

Blickwinkel

21 | Geschäftsbericht
Thurbo



04	Editorial
06	Das Jahr 2021
08	Unternehmensportrait
14	Strategie und Ausblick
18	Kundinnen und Kunden
24	Betrieb
30	Mitarbeitende
38	Finanzen

IMPRESSUM

Projektleitung	Werner Fritschi, Unternehmenskommunikation Turbo, Kreuzlingen
Konzept, Idee, Gestaltung	Agentur Koch, Frauenfeld
Korrektorat	Kurt Wilhelm
Interview	Roman Salzmann, salcom.biz Public Relations, Bischofszell
Druck	Brüggl Medien, Romanshorn
Bilder	Chris Mansfield, Christof Sonderegger, Georg Trüb, Raffael Soppelsa
Revisionsstelle	Deloitte AG, Zürich
Auflage	500

4 Das Jahr der «Wahrheit»

Gut aufgestellt und krisenresistent



Werner Schurter
Leiter Regionalverkehr
SBB Markt Personenverkehr



bleiben wir vor allem den Kantonen, unseren Hauptauftraggebern, verpflichtet. Dieses Vertrauensverhältnis ist eine gute Basis, um die Erfolgsgeschichte weiterzuschreiben.

Was begünstigte die Umsetzung der Strategie? *ws:* Das Jahr war im Zeichen der Rollmaterial-Bestellung, der Ausbauschritte und der Pandemie wirklich anspruchsvoll. Wir sind nur dank des grossen Engagements der Geschäftsleitung und aller Mitarbeitenden auf Kurs geblieben. Ihnen gehört im Rückblick auf dieses bewegte Jahr ein wirklich grosser Dank.

Wie ist Thurbo strategisch aufgeleitet? *ws:* Wir sind gut auf Kurs, seit Beginn nah am Markt und krisenresistent. Die Vereinbarungen für unsere Leistungen bis 2023 sind unter Dach und Fach.

Was wurde trotz Krise strategiekonform umgesetzt? *ws:* Ich bin stolz, dass es möglich war, die S7 nach Lindau in Betrieb zu nehmen. Das war ein logischer, aber in dieser Zeit der geschlossenen Grenzen kein selbstverständlicher Schritt, den wir in Kooperation mit unserer Partnerbahn, der ÖBB, umsetzen konnten. Auch weitere Ausbauschritte sind ausschliesslich in Zusammenarbeit mit ausländischen Partnern angedacht. Aber natürlich

Kurz & bündig

Strategiekonform

Thurbo nimmt ihre strategische Vordenkerrolle und Kostenführerschaft ernst. Dies bleibt laut Werner Schurter weiterhin so: Die Freizeit- und Pendlerbahn will Fahrgäste zurückgewinnen, setzt auf Nachhaltigkeit und neue Produkte mit Nachfragepotenzial. Dieses Engagement löse auch bei der Muttergesellschaft SBB frische Impulse für den Regionalverkehr aus.

5 Das Jahr der «Sondermeilen»

Gut planen und flexibel disponieren



Claudia Bossert
Unternehmensleiterin
Thurbo



Welche Erkenntnis ist Ihnen deshalb besonders wichtig? *cb:* Wir haben gelernt, noch flexibler und schneller mit aussergewöhnlichen Situationen umzugehen. Dank der soliden Jahresplanung waren wir in der Lage, mit bescheidenen Mitteln und quasi über Nacht die Fahrzeug- und Personalplanung laufend den neuen Gegebenheiten anzupassen. Das geht aber nur, weil das Personal ausserordentlich motiviert und bereit ist, diese «Sondermeilen» zu gehen.

Was lief denn überhaupt «normal»? *cb:* Das Wichtigste für die Fahrgäste: Wir hielten den normalen Fahrplan zu fast jeder Zeit ein und mussten trotz teilweise vielen kranken Mitarbeitenden keine Züge ausfallen lassen.

Auf der Skala von 1 bis 10 zwischen normal und aussergewöhnlich – wie würden Sie das Thurbo Geschäftsjahr 2021 einordnen? *cb:* 7. Es ging ziemlich turbulent zu und her. Es begann mit dem Wintereinbruch Anfang Januar mit riesigen Schneemengen bis ins Flachland: Unser Personal musste Fahrzeuge regelrecht ausgraben und teilweise zur Reparatur schleppen. Kaum war die Situation einigermaßen gemeistert, kam die Hiobsbotschaft, dass die SBB-Thurbrücke Ossingen aus Sicherheitsgründen vorübergehend gesperrt werden muss. Fast unnötig zu sagen, dass uns die Pandemiesituation ebenso ein turbulentes Umfeld bescherte.

Kurz & bündig

Planmässig

Thurbo ersetzte die zehn ältesten Gelenktriebwagen (GTW) mit 13 neueren GTW der SBB. Den Zuschlag für die Gesamterneuerung der Thurbo Flotte erhielt Stadler Rail, wobei die unterlegene Mitbewerberin Alstom Beschwerde gegen die Vergabe einreichte. Claudia Bossert hofft, die ersten Fahrzeuge der neuen Flotte auf den Fahrplan 2026 in Betrieb nehmen zu können.

6 Das Jahr 2021

Jan.

14.1.2021 Grosse Schneefälle in der Ostschweiz behindern den Strassen- und Bahnverkehr. Teilweise werden die abgestellten Thurbo Züge eingeschneit.

22.1.2021 Die Thurbrücke bei Ossingen wird mangels erfüllten Sicherheitsnachweises gesperrt. Die Züge der S29 fallen zwischen Thalheim-Altikon und Stein am Rhein aus. Es verkehren Bahnersatz-Busse. Die Sperre dauert bis zum 25. Juli 2021.

23./24.03.2021 Überwachungsaudit durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) u. a. zu den Themen Führung, Rollmaterial und Betrieb.

31.03.2021 Abschluss der Schulung des gesamten Lokpersonals auf den 13 Gelenktriebwagen (GTW), welche Thurbo von der SBB übernommen hat. Der bisherige Einsatzort dieser Züge war der Jura. Sie ersetzen bei Thurbo die zehn GTW aus der Zeit der Mittelthurgaubahn.

März

April

01.04.2021 Im Zuge der ab Dezember 2021 in Kooperation mit der ÖBB geplanten Verbindung nach Lindau tritt Thurbo der UIC (Union internationale des chemins de fer) und der RIA (Regolamento Internazionale dei Treni Automotori; per 15.9.2021) bei.

16.4.2021 14 Lokführerinnen und Lokführer schliessen ihre elfmonatige Ausbildung erfolgreich ab und verstärken den Personalbestand beim Lokpersonal.

27.4.2021 In Kooperation mit Thurgau Tourismus bewerben die Influencer «saturday.and.sunday» ab April 2021 in insgesamt über 90 Stories Reiseerlebnisse u. a. mit Thurbo in der Ostschweiz. Sie erreichen damit rund 720 000 Kontakte.

Mai

1.5.2021 Relaunch der Thurbo Webseite im neuen Design, ausgerichtet auf die Mobilnutzung und den barrierefreien Zugang.

1.6.2021 Drei Frauen und elf Männer beginnen ihre Ausbildung zur Lokführerin bzw. zum Lokführer. In elf Monaten absolvieren sie bei Thurbo die anspruchsvolle Theorie- und Praxis-Ausbildung.

2.6.2021 Als Vorbereitung auf die Inbetriebnahme der neuen S7 bis Lindau-Reutin verkehren zwei Thurbo GTW als Probefahrt bis Lindau-Insel. Diverse Mitarbeitende der Kooperations-Partner ÖBB und Thurbo aus Leitung, Technik und Betrieb begleiten die erfolgreiche Fahrt.

Juni

Dez.

12.12.2021 Thurbo fährt in Kooperation mit der ÖBB an den Wochenenden 2-stündlich mit der S7 von Romanshorn bis nach Lindau-Reutin. Es entsteht die erste 3-Länder-S-Bahn am Bodensee.

12.12.2021 Auf Initiative von Thurbo realisiert eine internationale Arbeitsgruppe in Kooperation mit der Internationalen Bodensee-Konferenz IBK einen Auftritt für die grenzüberschreitende S-Bahn Bodensee mit einer eigenen Webseite (s-bahn-bodensee.com).

1.11.2021 Einführung neuer Führungsstruktur beim Lokpersonal mit Standortleitern als direkte Ansprechpartner an jedem Depotstandort. Die Ausbildung ist neu getrennt von der Linienführung in einer eigenen Abteilung organisiert.

4.10.2021 Der Verwaltungsrat vergibt den Auftrag für den Bau von 107 neuen Thurbo Fahrzeugen an Stadler Bussnang AG. Gegen diese Vergabe legt der unterlegene Anbieter Alstom Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht ein.

25.11.2021 Die Offerten an die Besteller im Regionalverkehr (Bund und Kantone) für die Jahre 2022 und 2023 konnten partnerschaftlich und erfolgreich abgeschlossen werden.

24.10.2021 Nach dem erfolgreich absolvierten Aufrechterhaltungsaudit durch die SQS ist Thurbo weiter ISO 9001-zertifiziert.

Okt.

Sept.

Juli

2.7.2021 In der Nacht vom 2. auf den 3. Juli fahren nach dem Corona-Unterbruch erstmals wieder Nachtzüge und Nachtbusse.

1.9.2021 Mit Rücksicht auf die (teilweise vorzeitigen) Pensionierungen führt Thurbo 2021 eine zweite Lokführer*innen-Ausbildungsklasse mit 14 Personen durch. Von September 2021 bis Juli 2022 absolvieren eine Frau und dreizehn Männer ihre Ausbildung.

Aug.

30.6.2021 Der letzte der zehn GTW aus der Beschaffung durch die ehemalige Mittelthurgaubahn wird aus dem Betrieb genommen (RABe 689). Bis auf ein Exemplar wurden anschliessend alle Fahrzeuge abgebrochen. Einzelne Komponenten konnten verkauft werden.

1.8.2021 Im Kybunpark findet nach dem Corona-Unterbruch das erste Fussballspiel mit Zuschauern statt. Die Züge der S1 und S5 wurden wie vor der Corona-Zeit bedarfsgerecht verstärkt. Im gleichen Monat fand mit dem SlowUp Bodensee auch die erste grössere Veranstaltung mit Mehrverkehr auf den Thurbo Strecken statt.

Thurbo.
Die Regionalbahn

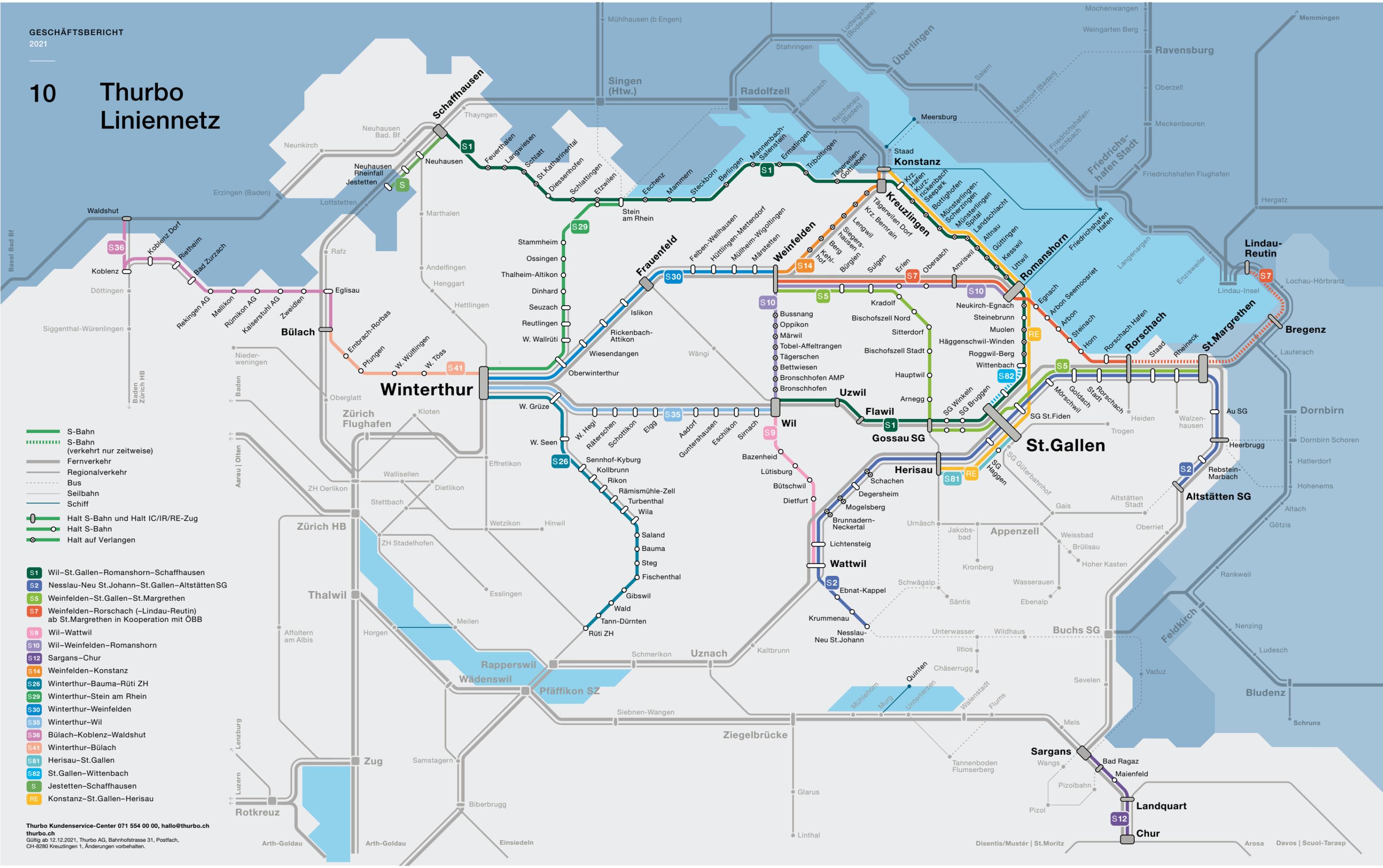


10 Turbo Liniennetz

- S-Bahn
- S-Bahn (verkehrt nur zeitweise)
- Fernverkehr
- Regionalverkehr
- Bus
- Seilbahn
- Schiff
- Halt S-Bahn und Halt IC/IR/RE-Zug
- Halt S-Bahn
- Halt auf Verlangen

