LP ist somit in der alten Fassung weiterhin gültig.

Zugpersonal

Das Zugpersonal bewertete den Deeskalationskurs unter Leitung der Securitas als sehr gut. Der Erfolg des Kurses lässt sich an der niedrigen Zahl von Tätlichkeiten gegenüber dem Personal messen. Dies ist in erster Linie sowohl auf Verbesserungen beim Einsatz von Zugbegleitenden und Sicherheitspersonal sowie bei der Ausrüstung der Fahrzeuge mit Videoüberwachung zurückzuführen. Die Security-Vorfälle verharrten mit ein paar wenigen Ereignissen auf etwa demselben Niveau wie im Vorjahr.

Die Kooperation mit der SBB für die Kontrollen im Zug verlief ohne Komplikationen. Turbo ist zwischen Wil und St. Gallen auf allen REX-Zügen der SBB sowie in einzelnen Zügen auf den Strecken Winterthur–Wil und Winterthur–Romanshorn präsent. Zugpersonal der SBB kontrolliert die Züge der S12 zwischen Sargans und Chur. Die Einführung des «Elektronischen Assistenten Zugpersonal (ELAZ)» als neues Kontrollgerät verursachte keinerlei Probleme.

Zufriedenheit am Arbeitsplatz

Die Umfrage über die Zufriedenheit der Mitarbeitenden am Arbeitsplatz vom Herbst 2013 hatte kein zufriedenstellendes

Resultat gezeitigt. Um den Hintergründen auf die Spur zu kommen, entschied die Geschäftsleitung die Durchführung von Gruppeninterviews unter professioneller externer Begleitung. Die Ergebnisse werden im Sommer 2015 erwartet.

Am 25. September startete das von langer Hand vorbereitete neue Intranet mit dem Ziel, die Zufriedenheit der Mitarbeitenden auch auf diesem Weg zu verbessern. Es stellt nunmehr eine moderne, benutzerfreundliche Plattform für Informationen aus der Geschäftsleitung und aus den einzelnen Geschäftsbereichen dar. Der Zugang ist mit persönlichem Passwort geschützt. Ein News-Ticker zeigt an, was neu aufgeschaltet wurde. Die Mitteilungen können je nach Empfängergruppe selektiv adressiert werden.

Die einzelnen Rubriken sind klar gegliedert und verständlich. Anmeldungen zu Firmenanlässen und Rückmeldungen zu Fragen jeglicher Art erfolgen unkompliziert auf elektronischem Weg. Die pensionierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben wie bisher einen direkten, jedoch eingeschränkten Zugriff.

Schiedsgericht zu den Lohnverhandlungen

Zwei Personalverbände haben ein Schiedsgericht angerufen mit dem Anliegen, eine «Garantie» zur Erreichung des Lohnband-Maximums innerhalb einer bestimmten Zeitspanne durchzusetzen. Das Schiedsgericht nimmt seine Verhandlungen im Jahr 2015 auf.



Die Thurbo-App mit Fahrplan und Freizeit-Planer für unterwegs. Perfekt auf Ihre Bedürfnisse und die Erlebnisregion Ostschweiz & Bodensee abgestimmt. Die iPad-Version bietet zusätzlichen Lesepass mit unserem Kundenmagazin «Bahnorama» und weiteren Magazinen.



Kostenloser Download:
www.thurbo.ch/app



Langweile war gestern!

Markt

Kunden gewinnen – Kunden halten

S-Bahn St. Gallen erfolgreich gestartet

Am 15. Dezember 2013 ging die neue S-Bahn St. Gallen in Betrieb. Die Fahrplanstabilität im Kerngebiet verbesserte sich trotz zusätzlicher Züge, und die bereitgestellten Kapazitäten entsprachen mit wenigen Ausnahmen dem effektiven Verkehrsaufkommen. Hauptsächlich im Korridor St. Gallen–Altstätten SG verhinderten grössere Änderungen im Fahrplan – zum Beispiel die neue Fahrlage des Rheintal-Express – die Planung auf Basis der Vorjahreswerte. Turbo korrigierte bereits im Januar den Fahrzeugeinsatz geringfügig. In der Dimensionierung nimmt sie in den Spitzenzeiten aus wirtschaftlichen Gründen bis zu 15 Minuten Fahrzeit Stehplätze in Kauf. Mengenmässig – in Personen-Kilometern ausgedrückt – erfüllte die neue S-Bahn die Erwartungen. Allerdings zeigte sich, dass die Erträge hinter dem Budget zurückgeblieben sind. Die Fahrgäste nutzen zwar vermehrt das ausgebaute Angebot, jedoch vorwiegend mit den Pauschalfahrausweisen, etwa dem OSTWIND-Jahresabo oder dem GA. Erfahrungsgemäss dauern neue Angebote rund drei Jahre, bis sie der Markt vollumfänglich annimmt.

Online/Offline intensiv genutzt –

Beispiel Baustellen-Kommunikation

Thurbo setzt bei der Kundenansprache zunehmend auf einen abgestimmten Mix aus Print-Produkten und Online-Medien. Nachdem der notwendige Unterhalts-, Modernisierungs- und Ausbaubedarf des Schienennetzes je länger je mehr zu einer Zunahme von Streckensperrungen führt,



nahm sie das Thema auch in den Online-Kanälen verstärkt auf. Ergänzend zu den Basis-Informationen auf sbb.ch und dem tagesaktuellen Fahrplan kommunizieren die Thurbo-Webseite und das Thurbo-App alle Sperrungen im Netz. Grössere Ereignisse wurden zudem über Social Media (Facebook) gezielt im betroffenen Gebiet gepostet und als bezahlte Werbung allen Nutzern angezeigt. Ein sym-

pathischer Bauarbeiter sorgt für eine durchgängig gleiche Wahrnehmung der Baustellen-Kommunikation.

Zu den wesentlichsten Bahnersatzverkehren gehörten im Berichtsjahr der mehrwöchige Ersatz der S35 zwischen Eschlikon und Wil SG sowie regelmässige Abendsperrungen im Rheintal wie auch auf der S22 im Raum Jestetten–Schaffhausen.

Im touristischen Netzwerk verankert

Thurbo pflegt im Marketing ein wichtiges und nutzbringendes touristisches Netzwerk. Die Mitgliedschaft im Verband Tourismus-Wirtschaft am Bodensee ist dabei hilfreich. Zusammen mit den regionalen Tourismusorganisationen Thurgau Tourismus, Schaffhauserland Tourismus und St. Gallen-Bodensee Tourismus sowie der Internationalen Bodensee Tourismus GmbH gelang es, Thurbo als touristische Leistungsträgerin im Freizeit- und Tourismusmarkt am Bodensee und in der Ostschweiz zu verankern. Die aktive Zusammenarbeit mit RailAway als regionalem Partner trug das ihre dazu bei.

Die Kombination dieses touristischen Netzwerkes mit der bei Thurbo angesiedelten Geschäftsstelle für die Tageskarte Euregio Bodensee stiftete erneut in beiden Richtungen optimalen Nutzen. Mit der Freizeit-Plattform freizeit-erlebnisse.com, der Thurbo Freizeit-App und den entsprechenden Aktivitäten im Social Media-Bereich sowie den Broschüren «Ausflüge in der Ostschweiz und in der Euregio Bodensee» und «Eventtipps» ist Thurbo in diesem attraktiven Markt gut aufgestellt.

Messung der Servicequalität

Im Gebiet des Zürcher Verkehrsverbands (ZVV), des Tarifverbands OSTWIND wie auch im Kanton Schaffhausen befragten die Bestellerkantone die Kundschaft wiederum über die Zufriedenheit mit den Leistungen der öffentlichen Transportunternehmen. Neben der internen Qualitätsmessung und den Auswertungen der Kundenanliegen sind die Ergebnisse dieser Umfragen ein wichtiger Gradmesser für die Qualität der täglichen Arbeit. Die Zufriedenheit der Fahrgäste konnte auf dem anerkannt hohen Niveau gefestigt werden.

Besonders erfreulich ist, dass das Fahrpersonal bei allen Kundenbefragungen gute Noten erhielt. Signifikante Verbesserungen gegenüber der Umfrage im Jahr 2011 beim



Foto Eterme Schwank

OSTWIND attestierten die Fahrgäste dem Erscheinungsbild sowie der Freundlichkeit und der Hilfsbereitschaft des Fahrpersonals. Auch beim Kontrollpersonal wurde in den Verbundräumen des OSTWIND sowie des Flextax im Kanton Schaffhausen mit über 80 Punkten ein bemerkenswertes Ergebnis erzielt.

Zufriedenheit der Besteller

Der SBB Regionalverkehr ermittelt jährlich die Zufriedenheit der Besteller. Die Tochtergesellschaften sind jeweils mit eingeschlossen. Sie erhalten damit nicht nur eine Aussensicht bei der Beurteilung der eigenen Leistung, sondern auch einen wertvollen Quervergleich innerhalb des Konzerns. Mit 86.6 Punkten stand Turbo wiederum an der Spitze der SBB-Töchter.

