

Blickwinkel

16 | Geschäftsbericht
Thurbo

IMPRESSUM

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

	04	Editorial
	06	Das Jahr 2016
	09	Unternehmensportrait
10 _ Turbo. Die Regionalbahn	17	Mitarbeitende
11 _ Organisation		
13 _ Fahrplan-Netzkarte 2017		
15 _ Fakten und Zahlen	23	Geschäftsentwicklung
24 _ Markt	33	Strategie /Ausblick
28 _ Produktion		
30 _ Verkehr	37	Finanzen 2016
	54	Leitbild

04 Bunte Züge und der Stolz von täglich 93 000 Fahrgästen in der Ostschweiz



Werner Schurter, Präsident
des Verwaltungsrates und
Leiter SBB Personenverkehr
Regionen

Dr. Ernst Boos,
Geschäftsführer



Sehr geehrte Damen und Herren

Zufriedene Fahrgäste, die entspannt und pünktlich ankommen. Dieses Ziel hatte für Thurbo auch 2016 oberste Priorität. In den vergangenen Monaten haben uns zudem strategische und finanzielle Fragen stark beschäftigt. Was ist die beste Balance zwischen guter Qualität und möglichst minimalen Abgeltungen der öffentlichen Hand? Orientierungshilfe zur Beantwortung dieser Frage und zur Erreichung der anspruchsvollen Ziele gibt unser neues Leitbild, wo es heisst: «Thurbo ist einfach, persönlich und fokussiert. Thurbo denkt und arbeitet nachhaltig. Thurbo ist ein sicherer und verlässlicher Partner mit bunten Zügen.»

Aus operativer Sicht war 2016 ein gutes Jahr: Thurbo hat die Sicherheitsziele erreicht, grössere Unregelmässigkeiten blieben aus. Und

auch finanziell konnte sie das Jahr 2016 erfolgreich abschliessen – die Talsohle von 2015 ist durchschritten. Der Gewinn von knapp drei Millionen Franken in der Sparte Verkehr ist auf höhere Erträge aus dem Fahrausweisverkauf und geringere Kosten zurückzuführen, vor allem beim Fahrzeugunterhalt. Nicht alles ist nachhaltig. Teilweise mussten beim Fahrzeugunterhalt Arbeiten in die Folgejahre verschoben werden. In den höheren Erträgen sind Einmaleffekte enthalten.

Insgesamt ist Thurbo weiterhin in einem herausfordernden Umfeld unterwegs. Die finanzielle Lage für die Folgejahre bleibt angespannt. Die Suche nach kostengünstigen Lösungen bleibt oberstes Gebot, wie beispielsweise bei der äusseren Auffrischung der Fahrzeuge. Dabei kann Thurbo auf ihren SBB-Partner RICO (Regionales Instandhal-

“ Welche Leistungen sind zu welchem Komfort nachhaltig im Regionalverkehr finanzierbar? Rund 50 Prozent der Kosten tragen bekanntlich Bund und Kantone. Diese Frage ist aktueller denn je. Turbo engagiert sich für Angebote, die der Nachfrage entsprechen. Dabei strebt sie eine gute, bezahlbare Qualität an.”

WERNER SCHURTER

tungscenter Center Oberwinterthur) zählen. Fahrgäste wie Mitarbeitende litten unter den zahlreichen Streckensperrungen für den Unterhalt und die Erweiterung des Bahnnetzes im Jahr 2016: Umso mehr freut uns die gute Kundenankunftspünktlichkeit von 96,3 Prozent. Ausdruck einer intakten Sozialpartnerschaft ist ein erster erfolgreicher Erneuerungsschritt des Gesamtarbeitsvertrages.

Der Spatenstich zum Bahnausbau im Thurgau hat den Endspurt für das Angebot 2019 eingeläutet. Die Abstimmung der Detailfahrpläne mit den Bestellern und die effiziente Bereitstellung der dafür notwendigen Mittel an Menschen und Fahrzeugen verlangen ein hohes Engagement aller Beteiligten.

Das 464-köpfige Turbo Team ist verantwortlich, dass täglich 93 000 Kundinnen und Kun-

den sicher und pünktlich an ihr Ziel kommen. Ihm gebührt an dieser Stelle der grösste Dank. Im gleichen Atemzug miteinbezogen sind auch unsere Fahrgäste, die Besteller von Bund und Kantonen und die vielen Partner. Wir alle setzten uns mit ganzer Kraft dafür ein, dass der Kern unseres neuen Leitbildes auch weiterhin überall spürbar bleibt: «Turbo – die Regionalbahn. Der Stolz der Ostschweiz.»



Werner Schurter

Präsident des
Verwaltungsrates
Leiter SBB Personenverkehr
Regionen



Dr. Ernst Boos

Geschäftsführer

06 Das Jahr 2016

Jan.

4.1.2016 Zwei Damen und zehn Herren beginnen mit der Ausbildung zur Lokführerin / zum Lokführer. Die Ausbildung dauert elf Monate.

21./22.1.2016 Das mittlere Kader erhält im Sântispark Abtwil eine Weiterbildung in Führungsfragen.

Feb.

29.2.2016 Gallus Heuberger, Leiter Unternehmenskommunikation und Mitglied der Geschäftsleitung seit dem Start von Thurbo, geht in Pension. Gisela Bürge (Assistentin des Geschäftsführers) übernimmt als Nachfolge die interne Kommunikation, Werner Fritschi (Leiter Markt) die externe Kommunikation und die Medienstelle.

März

10.3.2016 Leila Lawrizy tauft den Thurbo Zug 795 auf ihren Namen. Leila ist die Gewinnerin des Malwettbewerbes im Rahmen der Thurbo Familienkampagne.



Leila Lawrizy tauft ihren Zug im Bahnhof Winterthur.

April

30.4.2016 Roland Rhyn, Leiter Finanzen und Personal verlässt Thurbo. Die Nachfolge tritt Emanuel Gross an.

Juni

1.6.2016 Die zweite Ausbildungsklasse Lokpersonal 2016 startet. Eine Dame und dreizehn Herren beginnen bei Thurbo.

9.6.2016 Der Spatenstich für den Bahnausbau im Thurgau erfolgt in Berg TG. Bis Ende 2018 werden im Kanton Thurgau rund 300 Millionen in die Bahninfrastruktur investiert. Im Dezember 2018 erhöht sich das Fahrplanangebot im Thurgau nachfragegerecht. RuckZuck am Ziel lautet das Motto der Kommunikationskampagne. ruckzuck-tg.ch



Spatenstich in Berg TG. Von links nach rechts: Ronald Menzi, Bundesamt für Verkehr / Walter Schönholzer, Regierungsrat Kanton Thurgau / Ernst Boos, Thurbo / Felix Bissig, SBB

14.6.2016 Die ersten Fahrzeuge der GTW-Serie II sind in der Mitte der Lebensdauer angekommen. Punktuell führt dies zu Neulackierungen. So hat auch der TeleTop / RadioTop-Zug eine Auffrischung erhalten.



Die Verantwortlichen von Tele Top / Radio Top freuen sich über den neu glänzenden TOP Blitz. Günter Heuberger, Geschäftsführer Tele Top / Radio Top mit Zora Roth (links) und Barbara Aepli (rechts)

24.6.2016 Das Präsidium im Thurbo Verwaltungsrat wechselt von Anna Barbara Remund zu Werner Schurter. Verwaltungsrat und Geschäftsleitung danken für eine mehrjährige, erfolgreiche Zusammenarbeit.

07

Juli

8.–15.7.2016 Die Strecke Weinfelden – Kreuzlingen ist für den Bahnverkehr total gesperrt. Der Unterbruch ist exemplarisch für diverse Massnahmen für den Bahnausbau im Thurgau.

Sept.

20.9.2016 Vor 15 Jahren wurde Thurbo offiziell gegründet. Die Betriebsaufnahme erfolgte ein Jahr später. Das Jubiläumsjahr findet deshalb 2017 statt.

Okt.



Unterzeichnung des Thurbo GAV durch die Sozialpartner.

10.10.2016 Die Sozialpartner unterzeichnen den in Teilen überarbeiteten Gesamtarbeitsvertrag GAV.

24.10.–6.11.2016 Die Strecke Mammern – Steckborn ist für den Bahnverkehr total

gesperrt. Der wichtige Substanzerhalt kann mit einer Totalsperre rasch und kostengünstig ausgeführt werden. Regierungsrat Walter Schönholzer informiert sich vor Ort über die Baumassnahmen.

Nov.



Thurbo vernetzt. Am jährlichen VIP-Anlass.

2.11.2016 Vertreterinnen und Vertreter aus Politik und Wirtschaft sowie von Behörden, Verwaltung und Partnerbetrieben vernetzten sich am Thurbo VIP-Event. Der Anlass findet im Würth Haus Rorschach statt.

16.11.2016 Thurbo erhält nach einem zweitägigen Audit durch die Firma SQS die Re-Zertifizierung nach ISO-Norm 9001:2015. Damit wird auch das 3Q-Label des Schweizerischen Tourismusverbandes erneuert.

Dez.

11.12.2016 Das Lokpersonal ist mit neuen, elektronischen Arbeitsmittel ausgerüstet.

Dafür beschaffte Thurbo je 400 Tablets und Smartphones.

13.12.2016 Die Garantieabnahme für das 105. und aktuell letzte Thurbo Fahrzeug aus dem Haus Stadler Rail ist erfolgt (Gelenktriebwagen RABe 526 805).

21.12.2016 Die Leistungsvereinbarung für Betrieb und Unterhalt der Thurbo Infrastruktur (Wil–Weinfelden–Kreuzlingen) ist für die Jahre 2017–2020 mit dem Bundesamt für Verkehr BAV abgeschlossen.

31.12.2016 Die rund 460 Thurbo Mitarbeitenden haben während der vergangenen 365 Tage eine hervorragende, kundenorientierte Arbeit geleistet. Thurbo bedankt sich dafür wiederum öffentlich mit dem letzten Facebook-Eintrag im Jahr 2016.



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

Ein herzliches Dankeschön an unsere Mitarbeitenden für ihr Engagement in diesem Jahr. Täglich sind sie für unsere Kundinnen und Kunden im Einsatz. Wir wünschen allen ein glückliches und gesundes 2017.



09 Unternehmens- portrait

Thurbo ist ein Unternehmen der SBB mit Beteiligung des Kantons Thurgau. 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 2017
- 15 _ Fakten und Zahlen

10 **Thurbo. Die Regionalbahn**

Thurbo ist ein sicherer und verlässlicher Partner. Motivierte Mitarbeitende sorgen dafür, dass täglich 93 000 Fahrgäste pünktlich ihr Ziel erreichen. Minimale Abgeltungen der öffentlichen Hand sind ein wichtiges Ziel.

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 13,8 Millionen Zugkilometer für 34 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 ist ein Unternehmen der SBB. Der Kanton Thurgau hält 10 Prozent der Aktien. Als SBB-Tochter ist Thurbo ein in der Ostschweiz gut verankertes Unternehmen. 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 2016 eine Abgeltung von 93.5 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 464 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 wird den Ansprüchen der Fahrgäste durch Leistung, Qualität und einen optimalen Service gerecht. 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 und SBB Deutschland GmbH arbeiten grenzüberschreitend eng und erfolgreich zusammen.»