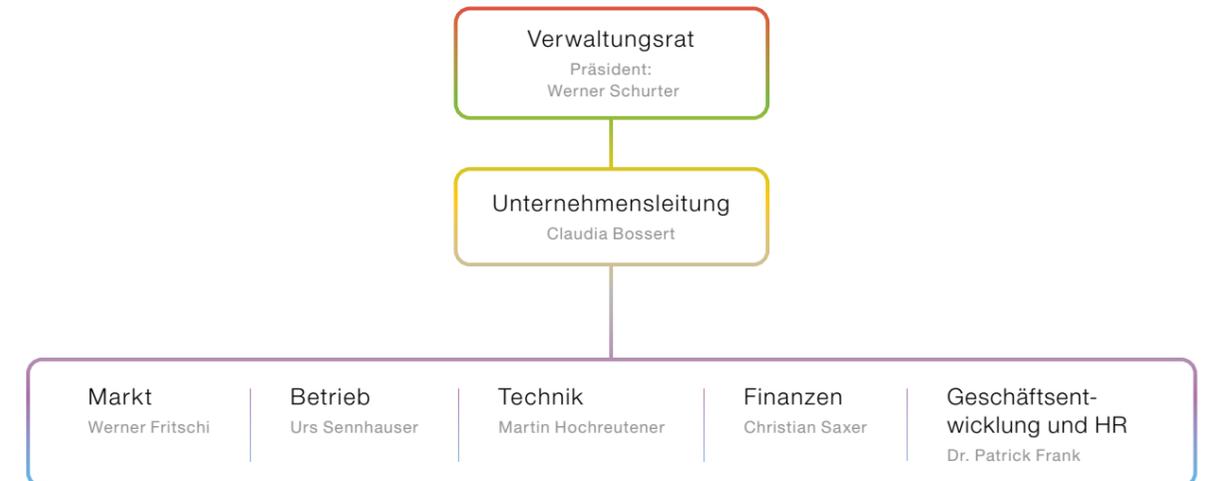
- S1 Wil–St.Gallen–Romanshorn–Schaffhausen
- S2 Nesslau-Neu St.Johann–St.Gallen–Altstätten SG
- S5 Weinfelden–St.Gallen–St.Margrethen
- S7 Weinfelden–Rorschach (–Lindau-Reutin) ab St.Margrethen in Kooperation mit ÖBB
- S9 Wil–Wattwil
- S10 Wil–Weinfelden–Romanshorn
- S12 Sargans–Chur
- S14 Weinfelden–Konstanz
- S26 Winterthur–Bauma–Rüti ZH
- S29 Winterthur–Stein am Rhein
- S30 Winterthur–Weinfelden
- S35 Winterthur–Wil
- S36 Bülach–Koblentz–Waldshut
- S41 Winterthur–Bülach
- S81 Herisau–St.Gallen
- S82 St.Gallen–Wittenbach
- S Jestetten–Schaffhausen
- RE Konstanz–St.Gallen–Herisau

Thurbo Kundenservice-Center 071 554 00 00, hallo@thurbo.ch
thurbo.ch
Gültig ab 12.12.2021, Thurbo AG, Bahnhofstrasse 31, Postfach,
CH-8280 Kreuzlingen 1, Änderungen vorbehalten.



12 Organisation

Die Regionalbahn Thurbo verbindet die Ostschweiz auf einem dicht verzweigten Bahnnetz und stellt gemeinsam mit der SBB die überregionale Verknüpfung sicher. Thurbo ist ein selbstständiges und eigenverantwortliches Unternehmen der SBB mit Beteiligung des Kantons Thurgau. Die Erfahrung und Kompetenz aller drei Partner ermöglichen es, den Kundinnen und Kunden das bestmögliche Reiseerlebnis zu bieten.



Verwaltungsrat



Die Mitglieder des Verwaltungsrates (v. l. n. r.): Fredy Summermatter (VR-Sekretär, Leiter Stab SBB Markt Personenverkehr), Paul Blumenthal (Unternehmensberater), Werner Schurter (Präsident des Verwaltungsrates; Leiter Regionalverkehr SBB Markt Personenverkehr), Urban Ehrat (Leiter Finanzen SBB Markt Personenverkehr), Werner Müller (vom Regierungsrat gewählte Vertretung Kanton Thurgau)

Geschäftsleitung



Die Mitglieder der Geschäftsleitung (v. l. n. r.): Christian Saxer (Finanzen), Dr. Patrick Frank (Geschäftsentwicklung und HR), Claudia Bossert (Unternehmensleitung), Martin Hochreutener (Technik), Werner Fritschi (Markt), Urs Sennhauser (Betrieb)

14 Die Turbo Strategie auf dem Prüfstand

«Mir sind mit em Turbo cho»



Paul Blumenthal
Turbo
Verwaltungsrat,
Unternehmensberater
(links)

Werner Müller
Turbo
Verwaltungsrat,
vom Regierungsrat
gewählte Vertretung
Minderheitsaktionär
Kanton Thurgau
(rechts)



2001 wurde Turbo gegründet, fuhr der erste Zug. Herr Blumenthal, Sie waren als damaliger Verantwortlicher für den Personenverkehr bei der SBB ein Verwaltungsrat der ersten Stunde. 2021 erleben Sie die 100. Verwaltungsratssitzung – was ist im Rückblick Ihre wichtigste Erkenntnis?

PB: Der Regionalverkehr ist kein Abfallprodukt! Die Turbo Geschichte hat uns das gelehrt. Sie hat aber schon vor rund 25 Jahren angefangen.

Was passierte denn damals?

PB: Der Kanton Thurgau war nicht zufrieden, wie die SBB die Seelinie von Schaffhausen nach Romanshorn betrieb. Er bewirkte, dass der Betrieb als Pilotprojekt öffentlich ausgeschrieben wurde. Die Mittelthurgaubahn, die MThB,

gewann, weil die SBB mit einem sehr kostenmoderaten Konzept ohne grössere Investitionen ins Rennen ging.

Das SBB Konzept hat offenbar Ihrem heutigen Turbo Verwaltungsratskollegen Werner Müller auch nicht sonderlich imponiert?

PB: Nicht wirklich. Ich erinnere mich noch gut an Werner Müllers Schelte, der unser Konzept mit «ver-

trockneten Birnen» verglich.

WM: Das war keine Schelte, sondern meine neutrale Sicht als Verantwortlicher für den öffentlichen Verkehr des Kantons Thurgau. Die MThB lieferte gewissermassen «knackige Thurgauer Äpfel».

PB: Du hattest ja Recht. Die Mittelthurgaubahn hat eine eigentliche Erneuerungswelle im Regionalverkehr ausgelöst. Damit verbunden waren auch Investitionsoffensiven, wobei sich die Mittelthurgaubahn finanziell überforderte.

Das war gewissermassen die Stunde der Wahrheit für Turbo?

PB: Genau. Die SBB hat die Seelinie samt der MThB in Liquidation zurückgenommen. Es setzte sich die Erkenntnis durch, dass man beim Regionalverkehr den Turbo zünden muss: Die Gründung der identitätsstiftenden Tochtergesellschaft Turbo bewährte sich.

Und warum hat das mit Turbo nach dieser Pleite funktioniert?

PB: Turbo hat aus den Fehlern der Vergangenheit gelernt. Die Erfolgsfaktoren waren die Kostenführerschaft, Einheitsflotte, kein Luxus und trotzdem viel Kundennähe.

WM: Ohne MThB wäre der Regionalverkehr in der Schweiz nicht so schnell modernisiert worden. Die SBB hat schnell gelernt, und Paul Blumenthal hat viel Gutes für den öffentlichen Verkehr im Thurgau getan. Das Wissen, das er einbringt, ist Gold wert.

PB: Es brauchte bei mir eben den entscheidenden Anstoss, dass der Regionalverkehr nicht unter «ferner liefern» figuriert. Turbo war denn auch das Leitprojekt für andere Regionalbahnen in der ganzen Schweiz und hat sich zu einer der besten Regionalbahnen hochgearbeitet.

Ist die Unternehmensform als Tochtergesellschaft der SBB immer noch sinnvoll?

PB: Ja, denn Turbo kann vom professionellen Arsenal der Mutter schöpfen und sich strategisch differenzieren, wo es sinnvoll ist.

WM: Als Minderheitsaktionär und Auftraggeber kann der Kanton Thurgau mitbestimmen. Durch die räumliche und persönliche Nähe hat sich ein Vertrauensverhältnis

entwickelt. Es herrscht Transparenz – ganz im Sinne der Auftraggeber und der Turbo Strategie: immer auf der Suche nach kostengünstigen und kundennahen Angeboten. Ich muss es schon klar sagen: Nur deswegen konnten wir den Halbstundentakt einführen. Turbo ist mittlerweile zu einem Standort- und Imagefaktor für die ganze Ostschweiz geworden. Ganz gerne höre ich deshalb, wenn jemand sagt: «Ich bi mit em Turbo cho.» Die Identifikation mit dieser Tochtergesellschaft ist also auch in der Bevölkerung sehr gross.

PB: Das wirkt sich positiv auf die Personalrekrutierung aus. Denn es ist nicht selbstverständlich, dass das Zusammenspiel der Akteure so einwandfrei funktioniert. Das strahlt aus und schafft Anreize, um bei Turbo zu arbeiten, wobei der Lohn nicht allein ausschlaggebend ist.

Was sind die Lehren für die Zukunft?

PB: Es ist jetzt wichtig, dass «Turbo 2.0» gelingt – die Vorreiterrolle und die Kostenführerschaft als Eisenbahnverkehrsunternehmen ohne Infrastrukturverantwortung muss hochgehalten werden, um nicht ins Mittelmass der meisten Anbieter zurückzufallen. Ich sehe als strategische Erfolgsfaktoren weiterhin die Verankerung in der Region, innovatives und loyales Personal und attraktives und moderneres Rollmaterial.





Nun kauft Thurbo 107 neue Züge. Keine Bedenken, dass es wieder zu einem finanziellen Desaster kommen könnte?

wm: Die Vorzeichen sind ganz anders als damals bei der MThB. Thurbo ist finanziell gesund und bekommt günstige Darlehen von der SBB. Eine Lebensverlängerung der jetzigen Züge wäre viel teurer gekommen. Deshalb haben alle Auftraggeber – Bund und Kantone – zugestimmt. Die neuen Züge bringen einen klaren Mehrwert: stärkerer Antrieb für mehr Fahrplantreue, besserer Fahrkomfort, Behindertengerechtigkeit, wieder auf beiden Seiten Viererabteile, Steckdosen an jedem Sitzplatz, modernes Fahrgastinformationssystem.

pb: Ausserdem werden wir wieder eine Einheitsflotte haben, die unsere Kostenführerschaft stärkt, da der Unterhalt günstiger kommt. Last but not least war es eine Chance, zusammen mit der SBB und der Regionalbahn Region Alps die Züge gemeinsam kostengünstiger zu beschaffen. Der einzige Wermutstropfen ist nun, dass wir aufgrund der Einsprache von Alstom etwas gebremst werden. Die Bahnhersteller würden sich besser auf kostengünstige seriöse Offerteingaben konzentrieren, anstatt mit Einsprachen ihre Mitbewerber zu bekämpfen.

wm: Apropos bekämpfen: Das ist übrigens ein weiterer Vorteil im Schweizer Regionalverkehr – man bekämpft sich nicht wie im Ausland bis aufs Blut. Aber es herrscht ein gesunder Wettbewerb, der die Kosten des Regionalverkehrs in den letzten Jahren kontinuierlich reduziert hat. Die Besteller konnten so weitere Fahrplanleistungen bestellen.

