

Auslagerungen von Geschäftsbereichen

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Geschäftsbericht / Schweizerische Bundesbahnen**

Band (Jahr): - **(1996)**

PDF erstellt am: **21.06.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

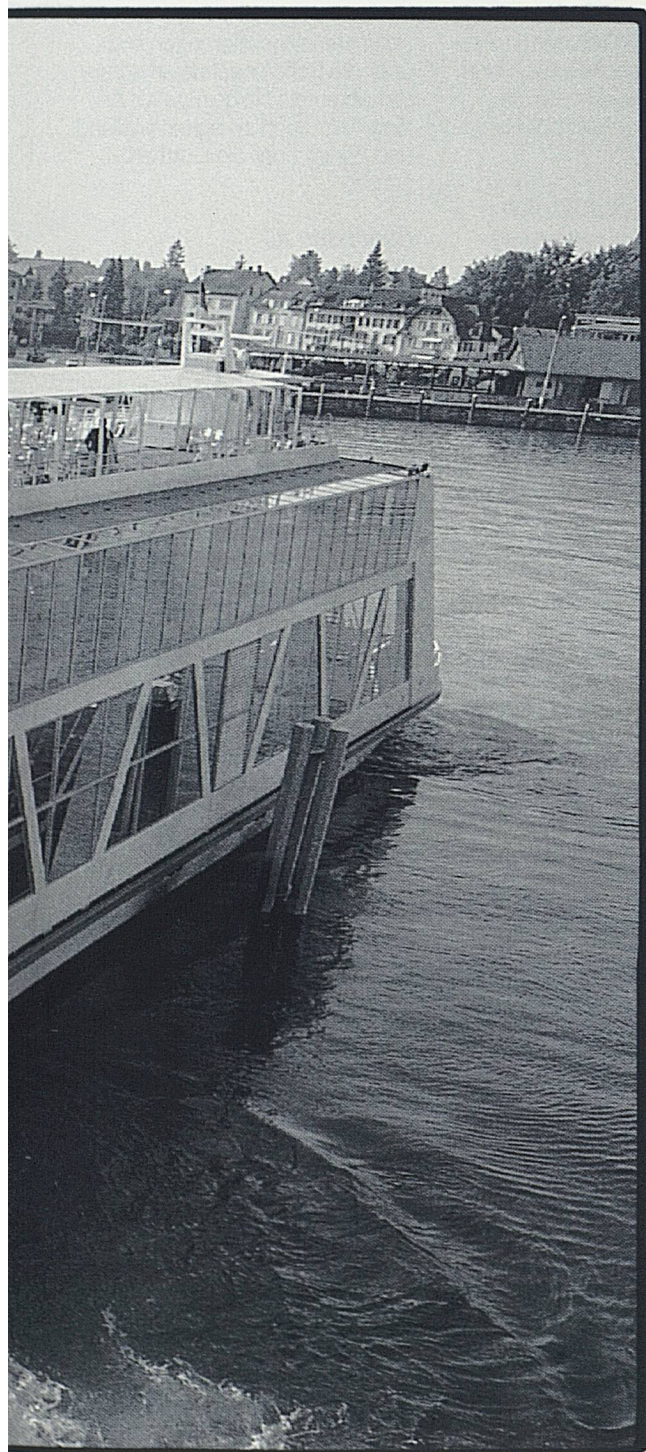
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Die Bahn – Aufbruch zu neuen Ufern. Einzelne Geschäftsbereiche sind ausgelagert worden. So zum Beispiel die Bodensee-Schiffahrtsgesellschaft, die auf einen eigenen Kiel gelegt wurde.



Früher ausgelagerte Geschäftsbereiche haben die SBB auch 1996 noch stark gefordert. Die Situation bei der Cargo Domizil AG und der DACH Hotelzug AG wurde bereinigt.

Die ausgelagerten Bereiche haben im vergangenen Jahr eine turbulente Phase durchlebt. Heikle und wenig populäre, aber unausweichliche Unternehmungsentscheidungen waren erforderlich. Das Medienecho insbesondere im Zusammenhang mit der Cargo Domizil AG (CDS AG) war enorm.

Cargo Domizil AG

Die 1995 geschaffene CDS AG war der Versuch, aus einem stark defizitären Bereich ein wirtschaftlich tragfähiges Unternehmen zu schaffen. Diese Erwartungen erfüllten sich leider nicht. Mit der erforderlichen Wertberichtigung im Vorjahr einerseits und fortlaufenden monatlichen Verlusten von 3 bis 4 Mio. Franken andererseits zeichnete sich ab, dass ein erneuter Einschnitt unausweichlich wurde. Dazu kam, dass der Bundesrat bis Ende 1995 vom Stückgutverkehr ultimativ positive Deckungsbeiträge erwartete. Andernfalls müsste eine Streichung des Angebotes erwogen werden. Die SBB standen damit vor der Situation, die CDS AG zu liquidieren oder aber eine neue Trägerschaft zu finden und so die Verlustquelle zu eliminieren. In alloseitigem Interesse wurde eine neue, potente Trägerschaft gesucht. Nach wochenlangen Verhandlungen und Anhörungen fiel die Wahl auf die Projektgemeinschaft Transvision (Planzer, Galliker, Camion Transporte Wil AG). Der Verkauf der Aktienmehrheit war dabei an folgende Auflagen gebunden: Sicherstellung zukünftiger finanzieller Forderungen der SBB, ausgewiesene Branchenkenntnisse und Vorlage eines überzeugenden Detailkonzeptes Stückgutverkehr, einschliesslich entsprechender Zusagen in bezug auf Personal-

übernahme und zukünftige Bahntransporte. Die Transvision hat die operative und finanzielle Verantwortung für die CDS AG von den SBB per 1. November 1996 übernommen. Nachdem die SBB noch bis 1994 Verluste aus dem Stückgutverkehr von jährlich über 100 Mio. Franken verzeichnen mussten, wurde die Rechnung 1996 noch mit 49,5 Mio. Franken belastet.

