

# Blickwinkel

**23** | Geschäftsbericht  
Thurbo

vest

IMPRESSUM

<b>Projektleitung</b>	Christian Baumgartner, Bereichsleiter Markt Turbo, Kreuzlingen Timon Kobelt, Fachspezialist Kommunikation & Marketing Turbo, Kreuzlingen
<b>Konzept, Idee, Gestaltung</b>	Agentur Koch, Frauenfeld
<b>Korrektur</b>	Kurt Wilhelm
<b>Interviews / Texte</b>	Maja Pesic, Stier und Bergen, St. Gallen und Timon Kobelt, Fachspezialist Kommunikation & Marketing, Turbo.
<b>Druck</b>	Brüggli Medien, Romanshorn
<b>Bilder</b>	Chris Mansfield, Christof Sonderegger, Raffael Soppelsa, Gianluca Lombardi, Manuel Eichmann, Lorena La Spada, Niklaus Spoerri
<b>Revisionsstelle</b>	Deloitte AG, Zürich
<b>Auflage</b>	500

<b>04</b>	Editorial
<b>08</b>	Das Jahr 2023
<b>12</b>	Thurbo Liniennetz
<b>14</b>	Unternehmensportrait
<b>18</b>	Kundinnen und Kunden
<b>21</b>	Betrieb
<b>24</b>	Technik
<b>30</b>	Sicherheit, Prozesse und Qualität
<b>34</b>	Mitarbeitende
<b>38</b>	Eigner
<b>41</b>	Finanzen

## 4 Zum Einstieg

Kurzinterview mit Werner Schurter,  
Verwaltungsratspräsident Thurbo

# Wir wollen be- zahlbar bleiben



Werner Schurter, Verwaltungsratspräsident Thurbo

### Wie steht Thurbo im Vergleich mit anderen Schweizer Regionalbahnen da?

*ws:* Wir dürfen mit gewissem Stolz sagen, dass Thurbo sich nach 22 Jahren Regionalverkehr etabliert hat. Auf Etablierung folgt zumeist Konsolidierung und man fokussiert sich darauf, die eigenen Erfolgsfaktoren zu sichern. Dazu gehören auch regelmässige Seitenblicke auf die anderen Regionalbahnen, um uns zu verbessern. Doch eine Regionalbahn-Rangliste macht keinen Sinn. Denn wir alle wollen das Gesamtsystem öV voranbringen.

### Welche strategische Bedeutung hat das Beschaffungsprojekt Flirt Evo für Thurbo?

*ws:* Eine enorme! Wir sprechen von der grössten Fahrzeugbeschaffung in der Geschichte des Unternehmens und von einem Investitionsvolumen von gut 700 Millionen Franken. Doch es geht nicht nur um finanzielle Aspekte: Da es ein gemeinsames Beschaffungsprojekt von SBB, Region-Alps und Thurbo ist, operieren wir bei diesem Projekt partnerschaftlich mit unserem Mutterkonzern. Diese Partnerschaft war im Rahmen einer Besichtigung des ersten Flirt Evo in der Werkstatt von Stadler Rail gut spürbar. Zudem konnte die Beschaffungsgemeinschaft dank des grossen Bestellvolumens auch von Skaleneffekten profitieren. Das trägt wiederum zu einem bezahlbaren Regionalverkehr bei, womit wir direkt bei der DNA von Thurbo sind.



### Mit dem Kanton Thurgau freut sich ein weiterer Eigner von Thurbo offensichtlich auch auf die neuen Züge.

*ws:* Dass Regierungspräsident Walter Schönholzer das offizielle Regierungsfoto 2024 (siehe S. 39, Anmerkung der Redaktion) vor unseren Zügen realisieren liess, freut uns ausserordentlich. Wir tragen den Kanton Thurgau im Namen und ein Drittel unserer 180 Bahnhöfe und Haltestellen liegt auf Thurgauer Boden. Auf unsere Verankerung in der Ostschweiz sind wir stolz. Unser Netz erstreckt sich über sieben Kantone und zwei deutsche Landkreise. Bestimmt freut man sich in all diesen Gebieten auf den Flirt Evo.

### Die Kantone und der Bund bestellen das öV-Angebot. Wie muss man sich die Beziehung zwischen Bestellern und Thurbo vorstellen?

*ws:* Je effizienter wir arbeiten, ein desto besseres öV-Angebot können wir den Bestellern offerieren. Ein Beispiel: Da wir konsequent auf ein kosten- und energieoptimiertes Produktionskonzept mit bedarfsgerechten Stärken und Schwächen der Züge setzen, können wir unsere Leistungen günstiger anbieten als andere Bahnen. Dies macht es wiederum möglich, dass sich die Besteller fast überall einen Halbstundentakt leisten können.

### Thurbo ist im Wandel. Wie führt dieser Wandel in eine erfolgreiche Zukunft?

*ws:* Wir wollen auch mit den neuen Fahrzeugen die Kosten- und Marktführerschaft wahren. Veränderungen sind immer mit Herausforderungen gekoppelt, doch für mich überwiegen die Chancen: Indem wir eine neue Flotte einführen und unsere Instandhaltung modernisieren, bleiben wir auch künftig das Rückgrat des Ostschweizer Regionalverkehrs.

«Wir sind stolz auf unsere Verankerung in der Ostschweiz.»

Werner Schurter

## 6 Zum Einstieg

Kurzinterview mit Claudia Bossert,  
Unternehmensleiterin Thurbo

# Thurbo ist pragmatisch



Claudia Bossert, Unternehmensleiterin Thurbo

**Zum zweiten Mal in Folge präsentiert Thurbo ein gutes Jahresergebnis. Was sind die Gründe dafür?**

*cb:* Einerseits waren wir am Markt erfolgreich: Die Kund:innen haben den öV rege genutzt, was auf der

Einnahmeseite zu Buche geschlagen hat. Andererseits ist der sorgsame Umgang mit Kosten ein Teil der Thurbo Mentalität. Dank kurzen Wegen und schlanken Prozessen erreichen wir auch mit wenig Ressourcen viel. Dazu braucht es natürlich engagierte Mitarbeiter:innen, die mitziehen.

**Apropos Mitarbeiter:innen: Während in Deutschland gestreikt wird, hat Thurbo einen neuen GAV abgeschlossen.**

*cb:* Der Blick über die Grenze zeigt, dass zufriedenes Personal keine Selbstverständlichkeit ist.

Daher freut es mich ausserordentlich, dass wir den Mitarbeiter:innen mit Lohnmassnahmen etwas zurückgeben und im konstruktiven Austausch mit den Personalverbänden den GAV erneuern konnten. Dies zeigt: Anspruchsvolle Verhandlungen können in guten Lösungen münden.

**Was waren betrieblich die grössten Herausforderungen im vergangenen Jahr?**

*cb:* Davon gab es viele. Wir kämpften mit Störungen an der Infrastruktur, extremen Witterungsverhältnissen mit Bäumen

auf der Strecke und eingeschneiten Zügen. Auch die Streiks in Deutschland haben uns auf den Grenzbetriebsstrecken gefordert. In solchen Situationen leisten unsere Planung und Disposition sowie das Zug- und Lokpersonal Aussergewöhnliches, damit trotz der widrigen Umstände die bestmöglichen Lösungen für unsere Kund:innen resultieren. Für diesen überdurchschnittlichen Einsatz verdienen sie ein grosses Dankeschön.

**Viele hätten wohl erwartet, dass es das Thurbo Rind in Ihre Aufzählung schafft.**

*cb:* Das war natürlich eine unglaubliche Geschichte, doch sie hatte keinen direkten Einfluss auf unseren Betrieb.

Vielmehr waren unsere Medienstelle und das Social-Media-Team ob der weltweiten medialen Aufmerksamkeit gefordert. Schliesslich spiegelt sich auch in dieser Geschichte der Pragmatismus, den Thurbo lebt. Dennoch bin ich froh, wenn es bei dieser einmaligen Aktion bleibt und es keine Nachahmungsversuche gibt.

**Was tut sich bei der alten Thurbo Werkstatt in Weinfelden?**

*cb:* Die Anlage aus den 1970er Jahren wird bis Mitte 2025 komplett erneuert. Für den Un-

terhalt der neuen, längeren Fahrzeuge braucht es auch eine neue Instandhaltungslösung. In Weinfelden findet die Betriebserprobung aller neuen Flirt Evo von SBB und Thurbo statt. Die Vorbereitung auf die neue Flotte erfordert also auch viele Anpassungen an den Prozessen und im Betrieb. Darauf bereiten wir uns heute schon vor.

«Zufriedenes Personal ist keine Selbstverständlichkeit.»

*Claudia Bossert*



## 8 Das Jahr 2023

Genauso zuverlässig wie die Turbo Züge stets bei ihren Haltestellen ankommen, folgt bei diesem Halt jeweils ein Jahresrückblick im Schnelldurchlauf. Von einem tierischen Transport, über die «Hochzeit» des ersten Flirt Evo bis hin zum Zukunftstag mit zugbegeisterten Kindern: Die spannendsten Geschichten des vergangenen Jahres warten nachfolgend darauf, gelesen zu werden.



### Jan.

#### Sperrung Rheintalstrecke

Die Rheintalstrecke wird am 17. Januar komplett gesperrt. Der Sperrung geht eine intensive Vorbereitung für Buskonzept und Kundeninformation in Zusammenarbeit mit SBB, Bus Ost und SOB voran.

### Febr.

#### Tierischer Transport

Der Transport eines Rindes von St. Gallen, St. Fiden nach Muolen weckt weltweites Medieninteresse an Turbo.

### Mai

#### Extrazüge für die Feiern der Parlamentspräsidien

Turbo stellt Mitte Mai einen Extrazug für die Feier des frischgebackenen Präsidenten des Grossen Rats TThurgau, Andreas Zuber, zur Verfügung. Im Juni ist Turbo auch im Nachbarkanton St. Gallen für die Feier der neuen Kantonsratspräsidentin Andrea Schöb für den Transport zuständig.

### Juni

#### Instandhaltungsvertrag wird feierlich begangen

Das Regionale Instandhaltungszentrum Ostschweiz (RICO) der SBB und Turbo führen ihre gute Zusammenarbeit weiter. Das Instandhaltungsmodell RICO ist innovativ und leistet einen wesentlichen Beitrag zur Kostenführerschaft von Turbo. Der neue Instandhaltungsvertrag wird unterzeichnet und am 2. Juni im Beisein des Leiters Produktion Personenverkehr SBB mit der Belegschaft von RICO gefeiert.

#### GV würdigt gutes Jahresergebnis

Die Generalversammlung verabschiedet am 19. Juni das erfolgreiche Jahresergebnis 2023. Zudem genehmigt der Verwaltungsrat die überarbeitete Unternehmensstrategie 2025+.

#### Umfassende Befragung zur Turbo Sicherheitskultur

Erste Ergebnisse der Befragung zur Sicherheitskultur bei Turbo liegen vor. Die Umfrage dient als Standortbestimmung und ist eine sogenannte «Nullmessung». 229 Turbo Mitarbeitende haben die Gelegenheit wahrgenommen, die Sicherheits- und Qualitätskultur zu bewerten.

#### Auszeichnung für die S-Bahn Bodensee

Die S-Bahn Bodensee gewinnt den Innovationspreis des VTWB.

### Juli

#### Neues Lokpersonal unterwegs

Die Ausbildungsklasse 9–22 schliesst erfolgreich ab: Damit sind zwei frisch ausgebildete Lokführerinnen und zwölf Lokführer auf dem Turbo Netz unterwegs.

#### Den öV sichtbar machen

Im Rahmen ihrer Mobilitätspartnerschaft schliessen der FC Wil und Turbo eine Ticketintegration für die Saison 2023/24 ab, die im Juli beginnt. Über das Jahr verteilt werden kreative Massnahmen wie ein Kurzvideo oder eine Buseinweihung umgesetzt und so der öV sichtbarer gemacht.

### Aug.

#### Neue Ausbildungsklasse nimmt Fahrt auf

Auf dem Weg in den Führerstand der Turbo Züge: Start der Ausbildungsklasse 8–23.

#### Gute Noten vom BAV

Das Bundesamt für Verkehr veröffentlicht die Resultate der Qualitätsmessungen RPV des vergangenen Jahres. Turbo erreicht wiederum ein gutes Resultat und erfüllt alle Zielvorgaben von Bund und Kantonen. Aufpassfelder bleiben auf einzelnen Linien die Pünktlichkeit sowie die Sauberkeit und WC-Verfügbarkeit. Turbo gelingt es wiederum, eine gute Qualität zu angemessenen Kosten anzubieten. Mit vergleichbar tiefen Fahrzeug- und Produktionskosten trägt Turbo dazu bei, dass der öV finanzierbar bleibt.