Und doch will Thurbo gemäss Strategie ins Ausland fahren?

wm: Das ist etwas ganz anderes. Die Mobilität macht an den Grenzen nicht Halt. Und

Thurbo betreibt Linien über die Grenze übrigens aus strategischen Gründen nicht selber, sondern immer in Kooperation mit ausländischen Partnern. Dank dieser grenzüberschreitenden Mobilität können wir den Anteil des öffentlichen Verkehrs steigern.

Wo soll es strategisch hingehen?

wm: Ich denke an den Ausbau in Richtung Vorarlberg oder auch über deutsche Gebiete in den Raum Basel. Dorthin, wo wir mit Partnern zusammenarbeiten können. Das Nachfragepotenzial besteht, wir müssen es nur kundengerecht erschliessen.

Perspektiven

Gegen Klimaerwärmung

Es gehe darum, in Zukunft Passagiere zurückzugewinnen, ist Werner Müller überzeugt. Er sieht gute Perspektiven und wünscht Thurbo, «dass die Bahn die nächsten 20 Jahre mit neuen Fahrzeugen und neuen Linien noch attraktiver wird. Es geht um nichts weniger, als einen Generationenauftrag anzunehmen und gegen die Klimaerwärmung anzukämpfen.» Paul Blumenthal ist zuversichtlich: «Das schlanke Managementteam denkt innovativ voraus. Sein Einsatz ist schweizweit überdurchschnittlich hoch. Dieses Engagement und diese Identifikation sollen weiterhin Schule machen. Thurbo darf selbstbewusst nach vorne schauen, ohne den eingeschlagenen Weg zu verlassen.»

17

Die Leiterin SBB Markt Personenverkehr ist stolz auf Thurbo

Regionale Verankerung als Erfolgsfaktor



Véronique Stephan
Mitglied der
Konzernleitung SBB
Leiterin Markt
Personenverkehr



Was ist die Bedeutung von Thurbo innerhalb der SBB Familie und innerhalb der Division Markt Personenverkehr?

vs: Die Tochtergesellschaften der SBB sind bestens geeignet, um die regionalen Märkte zu bearbeiten. Unsere regional ver-

ankerte Tochterbahn Thurbo ist deshalb für die SBB in der Marktregion Ostschweiz/Bodenseeregion eminent wichtig. «Aus der Region, für die Region», um das Motto einer andern grossen Schweizer Unternehmung zu bemühen, ist auch im Regionalverkehr der Schlüssel zum Erfolg.

Welche Ziele sehen Sie für Thurbo, und wie stehen diese zu den Zielen der SBB?

vs: Die SBB und deren Tochtergesellschaften haben nach zwei Jahren Pandemie vor allem ein Ziel: verlorene Kunden zurückgewinnen und neues Kundenpotenzial erschliessen.

Dazu wollen wir die Kundenorientierung erhöhen und darum unter anderem das Preis- und Sortimentsystem konsequent auf die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden zuschneiden. Diese Ziele gelten auch für Thurbo. Die Bahn wird ihr attraktives Bahnangebot weiter ausbauen und damit die Marktposition in der Region stärken – sowohl in den Agglomerationen als auch in den ländlichen Räumen.

Ist Thurbo bereit für die aktuellen Herausforderungen und die Zeit nach der Pandemie?

vs: Ich bin überzeugt, dass Thurbo gut aufgestellt ist. Die Strategie, die anfangs 2021 vom Verwaltungsrat verabschiedet worden ist, bildet die Basis. Thurbo bietet ein attraktives, kundenorientiertes Angebot in der Region und hat mit der S7 nach Bregenz und Lindau den grenzüberschreitenden S-Bahn-Verkehr ausgebaut. Die Bahn ist wirtschaftlich gesund und gut geführt. Beste Voraussetzungen, um neue Kundinnen und Kunden in der Ostschweiz und der Bodenseeregion zu gewinnen.

Was verbindet Sie persönlich mit der Ostschweiz und der Bodenseeregion?

vs: Ich habe eine emotionale Verbindung zur Ostschweiz. In jungen-

Jahren durfte ich vier wundervolle Jahre an der Hochschule für Wirtschafts-, Rechts- und Sozialwissenschaften, Internationale Beziehungen und Informatik (HSG) in St. Gallen verbringen. Es waren prägende Jahre, in denen ich auch die regionalen kulinarischen Spezialitäten kennengelernt habe – die berühmte OLMA-Bratwurst durfte da natürlich nicht fehlen (lacht).

Kundinnen und Kunden



Der öffentliche Verkehr stand im Pandemiejahr 2021 im Spannungsfeld zwischen «runterfahren und hochfahren». Für die Fahrgäste hiess dies aber trotz und vor allem: «durchfahren!» Denn einerseits rollten die Turbo Züge sogar erstmals über die Grenze nach Lindau, andererseits auf dem ganzen Netz fast ohne Einschränkung.

Grenzen überwinden



Stephan Kranz
Leiter Kundenservice
(links)

Werner Fritschi
Leiter Markt
(rechts)



Verständnis und das Vertrauen unserer Fahrgäste in Turbo hat dabei mitgeholfen.

Thurbo hat über die praktisch geschlossenen Grenzen und trotz drastischer Corona-Massnahmen sogar einen Angebotsausbau gewagt.

WF: Wir haben uns natürlich auch überlegt, ob wir ausgerechnet in der Pandemiezeit das neue

Wochenendangebot nach Lindau-Reutin lancieren sollen. Es wird immerhin genutzt, hat aber natürlich noch viel Potenzial. Weil die Einführung der ersten Dreiländer-S-Bahn in Kooperation mit der ÖBB ein strategischer und symbolträchtiger Entscheid war, sind wir ungeachtet der besonderen Lage gestartet. Wir sehen im grenzüberschreitenden Regionalverkehr noch viel Potenzial.

Was waren die Auslöser für die neue Strecke?

WF: Auslöser war die Tatsache, dass der Eurocity von St. Gallen nach München nur jede zweite Stunde fährt und in Lindau-Reutin hält. Weil zudem jeweils die Züge der S7 von Romanshorn nach Rorschach zeitlich genau in die Lücken der Eurocity-Verbindungen passen, wollten wir in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Verkehr eine Angebots- und Effizienzoptimierung bewirken.

Warum fährt Turbo nicht bis zur Insel Lindau?

WF: Fernziel ist es natürlich, täglich und auch bis Lindau-Insel zu fahren. Im Moment wenden die Züge aber aus betrieblichen Gründen noch in Lindau-Reutin. Das hat mit einer Beschränkung der Anzahl Züge auf diesem Abschnitt zu tun.

Konnte Turbo trotz Pandemie 2021 durchstarten?

WF: Wir sind zwar Anfang Jahr verhalten gestartet, was die Kundennachfrage anbetrifft, doch dann stiegen mit der Zeit wieder vermehrt Fahrgäste ein, und wir hatten gegenüber dem Vorjahr im Herbst einen kleineren Einbruch zu verzeichnen. Und erfreulicherweise konnten sich die Kundinnen und Kunden trotz Pandemie auf den Fahrplan verlassen. Das war nicht immer eine Selbstverständlichkeit.

Wie kam das? *WF:* Ich sehe zwei wichtige Gründe: Erstens nahm das Reisebedürfnis beruflich und freizeitbedingt nach dem Lockdown 2020 und Anfang 2021 wieder ein wenig zu, und zweitens haben wir den Freizeitverkehr mehr beworben. Das



Zur Zufriedenheit der Kundinnen und Kunden? *SK:* Es ist uns wichtig, dass wir die Bedürfnisse wahr- und ernst nehmen. Deshalb reagieren Personen, die sich bei uns melden, im Verlauf des Kontakts meistens sehr verständnisvoll, auch wenn sie am Anfang eher ungehalten reagiert haben.

Wie können Sie das sicherstellen? *SK:* Das Wichtigste ist, dass die Kund:innen von uns eine kompetente, nachvollziehbare Antwort erhalten. Einerseits setzen wir auf die Erfahrung und die Menschenkenntnis unserer vier Mitarbeiterinnen. Andererseits organisieren wir regelmässig Trainings, in denen wir hilfreiche Kenntnisse und Verhaltensregeln vermitteln.

Also immer alles im grünen Bereich? *SK:* Ehrlicherweise muss ich sagen, dass wir leider nicht jeden Kundenwunsch erfüllen können. Mit unserem Engagement, mit Verständnis und Information helfen wir unseren Fahrgästen, für sie schwierige und/oder ungewohnte Situationen zu meistern. Und manchmal müssen wir uns einfach auch für eine fehlerhafte Leistung entschuldigen. Das ehrliche Eingestehen eines Fehlers wird von der Kundschaft geschätzt.

Welches sind denn die typischen Anliegen? *SK:* Der Kundendienst hat sich in der Corona-Zeit etwas gewandelt: Waren es vor der Pandemie zu 70 Prozent Fragen zu Rechnungen für Reisen ohne gültigen Fahrausweis, haben nun die übrigen Reaktionen zugenommen und machen bereits fast die Hälfte aller Kundenkontakte aus.

Nämlich? *SK:* Zu den üblichen Themen gehören Sauberkeit, defekte WCs, fehlende Türen zur ersten Klasse, Pünktlichkeit, verpasste Anschlussverbindungen, Preisfragen oder Freundlichkeit des Personals. Allerdings darf man die insgesamt wenigen Reaktionen auch ins Verhältnis zu täglich über

Aber es scheint, man hat trotz Pandemie wieder langsam an Fahrt gewonnen?

WF: Stimmt, wir mussten im Kleinen wieder an Fahrt gewinnen. Die Entwicklung bei Turbo war leicht besser als im

Fernverkehr. Weil es in der Region ein gutes Freizeitangebot gibt, haben wir bewusst zu Tagesausflügen animiert und versucht, Emotionen und Erlebnisse zu vermitteln. Das scheint funktioniert zu haben. Nicht zuletzt, weil wir auch auf die sozialen Medien und erstmals auf Influencer gesetzt haben. Der Geschäftsverkehr hat natürlich wegen der Homeoffice-Pflicht sehr gelitten.

Sind soziale Medien auch zu einem Kanal für Kundenreaktionen geworden?

SK: Wir sind auf Instagram, Facebook und YouTube unterwegs. Auf

diesen Kanälen nehmen wir auch die Anliegen für die Qualitätssicherung sehr ernst.

Wie lange dauert es, bis Kundenreklamationen abschliessend beantwortet sind?

SK: In der Regel sind Beanstandungen innerhalb weniger Tage geregelt.

70 000 Fahrgästen stellen. 2021 sind vermehrt Fragen rund um die Corona-Sicherheitsmassnahmen hinzugekommen. Anfangs waren das Platzthema und die Abstandsfrage zentral, was zu Hauptverkehrszeiten einfach nicht möglich war. Mit der Zeit mehrten sich Meldungen rund um die Maskenpflicht – von Maskenbefürwortenden wie von der Gegenseite. Wir konnten es niemandem recht machen.

Was kann man unter einer Rechnung für Reisende ohne gültigen Fahrausweis verstehen?

sk: Unser Zugpersonal stellt im Fahrzeug fest, ob zum Zeitpunkt der Kontrolle ein gültiges

Billett vorgewiesen werden kann. Ist dies nicht der Fall, nehmen die Mitarbeitenden die Daten des Fahrgastes auf und informieren diesen über das weitere Vorgehen. Wendet sich der Kunde an uns, beurteilen wir beim Kundenservice-Center die Sachlage. Dabei kommt es immer auf die individuelle Situation an. In Ausnahmefällen, die nicht zahlreich und klar definiert sind, werden kulante Regelungen angewandt. In allen anderen Fällen bekommen die Fahrgäste eine Fahrausweispauschale und einen Zuschlag in Rechnung gestellt.

Wenn wir schon vom Geld sprechen – kann man bei Thurbo auch «legal sparen»?

sk: Natürlich: Seit dem Fahrplanwechsel 2021 gibt es auch im Ostwind Sparbillette, die online angezeigt und gleich gekauft werden können. Sie werden schon rege genutzt.

