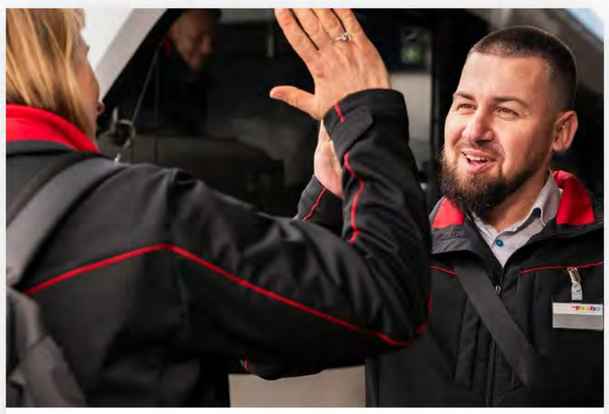
Geschäftsbericht 2025



Organisation: Wir sind Thurbo

Die prägenden Köpfe, die Besitzverhältnisse und die Daseinsberechtigung der Regionalbahn.

Am Bodensee zählt jede Sekunde

Die Thurbo Seelinie S1 gehört zu den schönsten aber auch den herausforderndsten Strecken.

Spannende Kennzahlen im Überblick

Wie viele Kund:innen pro Tag kontrolliert werden oder wie oft die Züge einen Boxenstopp einlegen.

Herausgeberin

Thurbo AG
Bahnhofstrasse 31
Postfach
8280 Kreuzlingen 1

Impressum

Datenschutz

Geschäftsbericht Download (PDF)

Archiv

Die Thurbo AG ist ein Unternehmen der SBB mit Beteiligung des Kantons Thurgau.

Editorial

Verwaltungsratspräsident Werner Schurter und Unternehmensleiterin Claudia Bossert sprechen im Videointerview über...

... die emotionale Eröffnung der Thurbo Serviceanlage in Weinfelden

... die Taufe des allerersten Flirt Evo

... die stragische Ausrichtung von Thurbo

Knackige Kennzahlen

Das Jahr 2025 in Zahlen

Klicken Sie sich durch das vergangene Jahr.

Wie oft hat im Kundenservice-Center das Telefon geklingelt? Wie lange ist das Streckennetz von Thurbo und wie viele Menschen sind mit der Regionalbahn gereist? Die bunten Kacheln geben Aufschluss. Mit einem Klick auf die Pfeile erhalten Sie spannende Hintergrundinformationen zur jeweiligen Kennzahl.

502.1
Mio. Personenkilometer

34.9
Mio. Fahrgäste

3’834
Kontrollen pro Tag

14.4
Kilometer durchschnittliche Strecke pro Kund:in

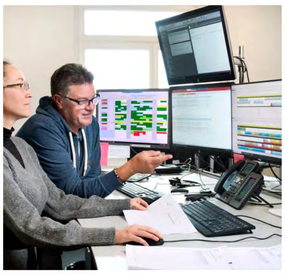
19.8
Mio. Kilometer Laufleistung aller Fahrzeuge

96.6%
Pünktlichkeit

180
Bahnhöfe und Haltepunkte

658
Kilometer Netzlänge

113
Fahrzeuge



1’120
Disponierte Züge pro Tag

70.2
Millionen kWh Energiebedarf der Flotte

3’155
Boxenstopps im Unterhalt

3’448
Kundenreaktionen

13
neu ausgebildete Lokführer:innen

533
Mitarbeitende

54.7%
Kostendeckungsgrad im regionalen Personenverkehr

101.6
Mio. CHF Erträge aus Fahrausweisverkäufen

1.2
Mio. CHF Unternehmenserfolg

Chronologie

Im Schnellzugstempo durch das Jahr 2025

Die Geschichten, Höhepunkte und Herausforderungen des letzten Geschäftsjahres.

Jan.

Überlastete S12 wird dauerhaft verstärkt →

Feb.

Instandhaltungskonzept funktioniert →

Kund:innen bewerten Thurbo positiv →

März

Martin Thalmann folgt auf Urs Sennhauser →

Entgleisung Eschenz: Führungsstab funktioniert →

April

Totalsperre Weinfelden–Kreuzlingen →

150 Jahre Nationalbahn – Thurbo feiert mit →

Mai

Neue Website, digitaler Geschäftsbericht →

Juni

Frischer Wind im Verwaltungsrat →

Testwoche «Fahrt mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit» →

Neue Fahrleitungen vor der Serviceanalage in Weinfelden →

Thurbo führt neue Arbeitsmodelle für das Lokpersonal definitiv ein →

Juli

Thurbo bleibt im grenzüberschreitenden Verkehr federführend →

Mitarbeitende unterstützen Kundenlenkung an Grossevent →

Aug.

Das Leben kehrt in die Serviceanlage in Weinfelden zurück →

Jennifer Meier neue Bereichsleiterin HRM →

Sept.

Neuer Markenauftritt wird eingeführt →

Thurbo beteiligt sich am ZVV-Aktionstag «Billett Bitte» →

Bierfans bevölkern die Thurbo Züge →

Zehn weitere GTW sind fit für Österreich →

BAV erteilt Betriebsbewilligung für vierteiligen Flirt Evo →

TKB und Thurbo werben für GA Night →

Okt.

Nov.

4'000 Personen kommen zur Eröffnung der Serviceanlage →

Tierisch Thurbo →

Thurbo erhält Zertifikat für weitere drei Jahre →

Cybersicherheit: Verlegung der Server in externe Rechenzentren →

Dez.

Thurbo baut Angebot auf zwei Linien aus →

Grossaufmarsch in Weinfelden

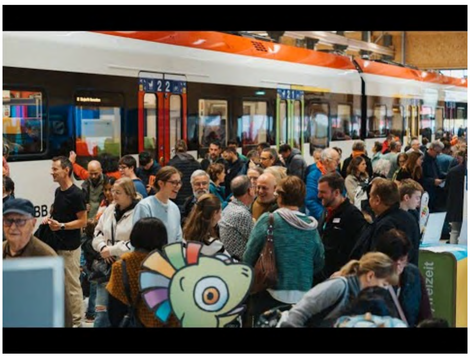
Neue Thurbo Serviceanlage begeistert die Massen

Thurbo feiert am 1. November 2025 die Eröffnung der Serviceanlage in Weinfelden sowie die Taufe des ersten Flirt Evo mit der Bevölkerung, welche die gegenwärtigen sowie die künftigen Regionalzüge aus ungewohnten Perspektiven bestaunt. Der Tag der offenen Tür wirkt auch nach innen – bei Thurbo und bei der SBB.

Man könnte meinen, ein Warenhaus öffne kurz vor dem Ausverkauf seine Tore: Zahlreiche Menschen stehen Schlange, recken erwartungsvoll die Hälse, bringen sich in Pole-Position. Doch hier gibt es nichts zu kaufen, dafür umso mehr zu besichtigen.

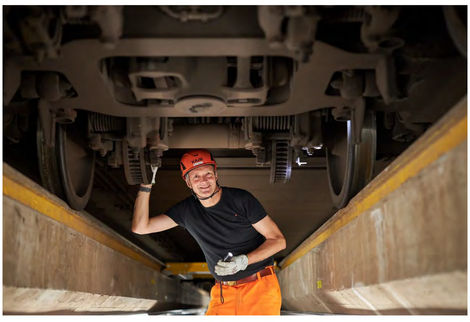
Gegen 11.00 Uhr stehen die Menschen bis zur Strasse Schlange. Bild: Thurbo AG

Als Punkt 10.00 Uhr das Absperrband durchtrennt wird, strömen die ersten Besucher:innen in die neue Thurbo Serviceanlage in Weinfelden. Ganze 4'000 sind es bis zum Ende des Tags der offenen Tür. Es ist Allerheiligen – im Nachbarkanton St. Gallen und vielleicht künftig auch thurbointern ein Feiertag.



Moderner und nachhaltiger Bau

18.4 Millionen Franken hat Thurbo in die Serviceanlage investiert, welche zwischen November 2023 und August 2025 an alter Stätte neu errichtet wurde. Entstanden ist eine moderne und nachhaltige Anlage in Holzbauweise. Die PV-Anlage an der Fassade und auf dem Dach produziert knapp 400'000 Kilowattstunden pro Jahr, womit rund 150 Haushalte ein Jahr lang mit Strom versorgt werden können. Zwar besitzt Thurbo die Anlage, betrieben wird sie aber vom Regionalfahrzeug Instandhaltungscenter Ostschweiz (RICO), einer Organisationseinheit der SBB. «Ein wirklich schöner Holzbau», bilanziert René Rusch, «die Arbeitsatmosphäre ist sehr angenehm und auch im Sommer entsteht keine Bullenhitze.» Der 57-Jährige arbeitet bei RICO und führt täglich schwere Instandhaltungsarbeiten (siehe Infobox) an den Thurbo Zügen aus. Am Tag der offenen Tür gibt er Einblicke in seine Arbeit.



René Rusch ist Instandhaltungsspezialist bei der SBB und kennt die Thurbo Züge aus jedem Blickwinkel. Bild: Thurbo AG

Leichte vs. schwere Instandhaltung ✕

Einige Tage vor der Eröffnung stehen in der Serviceanlage in Weinfelden überall Holzkisten herum. Viele davon gefüllt mit farbigen Thurbo Kopfpolstern, die ausgetauscht werden. Das gehört zur schweren Instandhaltung oder auch Revision der Züge, die in Weinfelden über die Bühne geht. Das Fahrzeug wird bei diesen Vorgängen oft in seine Einzelteile zerlegt, um beispielsweise eine Klimaanlage, Türantriebe oder die Bestuhlung auszuwechseln. Während der Revisionsarbeiten macht ein Zug mehrere Wochen Pause, weshalb sie pro Zug nur etwa alle zwei Jahre durchgeführt werden.

Die leichte Instandhaltung, welche RICO primär in der Serviceanlage Oberwinterthur an den GTW vornimmt, ist hingegen mit dem Jahresservice eines Autos vergleichbar. Sie umfasst visuelle Kontrollen oder die Überprüfung des Bremsdrucks. Auch die WC-Anlagen werden in Oberwinterthur entleert und gereinigt, wo ein Thurbo Zug etwa alle 20 Tage einen Boxenstopp einlegt.

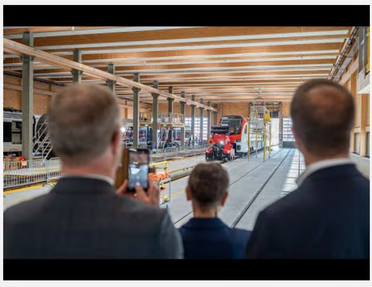
Im Eingangsbereich der Serviceanlage bringt Beat Bolliger neues Absperrband an und installiert kurzerhand eine Schleuse, um den Besucherstrom zu lenken. Der Kommunikationsspezialist für den Personenverkehr ist Co-Chef des OK und hat bereits viele neue oder modernisierte Instandhaltungsanlagen kommunikativ begleitet, darunter auch grosse wie diejenigen in Olten oder Basel. «Die Ostschweiz steht offensichtlich hinter ihrer Regionalbahn», sagt er erfreut ob des hohen Interesses.

Während die Unterhaltsspezialisten von RICO aus dem Zug steigen, Eröffnung auf Knopfdruck. ✕

Einen Tag vor dem Fest mit der Bevölkerung eröffnen Thurbo und die SBB die neue Serviceanlage in Weinfelden im Beisein der öV-Angebotsbesteller von Bund und Kantonen sowie der Medien. Nach spannenden Fachpodien drücken die Protagonisten des Events auf einen roten Knopf, worauf sich das Hallentor öffnet und der erste Flirt Evo von Thurbo in die Halle einfährt.

Walter Schönholzer, Regierungsrat Kanton Thurgau; Claudia Bossert, Thurbo Unternehmensleiterin; Reto Liechti, Divisionsleiter Produktion Personenverkehr SBB und der Weinfelder Stadtpräsident Simon Wolfer eröffnen die neue Thurbo Serviceanlage in Weinfelden per Knopfdruck. Bild: Thurbo AG

Während die Unterhaltsspezialisten von RICO dem Zug entsteigen, bekommen sie zur Feier des Tages und als Dank für ihre anspruchsvolle Arbeit einen Weinfelder Zopf überreicht. Im Anschluss besichtigen Stakeholder und Medien auf einem Rundgang die brandneue Serviceanlage.



Ein Eindruck, den Unternehmensleiterin Claudia Bossert teilt: «Die vielen Menschen zeigen mir, wie stark Thurbo in der Ostschweiz verankert ist», sagt sie stolz. Die Emotionen sind auch Regierungspräsident Walter Schönholzer anzusehen, als er den ersten Flirt Evo auf den Namen «Thurgau» tauft. «Mit diesen neuen Zügen werden die rund 35 Millionen Fahrgäste, die jährlich mit Thurbo unterwegs sind, noch komfortabler reisen als heute. Ich wünsche allen Menschen vom Bodensee bis zum Säntis gute Fahrt», verkündet Schönholzer zum Ende seiner Rede als «Götti» des ersten neuen Thurbo Zugs.

Regierungsrat Walter Schönholzer strahlt, als er den ersten Flirt Evo von Thurbo auf den Namen Thurgau tauft. Auch Thurbo Unternehmensleiterin Claudia Bossert ist sichtlich gerührt. Bild: Thurbo AG

Züge aus der Vogelperspektive betrachten

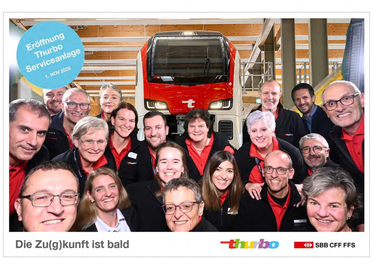
Thurbo ersetzt in den kommenden Jahren ihre gesamte Flotte mit Zügen des Typs Flirt Evo. Auch deshalb ist die neue Serviceanlage für die Zukunft von Thurbo essenziell: Nebst dem Unterhalt der aktuellen Gelenktriebwagen (GTW) werden hier alle 329 Züge, die Thurbo gemeinsam mit der SBB und RegionAlps bestellt hat, vor der Inbetriebnahme auf Herz und Nieren geprüft. (siehe Infobox).

Für Thurbo sind es also Züge aus der Ostschweiz, für die Ostschweiz. ✕

SBB, RegionAlps und Thurbo beschaffen gemeinsam 329 Regionalzüge vom Typ Flirt Evo. 107 davon gehen an Thurbo. Die Flirt Evo werden von Stadler in Bussnang hergestellt. Im Falle von Thurbo sind es also Züge aus der Ostschweiz, für die Ostschweiz. Die ersten neuen Züge kommen im Thurbo Land voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2026 in den regulären Betrieb. In den Folgejahren wird die aktuelle GTW-Flotte schrittweise ersetzt. Voraussichtlich sind 2034 alle Flirt Evo im Thurbo Gebiet im Einsatz.

2025 wurden bei der Produktion der Flirt Evo wichtige Meilensteine erreicht: Im September erteilte das Bundesamt für Verkehr auf dem Schweizer Schienennetz die Zulassung für den längeren Vierteiler. Zudem wurden mit den ersten fertig produzierten Zügen zahlreiche Ertüchtigungsfahrten absolviert. Bei diesen Fahrten wird die volle Funktionalität der Züge mit Qualitätsprüfungen sichergestellt. Im Fokus steht die Sicherheit, indem etwa die Bremsen (inkl. Notbremsen) oder die Zugsicherungssysteme getestet werden. Dem gegenüber steht die Betriebserprobung, welche 2026 einen Schwerpunkt auf dem Weg zur Einführung der Züge bildet. In der Erprobung wird die Zuverlässigkeit der Züge im Fahrplan durchleuchtet. Dabei achten die Verantwortlichen primär auf den Kundenkomfort: Funktionieren beispielsweise die Informationssysteme und die Klimaanlagen?

Auch am Tag der offenen Tür prüfen die Besucher:innen die diversen Stationen ganz genau: Kinder wie Erwachsene lassen sich per Fotobox im Führerstand des Flirt Evo ablichten, andere steigen auf die Dacharbeitsplätze unter der Hallendecke auf, um die Szenerie aus der Vogelperspektive auf sich wirken zu lassen. Nicht zuletzt sorgt Regionalbahn-Maskottchen Thurbi für gute Stimmung. Rund 20 Thurbo Mitarbeitende aus allen Bereichen betreuen die verschiedenen Posten, hinzu kommt das Personal von RICO und der SBB. «Teamwork auf der ganzen Linie», fasst Claudia Bossert zusammen.



Auch die Thurbo Mitarbeitenden wollten sich ein Erinnerungsbild mit der Fotobox nicht entgehen lassen. Bild: Thurbo AG

One SBB

Um 16.00 Uhr machen sich die letzten Bahnfans langsam auf den Heimweg. Viele haben Bilder als Erinnerung in der Tasche, knapp 1'200 Fotos wurden bei den zwei Fotoboxen ausgedruckt.

Auch die Helfer:innen werden den Tag in guter Erinnerung behalten: Die neue Serviceanlage in Weinfelden ist für Thurbo ein strategischer Meilenstein, der würdig mit der Bevölkerung gefeiert wurde. Entsprechend gelöst und euphorisch ist die Stimmung im Pausenraum im UG der Serviceanlage, wo SBB, RICO und Thurbo gemeinsam anstossen. Das Schlusswort gebührt Thurbo Unternehmensleiterin Claudia Bossert, die sich für den Einsatz bedankt und sagt: «Das war gelebte One SBB.»

«4'000 Personen sind eine echte Hausnummer»

Oliver Heiniger leitet das Regionalfahrzeug Instandhaltungscenter Ostschweiz (RICO), welches für die Instandhaltung der Thurbo Züge zuständig ist. Im Interview erzählt er, was die Eröffnung der Serviceanlage bei seinem Team ausgelöst hat und beschreibt das Verhältnis von RICO und Thurbo anhand einer Anekdote seiner Kinder.

Oliver Heiniger (rechts), Leiter des Regionalfahrzeug Instandhaltungscenter Ostschweiz, spricht bei der offiziellen Eröffnung der Thurbo Serviceanlage auf dem Podium. Bild: Thurbo AG

Oliver Heiniger, mit welchen Gefühlen denken Sie an die Eröffnung der Serviceanlage in Weinfelden zurück?

OH: Mit sehr positiven. Im ganzen Team von RICO herrschten auch Wochen nach dem Tag der offenen Tür eine besondere Energie und grosse Begeisterung. Wir haben von den zahlreichen Besucher:innen eine enorme Wertschätzung unserer Arbeit erfahren.

Woran machen Sie diese Wertschätzung fest?

OH: Einerseits an der schieren Anzahl an Besucher:innen. 4'000 Menschen sind für die Ostschweiz eine echte Hausnummer. Viele sind sogar wie in einem Freizeitpark Schlange gestanden, um eingelassen zu werden, oder die Fahrzeuge von unten und oben zu begutachten. Andererseits habe ich bei einem Grossteil der Anwesenden ein ehrliches Interesse am Beruf der Instandhaltung gespürt. Mir kam es fast so vor, als hätten sich die Leute mit einem Fragebogen auf den Tag vorbereitet. Das war für mein Team eine grosse Freude. Unser Wirken findet normalerweise jenseits des Scheinwerfers der Öffentlichkeit statt.

RICO und Thurbo sind seit jeher eng verbunden. Ist die Verbindung durch die neue Serviceanlage noch stärker geworden?

OH: Im Anschluss an den Tag der offenen Tür haben im Pausenraum Mitarbeitende der SBB, von Thurbo und RICO gemeinsam angestossen. Ich habe selten eine so gelöste Stimmung erlebt. Wir sind definitiv noch mehr zusammengewachsen, die gegenseitige Hilfsbereitschaft rund um die Eröffnung war von allen Seiten enorm hoch und das Verständnis für das Gegenüber ist nun noch stärker vorhanden.

Das Team von RICO inklusive Leiter Oliver Heiniger (ganz links) fühlt sich wohl in der neuen Serviceanlage. Im Anschluss an die offizielle Eröffnung erhielten die Mitarbeitenden einen Weinfelder Zopf überreicht. Ebenfalls auf dem Bild zu sehen sind Reto Liechti, SBB Konzernleitungsmitglied und Leiter Produktion Personenverkehr sowie Thurbo Verwaltungsrat, und die Thurbo Unternehmensleiterin Claudia Bossert (beide in blau). Bild: Thurbo AG

Wie beschreiben Sie die Zusammenarbeit von RICO und Thurbo in Ihren Worten?

OH: Für mich ist es eine Partnerschaft, die durch verschiedene Zutaten zum Erfolgsrezept wird: Regionalität, Nähe, Flexibilität und Hilfsbereitschaft. Wir alle verpflichten uns einem sicheren und zuverlässigen Betrieb der in der Region beliebten Thurbo Fahrzeuge. Dazu müssen Betreiber (Thurbo) und Instandhalter (RICO) nicht zwingend organisatorisch unter dem gleichen Dach sein. Ich glaube, die Ergebnisse sprechen im betrieblichen Alltag oder auch am Tag der offenen Tür für sich. Meine Mitarbeitenden identifizieren sich stark mit der SBB, zu der wir gehören, aber genauso stark mit Thurbo. Darf ich eine kleine Anekdote zum Verhältnis RICO–Thurbo erzählen?

Klar.

OH: Wir sind eine Organisationseinheit der SBB, werden in der Öffentlichkeit aber oft für Thurbo Mitarbeitende gehalten, weil wir uns zu einem Grossteil um die Züge der Thurbo kümmern. Wenn ich mit meinen Kindern beim Bahnhof in Winterthur bei den abgestellten GTW vorbeigehe, rufen sie immer: «Schau Papi, da sind deine Züge! Dürfen wir wieder mal mit dem Thurbo fahren?»

Knapp ein Jahr ist seit der Inbetriebnahme der Serviceanlage vergangen. Wie gefällt es dem Team?

OH: Die positive Wirkung der neuen Serviceanlage ist weiterhin stark zu spüren. Der Holzbau sorgt zum einen für eine sehr heimelige Arbeitsatmosphäre. Zum anderen ist es thermisch ideal, um zu werken: Im Winter können wir im T-Shirt arbeiten, im Sommer wird es nicht zu heiss. Ein echter Mehrwert für alle Beteiligten.

