

Blickwinkel

15 | Geschäftsbericht
Thurbo



IMPRESSUM

Projektleitung	Werner Fritschi, Unternehmenskommunikation Turbo, Kreuzlingen
Konzept, Idee, Gestaltung	Koch Kommunikation, Frauenfeld
Druck	Brüggli Medien, Romanshorn
Bilder	Chris Mansfield, St. Gallen Christof Sonderegger, Thal Turbo, Kreuzlingen
Revisionsstelle	Ernst & Young AG, Bern
Auflage	500

	04	Editorial
	06	Das Jahr 2015
	09	Unternehmensportrait
<hr/>		
10 _ Turbo. Die Regionalbahn	17	Mitarbeitende
11 _ Organisation		
13 _ Fahrplan-Netzkarte 2016		
15 _ Fakten und Zahlen		
<hr/>		
24 _ Markt	23	Geschäftsentwicklung
28 _ Produktion		
30 _ Verkehr		
	33	Strategie /Ausblick
	37	Finanzen 2015

04 Zufriedene Fahrgäste, Schatten beim finanziellen Ergebnis



Anna Barbara Remund,
Präsidentin des Verwaltungsrates Thurbo und Leiterin
SBB Regionalverkehr

Dr. Ernst Boos,
Geschäftsführer Thurbo

Sehr geehrte Damen und Herren

Zufriedene und loyale Fahrgäste – dieses Ziel hat Thurbo 2015 erreicht. Die Kundenzufriedenheitsumfrage des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) zeigt gute Werte: Thurbo gehört zu den führenden Unternehmen im ZVV. Die erfreulichen Ergebnisse sind nur möglich dank motivierten Mitarbeitenden. Sie geben Thurbo Tag für Tag ein freundliches Gesicht.

Thurbo hat 2015 das Fahrplanangebot weiter optimiert und damit eine wichtige Grundlage für zufriedene Fahrgäste geschaffen. Der anspruchsvolle Fahrplanwechsel vom Dezember 2015 hat das Geschäftsjahr von Thurbo massgeblich beeinflusst. Lange war unklar, ob der seit mehreren Jahren geplante RegioExpress Kreuzlingen–Konstanz–St.Gallen finanziert und eingeführt werden kann. Schliesslich setzte sich der erste Zug am 13. Dezember 2015 um 6 Uhr in St. Gallen zur Fahrt nach Kreuzlingen

in Bewegung. Auch das Abendangebot zwischen St.Gallen bzw. Konstanz und Zürich konnte ausgebaut werden: Thurbo-Züge beleben neu das spätabendliche Bild im Hauptbahnhof in Zürich.

Finanziell konnte das Jahr nicht erfolgreich abgeschlossen werden. Thurbo hat die Anzahl Fahrgäste zwar auf Vorjahres-Niveau halten können. Die positive Entwicklung der S-Bahn St.Gallen im ersten Jahr nach der Einführung hat sich 2015 jedoch nicht weiter fortgesetzt, obwohl ein weiteres Wachstum erwartet wurde. Entsprechend sind die budgetierten Erträge aus dem Fahrausweis-Verkauf nicht erreicht worden. Der Verlust in Höhe von 5,97 Mio. Franken muss aus den Reserven gedeckt werden. Den Hauptteil davon – 4 Mio. Franken – verursachte eine Rückstellung für zusätzlichen Fahrzeug-Unterhalt in den nächsten Jahren. Auch Thurbo bleibt vom aktuell schwierigen wirtschaftlichen Umfeld nicht verschont.

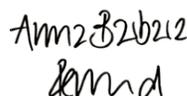
“ Sicherheit ist das oberste Gebot. Bei diesem Thema geht Thurbo keine Kompromisse ein. Strategisch liebt sie das dosierte Risiko. Zum Wohle der Kunden prüft sie Ideen und Angebote. Erfolg Versprechendes setzt sie um. Wenn nötig in verträglichen Schritten.”

ANNA BARBARA REMUND

Die ersten Thurbo-Fahrzeuge der neuen Generation haben seit der Inbetriebnahme vor zwölf Jahren über zwei Millionen Kilometer zurückgelegt. Der Spitzenreiter dieser Serie ist 2015 insgesamt 220 000 Kilometer gefahren. Der effiziente Einsatz der Fahrzeuge mit einer kleinen Reserve ist eine grosse Herausforderung für den Unterhalt und die Tages-Disposition.

Die zunehmend stärkere Nutzung der Infrastruktur führt zu einem grösseren Unterhaltsbedarf. Diese Arbeiten können nicht mehr nur zu Nachtstunden ausgeführt werden, Total-Sperrungen über einen kurzen oder längeren Zeitabschnitt sind unumgänglich. Davon ist auch Thurbo betroffen. Aufwändige Planungsarbeiten für geänderte Fahrzeugumläufe bzw. Personalleistungen sind notwendig. Zudem müssen Ersatzkonzepte erarbeitet werden. Eine gute Kundeninformation ist dabei zentral.

Weiterhin hohe Qualität bei einem guten Kosten-Nutzen-Verhältnis anzubieten – diese Herausforderung nimmt Thurbo gerne an. Den vielen treuen Fahrgästen, den Mitarbeitenden, den Partnern und den Bestellern von Bund und Kantonen, die uns dabei tatkräftig zur Seite stehen, überreichen wir ein ganz herzliches Dankeschön.



Anna Barbara Remund
Präsidentin des
Verwaltungsrates Thurbo
Leiterin SBB Regionalverkehr



Dr. Ernst Boos
Geschäftsführer Thurbo

06 Das Jahr 2015

Jan.

5.1.2015 Zwei Damen und zehn Herren beginnen mit der Ausbildung zur Lokführerin/ zum Lokführer. Die Ausbildung dauert elf Monate.



Feb.

10.2.2015 Das BAV erneuert Thurbo die Sicherheitsbescheinigung für den Zeitraum 1. März 2015 bis 28. Februar 2017.

16.–17.2.2015 Die Geschäftsleitung trifft sich im Bildungszentrum Arenenberg. Die grundsätzliche Stossrichtung für die nächste Fahrzeuggeneration ab 2020/2021 ist das zentrale Thema.

28.2.2015 Alfred Hartmann, Leiter des Geschäftsbereichs Produktion und Mitglied der Geschäftsleitung seit dem Start von Thurbo, geht in Pension. Sein Nachfolger, Stefan Thalman, übernimmt diese Funktion am 1. März.

März

12.3.2015 Das Tourismusforum Euregio Bodensee – veranstaltet von Thurgau Tourismus – findet bei Stadler Rail Bussnang statt. Thurbo übernimmt als wichtige Partnerin das Patronat. Im Rahmen des Forums wird ein Fahrzeug auf den Namen «thurgau-bodensee.ch» getauft. Taufpatin ist die amtierende Apfelfürstin.

17.3.2015 Ein Thurbo-Fahrzeug wird auf den Namen «Untersee und Rhein» getauft. Der Anlass dazu ist das 150-Jahr-Jubiläum der Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein.

18.3.2015 thurbo.ch geht im neuen Kleid online. Mit dem modernen Auftritt ist Thurbo auch auf den vielen Smartphones und Tablets besser erreichbar.



23.3.2015 Familien sind bei Thurbo herzlich willkommen. Das dokumentiert ein neues Familien-Booklet für die jungen Fahrgäste. Es beinhaltet Reisetipps, einen Malwettbewerb, viele Illustrationen der Freizeitpartner zum Ausmalen und mehrere Rätsel.



Bettina Gräfin Bernadotte und Ernst Boos bei der Zugtaufe

24.3.2015 Bettina Gräfin Bernadotte tauft ein Thurbo-Fahrzeug auf den Namen «Insel Mainau». Der Anlass wird symbolisch sowohl in Konstanz, wie auch in St. Gallen durchgeführt. Die Insel Mainau und Thurbo dokumentieren damit die aktive Zusammenarbeit.

Mai

31.5.2015 Der Zürcher Verkehrsverbund ZVV feiert mit einem Gratistag sein 25-Jahr-Jubiläum. Thurbo als wichtige Partnerin ist an diesem Tag mit vielen zusätzlichen Zugseinheiten im Kanton Zürich unterwegs.

07

Juni

1.6.2015 Die Jahresplanung Lokpersonal und Fahrzeuge wird neu organisiert und direkt beim Leiter Lokpersonal angesiedelt. Mit Blick auf den Leistungszuwachs der letzten Jahre und die Herausforderungen der Zukunft bekommt der Bereich mit einem zusätzlichen Mitarbeitenden eine wertvolle Verstärkung.

Juli/Aug.

12.7. – 7.8.2015 Die Strecke Henggart–Marthalen ist wegen Bauarbeiten total unterbrochen. Exemplarisch für viele solcher Streckenunterbrüche ist dieses grösste Ereignis im Jahr 2015 hier aufgeführt. Das stark belastete Schienennetz muss laufend unterhalten werden. Für Thurbo ist das eine grosse Herausforderung, sowohl in der Planung, als auch in der Kundeninformation.

Sept.

4.9.2015 Vertreterinnen und Vertreter aus Politik und Wirtschaft sowie von Behörden, Verwaltung und Partnerbetrieben des öffentlichen Verkehrs sind beim Thurbo VIP-Anlass eingeladen, das Erfolgsmusical «Flashdance» zu besuchen.

Okt.

1.10.2015 Zwölf ausgebildete Lokführer starten zur Umschulung. Die neuen Mitarbeitenden kommen einerseits aus dem deutschen Grenzgebiet. Diese benötigen die spezifischen Schweiz-Kenntnisse (Vorschriften, Signale). Andererseits sind es auch Lokführer aus der Schweiz, welche bisher eine andere Kategorie, als die bei Thurbo erforderliche Kategorie B besaßen.

Dez.

13.12.2015 Der grösste Fahrplanwechsel nach Einführung der Bahn 2000 im Dezember 2004 verläuft ohne nennenswerte Probleme. Thurbo fährt neu fünf Mal pro



Sonntag, 13.12.2015 / 6.00 Uhr / Erster RegioExpress St.Gallen–Kreuzlingen

Vorne von links nach rechts: Toni Häne, Leiter Fernverkehr SBB / Beni Würth, Regierungsrat St.Gallen / Ernst Boos, Geschäftsführer Thurbo / Andreas Meyer, CEO SBB / Lokführer: René Bürge

Tag einen RegioExpress zwischen Kreuzlingen, Konstanz und St.Gallen. In Zusammenarbeit mit dem SBB Fernverkehr, sowie den Kantonen Thurgau und St.Gallen, ist der Fernverkehr St.Gallen–Zürich–St.Gallen und Konstanz–Zürich–Konstanz in den Randstunden ausgebaut worden. Dabei fährt Thurbo einzelne Leistungen bis Zürich HB.

31.12.2015 Die rund 450 Thurbo-Mitarbeitenden haben während der vergangenen 365 Tage eine hervorragende, kundenorientierte Arbeit geleistet. Thurbo bedankt sich dafür öffentlich mit dem letzten Facebook-Eintrag im Jahr 2015.

Den letzten Facebook-Eintrag in diesem Jahr widmen wir unseren Mitarbeitenden:

“ Ein herzliches Dankeschön an unsere Damen und Herren in den Zügen und der Zentrale in Kreuzlingen für ihr Engagement im vergangenen Jahr. Täglich vom ersten Zug um 04.16 Uhr bis zum letzten Zug um 01.39 Uhr (bzw. am Wochenende rund um die Uhr) waren sie für unsere Kundinnen und Kunden im Einsatz. Wir wünschen unseren Fahrgästen und den Mitarbeitenden ein gutes neues Jahr.”

thturbo

Die Regionalbahn.

Boothaus

Boothaus

09 Unternehmens- portrait

Die Thurbo AG ist eine eigenständige Tochtergesellschaft der SBB (90 %) und des Kantons Thurgau (10 %). Das Thurbo-Netz erstreckt sich über die ganze Ostschweiz mit den Kantonen Thurgau, St.Gallen, Zürich, Schaffhausen, Aargau, Appenzell Ausserrhoden und Graubünden sowie grenzüberschreitend nach Baden-Württemberg.

INHALT

- 10 _ Thurbo. Die Regionalbahn
- 11 _ Organisation
- 13 _ Fahrplan-Netzkarte 2016
- 15 _ Fakten und Zahlen

10 Thurbo. Die Regionalbahn

Motivierte Mitarbeitende sorgen dafür, dass täglich fast 90 000 Fahrgäste zuverlässig und pünktlich ihr Ziel erreichen. Das Geschäftsmodell Thurbo sieht möglichst minimale Abgeltungen der öffentlichen Hand vor.

Im Dienst der Ostschweiz

Thurbo ist die leistungsstarke Regionalbahn in der Ostschweiz. Sie ermöglicht den Menschen eine zuverlässige Mobilität und ist ein bedeutender Standortfaktor. Ohne Mobilität ist die moderne Gesellschaft nicht denkbar. Wirtschaft, Bildung, Kultur und Freizeit sind auf gute Verbindungen angewiesen. Thurbo legt jährlich 12 Millionen Zugkilometer für 35 Millionen Fahrgäste zurück. Damit gibt die Regionalbahn der Ostschweiz wesentliche Impulse für eine nachhaltige und ökologische Entwicklung. Thurbo fährt täglich für den Berufs-, Schüler- und Pendlerverkehr.

Auch im Freizeit- und Ausflugsbereich erbringt die Bahn attraktive Leistungen. Auf den meisten Linien verkehren die Züge im Halbstundentakt.

Thurbo gehört zu 90 Prozent der SBB und zu 10 Prozent dem Kanton Thurgau. Als Tochtergesellschaft der SBB ist sie ein in der Ostschweiz gut verankertes Unternehmen, das selbständig und eigenverantwortlich handelt. Der Hauptsitz befindet sich in Kreuzlingen. Thurbo fährt jene Leistungen im Regionalverkehr, welche die Kantone und der Bund bei ihr bestellen.

Optimale Qualität – minimale Abgeltung

Die Kantone bestellen und finanzieren zusammen mit dem Bund Angebote des regionalen Personenverkehrs (RPV) auf Schiene und Strasse. Die Bestellung basiert auf dem Ausgleich der geplanten ungedeckten Kosten der Transportunternehmen. Thurbo hat im Jahr 2015 eine Abgeltung von 87,4 Mio. Franken erhalten (RPV und eigene Infrastruktur).

Das Geschäftsmodell von Thurbo zielt auf eine möglichst minimale Abgeltung, bei einer optimalen Qualität ab. Der öffentliche Verkehr soll nachhaltig gesichert und bedürfnisgerecht weiter entwickelt werden. Das Betriebskonzept mit kurzen, leichten, modularen Zügeinheiten optimiert die Kosten. Der Kunde ist pro Fahrt im Durchschnitt 15–20 Minuten im Thurbo-Zug. Entsprechend sind die Fahrzeuge konzipiert. Stehplätze in den Spitzenzeiten sind nicht zu vermeiden. So können die Betriebskosten, zugunsten tieferer Abgeltungen durch die öffentliche Hand, gesenkt werden. Im Gegenzug kann der Besteller die Leistungen auch auf ländlichen Linien ausbauen. So verkehren zum Beispiel die Züge der Seelinie (S8) Montag bis Sonntag von früh bis Mitternacht im durchgehenden Halbstundentakt.

Ein motiviertes Team für zufriedene Kunden

Die Thurbo-Mitarbeitenden sorgen an 365 Tagen im Jahr dafür, dass die Regionalbahn nie stillsteht. Ein Team von 450 Mitarbeitenden hält Thurbo in Fahrt. Die Lokführerinnen und Lokführer bringen die Züge Tag und Nacht sicher ans Ziel. Das Zugpersonal übernimmt Kontroll- und Serviceaufgaben. Die Disposition und die zentralen Aufgaben werden in der Geschäftsstelle in Kreuzlingen erledigt.