*Patrick Altenburger, Geschäftsführer SBB
Deutschland GmbH Konstanz*

11 Organisation

Verwaltungsrat



Werner Schurter

Präsident des Verwaltungsrates
Leiter SBB Personenverkehr
Regionen



Dr. Hermann Bürgi

Verwaltungsrat
Rechtsanwalt
(vom Regierungsrat des
Kantons Thurgau gewählt)



Urban Ehret

Verwaltungsrat
Leiter Finanzen SBB
Personenverkehr



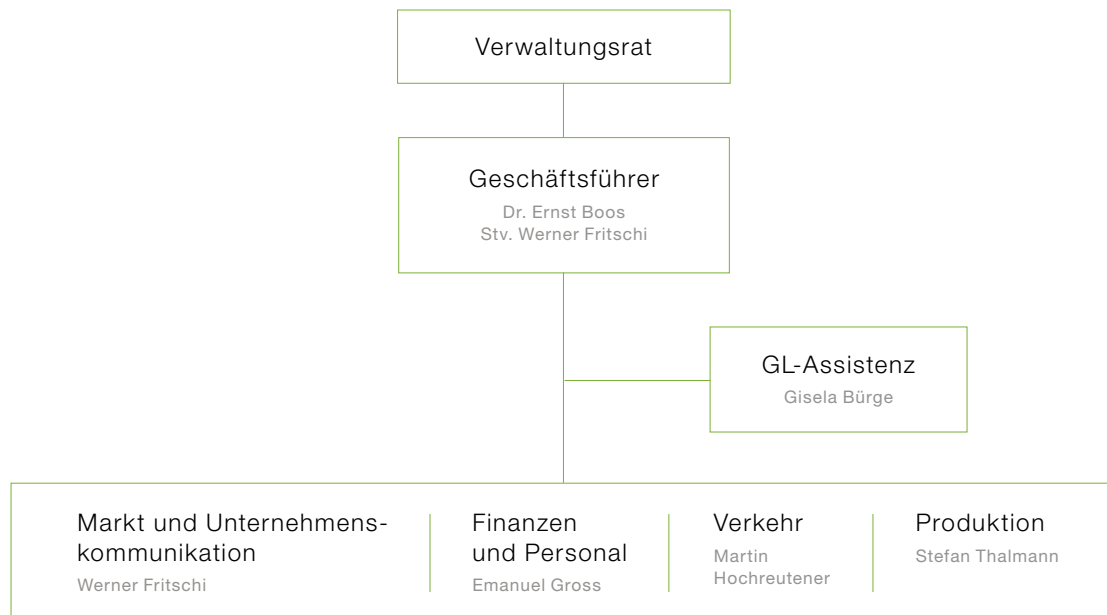
Fredy Summermatter

VR-Sekretär
Leiter Beteiligungsmanagement
SBB Personenverkehr



Paul Blumenthal

Verwaltungsrat
Unternehmensberater



Geschäftsleitung



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

15 Fakten und Zahlen

Stand 31.12.2016

640 km

Netzlänge¹

4

Personenwagen²

105

Triebfahrzeuge³

471,5 Mio.

Personenkilometer⁴



1 100 000

Bevölkerung
im Einzugs-
gebiet

34,0

Mio. Fahrgäste pro Jahr

13,8

Mio. Angebotskilometer
pro Jahr

10% 90%



● Aktionäre Kanton Thurgau
○ Aktionäre SBB

187

Bahnhöfe und
Haltepunkte¹

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.

Winterthur – Schaffhausen

- S33 täglich im Halbstundentakt von 5.30 bis 24.00 Uhr
- 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)

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

Schaffhausen – Singen

- S22 täglich im Stundentakt von 5.30 bis 23.30 Uhr
- Nachtbusse N76 am Wochenende Schaffhausen – Thayngen

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

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
- **(NEU: geänderte Taktzeiten beachten)**
- 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.

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
- **(NEU: geänderte Taktzeiten beachten)**
- 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
- 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

Winterthur – Wil

- S35 täglich im Halbstundentakt von 5 bis 22 Uhr, übrige Zeit im Stundentakt
- **(NEU: geänderte Taktzeiten beachten)**
- Turbo 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)
- Spätverbindung RE (St. Gallen –) Wil ab 22.40 nach Winterthur – Zürich HB und Zürich HB ab 23.38 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.

—○— Linien mit Turbo-Zügen
— übrige Bahnlinien

**Wil – Wattwil**

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

Fahrplan- Netzkarte 17

Weinfelden – Konstanz

- S14 täglich im Stundentakt
- S14 Mo – Fr im Halbstundentakt am Morgen und Abend
- S14 Weinfelden ab 7.02 verkehrt via Kreuzlingen Hafen nach Konstanz (Direktverbindung für Schüler)
- 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
- 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 am Wochenende 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 – Bischofszell – St. Gallen

- S5 täglich im Stundentakt
- S55 Mo – Fr im Halbstundentakt am Morgen sowie ab Mittag bis Abend (**NEU**: geänderte Taktzeiten beachten; in Fahrtrichtung St. Gallen – Weinfelden ohne Halt in Bürglen)
- 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 (**NEU**: geänderte Taktzeiten beachten)
- S81 Mo – Fr am Morgen und Abend im Halbstundentakt Wittenbach – St. Gallen (– Herisau)
- 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)
- 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**: 1 Min. frühere Abfahrt ab Altstätten um 10.07, 15.07, 19.07 und 21.07; Grund: Konflikt mit EuroCity ab St. Margrethen)
- S3 täglich im Stundentakt St. Gallen – St. Margrethen
- NEU**: S3 täglich St. Margrethen ab 21.37 nach Rorschach
- 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 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
- S81 täglich im Stundentakt St. Gallen – Herisau 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

- S1 täglich im Stundentakt Wil – St. Gallen in geänderter Fahrlage
- 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
- 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
- IC stündlich (Zürich –) Winterthur – St. Gallen ohne Unterwegshalt



17 Mitarbeitende

Thurbo ist als Arbeitgeber attraktiv. Die tiefe Fluktuation von 4,8 Prozent zeigt die Verbundenheit mit dem Unternehmen. 38 Frauen und Männer haben 2016 Thurbo als neuen Arbeitgeber gewählt. Insgesamt 464 Mitarbeitende geben Thurbo ein Gesicht.

INHALT

- 18 _ Moderne Arbeitsmittel für Lok- und Zugpersonal
- 19 _ Statistiken
- 21 _ Fakten und Zahlen

18 Moderne Arbeitsmittel für Lok- und Zugpersonal

Neue Smartphones und Tablets ermöglichen es dem Lok- und Zugpersonal papierlos zu arbeiten. Positive Verhandlungen der Sozialpartner führten zu einer fünften Ferienwoche und zu einem Zeitsparkonto.

Motivierte Turbo Familie

Motiviert und engagiert haben die Turbo Mitarbeitenden für die Fahrgäste täglich eine Top Leistung vollbracht. Das Personal hat mit diesem grossen Einsatz auch einen Teil zum Jahresgewinn beigetragen. Eine Gewinnbeteiligung an alle Mitarbeitende ist die logische Folge.

26 Mitarbeitende haben das Unternehmen verlassen, 38 sind neu eingetreten. Turbo zählt Ende Jahr 464 Mitarbeitende. Die Fluktuation – ohne Pensionierungen und Lernenden – beträgt tiefe 4,8 Prozent. Ein erfreulicher Wert, der die Verbundenheit der Mitarbeitenden mit Turbo zeigt.

Personalanlässe sind für den Zusammenhalt wichtig. 2016 konnten die Mitarbeitenden an vier Veranstaltungen teilnehmen. Der Neujahrsapéro hat bereits eine lange Tradition. Ebenso der Ski-Extrazug nach Unterterzen. Zum zweiten Mal startete die Turbo Crew am Firmenlauf. Sowohl bei den Damen, als auch bei den Herren wurde der 1. Rang erreicht. Eben T(h)urbo. Der Personalausflug führte im Spätsommer auf die Insel Mainau.

GAV in Teilbereichen überarbeitet

Die Sozialpartner haben Teilbereiche des GAV neu verhandelt. Der erfolgreiche Abschluss ergibt für alle Mitarbeitende mit GAV eine Woche mehr Ferien. Gleichzeitig erhöht sich die Wochenarbeitszeit von 39 auf 40 Stunden. Neu wurde ein Zeitsparkonto eingeführt. Die Mitarbeitenden können für einen längeren Urlaub oder die vorzeitige Pension Zeit ansparen.

Rückgang bei den Betriebsunfällen

Die Arbeitsausfälle durch Unfall und Krankheit gingen gegenüber dem Vorjahr leicht zurück. Während die Betriebsunfälle massiv zurückgingen, erhöhten sich die Nichtbetriebsunfälle und Krankentage leicht bei mehr Personal. Die Arbeitsausfälle in den letzten Jahren liessen die Prämien der Krankentaggeldversicherung ansteigen. Mit einem aktiven Gesundheitsmanagement ist der erste Schritt getan, um die Anzahl der Arbeitsausfälle weiter zu verringern. Direkte Gespräche und Betreuung der betroffenen Mitarbeiter, die Interaktion mit externen Anspruchsgruppen, Aus- und Weiterbildungen mit den Themen Sicherheit und Bewegung sind umgesetzt.

Solide Pensionskasse

In einem schwierigen Umfeld steht die Turbo Pensionskasse gut und solide da. Die Anlagen zeigen eine erfreuliche Performance. Der Stiftungsrat hat das Anlage- und das Pensionskassen-Reglement überarbeitet und an neue gesetzliche Vorgaben angepasst. Per Ende Jahr zählte die Turbo 42 pensionierte Mitarbeitende.

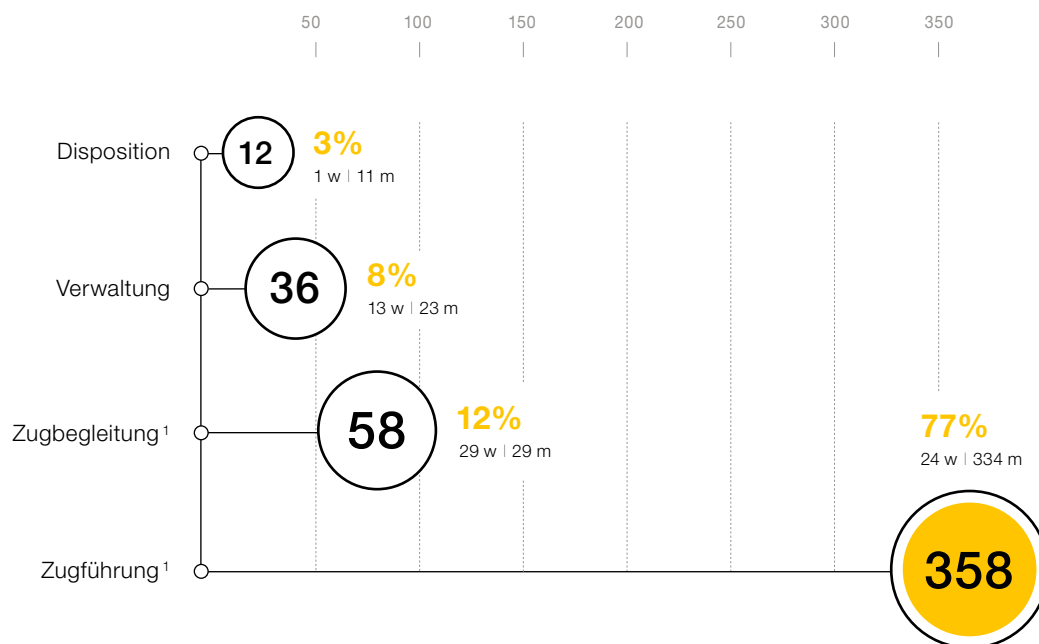
Zugpersonal ist gefordert

Die Kontrolle der Fahrausweise und die Erhebung der Fahrausweis-Struktur sind die Kernaufgaben des Zugpersonals. Die Kundenlenkung bei geplanten und ungeplanten Ereignissen (Veranstaltungen, Baustellen, Streckenunterbrüchen) hat an Bedeutung – mit dem entsprechenden Mehraufwand – gewonnen. Die grosse Bautätigkeit der SBB Infrastruktur wird Turbo in dieser Hinsicht auch in den kommenden Jahren herausfordern. Im Herbst nahm das Zugpersonal an einem Kundendienstkurs mit Schwerpunkt, «negative Kundenreaktionen und wie wir diese verhindern können», teil. Die Durchführung einer neutralen und sachlichen Kontrolle ist das zentrale Element.