## Sept.

### Der erste Flirt Evo wird konkreter

Die nächste Generation der Turbo Flotte wird greifbarer: Der Wagenkasten des ersten Flirt Evo ist fertig.

## Okt.

### Neue Umschülerklasse beginnt Ausbildung

Die Umschülerklasse 10–23 geht mit einer Frau und elf Männern ins Rennen.

## Nov.

### Spatenstich für neue Halle ist erfolgt

Der Spatenstich vom 9. November läutet den Bau der neuen Instandhaltungsanlage in Weinfelden ein. Mit der kompletten Modernisierung der Anlage schafft Turbo die Instandhaltungskapazitäten für die Betriebserprobung der neuen Flirt Evo-Flotte von SBB und Turbo.



### Zugluft schnuppern

Am Zukunftstag bekommen einige Kinder von Mitarbeiter:innen Gelegenheit, in verschiedene Turbo Berufsfelder hineinzuschnuppern. Vom fesselnden Fahrsimulator über die Billettkontrolle bis hin zum Nervenkitzel direkt neben dem Lokführer im Live-Betrieb: Unsere jungen Gäste haben alles hautnah miterlebt.



### Grosse «Hochzeit»

Der erste Flirt Evo feiert «Hochzeit». Davon sprechen Bähler:innen, wenn der Wagenkasten mit den Drehgestellen vereinigt wird. SBB, RegionAlps und Turbo besichtigen am Bestellertag die Produktionshalle bei Stadler Rail in Bussnang und lassen sich aus erster Hand überzeugen, dass das Projekt auf gutem Wege ist.



## Dez.

### Zweite Ausbildungsklasse ist erfolgreich

Auch die Ausbildungsklasse 2–23 hats geschafft: 14 neue Lokführer sitzen an der Spitze der Turbo Züge.

### Neues Lohnsystem für Lokpersonal

Die Mitglieder der Personalverbände SEV, transfair und VSLF stimmen dem neuen Lohnsystem für das Lokpersonal zu. Der GAV 2024 tritt am 1. Juli 2024 in Kraft.

### Fünf Arbeitszeitmodelle

Turbo bietet dem Lokpersonal ab dem Fahrplan 2024 neu die freie Wahl zwischen fünf verschiedenen Arbeitsmodellen. Mit ProViel können alle Lokführer:innen das Arbeitsmodell wählen, das ihren persönlichen Bedürfnissen am besten entspricht. Damit sollen die Belastungen der Schichtarbeit reduziert werden.



### Starke Schneefälle, starker Einsatz

Die starken Schneefälle des ersten Dezemberwochenendes beeinträchtigten den Betrieb massiv. Die grosse Menge an eingeschneiten oder beschädigten Fahrzeugen führt dazu, dass am Montagmorgen zwölf Fahrzeuge fehlen. Dank des grossen Einsatzes von Disposition und Lokpersonal können trotzdem fast alle Leistungen produziert werden.

### Erfolgreicher Fahrplanwechsel

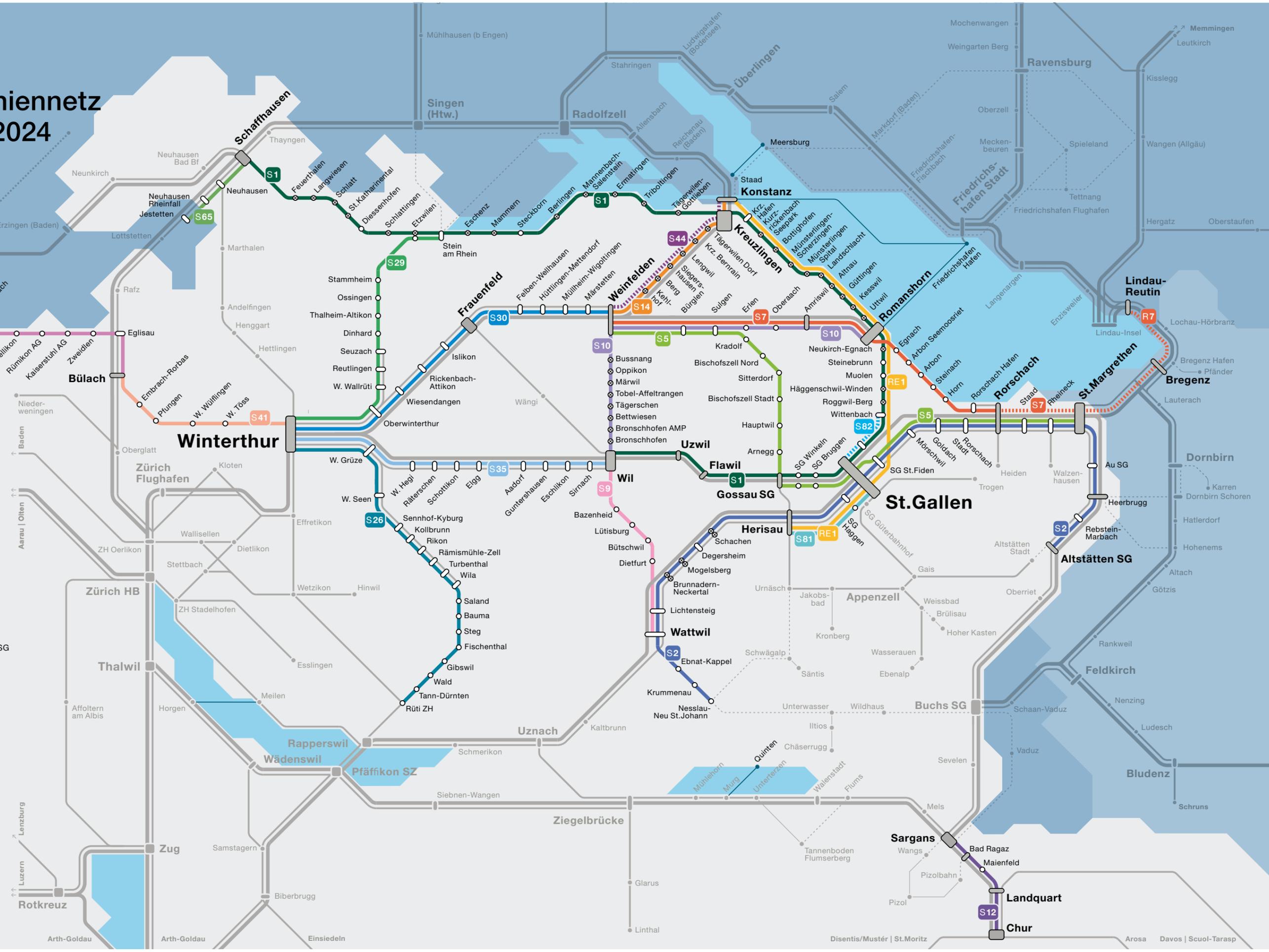
Der Fahrplanwechsel vom 12. Dezember inklusive Einführung der neuen Liniennummern geht erfolgreich über die Bühne.

# 12 Turbo Liniennetz Fahrplan 2024

- S-Bahn
- S-Bahn (verkehrt nur zeitweise)
- Fernverkehr
- Regionalverkehr
- Regionalverkehr (verkehrt nur zeitweise)
- 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–St.Margrethen  
(–R7 Bregenz–Lindau–Reutin)
- 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
- S44 Weinfelden–Konstanz
- S65 Jestetten–Schaffhausen
- S81 Herisau–St.Gallen
- S82 St.Gallen–Wittenbach
- RE1 Konstanz–St.Gallen–Herisau

Thurbo Kundenservice-Center 071 554 00 00, hallo@thurbo.ch  
thurbo.ch  
Gültig ab 10.12.2023, Thurbo AG, Bahnhofstrasse 31, Postfach,  
CH-8280 Kreuzlingen 1, Änderungen vorbehalten.



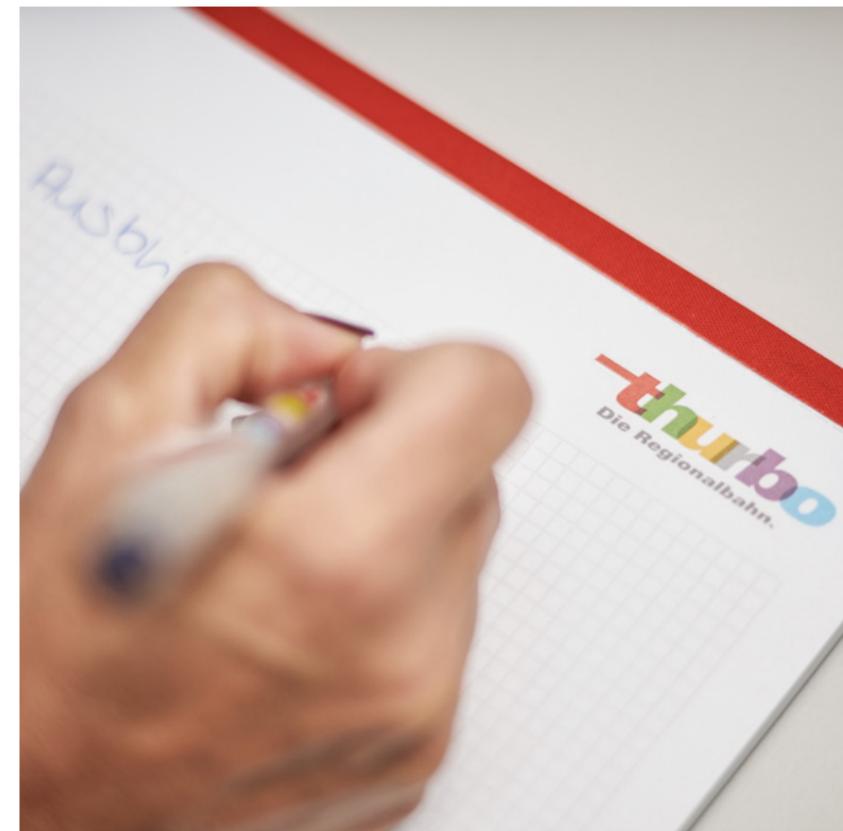
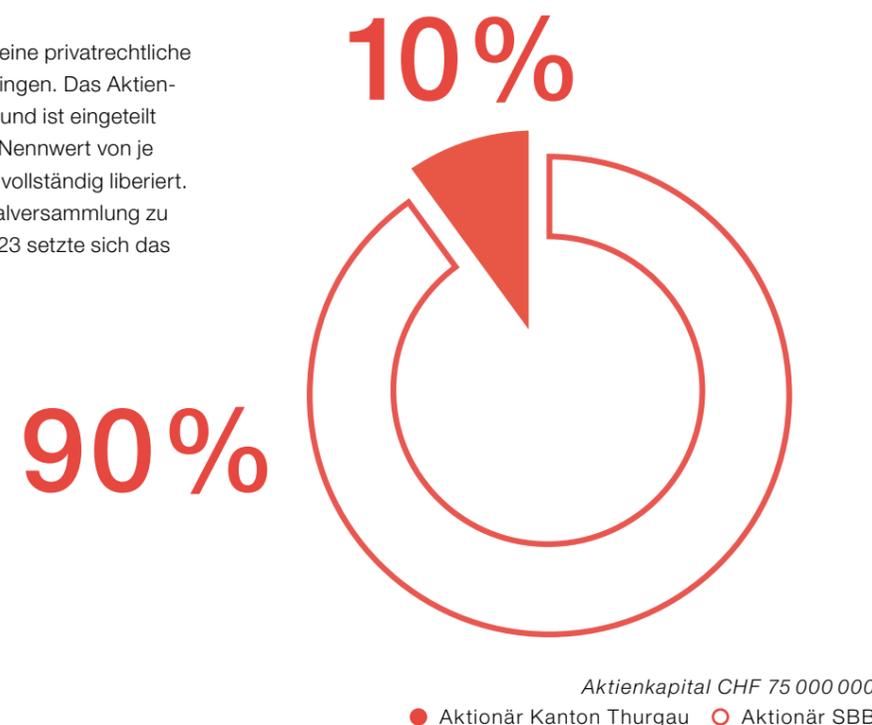
## 14 Unternehmensportrait

# Corporate Governance

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.