Thurbo orientiert sich an der Kundschaft. Deren Zufriedenheit ist das höchste Ziel. Thurbo sucht den Ansprüchen der Kundschaft durch Leistung, Qualität und einen optimalen Service gerecht zu werden. In Sachen Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit werden Spitzenwerte erreicht. Freundliches Personal und ein kompetenter Dienst an den Kundinnen und Kunden sind der beste Ausweis für ein Unternehmen, das sich Tag für Tag aufs Neue dem Urteil der Öffentlichkeit stellt.

«Thurbo betreibt einen zuverlässigen, kostengünstigen Regionalverkehr in der Ostschweiz.»

*Werner Müller, Leiter öffentlicher Verkehr/
Tourismus Kanton Thurgau*

11 Organisation



Geschäftsleitung



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

Verwaltungsrat



Anna Barbara
Remund

Präsidentin des Verwaltungsrats
Leiterin Regionalverkehr SBB



Dr. Hermann Bürgi

Verwaltungsrat
Rechtsanwalt
(vom Regierungsrat des
Kantons Thurgau gewählt)



Urban Ehret

Verwaltungsrat
Leiter Finanzen SBB
Personenverkehr



Fredy Summermatter

VR-Sekretär
Leiter Beteiligungsmanagement
SBB Personenverkehr



Paul Blumenthal

Verwaltungsrat
Unternehmensberater

Winterthur – Schaffhausen

- S33 täglich im Halbstundentakt von 5.30 bis 24.00 Uhr
- Die S33 hält tagsüber ganzjährig in Schloss Laufen am Rheinfluss
- S24 täglich im Stundentakt (Zürich –) Winterthur – Schaffhausen – (Thayngen)
- Nachtzüge am Wochenende Winterthur – Schaffhausen – (Stein am Rhein), stündlich ab Winterthur von 1.32 bis 4.32 Uhr

Bülach – Schaffhausen – (Singen)

- **NEU:** Haltestelle Neuhausen Rheinfall
- **NEU:** S9 (Uster – Zürich –) Bülach – Rafz im Halbstundentakt. Rafz – Schaffhausen im Stundentakt, Mo – Fr in der Hauptverkehrszeit halbstündlich.
- **NEU:** S22 Jestetten – Schaffhausen – (Singen) im Stundentakt Mo – Fr ausserhalb der Hauptverkehrszeit sowie Sa + So ganztäglich
- Nachtzüge am Wochenende Bülach – Schaffhausen mit Anschluss von/nach Zürich, stündlich ab Bülach von 1.37 bis 3.37 Uhr
(NEU: Halt in Neuhausen Rheinfall statt Neuhausen Bahnhof)
- Fernverkehr (IC/IR/RE) täglich im Halbstundentakt Zürich – Schaffhausen

Schaffhausen – Singen

- S22 täglich im Stundentakt von 5.30 bis 23.30 Uhr
- **NEU:** Nachtbusse N76 am Wochenende Schaffhausen – Thayngen (statt Nachtzüge 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. Oberth. ab 17.55 nach Stein am Rhein

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 Steckborn ab 1.00 nach Steckborn und ab 1.24 nach Kreuzlingen.

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 Fahrlage 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-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
- **NEU:** IC/IR/RE täglich im Halbstundentakt (Zürich –) Winterthur – Weinfelden – (Romanshorn/Konstanz) ab Zürich HB von 6.07 bis 23.37 und ab Weinfelden von 5.29 bis 23.29 Uhr.
- Zusatz-S-Bahnen Mo – Fr morgens und abends (Romanshorn –) Weinfelden – Zürich HB – Zürich Hardbrücke

Winterthur – Bauma – Rütli ZH (Tösstal)

- S26 täglich im Stundentakt Winterthur – Rütli ZH mit Anschluss nach Rapperswil
- S26 täglich im Halbstundentakt von 5.30 bis 22.30 Uhr Winterthur – Bauma
- Zusätzliche S26 täglich Bauma ab 5.22 Uhr nach Rütli ZH

Winterthur – Wil

- S35 täglich im Halbstundentakt von 5 bis 22 Uhr, übrige Zeit im Stundentakt (**NEU:** teilweise geänderte Taktzeiten beachten)
- Thurbo Frühzug täglich Wil ab 4.56 nach Zürich Flughafen – Zürich Oerlikon
- Nachtzüge am Wochenende stündlich Winterthur – Wil – (St. Gallen – St. Margrethen)
- Zusatz-S-Bahn Mo – Fr Wil ab 6.46 nach Winterthur – (Zürich) und (Zürich –) Winterthur – Wil (Zürich HB ab 17.37)
- IC/ICN täglich im Halbstundentakt (Zürich –) Winterthur – Wil – (St. Gallen)
- **NEU:** Spätverbindung RE (St. Gallen –) Wil ab 22.40 nach Winterthur – Zürich HB und Zürich HB ab 23.37 nach 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.

Wil – Wattwil

- S9 täglich im Halbstundentakt von 5 bis 22 Uhr Wil – Wattwil, übrige Zeit im Stundentakt
- Anschluss in Wattwil ins Obertoggenburg alternd mit der S8 nach Nesslau oder mit dem Postauto nach Nesslau – Wildhaus.

—○— Linien mit Thurbo-Zügen
— übrige Bahnlinien



Fahrplan- Netzkarte 16

Weinfelden – Konstanz

- S14 täglich im Stundentakt
- S14 Mo – Fr im Halbstundentakt am Morgen und Abend
- NEU:** S14 Weinfelden ab 7.02 verkehrt via Kreuzlingen Hafen nach Konstanz (Direktverbindung für Schüler)
- Die S14 Mo – Fr Weinfelden ab 6.28 nach Konstanz verkehrt bereits ab Winterthur (ab 6.05) als beschleunigte S-Bahn bis Weinfelden.
- NEU:** IR/RE täglich Konstanz – Weinfelden (– Winterthur – Zürich) von 5.03 bis 23.03 Uhr sowie (Zürich – Winterthur –) Weinfelden – Konstanz (ab Zürich von 6.37 bis 23.37 Uhr)
- Nachtzüge am Wochenende stündlich Konstanz/Kreuzlingen – Weinfelden mit Anschluss von/nach Winterthur

Kreuzlingen – Romanshorn (Seelinie)

- S8 täglich im Halbstundentakt von 5 bis 24 Uhr Kreuzlingen – Romanshorn
- Nachtzüge am Wochenende Romanshorn – Kreuzlingen
- NEU:** Schnellverbindung RE täglich Kreuzlingen – Konstanz – Romanshorn – St. Gallen (KrZ ab 7.16, 9.16, 15.16, 17.16, 19.16 und SG ab 6.00, 8.00, 10.00, 16.00, 18.00)

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

Weinfelden – Bischofzell – St. Gallen

- S5 täglich im Stundentakt
- S55 Mo – Fr im Halbstundentakt am Morgen sowie ab Mittag bis Abend
- Nachtbusse am Wochenende Weinfelden ab 2.08 nach Gossau und St. Gallen ab 1.02 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 (– Herisau)
- NEU:** Schnellverbindung RE täglich Kreuzlingen – Konstanz – Romanshorn – St. Gallen (KrZ ab 7.16, 9.16, 15.16, 17.16, 19.16 und SG ab 6.00, 8.00, 10.00, 16.00, 18.00)
- NEU:** S1 Mo – Fr Romanshorn ab 6.37 nach St. Gallen (– Wil)
- NEU:** S1 Mo – Fr (Wil –) St. Gallen ab 17.00 nach Romanshorn
- 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
- NEU:** S3 täglich im Stundentakt St. Gallen – St. Margrethen
- S4 täglich im Stundentakt (Uznach –) St. Gallen – Altstätten SG (– Sargans)
- NEU:** S1 Mo – Fr (Wil –) St. Gallen ab 7.01 nach Rorschach
- NEU:** S1 Mo – Fr Rorschach ab 5.40 und 16.40 nach St. Gallen (– Wil)
- 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 täglich teilweise im Halbstundentakt (Zürich –) Sargans – Chur
- RE täglich im Stundentakt (Zürich –) Sargans – Chur

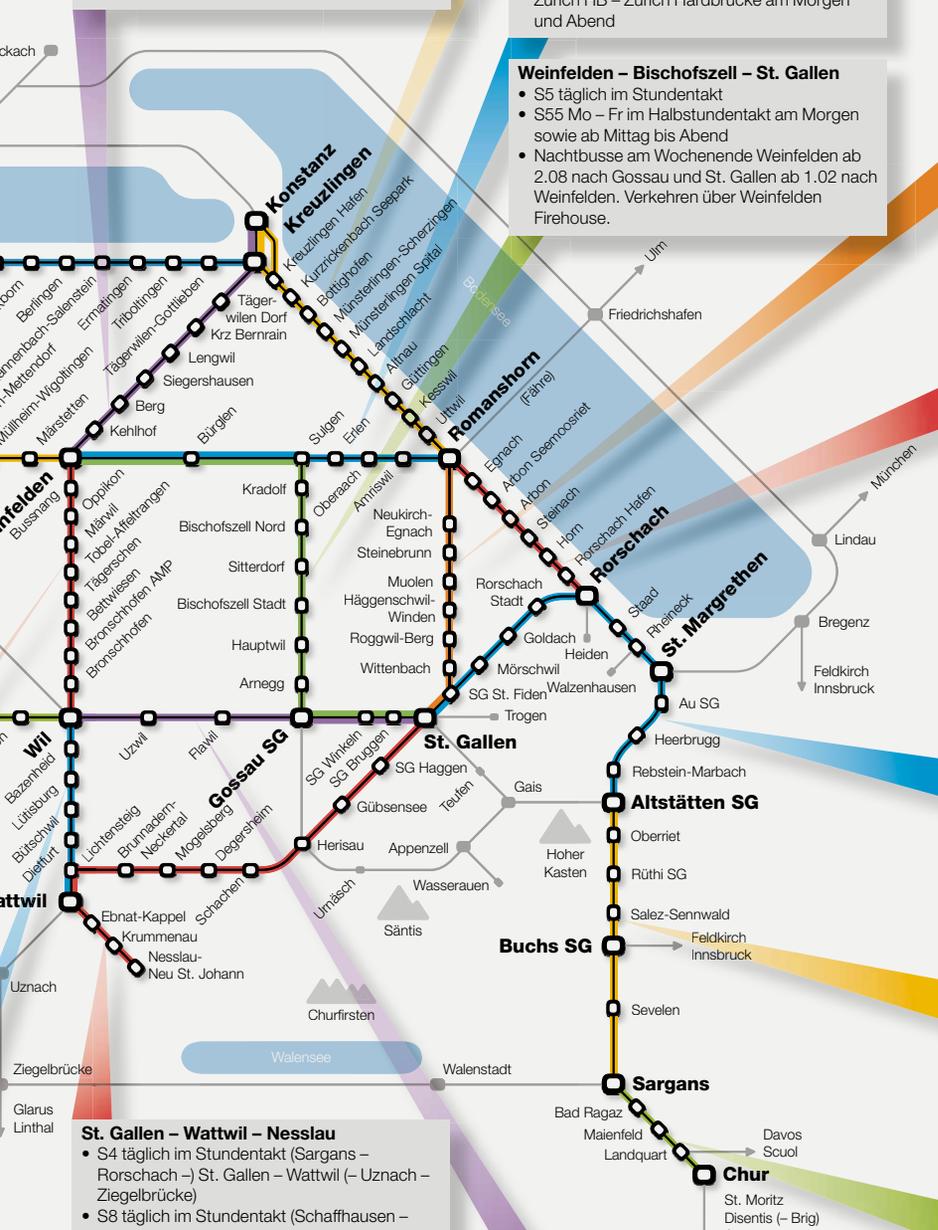
St. Gallen – Wattwil – Nesslau

- S4 täglich im Stundentakt (Sargans –) Rorschach –) St. Gallen – Wattwil (– Uznach –) Ziegelbrücke)
- S8 täglich im Stundentakt (Schaffhausen –) Romanshorn –) St. Gallen – Wattwil – Nesslau – Neu St. Johann
- NEU:** S8 täglich Nesslau ab 22.13 nach St. Gallen
- NEU:** S81 täglich im Stundentakt St. Gallen – Herisau (statt S3) sowie Mo – Fr am Morgen und Abend im Halbstundentakt (Wittenbach –) St. Gallen – Herisau
- Bus täglich im Stundentakt Wattwil – Nesslau (– Wildhaus)
- Voralpen-Express im Stundentakt St. Gallen – Wattwil (– Rapperswil –) Luzern)

Wil – St. Gallen

- NEU:** S1 täglich im Stundentakt Wil – St. Gallen in geänderter Fahrlage
- NEU:** S11 Mo – Fr im Stundentakt Wil – Gossau SG und im Halbstundentakt Gossau SG – St. Gallen am Morgen und Abend
- Thurbo Frühzug täglich St. Gallen ab 4.32 nach Zürich Flughafen – Zürich Oerlikon
- NEU:** Spätverbindung RE St. Gallen ab 22.12 nach

- Winterthur – Zürich HB und Zürich HB ab 23.37 nach St. Gallen
- Nachtzüge am Wochenende stündlich (Winterthur –) Wil – St. Gallen (– St. Margrethen)
- Rheintal-Express täglich Wil – St. Gallen – Sargans – Chur im Stundentakt
- IR/ICN täglich im Halbstundentakt (Zürich –) Wil – St. Gallen
- NEU:** IC stündlich (Zürich –) Winterthur – St. Gallen ohne Unterwegshalt



15 Fakten und Zahlen

Stand 31.12.2015

640 km

Netzlänge¹

4

Personenwagen²

105

Triebfahrzeuge³

476,2 Mio

Personenkilometer⁴



1 100 000

Bevölkerung
im Einzugs-
gebiet

34,9

Mio. Fahrgäste pro Jahr

10% 90%



● Aktionäre Kanton Thurgau
○ Aktionäre SBB

187

Bahnhöfe und
Haltepunkte¹

13,97

Mio. Angebotskilometer
pro Jahr

7+2

Thurbo-Kantone und
deutsche Landkreise⁵

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.