Neue Gesichter in der Geschäftsleitung

Zwischen Kontinuität und Wandel

Thurbo durfte im vergangenen Geschäftsjahr zwei neue Geschäftsleitungsmitglieder begrüssen: Martin Thalmann trat als Leiter Betrieb dem Gremium im März 2025 bei, im August folgte die neue HRM-Leiterin Jennifer Meier. Die beiden schauen im Doppelinterview auf ihre Anfangszeit bei Thurbo zurück und verraten, welche Rolle sie in der Geschäftsleitung einnehmen.

Martin Thalmann, Sie sind beruflich seit langem mit der Bahnwelt verbunden, zuletzt als Leiter des Regionalfahrzeug Instandhaltungscenters Ostschweiz (RICO). Ein Vorteil für Ihren Einstieg bei Thurbo?

MT: Von Vorteil war, dass ich die Unternehmenskultur von Thurbo bereits kannte und so bei meiner Bewerbung schon wusste, dass dies ein Umfeld ist, in dem ich mich wohlfühlen kann.

Waren die Erwartungen an Sie aufgrund Ihrer Vorgeschichte nicht automatisch etwas höher?

MT: Nein, ich denke nicht. Ich habe bereits im Bewerbungsverfahren offengelegt, dass ich zwar im technischen Bereich fundierte Kenntnisse habe, aber betriebliche Themen für mich zu einem grossen Teil Neuland sein werden.

Jennifer Meier, für Sie war es ein Einstieg in eine völlig neue Branche?

JM: Das stimmt, es sind neue Themen und vor allem eine neue Unternehmenskultur, die mich bei Thurbo erwartet haben. Im HR gibt es allerdings auch zwischen branchenfremden Unternehmen viele Überschneidungen, sodass ich mich in diesem Bereich schnell zurechtfand. Gewisse Vorkenntnisse hätten den Einstieg sicher erleichtert, aber ich sehe es vor allem als Vorteil für Thurbo, dass jemand mit einem frischen Blick neue Perspektiven ins Unternehmen einbringen kann.

Jennifer Meier und Martin Thalmann unterhalten sich in einem der neuen Flirt-Evo-Züge. Bild: Thurbo AG

Sie haben beide die Thurbo Unternehmenskultur erwähnt. Wie nehmen Sie diese wahr?

JM: Ich wurde mit Offenheit und Freude empfangen; das Vertrauen der Mitarbeiter:innen in meine Funktion war gross. Aber es ist auch eine gewisse Zurückhaltung gegenüber neuen Ansätzen spürbar. Die eigene Komfortzone zu verlassen, fällt manchmal noch etwas schwer.

MT: Auch mir wurde mit viel Herzlichkeit und Wohlwollen begegnet. Man spürt bei vielen Mitarbeiter:innen Leidenschaft und Freude für das, was sie tun – für mich ein Erfolgsrezept von Thurbo. Auch in meinem Bereich habe ich eine gewisse Vorsicht gegenüber Veränderungen wahrgenommen. Aber gleichzeitig auch eine grosse Bereitschaft, Dinge anders anzupacken.

> Man spürt bei vielen Mitarbeiter:innen Leidenschaft und Freude für das, was sie tun.
>
> Martin Thalmann
> Leiter Betrieb

Wie wirken Sie dieser Zurückhaltung oder Vorsicht gegenüber Veränderungen entgegen?

MT: Ich setze auf Transparenz und begegne meinen Mitarbeiter:innen auf Augenhöhe. Ich kommuniziere nicht nur einen Entscheid, sondern zeige auch auf, welche Beweggründe zu diesem Entscheid geführt haben. So können meine Mitarbeiter:innen eine Veränderung zumindest nachvollziehen – auch wenn sie vielleicht anders entschieden hätten.

JM: Das sehe ich genauso. Zudem halte ich es für besonders wichtig, alle Betroffenen frühzeitig in einen Veränderungsprozess einzubeziehen und ihnen die Möglichkeit zu geben, ihre Überlegungen einzubringen.

Zu den Personen (RICO, Organisationseinheit der SBB) ✕

Martin Thalmann war beruflich schon früh mit der Eisenbahnwelt in Kontakt. Seine Lehre als Elektromechaniker schloss er bei der Schindler Waggon AG ab und war später über zehn Jahre lang bei Stadler tätig. Nach einem siebenjährigen Abstecher in die Verpackungsindustrie kehrte Martin Thalmann 2016 zurück zur Bahn. Neun Jahre lang arbeitete der 50-Jährige beim Regionalfahrzeug Instandhaltungscenter Ostschweiz (RICO), das er ab 2019 bis zu seinem Wechsel zu Thurbo auch leitete. Privat engagiert sich Martin Thalmann in seinem Wohnort Arbon als Schulbehördenmitglied, verbringt Zeit mit seiner Familie, besucht gerne Konzerte oder probiert neue Kochrezepte aus.

Bevor sie zur Thurbo AG stiess, arbeitete **Jennifer Meier** rund achteinhalb Jahre als Leiterin Personalwesen bei der DELTAgroup Security & Services AG. Nach ihrer Lehre als Kauffrau hat sie sich zur Personalfachfrau und später zur diplomierten Personalleiterin NDS HF weitergebildet. Zudem hat die 37-Jährige zwei CAS-Zertifikate in Arbeitsrecht und Gesprächsführung erworben und ist Prüfungsexpertin und Autorin von Prüfungsfragen bei der Berufsprüfung für eidg. dipl. HR-Fachleute. Jennifer Meier lebt in Gachnang. In ihrer Freizeit schätzt sie das Zusammensein mit Freunden und Familie.

Sie haben nicht nur einen neuen Bereich übernommen, sondern sind auch in ein neues Gremium eingetreten. Wie haben Sie den Einstieg in die Geschäftsleitung erlebt?

JM: Eine Herausforderung der ersten GL-Sitzungen war auf jeden Fall die Vielzahl an Abkürzungen. (lacht) Mir wurde aber glücklicherweise mit viel Offenheit, Hilfsbereitschaft und Verständnis begegnet. Ich war zudem beeindruckt, wie fundiert das Wissen der anderen GL-Mitglieder ist – nicht nur in ihrem eigenen Fachbereich, sondern auch in jenen ihrer Kolleg:innen.

MT: Trotz meines Bahnhintergrundes war es auch für mich anfangs schwierig, mich in den verschiedenen Themenbereichen zurechtzufinden. Gleichermassen wurde ich von Beginn an nicht bloss als «der Neue» beäugt, sondern als vollwertiges Mitglied der Geschäftsleitung anerkannt. Man diskutiert auf Augenhöhe, hört anderen zu und kann sich auch nach kontroversen Diskussionen auf einen Konsens einigen, den alle glaubhaft vertreten.

Welche Rolle nimmt Ihr Gegenüber in der Geschäftsleitung ein?

JM: Martin Thalmann ist sehr überlegt; er reflektiert und hinterfragt. Damit bringt er eine ruhige und besonnene Art in die Geschäftsleitung ein, die vor allem bei hitzigen Diskussionen besonders wertvoll ist.

MT: Bei Jennifer Meier weiss man genau, woran man ist. Sie ist eine direkte Person, bringt Sachen auf den Punkt und hat eine klare Haltung. Eine Eigenschaft, die ich sehr an ihr schätze und die ich als grosse Bereicherung für unser Gremium sehe.

> Mir wurde mit viel Offenheit, Hilfsbereitschaft und Verständnis begegnet.
>
> Jennifer Meier
> Leiterin HRM

Viele Mitarbeiter:innen aus Ihren Bereichen arbeiten räumlich weit entfernt, sind «draussen» in den Thurbo Zügen unterwegs. Wie schaffen Sie es trotzdem, nahe bei den Bedürfnissen und Herausforderungen dieser Mitarbeitenden zu sein?

MT: Ein Mittel dafür ist mein Arbeitsweg. Einerseits begegne ich dort den Lokführer:innen persönlich, andererseits erhalte ich einen Einblick in ihren Arbeitsalltag und kann viele ihrer Herausforderungen beobachten. Ein weiteres Mittel sind Besuche bei verschiedenen Standorten, bei denen oft spannende Gespräche entstehen.

JM: Auch mir ist die Präsenz an den verschiedenen Standorten wichtig, um zu spüren, wie es unseren Mitarbeiter:innen geht – sei dies bei spontanen Besuchen oder bei Personalanlässen. Zudem nutze ich zufällige Begegnungen mit Lokführer:innen und Kundenbegleiter:innen in der Geschäftsstelle, um mich vorzustellen und führe viele persönliche Gespräche mit unseren Mitarbeitenden.

Bei welchen Themen haben Sie im vergangenen Geschäftsjahr intensiv zusammengearbeitet?

MT: Schnittstellen ergeben sich vor allem im Bereich der Personalbesetzung. Ein konkretes Beispiel ist die Nachbesetzung der Stelle Leiter:in Lokpersonal im Jahr 2027, deren Planung wir frühzeitig aufgegleist haben.

JM: Zudem haben wir einen neuen Fokus auf die Nachfolgeplanung und Mitarbeitendenentwicklung gelegt. Diese Arbeit möchten wir 2026 intensivieren, um die nötigen Strukturen zu schaffen, damit wir unseren Mitarbeiter:innen in Zukunft noch bessere Entwicklungsmöglichkeiten anbieten können.

In der Thurbo Geschäftsleitung wird offen und auf Augenhöhe diskutiert. Bild: Thurbo AG

Was war Ihr Highlight im Geschäftsjahr 2025?

MT: Besonders emotional war die Eröffnung der Serviceanlage in Weinfelden. Ich war stolz, Teil von etwas zu sein, das in der Bevölkerung ein so grosses Interesse ausgelöst hat.

JM: Der 1. November war auf jeden Fall sehr eindrücklich und aus Unternehmenssicht ein absolutes Highlight. Mein Highlight setzt sich jedoch aus vielen kleinen Momenten zusammen: Das Engagement, Verständnis und die Hilfsbereitschaft, die mir aus allen Unternehmensbereichen entgegengebracht wurde, ist mein Highlight 2025.

Welche Ziele haben Sie sich als Leiterin HRM bzw. Leiter Betrieb für die Zukunft gesetzt?

MT: Mittelfristig möchte ich mich tiefer in die verschiedenen Fachthematiken einarbeiten, um die Herausforderungen meiner Mitarbeiter:innen noch besser zu verstehen und meinen Bereich optimal auf die kommenden Veränderungen, darunter die Einführung der neuen Fahrzeugflotte und der Ablösung des Planungssystems, einzustellen.

JM: Ich möchte den HR-Bereich bei Thurbo modernisieren und wichtige Digitalisierungsschritte angehen. Es gilt, das Gute zu bewahren und den Rest noch besser zu machen.

Veränderungen im Thurbo Verwaltungsrat

Nicht nur in der Geschäftsleitung, sondern auch im Verwaltungsrat der Thurbo AG gab es im vergangenen Jahr personelle Veränderungen: Reto Liechti wurde an der Generalversammlung 2025 zusammen mit Christophe Gardan in den Verwaltungsrat der Thurbo AG gewählt. Als Nachfolger von Paul Blumenthal ist Reto Liechti zudem neuer Vizepräsident des Verwaltungsrats.

Reto Liechti, Verwaltungsratsvizepräsident der Thurbo AG. Bild: Thurbo AG

Reto Liechti, sowohl in der Geschäftsleitung als auch im Verwaltungsrat der Thurbo AG ist es 2025 zu zwei personellen Veränderungen gekommen. Wie haben Sie als neuer Vizepräsident des Verwaltungsrats die Zusammenarbeit im Gremium erlebt?

RL: Die Diskussionen im Verwaltungsrat sind sehr offen und stets geprägt von einer klaren Ausrichtung auf den Erfolg der Thurbo AG. Alle VR-Mitglieder erleben Thurbo regelmässig selbst als Kundin oder Kunde – so bleiben die Qualität und Kundenorientierung immer im Zentrum.

Wie wirken sich die personellen Wechsel im Verwaltungsrat auf die strategische Ausrichtung von Thurbo aus?

RL: Thurbo ist im Regionalverkehr in der Ostschweiz und im angrenzenden Ausland hervorragend positioniert. Der Verwaltungsrat wird die Stärken von Thurbo als regional verankerte, kundenorientierte und zuverlässige Bahn weiter ausbauen. Sie soll für Besteller und Kund:innen ein verlässlicher Partner bleiben.

> Die Diskussionen im Verwaltungsrat sind sehr offen und stets geprägt von einer klaren Ausrichtung auf den Erfolg der Thurbo AG.
>
> Reto Liechti
> Vizepräsident des Verwaltungsrates

Inwiefern können Sie als neuer Vizepräsident des Verwaltungsrats dazu beitragen, dass die Kontinuität bei Thurbo trotz dieser Wechsel gewährleistet bleibt, zumal Anfang 2026 auch der bisherige Verwaltungsratspräsident Werner Schurter zurückgetreten und durch Nicolas Germanier ersetzt worden ist?

RL: In meinen letzten Rollen im Fernverkehr und der Produktion Personenverkehr bei den SBB habe ich bereits eng mit der Geschäftsleitung und dem Verwaltungsrat der Thurbo AG sowie mit anderen öV-Anbietern in der Ostschweiz zusammengearbeitet. Das Wissen und die Erfahrungen aus dieser Zeit kann ich aktiv in die laufenden Geschäfte einbringen.

Wie muss man sich den Austausch zwischen Verwaltungsrat und Geschäftsleitung vorstellen?

RL: Der Austausch ist von Vertrauen und Transparenz geprägt. Neue Ideen und Lösungen werden ausdiskutiert und gemeinsam legen wir den Fokus auf die pragmatische und rasche Umsetzung.

Vier Fragen an Claudia Bossert

Als Unternehmensleiterin der Thurbo AG steht Claudia Bossert nicht nur der Geschäftsleitung vor, sondern pflegt auch einen engen Austausch mit dem Verwaltungsrat.

Claudia Bossert, Thurbo Unternehmensleiterin. Bild. Thurbo AG

Claudia Bossert, wie haben Sie den Eintritt von Martin Thalmann und Jennifer Meier in die Geschäftsleitung erlebt?

CB: Beide Positionen haben wir nach intensiven Rekrutierungsprozessen besetzt. Ich war daher überzeugt, dass Martin und Jennifer die erforderlichen fachlichen und persönlichen Kompetenzen mitbringen. Sie haben sich sehr rasch in ihre neuen Aufgaben eingearbeitet und gehörten nach kurzer Zeit einfach dazu.

Auch im Verwaltungsrat von Thurbo hat es zwei Wechsel gegeben. Haben sich diese im vergangenen Jahr bereits auf die strategische Ausrichtung von Thurbo ausgewirkt?

CB: An der zweiten VR-Sitzung von Reto Liechti und Christophe Gardan haben wir uns intensiv mit der Unternehmensstrategie 2026-2030 auseinandergesetzt. Als langjährige öV-Profis in verschiedenen Funktionen bei der SBB waren sie schnell vertraut mit den Herausforderungen von Thurbo und geben wertvolle Impulse für die Weiterentwicklung unseres Unternehmens.

Haben Sie als Unternehmensleiterin besondere Vorkehrungen getroffen, um die Wechsel in der GL und im VR möglichst reibungslos zu gestalten?

CB: Für Neue ist es immer eine Herausforderung, dass sie rasch möglichst viel mitbekommen, aber nicht mit Informationen überflutet werden. Wir haben versucht, die neuen VR- und GL-Mitglieder mit den relevanten Informationen zu versorgen und ihnen die Hintergründe aufzuzeigen. Wichtig sind offene Türen und kurze Wege.

> Für Neue ist es immer eine Herausforderung, dass sie rasch möglichst viel mitbekommen, aber nicht mit Informationen überflutet werden.
>
> Claudia Bossert
> Unternehmensleiterin

Wie nehmen Sie die Zusammenarbeit in den beiden Gremien in der neuen Zusammensetzung wahr? Hat sie sich stark verändert?

CB: Jeder Wechsel in einem Gremium bringt eine neue Dynamik. Ich empfinde es als sehr bereichernd, sowohl in der GL als auch im VR neue Perspektiven zu bekommen. In der GL müssen wir die operativen Herausforderungen gemeinsam meistern und uns bei gewissen Themen manchmal auch zusammenraufen. Dafür ist es wichtig, dass wir als Team agieren und uns in unseren Rollen und als unterschiedliche Persönlichkeiten gegenseitig respektieren.

Der VR ist verantwortlich für die strategische Weiterentwicklung von Thurbo und gestaltet diese aktiv mit. Die VR-Mitglieder sind für mich wichtige Sparringpartner, von deren Kompetenzen und Weitsicht wir profitieren.

Kleiner Rückstand, grosse Auswirkung

Warum am Bodensee jede Sekunde zählt

Die Seelinie gehört zu den schönsten Bahnstrecken der Region – und zugleich zu den anspruchsvollsten im täglichen Betrieb. Kleine Verzögerungen können hier grosse Auswirkungen haben. Deshalb hat Thurbo gezielte Massnahmen lanciert, um in der Pünktlichkeit noch besser zu werden.

Pünktlichkeit ist für die Fahrgäste selbstverständlich. Kommt ein Zug zu spät, wird das sofort wahrgenommen. Oft ohne zu wissen, was im Hintergrund alles zusammenspielt. Genau hier liegt die Herausforderung der S1: Sie ist die längste Linie von Thurbo und erstreckt sich von Schaffhausen bis Wil. Zudem weist sie zahlreiche Kreuzungen auf und verläuft abschnittsweise eingleisig. Verspätet sich ein Zug, wirkt sich dies unmittelbar auf den Gegenzug und damit auf alle darauffolgenden Abfahrten aus. Immer wieder verzeichnete die S1 Verspätungen, was in der Historie auf eine systematische Problematik hinwies. Aus diesem Grund machte sich eine Projektgruppe – bestehend aus Spezialist:innen der SBB Infrastruktur und Thurbo – an die Arbeit und analysierte die möglichen Knackpunkte.

Entdecken Sie die maritime Etappe der S1 im 360°-Video. Schauen Sie das Video direkt auf Youtube respektive mit dem Smartphone in der Youtube-App. Bewegen Sie das Smartphone für den 360°-Effekt. Auf dem Desktop halten Sie die Maus gedrückt und drehen hin und her. Video: Thurbo AG

Wenn Sekunden zu Minuten werden

Die Auswertungen zeigen eindrücklich, wie sensibel das System reagiert. Besonders überraschend ist eine Erkenntnis, die selbst langjährige Lokführer:innen verblüfft: Ist Zug A 15 Sekunden zu spät dran, verursacht dies bis zu 120 Sekunden Verspätung beim Gegenzug B. Das sind bis zu zwei Minuten, also das Zehnfache der anfänglichen Verspätung. «Das hat selbst mich erstaunt», gesteht Daniel Fust, Leiter des Lokpersonals von Thurbo und seit über 30 Jahren Lokführer. Gerade an Knotenpunkten und Kreuzungsstellen multiplizieren sich kleinste Abweichungen. Signale schalten später auf Grün, Einfahrgeschwindigkeiten reduzieren sich, Anschlusszüge geraten unter Druck. Was mit wenigen Sekunden beginnt, kann sich rasch zu einer spürbaren Unpünktlichkeit entwickeln.

Die Thurbo Seelinie, hier während der Blueschtzeit im Frühling, gehört zu den schönsten Strecken des Betriebsgebiets. Bild: Thurbo AG

Klare Weisungen für das Lokpersonal

Somit ist klar: Das grösste Pünktlichkeitspotenzial liegt nicht auf der Strecke, sondern an den Haltepunkten. Während auf freier Fahrt oft nur wenige Sekunden gewonnen werden können, entscheidet sich die Pünktlichkeit beim Ein- und Ausfahren in die Bahnhöfe, bei der Dauer der Halte, bei der Ablösung der Lokführerinnen und Lokführer und bei der Abfahrt auf die Sekunde genau. Insbesondere die Testwoche «Fahrt mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit», die im Sommer 2025 durchgeführt wurde, bestätigt diese Erkenntnis.

> Der Schlüssel zur Pünktlichkeit liegt im Halt – nicht auf der Strecke.
>
> Daniel Fust
> Leiter Lokpersonal Thurbo

«Es war uns wichtig, die Erfahrungen und Beobachtungen des Lokpersonals in die Analyse miteinfliessen zu lassen», sagt Martin Thalmann, Bereichsleiter Betrieb. Die zahlreichen Rückmeldungen komplettierten das Bild und sorgten sowohl beim Lokpersonal als auch beim Führungsteam des Betriebs für Aha-Momente. «Dass sich eine Verspätung nicht einfach eins-zu-eins auswirkt, sondern verzehnfacht, hat Eindruck gemacht. Nun müssen wir die gewonnenen Erkenntnisse im Alltag verankern», sagt Fust.

Verspätungen auf der S1 wirken sich direkt auf andere Züge aus. Bild: Thurbo AG

Konkret wurden mehrere Massnahmen für das Lokpersonal definiert: eine Minute vor Abfahrt fahrbereit sein, den Personalwechsel speditiv durchziehen, den Zeitspielraum an Haltepunkten konsequent nutzen und im Verspätungsfall die Höchstgeschwindigkeit fahren, sofern möglich.

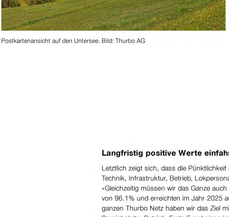
vPRO versus PüA

Für das Lokpersonal bedeutet dies zudem, klare Prioritäten zu setzen:

1. Sicherheit
2. Pünktlichkeit
3. Komfort und Wirtschaftlichkeit

Ist ein Zug pünktlich, kann komfortabel und wirtschaftlich gefahren werden, also gemäss vPRO, dem Instrument, das die Idealgeschwindigkeiten vorgibt und die Energieeffizienz fördert. Im Verspätungsfall hingegen ist entschlossenes Handeln gefragt; die Pünktlichkeitsanzeige PüA ist dabei das zentrale Führungsinstrument. Zeigt die Anzeige +00:10 an, ist der Zug zehn Sekunden zu spät dran. «Unser Ziel muss stets 00.00 sein», betont Fust.