### Rechtsform und Aktionariat

Die Unternehmung «Thurbo AG» ist eine privatrechtliche Aktiengesellschaft mit Sitz in Kreuzlingen. Das Aktienkapital beträgt 75 000 000 Franken und ist eingeteilt in 750 000 Namenaktien mit einem Nennwert von je 100 Franken. Sämtliche Aktien sind vollständig liberiert. Jede Aktie berechtigt an der Generalversammlung zu einer Stimme. Am 31. Dezember 2023 setzte sich das Aktionariat wie folgt zusammen:



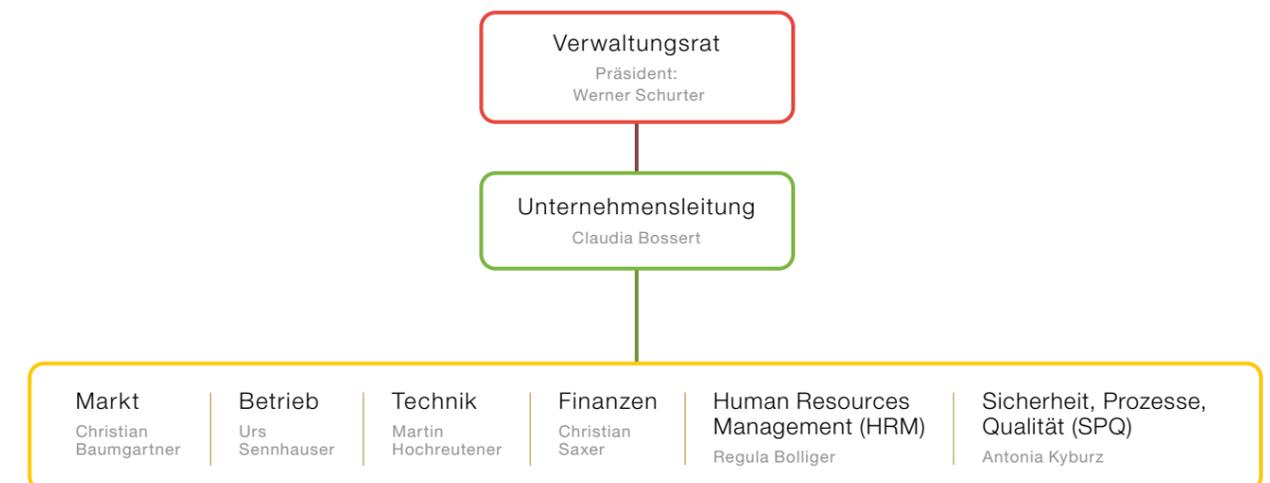
### Generalversammlung

Die Generalversammlung ist das oberste Organ der Aktiengesellschaft. Die ordentliche Versammlung findet alljährlich innerhalb sechs Monaten nach Abschluss des Geschäftsjahres statt – 2023 am 19. Juni. Ausserordentliche Versammlungen werden nach Bedarf einberufen. Die Aufgaben und Kompetenzen der Generalversammlung sowie die Mitwirkungsrechte der Aktionäre sind in den Statuten geregelt.

### Revisionsstelle

Die Generalversammlung wählt die Revisionsstelle für jeweils ein Jahr, wobei eine Wiederwahl möglich ist. 2023 führte die Firma Deloitte AG die Revision durch.

### Organigramm



Stand 1.4.2023

# 16

## Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat setzt sich aktuell aus fünf Mitgliedern zusammen, wobei die SBB mit vier und der Kanton Thurgau mit einer Person vertreten ist. Gemäss den Turbo Statuten werden die Verwaltungsratsmitglieder von der Generalversammlung für eine Amtszeit von drei Jahren gewählt, eine Wiederwahl ist möglich. Die Generalversammlung wählt den Verwaltungsratspräsidenten, ansonsten konstituiert sich der Verwaltungsrat selbst. Als Sekretär:in kann eine Person bezeichnet werden, die nicht dem Verwaltungsrat angehört und nicht Aktionär:in ist. Der Verwaltungsrat hat gemäss Art. 23 der Statuten die Geschäftsführung der Unternehmensleitung

delegiert. Die Kompetenzen des Verwaltungsrats und der Unternehmensleitung sind im Organisationsreglement festgelegt. Darin sind die von Gesetzes wegen unübertragbaren und unentziehbaren Aufgaben beschrieben sowie diejenigen Entscheidungen festgelegt, für welche sich der Verwaltungsrat ausdrücklich die Zuständigkeit vorbehält. Im Geschäftsjahr 2023 hielt der Verwaltungsrat fünf ordentliche Verwaltungsratssitzungen ab.



**Werner Schurter,**  
Verwaltungsratspräsident /  
Leiter Regionalverkehr SBB Markt  
Personenverkehr

«Ohne Turbo wäre die Schweizer  
Bahnlandschaft weniger farbenfroh.»

Jahrgang: 1962  
Wohnort: Winterthur  
VR-Präsident seit: 2016  
Titel: dipl. Ing. ETH  
VR-Mandate: Auto AG Uri



**Martin Simioni,**  
Verwaltungsrat / CEO EKT AG

«Turbo verbindet die Ostschweiz.  
Sie ist ein regional verankertes Unter-  
nehmen mit einer starken Marke.»

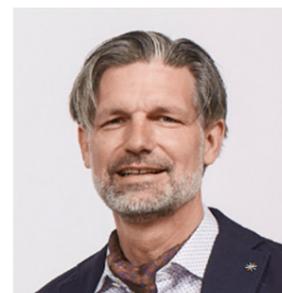
Jahrgang: 1975  
Wohnort: Winterthur  
Im VR seit: 2023  
Titel: Dipl. Ing. ETH, CAS VR Swiss  
Board Institute  
VR-Mandate: VRP Kierzek AG, EKT  
Energie AG, Wärme Bischofszell –  
Sittertal AG, Abonax AG, Esolva AG.



**Paul Blumenthal,**  
Verwaltungsratsvizepräsident /  
Unternehmensberater

«Turbo ist auch in Zukunft die beste und  
effizienteste Regionalbahn der Schweiz mit  
einer starken Identifikation.»

Jahrgang: 1955  
Wohnort: Schmiten FR  
Im VR seit: 2002, Turbo Mitbegründer  
Titel: lic. rer. pol. Universität Freiburg  
VR-Mandate: TransN SA, Glacier-Express AG.



**Fredy Summermatter,**  
VR-Sekretär / Leiter Stab SBB  
Markt Personenverkehr

«Turbo zeichnet sich insbesondere  
durch die Kostenführerschaft im regio-  
nalen Personenverkehr Schweiz aus.»

Jahrgang: 1972  
Wohnort: Bern  
VR-Sekretär seit: 2005  
Titel: Wirtschaftsingenieur FH; CAS  
Wirtschaftsrecht, HSG St.Gallen.  
VR-Mandate: VR-Delegierter STB  
Sensetalbahn AG, Gesellschafter SBB  
GmbH, VR-Sekretär Zentralbahn AG,  
Elvetino AG, RailAway AG und  
Swiss Travel System AG



**Urban Ehret,**  
Verwaltungsrat / Leiter Finanzen SBB  
Markt Personenverkehr

«Meine Lieblingsstrecke ist die S1 von  
Kreuzlingen nach Schaffhausen. Die  
Aussicht ist wahrlich zum Geniessen.»

Jahrgang: 1969  
Wohnort: Breisach  
Im VR seit: 2011  
VR-Mandate: Zentralbahn AG,  
SBB AG, EuroBasilea, Lyria

## Geschäftsleitung

Die Unternehmensleitung, die weder Verwaltungsrat noch Aktionär:in zu sein braucht, ist verantwortlich für die gesamte Geschäfts- und Betriebsführung und wird durch den Verwaltungsrat gewählt. Die Mitglieder der Geschäftsleitung führen die Geschäfte im Auftrag der Unternehmensleitung gemäss der Kompetenz- und Unterschriftenregelung und soweit sie nicht in den Aufgabenbereich des Verwaltungsrats fallen. Die Geschäftsleitung bestand im Jahr 2023 aus der Unternehmensleiterin und den Bereichsleitungen Markt, Betrieb, Technik, Finanzen, Human Resources Management (HRM) sowie Sicherheit, Prozesse, Qualität (SPQ).



**Regula Bolliger,**  
Human Resources Management

«Meine Lieblingsstrecke ist die See-  
linie. Die S7 und S1 bringen mich täg-  
lich zur Arbeit und wieder nach Hause.»

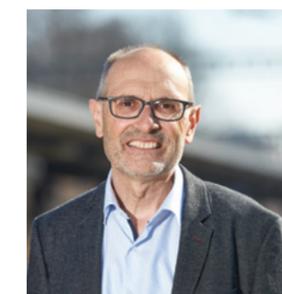
Jahrgang: 1960  
Wohnort: Rorschach  
Bei Turbo seit: 2020  
Davor: Sana Fürstenland AG,  
Personalleiterin



**Claudia Bossert,**  
Unternehmensleitung

«Ich arbeite jeden Tag gerne bei  
Turbo, weil das Team mit vereinten  
Kräften Erstaunliches zustande bringt.»

Jahrgang: 1964  
Wohnort: Böttighofen TG  
Unternehmensleiterin seit: 2019  
Davor: SBB, Leiterin Region Ost,  
SBB Personenverkehr,  
Verkehrsmanagement



**Martin Hochreutener,**  
Technik

«Turbo wird auch in Zukunft mit mo-  
dernen Fahrzeugen unterwegs sein,  
welche auf die Kundenbedürfnisse im  
Regionalverkehr zugeschnitten sind.»

Jahrgang: 1963  
Wohnort: Rothenhausen  
Bei Turbo seit: 2002, unmittelbar  
nach der Gründung  
Davor: Mittelthurgaubahn, Leiter Technik



**Christian Saxer,**  
Finanzen

«Mein Turbo Highlight 2023 war  
der Bestellertag bei Stadler Rail, wo  
wir den Flirt Evo in seiner Entstehung  
hautnah erleben durften.»

Jahrgang: 1967  
Wohnort: Winterthur  
Bei Turbo seit: 2017  
Davor: Appenzeller Bahnen,  
Leiter Finanzen



**Antonia Kyburz,**  
Sicherheit, Prozesse, Qualität

«Turbo wird auch in Zukunft die Bahn-  
landschaft der Ostschweiz prägen.»

Jahrgang: 1976  
Wohnort: Wettingen  
Bei Turbo seit: 2023  
Davor: SBB, Produktmanagerin



**Christian Baumgartner,**  
Markt

«Typisch Turbo heisst anpacken und  
umsetzen: Die bereichsübergreifende,  
lösungsorientierte Zusammenarbeit  
fasziniert mich immer wieder.»

Jahrgang: 1977  
Wohnort: Neftenbach  
Bei Turbo seit: 2022  
Davor: SBB, Regionenmanager  
Innerschweiz



**Urs Sennhauser,**  
Betrieb

«In meiner Turbo Zukunft freue ich  
mich besonders auf die Ablieferung  
unserer neuen Fahrzeuge.»

Jahrgang: 1965  
Wohnort: Kreuzlingen  
Bei Turbo seit: 2002, unmittelbar  
nach der Gründung  
Davor: Mittelthurgaubahn

## 18 Kundinnen und Kunden

Dank fruchtbaren  
Partnerschaften

# Dem öV ein Gesicht geben



HCT-Geschäftsführer  
Christian Bannwart  
mit der Thurbo  
Unternehmensleiterin  
Claudia Bossert.

Thurbo unterhält verschiedene strategische Partnerschaften, um den öV in der Region zu verankern. Ein Paradebeispiel dieser Partnerschaften ist der HC Thurgau, welcher im vergangenen Jahr den öV in Zusammenarbeit mit Thurbo immer wieder zum Thema gemacht hat.

Es hagelt Plüsch-Miniaturmodelle des Thurbo Maskottchens Thurbi aufs Eis. Der HC Thurgau (HCT) hat gerade den Führungstreffer gegen den EHC Winterthur erzielt – nur Sekunden nach dem Anpfiff.

