

D 3.2.5: Studie zu den gebietspezifischen Bedürfnissen des Landes Kärnten

D.3.2.6: Bericht über die Miteinbeziehung von Stakeholdern für Kärnten und den intermodalen Terminal in Fürnitz



INHALTSVERZEICHNIS

INHALTSVERZEICHNIS	2
A. GEBIETSANALYSE	3
A.1 TERRITORIALE BESCHREIBUNG DES PROGRAMMGEBIETS MIT FOKUS AUF DEN WICHTIGSTEN ZENTREN	3
A.2 MULTIMODALER GÜTERVERKEHR – NACHFRAGE UND ANGEBOT	8
A.3 INSTRUMENTE ZUR FÖRDERUNG DES MULTIMODALEN GÜTERVERKEHRS (POLITIK, MAßNAHMEN UND PROJEKTE)	13
B. ZUKUNFTSSZENARIEN	18
B.1 PROGNOSEN FÜR DEN INTERMODAL-TERMINAL FÜR NITZ	18
B.2 ENTWICKLUNG VON FÜR NITZ – LCA-SÜD ALS „DRY PORT“ KONZEPT FÜR DIE EUROPÄISCHEN SÜDHÄFEN	20
B.3 VERKEHRSPROGNOSE ÖSTERREICH	20
C. CHANCEN DER GRENZÜBERGREIFENDEN ZUSAMMENARBEIT	25
C.1 KURZE GESCHICHTE DER TERRITORIALEN ZUSAMMENARBEIT ALS EVTZ	25
C.2 AKTUELLE GRENZÜBERSCHREITENDE GOVERNANCE-STRUKTUR: AUFGABEN, ZUSTÄNDIGKEITEN, HAUPTTÄTIGKEITSBEREICHE	26
C.3 GRENZÜBERSCHREITENDE TERRITORIALE BEDÜRFNISSE DES LOKALEN EVTZS MIT FOKUS AUF DEN MULTIMODALEN GÜTERVERKEHR	26
D. STAKEHOLDER-ÜBERSICHT UND -FEEDBACK	28
E. SWOT-ANALYSE	34
F. TOWS-MATRIX	36
G. HAUPTERGEBNISSE	38

A. Gebietsanalyse

Abschnitt A der folgenden Studie, ist der Gebietsanalyse gewidmet und befasst sich mit den wesentlichen Merkmalen der jeweiligen Programmgebiete. Die Gebietsanalyse ist in folgende 3 Unterabschnitte gegliedert:

- **Unterabschnitt A.1** – Beschreibung des Programmgebiets mit Fokus auf den wichtigsten Zentren
- **Unterabschnitt A.2** – Multimodaler Güterverkehr – Nachfrage und Angebot
- **Unterabschnitt A.3** – Instrumente für die Förderung des multimodalen Güterverkehrs < (Politik, Maßnahmen und Projekte)

A.1 Territoriale Beschreibung des Programmgebiets mit Fokus auf den wichtigsten Zentren

Fokus der Gebietsanalyse wird auf Kärnten und dessen geographische, demographische, und wirtschaftliche Aspekte, und in weiterer Folge im spezifischen dem Terminalstandort Villach – Fürnitz liegen, welcher als intermodaler Logistik- und Industriestandort Logistik Center Austria Süd (LCA-Süd) entwickelt wird. Am Standort befinden sich die gleichnamige Betreibergesellschaft LCA Logistik Center Austria Süd GmbH, 40 Unternehmen, ein Terminalstandort der ÖBB Infra sowie der Großverschiebebahnhof Villach Süd. Das Terminal Villach- Fürnitz fungiert als größtes Wirtschafts- und Industriegebiet der Gemeinde.

Kärnten im Überblick – Geographie und Lage

Mit einer Fläche von etwa 9.500 km² und einer Einwohnerzahl von 560.898 ist Kärnten das am südlichsten gelegene Bundesland in Österreich (Statistik Austria, 2018). Kärnten wird von den drei österreichischen Bundesländern Tirol, Salzburg und der Steiermark umschlossen und grenzt im Süden an Italien und Slowenien an. Rundherum wird Kärnten von Gebirgen umrahmt: von den Hohen Tauern und den Gurktaler Alpen im Norden, den Karnischen Alpen und Karawanken im Süden sowie von der Saualpe und der Koralpe im Osten. Mit seiner Lage ist Kärnten das einzige österreichische Bundesland, welches zur Gänze südlich des Alpenkammes liegt. Die Landeshauptstadt Klagenfurt und die Stadt Villach zählen zu den größten Städten Kärntens.