«Turbo kann auf treue Mitarbeitende zählen. Die Fluktuationsrate von 4,8% ist beachtlich tief.»

Daniel Guyer, Leiter Personal

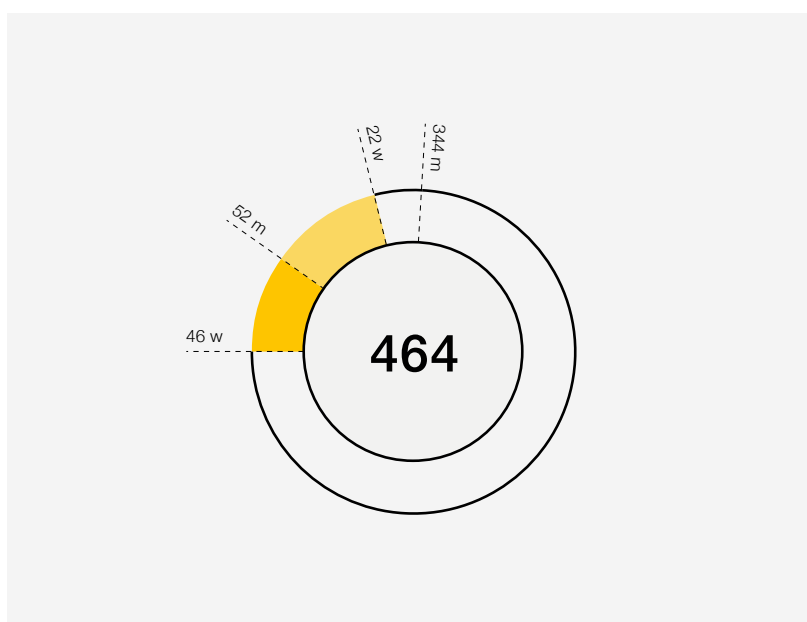
19



MITARBEITENDE NACH BEREICHEN

¹ inkl. Auszubildende

m = männlich
w = weiblich



MITARBEITENDE NACH ARBEITSPENSEN

○ Vollzeit
● Teilzeit

m = männlich
w = weiblich

20

Rund zwanzig Schwerpunktkontrollen in Zivil – teilweise in Begleitung der Transportpolizei – wurden durchgeführt. Solche Kontrollen nehmen das Personal, wie die zahlenden Gäste, durchwegs positiv auf. Dank der Mitwirkung der Transportpolizei sind Abklärungen, wie Namens- und Adressüberprüfungen, einfacher zu bewerkstelligen.

Tätlichkeiten gegen das Zugpersonal, darunter fallen auch Beleidigungen, sind auf tiefem Niveau. Trotzdem sind gerade die Beleidigungen weniger Kunden gegen die Mitarbeitenden höchst unerfreulich. Entsprechende Weiterbildungen bereiten das Zug- und Lokpersonal auf solche Situationen vor.

Die papierlose Kommunikation beim Zugpersonal ist vollständig umgesetzt. Damit konnte als weiterer Mehrwert auch ein schneller und umfassender Zugriff auf die Informationen sichergestellt werden.

Investition in Ausbildung Lokpersonal

Thurbo hat stark in die Aus- und Weiterbildung des Lokpersonals investiert. Im Januar und Juni startete jeweils eine Ausbildungsklasse. Die im Herbst 2015 gestartete Umschulerklasse schloss im April und die im Januar gestartete Grundausbildungsklasse im November ihre Ausbildung ab.

Bei der Weiterbildung lag der Schwerpunkt auf der Schulung der neuen Fahrdienstvorschriften sowie dem «Situation Awareness Training» (Situationsbewusstsein). Bei dieser Weiterbildung liegt der Schwerpunkt bei Stress und der Ablenkung am Arbeitsplatz. Das gesamte Lokpersonal absolvierte einen Kurstag zum Thema Fahrzeuge. Im Mittel-

punkt stand die Behandlung von Störungen, sowohl theoretisch, wie auch praktisch. Weiter wurden Schulungen zu den Deutschen Fahrdienstvorschriften für diejenigen Lokführenden durchgeführt, welche Grenzbetriebsstrecken befahren. Die Mitarbeitenden, welche im Jahr 2016 die periodische Prüfung abzulegen hatten, erhielten einen zusätzlichen Schulungstag auf dem Fahrsimulator.

Neue Arbeitsmittel Lokpersonal

Seit dem Fahrplanwechsel ist das Lokpersonal von Turbo papierlos unterwegs. Trotz unerwarteter Probleme und einigen Verzögerungen konnten die neuen Arbeitsmittel rechtzeitig an die Lokführenden verteilt werden. Dies war nur dank dem unermüdlichen Einsatz der verschiedenen Helfer und der hohen Flexibilität des Lokpersonals möglich. An dieser Stelle nochmals allen Beteiligten ein grosses Dankeschön.

Obwohl es für den Einen oder die Andere noch etwas gewöhnungsbedürftig ist, hat mit den neuen Arbeitsmitteln ein neues Zeitalter im Führerstand Einzug gehalten. Die offline verfügbare und vom BAV vorgeschriebene Rückfallebene auf dem Smartphone erlaubt es komplett auf die Verteilung von Vorschriften und andern Unterlagen in Papierform zu verzichten. Damit leistet Turbo einen nachhaltigen Beitrag zur Schonung der Umwelt. Mitarbeitende, die sich auf eine Prüfung vorbereiten, erhalten auf Wunsch gewisse Vorschriften in Papierform. Nebst der dauernden und schnellen Verfügbarkeit aller für die tägliche Arbeit benötigten Informationen, entsteht für die Lokführenden mit der erlaubten privaten Nutzung von iPad und Smartphone auch ein persönlicher Mehrwert.

Die Betriebssysteme und verschiedenen Applikationen funktionieren sehr stabil. Das Herzstück der neuen Arbeitsmittel bildet nebst der LEA-Funktion die Applikation «ÖV-Pad». Diese App bildet u.a. den Inhalt des Turbo Intranets auf dem iPad und in reduzierter Form auch auf dem Smartphone ab. Damit haben die Lokführenden jederzeit Zugriff auf alle zur Arbeitsausführung benötigten Informationen. Die zusätzliche Messenger-Funktion ermöglicht den Lokführenden ebenso eine schnelle Kommunikation untereinander wie auch mit den Verwaltungsstellen. Von den Benutzern eingebrachte Inputs bezüglich Optimierung der App werden laufend gesammelt und mit der Entwicklerfirma auf ihre Umsetzbarkeit bezüglich Kosten-Nutzen-Verhältnis hin geprüft.

Tipps und Tricks für den Umgang mit den neuen Geräten sind elektronisch verfügbar und werden laufend erweitert. Im Rahmen der kommenden CH-Instruktionstage ist ein Schulungsblock zur Thematik der Gerätebedienung vorgesehen.

Leichter Überbestand beim Lokpersonal

Thurbo hat mit dem Ausbildungsabschluss der Umschulerklasse im April beim Lokpersonal einen ausgeglichen Personalbestand erreicht. Die im November abgeschlossene Ausbildung der Klasse 1–16 führt zu einem leichten Überbestand. Dieser ermöglicht, dem Lokpersonal im Jahr 2017 einen Zeitabbau anzubieten.

21 Fakten und Zahlen

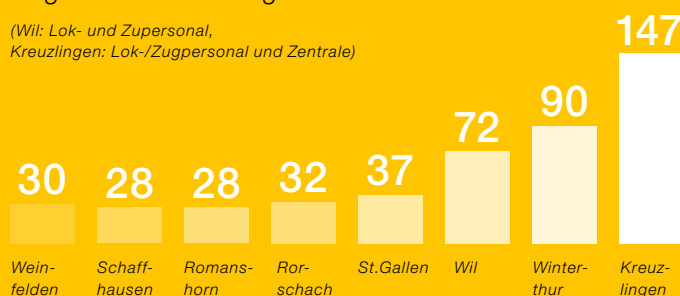
Stand 31.12.2016

38

neue Mitarbeitende /
Eintritte 2016

Regionale Verteilung / Turbo Personal

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



366

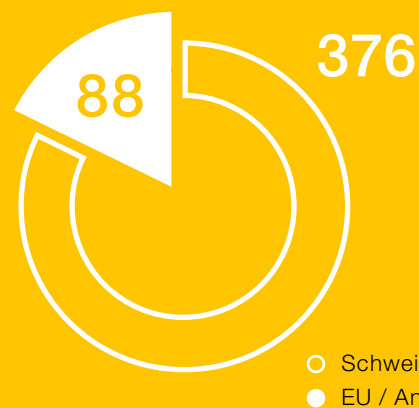
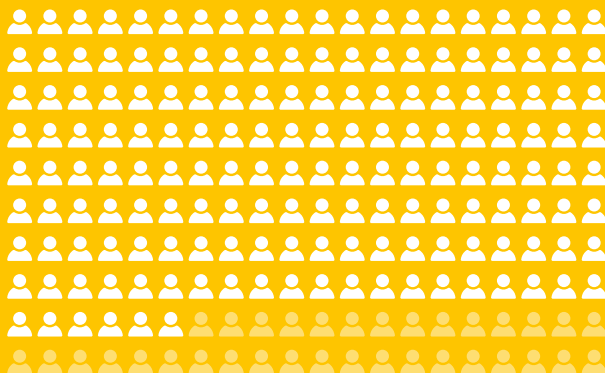
Vollzeit Mitarbeitende

98

Teilzeit Mitarbeitende

464

Mitarbeiter: 👤 396 Männer 👤 68 Frauen



Nationalitäten

42

Turbo Pensionierte insgesamt



23 Geschäfts- entwicklung

Das Turbo Geschäft ist geprägt von starken Partnerschaften. Gerade das Netzwerk im SBB Konzern ist ein Gewinn für beide Seiten. Die enge Zusammenarbeit im Tourismus stärkt diesen in der Ostschweiz und der Euregio Bodensee. Davon profitiert der gesamte öffentliche Verkehr in diesem Raum.

INHALT

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

24 Markt

Schwierige Geburt im Jahr 2015 – erfolgreiches erstes Betriebsjahr 2016. Das ist kurz gesagt die Geschichte des neuen RegioExpress Konstanz–St.Gallen. Neue, attraktive Angebote bringen zusätzliche Kunden.