> Trotz guter Pünktlichkeitswerte streben wir stetig nach Verbesserung.
>
> Martin Thalmann
> Bereichsleiter Betrieb Thurbo



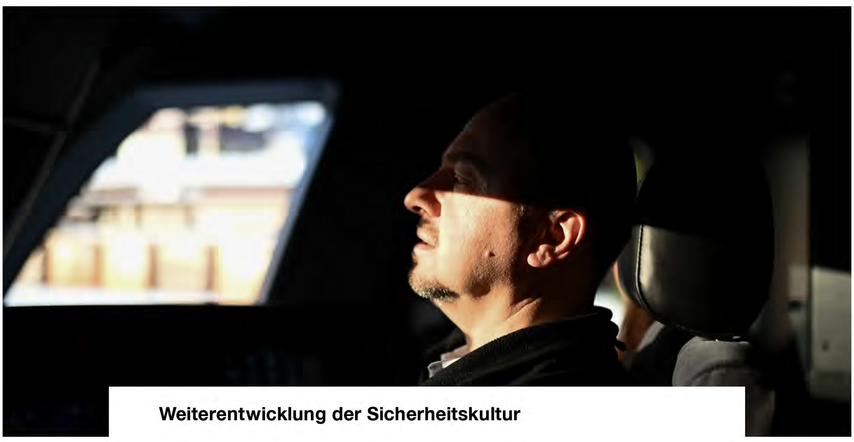
Postkartenansicht auf den Untersee. Bild: Thurbo AG

Auch Fahrgäste tragen zur Pünktlichkeit bei

Nicht alle Einflussfaktoren liegen im direkten Wirkungsbereich von Thurbo. Gerade in den Sommermonaten, wenn ganze Schulklassen, Reisegruppen oder Velofahrende die Haltezeiten verlängern. Auch zögerliches Ein- und Aussteigen oder verspätetes Erscheinen am Perron wirkt sich unmittelbar auf die Abfahrtszeit aus. Ein konkretes Beispiel ist der Bahnhof Altnau, wo es keine Unterführung gibt. Dort wurde der bisherige Halt auf Verlangen durch einen fixen Halt ersetzt. Das heisst, die Barrieren werden früher angesteuert und Verzögerungen durch zu spät eintreffende Fahrgäste entfallen. «Wir hatten früher bis zu 35 Sekunden Verspätung, bis alle Personen eingestiegen waren», erläutert Fust. Für die Pünktlichkeit bedeutet dies einen Gewinn von bis zu einer halben Minute.

Langfristig positive Werte einfahren

Letztlich zeigt sich, dass die Pünktlichkeit durch das Zusammenspiel mehrerer Faktoren entsteht: Technik, Infrastruktur, Betrieb, Lokpersonal, aber auch die Fahrgäste tragen ihren Teil dazu bei. «Gleichzeitig müssen wir das Ganze auch relativieren: Wir haben bei Thurbo ein Pünktlichkeitsziel von 96,1% und erreichten im Jahr 2025 auf der Seelinie eine Pünktlichkeit von 95,8%, auf dem ganzen Thurbo Netz haben wir das Ziel mit 96,6% sogar übertroffen», so Martin Thalmann, Bereichsleiter Betrieb. Erste Ergebnisse im Dezember 2025 haben auf der Seelinie bereits einen leicht höheren Wert ausgewiesen. Ob die lancierten Massnahmen nachhaltig sind, lässt sich erst zu einem späteren Zeitpunkt sagen. «Dazu brauchen wir Langzeitwerte, um sie repräsentativ vergleichen zu können», so Thalmann.



Weiterentwicklung der Sicherheitskultur

Ein nie endender Prozess

Thurbo hat 2025 intensiv an einem gemeinsamen Führungsverständnis zum Thema Sicherheitskultur gearbeitet. Zudem hat die Regionalbahn bereichsübergreifend mehrere Projekte lanciert respektive forciert, um die Kultur im Alltag der Mitarbeiter:innen zu verankern.

Die Sonne klettert über den Säntis und taucht die Schwägalp in gleissendes Licht. Bergidylle, Friede, Ruhe. Doch selbst während des Apéros lassen sich die Thurbo Kadermitarbeiter:innen nicht von dieser Stimmung anstecken. Zu intensiv war der Seminartag, während dem sich das Kader unter externer Leitung mit den Themen Sicherheit und Sicherheitskultur beschäftigt hat. «Eigentlich müssten wir nochmals einen Tag anhängen», sagt etwa Markus Beutler, Leiter der Abteilung Kundenservices. «Wir haben wertvolle Denkanstösse bekommen.» Thurbospezifisch umfasst der Begriff Sicherheit sowohl die Beherrschung der Bahnbetriebsrisiken also auch die Sicherheit von Kund:innen und Personal, das betriebliche Gesundheitsmanagement und die Informationssicherheit (Cyber Security).

> Wir haben beim Kaderseminar zur Sicherheitskultur wertvolle Denkanstösse bekommen.
>
> Markus Beutler
> Leiter Kundenservices Thurbo

Durch den Seminartag geführt haben Martin Baur und Hans Fischer. Die beiden Piloten beraten für die Firma AviatSys diverse Unternehmen in Sicherheitsfragen. Bei einem Bahnunternehmen waren sie noch nie zu Gast. «Die Themen und Herausforderungen, mit denen Thurbo an uns herangetreten ist, sind jedoch Klassiker», sagt Hans Fischer. Er habe unter den Teilnehmenden eine enorme Bereitschaft gespürt, die bestehende Sicherheitskultur zu hinterfragen und daran zu arbeiten.

Der Mensch im Zentrum

Baur und Fischer zeigen bei ihren Beratungen Ansätze aus der Flugbranche auf. Ein Beispiel ist die Implementierung einer JUST-Culture, bei der die Ursachenforschung im Zentrum steht: Weniger Sündenböcke, mehr Erkenntnisse. «Einen Aha-Moment gab es bei der Vorstellung des vertraulichen Meldewesens ausserhalb des offiziellen Dienstwegs», sagt Martin Baur. Man sei auf die freiwillige Meldung von Beinahe-Vorfällen oder auch «Hoppla-Momenten» angewiesen, damit sie nicht in gröberen Ereignissen mündeten. Baur attestiert Thurbo den Willen dazu. «Doch bis eine Sicherheitskultur grundlegend weiterentwickelt und gelebt wird, ist es ein langer und nie abgeschlossener Prozess».

> Die Themen und Herausforderungen, mit denen Thurbo an uns herangetreten ist, sind Klassiker.
>
> Hans Fischer
> Pilot, Berater bei AviatSys, Referent Thurbo Kaderseminar 2025

Das ist das Stichwort für Antonia Kyburz. Die Organisatorin des Kaderseminars und Leiterin des Bereichs Sicherheit, Prozesse, Qualität hat sich diese Mission auf die Fahne geschrieben. Nebst der Weiterentwicklung der Sicherheitskultur ist sie verantwortlich für die Sicherheitsstrategie und die daraus abgeleiteten Massnahmen, um die Sicherheit im Alltag zu erhöhen. Dabei ist ihr eines wichtig: «Wir stellen den Menschen ins Zentrum.» Der Eisenbahnverkehr sei durch den technologischen Fortschritt enorm sicher geworden, doch der Mensch dürfe neben der Maschine nicht vergessen gehen.

Antonia Kyburz, Bereichsleiterin Sicherheit, Prozesse, Qualität. Bild: Thurbo AG

Auch basierend auf den Erkenntnissen aus dem Kaderseminar hat Antonia Kyburz 2025 in Zusammenarbeit mit allen Thurbo Bereichen die Weichen in Sicherheitsthemen gestellt. «Teilweise befinden wir uns symbolisch noch an der Haltestelle, während wir mit gewissen Projekten voll in Fahrt sind», sagt sie. Die folgenden Massnahmen und Projekte, welche die Sicherheitskultur und/oder -strategie betreffen, bieten einen Überblick.

Sicherheitskultur

Die folgenden Massnahmen zielen primär darauf ab, die Sicherheitskultur weiterzuentwickeln und sie im Alltag der Mitarbeiter:innen zu verankern.

Zweite grosse Umfrage zur Sicherheits- und Qualitätskultur

Im März 2025 hat Thurbo nach 2023 eine zweite Umfrage zur Sicherheits- und Qualitätskultur im ganzen Unternehmen durchgeführt. Mit einem Gesamtwert von 76 von 100 möglichen Punkten hat sich die Sicherheits- und Qualitätskultur im Vergleich zur Umfrage 2023 leicht verbessert. Thurbo stellt mit den Umfragen sicher, dass die langfristige Entwicklung der Sicherheitskultur gemessen wird.

Fixer Bestandteil der Jahresgespräche

Wie die Mitarbeiter:innen die Sicherheitskultur erleben, wird nicht nur in Umfragen, sondern auch in jedem Jahresgespräch thematisiert. Während in den grossen Umfragen quantitative Daten im Vordergrund stehen, wird die Sicherheitskultur in den Jahresgesprächen qualitativ besprochen.

Überarbeitung Meldeprozess

Antonia Kyburz hat gemeinsam mit dem Bereich Betrieb die Überarbeitung des Prozesses von freiwilligen Meldungen bei kleineren oder Beinahe-Vorfällen angestossen. Ziel ist es, ein Umfeld zu schaffen, in dem Lokführer:innen solche Vorfälle vertrauensvoll melden können.

Transparente interne Kommunikation

Thurbo kommuniziert Sicherheitskennzahlen, betriebliche Ereignisse sowie die daraus folgenden Lernprozesse intern konsequent und transparent. Dabei sind keine Rückschlüsse auf die Person möglich. Gemäss Hans Fischer und Martin Baur ist diese Kommunikation unabdingbar, damit aus Fehlern gelernt wird und alle Mitarbeiter:innen Teil der Sicherheitskultur werden können. Ereignismeldungen, dass beispielweise eine Lokführerin oder ein Lokführer einen vorgeschriebenen Halt verpasst hat, betreffen auch das Verwaltungspersonal. «Die Geschäftsstelle trägt zu einer ursachenbasierten Sicherheitskultur bei, indem bei Flurgesprächen nicht darüber spekuliert wird, wer wohl den Zug gefahren hat», sagt Martin Baur.

> Auch die Geschäftsstelle trägt zu einer ursachenbasierten Sicherheitskultur bei.
>
> Martin Baur
> Referent Kaderseminar 2025, Thema Sicherheitskultur

Sicherheitsstrategie

Mit diesen Massnamen und Projekten stellt Thurbo im Rahmen der Sicherheitsstrategie den Menschen ins Zentrum. Es handelt sich um Beispiele, die in direktem Zusammenhang mit dem Bahnbetrieb stehen. Risiken werden minimiert, indem den Gefahren der Schichtarbeit, wie etwa Monotonie, vorgebeugt wird.

Schlafseminare für Mitarbeiter:innen im Schichtdienst

Schichtarbeit, wie sie bei Thurbo das Lokpersonal, die Kundenbegleiter:innen und die Disposition verrichten, ist eine besondere Herausforderung für gesunden Schlaf und das Wohlbefinden – und letztlich für die Sicherheit. Deshalb bietet Thurbo in Zusammenarbeit mit ZURZACH Care Workshops an, um den Schlaf trotz wechselnder Arbeitszeiten zu optimieren.

Die Disponent:innen von Thurbo arbeiten im Schichtbetrieb. Bild: Thurbo AG

Thurbo führt neue Arbeitsmodelle für das Lokpersonal definitiv ein

Nach einer zweijährigen Pilotphase des Projekts «ProViel» führt Thurbo die flexiblen Arbeitsmodelle für das Lokpersonal definitiv ein. ProViel ist eine Wortschöpfung aus den Bestandteilen Pro (für die Mitarbeiter:innen) und Viel (für «Viel Auswahl»). Konkret schafft Thurbo für das Lokpersonal möglichst optimale Bedingungen, um die Arbeitsleistung im Einklang mit dem Privatleben erbringen zu können. Je nach persönlichen Präferenzen können sich Lokführer:innen für das Modell entscheiden, welches die Belastung der Schichtarbeit am besten abfedert.

Die Sicherheit des Personals, hier der Kundenbegleiter:innen, ist für Thurbo zentral. Bild: Thurbo AG

FACE-Modell für die Kundenbegleiter:innen

Das Führungsteam der Abteilung Kundenservices wird das FACE-Modell (siehe folgende Abbildung) in Sicherheitsschulungen der Kundenbegleiter:innen integrieren. Da die Kundenbegleiter:innen grundsätzlich mindestens zu zweit unterwegs sind, hat es für diese Berufsgruppe Potenzial. Risiken werden zuweilen unterschiedlich wahrgenommen. Deshalb ist es wichtig, dass unter Kolleg:innen die Wahrnehmung der anderen Person auch infrage gestellt und im Extremfall übersteuert werden darf – unabhängig der Hierarchie. «Das Modell war für mich eine der zentralen Erkenntnisse des Kaderseminars», sagt Markus Beutler, Leiter Kundenservices.

Das FACE-Modell, wie es bei Thurbo in die Sicherheitsschulungen der Kundenbegleiter:innen integriert wird. Bild: Thurbo AG

Als sich Antonia Kyburz am Ende des Kaderseminars auf der Schwägalp ihren Rucksack auf die Schulter schwingt, ist dieser mit vielen neuen Werkzeugen und Denkanstössen gefüllt. Auch eine Portion Gewissheit steckt drin, dass Thurbo in Sachen Sicherheitskultur auf dem richtigen Weg ist. «Das sehe ich in den Ergebnissen unserer zweiten grossen Umfrage», sagt die 49-Jährige. «Nach dem Empfinden der Mitarbeitenden suchen wir im Vergleich zu 2023 stärker nach der Fehlerursache und nicht nach der schuldigen Person.» Zudem beobachteten andere Transportunternehmen das Projekt ProViel mit grossem Interesse.

Nicht zuletzt sieht die Bereichsleiterin, dass Feststellungen aus internen und externen Audits sowohl strategisch wie auch operativ implementiert werden. «Unsere Mitarbeitenden stellen einen hohen Sicherheits- und Qualitätsanspruch an das Unternehmen, aber auch an sich selbst», sagt Antonia Kyburz und steigt ins Postauto. Es geht zurück ins Thurbo Hauptquartier in Kreuzlingen. Nun ruft nicht mehr der Berg, sondern der Bodensee – und damit auch die tägliche Erwartung an einen sicheren Bahnverkehr in der Ostschweiz.

Unternehmensporträt und Corporate Governance

Wir sind Thurbo

Die prägenden Köpfe, die Besitzverhältnisse und die Daseinsberechtigung der Regionalbahn.

Unternehmensporträt

Die Regionalbahn Thurbo verbindet die Ostschweiz auf einem dicht verzweigten Bahnnetz und stellt gemeinsam mit der SBB die überregionale Verknüpfung sicher. Als selbstständiges und eigenverantwortliches Unternehmen der SBB mit Beteiligung des Kantons Thurgau erbringt Thurbo Leistungen in sieben Kantonen sowie im grenznahen Ausland, wobei sich das Unternehmen einen Ruf als Spezialistin für grenzüberschreitenden Verkehr erarbeitet hat. Mit dem bunten Auftritt verfügt Thurbo über eine starke und einzigartige Marke, die in den Köpfen der Menschen verankert ist. Das unterstreicht der oft gehörte Satz: «Ich fahre Thurbo». Rund 530 Mitarbeiter:innen arbeiten bei der Regionalbahn: Täglich sorgen engagierte Lokführer:innen, Kundenbegleiter:innen, Disponent:innen und Fachspezialist:innen für einen sicheren, pünktlichen und angenehmen Regionalverkehr.

Der Verwaltungsrat

Der Verwaltungsrat setzt sich aktuell aus vier Mitgliedern zusammen, wobei die SBB mit drei Personen und der Kanton Thurgau mit einer Person vertreten ist. Gemäss den Thurbo 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 2025 hielt der Verwaltungsrat fünf ordentliche Sitzungen ab.

Werner Schurter
VR-Präsident / Leiter Regionalverkehr SBB Markt Personenverkehr

Jahrgang: 1962
Wohnort: Winterthur
VR-Präsident seit: 2016

Reto Liechti
VR-Vizepräsident / Leiter SBB Produktion Personenverkehr

Jahrgang: 1980
Wohnort: Ittingen BE
Im VR seit: 2025

Brigitte Häberli-Koller
Verwaltungsrätin / Ständerätin Kanton Thurgau

Jahrgang: 1958
Wohnort: Bichelsee-Balterswil
Im VR seit: 2024

Christophe Gardan
Verwaltungsrat / Leiter Finanzen SBB Markt Personenverkehr

Jahrgang: 1978
Wohnort: Steffisburg BE
Im VR seit: 2025

Fredy Summermatter
VR-Sekretär / Leiter Stab SBB Markt Personenverkehr

Jahrgang: 1972
Wohnort: Bern
VR-Sekretär seit: 2005

Geschäftsleitung

Die Thurbo Geschäftsleitung per 31. Dezember 2025. Von links, vorne: Claudia Bossert (Unternehmensleiterin), Jennifer Meier, Martin Thalmann. Von links, hinten: Christian Baumgartner (stv. Unternehmensleiter), Fabian Schrenk, Antonia Kyburz, Martin Hochreutener.

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 verantworten die Aufgaben ihrer Bereiche gemäss Kompetenz- und Unterschriftenregelung und soweit sie nicht in den Aufgabenbereich des Verwaltungsrats fallen. Die Geschäftsleitung bestand im Jahr 2025 aus der Unternehmensleiterin und den Bereichsleitungen Markt, Betrieb, Technik, Finanzen, Human Resources Management (HRM) sowie Sicherheit, Prozesse, Qualität (SPQ).

Claudia Bossert
Unternehmensleitung

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

Christian Baumgartner
Markt, stv. Unternehmensleiter

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

Martin Thalmann
Betrieb

Jahrgang: 1975
Wohnort: Arbon
Bei Thurbo seit: 2025
Davor: SBB, Leiter Regionales Instandhaltungscenter Ostschweiz

Martin Hochreutener
Technik

Jahrgang: 1963
Wohnort: Rothenhausen
Bei Thurbo seit: 2002
Davor: Mitsthurgaubahn, Leiter Technik

Fabian Schrenk
Finanzen

Jahrgang: 1980
Wohnort: Trimbach
Bei Thurbo seit: 2024
Davor: SBB, Leiter Produktionsplanung Unterhalt Rollmaterial

Jennifer Meier
Human Resources Management

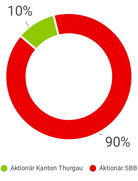
Jahrgang: 1988
Wohnort: Gachnang ITG
Bei Thurbo seit: 2025
Davor: Leiterin Personalwesen bei DELTAgroup Security & Services AG

Antonia Kyburz
Sicherheit, Prozesse, Qualität

Jahrgang: 1976
Wohnort: Wettingen
Bei Thurbo seit: 2023
Davor: SBB, Produktmanager/in

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 2025 setzte sich das Aktionariat wie folgt zusammen:



Generalversammlung

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

Organigramm

Download (PDF)

Revisionsstelle

Die Generalversammlung wählt die Revisionsstelle für jeweils ein Jahr, wobei eine Wiederwahl möglich ist. 2025 war die Firma Deloitte AG mit dem Mandat betreut.

Gastbeitrag

Erreichbarkeit ist ein Standortfaktor

Weinfelden liegt im Herzen des Kantons Thurgau – und ist dank Thurbo eng mit der Ostschweizer Gemeinden und Städten verbunden. Der Weinfelder Stadtpräsident Simon Wolfer ist überzeugt, dass die kurzen Reisezeiten und dichten Taktverbindungen die Stadt zu einem attraktiven Lebens- und Arbeitsort machen.

Die Qualität einer Stadt hängt stark mit der Mobilität zusammen. Dank Thurbo und der SBB gelangen Reisende in zehn Minuten nach Amriswil, elf Minuten nach Frauenfeld und 18 Minuten nach Kreuzlingen. Die Erschliessung von Weinfelden mit dem öffentlichen Verkehr ist ausgezeichnet und sucht im Kanton Thurgau seinesgleichen.

Diese Verbindungen, auch nach St.Gallen, Wil und Zürich, sind ein klarer Standortvorteil. Das zeigt sich auch in den Daten: Weinfelden weist rund 5’200 Zupendler und knapp 3’500 Wegpendler auf. Das ist nach Frauenfeld der zweithöchste Zupendler-Wert.

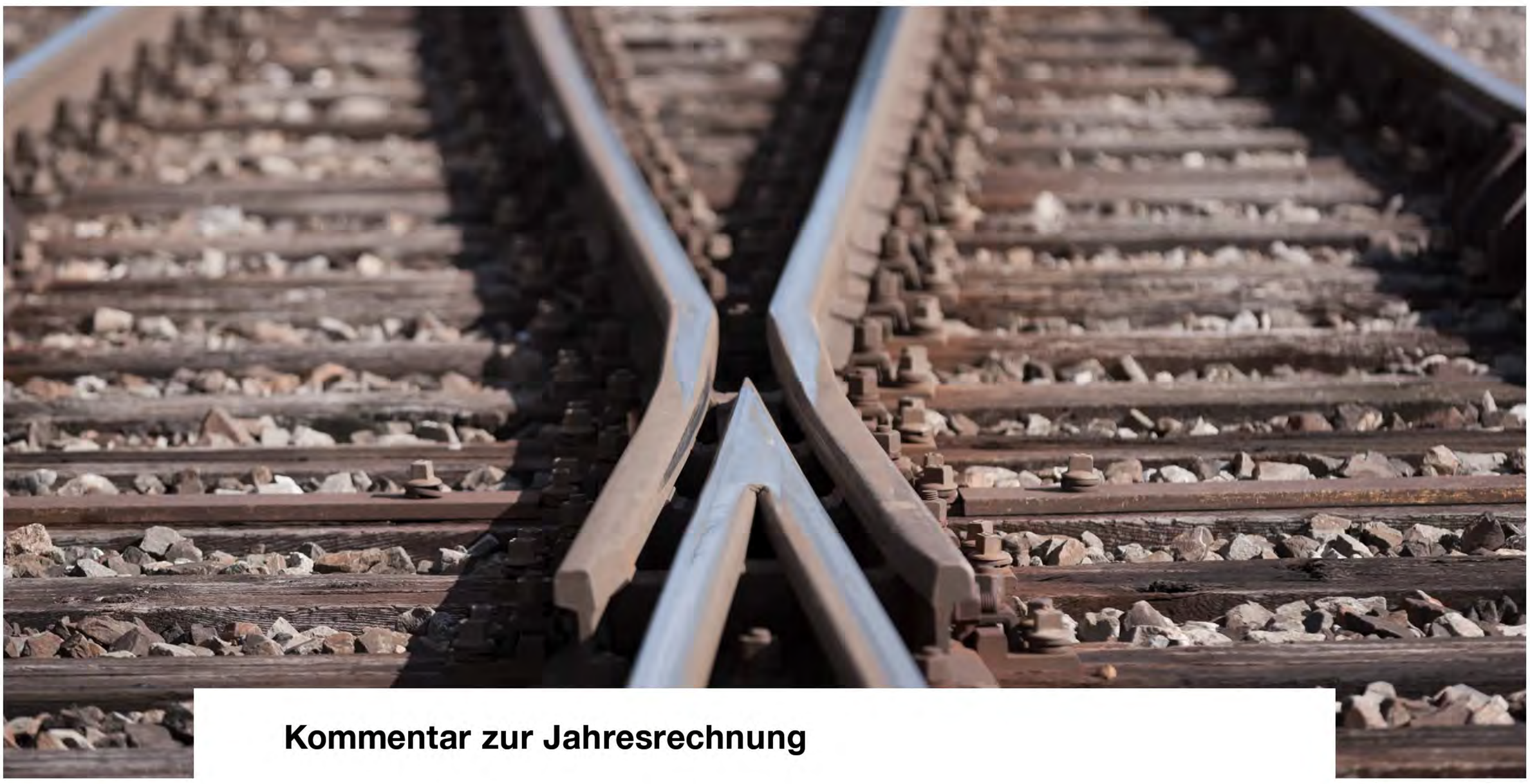
Simon Wolfer referiert bei der Eröffnung der Thurbo Serviceanlage in Weinfelden. Bild: Thurbo AG

Noch wichtiger wird Thurbo für Weinfelden, wenn das Schienennetz mit dem motorisierten Individualverkehr verglichen wird. Täglich belasten rund 25’000 Fahrzeuge das Strassennetz von Weinfelden. Jede Fahrt, die auf die Schiene verlagert werden kann, entlastet dieses System. Ein leistungsfähiger öV ist damit nicht Gegenentwurf, sondern notwendige Ergänzung zum Strassenverkehr, um die täglich über 100’000 Menschen, die im Kanton zwischen Wohn- und Arbeitsort pendeln, zu transportieren.