Die Gesamtlänge der Grenzen Kärntens zu den nächsten Nachbarstaaten beträgt 280 km. Die Einschnürung des Landesgebietes ungefähr in der Mitte auf nur 44 km ergibt zusammen mit den unterschiedlichen Geländeformen die Unterteilung in Oberkärnten (vom Hochgebirge geprägt) und Unterkärnten (vom Klagenfurter Becken geprägt). Im sogenannten Klagenfurter Becken, das von den Österreichischen Zentralalpen im Norden und den Karawanken im Süden begrenzt wird, liegt die Landeshauptstadt Klagenfurt. Westlich davon liegt der Wörthersee (Statistik Austria).

Das Land wird von mehreren Tälern durchzogen, von denen die größten neben dem Drautal das Möll-, das Gail-, das Rosen-, das Jaun- und das Lavanttal sind. Der bedeutendste Fluss Kärntens ist die Drau. Die Wasserkraftwerke der ehemaligen „Draukraft“ liefern 12 % des Stroms für ganz Österreich.

57,6 % der Landesfläche (5490 km²) sind von Wald bedeckt, rund die Hälfte davon sekundäre Fichtenforste. 15,6 % (1500 km²) sind subalpine und alpine waldfreie Vegetation, 19,4 % bilden den agrarischen Hauptarbeitsraum (9,1 % Acker-Grünlandkomplexe und 10,3 % Wirtschaftsgrünland). 0,31 % sind größere

Feuchtbiopte, 5,13 % (490 km²) Siedlungs- und Verkehrsflächen, 1,14 % Wasserflächen, 0,54 % Gletscher und 0,28 % Pistenflächen (Statistik Austria).

Einwohner und demographische Trends

Der größte Teil der Bevölkerung Kärntens siedelt im Klagenfurter Becken zwischen Villach und Klagenfurt. Die Mehrheit der Bevölkerung Kärntens ist deutschsprachig. Im Süden des Bundeslandes (vor allem in den Bezirken Villach-Land, Klagenfurt-Land und Völkermarkt) leben Angehörige der slowenischsprachigen Volksgruppe als anerkannte Minderheit. Die Diskussion über die Volksgruppenrechte (z. B. zweisprachige Ortsschilder) wurde jahrelang sehr emotional geführt. Die Anzahl der in Kärnten lebenden Slowenen ist umstritten. Als Resultat einer im Jahr 1991 durchgeführten Erhebung in zweisprachigen Pfarren, bei der nach der Umgangssprache der Pfarrangehörigen gefragt wurde, ergab sich eine Zahl von 50.000 slowenischen Volksgruppenangehörigen. Laut Volkszählung von 2001 gaben hingegen 13.225 in Österreich Geborene Slowenisch als Umgangssprache an, davon 11.119 in Kärnten mit der Angabe Slowenisch und 535 mit der Angabe Windisch. (Statistik Austria, Ranking der Bundesländer Österreichs nach ausgewählten Merkmalen, 2017)

Von den etwa 268.200 Erwerbstätigen sind ungefähr 7,0 % in der Land- und Forstwirtschaft tätig, 26,6 % in Industrie und Gewerbe, sowie 66,4 % im Dienstleistungssektor tätig. Im Jahresdurchschnitt 2008 gab es in Kärnten 209.291 unselbständig Beschäftigte, davon rund 47 % Frauen. Die wichtigsten Bereiche waren dabei Sachgütererzeugung (37.062), Öffentliche Verwaltung/Sozialversicherung (33.650) und Handel/Reparatur von Kraftfahrzeugen (32.414), die zusammen 49 % der Arbeitnehmer beschäftigten. Im Bauwesen gab es 17.059, im Gesundheits- und Sozialwesen 16.168, im Beherbergungs- und Gaststättenwesen 13.659 Beschäftigte. Die Arbeitslosenquote lag 2015 bei 6,1 % und damit nach Wien am zweithöchsten im Vergleich zu den anderen österreichischen Bundesländern. (Statistik Austria, Ranking der Bundesländer Österreichs nach ausgewählten Merkmalen, 2017)

Lokale Wirtschaft und ökonomische Trends

Im Jahr 2014 erreichte Kärnten im Vergleich zum Bruttoinlandsprodukt der Europäischen Union zu Kaufkraftstandards einen Indexwert von 108 (EU-28: 100 Österreich: 129). Zu Marktpreisen entsprach Kärntens Bruttoinlandsprodukt pro Kopf im Jahr 2014 sogar einem Indexwert von 117 vom EU-Durchschnitt (Kärnten: 32.200 Euro, EU-28: 27.500 Euro) (Eurostat, 2018).