Insgesamt attestierten die Besteller weiterhin ein hohes Engagement von Unternehmen und Mitarbeitenden in der aktiven Zusammenarbeit, etwa bei der Sachkompetenz, der Kundenorientierung sowie den Kenntnissen über ihre Bedürfnisse.

ISO-Zertifizierung und kontinuierliche Verbesserung

Die Schweizerische Vereinigung für Qualitäts- und Managementsysteme (SQS) hatte im Jahr 2013 die Erfüllung aller für Turbo geltenden Normanforderungen nach ISO 9001:2008

bestätigt. Auf der Basis jenes Erneuerungsaudits erteilte der Schweizerische Tourismusverband zu Beginn des Jahres das Qualitätsgütesiegel der Stufe Q III bis 2016. Zentrale Elemente des Qualitätsmanagements unter Einbezug der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, etwa bei der konsequenten Anwendung des Integrierten Managementsystems (IMS), liessen sich weiter festigen. Hinzu kam die Integration des im Verlauf des Jahres rundum erneuerten Intranets. Es ermöglicht nun allen Mitarbeitenden stets den direkten Zugriff auf die zentralen Dokumente des Systems, auch von unterwegs mit mobilen Geräten. Das Aufrechterhaltungsaudit durch die SQS verlief im Herbst erfolgreich.

Parallel dazu entwickelte sich das Turbo Ideen-Management (TIM) als Werkzeug zur Beteiligung aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter weiter. Im Berichtsjahr gingen 26 Ideen ein. Davon konnten drei übernommen und umgesetzt werden, zwei weitere in abgeänderter Form. Sie tragen zur Vermeidung oder rascheren Behebung von Fahrzeugstörungen und Verunreinigungen bei und verbessern die Kunden- oder Arbeitssicherheit sowie die Effizienz der täglichen Betriebsprozesse.

Entwicklung der Kundenanliegen

Das Kundenservice-Center (KSC) am Firmensitz in Kreuzlingen bearbeitete über 1'800 Kundenanliegen, was etwa

Markt

Kunden gewinnen – Kunden halten (Fortsetzung)

dem Vorjahresniveau entsprach. Der strategischen Ausrichtung folgend legt Turbo Wert auf ein kundenorientiertes Auftreten der Mitarbeitenden, auf die Verbesserung der Kundenzufriedenheit sowie auf die sachgerechte Klärung von Fragen rund ums Reisen ohne gültigen Fahrausweis. 70 Prozent der Kundenanliegen bearbeitete das KSC innert vier Kalendertagen mit einer qualifizierten Antwort.

Interne Messung der Qualität

Wichtige interne Kennzahlen aus den Leistungsprozessen liefern zusammen mit den Messergebnissen aus den Zufriedenheitsumfragen der Besteller und der Verbunde wertvolle Hinweise über Verbesserungspotenziale bei der täglichen Arbeit. In den Dimensionen Zuverlässigkeit, Sauberkeit, Fahrkomfort und Sicherheit/Kundenbetreuung wurden die Ziele erreicht oder teilweise gar übertroffen.

Nicht erreicht wurde mit 95,3 Prozent die angestrebte Kundenankunftspünktlichkeit von 96,2 Prozent. Eine verstärkte

Bautätigkeit sowie betriebliche Einschränkungen seitens der SBB Infrastruktur vorab im Raum Stein am Rhein–Kreuzlingen–Romanshorn beeinflussten das Ergebnis. Bei der Sauberkeit und den Kosten zur Behebung von Vandalismusschäden wurden die Qualitätswerte deutlich verbessert. Die WC-Verfügbarkeit bedarf weiterer Aufmerksamkeit, um sie ganzjährig auf dem gewünschten Niveau zu stabilisieren.

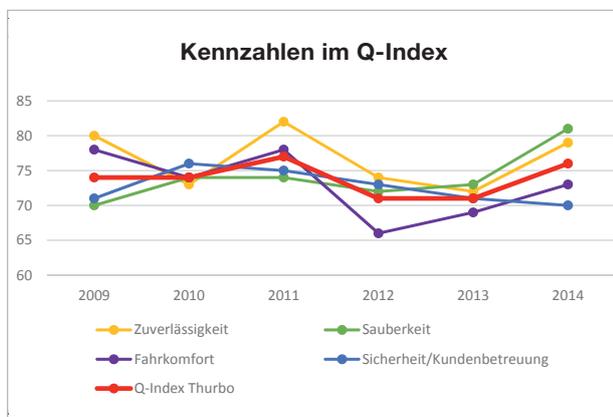
Aktuell informiert

Das 2013 installierte Fahrgastinformationssystem mit aktuellen Angaben im Zug zum Fahrtverlauf sowie zur aktuellen Situation von Bahn- und Busanschlüssen wurde weiter optimiert. Für das Jahr 2015 ist vorgesehen, die Aktualität der Informationen bei veränderten Zugläufen im Rahmen von Events oder Baustellen zu verbessern.

Zusammenarbeit

Die Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Verkehr, den Bestellerkantonen, den touristischen Leistungsträgern und den verschiedenen Kooperationspartnern, einschliesslich der SBB-Töchter RailAway und SBB GmbH sowie der im Rahmen der diversen Verbunde zusammengeschlossenen Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs, war wiederum äusserst erfreulich. Die guten 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 und dessen Verwaltung, sowie bei verschiedenen bilateralen Begegnungen gebührt allen ein herzlicher Dank. Das tragende Netzwerk wird weiterhin eine gute Basis für eine gedeihliche Entwicklung sein.



Produktion

Stabiler Fahrplan

Betrieb

Beim Start der neuen S-Bahn St. Gallen mussten aufgrund von Frequenzverschiebungen einzig ein Umlauf der S2 St. Gallen–Altstätten SG angepasst sowie zwischen Sargans und Chur ein Reservefahrzeug der S-Bahn St. Gallen zur Verstärkung am Morgen und am Abend eingesetzt werden. Dieses ermöglichte ab 15. Juni die Führung von zwei zusätzlichen S-Bahn-Frühzügen von Buchs SG beziehungsweise Ziegelbrücke nach Sargans.

Der Winter war zu Beginn des Jahres noch wenig zu spüren. Dies verhinderte grössere Unregelmässigkeiten bei der Infrastruktur und an den Fahrzeugen. Der Unterbestand beim Lokpersonal zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 verschärfte sich vor allem wegen Langzeitausfällen im Verlauf des Jahres weiter. Dies führte zu teilweise grösserem Aufwand bei der Einteilung und im kurzfristigen Ersatz bei der Disposition.

An der Fahrzeugfront spitzte sich die Situation ab März mehr und mehr zu. Das Regionalfahrzeug-InstandhaltungsCenter Ostschweiz der SBB (RICO) führte mehr Arbeiten und Änderungsaufträge aus als ursprünglich geplant. Hinzu kamen längere Stillstände aufgrund von Lagerschäden, Störungen bei WC-Anlagen und des Einbaus von Schiebetüren zu den 1. Klasse-Abteilen. Kupplungs- und Triebfahrzeugstörungen erforderten insgesamt fünfzehn Einsätze des Lösch- und Rettungszugs der SBB. Störungen bei der Infrastruktur führten wiederholt zu Zugausfällen und Verspätungen.

Bei grösseren Veranstaltungen, wie dem 26. Eidgenössischen Tambouren- und Pfeiferfest (ETPF) in Frauenfeld, dem Regionalen Turnfest in Ossingen und dem Konzert der Rock-Legende Elton John in der AFG-Arena in St. Gallen, hielt das nasskalte Wetter die Besucherströme und damit auch die Frequenzen in den Zügen in Grenzen. Einzig beim

St. Gallerfest und dem SummerDays Festival in Arbon traten zum Teil Kapazitätsengpässe auf. Das Fantastical in Kreuzlingen ging trotz erschwelter Bedingungen beim provisorischen Bahnhof Kreuzlingen Hafen unfallfrei über die Bühne. Am Churerfest verkehrten zum ersten Mal Extrazüge auf der S12 nach Sargans.

Sicherheit

Sicherheit ist ein prägendes Thema und gilt im Eisenbahnverkehr als das oberste Gebot. In allen drei Teilbereichen Safety, Security und Arbeitssicherheit arbeitet Turbo eng mit dem Konzern SBB zusammen.