Die Stärke liegt in der Kombination: Weinfeldens zentrale Lage trifft auf ein leistungsfähiges Bahnnetz. Thurbo verbindet die Region und macht sie dadurch funktional nutzbar. Daraus entsteht eine gute Symbiose: kurze Wege, erweiterte Arbeitsmärkte und eine hohe Lebensqualität. Mit der im vergangenen Jahr eröffneten neuen Serviceanlage bekennt sich Thurbo zum Standort Weinfelden und schafft direkt beim Bahnknotenpunkt eine wichtige regionale Wertschöpfung.

Zur Person

Simon Wolfer ist seit 2023 Stadtpräsident von Weinfelden und Mitglied im Grossen Rat des Kantons Thurgau (die Mitte). Als Stadtpräsident verantwortet er die strategische Entwicklung der Stadt und steht für eine sachliche, lösungsorientierte Politik mit klarem Fokus auf Standortqualität und Lebensraum. Vor seinem Amt war Simon Wolfer Mitinhaber einer Anwaltskanzlei.



Finanzbericht

Klicken Sie sich durch die Bilanz, die Erfolgsrechnung und lesen Sie die Einordnung des Bereichsleiters Finanzen.

Jahresergebnis bei angestrebter «Schwarzer Null»

Fabian Schrenk, Bereichsleiter Finanzen Thurbo. Bild: Thurbo AG

Das Jahresergebnis 2025 der Regionalbahn Thurbo liegt mit 1.2 Millionen Franken oder 0.6% des Umsatzes im Bereich der schwarzen Null, die im subventionierten Regionalverkehr angepeilt wird. In den vergangenen Jahren führte das grosse Nachfragewachstum zu steigenden Erträgen bei den Fahrausweisverkäufen. Dadurch konnten die Abgeltungen, welche Thurbo von Bund und Kantonen erhält, auch 2025 erheblich gesenkt und die öffentliche Hand entlastet werden.

Im Jahr 2025 wuchs die Nachfrage hingegen nicht mehr so stark, auf manchen Linien ist sie wegen neuen Angeboten im Fernverkehr und damit verbundenen Verlagerungen sogar gesunken: So hat etwa der neue Halbstundentakt des IR13 zwischen St. Gallen und Chur zu tieferen Frequenzen auf den Thurbo Linien zwischen St. Gallen und dem Rheintal geführt. Trotz dieser Abnahme konnte das Nachfrageniveau in der Summe aller Linien gehalten werden – auf dem Rekord-Niveau von 2024.

Hingegen ist die Nachfrage bei anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Tarifverbund OSTWIND stärker gewachsen, weshalb sich der Anteil von Thurbo am Verbund verringert hat. Dies führte zu geringeren Einnahmen aus Fahrausweisverkäufen als geplant.

Trotz der geringeren Erlöse schreibt Thurbo ein positives Jahresergebnis. Dieses hat die Regionalbahn primär dank ihrer hohen Kostensensibilität erreicht: In diversen Bereichen wie der Fahrzeuginstandhaltung oder der Administration konnten Einsparungen erzielt werden.

Fabian Schrenk, Bereichsleiter Finanzen Thurbo

Erfolgsrechnung

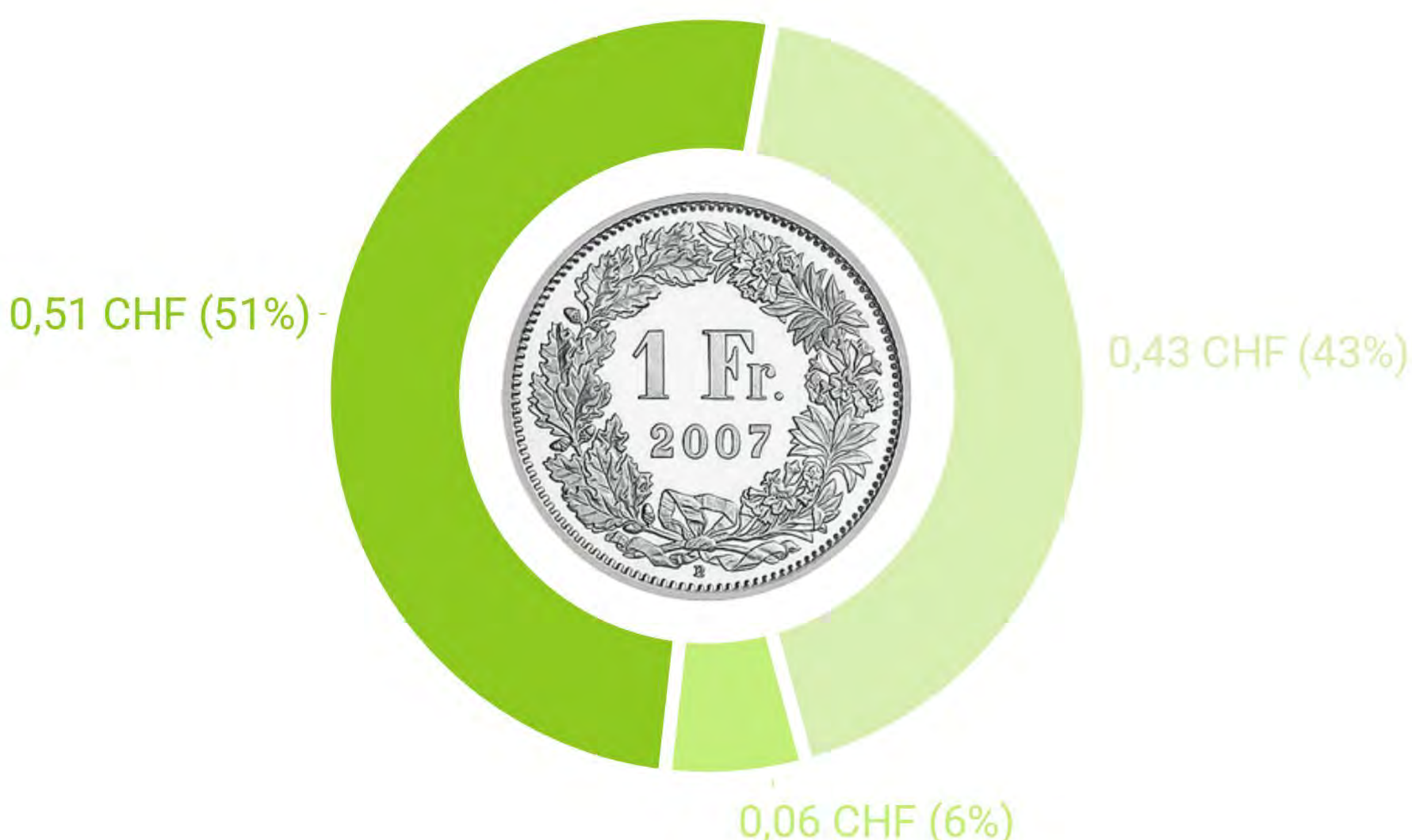
in CHF

Thurbo AG	2024	2025
Betriebsertrag	**212’027’890**	**198’647’209**
Personenverkehrsertrag	104’212’061	100’411’829
Betriebsleistungsertrag	2’730’897	3’002’999
Abgeltungen	95’918’354	86’092’001
Übriger Betriebsertrag	9’166’582	9’140’381
Ertragsminderungen	−3	−0
Betriebsaufwand	**−197’052’402**	**-197’036’037**
Materialaufwand	−75’450	−33’907
Personalaufwand	−65’643’019	−63’662’553
Übriger Betriebsaufwand	−104’415’388	−106’007’836
Nicht aktvierbare Investitionsaufwendungen	−584’303	−909’595
Abschreibungen	−26’334’242	−26’422’146
Betriebserfolg	**14’975’489**	**1’611’172**
Finanzerfolg	**−75’961**	**−373’566**
Finanzertrag	300’497	8’136
Finanzaufwand	−376’457	−381’702
Unternehmenserfolg vor Steuern	**14’899’528**	**1’237’606**
Steuern	**–**	**–**
Direkte Steuern	–	–
Unternehmenserfolg nach Steuern	**14’899’528**	**1’237’606**

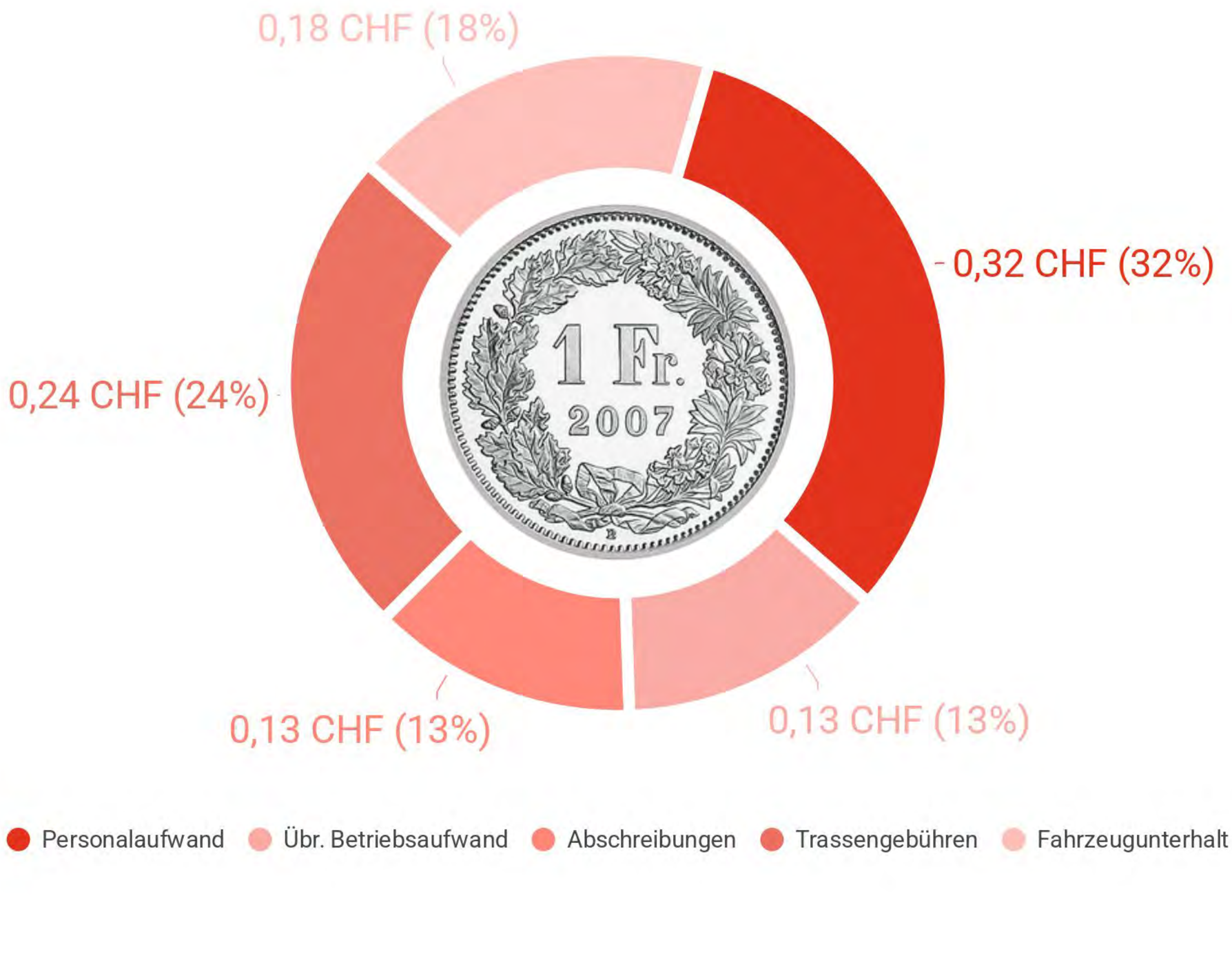
Der Thurbo Franken

Sehen Sie auf einen Blick, wie sich 2025 ein Franken von Thurbo ertragsseitig zusammengesetzt hat und wofür er aufwandsseitig verwendet wurde.

Ertrag



Aufwand



Bilanz

in CHF

Thurbo AG	31.12.2024	31.12.2025
Aktiven	**294’432’799**	**291’638’919**
Umlaufvermögen	**54’270’311**	**60’716’010**
Flüssige Mittel	32’410	31’895
Kurzfristige Finanzforderungen	41’140’619	49’764’385
gegenüber Beteiligten	41’140’619	49’764’385
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	406’575	295’492
gegenüber Dritten	196’696	65’711
gegenüber Beteiligten	209’879	229’781
Übrige kurzfristige Forderungen	1’475’682	118’605
gegenüber Dritten	1’475’682	118’605
Aktive Rechnungsabgrenzungen	11’215’025	10’505’633
gegenüber Dritten	7’922’541	7’908’874
gegenüber Beteiligten	3’292’484	2’596’759
Anlagevermögen	**240’162’488**	**230’922’908**
Beteiligungen	2’000	2’000
Langfristige Forderungen	6’082’769	10’390’436
Sachanlagen	170’949’782	160’135’514
Anschaffungswert	601’021’261	616’535’601
Kumulierte Abschreibungen	−430’071’479	−456’400’086
Unvollendete Objekte der Sachanlagen	62’889’370	60’249’930
Immaterielle Anlagen	238’567	145’028
Anschaffungswert	748’310	748’310
Kumulierte Abschreibungen	−509’743	−603’282

Thurbo AG	31.12.2024	31.12.2025
Passiven	**294’432’799**	**291’638’919**
Kurzfristiges Fremdkapital	**44’411’580**	**41’358’846**
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1’568’199	766’613
gegenüber Dritten	1’568’199	766’613
gegenüber Beteiligten	–	–
Kurzfristige verzinsliche Finanzverbindlichkeiten	–	–
gegenüber Beteiligten	–	–
Unverzinsliche, rückzahlbare Darlehen der öffentlichen Hand	49’355	–
gegenüber Dritten	33’846	–
gegenüber Bund	15’509	–
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	1’865’569	1’822’133
gegenüber Dritten	1’865’569	1’822’133
Passive Rechnungsabgrenzungen	37’178’664	35’865’228
gegenüber Dritten	13’911’252	12’978’440
gegenüber Beteiligten	23’267’412	22’886’788
Kurzfristige Rückstellungen	3’749’793	2’904’872
Langfristiges Fremdkapital	**114’617’789**	**113’639’036**
Langfristige verzinsliche Verbindlichkeiten	110’000’000	110’000’000
gegenüber Beteiligten	110’000’000	110’000’000
Unverzinsliche, rückzahlbare Darlehen der öffentlichen Hand	7’429	2’334
gegenüber Dritten	7’429	2’334
gegenüber Bund	–	–
Langfristige Rückstellungen	4’610’360	3’636’702
Eigenkapital	**135’403’430**	**136’641’036**
Aktienkapital	75’000’000	75’000’000
Gesetzliche Gewinnreserven	14’338’708	22’643’096
gemäss Art. 672 OR	2’338’708	3’083’684
gemäss Art. 36 PBG	12’000’000	19’559’412
Freie Gewinnreserven	31’165’194	37’760’334
Freie Reserven	31’165’194	37’760’334
Unternehmenserfolg	14’899’528	1’237’606

Geldflussrechnung

in CHF

Thurbo AG	**2024**	**2025**
Veränderung flüssige Mittel		
Geldfluss aus Geschäftstätigkeit	**32’693’850**	**21’552’599**
Unternehmenserfolg	14’899’528	1’237’606
Abschreibungen	26’334’242	26’422’146
Erhöhung Rückstellungen	–	–
Auflösung Rückstellungen	128’530	–1’818’579
Veränderung Verbindlichkeiten (inkl. Rechnungsabgrenzung)	–90’451	–2’166’245
Veränderung Forderungen (inkl. Rechnungsabgrenzung)	–8’577’999	–2’122’329
Geldfluss aus Investitionstätigkeit	**–10’671’977**	**–12’874’899**
Veräusserung von Beteiligungen	–	–
Investitionen in Sach– und immaterielle Anlagen	–10’671’977	-12’874’899
Geldfluss aus Finanzierungstätigkeit	**–22’003’146**	**–8’678’215**
Veränderung kurzfr. Finanzierung ggü. Beteiligten (Cash Pool)	–31’946’356	–8’623’765
Erhöhung der Darlehen von Beteiligten	20’000’000	–
Rückzahlung von Darlehen der Beteiligten	–10’000’000	–
Rückzahlung von Darlehen der öffentlichen Hand	–56’790	–54’450
Investitionsbeiträge von Dritten	–	–
Veränderung flüssige Mittel	**18’727**	**–515**

Nachweis in CHF	**2024**	**2025**
Flüssige Mittel per 1. Januar	13’683	32’410
Flüssige Mittel per 31. Dezember	32’410	31’895
Veränderung flüssige Mittel	**18’727**	**–515**

Anhang
in CHF

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% wertberichtigt.

Die langfristigen Forderungen umfassen Kosten der künftigen Revisions- und Modifikationstätigkeiten (schwere Instandhaltung) an den Schienenfahrzeugen. Sie werden unabhängig vom effektiven Anfall geglättet über die (Rest-)Lebensdauer der Fahrzeuge als Aufwand erfasst und die Unterdeckung als Forderung gegenüber den Bestellern erfasst.

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 ausgeweisen werden.

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 die Guthaben der sogenannten Zeitsparkonti der Mitarbeitenden für spätere Urlaube und vorzeitigen Altersrücktritt.

Fremdwährungskurse	31.12.2024	31.12.2025
1 EUR	0.9410	0.9380

Auflösung stiller Reserven	2024	2025
Nettoauflösung stiller Reserven	–	–

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	2024	2025
Anzahl Vollzeitstellen im Jahresdurchschnitt	497	506

Wesentliche Beteiligungen	31.12.2024	31.12.2025
Genossenschaft Tarifverbund Ostwind, St. Gallen		
Anteil (Nominalwert)	2’000	2’000
Buchwert	2’000	2’000

Es besteht keine persönliche Haftung und Nachschusspflicht.

Einfache Gesellschaft Alliance SwissPass

Es besteht solidarische Haftung.

Einfache Gesellschaft Bündner Generalabonnement (BÜGA)

Es besteht solidarische Haftung.
Die Gesellschaft wurde per 10. Dezember 2023 gegründet.

Einfache Gesellschaft Integraler Tarifverbund Transreno

Es besteht solidarische Haftung.
Die Gesellschaft wurde per 10. Dezember 2023 gegründet.

Einfache Gesellschaft ÖV Bodenseeraum

Es besteht solidarische Haftung.
Die Gesellschaft wurde per 1. Januar 2023 gegründet.