Ihr abschliessender Tipp für Kundinnen und Kunden?

wf: Für Verbindungen mit Sparbilletten gibt es Kontingente, man muss also früh dran sein, wenn die Nachfrage gross ist. Man braucht auch etwas Glück. Den grössten Rabatt gibt es rund sieben Tage vor der Fahrt.

Perspektiven

S-Bahn rund um den Bodensee

2021 wurde zusammen mit der Internationalen Bodenseekonferenz ein wichtiges strategisches Signal gestellt: die S-Bahn-Bodensee. Sie wurde von Thurbo initiiert. Mit an Bord sind die Österreichischen Bundesbahnen, die Deutsche Bahn und die SBB GmbH in Konstanz. Das Projekt zeichnet sich vorderhand aus durch eine Informationsplattform mit der Internetadresse s-bahn-bodensee.com. Sie ist ein Abbild sämtlicher S-Bahn- und Bus-Systeme rund um den Bodensee und den ganzjährig bestehenden Fährverbindungen. Die Webseite erleichtert die Reiseplanung mit allen wesentlichen Links zu Streckennetz, Fahrplänen, Fahrradtransport und Bilettoptionen. Werner Fritschi, Leiter Markt bei Thurbo, sieht gute Perspektiven, dass schon bald weitere grenzüberschreitende Verbindungen eingeführt werden können. Gleichzeitig bleibt er aber realistisch: «Es braucht noch viel Energie, um den öffentlichen Verkehr am internationalen Bodensee weiter zu fördern.»



23 Fakten und Zahlen

Stand 31.12.2021

345,0 Mio.

Personenkilometer¹

25,8

Mio. Fahrgäste pro Jahr

1 100 000

Bevölkerung im Einzugsgebiet



13,4 km

Durchschnittliche Strecke pro Kunde

14,5 | 7 + 2

Mio. Angebotskilometer pro Jahr²

Thurbo Kantone und deutsche Landkreise³

Die Zahlen gelten für Thurbo. Ferner erbringt Thurbo Leistungen im Auftrag der SBB und vermietet Rollmaterial an die SBB und die SBB GmbH.

¹ Von allen Reisenden zusammen zurückgelegte Distanz.

² Von allen Thurbo Zügen und Bussen (im Auftrag von Thurbo) zurückgelegte Distanz.

³ Thurbo erbringt Leistungen in den Kantonen AG, ZH, SH, TG, SG, AR, GR sowie in den deutschen Landkreisen Konstanz und Waldshut. Die S7 nach Vorarlberg und in den Landkreis Lindau verkehrt ab St. Margrethen in Verantwortung der ÖBB.

Betrieb



Zwei Tage des vergangenen Jahres sind für die Disponenten bei Thurbo in lebhafter Erinnerung geblieben. Sie waren 2021 einschneidend für den öffentlichen Verkehr in der Ostschweiz. Die gewaltigen Schneemengen, welche Züge regelrecht unter sich begruben, und die kurzfristige Schliessung der Eisenbahnbrücke Ossingen. Und dennoch: Das Meiste lief wie geplant.

Unter die Räder gekommen



Michel Schnetzler
Leiter Disposition
(links)

Rudolf Sammer
Leiter Planung
(rechts)



2021 – ein Jahr

zum Vergessen? *MS:* Gar nicht. Vielmehr ein Jahr der unvergesslichen Ereignisse und zum Lernen. Es gibt sogar Disponentinnen und Disponenten, die erpicht sind auf Störungen. Denn das ist das spannende Geschäft.

RS: Unerwartete Vorkommnisse haben uns zwar gefordert. Wir haben aber gelernt, wie wir noch schneller aus der Chaosphase in die Konzeptphase kommen.

Konzept statt Chaos tönt gut – aber ist in solchen Situationen Planung und Disposition nicht doppelt gemoppelt?

RS: Im Gegenteil. Nur ein kleiner Teil unseres Betriebs wird kurzfristig disponiert. Der ganze Rest ist sorgfältige Planung von langer Hand. Die Angebotsplanung und die Baustellenplanung erfolgen zum Teil mehrere Jahre

im Voraus. Die Jahresplanung stellt aufgrund des Fahrplans sicher, dass genügend Fahrzeuge und Mitarbeitende einsatzbereit sind. Die Mittelfristplanung kann auf planbare Veränderungen unter dem Jahr reagieren – zum Beispiel auf Streckenunterbrüche, Veranstaltungen, Gruppenreisen oder länger ausfallende Mitarbeitende.

MS: Die Problemstellung der Disposition ist ganz anders: Das ist die Fahrzeugorganisation und Personaleinteilung während der letzten 48 Stunden vor einer Fahrt. Wir kommen bei Ereignissen zum Zug, wenn die Leute bald oder schon auf dem Perron stehen. Wir sind bei Störungsfällen zuständig, dass es möglichst schnell wieder funktioniert – zum Beispiel, wenn es eine Fahrzeugpanne oder Infrastrukturstörung gibt und wenn Lokpersonal unverhofft krank wird.

Unverhofft kam

2021 aber oft ... *MS:* Stimmt, so etwas habe ich tatsächlich noch nie erlebt. Wegen der grossen Schneemengen im Januar bis ins Flachland sind wir regelrecht unter die Räder gekommen. Im Februar wurden wir zudem von der Schliessung der Thurbrücke bei Ossingen überrascht.

Gab es bei diesen zwei Ereignissen unterschiedliche Herausforderungen?

MS: In Ossingen wurden wir von den Verantwortlichen der SBB immerhin einige Stunden im Voraus über die Schliessung informiert.

RS: Das Zusammenspiel mit der Disposition war dabei besonders wertvoll, weil wir uns auf eine längere Brückenschliessung einstellen mussten.

MS: Die Schneemengen in diesem riesigen Ausmass kamen aber wirklich völlig überraschend. Zwei Tage

lang herrschte das totale Chaos, und wir konnten den Kundinnen und Kunden nicht einmal sagen, wie es weitergeht.

Aber Sie arbeiteten dran ...

MS: Selbstverständlich. Wir mussten 17 Fahrzeuge flottmachen, die wir nicht mehr in Betrieb nehmen konnten, weil die Stromabnehmer gesenkt waren, bzw. zuerst freigeschaufelt werden mussten. Schon bald ging bei unserem Unterhaltspartner auch das Ersatzmaterial aus, und einige Fahrzeuge mussten wir abschleppen. Jede Person in der Disposition hat ausgeholfen, und wir haben sogar Hotelzimmer organisiert, damit die Mitarbeitenden wenigstens zu ein bisschen Schlaf kamen.

Aber auf so ein Ereignis müssten Sie doch besser vorbereitet sein?

MS: Wir und auch die Infrastruktur der SBB sind schon vorbereitet. Aber wir können nicht alles auf einen derartigen Jahrhundertsschnee ausrichten. Das ist eine Kostenfrage. Nehmen wir die geheizten Weichen: Das funktioniert normalerweise. Aber bei derartigen Schneemassen in kürzester Zeit vermag die Heizung den Schnee nicht mehr zu schmelzen. Und auf die Schnelle gab es einfach zu wenig Einsatzkräfte, um sie zusätzlich freizuschaukeln.

RS: Das waren so viele Einflüsse auf einmal, die man bei der besten Planung nicht hätte bewältigen können.

MS: Und doch haben wir das Ziel erreicht, dass keine Fahrgäste komplett auf der Strecke geblieben sind. Es gab kürzere Züge, zum Teil Stunden- statt Halbstundentakt oder Bahnersatz mit Bussen.

Also doch auch Zugausfälle?

MS: Ja, das war leider nicht zu vermeiden, und nicht alle Anschlüsse konnten gewährleistet werden. Aber meist gab es einen Bahnersatz. Um das Ausmass zu verdeutlichen: Normalerweise verkehren pro Tag rund 1 100 Züge, am ersten Tag fielen 495 Züge aus, am zweiten 139. Meistens waren aber nur Teilabschnitte betroffen.

Wie lange fahren eigentlich keine Züge über die Thurbrücke bei Ossingen und warum?

RS: Grund für die vorsorgliche Schliessung war eine Studie der SBB. Sie zeigte auf, dass der Tragsicher-

heitsnachweis der 145 Jahre alten, denkmalgeschützten Brücke nicht mehr erbracht werden konnte. Sie war rund ein halbes Jahr gesperrt. In dieser Zeit wurde sie verstärkt und ist seit Mitte 2021 wieder normal befahrbar.

Was bedeutete die Brückenschliessung für die Betriebsverantwortlichen bei Turbo?

MS: Nachdem die Disposition den Übergang zum Bahnersatz am ersten Tag der Schliessung geregelt hatte,

hat unsere Planungsabteilung übernommen. Der fließende Übergang und die Nähe der beiden Abteilungen waren dabei besonders hilfreich.

Was waren die hauptsächlichsten Überlegungen?

RS: Unser Ziel war es, dass die Kundschaft wegen des Bahnersatzes auf der Teilstrecke Thalheim–Stein am

Rhein nur einmal zusätzlich umsteigen musste. Das ist gelungen. Schon bald konnten wir die geänderten



Abfahrtsplakate anbringen und die Fahrzeiten anpassen. Glück im Unglück hatten wir, weil Thalheim ein Kreuzungsbahnhof ist. Das erleichterte die Planung und Umsetzung. Aber das Ausmass war trotzdem enorm: Rund 50 Prozent der Arbeitsschichten waren betroffen, die für das ganze Jahr geplant waren.

Was lief denn unter dem Jahr überhaupt noch normal?

RS: Für die Kundinnen und Kunden eigentlich der grösste Teil. Die Herausforderung ist, dass die Planung der Unterhaltsarbeiten aufgrund der immer längeren Betriebszeiten komplexer wird. Denn wir müssen für verschiedene Arbeiten in der Regel Acht-Stunden-Schichten einplanen, zum Beispiel um Böschungen zu mähen, Schienen zu schleifen oder Reparaturarbeiten auszuführen, ohne grosse Auswirkungen auf die Fahrgäste.

Was muss bei grösseren Baustellen langfristig geplant werden?

RS: Damit eine Baustelle in Betrieb genommen werden kann, muss bis zu drei Jahre vorher ein Grobkonzept erstellt werden, in dem alle möglichen Auswirkungen zusammengestellt werden. Nachts bauen scheint deshalb ideal – allerdings nur für den Personenverkehr, nicht aber für den Güterverkehr. Ein halbes Jahr bevor eine Baustelle in Betrieb genommen wird, werden Ersatzoptionen, wie Bahnersatz und Extrazüge, für den entsprechenden Streckenabschnitt geplant. Gut zwei Monate vorher werden Fahrzeugumläufe und die Dienstpläne für das Lokpersonal angepasst.

Trägt der Eindruck, oder wird im Moment viel gebaut und gesperrt?

RS: Der Eindruck trägt nicht, denn wir müssen Erneuerungen vorantreiben – beispielsweise die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes. Grosssperrungen erfolgen möglichst zu Schwachlastzeiten. Wir wollen sie aus

Gründen der Kundenfreundlichkeit und der Produktivität aber möglichst vermeiden. Denn wenn wir sperren, brauchen wir meistens auch mehr Fahrzeuge und mehr Personal.

Trotz geplanter und ungeplanter Ereignisse – wie pünktlich ist Thurbo?

RS: 98 Prozent der Züge haben weniger als drei Minuten Verspätung. Massgebend ist, dass die Anschlusskette gewährleistet ist. Die Zuverlässigkeit im Kleinen ist unser höchster Anspruch. Darauf richten wir unsere Langfristplanung im Grossen aus – sie ist ein sorgfältiges Abwägen von Fahrplan, Fahrzeugen und Frequenzen.

Perspektiven

Fachkräfte gesucht

Die Digitalisierung schreitet in der Planung von Thurbo massiv voran. Zusätzlich hat die Covid-Krise Thurbo veranlasst, die Organisationsstruktur für die Mittel- und Langfristplanung zu optimieren, sagt Rudolf Sammer, Leiter Planung: «Wir haben aus drei Abteilungen eine Planungsabteilung gemacht. Damit sind die Wege kürzer geworden. Heute können wir deshalb mit dem gleichen Personal 30 Prozent mehr bewerkstelligen.» Da die Planung aber immer komplexer werde, sucht Thurbo Verstärkung: «Die Digitalisierung hilft zwar, aber gute Fachkräfte sind dünn gesät.»

29 Fakten und Zahlen

Stand 31.12.2021

658 km

Netzlänge¹

17 869 661

Laufleistung der Fahrzeuge pro Jahr

14,5

Mio. Angebotskilometer pro Jahr³

180

Bahnhöfe und Haltepunkte¹

62,7 Mio.