Signalfälle

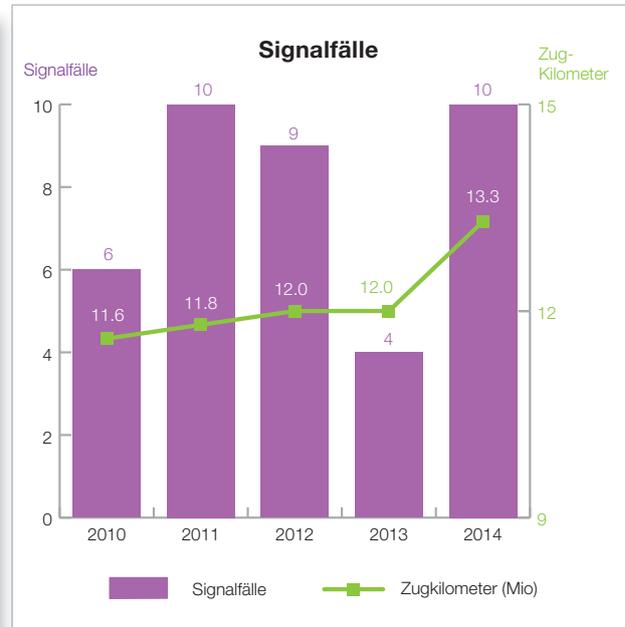
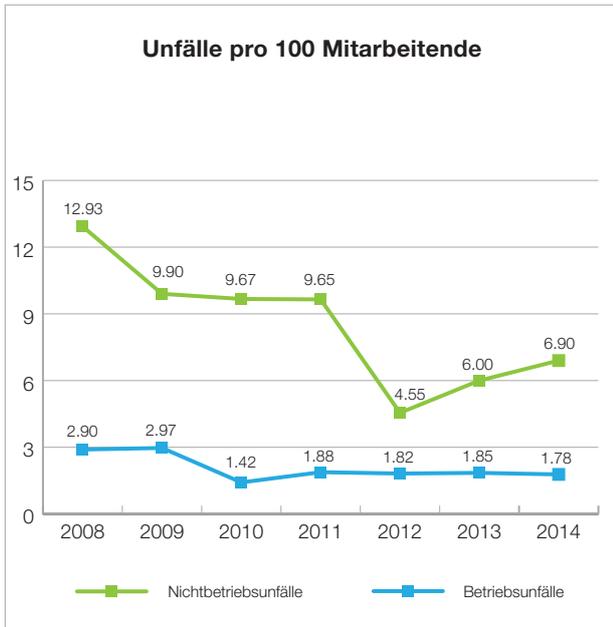
Die Vorgabe von höchstens sieben Hauptsignalfällen wurde mit zehn Vorkommnissen überschritten. Allerdings nahm auch die Zahl der gefahrenen Zugskilometer um rund zehn Prozent zu.

Die Gruppenleiter arbeiten jeden Signalfall mit dem betroffenen Lokführer oder der Lokführerin in einem ausführlichen Gespräch auf. Die gewonnenen Erkenntnisse fliessen in die Aus- und Weiterbildung des Lokpersonals ein. Bei den regelmässigen Begleitfahrten kontrollieren die Gruppenleiter die Einhaltung der sicherheitsrelevanten Prozesse.

Betriebs- und Nichtbetriebsunfälle

Die Zielvorgabe des Konzerns von maximal sieben wurde mit acht Betriebsunfällen überschritten. Angesichts der erhöhten durchschnittlichen Anzahl Mitarbeiter gegenüber dem Vorjahr war dieser Wert leicht rückläufig.

31 Nichtbetriebsunfälle verfehlten die Zielvorgabe von maximal neunzehn deutlich. Sieben Unfälle entstanden im Bereich Heimwerken/Unterhaltsarbeiten. Bei den sportlichen Aktivitäten schlugen acht Vorfälle zu Buche.



Audits

Interne Audits

Ein internes Audit vom 23. April widmete sich dem Supportprozess S4 «Rollmaterial unterhalten». Geprüft wurden die Reinigung sowie die Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge. Der Prozess S43 «Fahrzeugschäden bearbeiten» stand ebenso auf dem Programm.

Externe Audits

Der SBB Personenverkehr auditierte am 26. August die Prozesse M3 «Operativ führen», K3 «Produkt erstellen»

und S7 «Sicherheit überwachen» sowie, wie bereits beim internen Audit, S4 «Rollmaterial unterhalten».

Am 28. Oktober folgte ein Erhaltungsaudit der Schweizerischen Gesellschaft für Qualitäts- und Managementsysteme (SQS). Das Bundesamt für Verkehr nahm am 16. und 17. November ein Audit für die Sicherheitsbescheinigung vor.

In sämtlichen Audits wurden keine Abweichungen zu den Sollwerten festgestellt. Die Verbesserungsvorschläge fanden Eingang in die alltäglichen Arbeitsabläufe.

Fahrplan-Netzkarte 2015

Winterthur – Schaffhausen

- S33 täglich im Halbstundentakt von 5.30 bis 24.00 Uhr
- Die S33 hält tagsüber ganzjährig in Schloss Laufen am Rheinfall
- 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
- Nachtzüge am Wochenende Bülach – Schaffhausen – Singen mit Anschluss von/nach Zürich, stündlich ab Bülach von 1.34 bis 3.34 Uhr
- Fernverkehr (IC/IR/RE) täglich im Halbstundentakt Zürich – Schaffhausen

Winterthur – Bülach – Waldshut

- S41 täglich im Stundentakt
- S41 täglich im Halbstundentakt von 5.30 bis 22.30 Uhr Winterthur – Bülach
- Nachtzüge am Wochenende Winterthur ab 1.36 nach Bülach und zurück

Winterthur – Weinfelden

- S30 täglich im Stundentakt
- S30 am Sonntag in der Fahrplage der S8 von 6 bis 23 Uhr. Anschluss in Winterthur von/an S8 aus/nach Zürich
- S8 (Zürich – Winterthur – Weinfelden Mo – Sa im Stundentakt von 6 bis 23 Uhr
- 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.
- Beschleunigte S-Bahn Mo – Fr Winterthur ab 6.05 nach Weinfelden (und weiter als S14 nach Konstanz). Halt nur in Frauenfeld.
- Nachtzüge am Wochenende stündlich Winterthur – Romanshorn
- IC/IR täglich im Halbstundentakt (Zürich – Winterthur – Weinfelden – Konstanz)
- Zusatz-S-Bahnen Mo – Fr morgens und abends (Romanshorn – Weinfelden – Zürich HB – Zürich Hardbrücke

(Bülach –) Schaffhausen – Singen

- S22 täglich im Stundentakt von 6.30 bis 23.30 Uhr
- Nachtzüge am Wochenende stündlich (Bülach –) Schaffhausen – Singen

Winterthur – Stein am Rhein

- S29 täglich im Stundentakt
- Zusätzliche S-Bahnen Mo – Fr Stein am Rhein ab 5.33, 6.33 und 7.33 nach Winterthur sowie Winterthur ab 16.50 und 18.50 bzw. Oberw. ab 17.55 nach Stein am Rhein

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
- Zusätzliche S26 täglich Bauma ab 5.22 Uhr nach Rüti ZH

Winterthur – Wil

- S35 täglich im Halbstundentakt von 5 bis 22 Uhr, übrige Zeit im Stundentakt
- 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

- S10 täglich im Stundentakt
- S10 Mo – Fr im Halbstundentakt am Morgen und Abend
- Nachtbusse am Wochenende. Verkehren über Weinfelden Firehouse.

Schaffhausen – Stein am Rhein – Kreuzlingen (Seelinie)

- S8 täglich im Halbstundentakt von 5 bis 24 Uhr Schaffhausen – Stein am Rhein
- S8 täglich im Halbstundentakt von 5.30 bis 24 Uhr Stein am Rhein – Kreuzlingen
- Nachtzüge am Wochenende (Winterthur –) Schaffhausen – Stein am Rhein
- Nachtbusse am Wochenende Stein am Rhein ab 2.40 nach Kreuzlingen und Kreuzlingen ab 2.00 nach Stein am Rhein sowie Kreuzlingen ab 1.00 nach Steckborn und Steckborn ab 1.24 nach Kreuzlingen.



 Linien mit Turbo-Zügen
 übrige Bahnliesen

Weinfelden – Konstanz

- S14 täglich im Stundentakt
- S14 Mo – Fr im Halbstundentakt am Morgen und Abend
- Die S14 Mo – Fr Weinfelden ab 6.35 nach Konstanz verkehrt bereits ab Winterthur (ab 6.02) als beschleunigte S-Bahn bis Weinfelden.
- Beschleunigte S-Bahnen täglich Konstanz ab 5.03, 21.03 und 22.03 nach Winterthur und Winterthur ab 22.09 und 23.09 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

Kreuzlingen – Romanshorn (Seelinie)

- S8 täglich im Halbstundentakt von 5 bis 24 Uhr Kreuzlingen – Romanshorn
- Nachtzüge am Wochenende Romanshorn – Kreuzlingen

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 Romanshorn – Zürich HB – Zürich Hardbrücke am Morgen und Abend
- **NEU:** Zusätzliche S-Bahn täglich Weinfelden ab 6.00 nach Romanshorn

Weinfelden – Bischofszell – St. Gallen

- S5 täglich im Stundentakt
- S55 Mo – Fr im Halbstundentakt am Morgen sowie ab Mittag bis Abend
- Nachtbusse am Wochenende Weinfelden ab 2.04 nach Gossau und St. Gallen ab 1.01 nach Weinfelden. Verkehren über Weinfelden Firehouse.

