

ÖSTERREICHISCHER LLOYD

Die Weltmeere sind die Heimat

In der Hochseeschifffahrt wird ab 2010 wieder ein Gleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage eintreten, rechnet der Eigentümer der österreichischen Reederei Österreichischer Lloyd Kapitän Eberhard Koch.

Verkehr: Herr Kapitän Koch, Sie sind seit November 2008 der alleinige Eigentümer des Österreichischen Lloyd (ÖL). Gehören die Firmen Wilson und MCP auch zum ÖL bzw. welche Tätigkeiten machen diese Unternehmen?

Koch: Ich bin der alleinige Eigentümer der Österreichischen Lloyd Seereederei. Herr Würmböck hat allerdings unverändert seine Holding Österreichischer Lloyd GmbH. Die Firma Wilson ist eine große eigenständige norwegische Reederei, die drei unserer Schiffe auf Charter hat, und somit tragen auch diese drei Schiffe einen Charternamen, beginnend mit Wilson. MCP ist ein Pool in Limassol von insgesamt 22 identischen Multipurpose-Feeder-Schiffen mit rund 8.000 DTW bzw. 639 TEU. In Zukunft wird dieser Pool 27 identische Schiffe haben, fünf davon stehen in unseren Eigentum.

Verkehr: Wie entwickelt sich das Geschäft für den ÖL vor dem Hintergrund der Krise in der weltweiten Schifffahrt?

Koch: Kein Marktteilnehmer der internationalen Hochseeschifffahrt kann sich der weltweiten Krise entziehen. Rund zehn Prozent der weltweiten Containerflotte sind derzeit stillgelegt. Die Überkapazitäten drücken massiv auf die Frachtraten, die im Wesentlichen nicht einmal mehr die Betriebskosten der einzelnen Schiffe decken.



Die Wurzeln des Lloyd reichen bis in das Jahr 1833 zurück

Verkehr: Experten-Aussagen zufolge ankern derzeit zehn Prozent der weltweiten Containerschiffskapazitäten wegen Nichtbeschäftigung in den Häfen. Sie haben in Ihrer Flotte auch einige Containerschiffe. Mussten Sie als Folge des sinkenden Frachtvolumens eigene Container-Schiffe stilllegen und wenn ja, wie viele Schiffe?

Koch: Uns geht es vergleichsweise noch sehr gut, da wir nur zwei Containerschiffe auflegen mussten. Der Rest fährt, nicht zuletzt weil er entweder langfristige Beschäftigungen vorzuweisen hat oder in Pools fährt.

Verkehr: Sind Sie als ÖL im Short-Sea-Shipping tätig oder fahren Sie auch mit den Schiffen zwischen den Kontinenten?

Koch: Fünf unserer Schiffe fahren im europäischen Short Seatrade, die übrigen Schiffe sind im weltweiten Verkehr tätig.

Verkehr: Glauben Sie, dass es zu einer Marktberichtigung infolge der Wirtschaftskrise kommen wird, und wer wird Ihrer Meinung nach davon betroffen sein?

Koch: Auch wenn die derzeitige Krise in dieser Schnelligkeit und Ausprägtheit einzigartig war, so war es nicht die erste Krise in der internationalen Hochseeschifffahrt und es wird auch nicht die letzte sein. Es müssen auch in Zukunft Güter transportiert werden und der Welthandel wird wieder steigen und damit auch der Bedarf an Schiffsraum. Eine Marktberichtigung wird insofern stattfinden, als einige deutsche Einzelschiffsfonds die Krise nicht überleben werden und das von Deutschland propagierte – und auch in Österreich beworbene – Schiffsfondsmodell in Zukunft wesentlich restriktiver eingesetzt werden wird. Wir haben uns nie an derartigen KG-Fonds beteiligt.

Verkehr: Was ist der aktuelle Aktionsradius des ÖL? Nur Schifffahrt oder auch Value added Services?