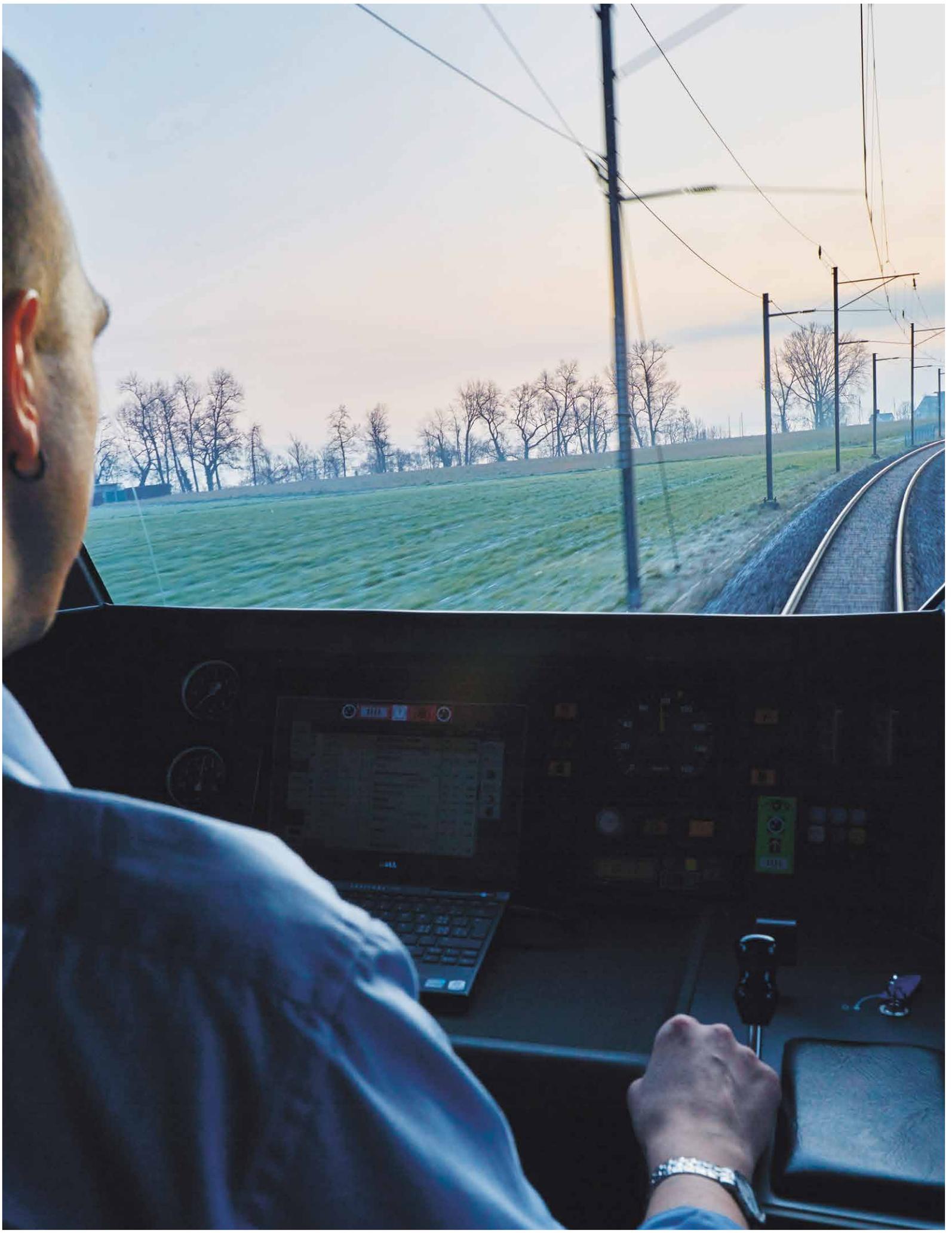
¹ Die Infrastruktur (Bahnhöfe, Gleise) gehört der SBB, der SOB und der DB. Die Strecke Wil–Weinfelden– Kreuzlingen gehört Thurbo, wird aber von der SBB bewirtschaftet.

² Steuerwagen zu den GTW 2/6 der 1. Serie

³ 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.

⁴ Von allen Reisenden zusammen zurückgelegte Distanz.

⁵ Thurbo erbringt Leistungen in den Kantonen AG, ZH, SH, TG, SG, AR, GR, sowie in den deutschen Landkreisen Konstanz und Waldshut.



17 Mitarbeitende

Hinter den zuverlässigen, sicheren Turbo-Leistungen stehen 450 Mitarbeitende. Nur dank ihnen ist ein Betrieb an 365 Tagen möglich. Das Lok- und Zugpersonal gibt Turbo ein Gesicht. 2015 haben 24 Damen und Herren die Ausbildung als Lokführende bei Turbo begonnen.

INHALT

- 18 _ Täglich für die Kunden im Einsatz
- 19 _ Statistiken
- 21 _ Fakten und Zahlen

18 Tächlich für die Kunden im Einsatz

Das Jahr 2015 war geprägt von einer etwas höheren Fluktuation. Dies war teilweise der seit langer Zeit erstmaligen Ausschreibung von SBB-Lokführer-Stellen in der Ostschweiz geschuldet.

Grosse Leistung für zufriedene Kunden

Die Kundinnen und Kunden können täglich auf ein zuverlässiges Angebot zählen. Dahinter stehen 450 motivierte Turbo-Mitarbeitende. Sie erbringen jeden Tag von früh bis spät, bzw. am Wochenende rund um die Uhr eine ausgezeichnete Arbeit. Nicht nur im täglichen Regelbetrieb, speziell auch in ausserordentlichen, geplanten wie ungeplanten, Situationen zeigt sich das grosse Engagement der Mitarbeitenden.

Ein- und Austritte als normaler Regelkreis

Von Januar bis Dezember 2015 durfte Turbo 36 neue Mitarbeitende willkommen heissen. In diesem Zeitraum verliessen 34 Mitarbeitende das Unternehmen. Sieben davon aufgrund ihrer Pensionierung. Weitere sieben Mitarbeitende, die sich von Turbo verabschiedet haben, waren Lokführer in der Ausbildung. Die Fluktuation (ohne Pensionierungen) betrug im Jahr 2015 rund 6.5 Prozent.

Wertschätzung und Dialog als Basis für eine gute Zusammenarbeit

Als Mitarbeitenden-Event stand 2015 das Musical «Flashdance» in Kombination mit einer Stadtführung durch St. Gallen auf dem Programm. Die Mitarbeitenden haben das Ange-

bot, teilweise gemeinsam mit ihrem Partner, gerne angenommen. Turbo hat in Gruppeninterviews die Mitarbeitenden-Zufriedenheit vertieft untersucht und daraus Massnahmen abgeleitet. Die detaillierte Ausarbeitung und die Umsetzung sind am Laufen.

Schiedsgerichtsverfahren Lohn

Zwei der drei Sozialpartner haben das Schiedsgericht zur Lohn-Entwicklung angerufen. Es geht um das Vorliegen einer Garantie zur Erreichung des Lohnband-Maximums innerhalb einer im GAV erwähnten Zeitspanne. Die schriftlichen Eingaben der Schiedsgerichtsverhandlungen sind im Jahr 2015 erfolgt. Vor der Entscheidung wird noch eine mündliche Verhandlung stattfinden. Klägerinnen und Turbo haben das Verfahren Anfang 2016 mit einer Vereinbarung gütlich beigelegt.

Zugpersonal

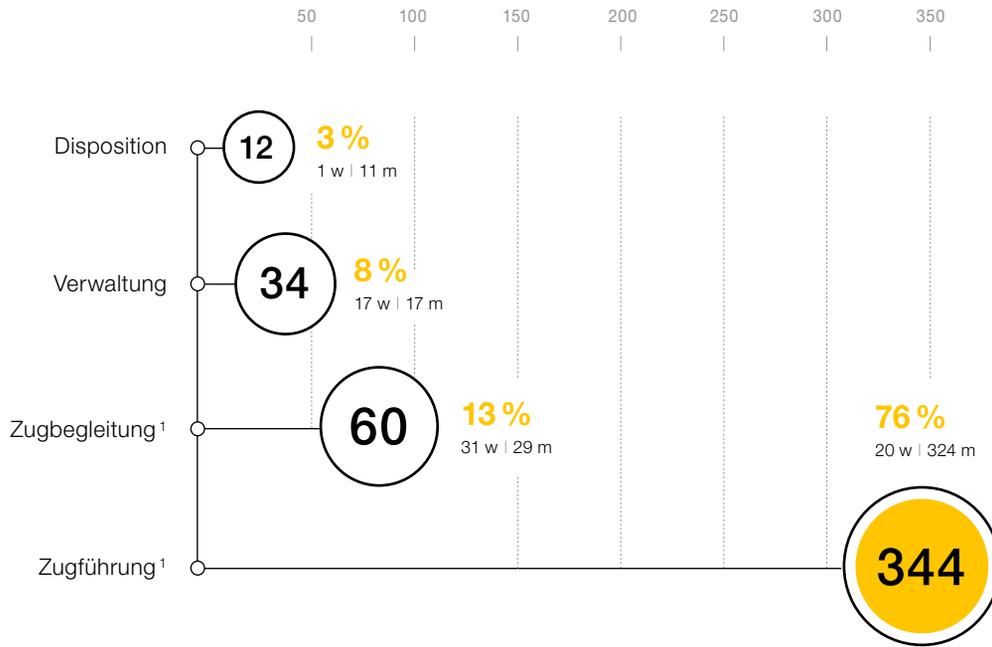
Die Hauptaufgabe des Turbo-Zugpersonals ist die Kontrolle der Fahrausweise. Im Jahr 2015 wurden rund 1,5 Mio. Fahrgäste kontrolliert. Erfreulicherweise fahren fast alle Kunden mit einem gültigen Fahrausweis. Nur gerade 1.8% der kontrollierten Reisenden hat aus verschiedenen Gründen kein Billett vorweisen können. Zu diesem guten Wert hat unter an-

derem beigetragen, dass die Art der Kontrolle situativ verändert wird. Neben dem gut sichtbaren Auftritt der Mitarbeitenden im Berufskleid finden auch Kontrollen in Zivil statt. Oft auch als Schwerpunktkontrolle, bei der ein Zug mit mehreren Leuten in kurzer Zeit kontrolliert wird. Eine weitere wichtige Aufgabe des Zugpersonals ist die Kundenbetreuung bei geplanten und ungeplanten Ereignissen, wie Streckenunterbruch oder Veranstaltungen. Der dritte Teil im Aufgaben-Spektrum ist die qualitative Erhebung der Fahrausweis-Struktur («Von wo nach wo fahren Sie?»). Mit diesen Angaben können einerseits die Fahrausweis-Erträge den entsprechenden Zügen zugeschrieben werden, andererseits stehen die Daten auch für zukünftige Fahrplan-Konzepte bereit.

«Turbo bildet jährlich neue Lokführende aus. Wir können aus einer grossen Zahl von Bewerbern auswählen.»

Urs Sennhauser, Leiter Lokpersonal

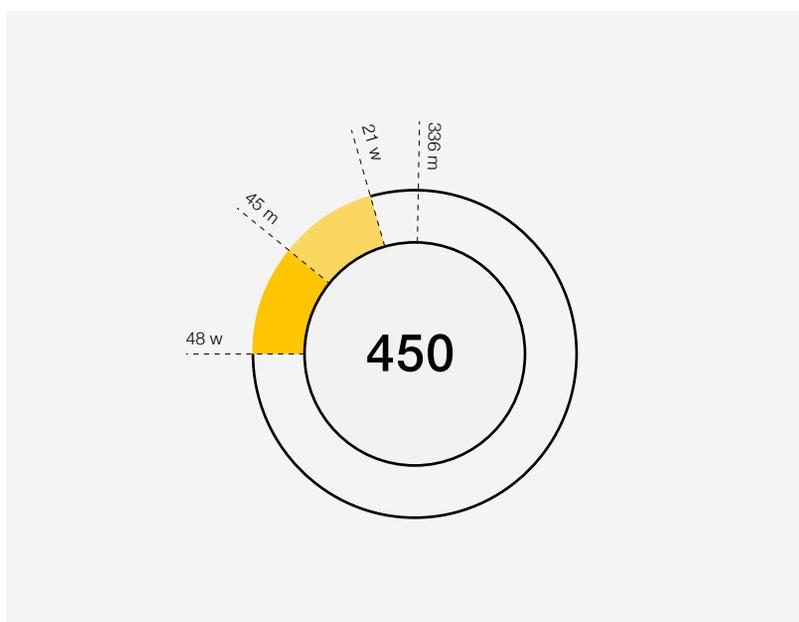
19



MITARBEITENDE NACH BEREICHEN

¹ inkl. Auszubildende

m = männlich
w = weiblich



MITARBEITENDE NACH ARBEITSPENSEN

○ Vollzeit
● Teilzeit

m = männlich
w = weiblich

20

Das Thurbo-Zugpersonal als wichtiger, persönlicher Kontakt zu den Fahrgästen.

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2015 sind die Aufgaben des speziellen Thurbo-Nachtzugpersonals vollständig an die Transportpolizei übertragen worden. Den verbliebenen elf Mitarbeitenden wurde eine dreimonatige Zusatzausbildung als Zugpersonal angeboten. Neun Personen haben dieses Angebot angenommen, eine Person hat sich für eine Weiterbildung als Frequenz-Erheberin (Fahrausweisstruktur) entschieden. Nur eine Person hat auf eigenen Wunsch Thurbo verlassen.

Lokpersonal

Personalsituation

Der Personalbestand am Jahresanfang war mit minus drei Lokführenden bei einem Sollbestand von 319 Lokführenden praktisch ausgeglichen. Gesamthaft haben sechzehn Lokführer das Unternehmen verlassen. Der grösste Teil der Abgänge, elf Lokführer an der Zahl, wechselte zum Personenverkehr SBB, welcher das erste Mal seit langem Lokführer-Stellen in den Ostschweizer Depots ausgeschrieben hatte. Mit diesen Abgängen rutschte der Personalbestand ab Mitte Jahr mit sechs Lokführenden ins Minus. Als Reaktion auf diese Abgänge rekrutierte Thurbo auf den 1. Oktober 2015 eine zusätzliche Ausbildungsklasse. Die Klasse wurde mit ausgebildeten Lokführern einer anderen Kategorie gebildet. Dies erlaubt es, die Ausbildung in sechs Monaten durchzuführen. Mit der am 1. Januar 2015 regulär gestarteten Klasse, welche im November die Ausbildung abgeschlossen hat, konnte der Fahrplanwechsel im Dezember bereits wieder mit einem ausgeglichenen Bestand gestartet werden. Thurbo ist bestrebt auch in den kommenden Jahren über genügend Lok-



personal zu verfügen. Der Start von zwei Ausbildungsklassen mit je 14 Teilnehmenden am 1. Januar, sowie am 1. Juni ermöglicht dieses Ziel zu erreichen.

Ausbildung

Im Januar 2015 startete eine Grundausbildungsklasse mit vierzehn Teilnehmenden. Innerhalb von elf Monaten durchliefen sie den Ausbildungslehrgang zum Lokführer. Am 1. Oktober startete eine Umschülerklasse mit ebenfalls vierzehn Teilnehmenden, welche im April 2016 abschliessen wird. Die Ausbildung wird durch die Thurbo-Fachreferenten in den eigenen Schulungsräumen durchgeführt. Ein wichtiger Teil im Ausbildungskonzept bildet der Fahrsimulator. Hier können Störungssituationen praxisnah geübt werden. Ebenso werden mit den Auszubildenden auf dem Si-

mulator die Fahrprozesse eingeübt und gefestigt. Alle Lokführer welche die periodische Prüfung ablegen, durchlaufen einen Vorbereitungstag auf dem Simulator. Der Simulator wird auch an Dritte vermietet. Per Fahrplanwechsel änderten sich die deutschen Fahrdienstvorschriften. Alle Lokführer, welche die Strecke nach Singen und /oder den Bahnhof Konstanz befahren, wurden in den neuen Vorschriften geschult und geprüft.