Romanshorn – St. Gallen

- S8 täglich im Halbstundentakt (Schaffhausen –) Romanshorn – St. Gallen und im Stundentakt weiter nach Wattwil – Nesslau.
- S81 Mo – Fr am Morgen und Abend im Halbstundentakt Wittenbach – St. Gallen und im Stundentakt weiter nach Herisau.
- **NEU:** Zusätzliche S8 täglich Romanshorn ab 5.00 nach St. Gallen und St. Gallen ab 5.36 nach Romanshorn.
- **NEU:** Zusätzliche S8 täglich (Schaffhausen –) Romanshorn ab 23.00 nach St. Gallen und St. Gallen ab 23.36 nach Romanshorn (– Kreuzlingen)
- Nachtzüge am Wochenende Romanshorn ab 0.30 und 1.34 nach St. Gallen und St. Gallen ab 1.02 und 2.02 nach Romanshorn

Romanshorn – Rorschach

- S7 täglich im Halbstundentakt von 5.30 bis 24 Uhr
- Nachtbusse am Wochenende Romanshorn ab 1.32 nach Rorschach Signalstrasse und 2.32 nach Rorschach (Hauptbahnhof) sowie Rorschach (Hauptbahnhof) ab 0.54 und Rorschach Signalstrasse ab 1.59 nach Romanshorn

St. Gallen – Altstätten SG

- S2 täglich im Stundentakt St. Gallen – Altstätten SG
- S3 täglich im Stundentakt (Herisau –) St. Gallen – St. Margrethen
- S4 täglich im Stundentakt (Uznach –) St. Gallen – Altstätten SG (– Sargans)
- Nachtzüge am Wochenende (Winterthur –) St. Gallen – St. Margrethen. Busanschluss nach Altstätten (– Rüthi).
- Rheintal-Express täglich im Stundentakt (Wil –) St. Gallen – Altstätten SG (– Chur)

Altstätten SG – Buchs SG – Sargans

- S4 täglich im Stundentakt (St. Gallen –) Altstätten SG – Sargans (– Ziegelbrücke)
- Durchgehende S-Bahnen in Randstunden (Wil –) St. Gallen – Altstätten – Buchs – Sargans, abends in der Fahrlage des Rheintal-Express
- Rheintal-Express täglich im Stundentakt (Wil –) St. Gallen (–) Altstätten – Sargans (– Chur)

Sargans – Chur

- S12 täglich im Halbstundentakt mit Anschluss in Sargans von/nach Zürich
- Rheintal-Express täglich im Stundentakt (Wil –) St. Gallen (–) Sargans – Chur
- IC/RE täglich teilweise im Halbstundentakt (Zürich –) Sargans – Chur

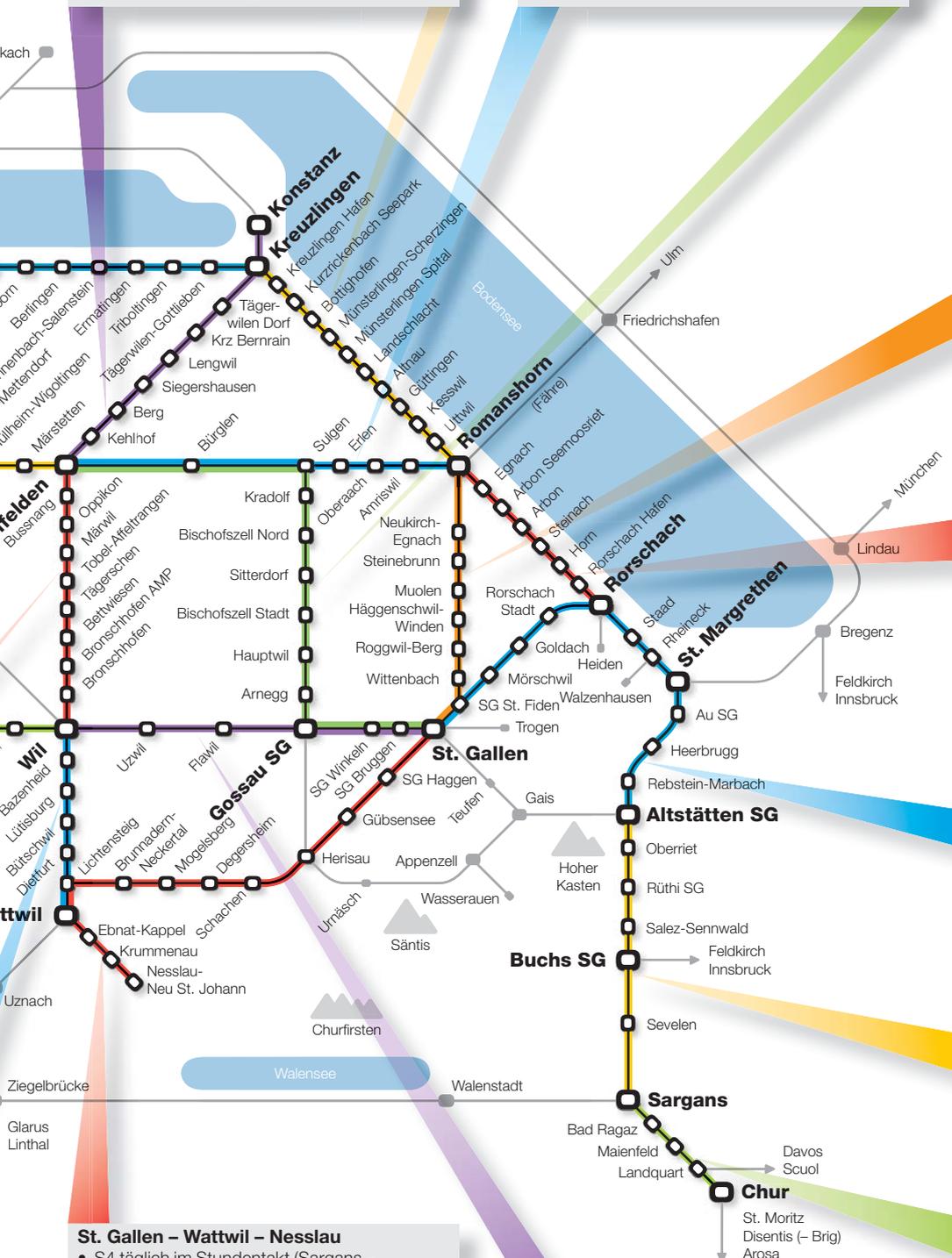
St. Gallen – Wattwil – Nesslau

- S4 täglich im Stundentakt (Sargans – Rorschach –) St. Gallen – Wattwil (– Uznach – Ziegelbrücke)
- S8 täglich im Stundentakt (Schaffhausen – Romanshorn –) St. Gallen – Wattwil – Nesslau – Neu St. Johann
- S81 Mo – Fr am Morgen und Abend im Stundentakt (Wittenbach –) St. Gallen – Herisau
- Bus täglich im Stundentakt Wattwil – Nesslau (– Wildhaus)
- Voralpen-Express im Stundentakt St. Gallen – Wattwil (– Rapperswil – Luzern)

Wil – St. Gallen

- S1 täglich im Stundentakt Wil – St. Gallen
- S1 Mo – Fr im Halbstundentakt Wil – St. Gallen am Morgen und Abend
- Thurbo Frühzug täglich St. Gallen ab 4.32 nach Zürich Flughafen – Zürich Oerlikon

- Nachtzüge am Wochenende stündlich (Winterthur –) Wil – St. Gallen (– St. Margrethen)
- Rheintal-Express täglich Wil – St. Gallen – Sargans – Chur im Stundentakt
- IC/ICN täglich im Halbstundentakt (Zürich –) Wil – St. Gallen



Technik

Investitionen in die Zukunft

Schiebetüre zur 1. Klasse

Die Betriebserfahrung mit den zwischen 2012 und 2013 abgelieferten Nachbaurfahrzeugen 791 bis 805 zeigte einen hohen Bedarf zur kompletten Ausrüstung aller GTW 2/8 mit Schiebetüren zum 1. Klasse-Bereich. Eine Projektorganisation von Thurbo, RICO und Stadler Rail begleitete im Laufe des Jahres diese Umrüstung und nahm sie nach erfolgreichem Umbau ab.