Genauso zackig wie der HCT am Weihnachtsspiel vom 23. Dezember 2023 die Führung markiert hat, so rasch hat auch die Mobilitätspartnerschaft mit Thurbo Fahrt aufgenommen. Anfang Oktober wurde der Vertrag unterzeichnet, gut zwei Monate später stand bereits die erste Veranstaltung auf den Beinen. Das Weihnachtsspiel wurde von verschiedenen Massnahmen begleitet: Die Fans konnten gegen Vorweisen eines Vorverkaufstickets kostenlos mit dem öV anreisen, vom Bahnhof Weinfelden verkehrte ein Shuttlebus und die Maskottchen Thurbi und Thurli unterhielten während einer Zugfahrt sowie im Stadion die Massen. Solche Geschichten machen für Christian Baumgartner, Bereichsleiter Markt bei Thurbo, eine Partnerschaft aus: «Logo-Transfer war gestern. Wir müssen dem öV ein Gesicht geben», sagt er.

### 1. Mannschaft reist mit Zug ans Auswärtsspiel

Der HCT hat sich dieses Credo zu Herzen genommen. Eine Partnerschaft, die nur auf dem Papier bestehe, werde ohnehin durchschaut. «Wir leben unser öV-Bekenntnis. Einer unserer Strategieeckpfeiler sieht vor, dass wir für die Region ein Leuchtturm sind. Dazu gehört nachhaltiges Denken», sagt Christian Bannwart, Geschäftsführer des HCT. Er kann gleich



### Strategische Partnerschaften

Nebst dem HC Thurgau unterhält Thurbo auch mit dem FC St. Gallen, dem FC Wil und Thurgau Tourismus strategische Partnerschaften. Die Grundvoraussetzung für eine Zusammenarbeit ist ein klares öV-Bekenntnis des Partners. Auch sollen die Partner im Idealfall über regionale Strahlkraft verfügen, von welcher der öV profitieren kann. Thurbo stellt dafür ihr Wissen und ihr Netzwerk zur Verfügung, um den Partnern in Mobilitätsfragen mit Angeboten oder Beratung behilflich zu sein. 2023 hat Thurbo mit sämtlichen Partnern verschiedene Massnahmen umgesetzt: Zum einen handelte es sich dabei um kommunikative Massnahmen wie Imagefilme und Veranstaltungen. Zum anderen wurde beispielsweise mit dem FC Wil eine Ticketintegration etabliert, dank der Fans kostenlos per öV an die Spiele reisen können.

mehrere Beispiele nennen, wie der Nachhaltigkeitsgedanke 2023 gelebt wurde: So ist die 1. Mannschaft mit dem Zug nach Visp gereist, «ein absolutes Highlight», so Bannwart. Ausserdem habe man mit einem Teil des vereinseigenen öV-Guthabens den Fans eine Zugreise ans Auswärtsspiel in Visp ermöglicht.

Doch es soll nicht bei vereinzelt Aktionen bleiben: Der Verein will prüfen, ob er beispielsweise das Shuttle-Angebot des Weihnachtsspiels fix etablieren kann. Während der Playoffs habe man beim Stadion oftmals ein Parkplatzproblem. «Daher wäre es schön, wenn das Spezial- zum Normalangebot würde», sagt Bannwart.

### Regionale Strahlkraft

Thurbo ist froh, wie stark sich der HCT zugunsten des öV engagiert. «Organisationen mit regionaler Strahlkraft sind die besten öV-Botschafter», sagt Christian Baumgartner. Im Bereich Markt sei im vergangenen Jahr viel in die strategischen Partnerschaften investiert worden (siehe Kasten). Es sei natürlich immer auch eine Ressourcenfrage, wie viele Aktionen man umsetzen könne. «Daher arbeiten wir bewusst mit einigen wenigen, ausgewählten Partnern zusammen, dafür aber richtig», betont Christian Baumgartner.

## 20 Fakten und Zahlen Kundinnen und Kunden

Stand 31.12.2023

498,4 Mio.

Personenkilometer<sup>1</sup>

35,3

Mio. Fahrgäste pro Jahr

1 150 000

Bevölkerung im Einzugsgebiet



14,1 km

Durchschnittliche Strecke  
pro Kund:in

14,7

Mio. Angebotskilometer pro Jahr<sup>2</sup>

7 + 2

Thurbo Kantone und deutsche Landkreise<sup>3</sup>

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

<sup>1</sup> Von allen Reisenden zusammen zurückgelegte Distanz.

<sup>2</sup> Von allen Thurbo Zügen und Bussen (im Auftrag von Thurbo) zurückgelegte Distanz.

<sup>3</sup> 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.

## 21 Fakten und Zahlen Betrieb

Stand 31.12.2023

658 km

Netzlänge<sup>1</sup>

19 969 981 km

Laufleistung der Fahrzeuge pro Jahr

180

Bahnhöfe und Haltepunkte<sup>1</sup>



61,8  
Mio.

Energieverbrauch pro  
Jahr in Kilowattstunden

0,124 kWh

Energieverbrauch pro Personenkilometer

110

Triebfahrzeuge<sup>2</sup>



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

<sup>1</sup> Die Infrastruktur (Bahnhöfe, Gleise) gehört der SBB und der SOB.

<sup>2</sup> 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).

## 22 Betrieb

Wie die Turbo Disposition  
Ausnahmesituationen meistert

# Reaktionsschnell, analytisch und lösungsorientiert



Bei technischen Pannen, Infrastrukturproblemen oder personellen Ausfällen ist das Koordinationsgeschick der Turbo Disposition gefragt. Diese hatte 2023 alle Hände voll zu tun. Trotz Unwetters, Unterbesetzung und Umzug meisterte das Team die operativen Herausforderungen und strebte stets kundenorientierte Lösungen an.

Es ist ein bisschen wie bei der Feuerwehr. In der Turbo Disposition klingelt das Telefon, wenn es «brennt». Mögliche Gründe: eine Stellwerk- oder Fahrzeugstörung, ein witterungsbedingter Hangrutsch blockiert die Gleise, der Lokführer ist krank. Auf Aussergewöhnliches reagieren statt planen. Situationen analysieren und blitzschnell Entscheidungen treffen. Das ist Alltag in der «Dispo», die Fahrzeuge und Personal einteilt. In Zahlen heisst das: 16 Personen disponieren für Turbo 379 Lokführer:innen, 57 Zugbegleiter:innen und 108 Triebzüge sowie 77 Lokführer:innen und 19 Triebzüge für die SBB GmbH

Deutschland im grenznahen Regionalverkehr. Bewältigt wird diese immens wichtige Arbeit werktags in sieben und am Wochenende in fünf Schichten. Im vergangenen Jahr erlebten die Disponent:innen mehr als eine Extremsituation und leisteten aufgrund von Ausfällen über mehrere Wochen viel Extra-Effort.

### Streiks beeinträchtigten Schienenverkehr

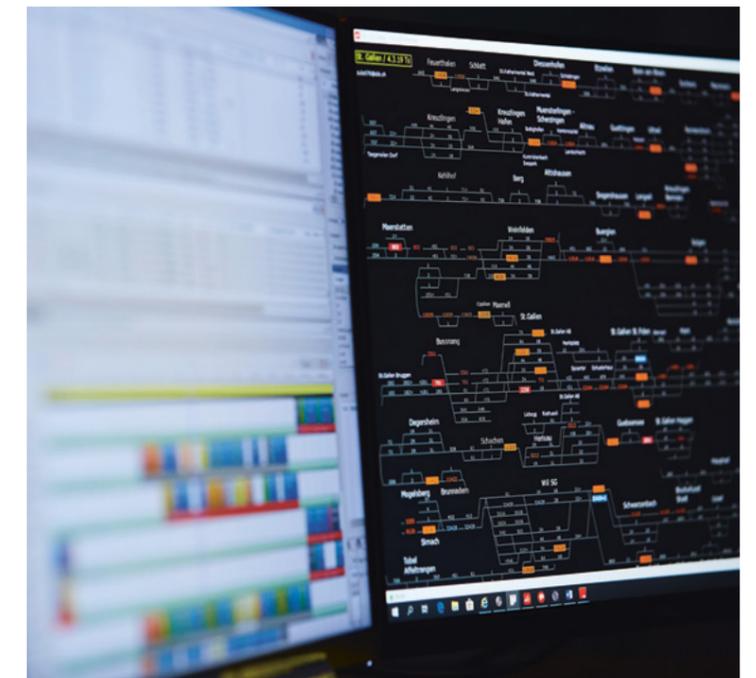
Wiederkehrende Streiks in Deutschland sorgten für Ungewissheit. Wird der Fahrdienstleister in Konstanz vor Ort sein oder nicht? Kann der grenzüberschreitende Bahnverkehr gewährleistet werden? Das vorhandene Personal hat zusätzliche Schichten übernommen, um adäquat handeln zu können. Manpower war auch im Oktober gefragt, in Stein am Rhein. Ausgelaufenes Maschinenöl legte den Bahnverkehr lahm. Innerhalb 36 Stunden wurden die Gleise entfernt, Schotter abgetragen, die Stelle gereinigt und das Material wieder instand gesetzt. Dank Bahnersatz gelangten die Kund:innen weiterhin von A nach B.

### Wenn die Natur Grenzen aufzeigt

Die Zwischenfälle, welche die Disposition forderten, waren und sind oft menschlicher oder technischer Natur. Doch auch das Wetter machte Turbo hie und da einen Strich durch die Rechnung – wie der starke Schneefall am ersten Dezemberwochenende. Michel Schnetzler, Leiter Disposition, erklärt: «Liegt ein gewisses Gewicht auf den Stromabnehmern, senken sich diese automatisch ab und lassen sich nicht mehr hochbringen.» Ein Lösch- und Rettungszug der SBB kann die Bügel teilweise wieder aufrichten. Doch manchmal bleibt nichts anderes übrig als abzuwarten, bis die Temperaturen steigen und der Schnee taut. Turbo hielt den Linienbetrieb mit einer reduzierten Anzahl von Fahrzeugen aufrecht.

«Der Anspruch von uns Disponent:innen ist hoch. Wir tun alles, damit jeder Zug fahren kann, der fahren soll.»

*Michel Schnetzler, Leiter Disposition*



### Eingespieltes Miteinander

Dass die Disposition in Ausnahmesituationen effizient und kundenorientiert agieren konnte, lag unter anderem am eingespielten Miteinander von Turbo mit der Betriebszentrale, dem Traffic Control Center (TCC) der SBB und dem Fahrzeuginspandhalter RICO der SBB. In der RICO-Halle bei der SBB in Oberwinterthur werden die Turbo Züge gewartet. Die Betriebszentrale und das TCC sind zentrale Pfeiler im Kundeninformationssystem. Durchsagen am Bahnhof und im Zug stellen sicher, dass alle Betroffenen zeitnah die gleichen Informationen erhalten. Gibt es längere Unterbrüche, wird der Fahrplan digital angepasst.

### Intensives Umzugswochenende

Homeoffice ist in der Disposition weiterhin kein Thema. «Störungsbewältigung macht man im Team vor Ort. Wir müssen miteinander sprechen und planen können», sagt Schnetzler. Das geschieht nun in einem neuen Büro. Die Abteilung hatte Bedarf nach mehr Raum und zog im September um. Dank vorausschauender Planung konnte der Tagesbetrieb aufrechterhalten und der Umzug an nur einem Wochenende über die Bühne gebracht werden. Am Freitag wurde mit der IT die Ersatzdisposition aufgeschaltet. Am Samstag hiess es Möbel zügeln, am Sonntag wurde mit Support der IT alles wieder aufgebaut – und um zwei Arbeitsplätze erweitert. Alle Plätze wurden technisch modernisiert und vereinheitlicht. Die Disposition nutzte zudem die Gelegenheit, um die Telefone zu ersetzen. Denn der nächste Anruf, wenn etwas nicht nach Plan läuft, kommt bestimmt.

## 24 Technik



Vorfreude auf  
den Flirt Evo

# Produktion der neuen Flotte läuft nach Plan

Das grösste Beschaffungsprojekt in der Geschichte von Thurbo wird konkret/ greifbar. 2023 startete die Produktion der 2022 in Auftrag gegebenen Züge des Typs Flirt Evo, welche ab 2026 die aktuelle Flotte ersetzen. Im Herbst feierte das erste Fahrzeug seine «Hochzeit». Ein weiterer Höhepunkt war der Spatenstich für den Neubau der Instandhaltungsanlage Weinfelden.

