

Zeitschrift: Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen
Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen
Band: - (1995)

Rubrik: Auslagerungen von Geschäftsbereichen

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 01.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

In den letzten Jahren haben die SBB eine Reihe von Auslagerungsentscheiden getroffen. Diese Auslagerungen beinhalten vor allem neue Formen der Marktbearbeitung und bezwecken eine effizientere Unternehmensführung.

1995 war im Zusammenhang mit Auslagerungen von Geschäftsbereichen ein spezielles Jahr. Voll operativ wurde das «Groupement d'intérêt économique» (GIE), das den TGV-Verkehr mit Frankreich bearbeitet. Ebenfalls operativ wurde die DACH Hotelzug AG. Sie lancierte auf den Fahrplanwechsel hin den Nachtreiseverkehr mit Wien, Hamburg und Dortmund/Köln neu. Ein eigentlicher Neustart fand im Stückgutverkehr mit der Firma Cargo Domizil AG (CDS AG) statt. In einer wichtigen Phase der Einführung stand die Cisalpino AG, die auf 1996 den Pendolino im Verkehr mit Mailand einsetzen wird. Schliesslich befindet sich die Schweizerische Bodensee-Schiffahrtsgesellschaft AG in Gründung.

Für die Kundschaft und Öffentlichkeit unübersehbar waren die Schwierigkeiten bei der CDS AG. Diese wurden noch verstärkt durch Probleme im Zusammenhang mit der Einführung der Informatik. Mittlerweile läuft der Betrieb allerdings ordnungsgemäss. Angesichts der absehbaren Verluste war jedoch im Herbst eine Sanierung unumgänglich. Diese führte dazu, dass die SBB wieder Mehrheitsaktionärin sind, diese Position aber nicht auf Dauer zu halten gedenken. Angelaufen ist sodann eine Restrukturierung. Diese beinhaltet, den Firmenverband mit dezentralen und bisher selbständigen Regionalzentren wieder zu zentralisieren und die Anzahl der Regionalzentren zu reduzieren. Nur auf diese Weise scheint sichergestellt, dass die Kostenentwicklung in Griff genommen werden kann. Insgesamt mussten Wertberichtigungen im Umfang

von 60 Mio. Franken (12 Mio. Franken Abschreibungen, 48 Mio. Franken Rückstellungen) vorgenommen werden. Trotz dieser unerfreulichen Situation hat sich das Ergebnis für die SBB gegenüber dem früheren Stückgutsystem verbessert (Details siehe Seite 50).

Die Züge der «CityNightLine» sollen dem internationalen Nachtreiseverkehr von und nach der Schweiz neuen Auftrieb verschaffen. Die Betreiber-Gesellschaft DACH Hotelzug AG, an der die SBB mit 33% beteiligt sind, hatte zu Beginn mit technischen Problemen zu kämpfen. Sie bekundete Mühe, die erwarteten Erträge zu erwirtschaften; dies in einer Zeit eines starken Preiszerfalls bei den Städteflügen. Obwohl bei der Gründung der Gesellschaft damit gerechnet wurde, dass die Gewinnschwelle erst 1998 erreicht werden würde, sind die Anfangsverluste grösser als erwartet. Dem musste mit einer Rückstellung von 17,5 Mio. Franken Rechnung getragen werden.

Die GIE entwickelte sich erfreulich, hatte aber mit ernsthaften Schwierigkeiten im Zusammenhang mit Terroranschlägen und durch Streiks der französischen Bahnen zu kämpfen. Trotzdem konnte auf den Winter hin der «TGV des Neiges» (Paris – Lausanne – Brig) eingeführt werden.

Der gewählte Weg der Auslagerungen verlief nicht in allen Fällen problemlos – trotz zum Teil ausgedehnten Planungsvorläufen. Nicht nur fielen die einzelnen Neustarts in eine veränderte Marktlage. Es zeigte sich auch, dass getroffene Annahmen zu optimistisch waren. Zudem war die Eigenkapitalbasis zu schmal, um eine offenbar notwendige Einführungsphase erfolgreich überstehen zu können. Dafür haben die Auslagerungen aber umgekehrt die Transparenz in diesen Geschäftsbereichen eindeutig erhöht.