



REPUBLIK ÖSTERREICH  
DER BUNDESMINISTER FÜR  
ÖFFENTLICHE WIRTSCHAFT UND VERKEHR  
MAG. VIKTOR KLIMA

A-1030 Wien, Radetzkystraße 2  
Tel. (0222) 711 62-9100  
Teletex (232) 3221155  
Telex 61 3221155  
Telefax (0222) 713 78 76  
DVR: 009 02 04

Pr.Zl. 20.020/4-4-1995

**XIX. GP.-NR**

844 /AB

1995 -05- 24

## ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage der Abg. Dr. Schwimmer <sup>zu</sup>

855 /B

und Kollegen vom 28. März 1995, Zl. 855/J-NR/1995,

"Entwicklungen der DDSG Cargo"

Die Beantwortung der Fragepunkte 1,2 und 4 erfolgt durch den Herrn Bundesminister für Finanzen. Ich erlaube mir daher auf die Anfragebeantwortung zur schriftlichen parlamentarischen Anfrage Nr. 854/J durch den Finanzminister zu verweisen.

Zu den mein Ressort betreffenden Fragen darf ich wie folgt Stellung nehmen:

### Zu Frage 3:

"Inwieweit wurde bisher das angestrebte Ziel des Ausbaues des Kombinierten Verkehrs umgesetzt?"

Im Dezember 1993 erfolgte die Gründung der Österreichischen WASSERKOMBI GmbH. Die WASSERKOMBI ist als kundenneutrale Clearingstelle und als Buchungsagent speziell zur Förderung des Kombinierten Verkehrs zwischen Landesverkehrsträgern und Schiff für folgende Geschäftsfelder eingerichtet:

- Schifffahrtsbörse,
- Containerliniendienst im Donau-Westverkehr,
- Ro-Ro-Verkehr,
- Aufbau von Transportketten,
- Logistik für Schifffahrt und Umschlagsbetriebe.

Als Gesellschafter firmieren zu 50 % die ÖKOMBI und zu je 12,5 % die öffentlichen Häfen Wien, Krems, Enns und Linz. Im August 1994 erfolgte die Erweiterung auf eine GmbH & Co.KG mit rund 60 Kommanditisten, darunter auch die DDSG-Cargo GmbH. Die operative Tätigkeit der WASSERKOMBI wurde im September 1994 aufgenommen. Als Partner der

- 2 -

WASSERKOMBI figurierte zu diesem Zeitpunkt die Danube Container Service (DCS), ein Unternehmen, an dem 9 Containerreedereien aus dem Rheinstromgebiet beteiligt sind. Ende 1994 wurde eine entsprechende Vereinbarung mit der DDSG-Cargo GmbH geschlossen.

Im Rumpfgeschäftsjahr 1994 wurden über die WASSERKOMBI ca. 1.500 TEU (ein Ein-Fuß-Container ist äquivalent für 1 TEU) gebucht; die DDSG-Cargo GmbH hat bereits 1994 selbständige Containertransporte im Ausmaß zwischen 500 und 1.000 TEU durchgeführt. Für 1995 wird für beide Vertragspartner ein Volumen von etwa 10.000 TEU prognostiziert.

Darüber hinaus hat die DDSG-Cargo GmbH Spezialschiffe für den Ro-Ro-Verkehr angeschafft, die mittlerweile regelmäßig eingesetzt werden und damit ebenfalls zur positiven Entwicklung des Kombinierten Verkehrs beitragen.

Zu Frage 5:

"Kann Ihrer Meinung nach, wenn die Frachtbeförderung von selbständigen Partikulieren übernommen wird und die Schiffe nicht mehr unter österreichischer Flagge fahren, die vereinbarte Wahrung österreichischer Verkehrsinteressen weiterhin gesichert bleiben?"

Das angesprochene Modell des "Partikuliers" ist im Westen weithin vorherrschend, um das wirtschaftliche Überleben von Reedereien zu gewährleisten. Grundidee dieses Modells ist die Verpflichtung des Partikuliers, dem Reeder jederzeit zur Verfügung zu stehen, umgekehrt aber auch eine Verpflichtung des Reeders, dem Partikulier Transportsubstrat zu vermitteln.

Ausschlaggebend für die Wahrung österreichischer Verkehrsinteressen ist nicht die Frage der Flagge, sondern die rasche Verfügbarkeit von Schiffsraum für die DDSG-Cargo GmbH und damit für die österreichische Wirtschaft. Die Frage, ob bzw. inwieweit das angesprochene Modell des "Partikuliers" diesem Interesse entspricht, hängt wesentlich vom noch nicht bekannten Inhalt des Vertrages zwischen der DDSG-Cargo GmbH und dem einzelnen Partikulier ab.

- 3 -

Zu Frage 6:

"Kann Ihrer Meinung nach, wenn die Frachtbeförderung von selbständigen Partikulieren durchgeführt wird, der kombinierte Verkehr weiter als Ziel angestrebt werden bzw. weiter ausgebaut werden?"

Das Modell des "Partikuliers" ermöglicht selbstverständlich auch die Durchführung und den Ausbau von Kombinierten Verkehren.

Unabhängig davon sind hierfür jedoch spezielle Schiffsneubauten erforderlich. die DDSG-Cargo GmbH hat diesem Erfordernis durch die Anschaffung von zwei Ro-Ro-Bargen und der Adaptierung eines Schubschiffes Rechnung getragen.

Wien, am 19. Mai 1995

Der Bundesminister