Seelinie-GTW

Das Erhalten des betriebsfähigen Zustandes der Seelinie-GTW bedingt eine weitere tiefere Revision. Zur Planung der dafür notwendigen Tätigkeiten koordinierten die Rollmaterialverantwortlichen von Thurbo und RICO die Saniierungspakete sowie die dafür notwendigen Ressourcen und Zeitabläufe.

Betriebserkenntnisse

Fachspezialisten der SBB-Industriewerkstätten Yverdon und Olten und der Flottentechnik analysierten die festgestellten Schäden an den Antrieben der GTW 2/6 und 2/8. Diese hatten wiederholt zu blockierten Antrieben geführt. Die schadhafte Komponenten wurden im motorseitigen

Getriebelager erkannt. Eine Lösung zur Vermeidung solcher Schäden muss noch gefunden werden.

Nach dem Einsatz während mehr als zehn Jahren erscheinen die Fahrzeugoberflächen stellenweise matt. Um dies zu beheben und korrosionsschützende Massnahmen zu ergreifen, ist eine Farbsanierung notwendig. Sie folgt in den nächsten Jahren.

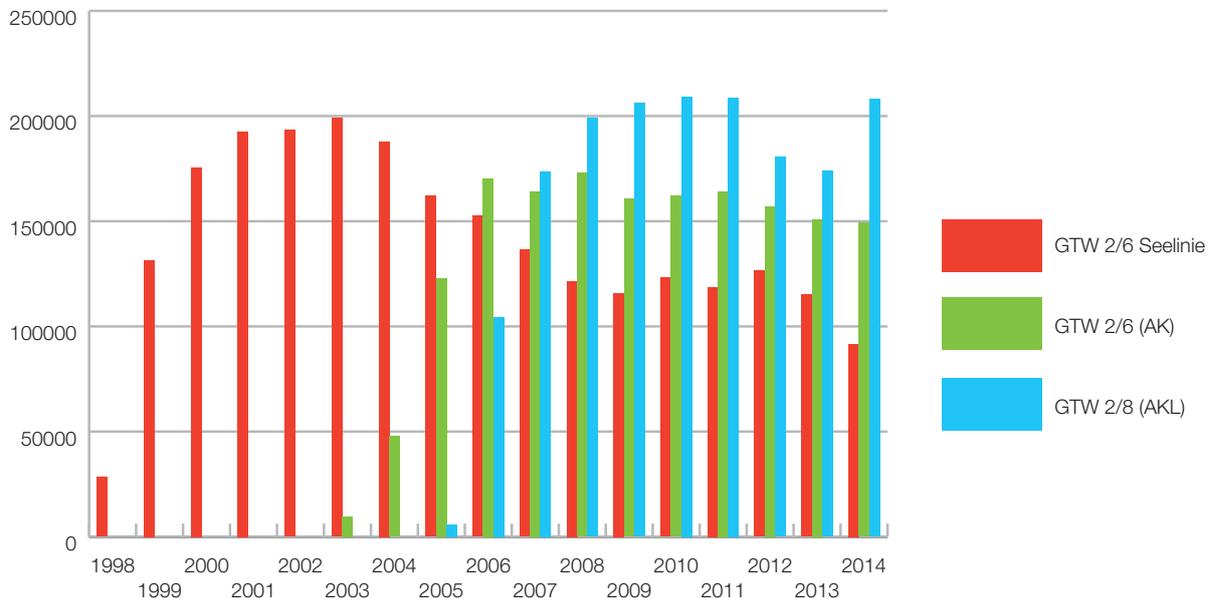
Bei der Untersuchung von Wagenkasten, die nach einer Kollision mit einem Strassenfahrzeug erfolgte, erkannte RICO Wagenkastenelemente, die durch Feuchtigkeit beschädigt sind. Zusammen mit der Industrie soll dieser Zustand beurteilt und behoben werden.

Lebenszykluskosten

Die für die Revisionen benötigten Rückstellungen basieren auf Angaben zu den Lebenskosten. Neuere Erkenntnisse führten regelmässig zur Anpassung der dafür notwendigen Rückstellungen. Gemeinsam mit RICO wurden die notwendigen Korrekturen an den Rückstellungswerten vorgenommen und der fahrzeugbezogene effektive Aufwand ermittelt.



Durchschnittliche Laufleistungen der Fahrzeuge



Jahresleistungen pro Fahrzeug

Typ

Jahresleistung pro Fz im Ø

10 GTW 2/6 (Seelinie) 1. Serie ¹⁾	91 625 km
4 Steuerwagen Bt zu GTW 2/6 1. Serie ²⁾	119 514 km
41 GTW 2/6 (AK) 2. Serie ³⁾	149 317 km
39 GTW 2/8 (AKL) 2. Serie ⁴⁾⁵⁾	205 469 km
15 GTW 2/8 (AKL) 2. Serie ⁶⁾	214 484 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 2/8 805 (RABe AKL 526 805-7) ist Rekordhalter mit 228'962 km.

⁶⁾ abgeliefert 2012/13

AK = (kurzer) GTW 2/6 mit automatischer Kupplung

AKL = (langer) GTW 2/8 mit automatischer Kupplung

Laufleistungen der Fahrzeuge (GTW)

Die Laufleistungen der GTW haben sich aufgrund eines weiteren Angebotsausbaus beim Fahrplan im Jahr 2014 erneut leicht erhöht:

Jahr	Fahrzeuge	Laufleistung
1998 ¹⁾	4	0,1 Mio. km
1999 ¹⁾	14	1,3 Mio. km
2000 ¹⁾	14	1,7 Mio. km
2001 ¹⁾	14	1,9 Mio. km
2002 ¹⁾	14	1,9 Mio. km
2003	21	2,0 Mio. km
2004	43	3,2 Mio. km
2005	67	8,8 Mio. km
2006	88	12,6 Mio. km
2007	94	15,4 Mio. km
2008	94	16,1 Mio. km
2009	94	16,3 Mio. km
2010	94	16,5 Mio. km
2011	94	16,6 Mio. km
2012	102	16,7 Mio. km
2013	109	17,2 Mio. km
2014	109	18,7 Mio. km

¹⁾ Betreiberin: MThB

Finanzen

Ausgeglichenes Jahresergebnis erzielt

Neue S-Bahn St. Gallen zeitigt Wirkung

Mit der Einführung der S-Bahn St. Gallen am 15. Dezember 2013 erhöhte sich das von Turbo bereitgestellte Angebot um rund vierzehn Prozent. Die strukturellen Veränderungen im Fahrplan erschwerten eine Prognose von Nachfrage und Erträgen. Insofern sind das ausgeglichene Jahresergebnis und die den Erwartungen entsprechende Nachfrage (Personen-Kilometer) als Erfolg zu werten. Zwar hielten die Erträge aus den Fahrausweisverkäufen mit der Nachfrage nicht ganz Schritt. Die fehlenden Einnahmen konnten aber durch Einsparungen aufgefangen werden.

Betriebsertrag

Der Umsatz nahm als Folge der Angebotsentwicklung spürbar zu. Neben den zusätzlichen Personenverkehrserträgen erhöhte sich auch die Abgeltung der öffentlichen Hand. Sie kam hauptsächlich der Sparte Regionaler Personenverkehr zu gute.

Die Verantwortlichkeiten für den Betrieb haben sich mit der Inbetriebnahme der S-Bahn St. Gallen verändert. So produziert jedes Unternehmen seine Leistungen selber. Der Leistungsausgleich mit der Schweizerischen Südostbahn (SOB), wie er in den Vorjahren bestanden hatte, fiel weg. Dies schlug sich auf der einen Seite in Mindererträgen (Betriebsleistungsertrag), auf der andern Seite aber auch in tieferen Aufwendungen (Sonstiger Betriebsaufwand) nieder.

Der Sonstige Betriebsertrag beinhaltetete nochmals Versicherungsleistungen in der Höhe von rund 2,5 Mio. Franken für die Reparatur von Fahrzeugen.

Personalaufwand

Ein grosser Teil des Personalaufwandes ist direkt abhängig von der erbrachten Leistung. Dies beeinflusst den Personalbedarf, aber nicht zwingend den Personalbestand. Letzterer stieg hauptsächlich wegen der zusätzlichen Mitarbeitenden, die sich in der Ausbildung zum/zur Lokomotivführenden befanden. Der erhöhte Bedarf an ausgebildeten Lokomotivführerinnen und -führern wurde einerseits durch Überzeitleistungen und andererseits durch Leistungseinkäufe (Sonstiger Betriebsaufwand) gedeckt.

Sonstiger Betriebsaufwand

Auch im 2014 fielen nochmals Reparaturkosten für die Instandstellung der drei in den Jahren 2012 und 2013 beschädigten Fahrzeuge an. Der Aufwand reduzierte sich aber um rund zwei Millionen Franken. Gleichzeitig stieg der ordentliche Instandhaltungsaufwand um den gleichen Betrag. Die Benutzung der Trassen schlug mit rund 3,8 Mio. Franken Mehrkosten gegenüber dem Vorjahr zu Buche. Das entspricht einer Zunahme von rund zehn Prozent und ist eine direkte Folge des Leistungsausbaus. Neben den eingekauften Lokpersonalleistungen wurden auch zusätzliche Fahrzeuge angemietet.