21 Fakten und Zahlen

Stand 31.12.2015

33

neue Mitarbeitende /
Eintritte 2015

Regionale Verteilung / Turbo-Personal

(Wil: Lok- und Zupersonal,
Kreuzlingen: Lok-/Zugpersonal und Zentrale)



357

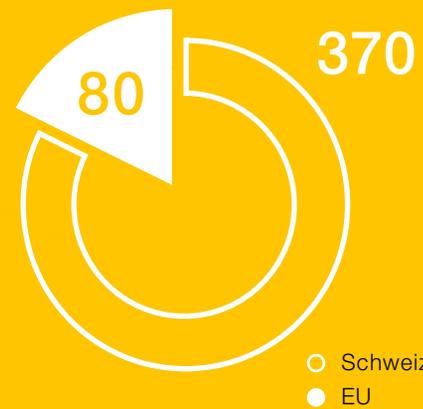
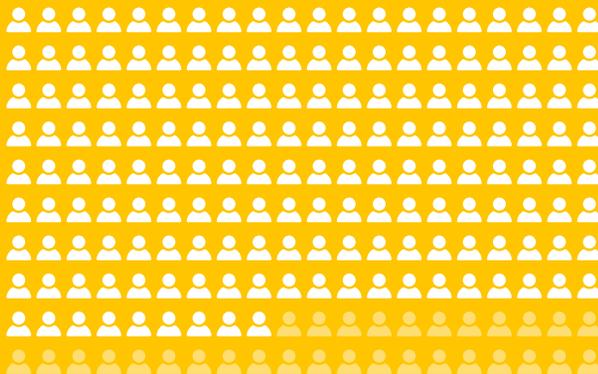
Vollzeit Mitarbeitende

93

Teilzeit Mitarbeitende

450

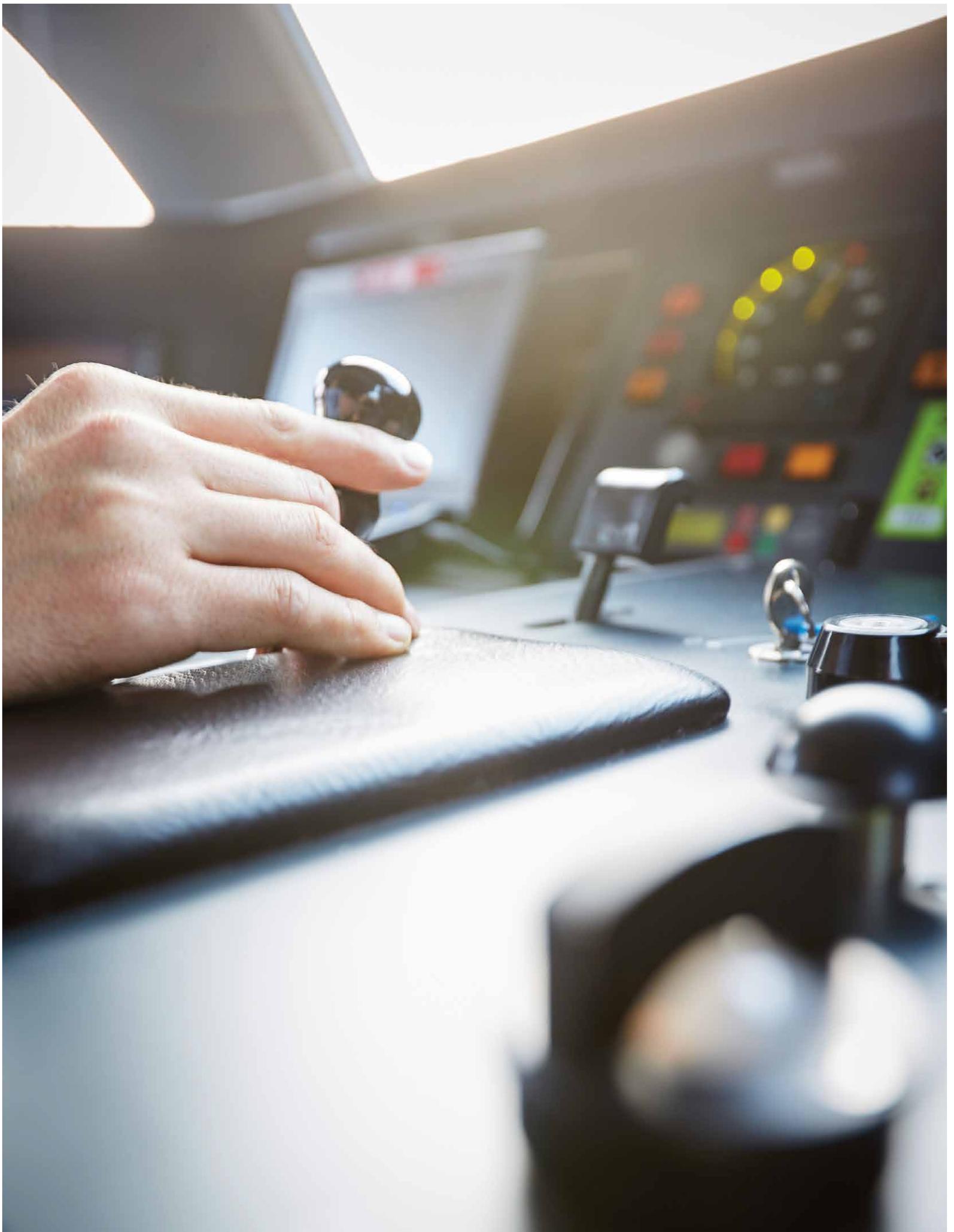
Mitarbeiter: 👤 381 Männer 👤 69 Frauen



Nationalitäten

31

Turbo-Pensionierte insgesamt



23 Geschäfts- entwicklung

Die Einführung der neuen RegioExpress-Verbindung Kreuzlingen–Konstanz–St.Gallen hat das Turbo-Jahr 2015 wesentlich geprägt. Lange Zeit war die Finanzierung des neuen Angebotes unsicher. Das hat die Planungsarbeiten für den Fahrplan 2016 verzögert. Der Start des ersten Zuges am Sonntag, 13. Dezember 2015 war dann für alle Beteiligten ein grosser Erfolg.

INHALT

- 24 _ Markt
- 28 _ Produktion
- 30 _ Verkehr

24 Markt

Die Marktnachfrage schwächt sich ab und die finanziellen Möglichkeiten der Besteller werden enger. Gleichzeitig stehen in den nächsten Jahren noch bedeutende Angebotsschritte an. Diesen Spagat gilt es zu bewältigen.

Das Angebot der Zukunft

Mit der Angebotsplanung steuert Thurbo direkt die eigene Unternehmensentwicklung. Die Umsetzung des Fahrplans 2016 (ab dem 13.12.2015) war eine Herausforderung. Die Sparprogramme bei Bund und Kantonen führten lange Zeit zu einer grossen Unsicherheit über die Bestellabsichten der Kantone. Gerade der RegioExpress Kreuzlingen–Konstanz–St. Gallen war aus finanziellen Gründen schwierig zu realisieren. Das obwohl für rund 60 Millionen Franken die Infrastruktur für diesen Zug ausgebaut wurde und bereitstand. Mit einer Reduzierung auf fünf Zugpaare (statt der geplanten acht) und einer Fahrzeugoptimierung auf der parallelen S8 Schaffhausen–St.Gallen–Nesslau Neu St.Johann konnte im letzten Moment der Durchbruch erzielt werden. Der RegioExpress kann voraussichtlich kostendeckend betrieben werden (Eigenverantwortung Thurbo). Die Ertragsausfälle auf der S8 durch die Verlagerung auf die neue Schnellverbindung übernehmen die Besteller.

Die Angebotsplanung hat auch an anderen Orten – vorwiegend im Knoten St.Gallen – Massnahmen vorgeschlagen, die zu tieferen Kosten bei den entsprechenden Angeboten

geführt haben. Turbo-Züge fahren neu abends spät bis Zürich HB. Damit konnten bisherige Fahrplaniücken beim Fernverkehr ab St.Gallen und Konstanz kostengünstig geschlossen werden. Dieses neue Modell wurde in enger Zusammenarbeit mit den Kantonen Thurgau und St.Gallen bzw. dem SBB Fernverkehr entwickelt.

Die Angebotsplanung war zeitgleich auch mit Fragen zu den Fahrplänen 2019 (grosser Angebotsschritt im Thurgau) und der Weiterentwicklung des Angebotes bis ins Jahr 2030 beschäftigt. Die enger werdenden Budgets der Besteller und die weitgehend ausgeschöpften Kapazitäten auf dem Schienennetz sowie in den Bahnhöfen sind eine grosse Herausforderung bei den Planungsarbeiten.

Thurbo sucht neue Freizeit-Kunden

In den Hauptverkehrszeiten Stehplätze und insgesamt doch nur eine durchschnittliche Sitzplatzauslastung von rund 20 Prozent. Das ist die anspruchsvolle Ausgangslage in der Vermarktung. Zusätzliche Fahrgäste sind zu allen Zeiten willkommen. Ein besonderes Augenmerk gilt jedoch den Nebenverkehrszeiten. Der Freizeitverkehr findet mehrheitlich zu

Zeiten statt, in denen vorhandene Kapazitäten ausgenutzt werden können. Das Motto lautet: Züge füllen und Erträge generieren. Mit der Webseite freizeit-erlebnisse.com ist es Thurbo gelungen das Freizeit-Angebot im Raum Winterthur, in der Ostschweiz und der Euregio Bodensee attraktiv darzustellen. Die Seite animiert auf ansprechende Art und Weise einen Ausflug zu machen oder eine Veranstaltung zu besuchen. Dem Segment Familie hat sich Thurbo 2015 ganz besonders gewidmet. Ein «Familien-Spess-Buch» lädt zu einer Reise durch das Turbo-Land ein. Der Freizeitverkehr ist ein wichtiger Ertragspfeiler für Turbo. Dieses Segment ist aber auch besonders ausgeprägt den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen unterworfen. Auf eine Freizeitfahrt kann leichter verzichtet oder sie kann vermeintlich kostengünstiger mit dem Auto durchgeführt werden.

Thurbo-Züge tragen Namen

Eine grosse Zahl von Turbo-Fahrzeugen ist auf einen speziellen Namen getauft. Die Auswahl reicht von Ortschaften, Regionen bis zu Bergen und Ausflugszielen. Turbo drückt damit die Nähe zu den Kunden und die Verbundenheit zu den Städten, Gemeinden, Partnern im Turbo-Netz aus. Im Jahr 2015 sind drei weitere Züge dazugekommen. Die Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein feierte ihr 150-Jahr-Jubiläum. Grund genug zusammen mit dieser wichtigen Partnerin das Jahr mit verschiedenen Aktivitäten zu feiern. Da fehlte natürlich die entsprechende Zugtaufe nicht. Mit Thurgau Tourismus pflegt Turbo schon über Jahre eine ausgezeichnete Partnerschaft. Das Tourismusforum 2015 von Thurgau Tourismus fand in der Aula von Stadler Rail Bussnang statt. Die Nähe und

25

Einbeziehung des Turbo-Fahrzeug-Lieferanten wurde gleich für eine Taufe genutzt. Der Zug wurde werbewirksam auf «thurgaubodensee.ch» getauft. Jede Taufe ist ein spezielles Ereignis. Die Zugtaufe auf den Namen «Insel Mainau» war es in verschiedenster Hinsicht noch etwas mehr. Erstens wurde der Zug symbolisch zweimal getauft: in Konstanz und St. Gallen. Zweitens war die Taufpatin Bettina Gräfin Bernadotte. Auf ihre natürliche und sehr sympathische Art hat sie die gute Partnerschaft der Blumeninsel Mainau mit Turbo bekräftigt.

Partnerschaften

Turbo pflegt gute Partnerschaften mit den touristischen Leistungsträgern in der Ostschweiz und in der Euregio Bodensee. Die Zusammenarbeit mit der SBB-Freizeitochter «RailAway» ermöglicht verschiedene attraktive Kombi-Tickets im Turbo-Land. Die Broschüre «Ausflüge in der Ostschweiz und in der Euregio Bodensee» enthält eine Vielzahl von Ausflugsideen mit Bahn, Schiff, Postauto und Luftseilbahn. In dieser Broschüre ist das ganze ÖV-Netzwerk der Ostschweiz integriert.

Partnerschaften und eine erfolgreiche Zusammenarbeit sind für den Erfolg von Turbo sehr wichtig. Für das Vertrauen und die Unterstützung gebührt allen ein herzlicher Dank. Ganz besonders dem Bundesamt für Verkehr (BAV), den Bestellerkantonen und den verschiedenen Kooperationspartnern aus Tourismus und des öffentlichen Verkehrs.

Mit der BUS Ostschweiz AG (BOS) pflegt Turbo eine wichtige, strategische Partnerschaft. Die tägliche Disposition des BOS-Personals und der Busse erfolgt durch die

Turbo-Leitstelle in Kreuzlingen. Die Marktbearbeitung, die Billettkontrolle im Zug / Bus und das Inkasso bei Reisenden ohne gültigen Fahrausweis sind weitere Bereiche der Zusammenarbeit. Wichtige Leistungen können professioneller und kostengünstiger erbracht werden.

Qualität

Die Regionalbahn Turbo misst den Erfolg ihrer Leistungen an der Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden sowie der Besteller. Mit Kundenzufriedenheitsmessungen, regelmäßigen Zufriedenheitsbefragungen der Besteller, internen Qualitätsmessungen sowie regelmäßigen Qualitätsaudits stellt Turbo eine gute und ausgewogene Qualität zu einem bezahlbaren Preis sicher.

Messung der Servicequalität

Als Gradmesser für Qualitätsziele und Tätigkeitsschwerpunkte im Qualitätsmanagement der Regionalbahn Turbo gelten die regelmäßigen Messungen der Servicequalität, die von den Kantonen in Auftrag gegeben werden. Diese fanden im Jahr 2015 im Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) sowie im Kanton Aargau statt. Die Kundschaft attestierte eine hohe Zufriedenheit mit den Leistungen der öffentlichen Transportunternehmen. Turbo konnte wiederum bei der Zuverlässigkeit, beim Fahrkomfort und der Sauberkeit punkten. Mit erfreulich hohen Zufriedenheitswerten zum Fahr- und Zugpersonal überzeugte Turbo wie seit mehreren Jahren auch im Jahr 2015 die Kunden. Die teilweise kritischen Bewertungen der subjektiven Sicherheit in den Nachtstunden sowie der Aufenthaltsqualität an den Bahnhöfen nimmt Turbo zum Anlass, gemeinsam mit Partnern Verbesserungen anzustossen.

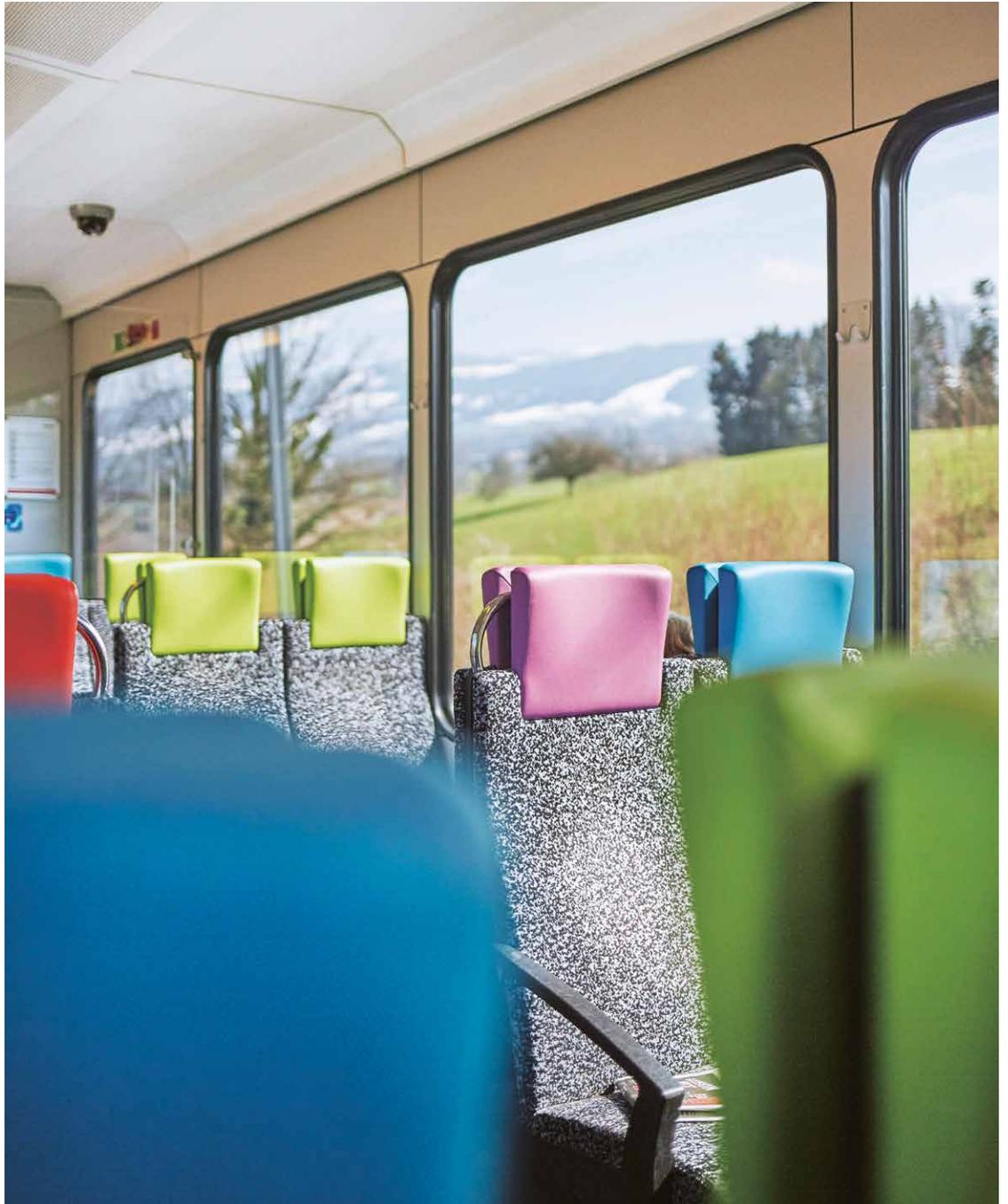
Qualitätsmesssystem zum Regionalen Personenverkehr Schweiz