Energieverbrauch pro Jahr in Kilowattstunden

0,182 kWh

Energieverbrauch pro Personenkilometer

110

Triebfahrzeuge²



Die Zahlen gelten für Thurbo. Ferner erbringt Thurbo Leistungen im Auftrag der SBB und vermietet Rollmaterial an die SBB und die SBB GmbH.

¹ Die Infrastruktur (Bahnhöfe, Gleise) gehört der SBB und der SOB.

² Die Zahl setzt sich zusammen aus 41 zweiteiligen elektrischen GTW 2/6 der 2. Serie, 54 dreiteiligen GTW 2/8, 13 GTW 2/8 ex RM und 2 GTW 2/8 «Seetaler» (eingesetzt auf der S36 Bülach–Waldshut).

³ Von allen Thurbo Zügen und Bussen (im Auftrag von Thurbo) zurückgelegte Distanz.

Mitarbeitende



Frei zu haben, wenn andere arbeiten, freundliche Fahrgäste und schöne Sonnenaufgänge sind nachvollziehbare Motivationsfaktoren der Turbo Mitarbeitenden. Ihre Einsatzbereitschaft ist hoch, auch wenn sie immer wieder stark gefordert sind – gerade in der Pandemiezeit. Die Personalfuktuation ist tief, das Interesse an Turbo Jobs gross, die Nachwuchsförderung prioritär.

Schöne Seiten überwiegen



Daniel Fust
Leiter Lokpersonal
(links)

Markus Rüfer
Leiter Zugpersonal
(rechts)



Was macht ein Leiter Zug- oder Lokper- sonal überhaupt?

MR: Ehrlich gesagt, frage ich mich das am Ende eines Tages manchmal auch. Aber Spass beiseite: Wir beide führen aus Distanz – das ist wesentlich anspruchsvoller, als wenn alle Leute im gleichen Bürogebäude sitzen.

DF: Als Leiter Lokpersonal fahre ich 100 Stunden pro Jahr selber. Der Hauptteil meiner Tätigkeit besteht aber in der Führung der acht Standortleiter sowie im Bereich von administrativen Arbeiten und Projekten. Im November 2021 haben wir diese neue Führungsstruktur eingeführt. Damit konnten wir mehr Nähe zum Personal schaffen. Nun haben alle Lokführer:innen

einen direkten Ansprechpartner in ihrem Depotsstandort. Ausserdem arbeite ich in einer SBB Arbeitsgruppe mit, die sich mit den Signalstandorten und anderen Themen im Bereich der Infrastruktur beschäftigt. Weil wir immer Berufsnachwuchs brauchen, bin ich als Prüfungsexperte BAV (Bundesamt für Verkehr Schweiz) und ernannter Prüfer des EBA (Eisenbahn Bundesamt Deutschland) auch für die Prüfungsabnahmen neuer Lokführerinnen und Lokführer sowie für die regelmässigen, periodischen Überprüfungen des ausgebildeten Lokpersonals zuständig.

MR: Als Leiter Zugpersonal sind mir drei Teamleiter und ein Fachspezialist für die Frequenzerhebung unterstellt. Ich verantworte die monatliche Einteilung der Personen, welche die Züge begleiten. Rund die Hälfte arbeitet in einer festen Rotation, die andere Hälfte teile ich aufgrund derer familiären Verhältnisse und Bedürfnisse flexibler ein. Damit kann ich beispielsweise jungen Müttern oder Vätern helfen, Familie und Beruf besser unter einen Hut zu bringen. Alle zwei Wochen bespreche ich mich mit den Teamleitern. Sie sind mehrheitlich in den Zügen im Einsatz und pflegen engen Kontakt mit ihren Teammitgliedern. Zwei- bis dreimal im Monat organisiere ich in Absprache mit der Transportpolizei Schwerpunktkontrollen beziehungsweise Einsätze mit den Blaulichtorganisationen.

Was macht denn die Transportpolizei?

MR: Sie hat einen Grundauftrag, sporadisch die Turbo Züge zu begleiten. Sie tritt aber vor allem in Erscheinung, wenn Lokpersonal, Zugpersonal oder Reisende ihre Hilfe anfordern. Sie kann dann oft vor Ort im Zug schlichten.

Die Nachtzüge werden ebenfalls von der Transportpolizei in Zusammenarbeit mit Sicherheitsdiensten betreut – sie sind sogar durchgehend begleitet.

Warum

durchgehend? **MR:** Turbo macht das, weil wir unseren Fahrgästen und dem Personal in der Nacht Sicherheit vermitteln wollen. Die Transportpolizei ist gut ausgebildet in Deeskalation und ist da, wenn es brenzlig wird. Schliesslich kann nur eine Blaulichtorganisation Massnahmen durchsetzen. Sie kommt auch zum Einsatz, wenn Jugendliche – aber übrigens auch Erwachsene – über einen Zaun steigen und als Abkürzung die Gleise überqueren.

Gibt es viele solche Zwischenfälle?

MR: Nein, zum Glück nicht. Das Zugpersonal muss sich neutral verhalten, und zwar zum Selbstschutz. Es darf sich nie in Gefahr bringen. Das gilt bei einem Notfall genauso, wie wenn Fahrgäste Kulanz fordern. Bei einer Kontrolle,

bei der ein Fahrgast beispielsweise kein Billett dabei hat, werden Kontaktdaten notiert und bei einer Weigerung wird die Polizei aufgeboten. Das Zugpersonal soll jedoch nicht entscheiden müssen, welche Kulanz angebracht ist. Es ist vielmehr angehalten, an den Kundenservice zu vermitteln, weil die Fachleute im Hintergrund in Ruhe entscheiden können.

Kann das Zugpersonal nicht viele Umtriebe vermeiden helfen, wenn es ein Auge zudrückt?

MR: Eben leider genau nicht. Sobald es eine Zugbegleitung gut meint und Kulanz walten lassen möchte, finden

andere Fahrgäste möglicherweise, dass sie nicht so gut wegkamen oder dass man härter reagieren müsste – und schon geht die endlose Diskussion los. Nehmen wir die fehlende Maske als typisches «Pandemiebeispiel»: Wir hatten die Aufgabe, die Vorgaben des Schutzkonzeptes durchzusetzen. Aber jede Person, die zuschaut, hat auch eine Meinung. Ein Drittel fand es gut, wenn jemand aufgefordert wurde, eine Maske zu tragen. Ein Drittel wunderte sich, wenn nichts gesagt wurde. Ein Drittel



fand, man sollte nichts sagen. Das verdeutlicht das Dilemma des Zugpersonals, das im Übrigen ja immer auch noch eine eigene Meinung hat. Sie sehen: Wegen dieses grossen Spannungsfeldes mit Konfliktpotenzial kommen persönliche Befindlichkeiten immer zum Kundenservice. Dasselbe gilt übrigens auch, wenn jemand keine Fahrkarte hat.

DF: Auch Lokführerinnen und Lokführer kommen immer wieder in kritische Situationen. Jemand klopft an die Tür zum Führerstand und sagt, dass ein anderer Fahrgast keine Maske trage. Aber das Lokpersonal muss pünktlich fahren. Je nach Situation wird über die Betriebszentrale die Transportpolizei beigezogen. Das können aber jederzeit die Fahrgäste auch direkt.

Das tönt jetzt etwas ernüchternd. Gibt es auch die schönen Seiten Ihrer Berufsstände?

MR: Ja, natürlich, sie überwiegen bei Weitem! Die allermeisten Fahrgäste sind überaus freundlich, verständnisvoll und haben auch ein Billett. Das ist eine grosse Freude für das Zugpersonal. Es gibt immer wieder schöne Begegnungen, und unsere Mitarbeitenden beraten die Fahrgäste gerne. Es macht ihnen Spass etwas zu erklären. Ausserdem zeigen viele Fahrgäste das Billett sehr gerne, da sie es ja auch gelöst haben. Die Arbeit ist abwechslungsreich dank der immer wieder ändernden Streckenabschnitte oder weil man stets mit anderen Teammitgliedern unterwegs ist. Das Zugpersonal kann zudem seine Arbeitszeit gleitend gestalten und ziemlich selbstständig arbeiten.

DF: An die unregelmässigen Arbeitszeiten gewöhnt man sich notabene schnell. Und sie haben ihre grossen Vorteile: So ist es beispielsweise angenehm, wenn man schon am Mittag Feierabend hat oder erst am Abend zur Arbeit muss. Immer wieder motivierend ist es, wenn die Fahrgäste ihre Wertschätzung zum Ausdruck bringen, weil sie sich sicher fühlen und die Zuverlässigkeit schätzen: Die Leute klopfen nicht nur bei Reklamationen, sondern kommen manchmal einfach mit einer Schoggi als Dankeschön für die angenehme Fahrt vorbei. Oder nur schon ein Winken zwischendurch tut gut. Und natürlich sind die Sonnenaufgänge und -untergänge zu den verschiedenen Jahreszeiten immer wieder sagenhaft schön.

Trotzdem: Man hört immer wieder von Personallengpässen beim Lokpersonal.

DF: Wir rekrutieren regelmässig Lokführerinnen und Lokführer. Das läuft gut. Im 2021 sind wir mit zwei Ausbildungsklassen für Lokpersonal gestartet – üblicherweise ist es eine Klasse mit rund 14 Teilnehmenden. Wir müssen pro Jahr eine Ausbildungsklasse ausbilden, um die natürliche Fluktuation infolge von Pensionierungen aufzufangen. Wenn bekannt wird, dass viele zusätzliche Fahrleistungen

anfallen, kann es sein, dass wir eine zusätzliche Klasse ausbilden müssen.

DF: Unser vor wenigen Jahren eingeführtes System mit Informationsanlässen, bei denen man alles über den Lokführer:innenberuf erfährt, hat sich bewährt. Wer danach immer noch Interesse hat, kann sich bewerben. Die Ausbildung ist attraktiv, was auch ein Grund sein mag, dass wir unsere tiefe Fluktuation – meist aufgrund von Pensionierungen – gut bewältigen können: Die Ausbildung dauert rund ein Jahr mit Theorie und Praxis bei vollem Lohn. Dafür muss man sich für vier Jahre verpflichten. Schon 22 Monate nach dem Informationsanlass ist jemand einsatzbereit.

Wie läuft der Rekrutierungsprozess?

DF: Sobald die betriebliche Jahresplanung des Angebots steht, können wir abschätzen, wie viel Lokpersonal wir brauchen: Unsere Lokführer und Lokführerinnen haben vertraglich 2000 Stunden Jahresarbeitszeit zu leisten, wovon sie ca. 1570 Stunden produktiv im Einsatz sind. Daraus lässt sich gut ableiten, wie viele Lokführerinnen und Lokführer wir brauchen, damit das ganze Angebot gefahren werden kann. Natürlich braucht es auch Personen, die wir auf Reserve abrufen können.

Wie wissen Sie überhaupt, wie viel Lokpersonal sie brauchen?

DF: Sobald die betriebliche Jahresplanung des Angebots steht, können wir abschätzen, wie viel Lokpersonal wir brauchen: Unsere Lokführer und Lokführerinnen haben vertraglich 2000 Stunden Jahresarbeitszeit zu leisten, wovon sie ca. 1570 Stunden produktiv im Einsatz sind. Daraus lässt sich gut ableiten, wie viele Lokführerinnen und Lokführer wir brauchen, damit das ganze Angebot gefahren werden kann. Natürlich braucht es auch Personen, die wir auf Reserve abrufen können.

MR: Wir dürfen auf unsere loyalen und langjährigen Mitarbeitenden zählen. Dieser Beruf ist sehr beliebt. Die Ausbildung startet mit einer zweiwöchigen Basis-Schulung und geht nachher mit Praxis-Einsätzen in den Zügen weiter. Frauen machen über die Hälfte des Zugpersonals aus.

Gibt es genügend Zugpersonal und wie läuft die Ausbildung?