Die bestehende Flotte an Gelenktriebwagen (GTW) ist seit der Gründung von Thurbo im Jahr 2002 im Einsatz. Bis heute sind die Züge zeitgemäss, fahren zuverlässig und kommen pünktlich an. Doch ab 2027 erreichen die ersten Fahrzeuge ihr Lebensende, weshalb Thurbo im Verlauf von 2026 die ersten neuen Flirt Evo einführt und danach schrittweise die gesamte Flotte ersetzt. Somit werden mit einer neuen Fahrzeuggeneration die Weichen für die Zukunft gestellt. Bei den bestellten Triebfahrzeugen handelt es sich wie bisher um einstöckige, leichte Züge, die jedoch etwas grösszügiger dimensioniert und moderner ausgestattet sind. So wird Thurbo weiterhin einen energieeffizienten Betrieb sicherstellen und die Ostschweiz mit einem qualitativ hochwertigen, wettbewerbsfähigen ÖV-Angebot verbinden.

**Mutige Premiere**

Das Beschaffungsprojekt ist nicht nur das grösste in der Geschichte von Turbo, es ist auch ein ungewöhnliches. Der gemeinsame Beschaffungsauftrag von SBB sowie der beiden Tochterunternehmen Turbo und RegionAlps ist eine Premiere und wurde am 25. Mai 2022 vertraglich besiegelt. Von den 286 Triebzügen, die Stadler produziert, gehen 155 an die SBB, 107 an Turbo und 24 an RegionAlps.

«In der Projektleitung nehmen wir das Beste der drei Kulturen mit.»

Xavier Perruisseau

Das Beschaffungsvolumen beträgt rund 2 Milliarden Franken. Dabei profitieren die drei Transportunternehmen bei der Bestellung vom Skaleneffekt und nutzen Synergien im Aufbau der Beschaffungsorganisation sowie im Projektmanagement. Auch sind alle drei Unternehmen in verschiedenen Entscheidungs- und Lenkungsorganen vertreten. Beispielsweise bringt Unternehmensleiterin Claudia Bossert im Lenkungsausschuss die strategischen Themen ein, welche für Turbo relevant sind.

**Chancenreiche Kooperation**

Auf der operativen Ebene beschäftigen sich bei Turbo mehrere Abteilungen mit der Einführung der neuen Züge, wie Ausbildungsverantwortliche, Flotten- und Qualitätsmanagement oder die Kommunikation für die visuelle Erscheinung. Die Zukunft, wie sich das Fahrzeug dereinst im Betrieb bewähren muss, wird stets mitgedacht. Dafür braucht es viel internes Fachwissen: bei der Fahrzeugeinführung, beim Betrieb der Linien oder bei der Ausbildung der Lokführ-



Martin Hochreutener, Bereichsleiter Technik



Xavier Perruisseau, Gesamtprojektleiter Flirt Evo SBB



rer:innen, die künftig die neuen Fahrzeuge fahren werden. Bei Vorgängen wie Baubegleitung oder Abnahmen hingegen kann Turbo von den SBB Ressourcen profitieren. Für Martin Hochreutener, der als Leiter Technik den Beschaffungsauftrag vonseiten Turbo verantwortet, ist die Synergienutzung mit dem Mutter-Konzern wertvoll. «Als mittelgrosses Unternehmen sind wir bei diesem Projekt auf einen Partner angewiesen. Wir sind in der glücklichen Lage, dass SBB und RegionAlps auch Fahrzeuge brauchen und wir Ressourcen und Know-how nutzen können, die bei der SBB vorhanden sind oder aufgebaut wurden», erklärt er. Wäre das nicht der Fall, hätte Turbo die eigene Unternehmensstruktur temporär massiv erweitern müssen.

Auch Xavier Perruisseau, Gesamtprojektleiter Flirt Evo SBB, beurteilt das Miteinander positiv und schätzt die kollegiale Zusammenarbeit. «Man spürt, alle haben das gleiche Ziel vor Augen und allen ist es sehr wichtig, dass das Projekt ein Erfolg wird.» Dass sich die Partner teilweise finden müssen, sieht er als Chance: «In der Projektleitung nehmen wir das Beste der drei Kulturen mit, zum Beispiel die schnellen Ent-

scheidungswege der Tochtergesellschaften und die ausgeprägte Analysekompetenz der SBB.» Perruisseau wie auch Hochreutener freut, dass das Projekt auf Kurs ist.

**Testintensive Produktionsphase**

Das Beschaffungsprojekt durchläuft diverse Entwicklungs- und Know-how-Stufen. In der Vorbereitungsphase sind dies Studie und Vergabe, in der Realisierungsphase Schweißen und Lackieren sowie die Montage der Wagenkästen. Bis ins Frühjahr 2023 wurde noch viel auf Papier gearbeitet. Ab März wurde das Projekt – und das Produkt – sichtbar und greifbar. Stadler beschaffte die erforderlichen Komponenten und startete in Bussnang mit der Fertigung der ersten Fahrzeuge.

Bevor eine Komponente in Serie in allen neuen Zügen eingebaut wird, gibt es eine Erstmusterprüfung, eine sogenannte First Article Inspection (FAI). Geprüft werden beispielsweise technische Aspekte, Komfort und Haptik oder Farben und Aussehen bei den Sitzen. Dabei interessiert immer: Entspricht das Teil den Qualitätsvorstellungen der

Auftraggeber? Und lässt es sich später gut warten? Manchmal fanden die Erstmusterprüfungen bei Stadler statt, aber auch bei Unterlieferanten im Ausland. In diesem Zusammenhang wurden zudem die Dokumentationen der Unterlieferanten eingehend geprüft.

#### Kundenbedürfnisse erkennen

Zentral für eine passende Inneneinrichtung der Züge sind Elemente in Schnittstellen mit den Kund:innen. Um insbesondere die Bedürfnisse von Menschen mit Beeinträchtigungen abzuholen, wurde Ende 2022 ein Holzmodell in Originalgrösse mit den relevanten Bereichen des Fahrgastraums des Zuges gebaut. Seh- und Hörbehinderte sowie

#### Instandhaltungshalle Weinfelden wird modernisiert

Ein wichtiges Puzzlestück in der Betriebserprobung, welche den Beweis für die Praxistauglichkeit der neuen Flirt Evo erbringt, ist die Instandhaltungsanlage Weinfelden. In Zusammenarbeit mit der SBB modernisiert Turbo die bestehende Infrastruktur aus den 1970er Jahren und investiert als Eigentümerin und Bauherrin rund 18,4 Millionen Franken in einen Ersatz-Neubau. Turbo erhielt die Baubewilligung im Oktober 2023. Die Bauarbeiten starteten mit einem symbolischen Spatenstich im November. Das Gebäude wird unter anderem verlängert und mit einer Photovoltaik-Anlage ausgerüstet. Ab Mitte 2025 wird voraussichtlich ein Grossteil der Fahrzeuge aus dem gemeinsamen Beschaffungsauftrag in Weinfelden ertüchtigt, also für den Ersteininsatz fit gemacht. Darüber hinaus werden in der Instandhaltungsanlage die Turbo Fahrzeuge regelmässig gewartet. Der Standort ist ein Bekenntnis zur Region und ein wahrer Glücksfall für das Ostschweizer Transportunternehmen: Die Halle liegt ideal im Betriebsgebiet von Turbo.

## «Wir sind bei diesem Projekt auf Partner angewiesen.»

Martin Hochreutener

Rollstuhlfahrer:innen konnten so den Platzbedarf oder bestimmte Konzepte testen. Ein Beispiel ist die WC-Kabine. Sie muss unter anderem behindertenkonform sein, aber auch angenehm und praktisch in der Nutzung. Visualisierungen erklären viel. Doch oft ist es schwer, sich etwas auf Papier vorzustellen und für Sehbehinderte beispielsweise gar unmöglich. In der Praxis zeigt sich, ob die Planung Hand und Fuss hat, ob Griffe, Tasten oder Abfalleimer richtig platziert sind.

#### Hochzeit in Bussnang, Überführung nach Erlen

Mehrere Höhepunkte prägten das letzte Quartal des Geschäftsjahres 2023. In November feierte der erste Flirt Evo – das erste vierteilige SBB Fahrzeug – in der Produktionshalle von Stadler «Hochzeit». Was im Bahnjargon sehr romantisch klingt, ist vor allem hohe Ingenieurskunst. Die «Hochzeit» ist der Moment, wenn der Wagenkasten eines Zuges mit Drehgestellen vereint und die Montage abgeschlossen wird. Für die Projektverantwortlichen Xavier Perruisseau und Martin Hochreutener ist es ein wichtiger Zwischenschritt in einem langen Prozess. «Bei den Testfahrten sehen wir, wie robust und stabil die Fahrzeuge sind und wie die Systeme miteinander funktionieren», sagt Perruisseau. Auch Hochreutener blickt bereits nach vorne: «Ein Highlight für mich wird sein, wenn der erste geschweisste Wagenkasten in den Turbo Farben lackiert ist und unsere farbigen Türen eingesetzt sind.» Es ist das prägnante Differenzierungsmerkmal, mit dem sich die für Turbo produzierten Fahrzeuge von den anderen abheben werden.



Nach der «Hochzeit» in Bussnang wurde der Flirt Evo nach Erlen überführt, wo das Inbetriebsetzungszentrum von Stadler steht. Dort erhielt der erste Zug den letzten Schliff in Form von finalen Montagen. In Erlen werden bei der ganzen Fahrzeugserie die Verkabelungen geprüft, Geräte unter Spannung gesetzt, die korrekte Software aufgespielt und Einstellungen vorgenommen. So lassen sich die einzelnen Systeme und Funktionen des Fahrzeuges austesten. Überzeugt das fertiggestellte Produkt, folgen die Probe- und Abnahmefahrten.

#### Ein Ausblick



Zur Projektseite  
Flirt Evo

2024 werden mehrere Typentest-Fahrzeuge in einer Vorserie produziert, auch für Turbo. Über ein Jahr dauert die Typentestphase. Mit den Typentests wird nachgewiesen, dass das Fahrzeug die Anforderungen der Zulassungsstellen, der Infrastruktur und der Auftraggeber erfüllt. Da die Turbo Fahrzeuge auch in grenznahen Gebieten unterwegs sind, braucht es eine Zulassung von den schweizerischen und europäischen Behörden. Grünes Licht gibt es, wenn alle Normen erfüllt sind, wie Funktionalität der Züge, Klimakomfort in den Wagen oder Sicherheit bei den Gleisen. Zudem werden im laufenden Jahr Ausbildungen und Schulungen durchgeführt.

## 30 Sicherheit, Prozesse und Qualität

Schulungen,  
Prävention,  
Kommunikation

# Thurbo festigt die Sicherheitskultur



Prozessbasierte Sicherheitsmassnahmen sind bei Thurbo operativ und administrativ fest verankert. Gleichzeitig treibt das Unternehmen beim Thema Sicherheit einen Kulturwandel voran und rückt die ganzheitliche Betrachtung der Mitarbeitenden stärker ins Zentrum. Neu eingeführte Arbeitszeitmodelle tragen präventiv zur Sicherheit bei.

Lokführer:innen haben einen schönen und gleichzeitig sehr verantwortungsvollen Beruf. Sie befördern Menschen, bedienen den Zug zu jeder Tages- und Nachtzeit und müssen während der Fahrt auf unvorhersehbare Situationen reagieren. Das erfordert volle Konzentration, ein ausgeprägtes Sicherheitsbewusstsein und das Einhalten wichtiger Prozesse, die Thurbo regelmässig überprüft.

### Aus Vorfällen lernen

Mit der operativen Sicherheit beschäftigt sich bei Thurbo unter anderem Daniel Fust. Der Leiter Lokpersonal führt acht Mitarbeitende. «Sie sind mein verlängerter Arm nach draussen, wir tauschen uns konstant aus», erklärt er. Die acht Standortleiter führen die Lokführer:innen vor Ort, begleiten diese dreimal pro Jahr, kontrollieren und dokumentieren Standardabläufe. Damit die Eisenbahn weiterhin eines der sichersten Verkehrsmittel und schwerwiegende

Fehler die Ausnahme bleiben, folgt auf jeden sicherheitsrelevanten Vorfall anonymisiert ein «Lernen aus dem Ereignis», das Thurbo in Schulungen aufgreift, um Mitarbeitende zu sensibilisieren. Unregelmässigkeiten aus dem täglichen Betrieb wie Signalverfehlungen oder Rangierunregelmässigkeiten landen auf dem Tisch von Daniel Fust. Jeder Fall wird angeschaut. Gewisse Situationen sind rasch geklärt, andere führen zu Fragen: Was war der Auslöser? Weshalb arbeitet die Person unkonzentriert? Haben wir ein Schulungs- oder ein Prozessproblem? Antworten und Lösungen sucht Daniel Fust mit seinem Team, mit Ausbildungsverantwortlichen sowie in enger Zusammenarbeit mit Antonia Kyburz.