Abschreibungen

Die erstmals ganzjährig angefallenen Abschreibungen für die im Zusammenhang mit der S-Bahn St. Gallen nachbeschafften Fahrzeuge und das im 2013 in Betrieb genommene Fahrgastinformationssystem liessen den Abschreibungsaufwand um knapp eine Million Franken ansteigen. Im Verlauf des Jahres konnte die Gesamterneuerung Wil-Weinfelden aus dem Jahr 2012 definitiv abgerechnet und aktiviert werden. Daraus resultierte eine Zunahme des Wertberichtigungsaufwandes der Sparte Infrastruktur.

Finanzergebnis

Der leicht höhere Finanzaufwand ist auf den höheren Fahrzeugbestand ab 2013 zurückzuführen.

Vorschüsse / Darlehen Konzern

Turbo finanziert sich sowohl im kurzfristigen als auch im langfristigen Bereich über den Konzern SBB. Darlehen, welche innerhalb von zwölf Monaten zur Rückzahlung fällig werden, sind unter den kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten bilanziert.

Rechnungsgenehmigung durch das BAV

In Übereinstimmung mit Art. 37 Personenbeförderungsgesetz (PBG) hat das Bundesamt für Verkehr (BAV) im Rahmen der subventionsrechtlichen Prüfung mit Bericht vom 31.3.2015 die Jahresrechnung ohne Vorbehalte genehmigt.

Finanzen
2014

Bilanz

Turbo AG		31.12.2013	
	übrige Sparten/ nicht zuscheidbar	Sparte Infrastruktur	Total
Aktiven			571 694 389
Umlaufvermögen	25 656 754		25 656 754
Flüssige Mittel	5 342 044		5 342 044
Kurzfristige Vorschüsse Konzern	5 460 985		5 460 985
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen Dritte	1 735 694		1 735 694
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen Konzern	2 048 810		2 048 810
Andere Forderungen Dritte	2 282 908		2 282 908
Aktive Rechnungsabgrenzung Dritte	3 452 100		3 452 100
Aktive Rechnungsabgrenzung Konzern	4 747 001		4 747 001
Aktive Rechnungsabgrenzung Kanton Thurgau	587 212		587 212
Anlagevermögen	432 963 057	113 074 577	546 037 635
Beteiligung BOS	34 000		34 000
Übrige Beteiligungen	2 000		2 000
Übrige Finanzanlagen	220 000		220 000
Sachanlagen	429 935 334	113 074 577	543 009 911
<i>Anschaffungswert</i>	<i>612 017 335</i>	<i>131 812 255</i>	<i>743 829 591</i>
<i>kumulierte Wertberichtigung</i>	<i>- 182 811 633</i>	<i>- 24 103 584</i>	<i>- 206 915 217</i>
<i>Anlagen im Bau</i>	<i>729 632</i>	<i>5 365 906</i>	<i>6 095 537</i>
Immaterielle Anlagen	2 771 724		2 771 724

		31.12.2014	+/-	
übrige Sparten/ nicht zuscheidbar	Sparte Infrastruktur	Total		
		541 650 217	- 5.3%	
22 107 102		22 107 102	- 13.8%	Umlaufvermögen
8 080 980		8 080 980		Flüssige Mittel
2 184 811		2 184 811		Kurzfristige Vorschüsse Konzern
1 322 409		1 322 409		Forderungen aus Lief. und Leistungen Dritte
173 276		173 276		Forderungen aus Lief. und Leistungen Konzern
1 217 777		1 217 777		Andere Forderungen Dritte
2 736 147		2 736 147		Aktive Rechnungsabgrenzung Dritte
5 815 513		5 815 513		Aktive Rechnungsabgrenzung Konzern
576 189		576 189		Aktive Rechnungsabgrenzung Kanton Thurgau
408 295 997	111 247 119	519 543 116	- 4.9%	Anlagevermögen
34 000		34 000		Beteiligung BOS
2 000		2 000		Übrige Beteiligungen
50 000		50 000		Übrige Finanzanlagen
405 603 058	111 247 119	516 850 176		Sachanlagen
612 817 449	136 999 622	749 817 072		Anschaffungswert
- 207 701 205	- 28 550 342	- 236 251 547		kumulierte Wertberichtigung
486 813	2 797 838	3 284 652		Anlagen im Bau
2 606 939		2 606 939		Immaterielle Anlagen

Bilanz

Turbo AG		31.12.2013	
	übrige Sparten/ nicht zuscheidbar	Sparte Infrastruktur	Total
Passiven			571 694 389
Kurzfristiges Fremdkapital	76 466 592		76 466 592
Kurzfr. Finanzverbindlichkeiten Konzern	14 003 307		14 003 307
Kurzfr. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen Dritte	6 965 093		6 965 093
Kurzfr. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen Konzern	14 928 376		14 928 376
Kurzfristiges Darlehen Konzern	20 000 000		20 000 000
Andere kurzfristige Verbindlichkeiten	59 544		59 544
Kurzfristige Rückstellungen	2 901 075		2 901 075
Passive Rechnungsabgrenzung	11 177 366		11 177 366
Passive Rechnungsabgrenzung Konzern	6 431 832		6 431 832
Langfristiges Fremdkapital	310 779 509	86 018 039	396 797 548
Langfristige Darlehen Konzern	300 000 000		300 000 000
Bedingt rückzahlbare Darlehen Art. 56 EBG Bund		28 389 414	28 389 414
Bedingt rückzahlbare Darlehen Art. 56 EBG Kt. St. Gallen		8 568 142	8 568 142
Bedingt rückzahlbare Darlehen Art. 56 EBG Kt. Thurgau		49 060 483	49 060 483
Rückzahlbare Darlehen Art. 56 EBG Bund	219 277		219 277
Rückzahlbare Darlehen Art. 56 EBG Kt. St. Gallen	55 620		55 620
Rückzahlbare Darlehen Art. 56 EBG Kt. Thurgau	406 578		406 578
Langfristige Rückstellungen	10 098 035		10 098 035
Eigenkapital			98 430 249
Aktienkapital	75 000 000		75 000 000
Gesetzliche Reserve	360 271		360 271
Zweckgebundene Reserve (Abschreibungsreserve Art. 6 aREVO)	1 047 463		1 047 463
Reserve Art. 67 EBG		1 361 415	1 361 415
Reserve Art. 36 PBG	16 261 463		16 261 463
Bilanzgewinn	3 128 486	1 271 151	4 399 637
<i>Gewinn-/Verlustvortrag</i>	<i>7 514 058</i>		<i>7 514 058</i>
<i>Jahresergebnis</i>	<i>- 4 385 572</i>	<i>1 271 151</i>	<i>- 3 114 421</i>

		31.12.2014	+/-	
übrige Sparten/ nicht zuscheidbar	Sparte Infrastruktur	Total		
		541 650 217	- 5.3%	
78 593 700		78 593 700	+ 2.8%	Kurzfristiges Fremdkapital
1 961 744		1 961 744		Kurzfr. Finanzverbindlichkeiten Konzern
1 263 312		1 263 312		Kurzfr. Verbindlichk. aus Lief. und Leist. Dritte
142 337		142 337		Kurzfr. Verbindlichk. aus Lief. und Leist. Konzern
55 000 000		55 000 000		Kurzfristiges Darlehen Konzern
250 136		250 136		Andere kurzfristige Verbindlichkeiten
4 151 386		4 151 386		Kurzfristige Rückstellungen
11 953 046		11 953 046		Passive Rechnungsabgrenzung
3 871 739		3 871 739		Passive Rechnungsabgrenzung Konzern
278 469 885	86 020 009	364 489 895	- 8.1%	Langfristiges Fremdkapital
265 000 000		265 000 000		Langfristige Darlehen Konzern
	28 389 414	28 389 414		Bedingt rückzahlbare Darlehen Art. 56 EBG Bund
	8 568 142	8 568 142		Bedingt rückzahlbare Darlehen Art. 56 EBG Kt. SG
	49 062 453	49 062 453		Bedingt rückzahlbare Darlehen Art. 56 EBG Kt. TG
201 428		201 428		Rückzahlbare Darlehen Art. 56 EBG Bund
50 934		50 934		Rückzahlbare Darlehen Art. 56 EBG Kt. SG
372 323		372 323		Rückzahlbare Darlehen Art. 56 EBG Kt. TG
12 845 201		12 845 201		Langfristige Rückstellungen
		98 566 623	+ 0.1%	Eigenkapital
75 000 000		75 000 000		Aktienkapital
360 271		360 271		Gesetzliche Reserve
1 047 463		1 047 463		Zweckgeb. Res. (Abschreibungsres. Art. 6 aREVO)
	2 632 986	2 632 986		Reserve Art. 67 EBG
11 720 304		11 720 304		Reserve Art. 36 PBG
7 220 546	585 054	7 805 599		Bilanzgewinn
7 669 225		7 669 225		Gewinn-/Verlustvortrag
- 448 680	585 054	136 374		Jahresergebnis