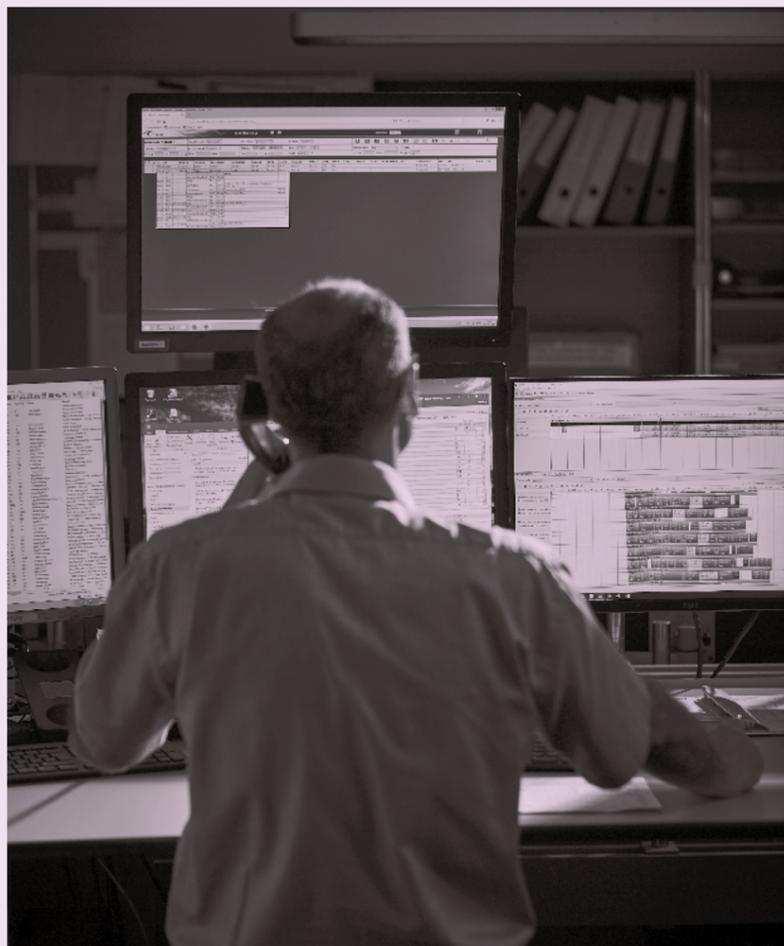
MR: Wir dürfen auf unsere loyalen und langjährigen Mitarbeitenden zählen. Dieser Beruf ist sehr beliebt. Die Ausbildung startet mit einer zweiwöchigen Basis-Schulung und geht nachher mit Praxis-Einsätzen in den Zügen weiter. Frauen machen über die Hälfte des Zugpersonals aus.

MR: Jedes Jahr profitiert das Zugpersonal von einem Schultag zu Themen wie Sicherheit, Tarife oder Kundendienst.

Wie werden Lok- und Zugpersonal à jour gehalten?

MR: Jedes Jahr profitiert das Zugpersonal von einem Schultag zu Themen wie Sicherheit, Tarife oder Kundendienst.

DF: Ähnlich ist es beim Lokpersonal: Am jährlichen Schultag geht es vorwiegend um die Fahrdienstvorschriften. Zudem werden Ereignisse analysiert, zum Beispiel Kundenkontakte, Unfallgefahren, Signalfälle, technische Fragen und anderes mehr. Daraus können wir Lehren für den Arbeitsalltag ziehen.



Perspektiven

Attraktiv, einsatzbereit

Das Turbo Personal hat 2021 besonderen Einsatz gezeigt. Wenn immer «Not am Mann war», standen Mitarbeitende auch kurzfristig für Einsätze zur Verfügung. Trotz pandemiebedingter Krankheitsfälle konnte immer das gesamte Angebot produziert werden. Für die Motivation des Personals müssen die Arbeitsbedingungen stimmen. Deshalb ist Lokpersonalleiter Daniel Fust als Spezialist für arbeitsrechtliche Fragen seit Langem mitverantwortlich, dass ein zukunftsorientierter Gesamtarbeitsvertrag ausgehandelt und eingehalten wird. Die attraktiven Arbeitsbedingungen, gepaart mit der hohen Einsatzbereitschaft, sind seiner Ansicht nach Garantien, dass Turbo auch in Zukunft erfolgreich fahren wird.

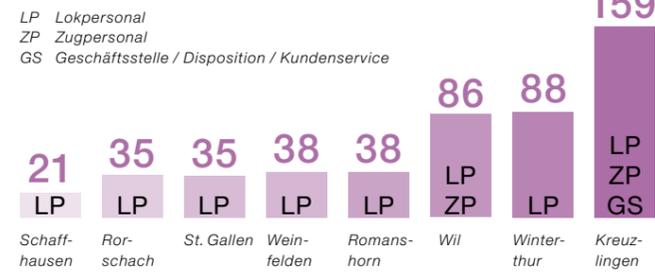
36 Fakten und Zahlen

Stand 31.12.2021

32

neue Mitarbeitende /
Eintritte 2021

Regionale Verteilung Turbo Personal



373

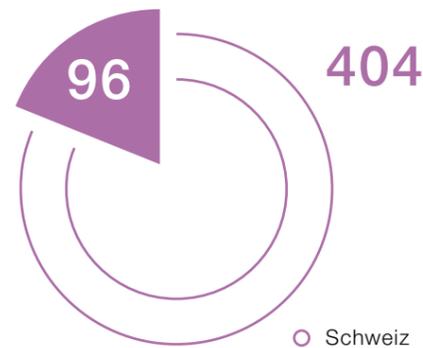
Vollzeit-Mitarbeitende

127

Teilzeit-Mitarbeitende

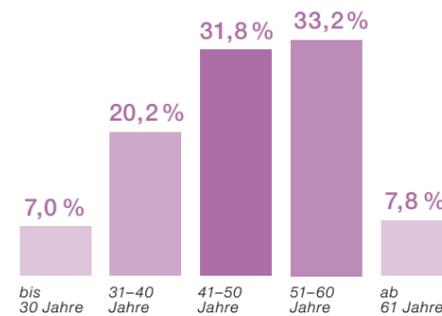
500

Mitarbeitende: 417 Männer 83 Frauen



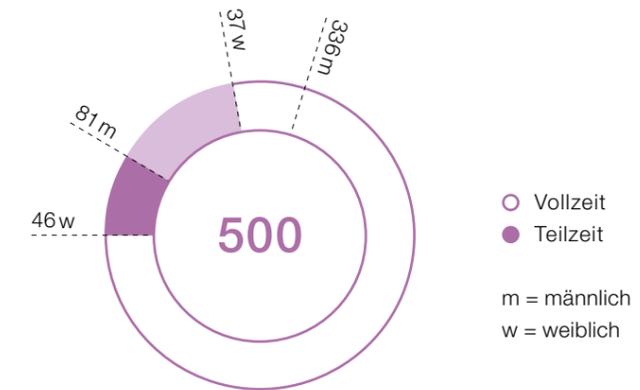
Nationalitäten

Alter der Mitarbeitenden

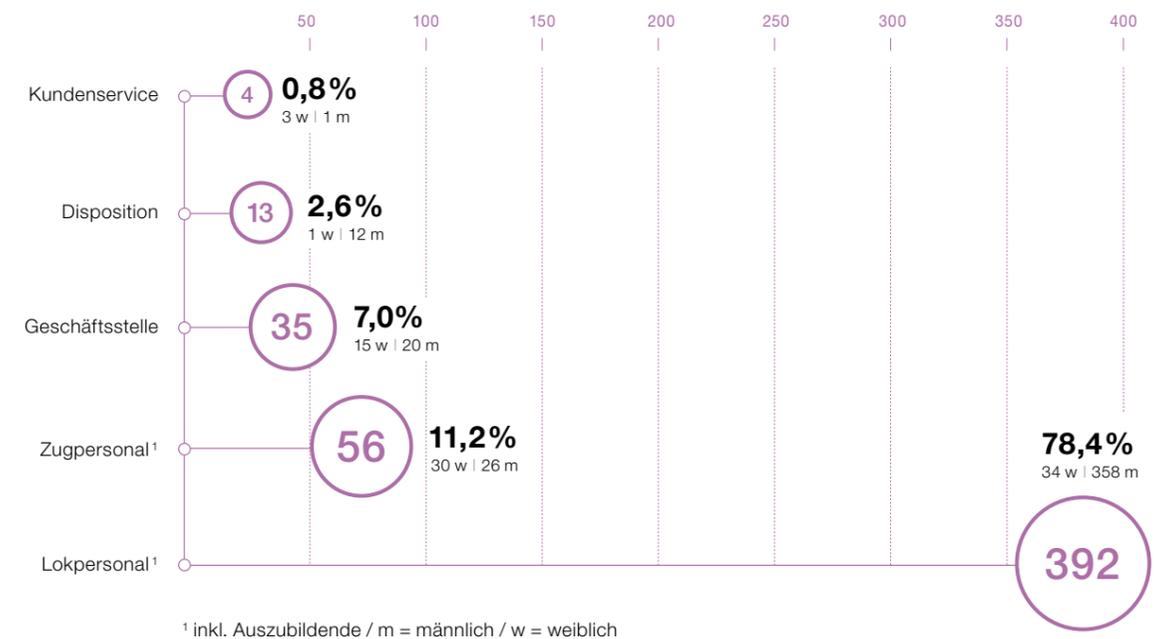


Stand 31.12.2021

Mitarbeitende nach Arbeitspensen



Mitarbeitende nach Bereichen



Finanzen



Thurbo hat 2021 einen Gewinn von 1,7 Millionen Franken erzielt. Wie geht das in garstigen Zeiten? Ein Blick in die Abrechnung der Fahrgasterträge sowie in Sondererlöse und Kosteneinsparungen schafft Klarheit.

Effizienter unterwegs



Christian Saxer
Leiter Finanzen



Überrascht, dass

Thurbo 2021 zur Muster-schülerin wurde? *cs:* Überrascht vom Jahresergebnis ja, Musterschülerin ist etwas übertrieben.

Dazu müssen wir schon einen Blick in die Zahlen und Art der Abrechnung werfen.

Bitte sehr. *cs:* Ich habe nicht mit einem Gewinn von 1,7 Millionen Franken gerechnet, obwohl ich bessere Zahlen als 2020 erwartete. Erst im Herbst hat sich abgezeichnet, dass die Erträge – auch dank Sondererlösen – über dem Budget und die Kosten darunterliegen.

Also gab es bei Thurbo keinen Nachfragerückgang wie sonst überall im ÖV?

cs: Doch, auch bei uns gab es diesen leider. Nachdem sich die Nachfrage bis September 2021 positiv entwickelt hatte,

ging die Anzahl Reisender im Spätherbst wieder zurück. Mit den verschärften Covid-19-Massnahmen erreichte die Nachfrage im Dezember 2021 nur noch 79 Prozent des «Vor-Covid-Standes» im Dezember 2019. Kumuliert seit Jahresbeginn bewegte sich die Nachfrage bis Ende 2021 rund 23 Prozent unter dem Jahr 2019. Als Vergleich: Über das gesamte 2020 lag die Nachfrage rund 26 Prozent tiefer als 2019. Also konnten wir 2021 immerhin eine kleine Erholung feststellen.

Aber warum gingen die Fahrausweiserträge nicht gleichermassen zurück?

cs: Das hat zwei Gründe: Erstens haben viele unserer Fahrgäste ein Abo, das sie aufgrund der Homeoffice-

pfligt weniger intensiv benutzten, weil sie weniger an den Arbeitsplatz fuhren. Zweitens hatte die Abgrenzung der noch nicht abgerechneten Fahrgasterträge Ende 2020 einen positiven Einfluss, der sich leicht verzögert erst in der Rechnung 2021 niederschlug: Ende 2020 haben die Erträge dann nach einem insgesamt schlechteren Jahr wieder etwas angezogen, wie sich anlässlich der rückwirkenden Einnahmenverteilung im ersten Quartal 2021 zeigte.

Worauf sind die Sondererlöse zurückzuführen?

cs: Wir haben plangemäss zehn alte Gelenktriebwagen ausrangiert und mit 13 Fahrzeugen der SBB ersetzt, welche im Betrieb und Unterhalt sehr gut zu unserer bestehenden Flotte passen. Die alten Gelenktriebwagen stammten noch aus der Zeit der früheren Mittelthurgaubahn. Komponenten und Ersatzteile dieser Fahrzeuge konnten wir an andere Bahnunternehmen verkaufen, welche technisch ähnlich konstruierte Fahrzeuge noch im Einsatz haben. Sie werden damit andernorts zum sehr willkommenen Ersatzteillager.

Wie setzen sich die Kostenminderungen zusammen?

cs: Es ist uns gelungen, beim Einsatz des Personals und des Rollmaterials nochmals zu optimieren und einen Effizienzsprung zu machen. Das freut mich umso mehr, als die Optimierungen nicht auf dem Buckel des Personals ausgetragen wurden, auch wenn die Mitarbeitenden flexibler sein mussten. Sie haben mit hoher Motivation und aus eigenem Antrieb heraus dazu beigetragen, die schwierige Situation zu meistern. In die Hand gespielt hat uns zudem die Tatsache, dass wir 2019 die grosse Fahrplanänderung bewältigen mussten, welche sich bis 2021 sehr gut eingespielt hat. Ausserdem haben die Marketingkosten etwas weniger zu Buche geschlagen – einerseits, weil wir ganz bewusst gespart haben, andererseits, weil wegen Corona notgedrungen weniger Veranstaltungen stattfanden. Und schliesslich haben wir einfach in allen Bereichen jeden Franken umgedreht, bevor wir ihn ausgegeben haben.