Berufliche Vorsorge	31.12.2024	31.12.2025
Personalvorsorgestiftung der Thurbo AG		
Verbindlichkeiten gegenüber Personalvorsorgestiftung	690’376	844’922
Deckungsgrad (prognostiziert)	118.1 %	118.7 %

Thurbo AG

Eventualverbindlichkeiten	31.12.2024	31.12.2025
Einlagen von Mitarbeitenden und Pensionären der Thurbo AG in der Personalkasse der SBB AG.		
Garantieverpflichtung in Höhe der Einlagen und Zinsen	2’754’577	3’143’463

Fälligkeit der langfristigen, verzinslichen Verbindlichkeiten	31.12.2024	31.12.2025
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
Laufzeit bis 25.01.2030, Zins 1.19%	20’000’000	20’000’000

Honorar der Revisionsstelle	2024	2025
Honorar der Revisionstätigkeit (prognostiziert)	27’650	27’650
Honorar der subventionsrechtlichen Prüfung (prognostiziert)	18’000	18’000

Deckungssummen der Sach– und Haftpflichtversicherungen für konzessioniertes Angebot	31.12.2024	31.12.2025
Sachversicherung	400’000’000	400’000’000
Haftpflicht	400’000’000	400’000’000

Thurbo AG

Entschädigungen des Verwaltungsrates	2024	2025
Gesamtentschädigung	**112’200**	**100’000**
Honorar (Grundpauschale)	97’000	95’000
davon Präsident	30’000	30’000
davon übrige Mitglieder	67’000	65’000
Honorar (zusätzliche Besprechungen und Vorbereitungen)	9’500	–
davon übrige Mitglieder	9’500	–
Spesenpauschale	5’700	5’000
davon Präsident	2’000	2’000
davon übrige Mitglieder	3’700	3’000

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

Eigenkapitalnachweis

in CHF

Thurbo AG

Eigenkapitalnachweis in CHF	Aktienkapital	Reserven Art. 671 OR	Reserven Art. 36 PBG	Freie Reserven	Ergebnis	Total
Stand per 31.12.2023	**75’000’000**	**1’491’391**	**12’000’000**	**15’066’179**	**16’946’332**	**120’503’902**
Ergebnisverwendung						
Zuweisung an Reserve gem. Art. 672 OR		847’317			−847’317	–
Zuweisung an Reserve gem. Art. 36 PBG			–		–	–
Zuweisung an freie Reserven				16’099’015	−16’099’015	–
Laufende Rechnung						
Jahresgewinn					14’899’528	14’899’528
Stand per 31.12.2024	**75’000’000**	**2’338’708**	**12’000’000**	**31’165’194**	**14’899’528**	**135’403’430**
Ergebnisverwendung						
Zuweisung an Reserve gem. Art. 672 OR		744’976			−744’976	–
Zuweisung an Reserve gem. Art. 36 PBG			7’559’412		−7’559’412	–
Zuweisung an freie Reserven				6’595’140	−6’595’140	–
Laufende Rechnung						
Jahresgewinn					1’237’606	1’237’606
Stand per 31.12.2025	**75’000’000**	**3’083’684**	**19’559’412**	**37’760’334**	**1’237’606**	**136’641’036**

Vorschlag für Ergebnisverwendung

in CHF

Thurbo AG		
Ergebnisverwendung in CHF	**2024**	**2025**
Jahresergebnis	14’899’528	1’237’606
Bilanzergebnis zur Verfügung der Generalversammlung	**14’899’528**	**1’237’606**
Zuweisung an Reserve gem. Art. 672 OR	744’976	61’880
Zuweisung an Reserve gem. Art. 36 PBG	7’559’412	612’285
Zuweisung an freie Reserven	6’595’140	563’441
Korrektur Zuweisung 2024 an Reserve gem. Art. 36 PBG		−7’559’412
Korrektur Zuweisung 2024 an freie Reserven		7’559’412
Gewinnvortrag	–	–

Impressum

Herausgeberin
Thurbo AG
Bahnhofstrasse 31
Postfach
CH-8280 Kreuzlingen 1

+41 71 554 00 00
emarketing@thurbo.ch
www.thurbo.ch

Redaktion
Leitung:
Timon Kobelt, Fachspezialist Kommunikation, Thurbo AG

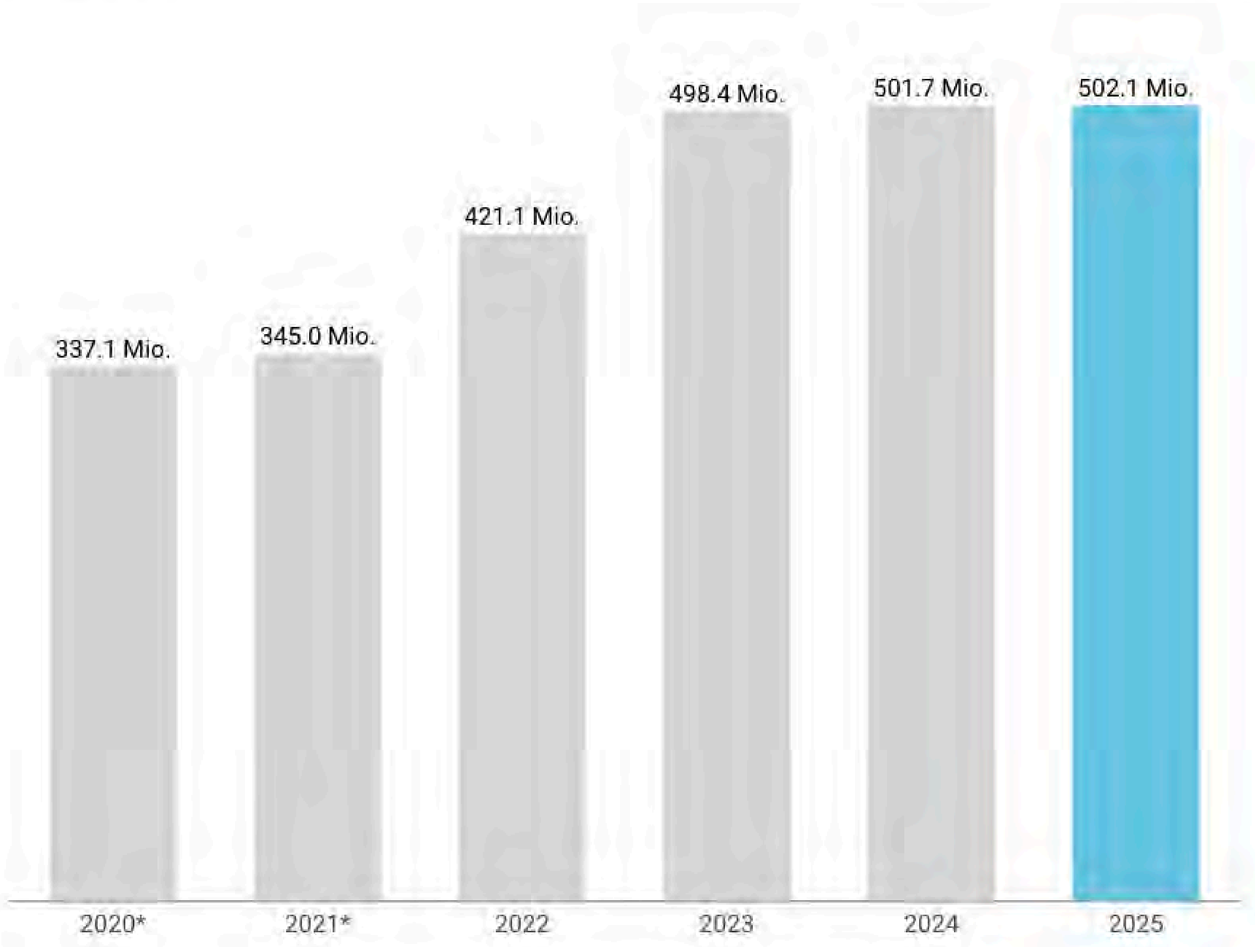
Texte:
Nathalie Schoch, feine feder
Olivia Meier, Fachspezialistin Marketing & Kommunikation, Thurbo AG
Timon Kobelt, Fachspezialist Kommunikation, Thurbo AG

Gestaltung, Realisation
Stilecht Andreas Panzer, Chur
www.stilecht.ch

Bilder
Die Bildrechte der verwendeten Bilder liegen bei der Thurbo AG.

Fahrgäste reisen mit Thurbo so weit wie noch nie

Werte in Personenkilometer



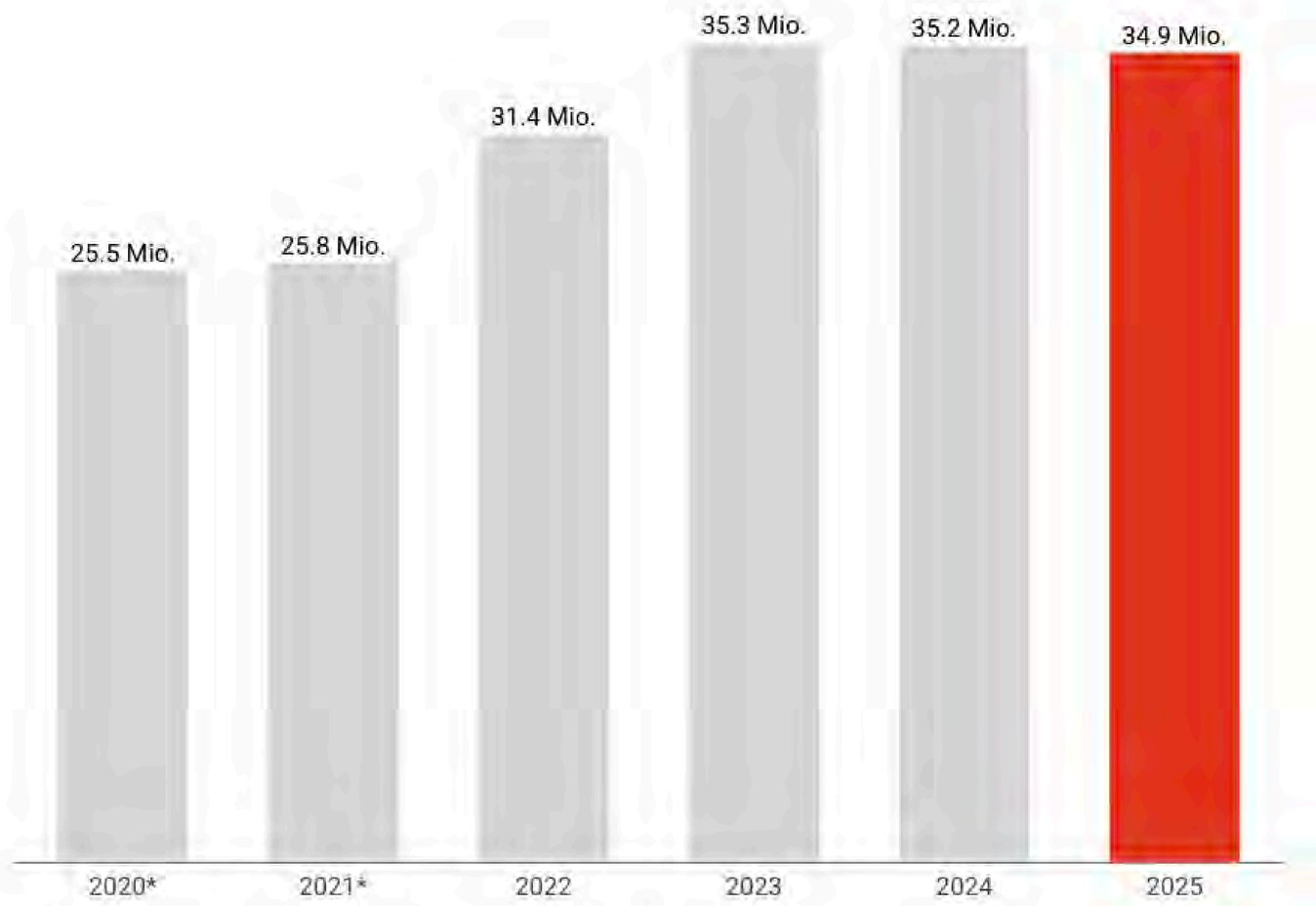
*Zahl massgeblich durch Corona beeinflusst

Die Personenkilometer sind eine öV-spezifische Kennzahl und entsprechen der Distanz, welche alle Reisenden zusammen zurückgelegt haben. Thurbo hat noch nie so viele Personenkilometer erreicht wie 2025.

Fenster schliessen X

→

Zahl der Reisenden konstant hoch



*Zahl massgeblich durch Corona beeinflusst

Die Anzahl der Reisenden lag zum dritten Mal hintereinander bei rund 35 Millionen. Den leichten Rückgang zwischen St. Gallen und dem Rheintal aufgrund neuer Zusatzverbindungen der SBB und der SOB kann Thurbo mit Wachstum auf anderen Strecken fast vollständig kompensieren.

Fenster schliessen X

→

Kontrollen für Fairness im öV

Die Thurbo Kundenbegleiter:innen haben 2025 pro Tag durchschnittlich 3'834 Kund:innen kontrolliert. Mit den Billettkontrollen und den Frequenzerhebungen (Datenerhebung, von wo bis wo die Kund:innen fahren) werden die Einnahmen des öffentlichen Verkehrs gesichert und das Fairnessprinzip unter den Reisenden hochgehalten.

Fenster schliessen X

→

Kurzer, aber angenehmer Aufenthalt

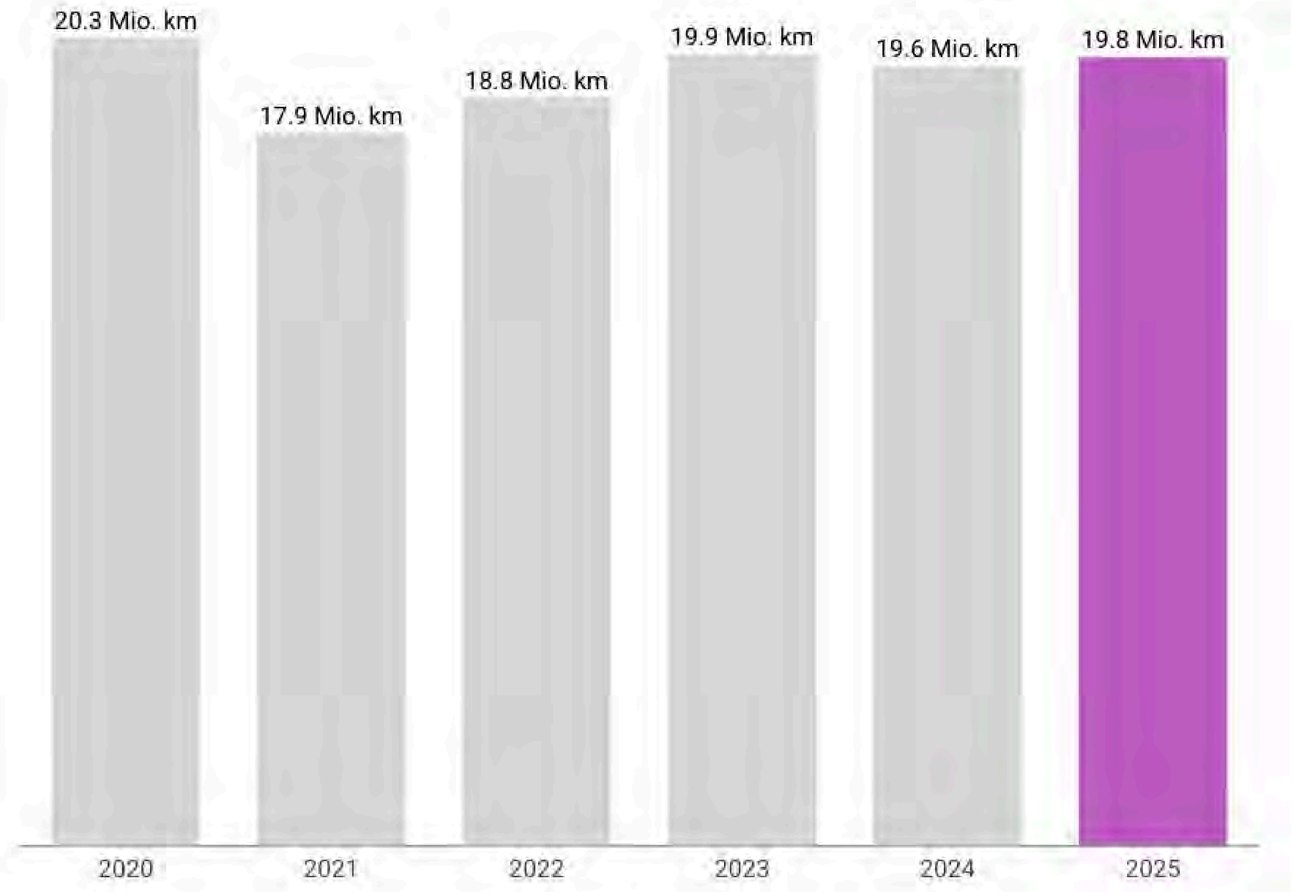
Im Regionalverkehr nutzen die Reisenden die Verkehrsmittel für verhältnismässig kurze Distanzen. 2025 legten die Fahrgäste durchschnittlich 14.4 Kilometer (Berechnung: Personenkilometer / Anzahl Fahrgäste) in Thurbo Zügen zurück. Diese wurden spezifisch für die kurze Reisedauer konzipiert. Ziel von Thurbo ist, den Reisenden einen angenehmen Aufenthalt zu bieten und gleichzeitig energie- und kosteneffizient unterwegs zu sein.

Fenster schliessen X

→

Dreizehnmal bis zum Mond

Laufleistung der Thurbo Fahrzeuge

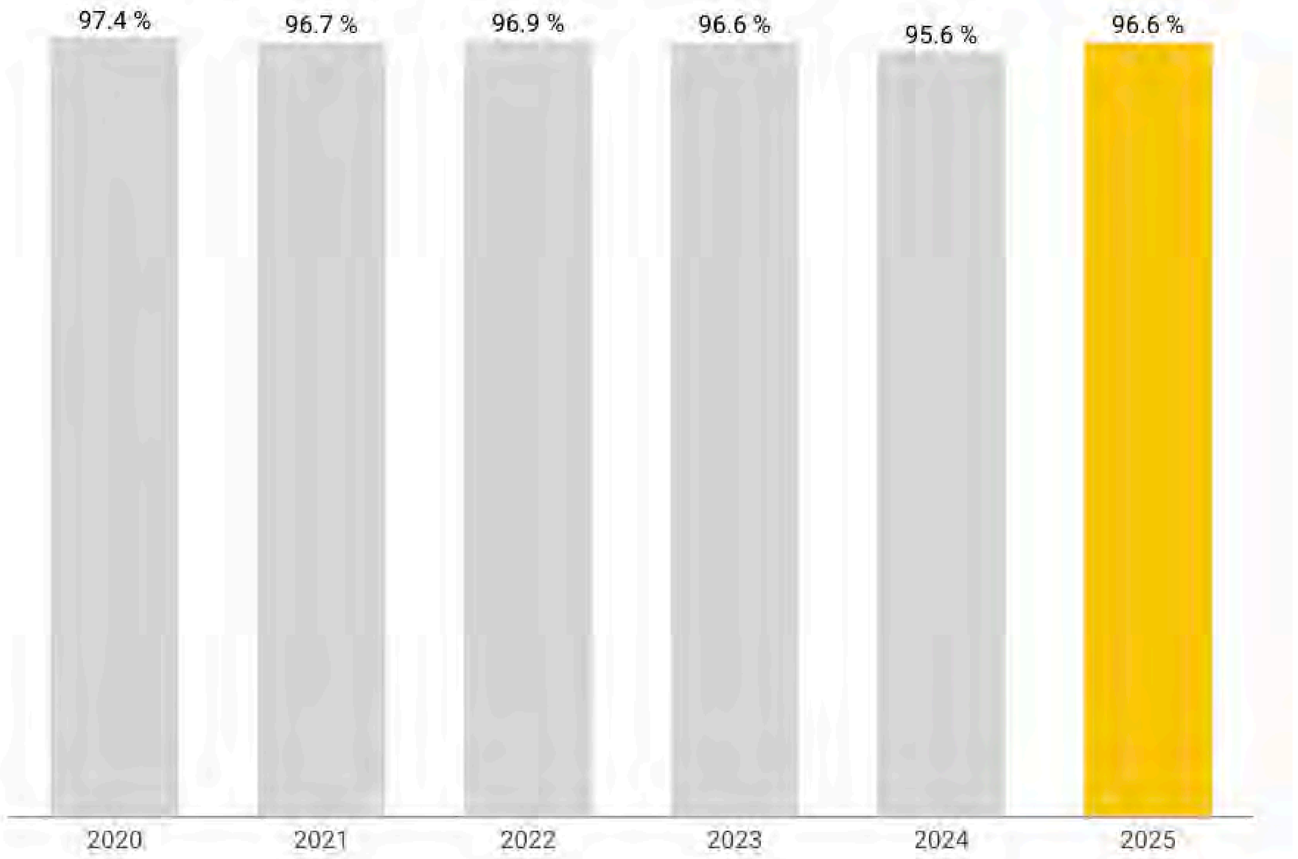


Die gesamte Thurbo Flotte hat 2025 eine Laufleistung von 19.8 Millionen Kilometern erbracht. Ein einzelner Zug von Thurbo legt im Jahr rund 200’000 Kilometer zurück. Geht man von einer Lebensdauer von 25 Jahren aus, sind das 5’000’000 Kilometer. Somit fährt ein Thurbo in seinem Leben dreizehnmal von der Erde bis zum Mond.

Fenster schliessen X

→

Thurbo steigert Pünktlichkeit um 1%



96 von 100 Thurbo Zügen haben 2025 ihr Ziel pünktlich oder mit einer Verspätung von weniger als drei Minuten erreicht. Gemessen wird die Pünktlichkeit von Montag bis Freitag an den 20 wichtigsten Bahnhöfen und Haltepunkten im Netz von Thurbo.

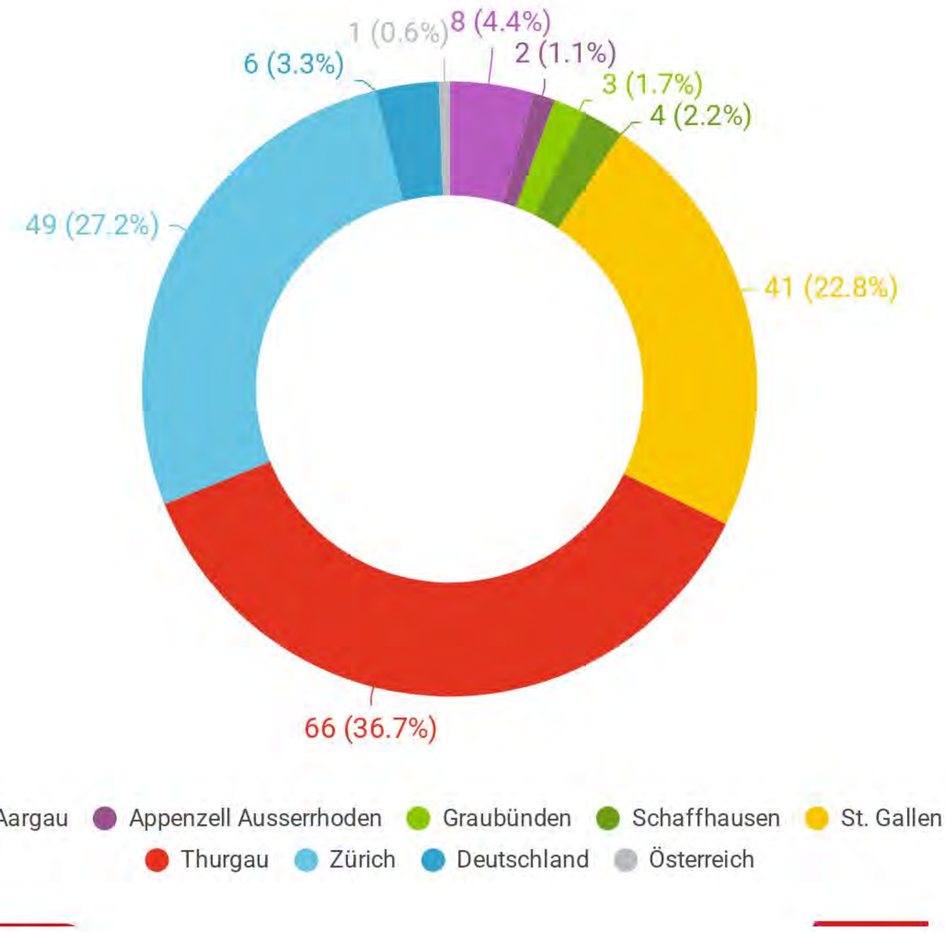
Die Pünktlichkeit konnte gegenüber dem Vorjahr um 1% erhöht werden. Sehr gute Pünktlichkeitswerte verzeichnete Thurbo im Raum Winterthur und Umgebung. Hingegen übertrugen sich im östlichen Betriebsgebiet die Verspätungen von Zügen aus dem Ausland auf die Regionalbahn. Zusätzlich kam es im Raum St. Gallen wegen vieler Baustellen vermehrt zu Verspätungen.