Unter dem Lead des Bundesamtes für Verkehr (BAV) werden die Besteller ein eigenes Qualitätsmesssystem für den Regionalen Personenverkehr Schweiz einführen. Turbo war in der Projektphase als Partnerin für Pre-Test (2012/2013) und Praxistest (2015) frühzeitig involviert. Zum Einsatz kommen im Echtbetrieb ab April 2016 Pünktlichkeitsmessungen, sowie Testkundenmessungen auf den abteilungsberechtigten Linien des regionalen Personenverkehrs. Die Testkunden beurteilen hierbei die Aufenthaltsqualität während der gesamten Reise und beziehen die Situation am Ausgangs- und Zielbahnhof mit ein. Neben der Beurteilung des Regelfalls wird bei Verspätungen und Störungen die Qualität der Kundeninformation beurteilt. Die Messungen im Qualitätsmesssystem des BAV werden die Bedeutung eigener Qualitätsmessungen nicht schmälern. Turbo setzt sowohl bei den selbst erbrachten Leistungen als auch bei einge-

«Turbo ist eine starke, langjährige Partnerin von RailAway im Freizeitmarkt in der Ostschweiz und am Bodensee.»

*René Kamer, Geschäftsführer
RailAway AG, Luzern*

Bunte Farben und grossartige Aussichten – Das Turbo-Reiseerlebnis.



27

kaufen Unterhalts- und Infrastrukturleistungen weiterhin auf eigene Qualitätsmessungen und -audits.

Interne Messung der Qualität

Mit wichtigen internen Kennzahlen aus den Leistungsprozessen gleicht Thurbo die Messergebnisse aus den Zufriedenheitsumfragen sowie der Bearbeitung von Kundenanliegen ab. Sie liefern wertvolle Hinweise über Verbesserungspotenziale bei der täglichen Arbeit. In allen Hauptdimensionen, also bei Zuverlässigkeit, Sauberkeit, Fahrkomfort und Sicherheit/Kundenbetreuung, wurden die Ziele erreicht oder teilweise gar übertroffen.

Kundenanliegen

Mit fast 2000 Kundenanliegen im Jahr 2015 pflegt das Kundenservice-Center (KSC) am

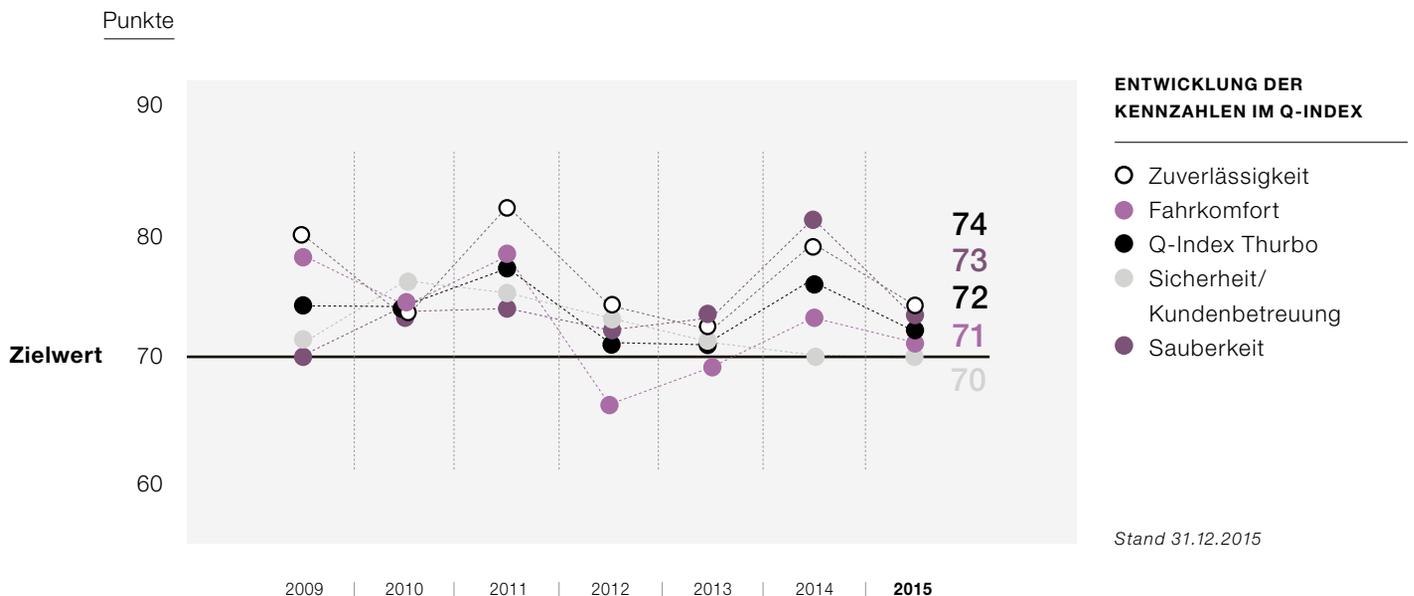
Firmensitz in Kreuzlingen einen direkten Kontakt zu den Kundinnen und Kunden. Während weiterhin gut 60 Prozent der Anliegen mit dem Reisen ohne gültigen Fahrausweis in Verbindung stehen, rücken Anliegen zu Streckensperrungen mit Bahnersatz-Fahrten stärker in den Vordergrund.

ISO-Zertifizierung und kontinuierliche Verbesserung

Die Schweizerische Vereinigung für Qualitäts- und Managementsysteme (SQS) bestätigte der Thurbo im Herbst 2015 beim Aufrechterhaltungsaudit die Erfüllung aller für Thurbo geltenden Normanforderungen nach ISO 9001: 2008. Dies ist die Voraussetzung für das erteilte Qualitätsgütesiegel der Stufe QIII des Schweizerischen Tourismusverbandes. Die Anwendung und stete Weiterentwicklung

des Integrierten Managementsystems (IMS) hat sich fest im Unternehmen Thurbo etabliert. In Verbindung mit dem seit 2014 erneuerten Intranet stellt das IMS für die Mitarbeitenden eine umfassende und direkte Information über Organisation, Prozesse, zentrale Dokumente sowie den Stand der Leistungserfüllung sicher.

Das Thurbo Ideen-Management «TIM» ist ein wertvolles Werkzeug zur Beteiligung aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Im Berichtsjahr gingen 23 Ideen ein. Davon konnten zehn übernommen, weiterentwickelt und umgesetzt werden. Sie tragen zu Verbesserungen im Bahnzugang, bei den Arbeitsprozessen des Lok- und Zugpersonals, bei der Störungsbehebung sowie bei der Kundenbetreuung bei.



28 Produktion

Die Produktion war von einer Vielzahl von geplanten und ungeplanten Ereignissen betroffen. Der Betrieb konnte dank guten Planungsarbeiten und dem situativen Eingreifen der Disposition innerhalb der gesetzten Ziele abgewickelt werden.

Betrieb

Thurbo bot im Jahr 2015 an 49 Veranstaltungen und 25 Fussballspielen Zusatzangebote an. An den jährlich wiederkehrenden Veranstaltungen bewegte sich die Zahl der Fahrgäste im Vorjahresvergleich. Das gute Sommerwetter verursachte hitzebedingt weniger zusätzliche Freizeit-Kunden. Thurbo war an der ersten Partizipanten-Versammlung der Thurgauer Kantonalbank (TKB) in Kreuzlingen Transport-Partnerin. Die An- und Abreise der 2500 Teilnehmer verlief reibungslos, teilweise mussten Stehplätze in Kauf genommen werden. Anlässlich des Jubiläums 25 Jahre ZVV und Zürcher S-Bahn konnten am 31.5.2015 alle Verkehrsmittel im Verbund kostenlos benutzt werden. Alle S-Bahnen im ZVV-Gebiet wurden verstärkt.

Die schneebedingten Betriebsabweichungen hielten sich 2015 in Grenzen. Im Mai verursachte ein Erdbeben zwischen Schloss Laufen und Dachsen diverse Zugausfälle. Im Juni führte eine Überschwemmung des Bahnhofes Kradolf zu über 70 Zugausfällen. Die hohe Hitze im Sommer ging nicht spurlos an der Infrastruktur und den Fahrzeugen vorüber und es kam zu diversen Störungen. Als Folge einer

Kollision zwischen einem Interregio- und einem S-Bahnzug der SBB in Rafz fiel im Februar die S22 über mehrere Tage teilweise aus.

Die Sommermonate standen im Zeichen der Infrastrukturbaustellen. Verschiedene Baustellen hatten grosse betriebliche Auswirkungen und verursachten einen erheblichen Planungsaufwand. Die knappen Planungsfristen und die Komplexität der ineinandergreifenden Sperrungen und Veranstaltungen brachte die Mittelfristplanung an ihre Kapazitätsgrenzen. Gesamthaft wurden im 2015 über 500 Sperrintervalle mit betrieblichen Auswirkungen bewältigt.

Verschiedene Fahrzeugdefekte forderten die Disposition. Die Reparatur einzelner Fahrzeuge dauerte mehrere Wochen. In der Sommerferienzeit wurde die reduzierte Fahrzeugverfügbarkeit mit der Kürzung einiger Züge aufgefangen.

Im ganzen Jahr 2015 war der Bestand an Lokführenden knapp. Mit Zusatzeinsätzen der Mitarbeitenden und Fahrdienstleistungen der Führungspersonen konnten alle Dienste gedeckt werden. Die Lage entspannte sich im

Herbst, als eine weitere Lokführerklasse ihre Ausbildung beendet hatte.

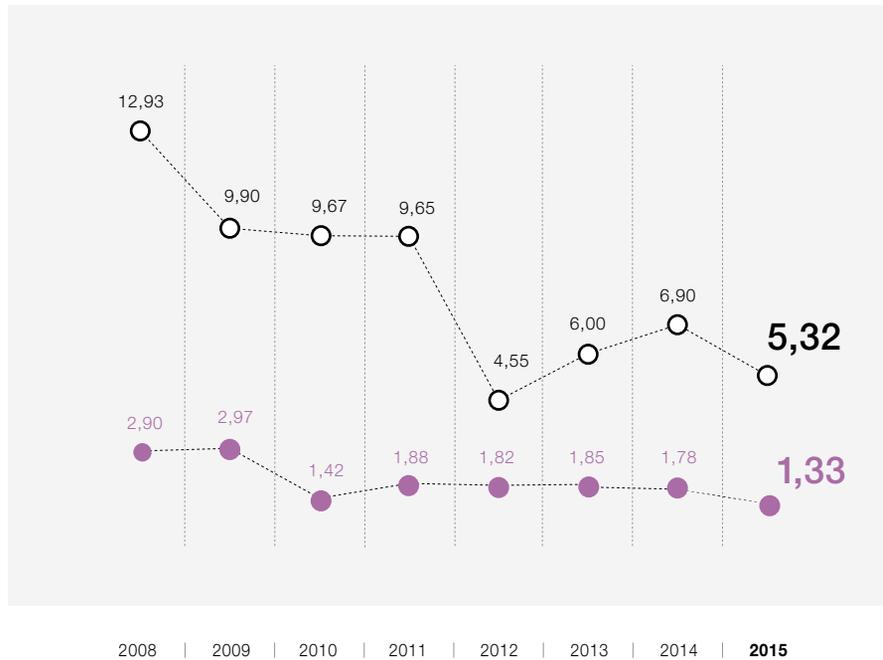
Sicherheit

Sicherheit ist ein prägendes Thema bei Thurbo und im Eisenbahnverkehr das oberste Gebot. In den vergangenen 10 Jahren konnten die Sicherheitskennzahlen trotz einem 40-prozentigen Verkehrswachstum gehalten oder zum Teil verbessert werden. Die Limite von maximal sechs Hauptsignalfällen wurde um drei Fälle überschritten. Der Wert liegt jedoch unter den Zahlen der Vorjahre. Die Kundinnen und Kunden sowie die Mitarbeitenden können sich in den Thurbo-Zügen sicher fühlen. Die Anzahl der Security-Vorfälle haben gegenüber 2014 abgenommen. Es gab zwei körperliche Angriffe gegen das Personal.

Mit sieben Betriebsunfällen wurde die Limite der Zielvorgabe erreicht. Die Zielvorgabe von maximal 17 Nichtbetriebsunfällen mit Ausfalltagen wurde mit 24 Fällen verfehlt. Erfreulich ist jedoch die Verbesserung gegenüber dem Vorjahr.

Sicherheitsaudits und Kontrollen bei Thurbo

Um den hohen Sicherheitslevel bei Thurbo zu erhalten, werden verschiedene Kontrollen und Audits durchgeführt. Die internen Prozesse wurden 2015 mit zwei Analysen geprüft. Zusätzlich führte die SUVA eine Systemkontrolle durch. Die Audits zeigten keine schwerwiegenden Mängel auf. Die erkannten Optimierungsmöglichkeiten wurden von den Prozesseignern bereits umgesetzt oder werden in der ersten Hälfte 2016 umgesetzt. Im Februar 2015 hat das BAV der Thurbo die Sicherheitsbescheinigung bis 2017 erneuert.



**VERLAUF
DER UNFALLZAHLEN
PRO 100 MITARBEITER**

- Nichtbetriebsunfälle
- Betriebsunfälle

Stand 31.12.2015



Das Regionalfahrzeug-Instandhaltungszentrum Ostschweiz (RICO) in Oberwinterthur sorgt für sichere, zuverlässige und saubere Züge.

30 Verkehr

Insgesamt haben alle Turbo-Fahrzeuge zusammen im Jahr 2015 18,4 Mio. Kilometer zurückgelegt. Dabei erreichten die Gelenktriebwagen (GTW) 2/8 eine jährliche Laufleistung von über 200 000 Kilometern pro Fahrzeug. Ein guter Unterhalt ermöglicht solche Spitzenwerte.

Fahrzeuge

Garantieabwicklung GTW

Die 2012 abgelieferten Fahrzeuge RABe 526 791-798 sind aufgrund der vertraglichen Regelung mit dem Lieferanten Stadler nach drei Jahren Garantiebetreuung erfolgreich und gut betreut, aus der Garantie entlassen worden. Im Monatsrhythmus erfolgten mit den Verantwortlichen von Stadler, des Regionalfahrzeug-Instandhaltungscenters Ostschweiz (RICO) und Turbo die Abnahmen und Kontrollen der Fahrzeuge. Ab diesem Zeitpunkt liegt mit wenigen offenen Pendenzen die Betreuung in der Verantwortung von RICO und Turbo.