Wie stark wirkten sich denn die Prozessoptimierungen auf das Ergebnis aus?

cs: Unsere Massnahmen trugen rund zwei Fünftel dazu bei. Das ist doch beachtlich.

Wie stand es mit der Defizitdeckung, die der Bund aufgrund eines parlamentarischen Entscheids in Aussicht stellte?

cs: Wir mussten wie schon im 2020 auch im letzten Geschäftsjahr keine Defizitdeckung in Anspruch nehmen – dies im Unterschied zu vielen anderen

Unternehmen des öffentlichen Verkehrs. Die Steuerzahlenden haben also erneut nichts gespürt, und wir haben dieselben Subventionen bezogen, wie wir sie noch vor Beginn der Covid-19-Pandemie mit dem Bund und den Kantonen für die beiden Jahre 2020 und 2021 vereinbart hatten.

Also doch Subventionen?

cs: Ja, klar. Denn ohne Subventionen würde der öffentliche Regionalverkehr nicht rollen – auch in normalen Jahren nicht. Unser Ziel ist es aber, mit möglichst wenig Abgeltungen der öffentlichen Hand auszukommen. Je attraktiver unser Angebot ist, desto mehr Einnahmen seitens der Fahrgäste können wir generieren.

Beziffern Sie bitte die Entwicklung dieser Einnahmen.

cs: Durch Corona ist natürlich der Anteil kleiner geworden, den Fahrgäste bezahlen.

Viele Jahre betrug das Verhältnis der Fahrgasteinnahmen und der Abgeltungen je rund die Hälfte. Aufgrund der Pandemie sank der Anteil der Ticketeinnahmen 2021 auf rund 44 Prozent, lag aber wieder etwas höher als im 2020. Unser Ziel bleibt, den Kostendeckungsgrad durch die Fahrgasteinnahmen wieder zu erhöhen.

Wie berechnen Sie Ihre Offerten?

cs: Wir schätzen die Nachfrage der Angebote und möglicher Angebotsänderungen ab und leiten daraus die zu erwartenden Billetteinnahmen ab. Dazu muss gesagt werden, dass das Angebot grundsätzlich von den Fachstellen

für den öffentlichen Verkehr in den einzelnen Kantonen bestimmt wird. Sie stützen sich dabei auf unsere Fahrgastprognosen. Ausserdem orientieren wir uns am «Fahrplangerüst» und berechnen, wie viel Lokpersonal zu wie vielen Stunden mit wie vielen Fahrzeugen im Einsatz ist. Dabei müssen wir uns auch Überlegungen zur Nachfrage auf einzelnen Zügen machen, speziell zur Hauptverkehrszeit, um mögliche Verstärkungsfahrzeuge mit zu kalkulieren. Auf diese Weise können wir die Kosten relativ gut prognostizieren. Die Herausforderung ist, dass wir jeweils im April eines ungeraden Jahres für die beiden Folgejahre eine Offerte erstellen müssen. Im Frühling 2021 haben wir die Offerte für die Jahre 2022 und 2023 eingereicht.

2021 wurde ja die neue Linie S7 nach Lindau lanciert. Wie lief der Offertprozess für dieses erste grenzüberschreitende Projekt und wer bestellt die Züge?

cs: Das war tatsächlich eine Herausforderung der besonderen Art: zwei Eisenbahn-

unternehmen, drei Länder mit unterschiedlichen Rahmenbedingungen sowohl bezüglich der Finanzierung des Regionalverkehrs als auch der Betriebsvorschriften betreffend und sieben Besteller von Bern über München bis Wien: Mit dabei sind die Eidgenossenschaft mit drei Kantonen, Österreich mit dem Land Vorarlberg und Deutschland mit dem Bundesland Bayern. Der Offertprozess wird zusätzlich kompliziert, weil zeitlich und formell unterschiedliche Vorgaben bestehen, die wir zusammen mit den Österreichischen Bundesbahnen ÖBB unter einen Hut bringen mussten.

Wie liess sich das alles abschätzen, und wie funktioniert das über die Grenze hinweg?

cs: Bei neuen Angeboten ist es generell schwierig, die Nachfrage abzuschätzen – bei der S7 gleich in dreifacher

Hinsicht: Erstens wussten wir nicht, wie die Kundschaft das neue Produkt annimmt, zweitens starteten wir mitten in der Corona-Krise zu einem denkbar ungünstigen Zeitpunkt, weil ja die Grenzen teilweise geschlossen waren und folglich auch die Nachfrage nach wie vor klein ist. Drittens waren bei der Offertstellung die unterschiedlichen Tarifsysteme

in der Schweiz, in Deutschland und in Österreich zu berücksichtigen, welche wiederum mit anderen Mechanismen den betroffenen Transportunternehmen zugeschrieben werden. Bis zur Grenze bestellen die Eidgenossenschaft sowie die beteiligten Kantone die Züge – rechtlich gesehen ist es bis St.Margrethen ein Turbo Zug. Ab der Grenze wird mit den Österreichischen Bundesbahnen ÖBB kooperiert, die die Fahrzeuge quasi von Turbo mieten und mit eigenem Lokpersonal fahren, weil die Betriebsvorschriften auf der anderen Seite der Grenze sich von denjenigen der Schweiz unterscheiden.

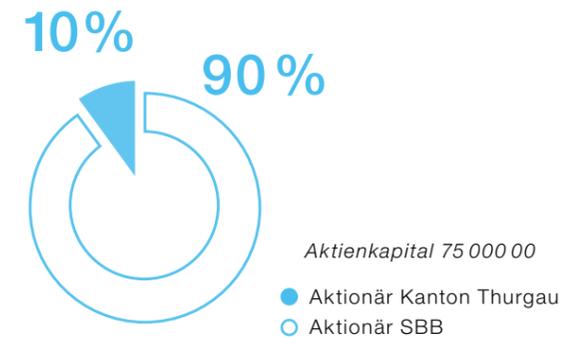
Perspektiven

Thurbo erneuert

Bahnfahrzeuge sind auf eine Lebensdauer von 25 bis 40 Jahren ausgelegt. Es versteht sich von selbst, dass in dieser Zeit die verschiedensten Erneuerungen nötig sind. 2021 wurden bei Thurbo unter anderem Steckdosen eingebaut, um den veränderten Bedürfnissen der Kundschaft Rechnung zu tragen. Die meisten Anpassungen werden allerdings von den Fahrgästen gar nicht wahrgenommen. Dazu gehören neue Stromrichter, die die Zuverlässigkeit erhöhen, oder Elektronik für die Sicherheit. Salopp gesagt: Kein Computer hält 25 Jahre, sondern muss regelmässig ersetzt werden – bei der Bahn ist das nicht anders.

43 Fakten und Zahlen

Stand 31.12.2021



40 197 140

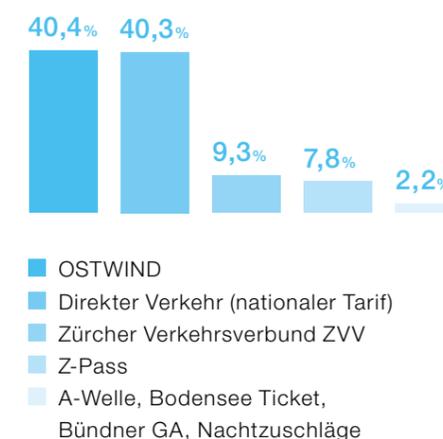
Trassengebühren (Benutzung der Infrastruktur inkl. Energie)

44,6%

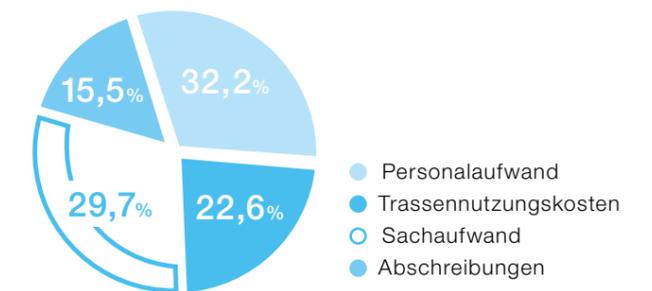
Kostendeckungsgrad im Personenverkehr

70 219 251

Erträge aus Fahrausweis-Verkäufen



Zusammensetzung Betriebsaufwand



2,72

Verkehrsertrag pro Fahrgast (Einsteiger pro Zug)

44 Bilanz

in CHF

Thurbo AG	31.12.2020	31.12.2021
Aktiven	340 267 541	302 368 569
Umlaufvermögen	61 659 835	50 442 465
Flüssige Mittel	268 355	12 525
Kurzfristige Finanzforderungen	50 907 763	41 521 929
gegenüber Beteiligten	50 907 763	41 521 929
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	330 645	82 318
gegenüber Dritten	174 495	79 159
gegenüber Beteiligten	156 150	3 159
Übrige kurzfristige Forderungen	1 665 197	806 607
gegenüber Dritten	1 665 197	806 607
Aktive Rechnungsabgrenzungen	8 487 875	8 019 086
gegenüber Dritten	6 935 764	7 042 416
gegenüber Beteiligten	1 552 111	976 670
Anlagevermögen	278 607 706	251 926 104
Beteiligungen	37 300	36 000
Sachanlagen	276 324 504	249 893 696
Anschaffungswert	652 437 611	602 427 833
Kumulierte Abschreibungen	- 376 113 107	- 352 534 137
Unvollendete Objekte der Sachanlagen	498 282	1 107 249
Immaterielle Anlagen	1 747 620	889 159
Anschaffungswert	4 775 254	4 775 254
Kumulierte Abschreibungen	- 3 027 634	- 3 886 095

45

Thurbo AG	31.12.2020	31.12.2021
Passiven	340 267 541	302 368 569
Kurzfristiges Fremdkapital	108 703 672	37 349 745
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1 000 538	1 598 790
gegenüber Dritten	997 248	1 598 267
gegenüber Beteiligten	3 290	523
Kurzfristige verzinsliche Finanzverbindlichkeiten	60 000 000	-
gegenüber Beteiligten	60 000 000	-
Unverzinsliche, rückzahlbare Darlehen der öffentlichen Hand	56 790	56 790
gegenüber Dritten	38 941	38 941
gegenüber Bund	17 849	17 849
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	1 733 232	1 382 124
gegenüber Dritten	1 355 651	1 382 124
gegenüber Bund	377 581	-
Passive Rechnungsabgrenzungen	41 001 219	31 328 698
gegenüber Dritten	20 290 717	14 892 504
gegenüber Beteiligten	20 710 502	16 436 194
Kurzfristige Rückstellungen	4 911 893	2 983 343
Langfristiges Fremdkapital	146 102 877	177 830 668
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	140 000 000	170 000 000
gegenüber Beteiligten	140 000 000	170 000 000
Unverzinsliche, rückzahlbare Darlehen der öffentlichen Hand	227 154	170 364
gegenüber Dritten	158 098	119 157
gegenüber Bund	69 056	51 207
Langfristige Rückstellungen	5 875 723	7 660 304
Eigenkapital	85 460 992	87 188 156
Aktienkapital	75 000 000	75 000 000
Gesetzliche Gewinnreserven	11 057 710	945 303
gemäss Art. 671 OR	586 562	586 562
gemäss Art. 36 PBG	10 471 148	358 741
Freie Gewinnreserven	9 555 905	9 515 689
Freie Reserven	9 555 905	9 515 689
Unternehmenserfolg	- 10 152 623	1 727 164

46 Erfolgsrechnung

in CHF

Thurbo AG	2020	2021
Betriebsertrag	185 609 975	182 104 619
Personenverkehrsertrag	64 867 267	70 219 251
Betriebsleistungsertrag	2 495 646	2 298 771
Abgeltungen	103 212 861	101 169 624
Übriger Betriebsertrag	15 699 787	8 305 076
Eigenleistungen	95 750	112 700
Ertragsminderungen	- 761 336	- 803
Betriebsaufwand	- 192 108 524	- 178 001 690
Materialaufwand	- 56 442	- 157 745
Personalaufwand	- 59 680 624	- 57 323 321
Übriger Betriebsaufwand	- 100 019 895	- 92 866 957
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	- 1 115 321	- 363 098
Abschreibungen	- 31 236 242	- 27 290 569
Betriebserfolg	- 6 498 549	4 102 929
Finanzerfolg	- 3 631 328	- 2 347 575
Finanzertrag	16 669	7 300
Finanzaufwand	- 3 647 997	- 2 354 875
Unternehmenserfolg vor Steuern	- 10 129 877	1 755 354
Steuern	- 22 746	- 28 190
Direkte Steuern	- 22 746	- 28 190
Unternehmenserfolg nach Steuern	- 10 152 623	1 727 164