Fenster schliessen X

→

Die meisten Bahnhöfe liegen auf Thurgauer Boden

Rund ein Drittel aller Haltestellen und Bahnhöfe, die von Thurbo angefahren werden, liegen im Kanton Thurgau. Nicht umsonst ist der Kanton Thurgau auch Teil des Namens von Thurbo: Thur(gau)Bo(densee).



Fenster schliessen X

→

In sieben Kantonen unterwegs

Liniennetz von Thurbo

Das Netz, auf dem Thurbo unterwegs ist, erstreckt sich über sieben Kantone (siehe unten). Thurbo besitzt keine eigene Infrastruktur. Die Regionalbahn nutzt die Bahnhöfe und Gleise der SBB und der SOB. Ausserdem fährt Thurbo im grenznahen Ausland in den deutschen Landkreisen Konstanz und Waldshut auf der Infrastruktur der Deutschen Bahn (DB). Auf der Grenzstrecke St. Margrethen – Bregenz – Lindau-Insel verkehren ebenfalls Thurbo Züge auf der Infrastruktur der DB und Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Diese werden ab der Grenze vom Lokpersonal der ÖBB gefahren.

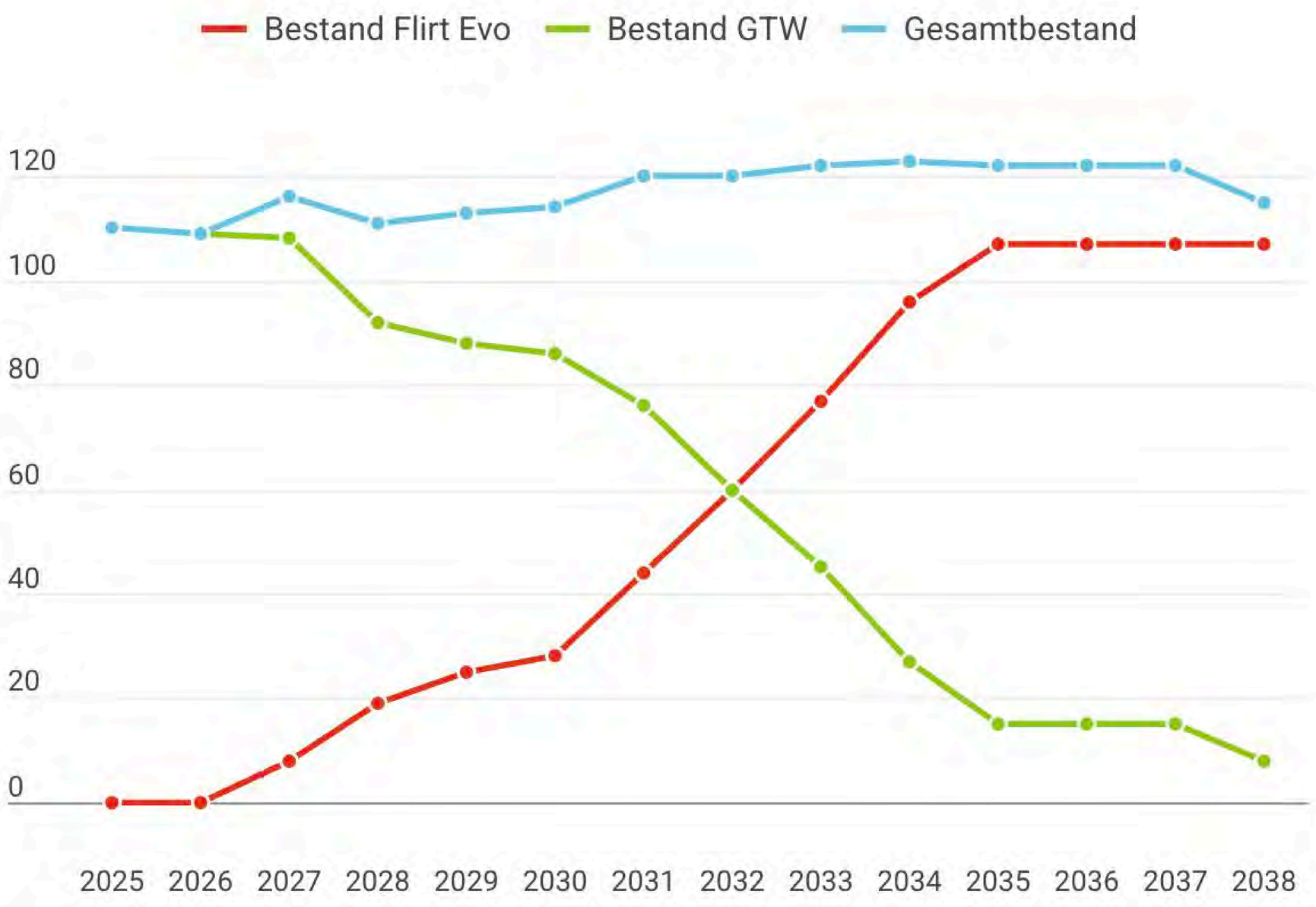
Liniennetzplan per 14. Dezember 2025

Fenster schliessen X

→

Schrittweise Einführung der neuen Züge

Thurbo verfügt über eine flexible Flotte, welche grösstenteils aus sogenannten Gelenktriebwagen (GTW) besteht. Diese sind optimal auf den Regionalverkehr zugeschnitten. Ab 2026 werden die GTW schrittweise durch die neuen Flirt-Evo-Züge ersetzt. Die Grafik zeigt den zeitlichen Verlauf der Flottenmigration.



Die Thurbo Flotte wird etappenweise ersetzt. Die Werte beziehen sich immer auf den Beginn einer neuen Fahrplanperiode: 2026 bedeutet, dass am 1. Januar 2026 noch kein Flirt Evo im regulären Einsatz ist. Per Fahrplanwechsel im Dezember 2026 sind dann acht Flirt Evo auf der S26 unterwegs, sie werden in der Grafik für die Fahrplanperiode 2027 ausgewiesen. Die Daten, welche der Grafik zugrunde liegen, entsprechen dem Planungsstand vom 31. Dezember 2025. Änderungen sind vorbehalten. Datenquelle: Thurbo AG

Fenster schliessen ✕

→

Den Soll-Zustand wiederherstellen

Es ist die Aufgabe der Disposition von Thurbo, bei technischen Pannen, Infrastrukturproblemen oder personellen Ausfällen den Soll-Zustand des Lokpersonals, der Kundenbegleiter:innen und der Fahrzeuge möglichst schnell wiederherzustellen. Konkret 2025 hat Thurbo täglich 1’120 Züge disponiert. Im Durchschnitt musste die Disposition 28-mal pro Tag operativ in das Betriebsgeschehen eingreifen.

Fenster schliessen ✕

→

Fast 10’000 WC-Entleerungen

Ein Zug von Thurbo wird alle 30 Tage dem Unterhalt zugeführt. Dabei werden kleinere Reparaturen durchgeführt, die Züge gereinigt und die WC entleert. Die Thurbo Fahrzeuge werden in Oberwinterthur im Regionalfahrzeug Instandhaltungscenter Ostschweiz (RICO) unterhalten. Dieses verfügt über sogenannte Unterflurdrehbanken. Deren Vorteil besteht darin, dass die Radsätze nicht ausgebaut werden, sondern das Fahrzeug auf die Drehbank geschoben wird und ein Meissel von unten das Material abnimmt. So können verschlissene Radsätze und Bremsscheiben effizient ersetzt werden.

Anzahl	Vorgang	Bemerkung
78	Wechsel der Drehgestelle	Die Drehgestelle sind unter den GTW angebracht. Sie ermöglichen diesen, leichter um Kurven zu fahren und sorgen für eine stabilere Fahrt. Die Auswechslung erfolgt mit einer sogenannten Drehsenkbühne, dank der die Drehgestelle komplett ausgebaut werden können, ohne die GTW anzuheben.
108	Behandlung der Radsätze	Wenn die Radprofile der GTW abgenutzt sind, werden die Räder mit einer Maschine frisch profiliert, die unter dem Zug steht: die sogenannte Unterflurdrehbank. Dank ihr müssen die Räder nicht eigens ausgebaut werden.
2’382	Aussenreinigungen	Hierbei handelt es sich um eine Aussenreinigung wie in einer Autowaschanlage.
9’365	WC-Entleerungen	

Fenster schliessen X

→

Mehr Lob für Thurbo Personal

Kundenkontakte

2025 gingen beim Kundenservice-Center (KSC) 3’448 schriftliche Kundenreaktionen ein, was gegenüber dem Vorjahr einer leichten Zunahme von 4.3% entspricht. 94.1% Prozent der schriftlichen Anliegen wurden innerhalb von vier Arbeitstagen erledigt. Zudem kam es zu 8’151 telefonischen Kundenkontakten.

Die Anzahl Rückmeldungen zu kritischem Auftreten respektive Verhalten von Thurbo Mitarbeitenden blieb auf dem Niveau des Vorjahres. Dafür lobten die Kund:innen das Thurbo Personal deutlich häufiger (über alle Bereiche hinweg +29% gegenüber 2024).

Fenster schliessen X

→

Der Weg an die Spitze des Zuges

Ausgebildete Lokführer:innen

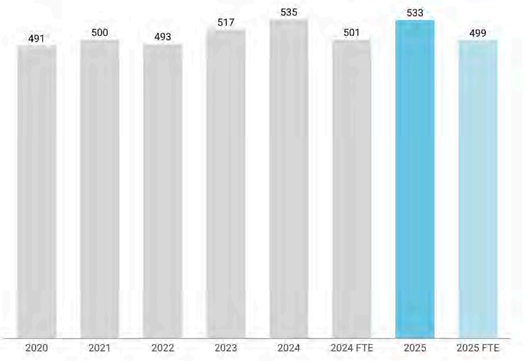
Thurbo bildet ihre Lokführer:innen selbst aus. 13 Personen haben 2025 die Ausbildung in Angriff genommen. Der Weg an die Spitze des Zuges dauert elf Monate und ist mit abwechslungsreichen Aufgaben verbunden. Die theoretische Ausbildung findet in Kreuzlingen statt, während die praktische Ausbildung an einem der acht Depotstandorte (Kreuzlingen, Schaffhausen, St. Gallen, Wil SG, Weinfelden, Winterthur, Romanshorn, Rorschach) von Thurbo erfolgt. Die «Azubis» werden bis zur bestandenen Prüfung auf sämtlichen Fahrten von erfahrenen Lehrlokführer:innen und Ausbildner:innen begleitet.

Fenster schliessen X

→

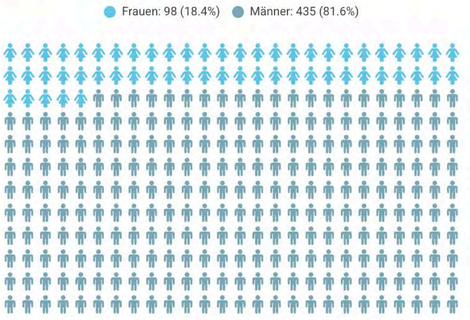
Die Regionalbahn ist eine beliebte Arbeitgeberin

Zahlen und Fakten rund um die Thurbo Mitarbeiter:innen (per 31. Dezember 2025)

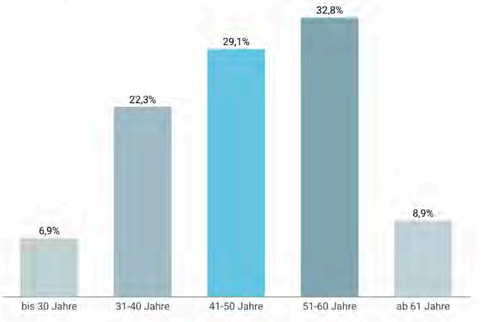


Die 533 Mitarbeitenden entsprechen 499 FTE und teilen sich auf 401 Vollzeitstellen und 132 Teilzeitstellen auf (mehr Details dazu in den folgenden Grafiken). Gegenüber 2024 (535) ist der Personalbestand praktisch identisch geblieben. Dies liegt unter anderem daran, dass sich das Angebot kaum verändert hat und damit der Bedarf an Lokführer:innen gleichgeblieben ist.

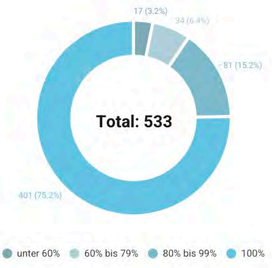
Mitarbeiter:innen nach Geschlecht



Mitarbeiter:innen nach Alter

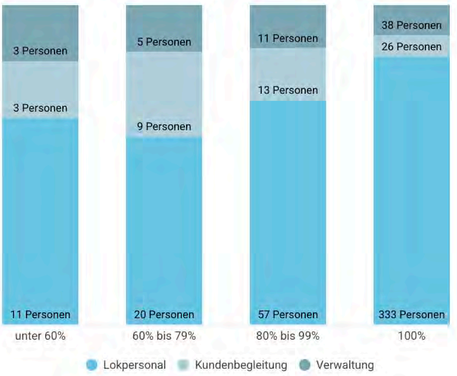


Mitarbeiter:innen nach Arbeitspensum



Mitarbeiter:innen nach Berufsgruppen

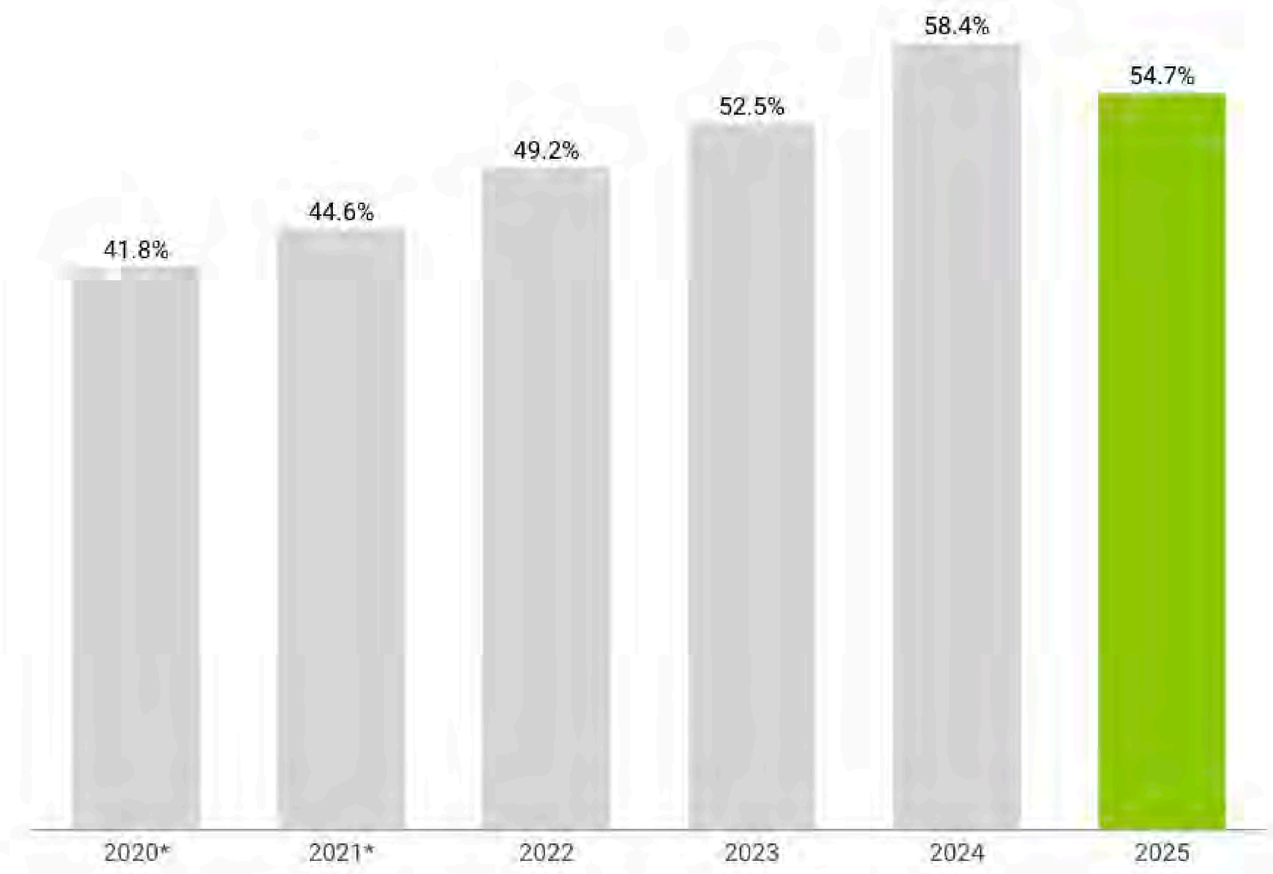
Berufsgruppen nach Arbeitspensum



Fenster schliessen X

→

Thurbo deckt mehr als die Hälfte ihrer Kosten mit Fahrausweiserträgen



*Zahl massgeblich durch Corona beeinflusst

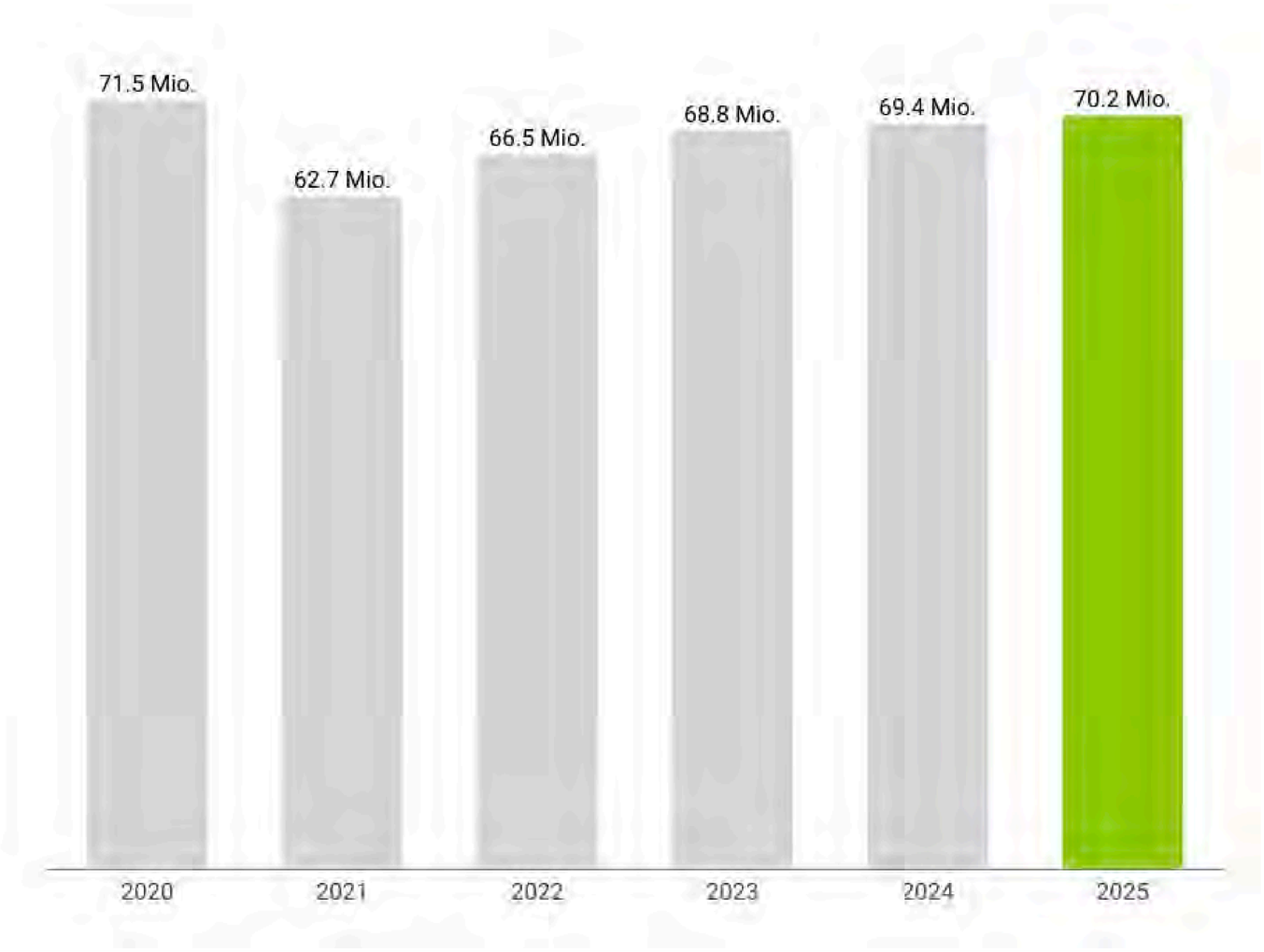
Thurbo hat 2025 rund 55% ihrer Kosten selbst gedeckt, hauptsächlich mit Fahrausweiserträgen. Die restlichen 45% werden durch Abgeltungen von Bund und Kantonen getragen. Diese legen auch fest, welches Fahrplanangebot Thurbo zu produzieren hat.