Ein Vergleich der Beschäftigtenanteile der einzelnen Wirtschaftsbereiche zwischen Kärnten und dem Rest von Österreich zeigt, dass in Kärnten die Land- und Forstwirtschaft, die Energieversorgung, die Bauwirtschaft, der Handel, das Gastgewerbe sowie die öffentliche Verwaltung eine größere Bedeutung als im österreichweiten Bundesdurchschnitt haben. Hingegen weisen der Bereich Verkehr, Lagerei, Information und Kommunikation, die Wirtschaftsdienste geringere Beschäftigtenanteile als im Bundesdurchschnitt auf. Laut letztjährigen Erhebungen exportierten Kärntner Unternehmen im Jahr 2015 insgesamt Waren im Wert von 7,036 Mrd. Euro und importierten Waren im Wert von 5,958 Mrd. Euro. Daraus resultierte im Jahr 2015 ein Handelsbilanzüberschuss von 2,078 Mrd. Euro. Trotz der Konjunkturschwäche in einem der wichtigsten Abnehmerländer, welches für Kärnten Italien ist, konnte das Bundesland die

Warenexporte im Vergleich zu den Vorjahren beachtlich (rd. 4,7%) steigern. Die positive Exportentwicklung in den vergangenen Jahren ist insbesondere auf die steigenden Volumen an Ausfuhren nach Deutschland, die Schweiz, und die USA zurückzuführen. Die USA haben in den vergangenen Jahren Italien als Kärntens zweitwichtigsten Absatzmarkt überholt. Deutlich zugelegt haben auch die Exporte nach Slowenien, Ungarn, Tschechien und Polen. (Wirtschaftsbericht Kärnten 2015_16)

Fürnitz und der Industrie- und Logistikstandort LCA-Süd

Räumlich betrachtet liegt Fürnitz am südlichen Rande Villachs und ist Teil der Gemeinde Finkenstein. Fürnitz gewinnt an Relevanz für diese Gebietsanalyse, da sich dort das größte Wirtschafts- und Industriegebiet der Gemeinde befindet. Dort haben sich unter anderem das Logistik-Center LCA Süd sowie ein Terminalstandort der ÖBB Infra angesiedelt.

Der zu betrachtende Raum, welcher durch den Fluss Gail getrennt wird, umfasst in etwa 160 Hektar (Logistik Center Austria Süd) und lässt sich in zwei verschiedene Areale untergliedern:

1. Zone Nord
2. Zone Süd (Gewerbegebiet Fürnitz)

Das nördliche Untersuchungsgebiet soll als Zone Nord entwickelt werden, mit dem Potenzial weiterer Logistik- und Lager-Infrastruktur, gemeinsam mit einer potentiellen Logistik-Akademie. Ein Entwicklungskonzept liegt vor, jedoch unterliegt die Projektplanung der Zone Nord der Verantwortung der Gemeinde Villach.

Der südliche Untersuchungsraum hingegen wird, wie zuvor erwähnt, bereits seit den fünfziger Jahren als Wirtschafts- und Industriegebiet genutzt und durch ein Gleisoval umgrenzt, welches dadurch den Gewerberaum von der Gemeinde Fürnitz trennt. Neben einem Rangierbahnhof befindet sich dort ebenfalls ein Containerterminal, welcher im Westen des Gebietes liegt. Im Abschnitt A.2 wird im Rahmen des Angebots and Infrastruktur für den Intermodalen Verkehr genauer auf den Terminal der Terminal Service Austria, als Subunternehmen der ÖBB, eingegangen.

Neben der ÖBB und dessen Terminal haben sich rund 40 Unternehmen am Areal angesiedelt die folgend aufgeteilt werden können:

- Logistik- und Speditionsunternehmen (etwa 50%)
- Produktions- und Handelsbetriebe
- Servicebetriebe wie z.B.: Werkstätten oder eine Tankstelle
- Zollamt.