Neue Angebote beleben den Markt

Am 13. Dezember 2015 um 6.00 Uhr verkehrte der erste Turbo RegioExpress (RE) ab St.Gallen nach Kreuzlingen und Konstanz. Insgesamt 3660 Züge fuhren 2016 von der Metropole der Ostschweiz an den Bodensee und zurück. 224 000 Fahrgäste haben diese schnelle Verbindung genutzt. Waren es jetzt – wie im Vorfeld befürchtet – ausschliesslich Einkaufstouristen nach Konstanz? Nein. Professoren und Studenten aus Konstanz fahren zur Uni nach St.Gallen. Ausflügler nutzen die Verbindung ab St.Gallen um rasch in Kreuzlingen Hafen zu sein, um danach eine gemächliche Fahrt auf Untersee und Rhein zu geniessen. Arbeitnehmer aus Kreuzlingen freuen sich über die schnelle Fahrt zur Arbeit. Es gibt auch Einkaufstouristen, die jetzt die langsamere S8 nach Kreuzlingen entlasten oder früher mit dem Auto nach Konstanz gefahren sind. Insgesamt nahm in einer Korridor-Betrachtung St.Gallen–Kreuzlingen die Nachfrage 2016 um 6,3 Prozent zu. Ein hervorragender Wert in einem sonst stagnierenden Umfeld. Rund Zweidrittel der Fahrgäste haben früher die S8 benutzt und freuen sich jetzt über die direkte RegioExpress-Verbindung. Rund ein Drittel der RE-Reisenden sind Neukunden.

Das Angebot 2019 wird sichtbar

Der nächste, grosse Angebotsschritt wird im Dezember 2018 realisiert. Von der letzten Etappe der 4. Teilergänzung S-Bahn Zürich, über zusätzliche schnelle Verbindungen St.Gallen–Zürich bis zum Bahnausbau im Kanton Thurgau reicht der Fächer an neuen Angeboten. Wie immer gibt es dabei «Gewinner» und «Verlierer». Dabei hört man die Einen (noch) nicht, die Anderen klagen bereits ihr Leid. Öffentlich oder mit einer Unterschrift. Die rechtzeitige Kommunikation ist ein wichtiger Faktor. Für die Webseite des Bahnausbaus im Thurgau ruckzuck-tg.ch zeichnet Turbo im Auftrag des Kantons Thurgau verantwortlich. Ein wichtiger Bestandteil dieser Webseite ist die Auflistung der Vor- und Nachteile je Linie. Sichtbar sind auf dieser Webseite die ersten Informationen zum Angebot. Sichtbar sind auch die Baustellen in der Landschaft. Am 9. Juni 2016 fand der offizielle Spatenstich zum Bahnausbau im Thurgau statt. Parallel zum Start der Kommunikation und dem Baubeginn gehen die Detailarbeiten an den Fahrplänen weiter. Die Liste der offenen Fragen zum Fahrplan 2019 konnte durch das Team der Angebotsplanung weiter reduziert werden. Der Spagat zwischen Angebotsausbau und

knappen Finanzmitteln wird immer offensichtlicher. Alternative Lösungen und ein gebremster Angebotsausbau rücken in den Vordergrund.

Bauen für die Zukunft

Streckensperrungen wegen Bauarbeiten belasten sowohl unsere Fahrgäste, wie auch die verschiedenen Stellen von Turbo. Vor einigen Jahren noch konnten viele Arbeiten in den gegenüber heute deutlich längeren Nachtpausen ausgeführt werden. Der wichtige Substanzerhalt der bestehenden Anlagen und die Neubauten erfordern jetzt, dass die Strecken stunden- und tageweise gesperrt werden. Das bedeutet bei Turbo umfangreiche Planungsarbeiten für die Ersatzkonzepte, geänderte Personaleinsätze und Anpassungen bei den Fahrzeugumläufen. Eine gute Information der Fahrgäste ist wichtig. Das beginnt bei der Anpassung der Online-Fahrpläne, dem rechtzeitigen Aufhängen von Plakaten an den Bahnhöfen, dem Pflegen der Webseite und führt bis zur Medienmitteilung und dem Kommunizieren über die Social Media-Kanäle. An vielen dieser Prozesse ist Turbo direkt beteiligt.

Familien fahren Turbo

Turbo ist eine Ausflugsbahn, eine Eventbahn und auch eine Familienbahn. In den Nebenverkehrszeiten und speziell Samstag und Sonntag sind noch freie Kapazitäten vorhanden. Die (Freizeit-) Nachfrage zu diesen Zeiten zu fördern, ist der Turbo Marketing-Schwerpunkt. Die spezielle Familien-Kampagne ging 2016 ins zweite Jahr. Das Familienspass Mal- und Rätselbuch ist der ideale Reisebegleiter auf der Fahrt mit Turbo durch die Ostschweiz. Ein grosser Malwettbewerb rundet das Erlebnis ab. Jeder kleine Künstler erhält für die eingesandte Zeichnung ein Plüsch-

25

tier. 1000 niedliche Turbo Hunde sind jetzt in vielen Familien anzutreffen. Leila Lawrizy hatte mit ihrer Zeichnung die Jury im Jahr 2015 begeistern können. Dafür konnte sie am 10. März 2016 einen Turbo Zug auf ihren Namen taufen.

Partnerschaften aktiv leben

Aktiv gelebte Partnerschaften sind für ein gut funktionierendes Turbo Netzwerk in der Ostschweiz und rund um den Bodensee wichtig. Im Fokus stehen die touristischen Leistungsträger und die Tourismus-Organisationen. Besonders wertvoll sind ebenso die strategischen Partnerschaften zu «Schwester-Unternehmungen» aus dem Konzern SBB und zu BUS Ostschweiz AG.

Turbo ist ein bedeutender Teil des Tourismus-Angebotes in der Ostschweiz und in der Euregio Bodensee. Im Netzwerk der touristischen Leistungsträger, wie den Schifffahrts-Gesellschaften und den Tourismus-Organisationen, ist Turbo ein wichtiger Akteur. Die Führung der Geschäftsstelle der Tageskarte Euregio Bodensee, sowie die aktive Mitarbeit im Vorstand des Verbandes der Tourismuswirtschaft Bodensee e.V. unterstützt die Positionierung von Turbo im Tourismus- und Freizeitmarkt. In diesem Umfeld ist Turbo auch aktiv in der Vermarktung. So enthält die Broschüre «Ausflüge in der Ostschweiz und in der Euregio Bodensee» Freizeittipps über das ganze ÖV-Netz der Ostschweiz. Sie ist das Ergebnis der engen Zusammenarbeit mit der SBB-Tochter «RailAway». Das Bodensee Magazin Schweiz Spezial erstellt Labhard Medien Konstanz in enger Zusammenarbeit mit Turbo. Als einziges Werk stellt es das Schweizer Ufer von Bodensee und Rhein mit seinem Hinterland als Ganzes dar. Ganz im Nutzen der Tou-

rismusregionen von Schaffhausen, über den Thurgau bis nach St. Gallen.

Im Web engagiert sich Turbo ebenso mit der Seite «freizeit-erlebnisse.com» weit über die eigenen Unternehmensgrenzen hinaus.

Die SBB Deutschland GmbH mit Sitz in Konstanz – ebenso eine «Turbo Schwester» im SBB-Konzern – betreibt u.a. einen Teil der Zugverbindungen der im Kanton Schaffhausen liegenden Linie nach Erzingen. Turbo stellt dafür das Fahrzeug und ist verantwortlich für die Disposition. Die auf diesem Linienabschnitt noch verbliebenen RegionalBahn-Leistungen der DB schrieb das Land aus und vergab sie neu. Die SBB GmbH konnte mit Unterstützung der Turbo im Bereich Fahrzeuge und Disposition den Auftrag für sich gewinnen. Betriebsstart ist im Dezember 2017. Die bereits seit einigen Jahren bestehende strategische Partnerschaft mit der BUS Ostschweiz AG (BOS) hat 2016 noch an Bedeutung gewonnen. Die BOS plant für viele Streckensperrungen auf dem grossen Betriebsgebiet von Turbo den Bahnersatz. Eine Leistung, die das BOS-Team in Altstätten SG effektiv und kostengünstig wahrnimmt. Turbo dankt allen Partnern für das Vertrauen und die gute Zusammenarbeit. Ein ganz besonderer Dank gilt auch dem Bundesamt für Verkehr (BAV) und den Bestellerkantonen. Der fordernde, aber sachliche Dialog hat 2016 wiederum zu guten Ergebnissen für beide Seiten geführt.

Gute, bezahlbare Qualität

Die Zufriedenheit der Fahrgäste und der Besteller mit Turbo ist ein wichtiges Ziel. Angelehnt an das Geschäftsmodell strebt Turbo

eine gute, für die Kunden, und besonders auch für die Besteller, bezahlbare Qualität an. Mit eigenen Qualitätsmessungen, dem Auswerten der Kundenanliegen, den punktuellen Umfragen bei den Reisenden und den Bestellern erhält die Geschäftsleitung eine gute Übersicht. Korrektur-Massnahmen können wenn nötig rasch eingeleitet werden. Turbo ist sicher, pünktlich und sauber. Das sind Qualitätselemente, welche auf allen Stufen im Fokus stehen. Daran messen uns auch die Kunden. Die Sicherheitsziele hat Turbo voll erfüllt. Ziel ist, dass 96,3 Prozent der Kunden ihren Bestimmungsort pünktlich erreichen. Pünktlich heisst, ein Zug hat eine Verspätung von weniger als drei Minuten. Dieses Ziel konnte 2016 genau erreicht werden. Die Sauberkeit der Fahrzeuge innen ist überdurchschnittlich hoch. Die Sauberkeit aussen ist gegenüber 2015 gestiegen, entspricht aber noch nicht den Qualitätsvorstellungen. Die ersten Neulackierungen in der Mitte des Fahrzeuglebens verbessern in den nächsten Jahren das Bild weiter.

«Die Turbo Seelinie ist ein wichtiger Bestandteil im Tourismus-Angebot am Schweizer Bodensee-Ufer.»

Rolf Müller, Geschäftsführer Thurgau Tourismus



27

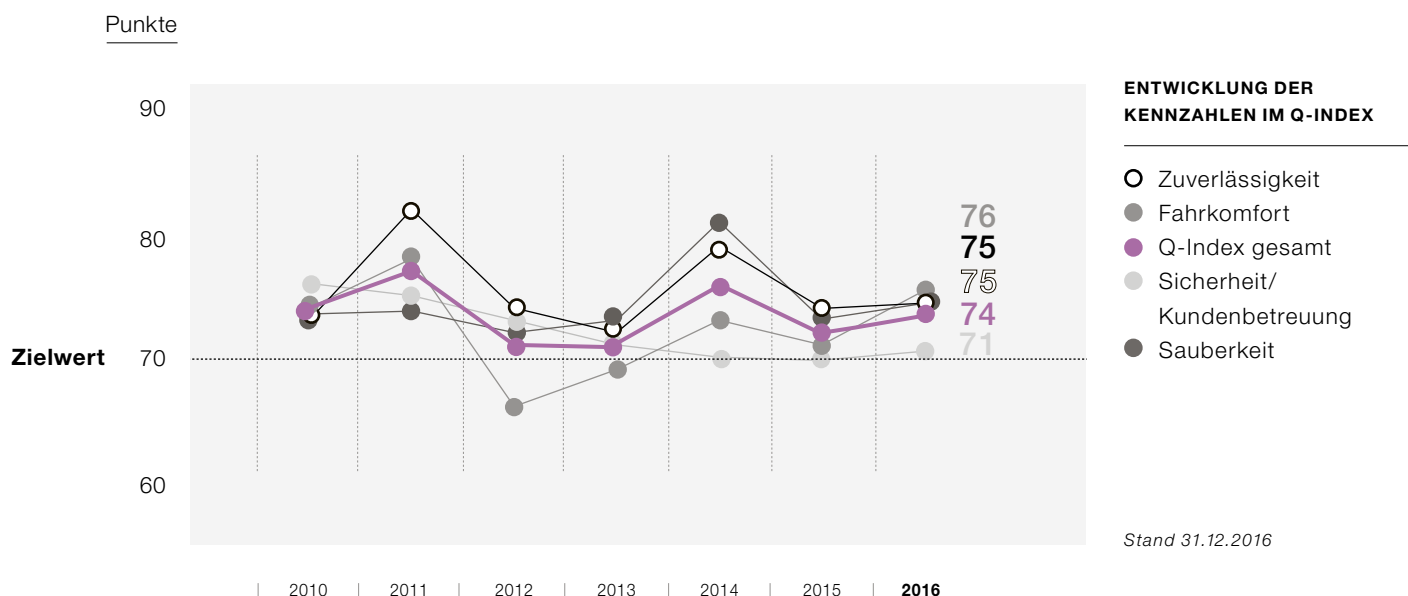
Bei der Kundenzufriedenheitsumfrage des Zürcher Verkehrsverbundes ZVV bleibt Thurbo mit 81 von 100 Punkten auf einem erfreulich guten und stabilen Niveau. Sie teilt sich damit den Spitzenplatz mit einem der städtischen Transportunternehmen im ZVV. Insbesondere darf Thurbo auch im Jahr 2016 stolz sein auf die Kundenbewertung zum Personal des Unternehmens. Thurbo nimmt hier in allen Unterkriterien den Spitzenplatz ein.