Fenster schliessen X

→

Konstanter Energieverbrauch dank flexibler Flotte

Werte in Millionen Kilowattstunden



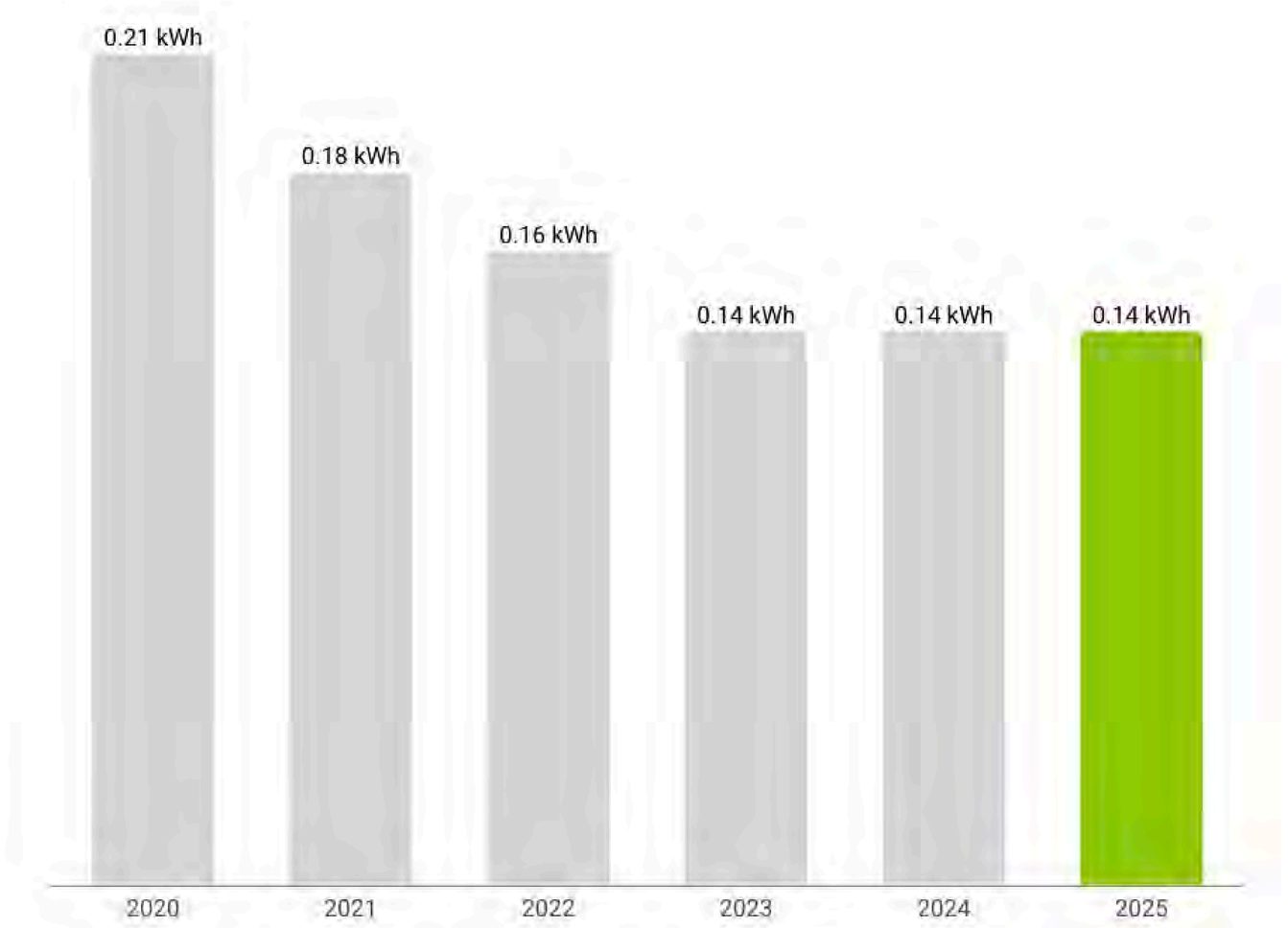
Der Energieverbrauch pro Jahr wird anhand der gefahrenen Kilometer aller Fahrzeuge von Thurbo gemessen. Die Kilometeranzahl variiert je nach Fahrplanangebot, dem An- oder Abhängen von Zugkompositionen und den Überführungen zu Werkstätten oder Einsatzpunkten.

Grundsätzlich ist der Energieverbrauch der Thurbo Flotte über die Jahre hinweg konstant tief. Dies, weil sich die Flotte von Thurbo durch flexible und leichte Fahrzeuge auszeichnet.

Zur Einordnung der Zahl von 70.2 Millionen Kilowattstunden (kWh): Mit der Energie, die Thurbo jährlich für den Betrieb ihrer Zugflotte (fahren, heizen, kühlen etc.) benötigt, könnte man mit einem modernen Fernseher (0.1 kWh/Stunde) rund 80’000 Jahre am Stück fernsehen.

Reisen mit Thurbo schont die Umwelt

Werte in Kilowattstunden pro Personenkilometer

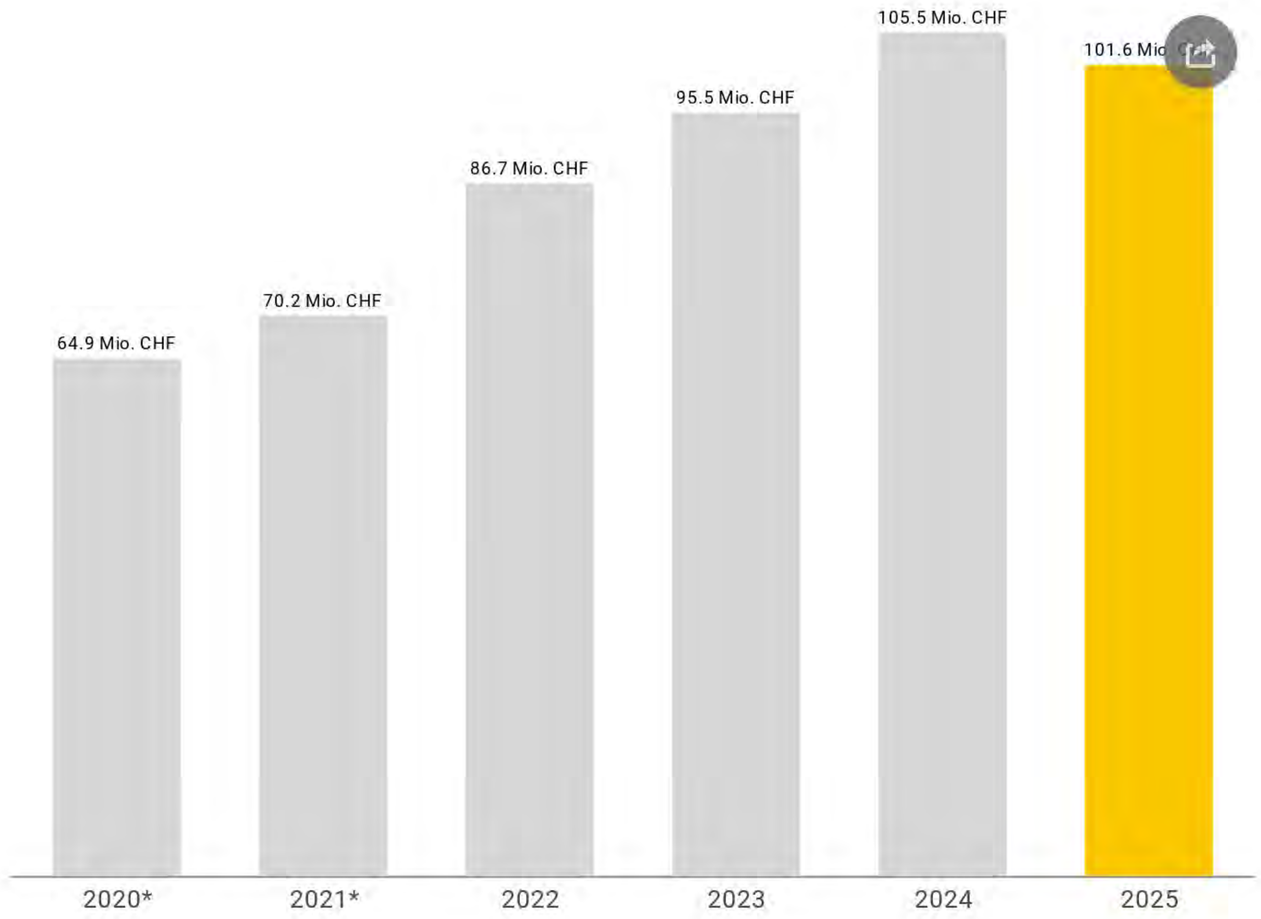


Der Energieverbrauch je Personenkilometer wird gemessen, indem der Gesamtenergieverbrauch der Thurbo Flotte ins Verhältnis mit der von den Fahrgästen zurückgelegten Distanz gesetzt wird. Je mehr Fahrgäste, desto tiefer der Verbrauchswert. Da sich Thurbo in den letzten Jahren hoher Fahrgastzahlen erfreuen konnte (2025: 502.1 Millionen Personenkilometer), ist die Zahl leicht gesunken. Rechenbeispiel für 2025:
70.2 Millionen kWh / 502.1 Millionen Personenkilometer = 0.14 kWh pro Personenkilometer.

Fenster schliessen ✕

→

Fahrausweiserträge bleiben mit über 100 Millionen Franken stabil



*Zahl massgeblich durch Corona beeinflusst

Die 101.6 Millionen Franken wurden mit Verkäufen von Fahrausweisen erwirtschaftet. Gegenüber 2024 sind die Erlöse etwas zurückgegangen, weil die Nachfrage auf einzelnen Linien aufgrund neuer Angebote anderer Bahnunternehmen leicht abgenommen hat. So hat etwa der neue Halbstundentakt des IR13 zwischen St. Gallen und Chur zu tieferen Frequenzen auf den Thurbo Linien zwischen St. Gallen und dem Rheintal geführt.

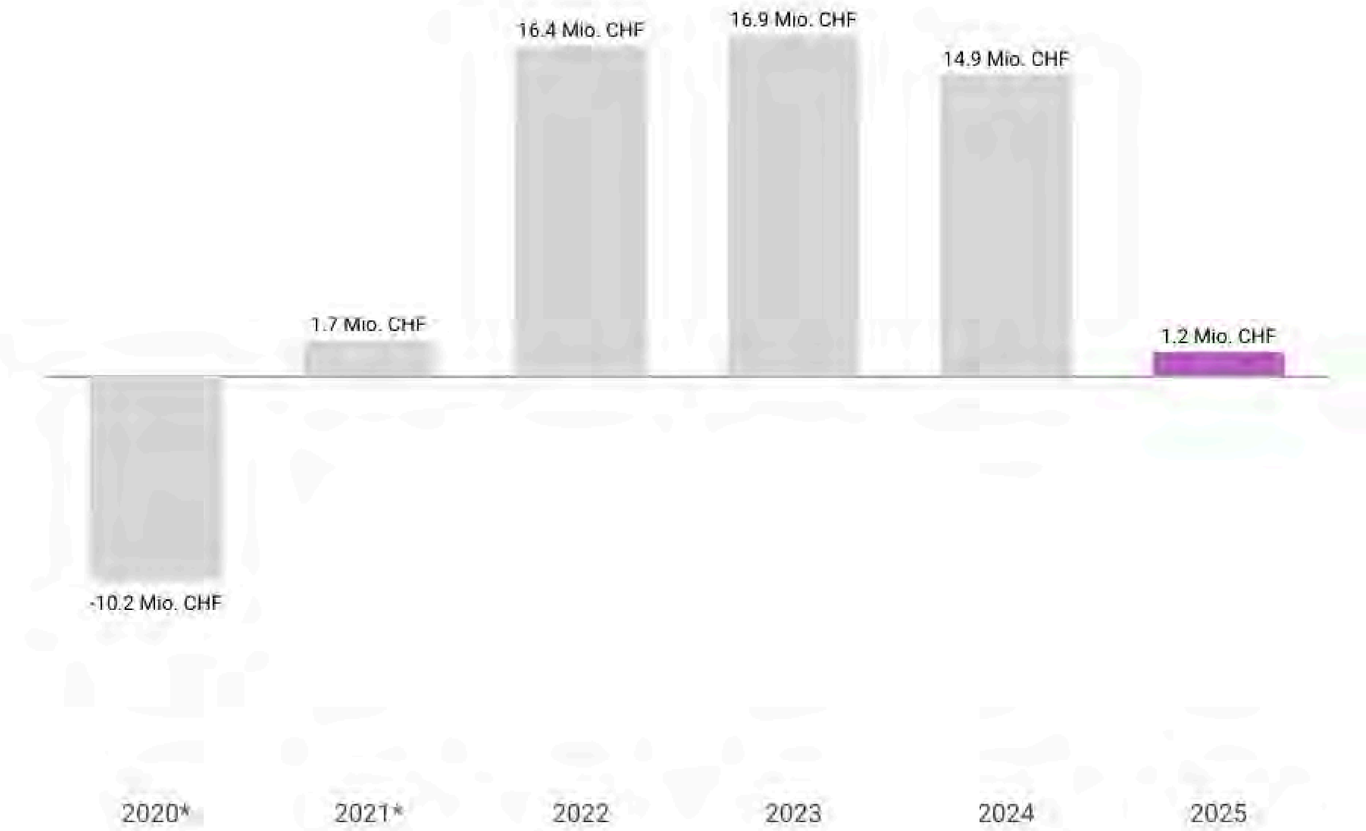
Wie sich diese Erträge auf die einzelnen Verbünde verteilen, zeigt die nachfolgende Tabelle. Ebenfalls Teil der 101.6 Millionen Franken sind Einnahmen im Zusammenhang mit Reisen ohne gültigen Fahrausweis.

Total	**101.6 Mio. CHF**
OSTWIND	45%
Direkter Vekehr (nationaler Tarif)	34%
Zürcher Verkehrsverbund ZVV	11%
Z-Pass	8%
A-Welle, Bodensee Ticket, Bündner GA	2%

Fenster schliessen X

→

Jahresergebnis bei angestrebter «Schwarzer Null»



*Zahl massgeblich durch Corona beeinflusst

Zum fünften Mal in Folge erzielt Thurbo ein positives Jahresergebnis. Mit einem Gewinn von 1.2 Millionen Franken (0.6% des Umsatzes) liegt Thurbo sehr nahe an der im subventionierten Regionalverkehr angestrebten schwarzen Null.

Kommentar von Fabian Schrenk

Fenster schliessen X

Jan.

Überlastete S12 wird dauerhaft verstärkt

Nachwirkungen des Fahrplanwechsels: Weniger Menschen als geplant steigen im Januar 2025 auf die neue und frühere Verbindung des IR13 (SOB) ab Sargans um. Folglich ist die Thurbo Verbindung S12 zwischen Sargans und Chur in den Morgenstunden sehr stark ausgelastet, vor allem ab Landquart. Der Kanton Graubünden und die Transportunternehmen SOB, RhB und Thurbo reagieren zunächst mit einer Informationskampagne, um die Pendler:innen auf den IR13 zu lenken. Schliesslich schafft es der Betrieb von Thurbo, die S12 dauerhaft mit einer zusätzlichen Komposition zu verstärken und die Lage nachhaltig zu entspannen.

Der Betrieb von Thurbo konnte die S12 (hier in Sargans) mit einer zweiten Komposition verstärken. Bild: Thurbo AG

Fenster schliessen X

→

Feb.

Instandhaltungskonzept funktioniert

Die Zertifizierungsstelle Schweizerische Vereinigung für Qualitäts- und Managementsysteme (SQS) beurteilt jährlich die Einhaltung der Verantwortlichkeiten zur Instandhaltung der Thurbo Züge. Thurbo bekommt auch 2025 die Bestätigung, dass die Anforderungen als Fahrzeughalterin, für das Flottenmanagement sowie zur Planung, Überwachung und Zuführung der Fahrzeuge zur Instandhaltung den geforderten Regeln entspricht und die Zertifizierung bestehen bleibt.

Das Regionalfahrzeug Instandhaltungscenter Ostschweiz (RICO, eine Organisationseinheit der SBB) führt die Instandhaltung der Thurbo Züge im Auftrag der Regionalbahn aus. Bild: Thurbo AG

Fenster schliessen X

→

Feb.

Kund:innen bewerten Thurbo positiv

Die Ergebnisse der Kundenzufriedenheitsbefragung 2024 des Tarifverbunds OSTWIND sind da: Thurbo erreicht 81 von max. 100 Punkten. Die Kund:innen sind insgesamt also zufrieden mit der Regionalbahn. Am besten bewerten sie die Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft des Personals, die Fahrweise des Lokpersonals sowie das Sicherheitsgefühl am Tag.

Die Reisenden schätzen die Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft des Thurbo Personals. Bild: Thurbo AG

Fenster schliessen X

→

März

Martin Thalmann folgt auf Urs Sennhauser

Martin Thalmann stösst als neuer Bereichsleiter Betrieb zu Thurbo und nimmt Einsitz in die Geschäftsleitung. Davor hat der 50-Jährige das Regionalfahrzeug Instandhaltungscenter Ostschweiz (RICO) der SBB geleitet. Während dieser Zeit stand bereits in engem Kontakt mit Thurbo, weil RICO die Züge der Regionalbahn unterhält und reinigt. Bei seinem Stellenantritt erzählt er lachend: «Meine Kinder haben mich gefragt: ‹Wieso wechselst du? Du hast doch vorher schon für Thurbo gearbeitet.› Und ganz Unrecht haben sie ja nicht.»

Martin Thalmann, Bereichsleiter Betrieb. Bild: Thurbo AG

Fenster schliessen ✕

→

März

Entgleisung Eschenz: Führungsstab funktioniert

Am Freitagnachmittag des 7. März 2025 entgleist in Eschenz ein Thurbo Zug. Grund ist eine Gleisverwerfung als Folge einer ausserordentlich hohen Temperaturschwankung während Erneuerungsarbeiten an der Fahrbahn. Thurbo aktiviert den Führungsstab und stellt das Ereignismanagement sicher. Es gilt die höchste Eskalationsstufe, da Personen involviert sind. Schnell ist zum Glück klar, dass niemand schwere Verletzungen erlitten hat: Dem Lokführer geht es gut, zwei Fahrgäste werden leicht verletzt. «Das waren für uns die mit Abstand wichtigsten Nachrichten», betont Antonia Kyburz, die Leiterin des Thurbo Führungsstabs.

Das Fahrzeug und die Fahrbahn hingegen erlitten grosse Schäden: Das Motordrehgestell beim Motorblock des Fahrzeugs ist mit beiden Achsen entgleist, das Getriebe komplett aufgerissen. «Umso beachtlicher, dass der entgleiste Zug bereits nach weniger als zwei Monaten wieder im Einsatz stand», ordnet Martin Hochreutener, Bereichsleiter Technik bei Thurbo, im Nachgang des Ereignisses ein. Rund 400 Meter Fahrweg mussten als Folge von ausgelaufenem Getriebeöl ausgebaggert sowie Schienen und Schwellen ersetzt werden.

Die Ereignisbewältigung hat dank des ausserordentlichen Einsatzes vieler Beteiligten sowohl seitens Thurbo als auch in der Zusammenarbeit mit der SBB gut funktioniert. «Dennoch hat Thurbo Lessons Learnt festgehalten und die Notfallpläne entsprechend angepasst», sagt Antonia Kyburz.

Deutlich erkennbar: Der Zug befindet sich neben den Schienen. Bild: Regionalfahrzeug Instandhaltungscenter Ostschweiz

Fenster schliessen X

→

April

Totalsperre Weinfelden–Kreuzlingen

Vom 25. April bis 16. Mai 2025 bleibt die Strecke Weinfelden–Kreuzlingen komplett gesperrt. Auf dem Abschnitt Siegershausen–Lengwil erneuert die SBB die Fahrbahn, zudem führt sie weitere Unterhaltsarbeiten zwischen Kehlhof und Kreuzlingen durch. Betroffen sind die Thurbo Linien S14 und S44. Die Reisenden weichen auf Ersatzverkehr aus.

Erneuerungsarbeiten an der Fahrbahn. Symbolbild: Thurbo AG

Fenster schliessen X

→

April

150 Jahre Nationalbahn – Thurbo feiert mit

Ende April wird der kleine Bahnhof Etzwilen zum grossen Treffpunkt für Eisenbahnfreunde: Historische und moderne Züge, Dampfpendelfahrten, Führungen durch das Hochspannungsunterwerk und ein buntes Rahmenprogramm zum 150-Jahr-Jubiläum der Schweizerischen Nationalbahn (SNB) erfreut die Besuchenden. Thurbo ist mit einem Stand in Kooperation mit ÖV Bodenseeraum dabei.

Gute Stimmung beim Thurbo Stand in Etzwilen. Bild: Thurbo AG

Fenster schliessen X

→

Mai

Neue Website, digitaler Geschäftsbericht

Mit einem neuen Online-Auftritt unterstreicht Thurbo auch digital ihre Rolle als kundenorientierte und zukunftsgerichtete Regionalbahn der Ostschweiz. Die neue Website thurbo.ch orientiert sich noch stärker an den Bedürfnissen der Nutzer:innen und ist die perfekte Anlaufstelle bei Fragen rund um den öV in der Ostschweiz und bietet zudem mehr Raum für spannende Themen rund um Thurbo.

Im gleichen Zug digitalisiert Thurbo den Geschäftsbericht unter report.thurbo.ch. Für die Aufbereitung des Geschäftsjahres werden die Möglichkeiten der multimedialen Geschichtenerzählung voll ausgeschöpft.

Mit einer Sampling-Aktion macht Thurbo auf die neue Website aufmerksam. Bild: Thurbo AG

Fenster schliessen X

→

Juni

Neue Gesichter im Verwaltungsrat

An der Generalversammlung werden Reto Liechti und Christophe Gardan – beide Vertreter der Hauptaktionärin SBB AG – in den Verwaltungsrat der Thurbo AG gewählt. Reto Liechti ist Konzernleitungsmitglied und führt die Division SBB Produktion Personenverkehr. Er wird der neue Vizepräsident des Verwaltungsrats. Christophe Gardan verantwortet die Finanzen bei SBB Markt Personenverkehr. Beide bringen wertvolle Erfahrungen mit: Reto Liechti hat langjährige Kenntnisse in der Bahnproduktion sowie in der Strategie-, Organisations- und Projektentwicklung, während Christophe Gardan über Expertise in der Finanzplanung, im Risikomanagement, in der Compliance und in der finanziellen Steuerung grosser Projekte verfügt.