Die Folgende Tabelle gibt Auskunft über die am Standort präsenten Unternehmen, gemeinsam mit deren Branche/Tätigkeitsfeld:

Unternehmen	Branche
Knauf Insulation GmbH	Baustoffhandel, Produktion
Firma Robert Meschnig	Böden Sonnenschutz, Bautechnik
Draudach Dachdeckerei & Spenglerei GmbH	Dachdecker und Spenglerei
Energie AG - Fürnitz	Entsorgungsunternehmen
Kramer Nutzfahrzeug Service Center GmbH	Fahrzeughändler
Orma Trucks Trading GmbH	Fahrzeughändler
ETT Trans Trade Speditions GmbH	Frachtspeditionsdienst
Montan Speditions GmbH	Frachtspeditionsdienst
Nothegger Transport Logistik GmbH	Frachtspeditionsdienst
Q Logistics	Frachtspeditionsdienst
Katz & Klumpp GmbH	Hersteller
Wertholz Österreich Holzhandels GmbH	Holzbearbeitungsbedarf
Villas Austria GmbH	Industrie
Dallmayr	Kaffeeautomaten
P.V.S. Fahrzeugtechnik GmbH	Kfz-Reparatur und -Wartung
PH Point	Logistik & Marketing
W3 Connect KG - Marketing & Kommunikation	Marketing & Kommunikation
Nessmann Metall & Aluminumbau	Metallbaubetrieb
Trans Oil Mineralölhandels GmbH	Ölraffinerie
PAREX	Schädlingsbekämpfung
Kult 34	Schrott & Abfallwirtschaft
Bass-Otto GmbH	Spedition
DB Schenker	Spedition
Drautrans Speditions- und Transport GmbH	Spedition
Ekol Logistic GmbH	Spedition
IBT-Transport GmbH	Spedition
Jöbstl Gesellschaft m.b.H.	Spedition
Josef Lex Int. Speditions- und Lagerhausgesellschaft	Spedition
Jost Trans	Spedition
KMR - Spedition GmbH	Spedition
Lagermax Internationale Spedition GmbH	Spedition
LHI Fürnitz	Spedition
Rail Cargo Logistics - Austria GmbH	Spedition
Timesped Graz Spedition GmbH	Spedition

Zenit Spedition	Spedition
ÖBB Infra	Terminal Service
Textilflock Supanz Fürnitz	Textilbeflockung
Quehenberger Express GmbH	Transportunternehmen
GLS Austria GmbH	Versanddienst
Zollamt Klagenfurt Villach - Zollstelle BHF V-Süd	Zoll

In etwa 120 Hektar der Gesamtfläche entfallen auf die Zone Süd (Logistik Center Austria Süd). Am Terminal Villach-Fürnitz werden sowohl der Begleitete Kombinierte Verkehre als auch der Unbegleitete Kombinierte Verkehr (UKV „Villach Süd CCT“) abgefertigt.