DACH Hotelzug AG

Bedingt durch die Unterkapitalisierung, zu hohe Vertriebskosten und einen wesentlich schlechteren als budgetierten Geschäftsgang ist die DACH Hotelzug AG 1996 an den Rand der Illiquidität geraten. Eine Sanierung und die weitgehende Umstrukturierung waren zwingend. Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) sind per 30. September 1996 aufgrund von Meinungsverschiedenheiten mit den Partnern Deutsche Bahn AG und SBB aus der Gesellschaft ausgetreten. Die ÖBB übernahmen 16 Fahrzeuge der DACH Hotelzug AG und führen fortan den «Wienerwalzer» Zürich – Wien auf eigene Rechnung. Ergänzend hatten die drei Gesellschafter einen Sanierungsbeitrag bzw. Forderungsverzicht von total 45 Mio. Franken zu leisten, womit die Unternehmung nunmehr über eine gesunde finanzielle Basis verfügt. Nachdem strategische Defizite behoben, das Marketing neu ausgerichtet und personelle Änderungen vorgenommen wurden, hat sich der Geschäftsgang in den letzten Monaten sehr positiv entwickelt. Nach einem Verlust von 9 Mio. Franken im Jahr 1996, wird für 1997 erstmals ein positives Ergebnis erwartet. Die Auslastung lag Ende Jahr bei über 70% und damit deutlich über den Erwartungen.

Anstelle der Verbindung Zürich – Wien bietet die DACH Hotelzug AG unter dem Namen CityNightLine (CNL) neu Zürich – Berlin an. CNL beginnt sich als neue, attraktive Marke in einem vielversprechen-

den Wachstumsmarkt zu profilieren. In Verbindung mit dem hohen Standard im Service-Bereich sind die modernen Züge heute die «Flaggschiffe» der Bahn im Nachtreiseverkehr.

**TGV Schweiz – Frankreich
(GIE, Groupement d'intérêt
économique)**

Ein rund 30-tägiger Streik des SNCF-Personals, der von Mitte November bis Mitte Dezember 1995 dauerte, sowie Anschläge infolge der französischen Atomversuche im Pazifik beeinflussten die Geschäftstätigkeit der GIE im ersten Halbjahr massgeblich. In den ersten sechs Monaten lag das Passagieraufkommen knapp 10% hinter dem Vorjahreswert. Dank besonderen Anstrengungen konnte die GIE den Rückstand bis Ende Jahr wieder wettmachen. Einen besonderen Erfolg stellt die Einführung des «TGV des Neiges» dar, begleitet von intensiven Werbe- und PR-Kampagnen mit Schweizer Tourismuspartnern. Der im Winter jeden Samstag zwischen Paris und Brig verkehrende TGV verzeichnete 1996 über 3000 Hin- und Rückfahrten über Lausanne hinaus.

1997 wird eine neue Verbindung Zürich – Paris eingeführt, und neben anderen Massnahmen sollen die Serviceleistungen im Zug gezielt weiter verbessert werden.

Cisalpino AG

Im Herbst 1996 hat die Betreiber-gesellschaft Cisalpino AG mit der Einführung der neuen Pendolino-Züge die Marktaktivitäten aufgenommen. Die vor allem technisch bedingten Verzögerungen und die Anfangsschwierigkeiten, welche inzwischen behoben sind, gaben zu Beginn Anlass zu berechtigter Kritik. Die Auslastung der attraktiven Pendolini ist gut, und auch die finanziellen Ergebnisse liegen im Rahmen der hohen Erwartungen. Nachdem 1996 die Verbindungen von Genf, Basel und Bern nach

Mailand aufgrund verspäteter Rollmaterialauslieferungen erst über die Simplonachse erfolgten, verkehren die Neigezüge ab Anfang 1997 auch zwischen Mailand und Zürich über die Gotthardachse.

Bodensee AG

Die neu gegründete Schweizerische Bodensee-Schiffahrts-gesellschaft AG ist eine Tochter-gesellschaft der SBB in der Rechtsform einer eigenständigen AG. Sie ist seit dem 1.1.1996 operativ. Die SBB besitzen gegenwärtig 100% des Aktienkapitals, jedoch ist vorgesehen, auch Dritte (Kantone, Regionen, Gemeinden oder andere Interessenten) an dieser Gesellschaft zu beteiligen. Mit der Auslagerung der Bodensee AG entfallen neben entsprechenden Aufwendungen auch Erträge im Personenverkehr SBB von 4,5 Mio. Franken (1995). Die neue Gesellschaft hatte einen erfolgreichen Start und konnte am 15. Juli 1996 die 3. Fähre «EUREGIA» für den offiziellen Kursverkehr Romanshorn – Friedrichshafen in Betrieb nehmen. Der Fährverkehr wurde erfreulich gesteigert. Die Werft der neuen Gesellschaft konnte einen bedeutenden Fremdauftrag akquirieren und damit ein attraktives, zukunftsreiches Aktivitätsfeld erschliessen.