Thurbo erreicht mit 85.1 Punkten bei der Bestellerzufriedenheit einen sehr guten Wert. Insgesamt ist ein leichter Rückgang des Gesamtwertes festzustellen. Fünf der sieben Kantone beurteilen das Preis-/Leistungsverhältnis von Thurbo besser oder gar deutlich besser als bei der letzten Befragung. Das Geschäftsmodell von Thurbo wirkt. Thurbo überprüft Kundenreaktionen stets darauf, ob sie

Anhaltspunkte für Verbesserungspotentiale für Prozesse oder Angebote liefern. Bei Bedarf nimmt sie die Prozesseigner und -anwender in die Pflicht. Neben den eigenen Kundenreaktionen verbessert der regelmässige Austausch mit dem Kundendienst der SBB die Qualität der Leistungen in der Ostschweiz insgesamt. Die Anzahl der Kundenanliegen ist gegenüber 2015 stabil geblieben. Ihre Inhalte haben sich aber verschoben. Veränderte Prozesse bei der Überprüfung von Reisenden im Zug bei vergessenem Abonnement und bei der Nachbearbeitung im Kundenservice Center Thurbo verminderten die Anzahl der Kundenanliegen spürbar. Im Gegenzug haben die Anliegen zum Fahrzeug und Angebot zugenommen. Gesamthaft hat der Kundenservice 1915 Kundenanliegen beantwortet. Die Hälfte bezog sich auf Reisende ohne gültigen Fahrausweis.

Rezertifiziert nach neuer Norm

Thurbo ist es gelungen, ohne Auflagen auf Grundlage der neuen Norm ISO 9001:2015 rezertifiziert zu werden. Damit darf sie auch weiterhin das Qualitätslabel «QQQ» führen. Das bestätigt das hohe Qualitätsniveau von Thurbo auch aus Aussensicht. Die Auditoren von SQS bescheinigen Thurbo jedenfalls, dank einer stetigen Auseinandersetzung mit ihren Prozessen und deren Verbesserung eine qualitativ hochstehende Dienstleistung erbringen zu können. Thurbo beweist damit auch, dass ein gutes Prozessmanagement und ein stetiger Verbesserungsprozess auch ohne Aufblähung der Ressourcen möglich sind. Ein kontinuierlicher Verbesserungsprozess mit einer schlanken Zentrale bleibt in dessen eine stetige Herausforderung in der künftigen Entwicklung des Unternehmens.



28 Produktion

Der umfangreiche Ausbau der Bahninfrastruktur in der Ostschweiz beeinflusst den Bahnverkehr zusätzlich zu den übrigen Ereignissen. Dank einer guten Planung und einer schnellen Reaktion auf Unvorhergesehenes wurde der Betrieb innerhalb der gesetzten Ziele abgewickelt.

Betrieb gut abgewickelt

Thurbo ist auch eine Event-Bahn. Neben einem gut ausgebauten Regelangebot fuhr Thurbo bei 78 Veranstaltungen zusätzliche Züge. Teilweise bis in die frühen Morgenstunden. Die Anzahl Reisende gingen an den jährlich wiederkehrenden Veranstaltungen gegenüber dem Vorjahr leicht zurück. Dieser Trend musste auch am nur alle drei Jahre stattfindenden Züri Fäscht festgestellt werden.

Die zeitliche Überschneidung verschiedener Streckensperrungen und Veranstaltungen stellte für die unterjährige Planung eine grosse Herausforderung dar. Der umfangreiche Bahninfrastrukturausbau in der Ostschweiz und die zunehmenden Investitionen in den Substanzerhalt lösten viele geplante Streckensperrungen aus. 2016 wurden rund 1000 Sperrintervalle mit betrieblichen Auswirkungen bewältigt.

Die Leitstelle von Thurbo (Dispo) hat bei vielen unvorhergesehenen Ereignissen aktiv und erfolgreich agiert. Dadurch konnten viele Zugausfälle verhindert oder Verspätungen minimiert werden. Personenunfälle waren be-

dauerlicherweise Auslöser für 13 Prozent aller Zugausfälle. Gefolgt von Fahrleitungsstörungen mit 12 Prozent, wobei ein einziges Ereignis in Kreuzlingen im März alleine 60 Zugausfälle verursachte. Fahrbahnschäden und Stellwerksstörungen haben immer wieder erheblichen Einfluss auf den Betrieb. Im Mai 2016 verursachte eine Störung am Stellwerk Weinfelden 65 Zugausfälle. Verschiedene Infrastrukturstörungen standen im Zusammenhang mit Bauarbeiten. Bei den Fahrzeugdefekten hatten Getriebeschäden und gerissene Speiseleitungsschläuche die grössten Auswirkungen.

Erneuerung der Infrastruktur

Die Bahninfrastruktur des Thurbo Netzes befindet sich grösstenteils im Eigentum der SBB und der SOB. Nur die Strecken Wil–Weinfelden und Weinfelden–Kreuzlingen gehören der Thurbo. Darauf startete im April 2016 der Doppelspurausbau eines 4,7 Kilometer langen Streckenabschnitts zwischen Weinfelden und Berg und die Erneuerung der Haltestelle Kehlhof. Im Juli 2016 begann zudem der Umbau des Bahnhofs Berg. Die beiden Bahnhöfe erhalten neue, behindertengerechte Perrons und Personenunterführungen.

Im Jahr 2016 investierte Thurbo an verschiedenen Orten auf der Strecke Wil–Weinfelden–Kreuzlingen in den Substanzerhalt. Unter anderem wurden eine Strassenunterführung, ein Viadukt und ein Stellwerk erneuert. Der Bau des neuen Bahnfunks GSM-R konnte abgeschlossen werden.

Sicherheitsziele erreicht

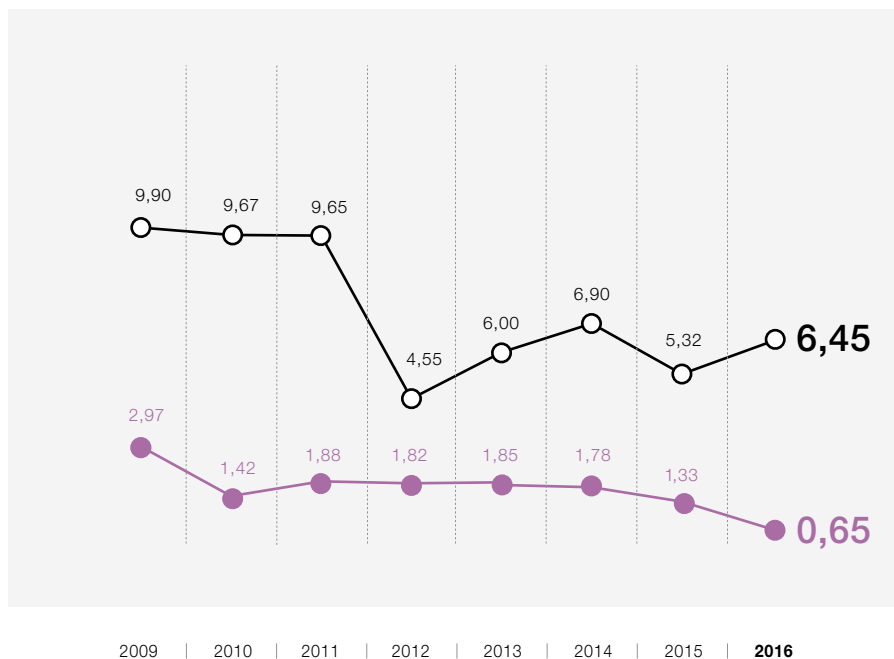
Sicherheit hat bei Thurbo höchste Priorität. Alle fahrdienstlichen Sicherheitsziele konnte sie 2016 erreichen. Besonders erfreulich ist, dass die Limite von maximal acht Hauptsignalfällen mit vier Fällen deutlich unterschritten wurde.

Die Reisenden und Mitarbeitenden können sich in den Thurbo Zügen sicher fühlen. Die Anzahl der Security-Vorfälle haben gegenüber 2015 weiter abgenommen. Es gab einen körperlichen Angriff gegen das Personal.

Jeder Betriebsunfall ist einer zu viel. Die drei Vorfälle im Jahr 2016 sind dennoch ein sehr gutes Ergebnis. Ein Resultat, das deutlich unter den Vorjahren liegt. Die Zielvorgabe von maximal 19 Nichtbetriebsunfällen mit Ausfalltagen wurde mit 29 Fällen leider klar verfehlt.

Erfolgreiche Audits

2016 wurden drei interne Audits durchgeführt. Gemeinsam mit den Verantwortlichen konnten die Prozesse «Markt bearbeiten», «Produkt offerieren», «Finanzen sichern» und «Kommunikation pflegen» verbessert werden. Im November 2016 führte die Schweizerische Vereinigung für Qualitäts- und Management-Systeme (SQS) erfolgreich das Rezertifizierungsaudit durch.



Stand 31.12.2016



30 Verkehr

Das Planungs-Team hat den Fahrzeug-Einsatz weiter optimiert. Dies ermöglicht es den altersbedingt notwendigen, zusätzlichen Unterhalt durchzuführen. Dazu gehört auch die Neulackierung einzelner Fahrzeuge in der Mitte der Lebensdauer.

Fahrzeuge

Laufleistungen der Fahrzeuge

Die Zugskilometer liegen 1,2 Prozent unter dem Vorjahr. Die neue S9 Zürich-Schaffhausen hat die bisherigen Turbo Leistungen der S22 Bülach-Schaffhausen übernommen. Die Laufleistung der gesamten Turbo Flotte ging in der gleichen Zeit um 3,8 Prozent zurück. Die Optimierung der Fahrzeugumläufe hat zu diesem erfreulichen Ergebnis geführt. Dadurch konnten auch die anstehenden Revisionen besser durchgeführt werden.