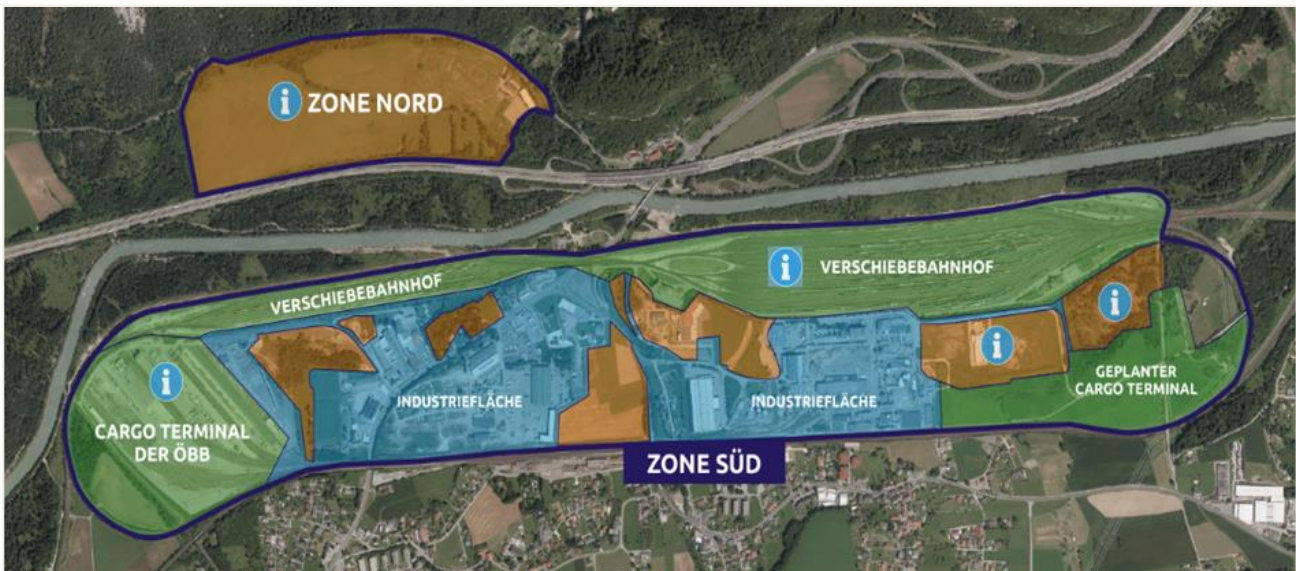


Abb. 1: Industrie- und Gewerbegebiet (Logistik Center Austria Süd)

Aber auch aufgrund der infrastrukturellen Bedingungen eignet sich das Gebiet rund um Fürnitz als optimaler intermodaler Knotenpunkt in Österreich. Insgesamt zwei der vier Kernnetzkorridore, welche Österreich durchlaufen, kreuzen sich in Fürnitz und machen das Gewerbegebiet Villach-Fürnitz somit zu einem idealen Drehkreuz.

Ende 2013 wurden zwei neue Verordnungen erlassen, welche der Errichtung von binnenmarktgerechten Verkehrsinfrastrukturen in der EU (Europäische Union) dienen sollen:

1. Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-V)
2. Connecting Europe Facility (CEF)

In den TEN-V Leitlinien festgelegt sind unter anderem das Gesamt- und Kernnetz sowie die Kernnetzknotten. Die Kernnetzkorridore werden in der CEF geregelt.

Das Gesamtnetz, bestehend aus den bereits vorhandenen und den neu geplanten Verkehrsinfrastrukturen des transeuropäischen Verkehrsnetzes, sollen bis 2050 errichtet werden. Teile des Gesamtnetzes die von besonderer strategischer Bedeutung zur Zielerreichung der TEN-V Leitlinien sind, werden als Kernnetz

bezeichnet. Das Kernnetz soll bis 2030 fertiggestellt werden und über sogenannte Knoten eine Verbindung zwischen den Mitgliedsstaaten und deren Verkehrsinfrastrukturnetzen herstellen (BMVIT 2014, URL).

Vier der neun Kernnetzkorridore des TEN-V führen durch Österreich, zwei davon durch Fünitz (Baltisch-Adriatische-Achse und die Tauernachse).

A.2 Multimodaler Güterverkehr – Nachfrage und Angebot

Aktuelle Zahlen zum Güterverkehr über die Alpen werden in dem AlpinnoCT-Projekt (Alpine Innovation for Combined Transport) präsentiert. AlpinnoCT wird auch von Projektpartnern des Smartlogi-Projektes durchgeführt, daher werden diese Daten nicht erneut in diesem Report aufgegriffen.

In Österreich gibt es 14 Terminals, die Services im Bereich unbegleiteter kombinierter Verkehr (UKV) anbieten. Diese Anlagen werden sowohl von privaten Unternehmen als auch von den ÖBB betrieben. Aufgrund ihrer Lage und Ausstattung, bieten die Terminals unterschiedliche Services an (BMVIT, Online).

Die folgende Grafik stellt die 14 Terminals auf der Landkarte Österreichs dar. Ersichtlich wird dadurch, welche Terminals bimodal (Straße, Schiene) und welche trimodal (Straße, Schiene, Schiff) ausgestattet sind.

Auch ersichtlich wird, dass der Terminal Villach-Fürnitz der einzige ist, der sich in Kärnten befindet.