Koch: Der ÖL ist Reeder und betreibt seine Schiffe selbst. Das ist für sich schon ein großer Aufgabenkreis.

Verkehr: Hat es einen bestimmten Grund, dass Sie einen österreichischen Firmensitz haben, obwohl das Schifffahrtsgeschäft außerhalb Österreichs abläuft? Haben Sie österreichische Verladungen, die Sie bedienen, oder arbeiten Sie primär mit Spediteuren als Befrachter zusammen?

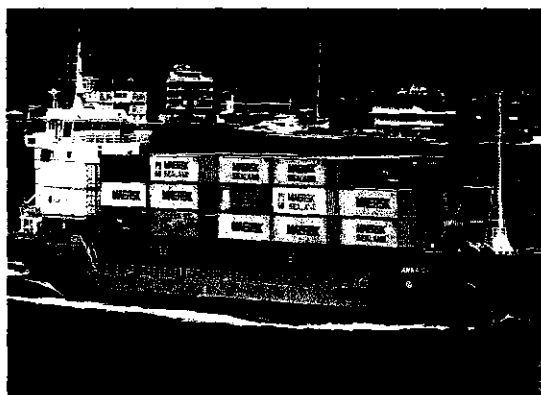
Koch: Den Firmensitz gibt es – mit Unterbrechungen – seit dem Jahre 1833 in Österreich.

Verkehr: Sie haben Multipurpose-Schiffe und ein Autoschiff in Ihrer Flotte. Welche Transporte auf welchen Relationen fahren Sie damit?

Koch: Alle unserer Multipurpose-Schiffe fahren verschiedene Arten von Ladungen, nämlich hauptsächlich Container, Projektladungen und Massengüter im weltweiten Verkehr sowie im Short Seatrade. Wir selber kümmern uns nicht um das Ladungsaufkommen.

Verkehr: Kann man mit der Schifffahrt derzeit überhaupt noch Geld verdienen, zumal gerade im Container-Trade die Raten im Keller sind?

Koch: Derzeit kann man mit der Schifffahrt nur bedingt Geld verdienen, aber das betrifft viele Branchen. Auch diese Krise, so tief und einschneidend sie derzeit sein mag, läuft nach den Mustern der vergangenen Krisen ab: Zur Ablieferung bestellte Schiffe



Traditionell fahren einige Schiffe des Österreichischen Lloyd unter rot-weiß-roter Flagge wie etwa das MS „Anna Gabriele“

werden teilweise storniert bzw. Optionen nicht ausgeübt; es werden keine neuen Schiffe bestellt. Das Gleichgewicht zwischen Transportnachfrage und Schiffsangebot wird wieder eintreten, wenn auch nicht vor Mitte/Ende 2010 mit Ausnahme der Jumbo-Containertonnage (2013/2014). Nach Ende der Krise werden die Frachtraten stark steigen und, zumindest eine Zeit lang, das Niveau der Jahre vor der Krise übersteigen.

Verkehr: Ihre Schiffe „Anna Elisabeth“ und „Anna Gabriele“ fahren unter österreichischer Flagge. Hat das einen kommerziellen oder nostalgischen Grund?

Koch: Schon aus historischen Gründen fuhr immer ein kleiner Teil unserer Flotte unter österreichischer Flagge. Weitere Investitionen sind allerdings wegen der fehlenden Tonnagensteuer in Österreich nicht geplant.

Verkehr: Wie entwickelt sich Ihr Unternehmen wirtschaftlich?

Koch: Unsere bislang abgewickelten privaten Equity Fonds zeigen alle ein hervorragendes Ergebnis für die begrenzte Anzahl der Anleger. Wir gehen davon aus, dass dies auch in Zukunft der Fall sein wird.