Die neuen VR-Mitglieder treten die Nachfolge von Paul Blumenthal und Urban Ehret an. Vizepräsident Paul Blumenthal scheidet aufgrund der Altersgrenze aus dem Verwaltungsrat aus. Urban Ehret orientiert sich innerhalb der SBB AG neu, weshalb er aus dem Gremium zurückgetreten ist.

Reto Liechti, Verwaltungsrat Thurbo AG. Bild: Thurbo AG

Christophe Gardan, Verwaltungsrat Thurbo AG. Bild: Thurbo AG

Fenster schliessen X

→

Juni

Testwoche «Fahrt mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit»

Die Pünktlichkeit auf der grösstenteils einspurigen Seelinie S1 (siehe Thurbo Liniennetzplan) ist eine Herausforderung. Zwecks Daten- und Erkenntnisgewinnung führt Thurbo im Juni 2025 deshalb eine Testwoche durch, während der das Lokpersonal konsequent mit Höchstgeschwindigkeit unterwegs ist und auch sonst für die Pünktlichkeit sensibilisiert wird.

Thema vertiefen

Auf der Thurbo Seelinie zählt jede Sekunde. Bild: Thurbo AG

Fenster schliessen ✕

→

Juni

Neue Fahrleitungen vor der Serviceanalage in Weinfelden

Im Inneren ist die neue Thurbo Serviceanlage in Weinfelden im Juni 2025 so gut wie betriebsbereit. Doch aussen fehlt noch ein wichtiges Puzzlestück: Die Fahrleitung wird zwischen dem Fahrleitungsträger vor dem Gebäude und der Anschlussweiche (in Richtung Bahnhof) erneuert. Auch Fundamentarbeiten für die neuen Fahrleitungsmasten werden ausgeführt. Nicht zuletzt reinigen die Bauleute die Bodenoberfläche gründlich und pflegen die Gleise sowie Weichen intensiv.

Die neuen Fahrleitungen vor der Thurbo Serviceanlage in Weinfelden.
Bild: Thurbo AG

Fenster schliessen X

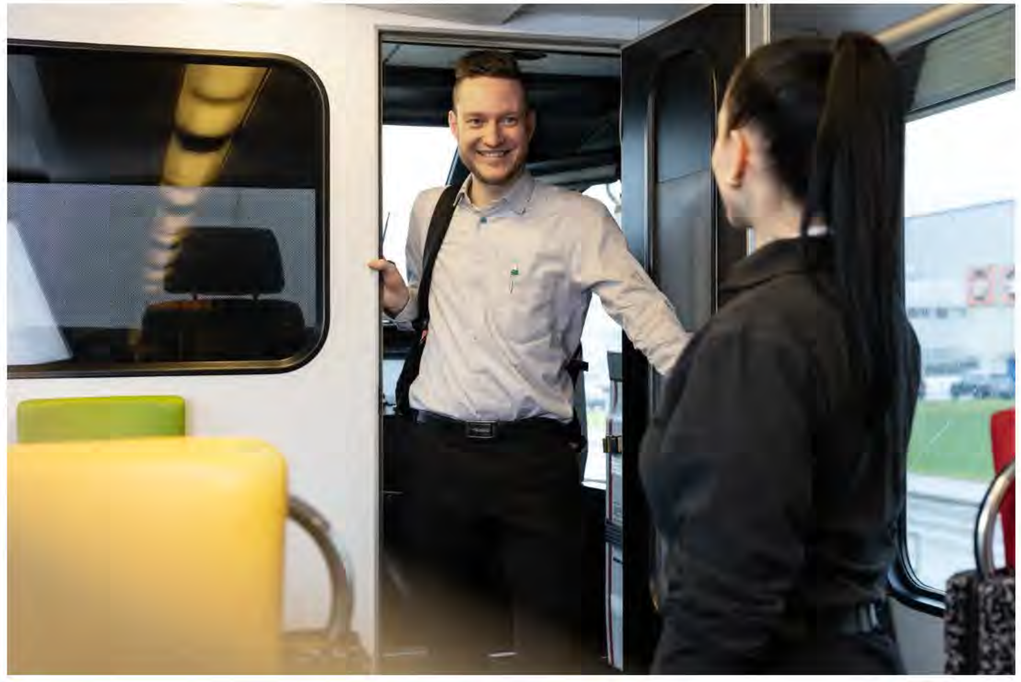
→

Juni

Thurbo führt neue Arbeitsmodelle für das Lokpersonal definitiv ein

Nach einer zweijährigen Pilotphase des Projekts «ProViel» führt Thurbo die neuen Arbeitsmodelle für das Lokpersonal definitiv ein. Die Rückmeldungen der Lokführer:innen sind überwiegend positiv.

ProViel ist eine Wortschöpfung aus den Bestandteilen Pro (für die Mitarbeiter:innen) und Viel (für «viel Auswahl»). Konkret schafft Thurbo für das Lokpersonal möglichst optimale Bedingungen, um die Arbeitsleistung im Einklang mit dem Privatleben erbringen zu können. Je nach persönlichen Präferenzen können sich Lokführer:innen für dasjenige Modell entscheiden, welches zu ihnen passt und die Belastung der Schichtarbeit am besten abfedert.



Das Lokpersonal ist überwiegend zufrieden mit den neuen Arbeitsmodellen, die sie für ihre Einteilung wählen können. Bild: Thurbo AG

Fenster schliessen X

→

Juli

Thurbo bleibt im grenzüberschreitenden Verkehr federführend

Die Vereinbarung ist im Trockenen: Ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2026 wird die Linie S5 zwischen Weinfelden, St. Gallen und St. Margrethen stündlich mit der S3 Richtung Bregenz verknüpft. Die neue Linie verkehrt unter der Bezeichnung S3 Weinfelden–St. Gallen–St. Margrethen–Bregenz. Die S3 wird vollständig mit Fahrzeugen von Thurbo gefahren. Wie bei der S7 erbringt Thurbo Personal die Leistung auf der Schweizer Seite und ÖBB-Personal zwischen St. Margrethen und Bregenz.

Die neue S-Bahn-Linie ist ein Resultat der Bemühungen des Landes Vorarlberg und des Kantons St. Gallen, den grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehr auf der Schiene zu verbessern. Die Regierungen von Vorarlberg und St. Gallen haben die entsprechende Angebots- und Finanzierungsvereinbarung im Sommer 2025 genehmigt und Thurbo und ÖBB mit der Umsetzung des neuen Angebots beauftragt.

Thurbo unterstreicht damit ihre führende Rolle als Ideengeberin und Umsetzerin im grenzüberschreitenden Regionalverkehr.

Zur Medienmitteilung des Kantons St. Gallen

Claudia Bossert, Thurbo Unternehmensleiterin; Beat Tinner, Vorsteher des Volkswirtschaftsdepartementes Kanton St. Gallen; Christof Bitschi, Landesstatthalter; Christian Hillbrand, Geschäftsführer Vorarlberger Verkehrsverbund und ÖBB-Regionalmanager Marcus Ender nach der Unterzeichnung der Vereinbarung am Bahnhof in St. Margrethen. Bild: Bernd Hofmeister

Fenster schliessen X

→

Juli

Mitarbeitende unterstützen Kundenlenkung an Grossevent

An der UEFA Women's Euro 2025 unterstützen zahlreiche Thurbo Mitarbeitende aus verschiedenen Bereichen wie etwa IT, HR oder Marketing, um die Fans sicher und effizient auf die richtigen Züge zu lenken. Die Verwaltungsangestellten wechseln damit aktiv die Perspektive und erleben eine Schicht durch die Augen der Kundenbegleiter:innen.

Walisische Fans werden nach Spielschluss der Partie Frankreich–Wales in St. Gallen Winkeln erfolgreich auf den richtigen Zug gelenkt. Bild: Thurbo AG

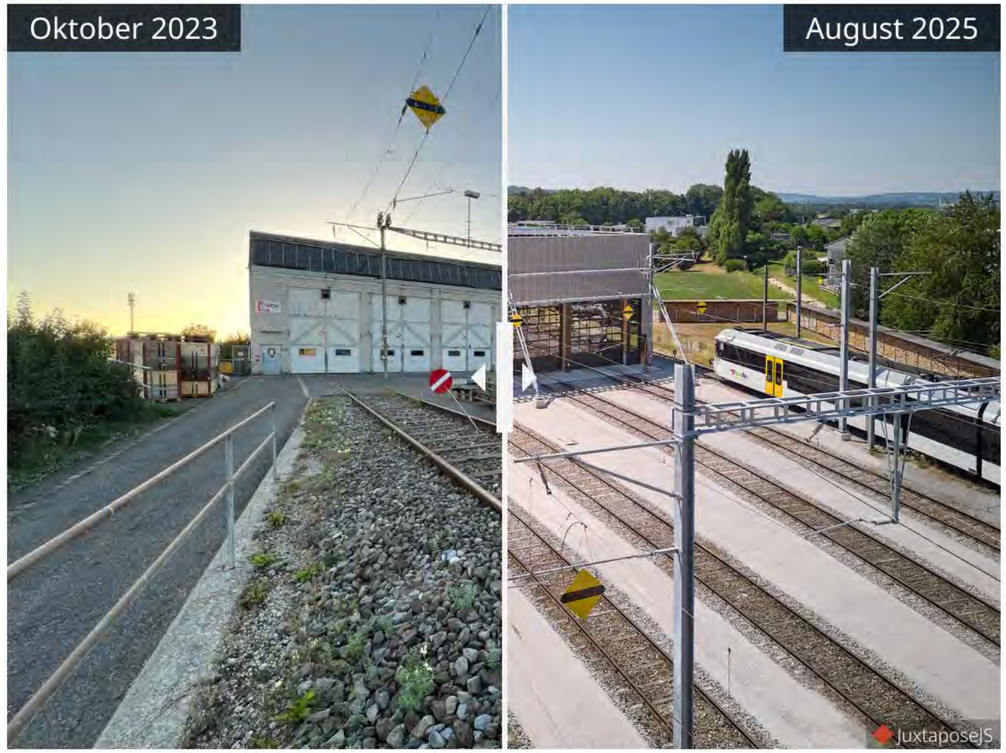
Fenster schliessen X

→

Aug.

Das Leben kehrt in die Serviceanlage in Weinfelden zurück

Knapp 20 Monate nach dem Spatenstich wird in der neuen Thurbo Serviceanlage in Weinfelden der Betrieb wieder aufgenommen. Die SBB Mitarbeitenden des Regionalfahrzeug Instandhaltungscenter Ostschweiz (RICO) starten Anfang August 2025 mit der Revision der GTW-Züge von Thurbo.



Die alte und neue Thurbo Serviceanlage in Weinfelden. Bild: Thurbo AG

Fenster schliessen X

→

Aug.

Jennifer Meier neue Bereichsleiterin HRM

Die 36-jährige Jennifer Meier folgt auf Regula Bolliger als Bereichsleiterin Human Resources Management. In dieser Funktion ist sie auch Mitglied der Geschäftsleitung. Mit der Bahn hatte sie davor wenig Berührungspunkte, sie verantwortete während über acht Jahren das Personalwesen der DELTAgroup Security & Services AG, ehe sie zu einer längeren Reise aufbrach. Während dieser stiess sie eher zufällig auf das Stelleninserat. «Auf mich wirkte die Stelle wie das perfekte Gesamtpaket. Ein vielseitiger Aufgabenbereich bei einem spannenden Unternehmen – bunt und innovativ. Ich wusste sofort: Das passt», sagt Jennifer Meier in ihrem Stellenantritts-Interview.

Jennifer Meier, Bereichsleiterin HRM. Bild: Thurbo AG

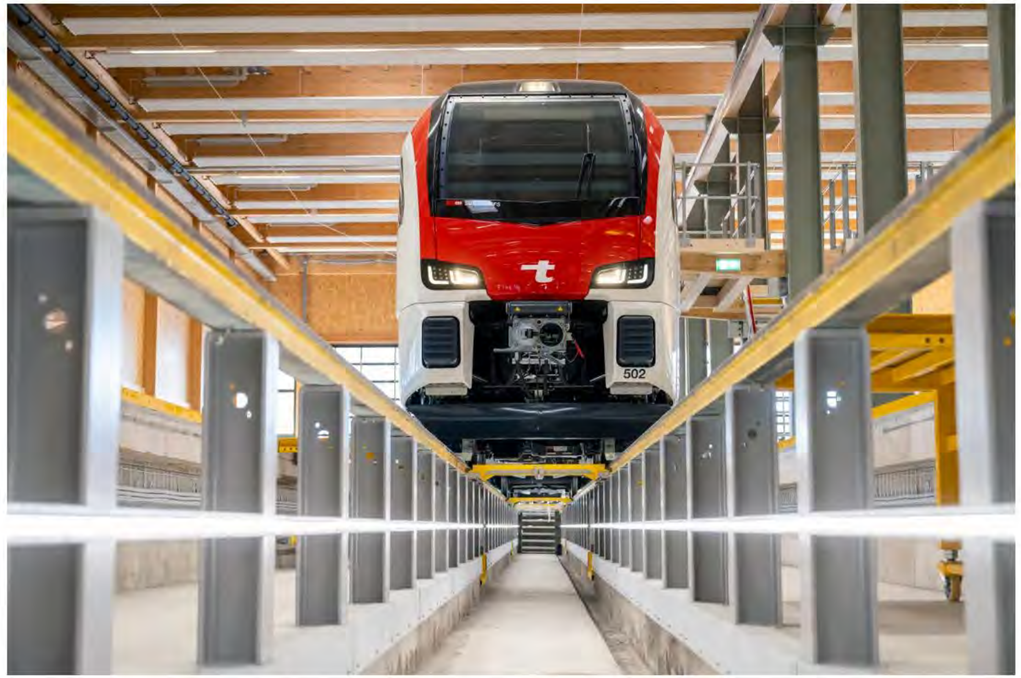
Fenster schliessen ╳

→

Sept.

Neuer Markenauftritt wird eingeführt

Ab 1. September 2025 präsentiert sich Thurbo mit einem frisch überarbeiteten Markenauftritt – angestossen durch den Ersatz der Fahrzeugflotte. Kernpunkte sind reduzierte, leicht überarbeitete Logos inklusive einer neuen Kurzform (Signet) etwa für die Zugsfront, ein aufgefrischtes Co-Branding mit der SBB sowie ein aktualisierter Korrespondenz-Auftritt.



Das «t» auf der Front der neuen Regionalzüge des Typs Flirt Evo ist eine der Änderungen im Zuge des neuen Markenauftritts. Bild: Thurbo AG

Fenster schliessen X

→

Sept.

Thurbo beteiligt sich am ZVV-Aktionstag «Billett Bitte»

Mit dem im Vorfeld breit angekündigten Aktionstag «Billett Bitte» des Zürcher Verkehrsverbunds sollen Bevölkerung und vor allem die öV-Reisenden hinsichtlich Ticketpflicht, Kontrollen und Fairness im öffentlichen Verkehr sensibilisiert werden. Als Teil des ZVV beteiligt sich auch Thurbo am Aktionstag, mit dem die Transportunternehmen ebenfalls zeigen, dass sie hinter ihren Kundenbegleiter:innen stehen und deren Arbeit schätzen.

Beitrag TeleTop

Fenster schliessen X

Die Billettkontrollen stehen für das Fairnessprinzip im öV. Bild: Thurbo AG

→

Sept.

Bierfans bevölkern die Thurbo Züge

Zum ersten Mal ist Thurbo Mobilitätspartnerin der Thurgauer Bierzugfahrt. Rund 300 Personen verköstigen sich entlang der S5 zwischen Bürglen und Gossau bei verschiedenen Kleinbrauereien.

Gute Stimmung auf der Thurgauer Bierzugfahrt. Bild: Thurbo AG

Fenster schliessen X

→

Sept.

Zehn weitere GTW sind fit für Österreich

Im Zusammenhang mit dem geplanten Angebotsausbau auf Dezember 2026 der direkten Linie von Weinfelden nach Bregenz müssen zehn weitere GTW für den Betrieb in Österreich umgerüstet werden. «Die Umrüstungsarbeiten sollen den regulären Betrieb möglichst wenig stören», betont Roger Cotting, Leiter Flottenmanagement. Deshalb werden die Arbeiten erledigt, während die ausgewählten Fahrzeuge revidiert werden.

Folgende Anpassungen sind konkret nötig:

- Aussenlautsprecher, damit Lokführer: innen bei Fahrten ohne Kundenbegleiter:innen Durchsagen für Fahrgäste auf dem Perron machen können
- Aktualisierung des deutschen Zugsicherungssystems, das auch in Österreich angewandt wird (Hardware und Software)
- Einbau einer Hilfskupplung zum Abschleppen des Fahrzeugs
- Aufkleben diverser Piktogramme und Hinweiskleber

Einer von zahlreichen Zusatzklebern, die aufgrund der Vorschriften in Österreich ergänzt werden müssen: «Zustieg nur mit gültiger Fahrkarte» auf jeder Einstiegstüre. Bild: Thurbo AG

Fenster schliessen X

→

Sept.

BAV erteilt Betriebsbewilligung für vierteiligen Flirt Evo

Am 25. September erteilt das Bundesamt für Verkehr die Betriebsbewilligung für den vierteiligen Flirt Evo in der Schweiz. Es ist ein wichtiger Meilenstein, um mit Ertüchtigungsfahrten die volle Funktionalität der Züge überprüfen zu können.

Der Flirt Evo erhält die Betriebsbewilligung des BAV. Bild: Thurbo AG

Fenster schliessen X

→

Sept.

TKB und Thurbo werben für GA Night

An der WEGA präsentieren die Thurgauer Kantonalbank und Thurbo an einem gemeinsamen Stand die Vorzüge des GA Night: Wer zwischen 12 und 25 Jahre alt ist und sich für «TKB Young» entscheidet, erhält unter anderem das GA Night zum halben Preis.

Mit einem kreativen Fotowettbewerb auf einer Sitzgruppe der neuen Flirt-Evo-Züge werden die jungen Besucher:innen an der WEGA angeregt, das Angebot zu nutzen und zu verbreiten.

Der Kreativität sind keine Grenzen gesetzt: Junge Frauen legen sich beim Thurbo Fotowettbewerb an der WEGA ins Zeug. Bild: Thurbo AG

Fenster schliessen X

→

Nov.

4'000 Personen kommen zur Eröffnung der Serviceanlage

Welch eine Kulisse: 4'000 Menschen strömen am 1. November 2025 zum Tag der offenen Tür in die neue Thurbo Serviceanlage in Weinfelden. Sie erleben, wie Regierungsrat Walter Schönholzer den ersten Flirt Evo von Thurbo auf den Namen Thurgau tauft.

Am Vortag wird die Serviceanlage im Beisein der Besteller von Bund und Kantonen sowie der Medien offiziell eröffnet.

Zur Reportage der Eröffnung

Fenster schliessen X

→

Nov.

Tierisch Thurbo

Lokführer Tobias Elflein ist sich die verschiedensten Fahrgäste gewohnt, doch gefedert waren sie noch nie. «Ich dachte zuerst, dass mich die Reisenden auf den Arm nehmen wollen, als sie von einem Huhn im Zug berichteten», sagt er. Doch tatsächlich entdeckt er es auf dem Sitzpolster, welches das Huhn fast tarnt – so ähnlich sind sich die Musterungen.

Kurzerhand gewährt Tobias Elflein dem Huhn ein Upgrade und nimmt es mit in den Führerstand. Telefonisch verständigt er via Thurbo Disposition die Kantonspolizei Thurgau, welche das Tier abholt und in tierärztliche Versorgung übergibt.

Wenige Tage danach das Happy End: Das Huhn ist zurück bei den Besitzern, welche es auf den Namen «Thurbo» taufen.

Zum Beitrag auf TeleZüri

Fenster schliessen X

Zunächst im Abteil, dann im Führerstand: Das Huhn erlebte alle Facetten einer Zugfahrt. Bilder: Thurbo AG

→

Nov.

Thurbo erhält Zertifikat für weitere drei Jahre

Im November überprüft die Zertifizierungsstelle Schweizerische Vereinigung für Qualitäts- und Managementsysteme (SQS) das Prozesssystem von Thurbo. Die Regionalbahn erfüllt weiterhin die Kriterien eines umfassenden Managementsystems und das Zertifikat wurde um weitere drei Jahre verlängert.

Das Prozesssystem bei Thurbo funktioniert. Symbolbild: Thurbo AG

Fenster schliessen X

→

Nov.

Cybersicherheit: Verlegung der Server in externe Rechenzentren

Thurbo verlegt die eigenen Server in externe Rechenzentren des Elektrizitätswerks Thurgau (EKT), um die physische Sicherheit der Daten sicherzustellen. Mit der Auslagerung der Server werden die eigenen Daten vor Brand, Umwelteinflüssen, Stromausfällen und unberechtigtem (physischem) Zugriff geschützt. Die Verbindung zu den Rechenzentren erfolgt per Glasfaserkabel, um eine bestmögliche Performance zu erreichen.

Das IT-Team von Thurbo hat das Projekt der Serververlegung umgesetzt. Symbolbild: Thurbo AG

Fenster schliessen X

→

Dez.

Thurbo baut Angebot auf zwei Linien aus

Mit dem Fahrplanwechsel vom 14. Dezember 2025 werden die Kantone Thurgau und St. Gallen noch enger miteinander verbunden: Die S5 zwischen St. Gallen und Weinfelden verkehrt neu in einem durchgehenden Halbstundentakt – auch am Samstag. Ausserdem sind zwischen Bischofszell und St. Gallen zusätzliche Abendzüge unterwegs. Der Ausbau kommt etwa Fans des FC St. Gallen und des HC Thurgau zugute, da sie nach Abendspielen besser und länger mit dem öV nach Hause kommen.

Thurbo stärkt den Freizeitverkehr auch auf grenzüberschreitenden Verbindungen. Auf der Linie S14: Zwischen Konstanz und Weinfelden (via Kreuzlingen) fahren zusätzliche Abendzüge.

FCSG-Fans haben gut lachen: Auf der S5 zwischen Weinfelden und St. Gallen wird der Takt am Samstag verdichtet. Bild: Thurbo AG

Fenster schliessen ✕