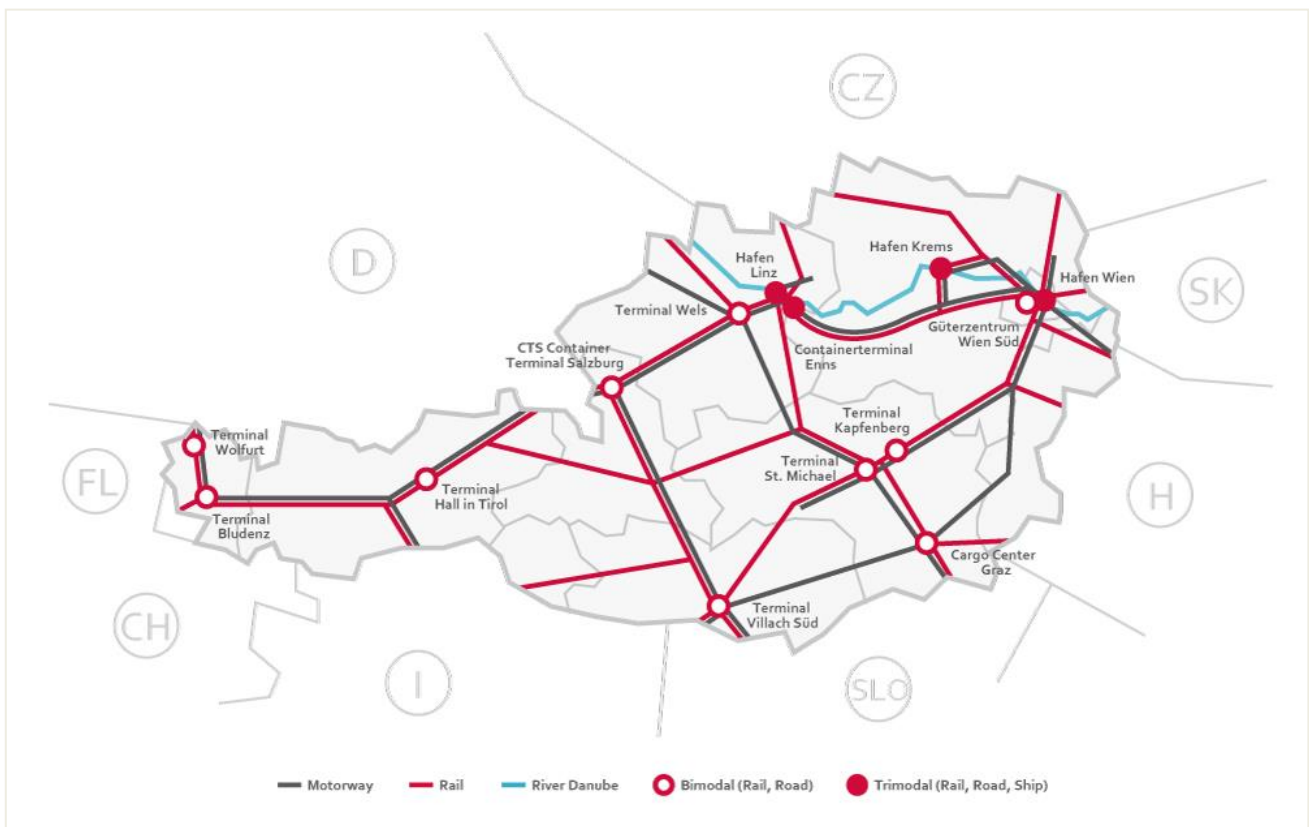


Abb. 2: UKV-Terminals Österreich (BMVIT, Online)

In einer Klassifizierung des BMVIT, die auf der nachfolgenden Seite abgebildet ist, werden die Terminals hinsichtlich ihrer Leistungen analysiert.