Weiterentwicklung Klapptritteinbau

Die Gelenktriebwagen der Turbo wurden vor der Inkraftsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG) im Jahr 2001 bestellt und ab 2003 ausgeliefert. Mit dem Inkraftsetzen des Behindertengleichstellungsgesetzes und weiterer Normen haben sich die Situation zur Anpassung bestehender Fahrzeuge und die zu erfüllenden Anforderungen geändert.

Die Turbo entschied sich zur Gesuchstellung der Finanzierung einer Spaltüberbrückung an 38 Zwischenwagen der vorhandenen Gelenktriebwagen. Die Finanzierung soll durch die Kantone in den bedienten Einsatzgebieten und durch Finanzierungsmittel des Bundes erfolgen. Schlussendlich werden 54 GTW Einheiten (Fahrzeuge 752-805) der Turbo am Zwischenwagen über eine Spaltüberbrückung mit Klapptritten verfügen. Die Umsetzung ist in den Jahren 2017 und 2018 geplant.

Projekt Flottenzukunft

Die Geschäftsleitung der Turbo hat sich im Jahr 2015 anlässlich einer Strategietagung zur zukünftigen Entwicklung und Ablösung der vorhandenen Betriebsmittel Gedanken gemacht. Dabei konnte festgehalten werden, dass die heutigen Fahrzeuge dem angestrebten Betriebskonzept entsprechen. Eine zukünftige Flotte sollte wiederum über diese Flexibilität im Betriebseinsatz verfügen. Die meisten der Fahrzeuge erreichen um 2030 herum das vorgesehene Lebensende. Eine Neubeschaffung muss früh genug vor diesem Zeitpunkt vorbereitet werden.

Verkehrsplanung

Die Verkehrsplanung, bisher als Stabsstelle direkt dem Leiter Verkehr unterstellt, wechselte zum 1. Juni 2015 in den Lokpersonalbereich. Auf dieses Datum hin wurde sie auch personell mit einem Mitarbeiter verstärkt. In der Verkehrsplanung werden die Einsätze der Fahrzeuge sowie das Lokpersonal im Jahresfahrplan geplant. Die Planer sind beauftragt, die Fahrzeuge und das Fahrpersonal wirtschaftlich einzusetzen. Die Fahrzeug-Planung muss den regelmässigen Unterhalt, sowie die Reinigung berücksichtigen. Die Planungsphase war geprägt durch die sehr späten definitiven Bestellungen der im Jahr 2016 zu fahrenden Leistungen.

Die Dienstpläne mussten unter grossem Zeitdruck und einigen neuen Leistungen erstellt werden. Dazu gehört der RegioExpress Kreuzlingen-St. Gallen, sowie die Abendleistungen von Konstanz und St. Gallen nach Zürich. Zusammen mit Angebots-Optimierungen bei der S-Bahn St. Gallen und etwas weniger Leistungen im Raum Schaffhausen stieg die Produktivität in den Dienstplänen. Der Fahrplan 2016 benötigt darum gegenüber dem Fahrplan 2015 leicht weniger Lokführende.

31

JAHRESLEISTUNG PRO FAHRZEUG

Typ	Jahresleistung pro Fz im Ø
10 GTW 2/6 1. Serie ¹	85 894 km
4 Steuerwagen Bt zu GTW 2/6 1. Serie ²	105 052 km
41 GTW 2/6 2. Serie ³	151 059 km
39 GTW 2/8 2. Serie ^{4, 5}	200 281 km
15 GTW 2/8 2. Serie ⁶	209 054 km

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

² Typ Seelinie (ex MThB), abgeliefert 1999

³ abgeliefert 2003–2005

⁴ abgeliefert 2005–2007, zehn davon im Jahr 2008 verlängert

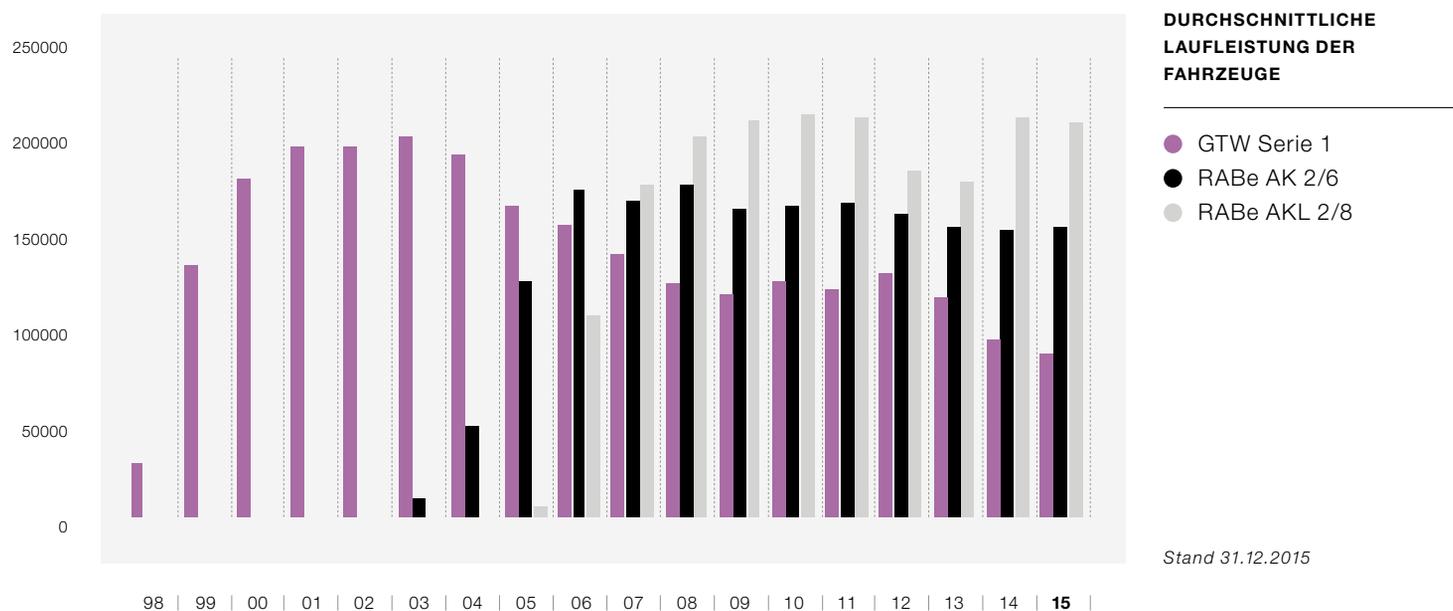
⁵ GTW 2/8 RABe 526 785-1 ist Rekordhalter mit 220 265 km.

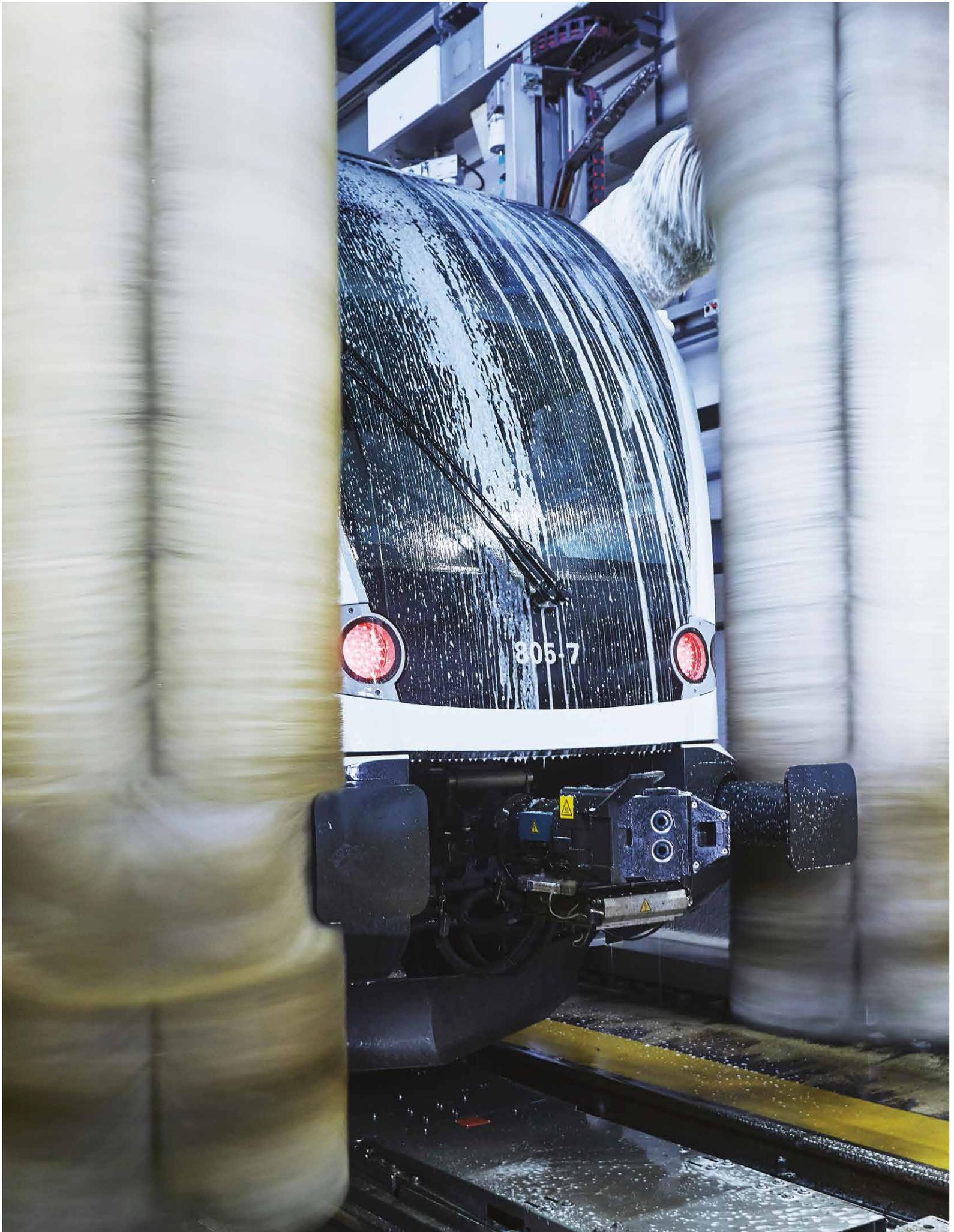
⁶ abgeliefert 2012/13

LAUFLEISTUNGEN DER FAHRZEUGE (GTW)

Jahr	Laufleistung	Anzahl Fahrzeuge
1998 ¹	0,1 Mio. km	4
1999 ¹	1,3 Mio. km	14
2000 ¹	1,7 Mio. km	14
2001 ¹	1,9 Mio. km	14
2002 ¹	1,9 Mio. km	14
2003	2,0 Mio. km	21
2004	3,2 Mio. km	43
2005	8,8 Mio. km	67
2006	12,6 Mio. km	88
2007	15,4 Mio. km	94
2008	16,1 Mio. km	94
2009	16,3 Mio. km	94
2010	16,5 Mio. km	94
2011	16,6 Mio. km	94
2012	16,7 Mio. km	102
2013	17,2 Mio. km	109
2014	18,7 Mio. km	109
2015	18,4 Mio. km	109

¹ Betreiberin: MThB





33 Strategie / Ausblick

Eine Strategie zu formulieren ist letztlich einfach. Ungleich schwerer ist es, sie anschliessend umzusetzen. Dabei geht es nicht in erster Linie darum, die Ziele exakt zu erreichen. Die Richtung ist es, die stimmen muss. Das macht das Unterfangen nicht einfacher.

34 Strategie / Ausblick

Thurbo hat am Ende des Jahres 2012 ihre Strategie mit dem Zeithorizont 2018 verabschiedet. Grosszügig gerechnet hat sie mittlerweile die Hälfte des strategischen Pfades hinter sich gebracht. Anlass genug, um eine Bestandesaufnahme zu machen.

Vergangenes interessiert nicht wirklich. Die Zukunft ist es, die zählt. Das sieht auch Thurbo so. Allerdings kann die Zukunft oft nur erfolgreich bewältigt werden, wenn man weiss, woher man kommt. Insofern sei eine Einschätzung der bisherigen Umsetzung der Strategie erlaubt. Thurbo begreift dabei ihre Strategie nicht als eindimensionale Linie vom Start zum Ziel. Strategie heisst für sie zu wissen, wohin sie will. Der Weg dazu ist breit und lässt durchaus Umwege zu. Lediglich Abwege sind tunlichst zu vermeiden.

So gesehen lautet das Zwischenfazit zur laufenden Strategie: Thurbo ist nicht vom Weg abgekommen. Das mag jene erstaunen, die das Ergebnis der Strategie am Geschäftsergebnis 2015 messen. Ein negatives Rechnungsergebnis von sechs Millionen Franken muss doch zwangsläufig bedeuten, vom Weg abgekommen zu sein. Nicht, wenn man das strategische Ziel kennt, das dahinter steckt. Nämlich, die öffentliche Hand so wenig wie möglich finanziell zu belasten, ohne an der von den Fahrgästen verlangten Qualität Abstriche zu machen. Effizienz gepaart mit Überzeugungskraft hat es Thurbo ermöglicht, sich ein

finanzielles Polster zu erwirtschaften. So ist es im Rahmen einer guten Partnerschaft nur recht und billig, dieses in schwierigen Zeiten immerhin teilweise zur Verfügung zu stellen. Das ist vor allem dann sinnvoll, wenn die Mittelverwendung Zukunft hat. Profitieren wird die nach den Mitarbeitenden zweitwichtigste Ressource von Thurbo, das Rollmaterial. Es soll weiterhin in guter Qualität und im nötigen Ausmass verfügbar sein.

Die dornenvolle Einführung des neuen Regio-Express (RE) Kreuzlingen–Konstanz–St. Gallen zeigt exemplarisch auf, dass Thurbo strategisch auf dem Weg geblieben ist und darum auf eine erfolgreiche Zukunft zählen kann. Wachsen, allerdings beim Angebot nicht schneller als bei den in Thurbo Fahrzeugen willkommen geheissenen Fahrgästen, ist ein weiteres wichtiges strategisches Ziel. Darum hat Thurbo alles daran gesetzt, dieses Angebot auf den Fahrplanwechsel 2015 auf die Schiene zu bringen. Denn die vormalige Euphorie musste dem Primat der Finanzen weichen. Der Bund wollte an diesem Beispiel exemplarisch aufzeigen, was es bedeuten kann, dass bisher kaum je ergänzend zu den Kosten

von Infrastrukturausbauten auch die daraus folgenden Betriebskosten hinterlegt, gar hinterfragt worden sind. Die Bereitschaft, unternehmerisches Risiko zu übernehmen und der Sinn für Machbares haben es Thurbo ermöglicht, den RE wenigstens teilweise anzubieten und so Investitionsruinen zu vermeiden.

Auf dieser Basis und mit diesem Selbstverständnis will Thurbo die zweite Hälfte des strategischen Weges fortsetzen. Sie ist sich bewusst, dass es weitere Umwege brauchen wird, ohne das Ziel aus den Augen zu verlieren. Sie ist gewillt, dieses zu erreichen und damit eine tragfähige Basis für eine weitere Strategieperiode zu schaffen. Das Primat der Finanzen wird nochmals zunehmen. Dafür ist Thurbo vergleichsweise gut gerüstet. Entsprechende Kennzahlen belegen dies, auch wenn sich das strategisch vorgegebene Ziel doch als zu ambitiös erwies. Thurbo unternimmt auch alles, um das begonnene Stückwerk strategiekonform zu vollenden: Die Zentren St. Gallen und Konstanz verdienen eine

«Die Überprüfung der Strategie von Thurbo zeigt: Wir sind nicht vom Weg abgekommen.»