Fahrzeug Beschaffungsprojekt abgeschlossen

Das Beschaffungsprojekt der fünfzehn neuen Fahrzeuge (RABe 526791-805) mit Auslieferung zwischen Juni 2012 und Dezember 2013 endete formell im Dezember 2016 mit Ablauf der dreijährigen Garantiezeit. Diese fünfzehn Fahrzeuge haben seit ihrer Ablieferung zusammen bereits wieder rund 12 Mio. Kilometer zurückgelegt. Eine sehr gute Zusammenarbeit mit Stadler Rail, mit beidseits wegweisenden Erfolgen ist damit abgeschlossen.

Abwicklung der Revision GTW1 und Steuerwagen

Die 10 GTW der ersten Generation sowie die vier Steuerwagen sind noch bis längstens 2021 im Einsatz. Die GTW und zwei Steuerwagen durchliefen ein umfangreiches Revisionspaket. Die zwei übrigen Steuerwagen werden im Frühjahr 2017 revidiert. Turbo will die Lebenszykluskosten (Life-Cycle-Costs LCC) möglichst tief halten. Sie hat sich darum für eine bedarfsorientierte Revision der Fahrzeugflotte entschieden. Das «Regionalfahrzeug-Instandhaltungs-Center Ostschweiz» (RICO) der SBB führte hauptsächlich an den Fahrzeugen Klimageräte-, Leittechnik-, Führerstand-, Stromrichter- und Türrevisionen durch. Diese Tätigkeiten erbrachte RICO mangels Gleisressourcen am Standort Oberwinterthur im Depot Weinfelden (aktuell von Turbo an SERSA vermietet).

Fahrzeug-Sanierungsprojekte

Die ältesten Fahrzeuge der AK/AKL-Flotte zählen zwischenzeitlich stolze dreizehn Dienstjahre. Entsprechende Spuren am Farbaufbau der einzelnen Wagenkästen sind sichtbar. Die Aluminiumkästen müssen nachhaltig vor Korrosion geschützt werden. Das Erschei-

nungsbild soll für die Restlebensdauer das gewohnt hohe Niveau behalten. Deshalb sind die Fahrzeuge in der Mitte ihres Lebensalters einer Lacksanierung zu unterziehen. Insgesamt haben bis zum heutigen Tag acht Fahrzeuge eine entsprechende Sanierung in Zürich Altstetten durchlaufen. Nebst der Lackaufbereitung durchliefen im Jahr 2016 insgesamt 26 GTW 2/6 eine Sanierung der Einstiegsbereiche sowie der Seitenwände. Diese Sanierungsmassnahmen sind notwendig, um die vorhandene Korrosion in diesen Bereichen nachhaltig zu beseitigen und die Wagenkastenstruktur für den Weiterbetrieb der Fahrzeuge bis zum Lebensende zu schützen. Diese Tätigkeiten wurden parallel zur Lacksanierung sowie den modularen Revisionen bei RICO in Oberwinterthur vorgenommen.

Ressourcenplanung optimiert

Der zunehmende Arbeitsaufwand bei der Verkehrsplanung veranlasste Turbo, den Personalbestand auf zwei Stellen zu erhöhen. Damit wurde auch der Vorlauf für die Ermittlung des Ressourcenbedarfs künftiger Bestellperioden optimiert.

Die Komplexität bei der Planung nimmt zu. Die SBB Infrastruktur hat den Planungsprozess zeitlich angepasst. Die Abstimmungen über die benötigten Kapazitäten kommender Fahrplanperioden erfolgt nun zum Vorteil aller beteiligten Bereiche vier Wochen früher. Dies erleichtert die Einhaltung der Planungsvorgaben deutlich. Bei der Dienstplangestaltung wurde das Lokpersonal mit einbezogen. Das führte zu einer positiven Resonanz beim Personal. Die Mitarbeitenden erhalten weiterhin die Möglichkeit, bei der Gestaltung der Dienste teilweise mit zu entscheiden.

JAHRESLEISTUNG PRO FAHRZEUG

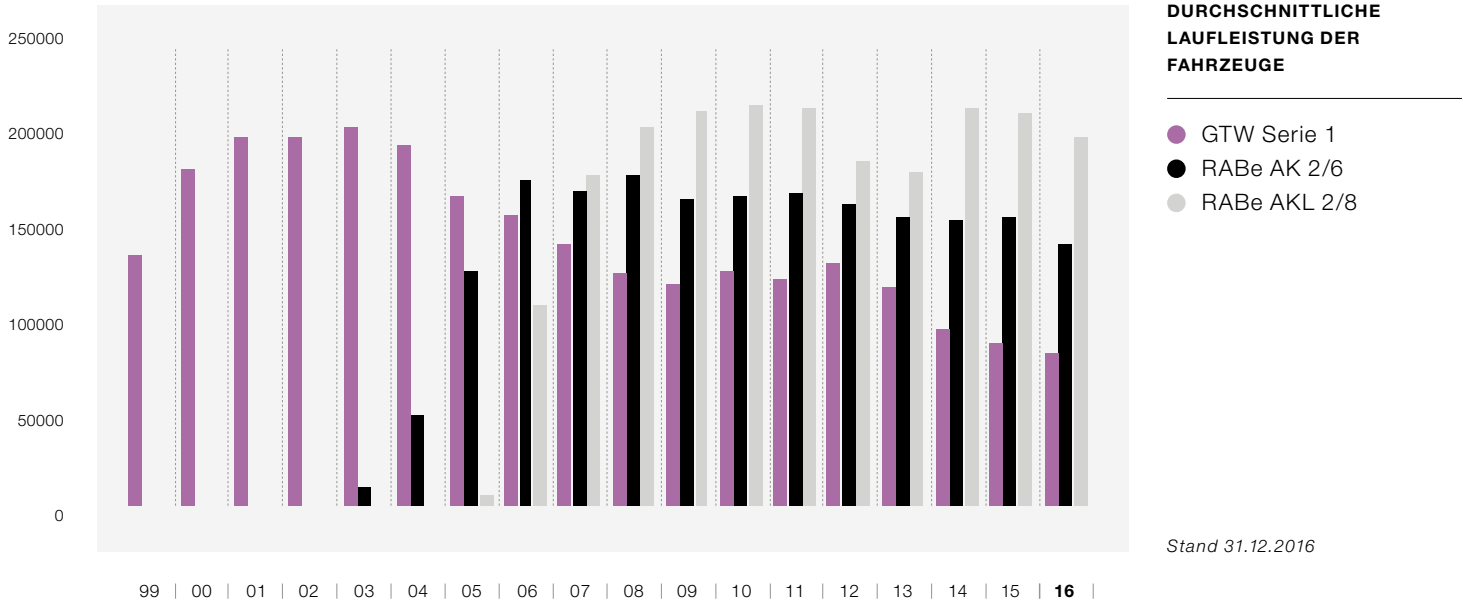
Typ	Jahresleistung pro Fz im Ø
10 GTW 2/6 1. Serie ¹	81 471 km
4 Steuerwagen Bt zu GTW 2/6 1. Serie ²	82 294 km
41 GTW 2/6 2. Serie ³	142 113 km
39 GTW 2/8 2. Serie ^{4, 5}	198 041 km
15 GTW 2/8 2. Serie ⁶	200 260 km

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
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
2016	17,7 Mio. km	109

¹ Betreiberin: MThB





33 Strategie / Ausblick

Zu einem guten Unternehmen gehört eine Strategie. Sie zeigt auf, mit welchen Massnahmen es welche Ziele über einen bestimmten Zeitraum erreichen will. Wir leben nun aber wieder einmal im Zeitalter disruptiver Technologien. Gewiss ist: die bisherigen Rezepte funktionieren nicht mehr. Umso offener ist die Frage, welche Rolle ein Unternehmen der Grösse von Turbo und in einem sehr bodenständigen Metier verhaftet in diesem Umfeld spielen kann.

34 Strategie / Ausblick

Die aktuelle Strategieperiode von Turbo neigt sich dem Ende zu. In der Berichtserstattung zum letzten Jahr konnte Turbo konstatieren: «Wir sind nicht vom Weg abgekommen». Nur eine Berichtsperiode später stellt sich die Frage anders. Gibt es in Zeiten der disruptiven Technologieentwicklung überhaupt noch einen Weg?

Digitalisierung, 4.0 mit jeder beliebigen Endung, ATO (automatic train operation). Diese Schlagworte verbindet eines. Sie machen auch im öffentlichen Verkehr die Runde. Die Häufigkeit ihrer Verwendung macht sie beliebig. Jedermann versteht darunter, was gerade so passt. Sie eignen sich daher auch zur Profilierung. Das ist aber gefährlich. Denn hinter den Begriffen verbergen sich keine potemkinschen Dörfer, sondern tatsächliche Änderungspotentiale. Diese trotz vorherrschender Vernebelungstaktik und Selbstverwirklichungsansprüchen zu erkennen und richtig einzuordnen ist daher die grösste aktuelle unternehmerische Herausforderung. Die entscheidenden Veränderungen zu verpassen, gefährdet die Existenz. Das ist in Zeiten disruptiver, das heisst mit entscheidenden Umwälzungen verbundener technologischer Veränderungen nun einmal so.

Was bedeutet das für ein Unternehmen, das sich in seiner strategischen Ausrichtung ganz klar der Politik kleiner, kundenorientierter, immer aber auch finanzierbarer Schritte ver-

schrieben hat? Die Antwort darauf lautet: Sich selber treu bleiben und den Bezug zum Boden nicht verlieren. Die Chancen in aller Ruhe analysieren, für Neues offen sein, ein offenes Fenster nutzen, dieses dann aber mit aller Konsequenz zu pflegen. Denn bei allen technologischen Veränderungen, die sich abzeichnen, bleibt eines gewiss. Die Beharrlichkeit der Eisenbahn wird bestehen bleiben. Denn nur sie gewährleistet das wichtigste Kundenversprechen: die Sicherheit.

Die zur Verfügung stehende Zeit ist allerdings zu nutzen. Dabei gilt es Verschiedenes zu beachten. Turbo ist ein KMU. Sie hat sich dazu bekannt und sie wird das auch künftig tun. Alle für den öffentlichen Verkehr bedeutsamen Technologieveränderungen beruhen meist auf einer immer weiter entwickelten Informationstechnologie. Es fällt zwar schwer, das zuzugeben. Aber in diesem Bereich zählt einzig die Grösse. Wenn in einem Bereich Skaleneffekte zu erzielen sind, dann hier. Damit sind die Spielräume für ein kleines Unternehmen begrenzt, will es nicht seine finanzielle Basis ge-

fährden. Das schweizerische Verkehrssystem ist bis heute darum einzigartig geblieben, weil es eng miteinander vernetzt ist. Das ist das verbliebene Alleinstellungsmerkmal im Vergleich zu den ÖV-Systemen im Ausland. Dieser grosse Vorteil hat mitunter die Entwicklung der Informationsqualität verzögert. Er bringt es aber auch mit sich, dass sich Digitalisierungsprojekte nur in den seltensten Fällen kleinräumig verwirklichen lassen. Sie strahlen immer über die Unternehmensgrenze hinaus und machen so allfällige unternehmensinterne Kundennutzen mit Blick auf das ganze System zunichte.

Grösse und Vernetzung haben letztlich zur Konsequenz, dass für Turbo eigene Spielräume sehr begrenzt bleiben. Diese beiden Treiber machen die Systemführerin SBB zur natürlichen und effizientesten Kraft, diese Projekte weiter zu treiben. Diese Erkenntnis löst vielerorts wenig Freude, meist sogar Abwehrreflexe aus. Für Turbo als Tochter der SBB ist sie eine Chance.