47 Geldflussrechnung

in CHF

Thurbo AG	2020	2021
Veränderung flüssige Mittel		
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit	27 238 498	21 387 191
Unternehmenserfolg	- 10 152 623	1 727 164
Abschreibungen	31 236 242	27 290 569
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	1 115 321	363 098
Erhöhung Rückstellungen	1 798 165	1 784 581
Auflösung Rückstellungen	- 4 278 569	- 1 928 550
Veränderung Verbindlichkeiten (inkl. Rechnungsabgrenzung)	3 429 097	- 9 425 377
Veränderung Forderungen (inkl. Rechnungsabgrenzung)	4 090 865	1 575 706
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	- 2 097 476	- 2 331 239
Investitionen in Sach- und immaterielle Anlagen	- 2 097 476	- 2 331 239
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	- 25 141 578	- 19 311 782
Veränderung kurzfr. Finanzierung ggü. Beteiligten (Cash Pool)	- 5 153 500	9 385 834
Erhöhung der Darlehen von Beteiligten	60 000 000	30 000 000
Rückzahlung von Darlehen der Beteiligten	- 80 000 000	- 60 000 000
Rückzahlung von Darlehen der öffentlichen Hand	- 56 790	- 56 790
Investitionsbeiträge von Dritten	68 712	1 359 174
Veränderung flüssige Mittel	- 556	- 255 830
Nachweis	2020	2021
Flüssige Mittel per 1. Januar	268 911	268 355
Flüssige Mittel per 31. Dezember	268 355	12 525
Veränderung flüssige Mittel	- 556	- 255 830

48 Anhang zur Jahresrechnung

Thurbo AG

In der Jahresrechnung angewandte Grundsätze

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

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

Die flüssigen Mittel sind zum Nominalwert bilanziert.

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

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

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

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

Die Sachanlagen haben hauptsächlich mobilen Charakter.

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

49

Thurbo AG

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

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

Die langfristigen Rückstellungen enthalten einerseits Kosten der künftigen Revisions- und Modifikations-tätigkeiten (schwere Instandhaltung) an den Schienenfahrzeugen. Sie werden unabhängig vom effektiven Anfall geglättet über die (Rest-)Lebensdauer der Fahrzeuge als Aufwand erfasst und rückgestellt. Anderer-seits umfassen sie die Guthaben der sogenannten Zeitsparkonti der Mitarbeitenden für spätere Urlaube und vorzeitigen Altersrücktritt.

Abweichung vom Grundsatz der Stetigkeit

Die Forderungen gegenüber Reisenden ohne gültigen Fahrausweis wurden in der Rechnung 2020 anlässlich der Fakturierung als Ertrag verbucht und vollständig als Ertragsminderung wertberichtigt. Ab der Rechnung 2021 werden sie erst anlässlich des Zahlungseingangs als Ertrag verbucht. Die Vorjahreswerte wurden nicht umgegliedert.

Fremdwährungskurse	31.12.2020	31.12.2021
1 EUR	1.0840	1.0340

Auflösung stiller Reserven	2020	2021
Nettoauflösung stiller Reserven	979 000	–

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

Unternehmen

Thurbo AG, Bahnhofstrasse 31, 8280 Kreuzlingen

50 Anhang zur Jahresrechnung

Thurbo AG		
Vollzeitstellen	2020	2021
Anzahl Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt	459	461
Wesentliche Beteiligungen	31.12.2020	31.12.2021
BOS Management AG, Altstätten SG		
Aktienkapital	100 000	100 000
Beteiligungsquote und Stimmrechtsanteil	34 %	34 %
Buchwert	34 000	34 000
Genossenschaft Tarifverbund Ostwind, St. Gallen		
Anteil (Nominalwert)	2 000	2 000
Buchwert	2 000	2 000
Es besteht keine persönliche Haftung und Nachschusspflicht.		
ÖV Preis- und Vertriebssystemgesellschaft AG		
Aktienkapital	1 000 000	1 000 000
Beteiligungsquote und Stimmrechtsanteil	< 1 %	< 1 %
Buchwert	1 300	–

51

Thurbo AG		
Berufliche Vorsorge	31.12.2020	31.12.2021
Personalvorsorgestiftung der Thurbo AG		
Verbindlichkeiten gegenüber Personalvorsorgestiftung		673 502
Deckungsgrad (prognostiziert)	112,2%	116,8%
Eventualverbindlichkeiten	31.12.2020	31.12.2021
Einlagen von Mitarbeitenden und Pensionären der Thurbo AG in der Personalkasse der SBB AG		
Garantieverpflichtung in Höhe der Einlagen und Zinsen	2 772 258	3 067 469
Ausserordentliches Ereignis	2020	2021
Im Hinblick auf die beabsichtigte Senkung des Umwandlungssatzes in der Personalvorsorgestiftung der Thurbo AG (berufliche Vorsorge) wurden im 2020 Rückstellungen zur Finanzierung von Abfederungsmassnahmen gebildet. Die Rückstellungsbildung ist im Betriebsaufwand enthalten.	1 647 654	–

52 Anhang zur Jahresrechnung

Thurbo AG

Fälligkeit der langfristigen, verzinslichen Verbindlichkeiten	31.12.2020	31.12.2021
Laufzeit bis 21.03.2023, Zins 0,10 %	10 000 000	10 000 000
Laufzeit bis 04.12.2023, Zins 1,85 %	70 000 000	70 000 000
Laufzeit bis 03.08.2028, Zins 0,05 %	60 000 000	60 000 000
Laufzeit bis 04.12.2041, Zins 0,34 %		30 000 000

Honorar der Revisionsstelle	2020	2021
Honorar der Revisionstätigkeit (prognostiziert)	34 450	26 450
Honorar der subventionsrechtlichen Prüfung (prognostiziert)	18 000	18 000

Deckungssummen der Sach- und Haftpflichtversicherungen für konzessioniertes Angebot	31.12.2020	31.12.2021
Sachversicherung	400 000 000	400 000 000
Haftpflicht	400 000 000	400 000 000

Entschädigungen des Verwaltungsrates	2020	2021
Gesamtentschädigung	100 000	100 000
Honorar (Grundpauschale)	95 000	95 000
davon Präsident	30 000	30 000
davon übrige Mitglieder	65 000	65 000
Spesenpauschale	5 000	5 000
davon Präsident	2 000	2 000
davon übrige Mitglieder	3 000	3 000

Die Gesamtentschädigung an die Vertreter der SBB AG wird direkt der SBB AG ausgerichtet.



54 Eigenkapitalnachweis

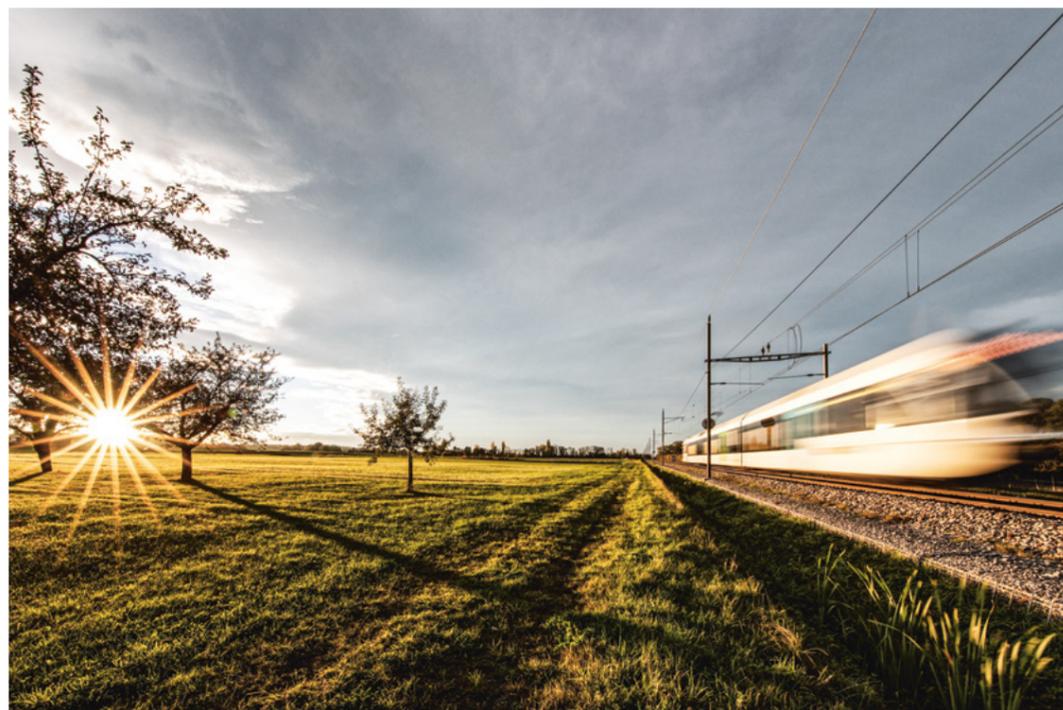
Thurbo AG

Eigenkapitalnachweis in CHF	Aktien- kapital	Reserven Art. 671 OR	Abschreibungs- reserven Art. 6 aREVO	Reserven Art. 36 PBG	Reserven Art. 67 EBG	Freie Reserven	Ergebnis	Total
Stand per 31.12.2019	75 000 000	519 222	1 047 463	6 578 644	2 051 415	9 070 076	1 346 795	95 613 615
Ergebnisverwendung								
Zuweisung an Reserve gem. Art. 671 OR		67 340					- 67 340	-
Entnahme aus Reserve gem. Art. 6 aREVO			- 1 047 463				1 047 463	-
Zuweisung an Reserve gem. Art. 36 PBG				3 892 504			- 3 892 504	-
Entnahme aus Reserve gem. Art. 67 EBG					- 2 051 415		2 051 415	-
Zuweisung an freie Reserven						485 829	- 485 829	-
Laufende Rechnung								
Jahresgewinn							- 10 152 623	- 10 152 623
Stand per 31.12.2020	75 000 000	586 562	-	10 471 148	-	9 555 905	- 10 152 623	85 460 992
Ergebnisverwendung								
Entnahme aus Reserve gem. Art. 36 PBG				- 10 112 407			10 112 407	-
Entnahme aus freien Reserven						- 40 216	40 216	-
Laufende Rechnung								
Jahresgewinn							1 727 164	1 727 164
Stand per 31.12.2021	75 000 000	586 562	-	358 741	-	9 515 689	1 727 164	87 188 156

55

56 Ergebnisverwendung

Thurbo AG	2020	2021
Ergebnisverwendung in CHF		
Jahresergebnis	- 10 152 623	1 727 164
Bilanzgewinn zur Verfügung der Generalversammlung	- 10 152 623	1 727 164
Zuweisung an Reserve gem. Art. 671 OR	-	86 358
Zuweisung an (Vorjahr: Entnahme aus) Reserve gem. Art. 36 PBG	- 10 112 407	1 696 893
Entnahme aus freien Reserven	- 40 216	- 56 087
Gewinnvortrag	-	-



Prüfung durch das Bundesamt für Verkehr.

Das BAV prüft die genehmigten Rechnungen der Unternehmen, die vom Bund Finanzhilfen oder Abgeltungen nach dem Eisenbahn- oder dem Personenbeförderungsgesetz erhalten, periodisch oder nach Bedarf. Der Befund der Prüfung liegt zum Zeitpunkt der Publikation des Geschäftsberichts noch nicht vor.

57 Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

Als Revisionsstelle haben wir die beiliegende Jahresrechnung der Thurbo AG bestehend aus Bilanz, Erfolgsrechnung, Anhang und Eigenkapitalnachweis (Seiten 44 bis 46, Seiten 48 bis 52 sowie Seiten 54 und 55) für das am 31. Dezember 2021 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 2021 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 dem schweizerischen Gesetz und den Statuten entspricht, und empfehlen, die vorliegende Jahresrechnung zu genehmigen.

Zürich, 30. März 2022

Deloitte AG

Fabien Lussu

Zugelassener Revisionsexperte
Leitender Revisor

Sarah Sutter

Zugelassene Revisionsexpertin

Thurbo AG

Bahnhofstrasse 31
Postfach 2272
CH-8280 Kreuzlingen 1

+41 71 554 00 00
hallo@thurbo.ch
thurbo.ch

 facebook.com/thurbo.ch
 instagram.com/thurbo
 thurbo.ch/youtube