Hubs in Austria

	Basic Information				Transport Modes			Rail, Road and Water					Services and Transshipment						
	Opened in [year]	Total area [in 1000 m ²]	Container storage yard [TEU]	Max. total transshipment volume [TEU/day]	Road	Rail	Water	Number of loading tracks	Maximum of trains treated in parallel	Maximum train length [m]	Maximum length of loading tracks [m]	Number of berths	Container dispatch/ Container services	General cargo	Bulk cargo	Heavy lift	Rolling motorway	RoRo-Services	Dangerous goods
CCG Cargo Center Graz	2003	500	3700	900	✓	✓	✗	4	4	700	780	-	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✓
Containerterminal Enns	1994	3 500	4 545	•	✓	✓	✓	4	4	750	750	8	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓
Containerterminal Wien Nord-West	1982	19	1 100	•	✓	✓	✗	3	2	550	350	-	✓	✓	✗	•	✗	✓	✓
CTS Container Terminal Salzburg	1980	95	4 000	850	✓	✓	✗	11	3	630	530	-	✓	✓	✗	✓	✗	✗	✓
Port of Krems	1939	530	10 000	440	✓	✓	✓	11	11	680	•	14	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✓
Linz-Stadthafen CCT	1979	1 100	5 000	1 200	✓	✓	✓	4	2	630	800	35	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✓
Port of Vienna	1979	3 500	7 000	2 000	✓	✓	✓	8	8	650	650	1	✓	✓	✗	✓	✗	✓	✓
Terminal Bludenz	1981	11	•	•	✓	✓	✗	2	1	160	120	-	✓	✗	✗	•	✗	✗	✗
Terminal Hall in Tirol	1996	30	150	200	✓	✓	✗	3	1	600	150	-	✓	✓	✗	✓	✗	✗	✓
Montan Terminal Kapfenberg	2007	60	1 800	300	✓	✓	✗	2	2	330	1 050	-	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✗
Terminal St. Michael	1992	10	800	•	✓	✓	✗	2	1	550	360	-	✓	✗	✗	•	✗	✗	✓
Terminal Villach Süd	1984	70	1 000	•	✓	✓	✗	4	2	600	350	-	✓	✓	✗	•	✓	✗	✓
Terminal Wels	1985	120	1 700	•	✓	✓	✗	10	10	580	630	-	✓	✓	✗	•	✓	✗	✗
Terminal Wolfurt	1983	54	1 400	•	✓	✓	✗	6	2	550	250	-	✓	✓	✗	•	✗	✗	✓

•) not specified, -) not applicable

Last updated: January 2015



Abb. 3: Terminalbeschreibung BMVIT (BMVIT, Online), letztes Update Jänner 2015

Laut der „Suivi de Zurich – Working Group“, stellen folgende Eisenbahnunternehmen Services für den Kombinierten Transport in, nach, von und durch Österreich bereit:

- Cargo Service GmbH
- Ecco Rail GmbH
- LTE Logistik und Transport
- MEV Independent Railway Services GmbH
- Raaberbahn Cargo GmbH
- Rail Cargo Austria AG
- Rail Professionals Stütz GmbH (Wien)
- RTS Rail Transport Service GmbH
- SLB Salzburg AG für Energie, Verkehr und Telekommunikation –Salzburger Lokalbahn
- Safety4you Baustellenlogistik GmbH
- STB-Steiermarkbahn Transport und Logistik GmbH
- TX Logistik Austria GmbH
- Wiener Lokalbahnen Cargo GmbH

Mit Leistungen wie Umschlag, Leercontainerdepot, und Containerreparatur, bildet der Terminal in Fürnitz das Herzstück des Logistikstandortes Logistik Center Austria Süd im Süden Villachs. Die ÖBB-Infrastruktur AG bemüht sich als neutraler Terminalbetreiber um eine optimale Disposition intermodaler Transporteinheiten (ITE) und gewährleistet die Koordination zwischen Verladern, Spediteuren, Operatoren und Eisenbahnverkehrsunternehmen. Seit den Jahren der Wirtschaftskrise ist die Auslastung am Terminal stark abgesunken. Momentan befindet sich die gesamte Kapazitätsauslastung auf einem Niveau von etwa 40%. Die Auslastung soll einhergehend mit der Weiterentwicklung des Standortes durch mehrere potentiell geplante Maßnahmen in den Bereichen Infrastrukturinvestition, Kooperation, und Betriebsansiedlung, deutlich erhöht werden.