«Die Digitalisierung macht auch vor Turbo nicht halt. Dabei stehen Lösungen mit Partnern im Vordergrund.»

Dr. Ernst Boos, Geschäftsführer Turbo

35

Damit ist auch aufgezeigt, dass die technologische Entwicklung Thurbo unter Respektierung dieser Grenzen auch Möglichkeiten bietet. Zum einen ist das Unternehmen prädestiniert, als Versuchslabor für konkrete Anwendungsfälle von Entwicklungen der SBB zur Verfügung zu stehen. Mit dieser Mission ist Thurbo mitunter auch von ihren Gründern vor 15 Jahren auf den Weg geschickt worden. Es gäbe keinen besseren Anlass, diesen Weg zu bekräftigen. Denn Thurbo ist gross und selbstbewusst genug, um für Versuchsergebnisse repräsentativ genug zu sein. Ihr Aktionsradius ist geographisch wie als Spezialistin im Regionalverkehr aber eingeschränkt genug, im Falle eines Misserfolgs keinen Flächenbrand auszulösen. Sie sieht ihre Aufgabe auch darin, selber entwickelte, auf ihr Aufgabengebiet fokussierte Lösungen für solche Versuche vorzuschlagen.

Thurbo ist aber auch unabhängig genug, in Netzwerken ohne Teilnahme der SBB technologischen Ansätzen zum Durchbruch zu verhelfen. Sie respektiert dabei natürlich die Interessen ihrer Muttergesellschaft. Die Projekte müssen aber gleichzeitig dem neuen Leitbild von Thurbo entsprechen, namentlich der Kernaussage: Thurbo ist (mit Blick auf Kundenlösungen) einfach, persönlich und fokussiert. Sie wird aber insbesondere jenen Projekten mit zum Durchbruch verhelfen wollen, die dem System des öffentlichen Verkehrs in seiner Gesamtheit dienen werden. So ausgerichtet bleibt sie das, was sie vor 15 Jahren versprochen und mittlerweile auch eingelöst hat. Thurbo. Die Regionalbahn. Der Stolz der Ostschweiz.





37 Finanzen 2016

Zwei Faktoren beeinflussen das Turbo Ergebnis jährlich wiederkehrend: Verkehrserträge und Fahrzeugkosten. Nicht alle budgetierten Unterhalts- und Revisionsarbeiten konnten wie geplant durchgeführt werden. Die Verkehrserträge werden im Rahmen der Zweijahres-Offerten weit im Voraus budgetiert. Sie wurden zudem im Jahr 2016 von systembedingten Einmaleffekten positiv beeinflusst. Insgesamt hat dies zu einem erfreulich guten Rechnungsabschluss geführt.

INHALT

- 38 _ Fakten und Zahlen
- 39 _ Bei einer stagnierenden Nachfrage mit Gewinn abgeschlossen
- 40 _ Bilanz
- 46 _ Erfolgsrechnung
- 47 _ Anhang zur Jahresrechnung
- 53 _ Revisionsbericht

38 Fakten und Zahlen

Stand 31.12.2016

+7%

Abgeltung pro Zug-Kilometer,
im Vergleich zu 2015

50,6%

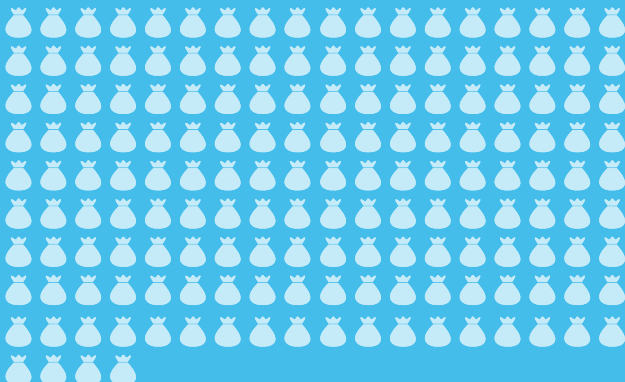
Kostendeckungsgrad Regionalverkehr
und Turbo Infrastruktur

177 783 770

Betriebsaufwand

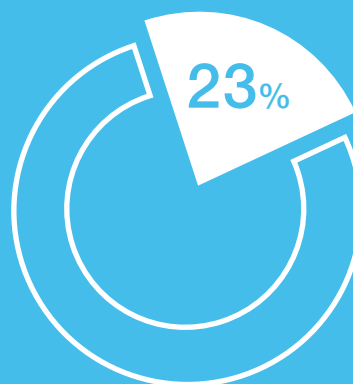
95.6 Mio.

Eigenkapital



Trasse-Kosten

(Benützung Bahnhöfe, Geleise,
Strom)



○ Betriebsaufwand ● Trasse-Kosten

84 253 050

Ertäge aus Fahrausweis-Verkäufen

39 Bei einer stagnierenden Nachfrage mit Gewinn abgeschlossen

Thurbo schreibt nach einem Verlust im Vorjahr wieder einen Gewinn von 3,04 Millionen Franken. Dies dank höheren Erträgen und deutlich tieferen Kosten. Diverse Effekte sind einmalig und haben das Ergebnis 2016 positiv beeinflusst. Die Nachfrage stagnierte auf dem Vorjahresniveau.

Höhere Erträge – tiefere Kosten

Ein höherer Personenverkehrsertrag von MCHF 1.47 (+1,8 Prozent) hat zum positiven Ergebnis beigetragen. Der Betriebsaufwand fiel um MCHF 5.35 (–2,9 Prozent) tiefer aus als budgetiert. Gründe dafür sind, geringere Kosten bei Fahrzeugrevisionen sowie tiefere Verwaltungs- und IT-Aufwände. Der Rechnung liegen ferner Sonderabschreibungen bestehender Anlagen mit einem Restbuchwert zu Grunde, welche im Rahmen des Doppelspurausbaus Kehlhof nicht mehr benötigt werden. Absehbare Entwicklungen in der Flottenpolitik legen die Verkürzung der Nutzungsdauer der Fahrzeuge erster Serie um ein Jahr nahe. Beide Massnahmen belasten die Rechnung 2016 um insgesamt MCHF 1.3.

Betriebsertrag

Der gesamte Betriebsertrag hat im Vergleich zum Vorjahr um gut vier Prozent zugenommen. Der Personenverkehrsertrag liegt MCHF 1.3 über dem Budget. Die Richtigestellung von Parametern der Hochrechnung Personenverkehr (HOP) hat einmalig zur positiven Entwicklung der Erträge beigetragen. Die Nachfrage hat im Vergleich zum Vorjahr praktisch stagniert (–1,0 Prozent).

Personalaufwand

Der Personalaufwand lag 500 000 Franken höher als im Vorjahr. Die durchschnittlichen Krankheitstage pro Mitarbeiter sind im 2016 im Vergleich zur Vorperiode leicht angestiegen. Mit Blick auf das gute Ergebnis hat Thurbo die Leistungen der Mitarbeitenden mit einer Einmalentschädigung und einem Betrag für die Alimentierung des Fonds für Frühpensionierungen im Gesamtumfang von 400 000 Franken honoriert.

Sonstiger Betriebsaufwand

Der sonstige Betriebsaufwand liegt 2016 um MCHF 3.2 tiefer als in der Vorperiode. Geringere Trassengebühren konnten die höheren Kosten für Bahnersatzfahrten kompensieren. Die grösste Abweichung haben deutlich tiefere Kosten bei den Fahrzeugrevisionen verursacht. Diese sind um MCHF 4.3 tiefer ausgefallen als budgetiert. Teilweise fehlten die Kapazitäten für geplante Arbeiten und müssen darum in die Folgejahre verschoben werden. Tiefere IT-Aufwendungen von 300 000 Franken und die Aktivierung des zukünftigen Preissystems (ZPS) mit einem Einmaleffekt von weiteren 300 000 Franken haben ebenfalls zur positiven Entwicklung beigetragen.

Abschreibungen

Die Abschreibungen liegen im Jahr 2016 insgesamt 500 000 Franken über Budget. Ohne die Sondereffekte im Rahmen des Doppelspurausbaus Kehlhof sowie der verkürzten Nutzungsdauer der Fahrzeuge erster Serie von total MCHF 1.3 würde bei den Abschreibungen eine positive Budgetabweichung von 800 000 Franken (–2,5 Prozent) resultieren. Diese wiederum ist auf ein tieferes Investitionsvolumen in den Bereichen Fahrzeugflotte und Infrastruktur (ZEB-Projekte) zurückzuführen.

Finanzergebnis

Der Zinsaufwand und die Fremdwährungsbewertungen sind die Treiber des Finanzergebnisses. Es belastet den Unternehmenserfolg im Jahr 2016 mit 700 000 Franken deutlich weniger als im Vorjahr. Hauptsächlich Grund sind die tieferen Zinskosten gegenüber dem Konzern SBB.

Vorschüsse / Darlehen Konzern

Thurbo finanziert sich sowohl im kurzfristigen als auch im langfristigen Bereich über den Konzern SBB. Darlehen, die 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 6. April 2017 die Jahresrechnung ohne Vorbehalte genehmigt.

40 Bilanz

Thurbo AG **31.12.2015**

	übrige Sparten/ nicht zuscheidbar	Sparten Infrastruktur	Total
Aktiven			515 566 309
Umlaufvermögen	13 926 954	8 377 220	22 304 174
Flüssige Mittel	8 390	8 377 220	8 385 610
Kurzfristige Vorschüsse gegenüber Beteiligten	1 677 408		1 677 408
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1 626 739		1 626 739
gegenüber Dritten	1 496 051		1 496 051
gegenüber Beteiligten	130 688		130 688
Übrige kurzfristige Forderungen	742 754		742 754
gegenüber Dritten	742 754		742 754
Aktive Rechnungsabgrenzung	9 871 663		9 871 663
gegenüber Dritten	3 535 060		3 535 060
gegenüber Beteiligten	5 700 863		5 700 863
gegenüber Kanton Thurgau	635 740		635 740
Anlagevermögen	382 980 233	110 281 903	493 262 136
Finanzanlagen	–		–
Beteiligungen	37 300		37 300
Bus Ostschweiz BOS	34 000		34 000
Übrige Beteiligungen	3 300		3 300
Sachanlagen	380 670 788	110 281 903	490 952 691
Anschaffungswert	613 452 763	140 228 411	753 681 174
Kumulierte Wertberichtigung	– 232 918 370	– 33 561 501	– 266 479 871
Anlagen im Bau	136 395	3 614 993	3 751 388
Immaterielle Anlagen	2 272 145		2 272 145

41

		31.12.2016	+/-
übrige Sparten/ nicht zuscheidbar	Sparten Infrastruktur	Total	
		500 054 752	- 3,00%
17 036 244	13 477 200	30 513 444	36,80%
14 641	13 477 200	13 491 841	
2 913 005		2 913 005	
2 129 795		2 129 795	
2 054 309		2 054 309	
75 486		75 486	
1 208 970		1 208 970	
1 208 970		1 208 970	
10 769 833		10 769 833	
4 144 664		4 144 664	
6 625 169		6 625 169	
-		-	
357 528 683	112 012 625	469 541 308	- 4,80%
-		-	
37 300		37 300	
34 000		34 000	
3 300		3 300	
355 089 298	112 012 625	467 101 923	
613 452 763	140 299 989	753 752 752	
- 259 300 385	- 39 324 250	- 298 624 635	
936 920	11 036 886	11 973 806	
2 402 085		2 402 085	