#### In Sicherheit investieren

Die Leiterin Sicherheit, Prozesse und Qualität ist für die Überprüfung der Sicherheitsprozesse verantwortlich und

sorgt bei Thurbo für die Einhaltung von Sicherheitsstandards. Sie wirkt auf der System- und Managementebene, beschäftigt sich beispielsweise mit den Standorten der Notfallkoffer auf der Verwaltung, aber auch mit dem Thema Safety und Sicherheitskultur für das Lok- und Zugpersonal an der Front. In ihren Kompetenzbereich fällt auch die IT. Cybersecurity ist ein Sicherheitsaspekt, der in einer stark digitalisierten Arbeitsumgebung immer wichtiger wird. «Die neuen Fahrzeuge, die Thurbo ab 2026 schrittweise einführt, sind mit mehr Elektronik ausgestattet. Das birgt gewisse Risiken. Wir werden uns für die Zukunft aufstellen, um das Unternehmen vor potenziellen Angriffen zu schützen», erklärt sie. Was Cyber-Security kosten darf, ist dabei eine zentrale Frage. «Es gibt Dinge, die sind aufgrund bestehender Vorschriften nicht verhandelbar. Und es gibt the cherry on top», sagt sie. Thurbo wägt immer ab: Was macht Sinn und was kann sich der Betrieb leisten. «Wir können nicht

ausufernd alles finanzieren. Aber wenn wir etwas als notwendig erachten und es eine Sicherheitswirkung hat, dann investieren wir.»

#### Neue Perspektive

Kyburz und Fust sind beide im Sicherheitsausschuss aktiv und haben sich im Geschäftsjahr 2023 intensiv damit befasst, die Sicherheitskultur bei Thurbo zu stärken. Anlass dazu gab unter anderem eine neue Ausrichtung beim Bundesamt für Verkehr (BAV) und der EU. Bei Fehlern wurden früher vor allem sicherheitsrelevante Kennzahlen gesammelt. Heute ist man einen Schritt weiter. Im Zentrum steht der Mensch. Dabei weiss man mittlerweile auch: Ein Fehler ist selten das Versäumnis einer Person. Oft ist es eine Verkettung von ungünstigen Umständen. «Wie können wir das Verständnis dafür und den Umgang damit verbessern? Das Ziel ist, die Sicherheit umfassender zu denken und über alle Stufen hinweg eine durchgängige Kette zu schaffen, in der Transparenz gelebt wird», sagt Kyburz.

#### Offene Fehlerkultur

Eine zentrale Voraussetzung dafür sehen Kyburz und Fust in einer offenen Kommunikations- und Fehlerkultur. «Sicherheit beginnt, wenn wir offen und ehrlich über Sicherheit sprechen», so die Fachfrau. «Dazu gehört auch, zu Fehlern zu stehen», ergänzt Daniel Fust. «Heute ist mir ein Fehler passiert» oder «Ich hatte Glück und es ist nochmal gut gegangen» – das sollen Mitarbeitende aussprechen können, ohne Angst zu haben. Eine vertrauensvolle Arbeitsatmosphäre erhöht die Chance, dass Vergehen freiwillig gemeldet werden. Das Ziel ist immer, den Grund für eine Situation zu finden. Denn nur so kann Thurbo Mitarbeitende gezielt unterstützen – sei dies mit Know-how zum Thema Schlaf, einer Nachschulung, mit einer psychologischen Abklärung oder Betreuung.

#### Individualität zählt

Auf Mitarbeitende eingehen, persönliche Umstände verstehen und individuell auf Lebenssituationen eingehen, das macht bei Thurbo Schule. Dank neu eingeführten Arbeitszeitmodellen wählen Lokführer:innen einen Arbeitsrhythmus, der zu ihnen passt. Vier, sechs oder zehn Tage am



Stück arbeiten und dann Freitage beziehen – Thurbo Lokführer:innen entscheiden selbst. Die Arbeitsmodelle haben laut Daniel Fust eine gute Resonanz. Im Rahmen des Sicherheitsprogramms prüft Thurbo diese und alle anderen Massnahmen jährlich. Doch so viel steht bereits fest: Der Thurbo Ansatz spricht sich herum. Auch andere Bahnunternehmen sind an den individuellen Arbeitszeitmodellen interessiert.



Antonia Kyburz, Bereichsleiterin Sicherheit, Prozesse und Qualität



Daniel Fust, Leiter Lokpersonal

«Das Ziel ist, die Sicherheit umfassender zu denken.»

Antonia Kyburz, Daniel Fust

## 34 Mitarbeitende

Wir sagen  
Danke schön

# Thurbo Treue



Im Stichjahr 2023 waren mit 254 fast die Hälfte der 517 Thurbo Mitarbeiter:innen zehn Jahre oder länger bei der Regionalbahn angestellt. Auf der rechten Seite sind alle diese Personen aufgelistet. Davon können 91 Mitarbeiter:innen sogar auf eine über 20-jährige Laufbahn bei Thurbo zurückblicken.

**10 J** – René Haueter, Stefan Neuhaus-Monteleone, Lutz Thiele, **11 J** – Simon Boss, Denise Buchwalder, Roger Cotting, Fredi Gantenbein, Stefan Grau, Adrian Küttel, Pietro Lunardi, Andreas Pfaff, Katja Riganti, Thomas Schlumpf, Martin Spakouskas, Markus Vetsch, Nathanael Wasem, Sascha Wolf, **12 J** – Noël Dubochet, Katarina Graf, Robert Horn, Sylvia Kreis-Schuler, Dieter Lang, Viktor Meier, Ranka Rikman, Urs Zünd, **13 J** – Markus Alder, Isabelle Bühler, Christian Bundeli, Daniel Burkard, Diana Dragon, Thomas Egeter, Stefan Huwiler, Bruno Mühlemann, Markus Rufer, Cornelia Siewert, Sven Singenberger, **14 J** – Christof Baumann, Jürg Bertschinger, Roland Brühlmann, Marcel Eggenberger, Marie Luise Fässler, Heiko Geue, Roland Haldi, Andreas Hauser, Peter Klingner, Münir Misir, Andreas Pichler, Bert Reuer, Rainer Vorgang, **15 J** – Stefan Baumgartner, Ronald Beyreuther, Tomaso Fossalto, Reto Gähwiler, David Herpel, Sandra Jehli, Barbara Kesseli-Meier, Silvia Könitzer, Jean-Pierre Lechner, Marco Loser, Anett Moritz, Ariane Nagel, Yvonne Oswald, Mirsade Raimovic, Markus Rüegg, Katja Schmid, Markus Schmitter, Sonja Schnetzler-Eggenberger, Oliver Schütz, Remo Segala, Michael Stöckli, Gabriela Van der Bosch, **16 J** – Gottfried Auerbach, Gildo Brunies, Albert Brutsche, Marcel Bühler, Thomas Busslinger, Roland Fässler, Thomas Haussener, Uriel Herzog, Konrad Lienert-Mühlemann, Stefan Macho, Nicole Monnet, Manfred Neusch, Rinaldo Pfister, Andreas Rohner, Hans Schönenberger, Armin Tognazza, Christian Wey, **17 J** – Stefan Baumann, Benno Bischof, Marcel Bitzi, Markus Bommeli, Alexander Brandys, Alexandra Dähler, Roger Dällenbach, Bruno Gerber, Thomas Grundlehner, Otmar Güpfer, Hans Hofstetter, Stefan Kaufmann, Philipp Lutz, Jürg Meile, Armin Müller, Roland Oberholzer, Oliver Oes, Björn Peyer, Martin Reist, Marcel Rüfenacht, Markus Schawalder, Reto Schenkel, Erich Schütz, Georg Schwitter, Stephan Sigrist, Andreas Stäheli, Daniel Tobler, Walter Weiss, Albert Wenzinger, Norbert Wick, Lars Wullschleger, **18 J** – Jeannette Ban, Peter Baumgartner, Peter Bickel, Hanspeter Brauchli, Kurt Büchel, Philipp Donatsch, Jürg Frei, Daniel Graf, Markus Greuter, Urs Heeb, Roger Holenstein, Roman Imseng, Herbert Koppitsch-Thürlemann, Markus Künzle, Reto Meier, Alexander Munding, Pirmin Popp-Fuchs, Stephan Schmid, Michel Schnetzler, Christian Thalman, Daniel Weibel-Zindel, Remo Wolfer, **19 J** – Jvan Benvegna, Angelika Bösch, Ernst Breiter, Urs Bürkler, Daniel Caseli, Daniel Furrer, Andreas Gmünder, Leo Graf, Ruth Hary-Ackermann, Tanya Heeb-Jenny, Ursula Hugener, Beat Hürlimann, Hans-Peter Könitzer, Brigitte Lippuner, René Schwaninger, Karin Signer-Bischof, Roman Solenthaler, Patrick Spirgi, Daniel Stadler, Rolf Tanner, Thomas Zuberbühler, Renato Zwicky, **20 J** – Benjamin Aepli, Raphael Alber, Katrin Bärthel, Roberto Bärthel, Eberhard Berner, Reto Bernhard, Daniel Birchler, Felix Bleuler, Hans Rudolf Bodenmann, Daniel Bürge, René Cattin, Jürg Dähler, Dominik Eberle, Ralph Egli, Willi Eigenmann, Jörg Eymann, Markus Fenner, Uwe Ferchow, Christian R. Frauenknecht, Daniel Fust, Christoph Germann, Rudolf Gmünder, Beat Graf, Volker Grunwald, Frank Hellstern, Frank Höffling, Michael Höhne, Marcel Hoost, Albin Huber, Remo Kellenberger, Thomas Kradolfer, Steffen Krempel, Manfred Kressibucher, Ingrid Kuhn, Tobias Kuppel, Torsten Lübke, Claudia Markwalder, Andreas Metzdorf, Matthias Möbius, Susanna Ortega, Thomas Ruprecht, Günter Scheuer, Beat Schmidt, Thomas Schmidt, René Siegrist, Ralf Spindler, Jürg Steiner, Michael Ströhle, Peter Stulz, Christian Thoma, Alexander Togni, Eugen Vogler, Jan Wadewitz, Harald Wehrle, Richard Weihskircher, Wolfgang Weiler, Jens Weise, Werner Wenger, Rosmarie Wenk, Simon Widmer, Thomas Wieder, Hans-Peter Winkler, Herbert Wohlwender, Ulf Wojtkowiak, Hugo Zeller, **21 J** – Dirk Bachmann, Franziska Böhme-Herms, Hanspeter Brenner, René Bürge, Marcel Deucher, Martin Gamper, Mario Janke, Thomas Kempe, Edith Kohler, Stefan Küng, Leo Lemmenmeier, Thomas Mohn, Raymond Oettli, Hugo Pfister, Rudolf Sammer, Hansruedi Schoch, Othmar Schönenberger, Werner Schwab, Viktor Schweiss, Urs Sennhauser, Marco Stagge, Thomas Suter, Erich Volken, Rita Wohlwend-Schneider, **22 J** – Gisela Bürge, Martin Hochreutener