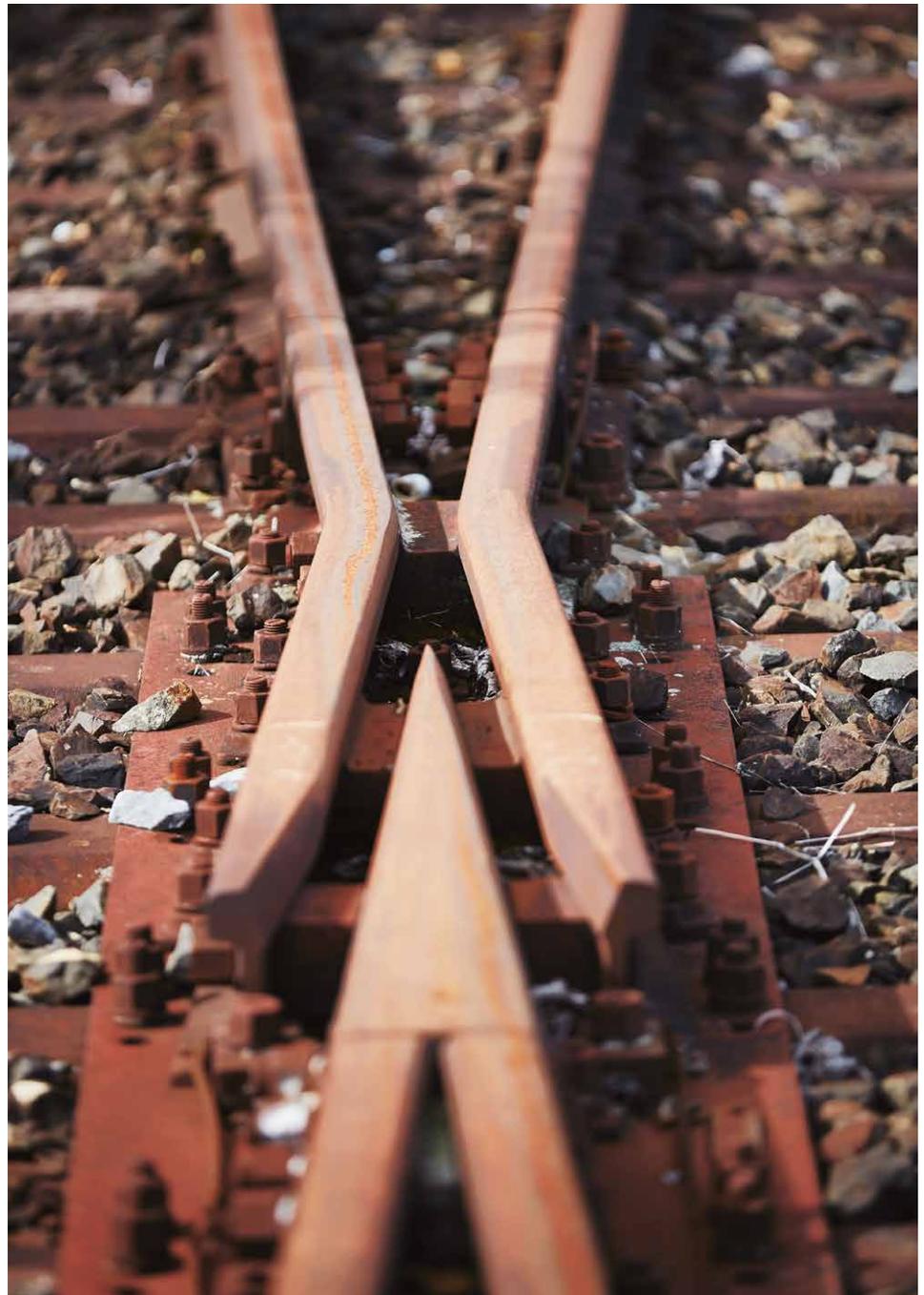
Dr. Ernst Boos, Geschäftsführer Thurbo

35

schnelle stündliche Verbindung. Der Ausbau der Infrastrukturen geht auch in der Ostschweiz weiter. Das ermöglicht es Thurbo, weiterhin zu wachsen. Die Erfahrungen mit dem RE Konstanz–St.Gallen zeigen auf, wie dabei zu verfahren ist: Mit sinnvollen Schritten abzuschätzen, was der Markt derzeit hergibt, dann aber eine konsequente Weiterentwicklung umsetzen, sofern die Ergebnisse vorteilhaft sind. Diese Vorgehensweise ermöglicht es auch, die nötigen Ressourcen in verträglichen Portionen zu beschaffen. Gleichzeitig ist jedoch vorausgesetzt, dass die ersten Schritte bereits im Jahr 2016 klar umschrieben sind. Nur so sind sie mit einer vorausschauenden Planung effizient und ressourcenschonend umsetzbar.

Es war schon immer konsequente Politik von Thurbo, zuerst den Markt zu entwickeln. Erst dann hat sie die Strukturen nachgefahren. Dass das im Jahr 2015 möglich war, einem Jahr, das durch harte Verhandlungen mit den Bestellern geprägt war, zeigt die gute Verankerung von Thurbo in ihrem Tätigkeitsgebiet auf. Sie ist für die Besteller wie für die Fahrgäste unentbehrlich geworden. Auch das ist explizit ein Ziel der Strategie 2013–2018. Thurbo steht weiterhin für diese Politik ein, auch wenn sie erkennen muss, dass auch das Gegenteil immer noch erfolgreich zu sein scheint. Nämlich das Errichten von Strukturen mit anschließender Forderung ihrer Nutzung. Sie hält das nicht für nachhaltig. Diesen Grundsatz will sie aber trotz der damit verbundenen Gefahren in ihrem ganzen Bedeutungsinhalt auch künftig nachleben und dies auch konsequenter als bisher kommunizieren.

Mit der Strategie stellen wir die Weichen für eine erfolgreiche Zukunft von Thurbo.





BE MIL

SBB ES

Intrusie verboden op de rails / No entry on the railway lines

37 Finanzen 2015

Die Regionalverkehrs-Angebote werden neu alle zwei Jahre an die Besteller offeriert. Die Leistungen für das Fahrplanjahr 2015 bereits im April 2013. In der Zwischenzeit hat sich der Markt abgeschwächt. Die offerierten Erträge konnten nicht in der gewünschten Höhe realisiert werden. Ein erhöhter Mittelbedarf für den Fahrzeug-Unterhalt belastet die Rechnung zusätzlich. Der Jahresabschluss weist einen Verlust aus.

INHALT

- 38 _ Fakten und Zahlen
- 39 _ Fehlende Erträge aus Fahrausweisverkäufen belasten das Ergebnis
- 40 _ Bilanz
- 46 _ Erfolgsrechnung
- 47 _ Anhang zur Jahresrechnung
- 52 _ Revisionsbericht

38 Fakten und Zahlen

Stand 31.12.2015

-2%

Abgeltung pro Zug-Kilometer,
im Vergleich zu 2014

49,3%

Kostendeckungsgrad Regionalverkehr
und Turbo-Infrastruktur

178 492 497

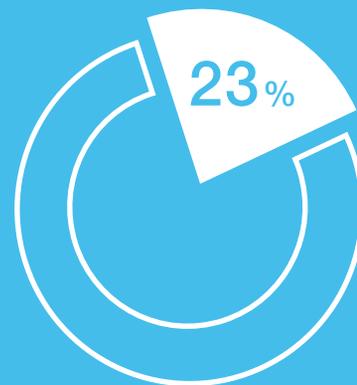
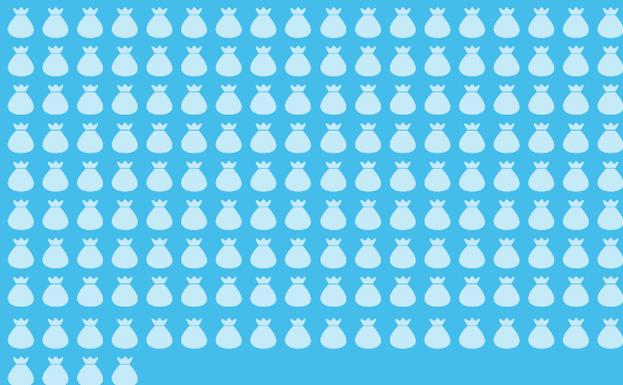
Betriebsaufwand

Trasse-Kosten

(Benützung Bahnhöfe, Geleise,
Strom)

98,6 Mio

Eigenkapital



○ Betriebsaufwand ● Trasse-Kosten

82 780 791

Ertäge aus Fahrausweis-Verkäufen

39 Fehlende Erträge aus Fahrausweisverkäufen belasten das Ergebnis

Die Rechnung schliesst mit einem Verlust von knapp 6 Millionen ab. Bei den Erträgen aus Fahrausweisverkäufen konnten die ambitionösen Budget-Zahlen nicht erreicht werden. Zudem belastet das Ergebnis eine Rückstellung für zusätzliche Fahrzeug-Revisionen.

Budgetierte Erträge nicht erreicht

Das Jahr 2015 stand im Zeichen der Konsolidierung des Angebotswachstums, das die Einführung der S-Bahn St.Gallen Ende 2013 ausgelöst hat. Die Verkehrsströme stabilisieren sich nach dem Sprung des Vorjahres. Leider hatte dies eine Konsolidierung der Nachfrage auf den Turbo-Zügen zur Folge. Die Ertragsentwicklung setzte sich auch im Jahr 2015 nur zögerlich fort. Diese beiden Effekte kumulierten in einer negativen Prognosenabweichung beim Personenverkehrsertrag. Die mit den Bestellern formulierten Ziele erwiesen sich als zu hoch. Zusammen mit einer spürbaren, teilweise einmaligen Aufwandsteigerung resultierte ein Unternehmensverlust in der Höhe von knapp MCHF 6,0.

Betriebsertrag

Nach einer deutlichen Zunahme im Vorjahr reduzierte sich der Umsatz 2015 um knapp 2%. Die Personenverkehrserträge nahmen zwar um MCHF 1,6 zu, sie lagen damit aber immer noch MCHF 2,0 unter dem Voranschlag. Auf Basis dieser sehr optimistischen Prognose wurde der Mittelbedarf der öffentlichen Hand (Abgeltung) entsprechend tiefer vereinbart.

Dieser Minderbedarf resultierte fast ausschliesslich aus der Sparte Regionaler Personenverkehr. Im Jahr 2014 wurden innerhalb des sonstigen Betriebsertrages noch MCHF 2,5 für Versicherungsleistungen verbucht. Diese Position fiel 2015 weg, womit sich der Ertrag im gleichen Umfang reduzierte.

Personalaufwand

Der Personalbedarf, wichtigster Treiber für die Entwicklung des Personalaufwandes, war mit dem Vorjahr vergleichbar. Die Ausgaben für das Personal stiegen trotzdem leicht um MCHF 0,4. Diese Entwicklung war Folge einer höheren Absenzenquote. Im Durchschnitt blieben die Mitarbeitenden gesundheitlich bedingt zwei zusätzliche Tage dem Arbeitsplatz fern.

Sonstiger Betriebsaufwand

Obwohl im Jahr 2015 keine grösseren Reparaturkosten für die Fahrzeuge anfielen, erhöhte sich der Aufwand für die Fahrzeuginstandhaltung um rund 4%. Eine weitere Kostensteigerung erfolgte bei den diversen Informatiksystemen. Die Software für die Planung des Personal- und Rollmaterialeinsatzes verteuerte sich ebenso wie die Geräte für die Fahr-

ausweiskontrolle im Zug. Letztere wurden, in Abstimmung mit der SBB, im Jahr 2015 neu beschafft.

Abschreibungen

Der Abschreibungsaufwand stieg hauptsächlich in der Sparte Infrastruktur. Im Hinblick auf den Bau eines Doppelspurabschnittes im Raum Kehlhof, welcher 2018 in Betrieb gehen wird, wurden die Nutzungsdauern einzelner betroffener Anlagepositionen reduziert. Daraus resultierten zusätzliche Abschreibungen, die noch bis ins Jahr 2018 die Erfolgsrechnung belasten werden.

Finanzergebnis

Innerhalb des Finanzaufwandes sind auch die Kurswechsellverluste abgebildet. Die Aufwertung des Schweizer Frankens Mitte Januar 2015 hatte einen Bewertungsverlust des Euro-Bestandes von MCHF 0,2 zur Folge. Im Gegenzug reduzierten sich die Finanzierungskosten, da die kurzfristigen Darlehensbestände tiefer waren.

Vorschüsse / Darlehen Konzern

Thurbo finanziert sich sowohl im kurzfristigen als auch im langfristigen Bereich über den Konzern SBB. Darlehen, welche innerhalb von 12 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 16. März 2016 die Jahresrechnung ohne Vorbehalte genehmigt.

40 Bilanz

Thurbo AG **31.12.2014**

	übrige Sparten/ nicht zuscheidbar	Sparten Infrastruktur	Total
Aktiven 541 650 217			
Umlaufvermögen	22 107 102		22 107 102
Flüssige Mittel	8 080 980		8 080 980
Kurzfristige Vorschüsse gegenüber Beteiligten	2 184 811		2 184 811
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1 495 686		1 495 686
gegenüber Dritten	1 322 409		1 322 409
gegenüber Beteiligten	173 276		173 276
Übrige kurzfristige Forderungen	1 217 777		1 217 777
gegenüber Dritten	1 217 777		1 217 777
Aktive Rechnungsabgrenzung	9 127 849		9 127 849
gegenüber Dritten	2 736 147		2 736 147
gegenüber Beteiligten	5 815 513		5 815 513
gegenüber Kanton Thurgau	576 189		576 189
Anlagevermögen	408 295 997	111 247 119	519 543 116
Finanzanlagen	50 000		50 000
Beteiligungen	36 000		36 000
Bus Ostschweiz BOS	34 000		34 000
Übrige Beteiligungen	2 000		2 000
Sachanlagen	405 603 058	111 247 118	516 850 176
Anschaffungswert	612 817 449	136 999 622	749 817 071
Kumulierte Wertberichtigung	– 207 701 205	– 28 550 342	– 236 251 547
Anlagen im Bau	486 813	2 797 838	3 284 652
Immaterielle Anlagen	2 606 939		2 606 939

41

		31.12.2015	+/-
übrige Sparten/ nicht zuscheidbar	Sparten Infrastruktur	Total	
		515 566 309	-4,80 %
13 926 954	8 377 220	22 304 174	0,90 %
8390	8 377 220	8 385 610	
1 677 408		1 677 408	
1 626 739		1 626 739	
1 496 051		1 496 051	
130 688		130 688	
742 754		742 754	
742 754		742 754	
9 871 663		9 871 663	
3 535 060		3 535 060	
5 700 863		5 700 863	
635 740		635 740	
382 980 233	110 281 903	493 262 136	-5,10 %
-		-	
37 300		37 300	
34 000		34 000	
3 300		3 300	
380 670 788	110 281 903	490 952 691	
613 452 763	140 228 411	753 681 174	
- 232 918 370	- 33 561 501	- 266 479 871	
136 395	3 614 993	3 751 388	
2 272 145		2 272 145	

42 Bilanz

Thurbo AG		31.12.2014	
	übrige Sparten/ nicht zuscheidbar	Sparten Infrastruktur	Total
Passiven			541 650 217
Kurzfristiges Fremdkapital			78 593 700
Verbindlichkeiten aus Lieferungen/Leistungen	1 405 649		1 405 649
gegenüber Dritten	1 263 312		1 263 312
gegenüber Beteiligten	142 337		142 337
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	56 961 744		56 961 744
gegenüber Beteiligten	56 961 744		56 961 744
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	250 136		250 136
gegenüber Dritten	250 136		250 136
Passive Rechnungsabgrenzung	15 824 785		15 824 785
gegenüber Dritten	11 953 046		11 953 046
gegenüber Beteiligten	3 871 739		3 871 739
Kurzfristige Rückstellungen	4 151 386		4 151 386
Langfristiges Fremdkapital			278 469 885
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligten	265 000 000		265 000 000
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	624 684	86 020 009	86 644 693
Bedingt rückzahlbare Darlehen Art. 56 EBG (unverzinslich)	–	86 020 009	86 020 009
– Bund		28 389 414	28 389 414
– Kanton St. Gallen		8 568 142	8 568 142
– Kanton Thurgau		49 062 453	49 062 453