42 Bilanz

Thurbo AG **31.12.2015**

	übrige Sparten/ nicht zuscheidbar	Sparten Infrastruktur	Total
Passiven			
515 566 309			
Kurzfristiges Fremdkapital	58 498 587	–	58 498 587
Verbindlichkeiten aus Lieferungen/Leistungen	1 696 475		1 696 475
gegenüber Dritten	1 669 690		1 669 690
gegenüber Beteiligten	26 785		26 785
Kurzfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	39 751 094		39 751 094
gegenüber Beteiligten	39 751 094		39 751 094
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	120 869		120 869
gegenüber Dritten	120 869		120 869
Passive Rechnungsabgrenzung	12 085 708		12 085 708
gegenüber Dritten	10 902 259		10 902 259
gegenüber Beteiligten	1 183 448		1 183 448
Kurzfristige Rückstellungen	4 844 441		4 844 441
Langfristiges Fremdkapital	278 449 499	86 020 490	364 469 989
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligten	265 000 000		265 000 000
Übrige langfristige Verbindlichkeiten	567 894	86 020 490	86 588 384
Bedingt rückzahlbare Darlehen Art. 56 EBG (unverzinslich)	–	86 020 490	86 020 490
– Bund		28 389 414	28 389 414
– Kanton St. Gallen		8 568 142	8 568 142
– Kanton Thurgau		49 062 934	49 062 934

Fortsetzung Seite 44

43

		31.12.2016	+/-
übrige Sparten/ nicht zuscheidbar	Sparten Infrastruktur	Total	
		500 054 752	- 3,00%
78 789 046	-	78 789 046	34,70%
11 858 194		11 858 194	
1 638 570		1 638 570	
10 219 624		10 219 624	
46 584 247		46 584 247	
46 584 247		46 584 247	
294 306		294 306	
294 306		294 306	
14 795 029		14 795 029	
13 033 898		13 033 898	
1 761 131		1 761 131	
5 257 270		5 257 270	
240 961 646	84 663 689	325 625 335	- 10,70%
230 000 000		230 000 000	
511 104	84 663 689	85 174 793	
-	84 663 689	84 663 689	
	27 032 513	27 032 513	
	8 568 142	8 568 142	
	49 063 034	49 063 034	

44 Bilanz

Thurbo AG		31.12.2015	
	übrige Sparten/ nicht zuscheidbar	Sparten Infrastruktur	Total
Rückzahlbare Darlehen Art. 56 EBG (unverzinslich)	567 894	–	567 894
– Bund	183 579		183 579
– Kanton St.Gallen	46 247		46 247
– Kanton Thurgau	338 068		338 068
Langfristige Rückstellungen	12 881 605		12 881 605
Eigenkapital			92 597 733
Aktienkapital	75 000 000		75 000 000
Gesetzliche Gewinnreserven	12 538 140	3 218 040	15 756 180
Allgemeine gesetzliche Gewinnreserven	367 090		367 090
Zweckgebundene Reserven (Abschreibungsres. Art. 6 aREVO)	1 047 463		1 047 463
Reserven Art. 67 EBG		3 218 040	3 218 040
Reserven Art. 36 PBG	11 123 587		11 123 587
Freiwillige Gewinnreserven	2 069 594	– 228 040	1 841 554
Bilanzgewinn	2 069 594	– 228 040	1 841 554
Gewinn-/Verlustvortrag	7 810 443	–	7 810 443
Jahresergebnis	– 5 740 850	– 228 040	– 5 968 890

45

		31.12.2016	+/-
übrige Sparten/ nicht zuscheidbar	Sparten Infrastruktur	Total	
511 104	–	511 104	
165 730		165 730	
41 561		41 561	
303 813		303 813	
10 450 542		10 450 542	
		95 640 371	– 3,30%
75 000 000		75 000 000	
6 623 117	2 990 000	9 613 117	
367 090		367 090	
1 047 463		1 047 463	
	2 990 000	2 990 000	
5 208 564		5 208 564	
10 873 838	153 416	11 027 254	
10 873 838	153 416	11 027 254	
7 984 617	–	7 984 617	
2 889 221	153 416	3 042 637	

46 Erfolgsrechnung

Thurbo AG	2015	2016	
Betriebsertrag	178 255 814	185 898 690	4,30%
Personenverkehrsertrag	82 780 791	84 253 050	
Betriebsleistungsertrag	3 941 170	4 135 235	
Ertrag aus Infrastruktur-Benützung	3 484 000	3 538 000	
Abgeltungen der öffentlichen Hand	87 419 437	93 446 303	
Sonstiger Betriebsertrag	5 487 772	5 343 090	
Ertragsminderungen	– 4 857 356	– 4 816 988	
Betriebsaufwand	178 492 497	177 783 770	– 0,40%
Materialaufwand	58 122	13 139	
Personalaufwand	53 158 645	53 638 433	
Übriger betrieblicher Aufwand	94 712 611	91 525 577	
Abschreibungen auf Positionen des Anlagevermögens	30 563 119	32 606 621	
Übrige Sparten	25 551 959	26 721 701	
Sparte Infrastruktur	5 011 160	5 884 920	
Betriebsergebnis (EBIT)	– 236 682	8 114 920	– 3528,6%
Finanzergebnis	– 5 697 207	– 5 040 896	– 11,50%
Finanzertrag	20 192	7 617	
Finanzaufwand	5 717 400	5 048 513	
Steuern	35 000	31 387	
Direkte Steuern	35 000	31 387	
Jahresergebnis	– 5 968 889	3 042 637	– 151,00%

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

Thurbo AG	31.12.2015	31.12.2016
Fremdwährungskurse		
Bei der Fremdwährungsumrechnung werden für die Bilanz die Stichtagskurse eingesetzt, für unterjährige Transaktionen und die Erfolgsrechnung werden Durchschnittskurse herangezogen.		
1 EUR	1.0820	1.0720
Liquiditätsmanagement		
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.		
Erläuterungen zur Jahresrechnung		
Verbindlichkeiten gegenüber der Personalvorsorge-Einrichtung		
Für die berufliche Vorsorge ist die Thurbo AG der Personalvorsorgestiftung der THURBO AG angeschlossen. Diese weist per 31. Dezember 2016 einen Deckungsgrad von 108,50% aus (Vorjahr: 105,20%). Per 31. Dezember 2016 bestanden keine Verbindlichkeiten gegenüber der Personalvorsorgeeinrichtung.		
Anzahl Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt		
Die Anzahl Vollzeitstellen liegt im Jahresdurchschnitt über 250 Mitarbeitenden.		

Thurbo AG	31.12.2015	31.12.2016
Wesentliche Beteiligungen		
BUS Ostschweiz 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)	2 000	2 000
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 14 der 80 bestellten elektrischen Gelenktriebwagen, gemäss Verträgen vom 6. Februar 2004 und vom 16. Februar 2006		
Buchwert der 14 verpfändeten GTW	53 128 796	50 053 762

50 Anhang zur Jahresrechnung

Thurbo AG	31.12.2015	31.12.2016
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:	4 063 547	2 800 692
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.		
Nettoauflösung stille Reserven		
Im Berichtsjahr wurden stille Reserven aufgelöst.	0	2 431 064
Ausserordentliches Ereignis		
Im Geschäftsjahr 2016 wurden Sonderabschreibungen im Rahmen von Verkürzungen von Nutzungsdauern von Anlagen vorgenommen. Einerseits wurde die Nutzungsdauer der Fahrzeuge der 1. Generation (See-GTW) um ein Jahr auf Ende 2021 reduziert, andererseits wurden bestehende Anlagen im Rahmen des Doppelspurausbaus Kehlhof auf Ende 2018 gesetzt.	0	1 265 380
Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag		
Es liegen keine wesentlichen Ereignisse nach dem Bilanzstichtag vor.		

Thurbo AG **31.12.2015** **31.12.2016**

Verordnung des UVEK 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 Infrastruktur eine Sachversicherung mit einer Haftpflicht-Versicherungssumme von CHF 100 Mio. und für die Sparte Verkehr eine mit CHF 150 Mio. abgeschlossen.

Investitionsrechnung Sparte Infrastruktur

Sachanlagen per 1. Januar	139 797 461	143 843 405
Anschaffungswert	136 999 622	140 228 412
Anlagen im Bau	2 797 838	3 614 993
Investitionen brutto	5 237 709	8 336 275
Nicht aktivierbare Investitionen	-1 189 939	- 613 634
Beitrag Dritter direkt verrechnet mit Investition	-	- 107 000
Investitionen netto	4 047 770	7 615 641
Zugang Anlagerechnung (aus Investitionen)	3 230 616	193 748
Abgang Anlagerechnung	- 1 826	- 122 171
Sachanlagen per 31. Dezember	143 843 405	151 336 875
Anschaffungswert	140 228 412	140 299 989
Anlagen im Bau	3 614 993	11 036 886

52 Anhang zur Jahresrechnung

Thurbo AG	31.12.2015	31.12.2016
Entschädigungen des Verwaltungsrates		
Gesamtentschädigung	98 000	98 000
Honorare (Grundpauschale)	95 000	95 000
davon Präsidentin/Präsident	30 000	30 000
davon übrige Mitglieder	65 000	65 000
Spesenpauschale	3 000	3 000
davon Präsidentin/Präsident	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

Jahresgewinn	– 5 968 890	3 042 637
Gewinnvortrag Vorjahr	7 810 444	7 984 617
Bilanzgewinn zur Verfügung Generalversammlung	1 841 555	11 027 254
Reservenzuweisung aus Ergebnis 2016		
Personenverkehr: Entnahme/Zuweisung gemäss Art. 36 PBG	5 915 023	– 1 926 147
Infrastruktur: Entnahme/Zuweisung gem. Art. 67 EBG	228 040	– 153 416
Reservenzuweisung gem. Art 671 OR	–	– 152 132
Reservenzuweisung gem. Art 674 OR	–	– 810 942
Vortrag auf neue Rechnung	7 984 617	7 984 617

53 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 2016 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 2016 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 ausgestaltetes internes Kontrollsystem für die Aufstellung der Jahresrechnung existiert.

Ferner bestätigen wir, dass der Antrag über die Verwendung des Bilanzgewinnes (Seite 52) dem schweizerischen Gesetz und den Statuten entspricht, und empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Bern, 24. Mai 2017
Ernst & Young AG

Felix Ort

Zugelassener Revisionsexperte
(Leitender Revisor)

Konrad Jaun

Zugelassener Revisionsexperte

54 Leitbild

Thurbo. Die Regionalbahn. Der Stolz der Ostschweiz



Thurbo ist einfach, persönlich und fokussiert.

Einfach sind die Lösungen für unsere Fahrgäste. Persönlich ist der Umgang mit unseren Mitarbeitenden, Fahrgästen und Bestellern. Fokussiert heisst für uns, die Kräfte zu bündeln und Partnerschaften zu pflegen.



Thurbo denkt und arbeitet nachhaltig.

Nachhaltigkeit verpflichtet Thurbo

- der Umwelt gerecht zu sein,
- den Menschen zu achten,
- Ressourcen effizient einzusetzen,
- Mehrwerte für die öffentliche Hand zu schaffen,
- ihr Wissen zu bewahren und sinnvoll weiter zu geben.



Thurbo, ein sicherer und verlässlicher Partner mit bunten Zügen.



Lernen Sie unsere Werte kennen. Link zum Film: thurbo.ch/leitbild



Thurbo AG

Bahnhofstrasse 31
Postfach 2272
CH-8280 Kreuzlingen 1

Telefon +41 71 554 00 00
hallo@thurbo.ch
thurbo.ch
facebook.com/thurbo.ch