Erfolgsrechnung

Thurbo AG	2013	2014	
Betriebsertrag	165 756 625	181 649 651	+ 9.6%
Personenverkehrsertrag	71 719 114	81 160 708	
Betriebsleistungsertrag	6 216 367	4 013 681	
Ertrag aus Infrastruktur-Benützung	3 359 000	3 433 000	
Abgeltungen der öffentlichen Hand	80 023 802	89 683 993	
Sonstiger Betriebsertrag	8 049 796	7 708 060	
Ertragsminderungen	- 3 611 453	- 4 349 791	
Betriebsaufwand	163 281 297	175 617 556	+ 7.6%
Materialaufwand	39 178	10 445	
Personalaufwand	48 682 887	52 789 380	
Sonstiger Betriebsaufwand	85 651 611	92 686 129	
Abschreibungen	28 907 622	30 131 601	
<i>Abschreibungen übrige Sparten</i>	<i>24 524 318</i>	<i>25 473 736</i>	
<i>Abschreibungen Sparte Infrastruktur</i>	<i>4 383 303</i>	<i>4 657 866</i>	
Betriebsergebnis (EBIT)	2 475 328	6 032 095	+ 143.7%
Finanzergebnis	- 5 558 723	- 5 865 915	+ 5.5%
Finanzertrag	135 694	23 961	
Finanzaufwand	5 694 417	5 889 876	
Steuern	31 026	29 806	
Gewinnsteuern	31 026	29 806	
Jahresergebnis	- 3 114 421	136 374	- 104.4%

Anhang zur Jahresrechnung

Thurbo AG	31.12.2013	31.12.2014
------------------	-------------------	-------------------

Abgetretene Aktiven zur Sicherung eigener Verpflichtungen

An die SBB AG, Bern, abgetretene Rechte auf Ablieferung und Eigentums-
erwerb an 19 der 80 bestellten elektrischen Gelenktriebwagen, gemäss
Verträgen vom 6. Februar 2004 und vom 16. Februar 2006

Buchwert am 31.12.2014 der 19 verpfändeten GTW	106 263 414	100 244 142
--	-------------	-------------

Brandversicherungswerte der Sachanlagen (inkl. Neuwertzusatz)

Immobilies Sachanlagevermögen (Versicherung SBB)	174 954 000	183 701 700
Mobiles Sachanlagevermögen (Versicherung SBB)	597 315 000	627 180 750

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 kon-
zessionierten Verkehrsbetrieben, vorwiegend im Raum Ostschweiz und im
benachbarten Ausland

Aktienkapital	100 000	100 000
Beteiligungsquote	34%	34%
Buchwert	34 000	34 000

Genossenschaft Tarifverbund Ostwind, St. Gallen

Anteil	2 000	2 000
--------	-------	-------

Es besteht keine Nachschusspflicht.

Einfache Gesellschaften

Die Thurbo AG ist an der einfachen Gesellschaft «Tarifverbund Region Schaff-
hausen» beteiligt. Es besteht solidarische Haftung.

Anhang zur Jahresrechnung

Thurbo AG

31.12.2013

31.12.2014

Cash-Pool

Die SBB führt ein konzernweites Cash-Pooling. Die Thurbo AG ist Teilnehmerin im Cash-Pooling. Die (Pool-) Bank kann zur Sicherung ihrer Ansprüche gegenüber den Poolteilnehmern ein Pfandrecht auf die Guthaben (Poolteilnehmerkonten) ausüben.

Durchführung einer Risikobeurteilung

Die Thurbo AG ist in das Risikomanagement des SBB-Konzerns eingebunden. Der Konzern identifiziert, bewertet und steuert in einem jährlich wiederkehrenden Prozess die wesentlichen Risiken, definiert Massnahmen und stellt die Umsetzung sicher. Die Durchführung des Prozesses erfolgt gemäss der Risk Policy SBB. Der Verwaltungsrat hat am 11. Dezember 2014 den Corporate Risk Report 2014 genehmigt.

Die Thurbo AG trifft bei der Bilanzierung und Bewertung Einschätzungen und Annahmen bezüglich der Zukunft. Um die Übereinstimmung des Jahresabschlusses mit den anzuwendenden Rechnungslegungsnormen und die Ordnungsmässigkeit der Berichterstattung zu gewährleisten, wirken interne Kontroll- und Steuerungssysteme.

Eventualforderungen und -verbindlichkeiten

Die SBB AG führt eine Personalkasse, in welcher Mitarbeitende und Pensionäre der SBB AG, derer Tochtergesellschaften und der SBB AG nahestehende Stiftungen Einlagen tätigen können, sofern die Tochtergesellschaften bzw. Stiftungen die Einlagen garantieren. Gegenüber den Mitarbeitenden und Pensionären der Thurbo AG besteht eine Garantieverpflichtung im Umfang der Einlagen und Zinsgutschriften.

Der Gesamtbetrag der bestehenden Verpflichtung beträgt:	nicht erhoben	3 768 055
---	---------------	-----------

Netto-Auflösung von Stillen Reserven

Im Vorjahr wurden Stille Reserven aufgelöst.	3 235 000	-
--	-----------	---

Verordnung über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV)

Die Thurbo AG untersteht der Verordnung des UVEK über das Rechnungswesen der konzessionierten Unternehmen (RKV). Die Verordnung ist seit 1. Januar 2011 in Kraft.

Thurbo AG	31.12.2013	31.12.2014
------------------	-------------------	-------------------

Deckungssummen der Sach- und Haftpflichtversicherungen (Art. 3 RKV)

Die Thurbo AG hat für die Sparten Verkehr und Infrastruktur Sachversicherungen abgeschlossen mit Deckungssummen von je CHF 100 Mio. und Haftpflichtversicherungen mit Deckungssummen von je CHF 100 Mio.

Investitionsrechnung Sparte Infrastruktur

Sachanlagen per 1. Januar	137 327 025	137 178 161
<i>Anschaffungswert</i>	<i>132 557 265</i>	<i>131 812 255</i>
<i>Anlagen im Bau</i>	<i>4 769 760</i>	<i>5 365 906</i>
Investitionen brutto	5 927 529	3 963 259
Nicht aktivierbare Investitionen	- 773 870	- 1 132 852
Investitionen netto	5 153 659	2 830 407
Zugang Anlagerechnung (aus Investitionen)	4 557 513	5 398 474
Abgang Anlagerechnung	- 5 302 523	- 211 108
Sachanlagen per 31. Dezember	137 178 161	139 797 461
<i>Anschaffungswert</i>	<i>131 812 255</i>	<i>136 999 622</i>
<i>Anlagen im Bau</i>	<i>5 365 906</i>	<i>2 797 838</i>

Thurbo AG (nicht Bestandteil des Anhangs)	2014
--	-------------

Entschädigungen des Verwaltungsrates

	Präsidentin	übrige Mitglieder	Total
Honorare (Grundpauschale)	30 000	65 000	95 000
Spesenpauschale	1 000	2 000	3 000
Gesamtentschädigung	31 000	67 000	98 000

Die Gesamtentschädigung an die VR-Vertreter der SBB fliesst direkt an die SBB AG.

Revisionsbericht

An die Generalversammlung der Turbo AG, Kreuzlingen

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung der Turbo AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang (Seiten 24 bis 31), für das am 31. Dezember 2014 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

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 2014 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.

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.

Ferner bestätigen wir, dass der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinnes dem schweizerischen Gesetz und den Statuten entspricht, und empfehlen die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Bern, 24. April 2015

Ernst & Young AG

gez. Stefan Weuste
zugelassener Revisionsexperte
(Leitender Revisor)

gez. Patrick Rebsamen
zugelassener Revisionsexperte

Bahnorama

THURBO

Die Regionalbahn

Ein Oeschwäizer Ratgeber zum Freizeitrend: Human Powered Mobility

Das Magazin der Regionalbahn THURBO AG, 1. Sonderausgabe Frühling 2003

Bahnorama

THURBO

THURBO-Geschäftsführer Ernst Boos: «Wir wollen die Bahn zu einem Erlebnis machen.»