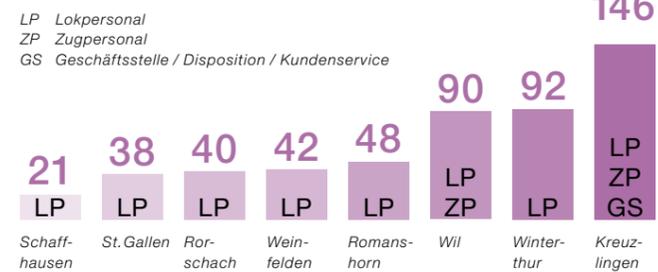
# 36 Fakten und Zahlen Mitarbeitende

Stand 31.12.2023

# 58

neue Mitarbeitende /  
Eintritte 2023

Regionale Verteilung Turbo Personal

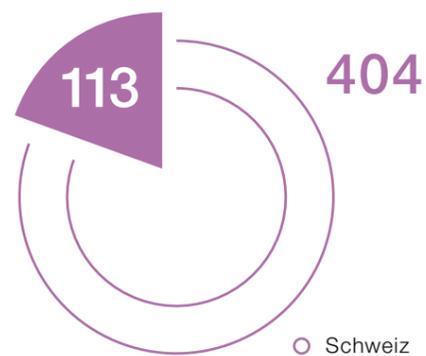


# 394

Vollzeit-Mitarbeitende

# 123

Teilzeit-Mitarbeitende



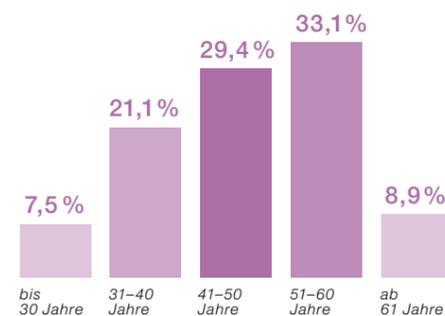
## Staatszugehörigkeit

# 517

Mitarbeitende: 431 Männer 86 Frauen

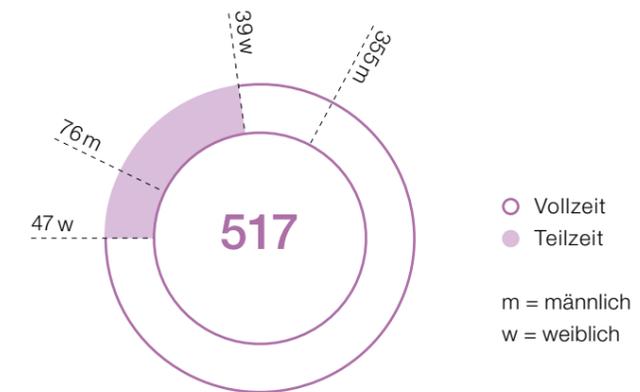


Alter der Mitarbeitenden

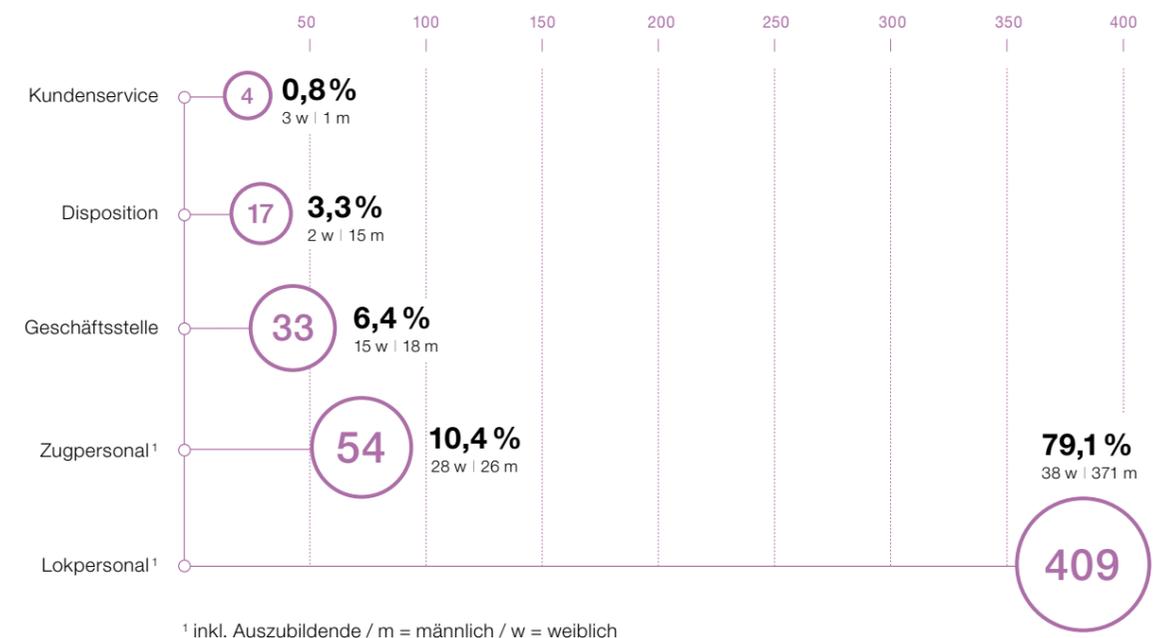


Stand 31.12.2023

Mitarbeitende nach Arbeitspensen



Mitarbeitende nach Bereichen



## 38 Gastbeitrag

Der Thurgauer öV-Direktor  
Walter Schönholzer hat das Wort

# Thurbo ist eine Thurgauer Erfolgsgeschichte

Der Kanton Thurgau und Thurbo gehören untrennbar zusammen. Als Thurgauer öV-Direktor habe ich die herausragende Leistung von Thurbo auch im Vergleich zu allen anderen Bahnen in der Schweiz schätzen gelernt. Thurbo ist schweizweit der Benchmark, und darauf sind wir stolz. Ohne die hohe Qualität, Zuverlässigkeit, Effizienz und die Kostenführerschaft von Thurbo wäre es für unseren Kanton und die Gemeinden nicht möglich, ein derart dichtes und attraktives Fahrplanangebot zu finanzieren und zu bestellen. Kurzum: Thurbo ist eine Thurgauer Erfolgsgeschichte, die wir dank unserer Beteiligung von zehn Prozent aktiv mitschreiben dürfen.

**«Thurbo ist schweizweit der Benchmark – das macht uns stolz.»**

*Walter Schönholzer*

Thurbo ist aber auch das Rückgrat des Regionalverkehrs im Kanton Thurgau: Das Bahnunternehmen erbringt ungefähr zwei Drittel der Regionalverkehrsleistungen im Kanton Thurgau, und rund die Hälfte der Abgeltungen an die Verkehrsunternehmen gehen an Thurbo. Umgekehrt ist der Kanton Thurgau einer der grössten Auftraggeber der Regionalbahn.

Im Amtsjahr 2024/2025 darf ich den Regierungsrat zum zweiten Mal präsidieren. Es ist ein Privileg vom Präsidium des Regierungsrats, den Ort des offiziellen Regierungsfotos für das neue Amtsjahr festzulegen. Ich bin ein begeisterter Nutzer des öffentlichen Verkehrs und in meinem Departement unter anderem auch für den öV und die Volkswirtschaft zuständig. Da ist es naheliegend, die beiden Bereiche im Regierungsfoto 2024/2025 zu vereinen. Thurbo erhält schon bald 107 neue Flirt Evo von Stadler Rail – beide sind Thurgauer Vorzeigeunternehmen, die weit über unseren Kanton hinausstrahlen und uns Thurgauerinnen und Thurgauer stolz machen. Ich meine, diese zwei Unternehmen und der Regierungsrat sind beste Botschafter für unseren Kanton.



*Walter Schönholzer,  
Regierungspräsident  
Kanton Thurgau,  
Chef des Departements für Inneres  
und Volkswirtschaft*



*Für das offizielle Thurgauer Regierungsfoto wählte deren Präsident Walter Schönholzer zwei Thurbo Züge als Hintergrund: Der GTW links steht für die Gegenwart und der neue Flirt Evo symbolisiert die Zukunft.*

# 41 Fakten und Zahlen Finanzen

Stand 31.12.2023



CHF **43 718 546**

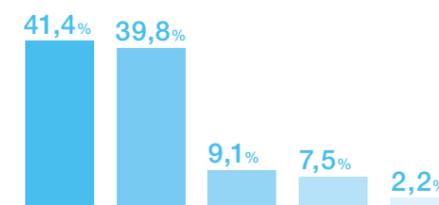
Trassengebühren (Benutzung der Infrastruktur inkl. Energie)

**52,5%**

Kostendeckungsgrad im Personenverkehr

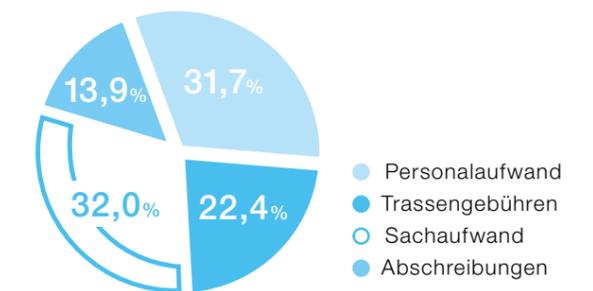
CHF **95 531 147**

Erträge aus Fahrausweis-Verkäufen



- OSTWIND
- Direkter Verkehr (nationaler Tarif)
- Zürcher Verkehrsverbund ZVV
- Z-Pass
- A-Welle, Bündner GA

**Zusammensetzung Betriebsaufwand**



CHF **2,76** Verkehrsertrag pro Fahrgast (Einsteiger pro Zug)



# 42 Bilanz

in CHF

Thurbo AG	31.12.2022	31.12.2023
<b>Aktiven</b>	<b>331 454 068</b>	<b>269 551 982</b>
<b>Umlaufvermögen</b>	<b>59 325 335</b>	<b>19 809 998</b>
Flüssige Mittel	32 661	13 683
Kurzfristige Finanzforderungen	45 320 738	9 194 263
gegenüber Beteiligten	45 320 738	9 194 263
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2 244 205	353 772
gegenüber Dritten	2 012 937	139 804
gegenüber Beteiligten	231 268	213 968
Übrige kurzfristige Forderungen	406 248	1 522 501
gegenüber Dritten	406 248	1 522 501
Aktive Rechnungsabgrenzungen	11 321 483	8 725 779
gegenüber Dritten	7 444 283	6 815 926
gegenüber Beteiligten	3 877 200	1 909 853
<b>Anlagevermögen</b>	<b>272 128 733</b>	<b>249 741 984</b>
Beteiligungen	2 000	2 000
Sachanlagen	223 483 712	197 190 485
Anschaffungswert	602 389 167	601 021 261
Kumulierte Abschreibungen	- 378 905 455	- 403 830 776
Unvollendete Objekte der Sachanlagen	48 143 381	52 217 393
Immaterielle Anlagen	499 640	332 106
Anschaffungswert	4 775 254	748 310
Kumulierte Abschreibungen	- 4 275 614	- 416 204

Thurbo AG	31.12.2022	31.12.2023
<b>Passiven</b>	<b>331 454 068</b>	<b>269 551 982</b>
<b>Kurzfristiges Fremdkapital</b>	<b>120 593 238</b>	<b>54 855 910</b>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	688 624	775 839
gegenüber Dritten	656 285	745 171
gegenüber Beteiligten	32 339	30 668
Kurzfristige verzinsliche Finanzverbindlichkeiten	80 000 000	10 000 000
gegenüber Beteiligten	80 000 000	10 000 000
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	2 459 956	2 459 995
gegenüber Dritten	2 459 956	2 459 995
Passive Rechnungsabgrenzungen	33 334 197	37 467 049
gegenüber Dritten	13 511 191	13 682 482
gegenüber Beteiligten	19 823 006	23 784 567
Kurzfristige Rückstellungen	4 053 671	4 096 237
<b>Langfristiges Fremdkapital</b>	<b>107 303 260</b>	<b>94 192 170</b>
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	100 000 000	90 000 000
gegenüber Beteiligten	100 000 000	90 000 000
Unverzinsliche, rückzahlbare Darlehen der öffentlichen Hand	113 574	56 784
gegenüber Dritten	80 216	41 275
gegenüber Bund	33 358	15 509
Langfristige Rückstellungen	7 189 686	4 135 386
<b>Eigenkapital</b>	<b>103 557 570</b>	<b>120 503 902</b>
Aktienkapital	75 000 000	75 000 000
Gesetzliche Gewinnreserven	2 728 554	13 491 391
gemäss Art. 672 OR	672 920	1 491 391
gemäss Art. 36 PBG	2 055 634	12 000 000
Freie Gewinnreserven	9 459 602	15 066 179
Freie Reserven	9 459 602	15 066 179
Unternehmenserfolg	16 369 414	16 946 332

## 44 Erfolgsrechnung

in CHF

Thurbo AG	2022	2023
<b>Betriebsertrag</b>	<b>204 998 878</b>	<b>213 161 641</b>
Personenverkehrsertrag	86 734 721	95 531 147
Betriebsleistungsertrag	2 762 934	2 741 583
Abgeltungen	108 153 618	105 200 208
Übriger Betriebsertrag	7 348 712	9 688 733
Ertragsminderungen	- 1 107	- 30
<b>Betriebsaufwand</b>	<b>- 187 278 811</b>	<b>- 195 072 997</b>
Materialaufwand	- 37 867	- 67 679
Personalaufwand	- 60 064 452	- 61 737 725
Übriger Betriebsaufwand	- 99 642 101	- 106 130 471
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	- 736 188	- 667 842
Abschreibungen	- 26 798 203	- 26 469 280
<b>Betriebserfolg</b>	<b>17 720 067</b>	<b>18 088 644</b>
<b>Finanzerfolg</b>	<b>- 1 349 877</b>	<b>- 1 143 903</b>
Finanzertrag	119 030	250 616
Finanzaufwand	- 1 468 907	- 1 394 519
<b>Unternehmenserfolg vor Steuern</b>	<b>16 370 190</b>	<b>16 944 741</b>
<b>Steuern</b>	<b>- 776</b>	<b>1 591</b>
Direkte Steuern	- 776	1 591
<b>Unternehmenserfolg nach Steuern</b>	<b>16 369 414</b>	<b>16 946 332</b>