Die Fragen stellte Josef Müller

Berlin fördert Binnenschifffahrt

Die deutsche Regierung hat die Binnenschifffahrt ein ne Förderprogramm für die Jahre bis 2011 ausgelegt. Die Regierung in Berlin stellt sechs Millionen Euro für die Förderung von Schiffsneubauten für die Jahre bis 2011 zur Verfügung. Kredite gibt es einen Zuschuss von bis zu 100.000 Euro, fruchtlich die deutschen Binnenschiffer.

Reeder dürfen Kapazitäten absprechen

Linienreeder dürfen weiterhin unter bestimmten Voraussetzungen Kapazitäten absprechen. Das entschied die Europäische Kommission und verlängert damit die sogenannte Gruppe freistellungsverordnung, die im April 2010 auslaufen sollte. Mit der neuen Verordnung wird die Zusammenarbeit, die sie gegen EU-Wettbewerbsregeln verstößt, weiter bis Ende 2011 erlaubt.

Büro Hafen Koper in Wien

Das Büro des Hafens Koper in Wien ist unter der E-Mail Adresse wien.office@luka-kp.si erreichbar. In der Österreichischen Seehafenbilanz der Wochenzeitung *Verkehr* (Nr. 40, Seite 6A) wurde bedauerlicherweise eine falsche E-Mail-Adresse angeführt. Alle Details der Seehafenbilanz können Sie unter www.verkehr.co.at einsehen.

MEDIENPARTNERSCHAFT

Public Service Obligation

Eine IIR-Fachkonferenz zu den Neuerungen im Vergabe-, Beihilfen- und Konzessionsrecht von 12. bis 13. Oktober in Wien, Arcotel Kaiserwasser.

Bis 03.12.2009 muss die EG-Verordnung 1370/2007, auch bekannt als Public Service Obligation (PSO), ins nationale Recht umgesetzt werden. Die Neuerung bringt viele offene Fragen mit sich. Auf der IIR-Fachkonferenz „Public Service Obligation“ bekommen Sie Informationen dazu aus erster Hand: Herr Dr. Lessiak und Herr Prof. Aicher werden über das Spannungsfeld der PSO zum österreichischen Recht und deren Geltungsbereich und Regelungszweck sprechen.

BMVIT informiert: Frau Mag. Huber und Frau Mag. Schalko vom BMVIT informieren über die geplanten Anpassungen im Kraftfahrlied- und ÖPNV-Gesetz. Über Finanzierungsströme im ÖPNV-Gesetz sowie Zuständigkeiten laut der österreichischen Gesetzeslage wird Frau Mag. Reingl von der VOR GmbH vortragen.

Auf das neue Bundesvergabegesetz und die damit verbundenen Vorgaben und Möglichkeiten für

Ausschreibungen sowie die Diskrepanz zwischen PSO und nationalem Recht wird Herr Dr. Fruhmang vom Bundeskanzleramt eingehen.

Welche Handlungsspielräume die Dienstleistungskonzessionen in Zukunft gewähren werden und ob der Gestaltungsspielraum für die Auftraggeber des ÖPNV größer wird, ist bei der Konferenz ebenso Diskussionsgegenstand wie die neuen Chancen für private Verkehrsunternehmen. Die Möglichkeiten werden sowohl aus Sicht der Länder und Verkehrsverbände als auch aus Sicht privater Verkehrsanbieter beleuchtet und diskutiert. Als inhaltliche Abrundung wird Herr Mag. Schiefer ein Fallbeispiel zur Auftragsvergabe im Wettbewerb bringen. Dabei wird darauf eingegangen, wie das Pflichtenheft gestaltet werden kann und wie die Leistungserstellung und Durchführung bei Vergabeverfahren aussehen soll.

Die Fachkonferenz bietet einen ausführlichen Überblick über die

Umsetzung der PSO und alle damit verbundenen Neuerungen im Vergabe-, Beihilfen- und Konzessionsrecht. Ein Plus dieser Veranstaltung: Rückfragen können direkt an die Vertreter aus dem BMVIT gerichtet werden.