Fortsetzung Seite 44

43

		31.12.2015	+/-
übrige Sparten/ nicht zuscheidbar	Sparten Infrastruktur	Total	
		515 566 309	-4.80%
58 498 587		58 498 587	-25.60%
1 696 474		1 696 474	
1 669 690		1 669 690	
26 785		26 785	
39 751 094		39 751 094	
39 751 094		39 751 094	
120 869		120 869	
120 869		120 869	
12 085 708		12 085 708	
10 902 259		10 902 259	
1 183 448		1 183 448	
4 844 441		4 844 441	
278 449 499	86 020 490	364 469 989	0.00%
265 000 000		265 000 000	
567 894	86 020 490	86 588 384	
–	86 020 490	86 020 490	
	28 389 414	28 389 414	
	8 568 142	8 568 142	
	49 062 934	49 062 934	

44 Bilanz

Thurbo AG		31.12.2014	
	übrige Sparten/ nicht zuscheidbar	Sparten Infrastruktur	Total
Rückzahlbare Darlehen Art. 56 EBG (unverzinslich)	624 684		624 684
– Bund	201 428		201 428
– Kanton St.Gallen	50 934		50 934
– Kanton Thurgau	372 323		372 323
Langfristige Rückstellungen	12 845 201		12 845 201
Eigenkapital			98 566 623
Aktienkapital	75 000 000		75 000 000
Gesetzliche Gewinnreserven	13 128 038	2 632 986	15 761 024
Allgemeine gesetzliche Gewinnreserven	360 271		360 271
Zweckgebundene Reserven (Abschreibungsres. Art. 6 aREVO)	1 047 463		1 047 463
Reserven Art. 67 EBG		2 632 986	2 632 986
Reserven Art. 36 PBG	11 720 304		11 720 304
Freiwillige Gewinnreserven	7 220 546	585 054	7 805 599
Bilanzgewinn	7 220 546	585 054	7 805 599
Gewinn-/Verlustvortrag	7 669 225		7 669 225
Jahresergebnis	- 448 680	585 054	136 374

45

		31.12.2015	+/-
übrige Sparten/ nicht zuscheidbar	Sparten Infrastruktur	Total	
567 894	–	567 894	
183 579		183 579	
46 247		46 247	
338 068		338 068	
12 881 605		12 881 605	
		92 597 733	-6.10%
75 000 000		75 000 000	
12 538 140	3 218 040	15 756 180	
367 090		367 090	
1 047 463		1 047 463	
	3 218 040	3 218 040	
11 123 587		11 123 587	
2 069 594	– 228 040	1 841 554	
2 069 594	– 228 040	1 841 554	
7 810 443	–	7 810 443	
– 5 740 850	– 228 040	– 5 968 890	

46 Erfolgsrechnung

Thurbo AG	2014	2015	
Betriebsertrag	181 649 651	178 255 815	- 1.90 %
Personenverkehrsertrag	81 160 708	82 780 791	
Betriebsleistungsertrag	4 013 681	3 941 170	
Ertrag aus Infrastruktur-Benützung	3 433 000	3 484 000	
Abgeltungen der öffentlichen Hand	89 683 993	87 419 437	
Sonstiger Betriebsertrag	7 708 060	5 487 772	
Ertragsminderungen	- 4 349 791	- 4 857 356	
Betriebsaufwand	175 617 556	178 492 497	1.60 %
Materialaufwand	10 445	58 122	
Personalaufwand	52 789 380	53 158 645	
Übriger betrieblicher Aufwand	92 686 129	94 712 611	
Abschreibungen auf Positionen des Anlagevermögens	30 131 601	30 563 119	
Übrige Sparten	25 473 736	25 551 959	
Sparte Infrastruktur	4 657 866	5 011 160	
Betriebsergebnis (EBIT)	6 032 095	- 236 682	- 103.90 %
Finanzergebnis	- 5 865 915	- 5 697 207	- 2.90 %
Finanzertrag	23 961	20 192	
Finanzaufwand	5 889 876	5 717 400	
Steuern	29 806	35 000	
Direkte Steuern	29 806	35 000	
Jahresergebnis	136 374	- 5 968 889	- 4476.90 %

47 Anhang zur Jahresrechnung

Thurbo AG

Anmerkungen zur Jahresrechnung

Allgemeines

Die vorliegende Jahresrechnung wurde gemäss den Vorschriften des Schweizerischen Gesetzes, insbesondere der Artikel über die kaufmännische Buchführung und Rechnungslegung (Art. 957 bis 962 OR) erstellt.

Umfang der Jahresrechnung

Die Thurbo AG verzichtet auf die Erstellung eines Lageberichts, einer Geldflussrechnung und der zusätzlichen Anhangangaben für grössere Unternehmungen, da sie Teil des SBB-Konzerns ist. Die Konzernrechnung SBB wird nach dem anerkannten Standard von Swiss GAAP FER erstellt.

Bewertungsgrundsätze

Forderungen auf Lieferungen und Leistungen

Die Forderungen auf Lieferungen und Leistungen sowie die übrigen kurzfristigen Forderungen werden zu Nominalwerten ausgewiesen, abzüglich betriebswirtschaftlich notwendigen individuellen Einzelwertberichtigungen. Auf dem Restbestand werden abgestuft nach Fälligkeitsstruktur pauschale Wertberichtigungen von 2 bis 80 % vorgenommen.

Sachanlagen

Die Bewertung der Sachanlagen erfolgt zu Anschaffungs- und Herstellungskosten abzüglich aufgelaufener Abschreibungen und abzüglich Wertberichtigungen. Die Sachanlagen werden linear abgeschrieben. Grundstücke werden nicht abgeschrieben. Bei Anzeichen einer Überbewertung werden die Buchwerte überprüft und gegebenenfalls wertberichtigt.

Nutzungsdauern der Sachanlagen

Technische und Betriebseinrichtungen	10–33 Jahre
EDV- und Telekomanlagen	2–10 Jahre
Strassen- und Schienenfahrzeuge	7–25 Jahre
Unter- und Oberbau, Bahntechnik	15–67 Jahre
Erschliessung, Ver- und Entsorgung	15–30 Jahre
Gebäude	5–75 Jahre
Software	5–10 Jahre

Die Sachanlagen der Sparte Infrastruktur haben hauptsächlich immobilien, die Sachanlagen der übrigen Sparten mobilen Charakter.

48 Anhang zur Jahresrechnung

Turbo AG	31.12.2014	31.12.2015
Fremdwährungskurse		
<p>Bei der Fremdwährungsumrechnung werden für die Bilanz die Stichtagskurse eingesetzt, für unterjährige Transaktionen und die Erfolgsrechnung werden Durchschnittskurse herangezogen.</p>		
1 EUR	1.2030	1.0820
Liquiditätsmanagement		
<p>Die SBB führt ein konzernweites Cash-Pooling. Die Turbo AG ist Teilnehmerin im Cash-Pooling. Die (Pool-) Bank kann zur Sicherung ihrer Ansprüche gegenüber den Poolteilnehmern ein Pfandrecht auf die Guthaben (Poolteilnehmerkonten) ausüben.</p>		
Erläuterungen zur Jahresrechnung		
Verbindlichkeiten gegenüber der Personalvorsorge-Einrichtung		
<p>Für die berufliche Vorsorge ist die Turbo AG der Personalvorsorgestiftung der THURBO AG angeschlossen. Diese weist per 31. Dezember 2015 einen Deckungsgrad von 105,2% aus (Vorjahr: 110,9%). Per 31. Dezember 2015 bestanden keine Verbindlichkeiten gegenüber der Personalvorsorgeeinrichtung.</p>		
Anzahl Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt		
<p>Die Anzahl Vollzeitstellen liegt im Jahresdurchschnitt über 250 Mitarbeitenden.</p>		

Thurbo AG	31.12.2014	31.12.2015
Wesentliche Beteiligungen		
BUS Otschweiz AG, Altstätten SG		
Aktienkapital	100 000	100 000
Beteiligungsquote	34 %	34 %
Buchwert	34 000	34 000
Genossenschaft Tarifverbund Ostwind, St. Gallen		
Anteil (Es besteht keine Nachschusspflicht)	2000	2000
Einfache Gesellschaften		
Die Thurbo AG ist an der einfachen Gesellschaft «Tarifverbund Region Schaffhausen» beteiligt. Es besteht solidarische Haftung.		
Abgetretene Aktiven zur Sicherung eigener Verpflichtungen		
An die SBB AG, Bern, abgetretene Rechte auf Ablieferung und Eigentumserwerb 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	100 244 142	94 590 516

50 Anhang zur Jahresrechnung

Thurbo AG **31.12.2014** **31.12.2015**

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:

	3 768 055	4 063 547
--	-----------	-----------

Die Thurbo AG ist im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit in Rechtsstreitigkeiten involviert. Obwohl der Ausgang der Rechtsfälle im heutigen Zeitpunkt nicht abschliessend vorausgesagt werden kann, geht die Thurbo AG davon aus, dass keine dieser Rechtsstreitigkeiten wesentliche negative Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit beziehungsweise auf die Finanzlage haben werden. Erwartete Zahlungsausgänge sind entsprechend zurückgestellt.

Per Bilanzstichtag bestanden keine wesentlichen Eventualforderungen.

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.

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	137 178 161	139 797 461
Anschaffungswert	131 812 255	136 999 622
Anlagen im Bau	5 365 906	2 797 838
Investitionen brutto	3 963 259	5 237 709
Nicht aktivierbare Investitionen	– 1 132 852	– 1 189 939
Investitionen netto	2 830 407	4 047 770

Thurbo AG	31.12.2014	31.12.2015
Zugang Anlagerechnung (aus Investitionen)	5 398 474	3 230 616
Abgang Anlagerechnung	– 211 108	– 1 826
Sachanlagen per 31. Dezember	139 797 461	143 843 405
Anschaffungswert	136 999 622	140 228 412
Anlagen im Bau	2 797 838	3 614 993

Entschädigungen des Verwaltungsrates	2014	2015
Gesamtentschädigung	98 000	98 000
Honorare (Grundpauschale)	95 000	95 000
davon Präsidentin	30 000	30 000
davon übrige Mitglieder	65 000	65 000
Spesenpauschale	3 000	3 000
davon Präsidentin	1 000	1 000
davon übrige Mitglieder	2 000	2 000

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

Vom Verwaltungsrat genehmigte Gewinnverwendung	31.12.14	31.12.15
Jahresgewinn	136 374	– 5 968 890
Gewinnvortrag Vorjahr	7 669 226	7 810 444
Bilanzgewinn zur Verfügung Generalversammlung	7 805 600	1 841 555
Reservenzuweisung aus Ergebnis 2015		
Personenverkehr: Entnahme gemäss Art. 36 PBG	596 717	5 915 023
Infrastruktur: Entnahme gem. Art. 67 EBG	– 585 054	228 040
Reservenzuweisung gem. Art 671 OR	– 6 819	–
Vortrag auf neue Rechnung	7 810 444	7 984 617

52 Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Jahresrechnung der Turbo AG, bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung und Anhang (Seiten 40 bis 51), für das am 31. Dezember 2015 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 2015 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 vereinbaren 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 ausgestalte-

tes 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.

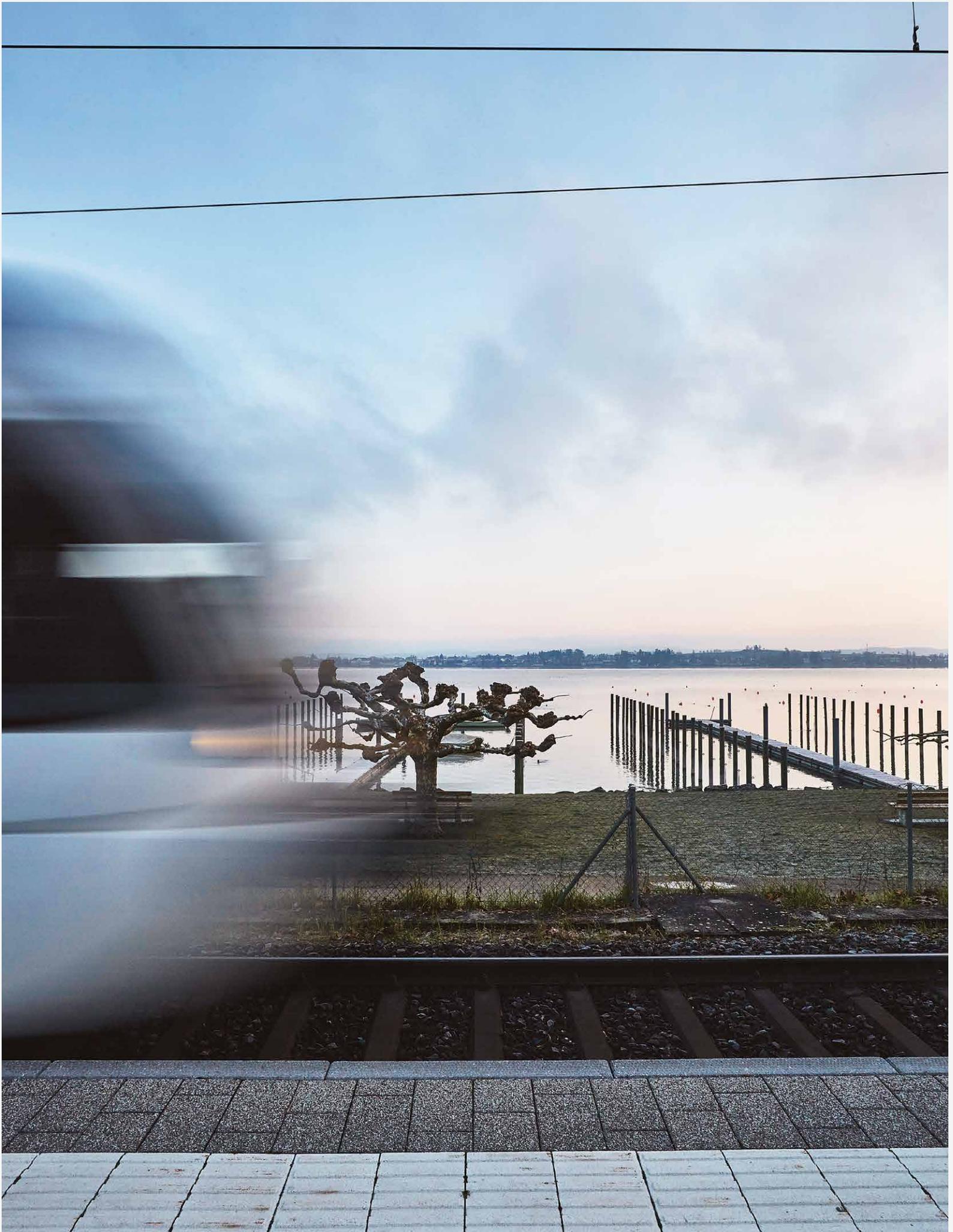
Bern, 15. April 2016
Ernst & Young AG



Stefan Weuste
Zugelassener Revisionsexperte
(Leitender Revisor)



Konrad Jaun
Zugelassener Revisionsexperte



Thurbo AG

Bahnhofstrasse 31
Postfach 2272
CH-8280 Kreuzlingen 1

Telefon 051 223 49 00
hallo@thurbo.ch
thurbo.ch
facebook.com/thurbo.ch