## 45 Geldflussrechnung

in CHF

Thurbo AG	2022	2023
<b>Veränderung flüssige Mittel</b>		
<b>Geldfluss aus Geschäftstätigkeit</b>	<b>40 884 563</b>	<b>48 590 668</b>
Unternehmenserfolg	16 369 414	16 946 332
Abschreibungen	26 798 203	26 469 280
Nicht aktivierbare Investitionsaufwendungen	736 188	667 842
Erhöhung Rückstellungen	1 375 062	307 706
Auflösung Rückstellungen	- 775 352	- 3 319 440
Veränderung Verbindlichkeiten (inkl. Rechnungsabgrenzung)	1 444 973	4 149 064
Veränderung Forderungen (inkl. Rechnungsabgrenzung)	- 5 063 925	3 369 884
<b>Geldfluss aus Investitionstätigkeit</b>	<b>- 47 737 020</b>	<b>- 4 750 373</b>
Veräusserung von Beteiligungen	34 000	-
Investitionen in Sach- und immaterielle Anlagen	- 47 771 020	- 4 750 373
<b>Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>	<b>6 872 593</b>	<b>- 43 859 273</b>
Veränderung kurzfr. Finanzierung ggü. Beteiligten (Cash Pool)	- 3 798 809	36 126 475
Erhöhung der Darlehen von Beteiligten	10 000 000	-
Rückzahlung von Darlehen der Beteiligten	-	- 80 000 000
Rückzahlung von Darlehen der öffentlichen Hand	- 56 790	- 56 790
Investitionsbeiträge von Dritten	728 192	71 042
<b>Veränderung flüssige Mittel</b>	<b>20 136</b>	<b>- 18 978</b>
<b>Nachweis</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
Flüssige Mittel per 1. Januar	12 525	32 661
Flüssige Mittel per 31. Dezember	32 661	13 683
<b>Veränderung flüssige Mittel</b>	<b>20 136</b>	<b>- 18 978</b>

# 46 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 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.

## 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.

Fremdwährungskurse	31.12.2022	31.12.2023
1 EUR	0.9840	0.9320

Auflösung stiller Reserven	2022	2023
Nettoauflösung stiller Reserven	775 000	3 319 000

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

Vollzeitstellen	2022	2023
Anzahl Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt	457	473

# 48 Anhang zur Jahresrechnung

## Thurbo AG

	31.12.2022	31.12.2023
<b>Wesentliche Beteiligungen</b>		
<b>Genossenschaft Tarifverbund Ostwind, St. Gallen</b>		
Anteil (Nominalwert)	2 000	2 000
Buchwert	2 000	2 000
Es besteht keine persönliche Haftung und Nachschusspflicht.		
<b>Einfache Gesellschaft Alliance SwissPass</b>		
Es besteht solidarische Haftung.		
<b>Einfache Gesellschaft Bündner Generalabonnement (BÜGA)</b>		
Es besteht solidarische Haftung. Die Gesellschaft wurde per 10. Dezember 2023 gegründet.		
<b>Einfache Gesellschaft Integraler Tarifverbund Transreno</b>		
Es besteht solidarische Haftung. Die Gesellschaft wurde per 10. Dezember 2023 gegründet.		
<b>Einfache Gesellschaft öV Bodenseeraum</b>		
Es besteht solidarische Haftung. Die Gesellschaft wurde per 1. Januar 2023 gegründet.		
<b>Berufliche Vorsorge</b>		
Personalvorsorgestiftung der Thurbo AG		
Verbindlichkeiten gegenüber Personalvorsorgestiftung	759 212	905 612
Deckungsgrad (prognostiziert)	109,1 %	111,2 %

## Thurbo AG

	31.12.2022	31.12.2023
<b>Eventualverbindlichkeiten</b>		
Einlagen von Mitarbeitenden und Pensionären der Thurbo AG in der Personalkasse der SBB AG		
Garantieverpflichtung in Höhe der Einlagen und Zinsen	3 333 975	3 155 814
<b>Fälligkeit der langfristigen, verzinslichen Verbindlichkeiten</b>		
Laufzeit bis 27.06.2024, Zins 0,33 %	10 000 000	
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	30 000 000
<b>Honorar der Revisionsstelle</b>		
	2022	2023
Honorar der Revisionstätigkeit (prognostiziert)	26 450	27 650
Honorar der subventionsrechtlichen Prüfung (prognostiziert)	18 000	18 000
<b>Deckungssummen der Sach- und Haftpflichtversicherungen für konzessioniertes Angebot</b>		
Sachversicherung	400 000 000	400 000 000
Haftpflicht	400 000 000	400 000 000

## 50 Anhang zur Jahresrechnung

### Thurbo AG

Entschädigungen des Verwaltungsrats	2022	2023
<b>Gesamtentschädigung</b>	<b>100 000</b>	<b>100 000</b>
Honorar (Grundpauschale)	95 000	95 000
davon Präsident	30 000	30 000
davon übrige Mitglieder	65 000	65 000
Honorar (zusätzliche Besprechungen und Vorbereitungen)		8 500
davon übrige Mitglieder		8 500
Spesenpauschale	5 000	5 000
davon Präsident	2 000	2 000
davon übrige Mitglieder	3 000	3 000

Die Gesamtentschädigung an zwei der drei Vertreter der SBB AG wird direkt der SBB AG ausgerichtet.



## 52 Eigenkapitalnachweis

### Thurbo AG

Eigenkapitalnachweis in CHF	Aktienkapital	Reserven Art. 671 OR	Reserven Art. 36 PBG	Freie Reserven	Ergebnis	Total
<b>Stand per 31.12.2021</b>	<b>75 000 000</b>	<b>586 562</b>	<b>358 741</b>	<b>9 515 689</b>	<b>1 727 164</b>	<b>87 188 156</b>
<b>Ergebnisverwendung</b>						
Zuweisung an Reserve gem. Art. 672 OR		86 358			- 86 358	-
Zuweisung an Reserve gem. Art. 36 PBG			1 696 893		- 1 696 893	-
Entnahme aus freien Reserven				- 56 087	56 087	-
<b>Laufende Rechnung</b>						
Jahresgewinn					16 369 414	16 369 414
<b>Stand per 31.12.2022</b>	<b>75 000 000</b>	<b>672 920</b>	<b>2 055 634</b>	<b>9 459 602</b>	<b>16 369 414</b>	<b>103 557 570</b>
<b>Ergebnisverwendung</b>						
Zuweisung an Reserve gem. Art. 672 OR		818 471			- 818 471	-
Zuweisung an Reserve gem. Art. 36 PBG			9 944 366		- 9 944 366	-
Zuweisung an freie Reserven				5 606 577	- 5 606 577	-
<b>Laufende Rechnung</b>						
Jahresgewinn					16 946 332	16 946 332
<b>Stand per 31.12.2023</b>	<b>75 000 000</b>	<b>1 491 391</b>	<b>12 000 000</b>	<b>15 066 179</b>	<b>16 946 332</b>	<b>120 503 902</b>

## 54 Ergebnisverwendung

Thurbo AG	2022	2023
<b>Ergebnisverwendung in CHF</b>		
Jahresergebnis	16 369 414	16 946 332
<b>Bilanzgewinn zur Verfügung der Generalversammlung</b>	<b>16 369 414</b>	<b>16 946 332</b>
Zuweisung an Reserve gem. Art. 672 OR	818 471	847 317
Zuweisung an Reserve gem. Art. 36 PBG	9 944 366	–
Zuweisung an freie Reserven	5 606 577	16 099 015
Gewinnvortrag	–	–



## 55 Bericht der Revisionsstelle zur Jahresrechnung

### Prüfungsurteil

Wir haben die Jahresrechnung der Thurbo AG (die Gesellschaft) – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2023, der Erfolgsrechnung, Anhang sowie Eigenkapitalnachweis (Seiten 42 bis 44, Seiten 46 bis 50 sowie Seiten 52 und 53) für das dann endende Jahr, einschliesslich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Nach unserer Beurteilung entspricht die Jahresrechnung dem schweizerischen Gesetz und den Statuten.

### Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Abschlussprüfung in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den Schweizer Standards zur Abschlussprüfung (SA-CH) durchgeführt. Unsere Verantwortlichkeiten nach diesen Vorschriften und Standards sind im Abschnitt «Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung» unseres Berichts weitergehend beschrieben. Wir sind von der Gesellschaft unabhängig in Übereinstimmung mit den schweizerischen gesetzlichen Vorschriften und den Anforderungen des Berufsstands, und wir haben unsere sonstigen beruflichen Verhaltenspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als eine Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

### Sonstige Informationen

Der Verwaltungsrat ist für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die im Geschäftsbericht enthaltenen Informationen, aber nicht die Jahresrechnung und unseren dazugehörigen Bericht. Unser Prüfungsurteil zur Jahresrechnung erstreckt sich nicht auf die sonstigen Informationen, und wir bringen keinerlei Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu zum Ausdruck. Im Zusammenhang mit unserer Abschlussprü-

fung haben wir die Verantwortlichkeit, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen wesentliche Unstimmigkeiten zur Jahresrechnung oder unseren bei der Abschlussprüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen. Falls wir auf Grundlage der von uns durchgeführten Arbeiten den Schluss ziehen, dass eine wesentliche falsche Darstellung dieser sonstigen Informationen vorliegt, sind wir verpflichtet, über diese Tatsache zu berichten. Wir haben in diesem Zusammenhang nichts zu berichten.

### Verantwortlichkeiten des Verwaltungsrates für die Jahresrechnung

Der Verwaltungsrat ist verantwortlich für die Aufstellung einer Jahresrechnung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorschriften und den Statuten und für die internen Kontrollen, die der Verwaltungsrat als notwendig feststellt, um die Aufstellung einer Jahresrechnung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist. Bei der Aufstellung der Jahresrechnung ist der Verwaltungsrat dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Geschäftstätigkeit zu beurteilen, Sachverhalte im Zusammenhang mit der Fortführung der Geschäftstätigkeit – sofern zutreffend – anzugeben sowie dafür, den Rechnungslegungsgrundsatz der Fortführung der Geschäftstätigkeit anzuwenden, es sei denn, der Verwaltungsrat beabsichtigt, entweder die Gesellschaft zu liquidieren oder Geschäftstätigkeiten einzustellen, oder hat keine realistische Alternative dazu.

### Verantwortlichkeiten der Revisionsstelle für die Prüfung der Jahresrechnung

Unsere Ziele sind, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die Jahresrechnung als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder

Irrtümern ist, und einen Bericht abzugeben, der unser Prüfungsurteil beinhaltet. Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Mass an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit dem schweizerischen Gesetz und den SA-CH durchgeführte Abschlussprüfung eine wesentliche falsche Darstellung, falls eine solche vorliegt, stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich gewürdigt, wenn von ihnen einzeln oder insgesamt vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie die auf der Grundlage dieser Jahresrechnung getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Nutzern beeinflussen. Eine weitergehende Beschreibung unserer Verantwortlichkeiten für die Prüfung der Jahresrechnung befindet sich auf der Webseite von EXPERTsuisse: <http://expertsuisse.ch/wirtschaftspruefungrevisionsbericht>. Diese Beschreibung ist Bestandteil unseres Berichts.

### Bericht zu sonstigen gesetzlichen und anderen rechtlichen Anforderungen

In Übereinstimmung mit Art. 728a Abs. 1 Ziff. 3 OR und PS-CH 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, 27. März 2024  
Deloitte AG

#### Fabien Lussu

Zugelassener Revisionsexperte  
Leitender Revisor

#### Ramona Arnold

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](https://facebook.com/thurbo.ch)  
 [instagram.com/thurbo](https://instagram.com/thurbo)  
 [thurbo.ch/youtube](https://thurbo.ch/youtube)  
 [thurbo.ch/linkedin](https://thurbo.ch/linkedin)