Das Magazin der THURBO AG, Juni 2003. Die Regionalbahn in der Ostschweiz und in Südschweiz. Ein Nachweinanzeige der SBB. **500 CHF PPS**

Bahnorama

THURBO

Planetarium Kreuzlingen Reise ins Universum

Transparenz ist Trumpf

Im Nachhinein unterwegs

Das Magazin der THURBO AG, November 2003. Die Regionalbahn in der Ostschweiz und in Südschweiz. Ein Nachweinanzeige der SBB. **500 CHF PPS**

Bahnorama

THURBO

Bülach-Schaffhausen Freie Fahrt entlang dem Rhein

Neu: Der «Seehäsel»-Radweg

10 Jahre alt: Die «Seehäsel»-Linie

Das Magazin der THURBO AG, April 2004. Die Regionalbahn in der Ostschweiz und in Südschweiz. Ein Nachweinanzeige der SBB. **500 CHF PPS**

Bahnorama

THURBO

Simone Niggli-Luder THURBO-Mitschafflerin für die Bahn

Die Stadt St. Gallen Mostindien per Rad erkunden

Das Magazin der Regionalbahn THURBO, Dezember 2004. **500 CHF PPS**

Das Kundenmagazin «Bahnorama» im Wandel der Zeit

April 2003 bis Dezember 2014

Bahnorama

THURBO

Fahrplanwechsel Mehr Zug auf dem THURBO-Netz

Zürsch 180t zum Bade

Vorkehrer-Drehscheibe WII

Das Magazin der Regionalbahn THURBO, Dezember 2004. **500 CHF PPS**

Bahnorama

THURBO

Rheintaler Höhenweg Kulturweg zwischen Rhein und Reben

Schaffhausen Bus Busfahrt zur Dampfromantik

Das Magazin der Regionalbahn THURBO, April 2006. **500 CHF PPS**

Bahnorama

THURBO

Seilfähre Ellikon-Nack Beim «Fäärimaan» am Rhein

PostAuto Region Ostschweiz Swinging Toggenburg

Das Magazin der Regionalbahn THURBO, August 2005. **500 CHF PPS**

Bahnorama

THURBO

Casinotheater Winterthur Viktors Spätprogramm

Fahrplanwechsel-Extra THURBO dreht auf

Das Magazin der Regionalbahn THURBO, November 2005. **500 CHF PPS**

Bahnorama

THURBO

Vor der Badesaison: Spaziergang am Bodensee

Sea Life Konstanz Leben unter Wasser

Das Magazin der Regionalbahn THURBO, April 2006. **500 CHF PPS**

Bahnorama

THURBO

Sanfte Aufwertung: Rheinflall wird attraktiver

Frau zentraler Rolle ins Interim: Eisenbergwerk Gontzen

Das Magazin der Regionalbahn THURBO, August 2006. **500 CHF PPS**

Bahnorama

THURBO

Vorposten zum Einkaufsparadies Konstanz: Der Schweizer Bahnhof

Anschluss ans Glieder Zur Bildung mit der Bahn

Das Magazin der Regionalbahn THURBO, Dezember 2006. **500 CHF PPS**

Bahnorama

THURBO

Zwischen Bodensee und Schaffhausen: Rheinfahrt mit Genuss

Industriekultur zu bewundern: Technik im Tösstal

Das Magazin der Regionalbahn THURBO, April 2007. **500 CHF PPS**

Bahnorama

THURBO

Spielplatz bei Ravensburg: In der Welt von Kapit'n Blaubär

Vom Rheintal in die Wirtschaftsentrenn: Ein Zug zum Pendeln

Das Magazin der Regionalbahn THURBO, August 2007. **500 CHF PPS**

Bahnorama

THURBO

Bodensee-Therme in Konstanz: Wellness mit Sinnesfreuden

Thurgau by Night: Anschluss nach Partyschluss

Das Magazin der Regionalbahn THURBO, Dezember 2007. **500 CHF PPS**

Das Magazin der Regionalbahn THURBO, April 2008

Bahnorama

THURBO

100 Jahre
Regionalbahn

Conny-Land und Abenteuerland Walter Zoo:
Tiere sind wieder Trumpf

Euro 08:
THURBO im Bar'n des Fussballs

WIMMOBI | HH | www.thurbo.ch | SBB CFF FFS

August 2008 | www.thurbo.ch

Bahnorama

Das THURBO-Magazin für Freizeit und Mobilität.

ViaStoria
Pilgern auf alten Kulturpfaden

Obstlehrpfad Altnau
Mostindien pur erleben

WIMMOBI | HH | www.thurbo.ch | SBB CFF FFS

Dezember 2008 | www.thurbo.ch

Bahnorama

Das THURBO-Magazin für Freizeit und Mobilität.

Extra:
Fahrplan-
wechsel!

Toggenburg
Touren im Schnee

Hof zu Wil
Umbau zur Kulturperle

WIMMOBI | HH | www.thurbo.ch | SBB CFF FFS

April 2009 | www.thurbo.ch

Bahnorama

Das THURBO-Magazin für Freizeit und Mobilität.

Extra:
• Tarifverbund
Ostschweiz
• Gigathlon

Dampfzug-Saison
Gleis frei für Museumsloks

«Bodensee Schweiz»
Eine Marke im Aufwind

WIMMOBI | HH | www.thurbo.ch | SBB CFF FFS

August 2009 | www.thurbo.ch

Bahnorama

Das THURBO-Magazin für Freizeit und Mobilität.

Walter Zoo
Mit dem Tiger auf Du und Du

Weisstannental
Eingang zum Weltnaturerbe

WIMMOBI | HH | www.thurbo.ch | SBB CFF FFS

Das Thurbo Magazin für Freizeit und Mobilität in der Ostschweiz.

Bahnorama

WINTERHIT:
Stadt des Designs
Wie ein neuer Zug entsteht

WIMMOBI | HH | www.thurbo.ch | SBB CFF FFS

Das Thurbo Magazin für Freizeit und Mobilität in der Ostschweiz.

Bahnorama

AFFENBERG SALEM
Neuer Chef gesucht

REINWANDERLIES THEATRE
Wandern mit der Bahn

WIMMOBI | HH | www.thurbo.ch | SBB CFF FFS

Das Thurbo Magazin für Freizeit und Mobilität in der Ostschweiz.

Bahnorama

DÖRNER MUSEUM FREUDENHOFEN
Ein Flugzeug-Paradies

RODOLPH
Neues für den Skispass

WIMMOBI | HH | www.thurbo.ch | SBB CFF FFS

Das Thurbo-Magazin für Freizeit und Mobilität in der Ostschweiz.

Bahnorama

E BIKE PARK OSTSCHWEIZ:
Fliegen statt trampeln

WANDERN IM ZÜRCHER OBERLAND:
Liebliche Farnalpe

Wettbewerb:
Gewinnen Sie ein E-Bike Impuls!

WIMMOBI | HH | www.thurbo.ch | SBB CFF FFS

Das Thurbo Magazin für Freizeit und Mobilität in der Ostschweiz.

Bahnorama

WEIHNACHTSMARKT KONSTANZ
Adventsstadt am See

BAHNZURBÜHM
100 Jahre Wil-Kreuzlingen

WIMMOBI | HH | www.thurbo.ch | SBB CFF FFS

Das Thurbo Magazin für Freizeit und Mobilität in der Ostschweiz.

Bahnorama

MALTRÄTISCHER RHEIN
Wandern am Fluss der Flüsse

RODOLPH (DEUTSCH-SCHWEIZ)
Wo tausend Rosen blühen

WIMMOBI | HH | www.thurbo.ch | SBB CFF FFS

Das Thurbo Magazin für Freizeit und Mobilität in der Ostschweiz.

Bahnorama

NACHTNETZ
Eine zehnjährige Erfolgsstory

TEXTILMUSEUM ST. GALLEN
Wo die Träume aus Stoff sind

WIMMOBI | HH | www.thurbo.ch | SBB CFF FFS

Das Thurbo-Magazin für Freizeit und Mobilität in der Ostschweiz.

Bahnorama

SEEBLÜMPENPARK
Kreuzlingens perfekter Seeanstoss

TRUDERING
Wilde Natur im Weinland

WIMMOBI | HH | www.thurbo.ch | SBB CFF FFS

Das Thurbo Magazin für Freizeit und Mobilität in der Ostschweiz.

Bahnorama

NEUE S-BAHN ST. GALLEN
Quantensprung im öffentlichen Verkehr

TRUDERING
Schauspiel der Naturkräfte

WIMMOBI | HH | www.thurbo.ch | SBB CFF FFS

Das Thurbo Magazin für Freizeit und Mobilität in der Ostschweiz.

Bahnorama

WINTH-FEIERT 70 JAHRE
Warum sich ein Besuch lohnt

WANDERN IM THURBO
Artenparadies Hüttwiler Seen

WIMMOBI | HH | www.thurbo.ch | SBB CFF FFS

Das Thurbo Magazin für Freizeit und Mobilität in der Ostschweiz.

Bahnorama

LOKREISE ST. GALLEN
Faszinierendes Kino-Erlebnis

TRUDERING
Klassik im Kloster

WIMMOBI | HH | www.thurbo.ch | SBB CFF FFS