Die folgende Auflistung stellt das Serviceangebot des Terminals in Fürnitz dar:

- Umschlag von Intermodalen Transporteinheiten mittels Portalkran oder mobilen Umschlaggeräten
- Überstellservice der Züge zum und vom Terminal
- Lager/Zwischenabstellung von ITE
- Kürzere Durchlaufzeiten durch modernste IT-Software inkl. D-GPS
- Innovativer Sattelaufleger Umschlag (ISU) für nicht kranbare Sattelaufleger(TSA, OEGB Infra, 2018)

Auf Anfrage bietet die Terminal Service Austria (TSA) auch diverse Zusatzleistungen an. Das sind:

- Leercontainerdepot
- Containerreparatur
- Augenscheinliche Prüfung eingehender ITE auf Beschädigungen (Eingangsscheck)
- Kühlen und Wärmen von Containern
- Zulaufsteuerung bei Anschlussbahnen
- Agenturleistungen für Operateure und EVU
- SOLAS-Verwiegung

- CSC-Überprüfung (TSA, OEBB Infra, 2018)

Verkehrsanbindung Straße & Schiene

Regional ist das Fürnitz durch die B83 und B85 an das Straßenverkehrsnetz angebunden. Anbindung an das überregionale und internationale Straßenverkehrsnetz findet das Gebiet Villach-Fürnitz durch die Tauernautobahn A10, mit direkter Anbindung an die Karawankenautobahn A11, und zweitens durch die Südautobahn A2. Über die Südautobahn A2 ist somit die Verbindung Klagenfurt – Graz – Wien, wie sowohl auch die Verbindung über Udine nach Triest bzw. Mailand, gegeben.

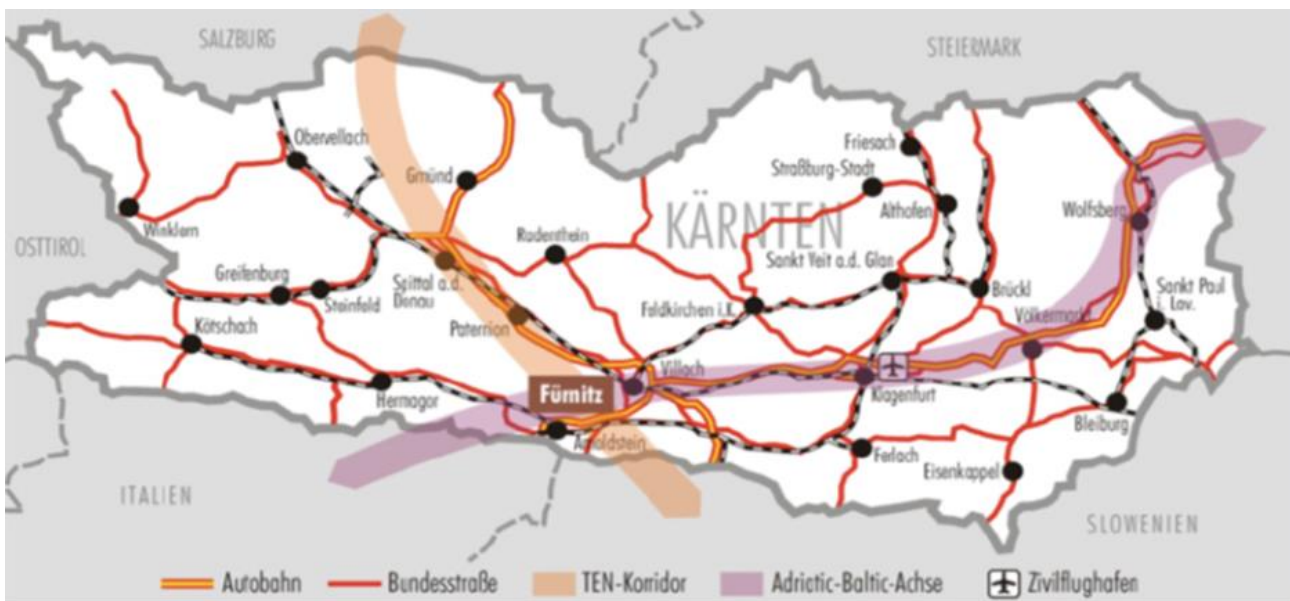


Abb. 4: Eisenbahnverkehrsnetz (LOB iC GesmbH, 2009)

Eine direkte Verbindung nach München bietet die Tauernautobahn A10 über Salzburg und schließt in weiterer Folge an das slowenische Verkehrsnetz an. Somit ist ebenfalls eine Verbindung nach Ljubljana und Zagreb gegeben. Insgesamt bestehen dadurch Verbindungen in die 4 Hauptrichtungen:

- Klagenfurt – Graz – Wien (Österreich)
- Salzburg – München (Österreich – Deutschland)
- Udine – Triest / Mestre – Mailand (Italien)
- Ljubljana – Zagreb (Slowenien)

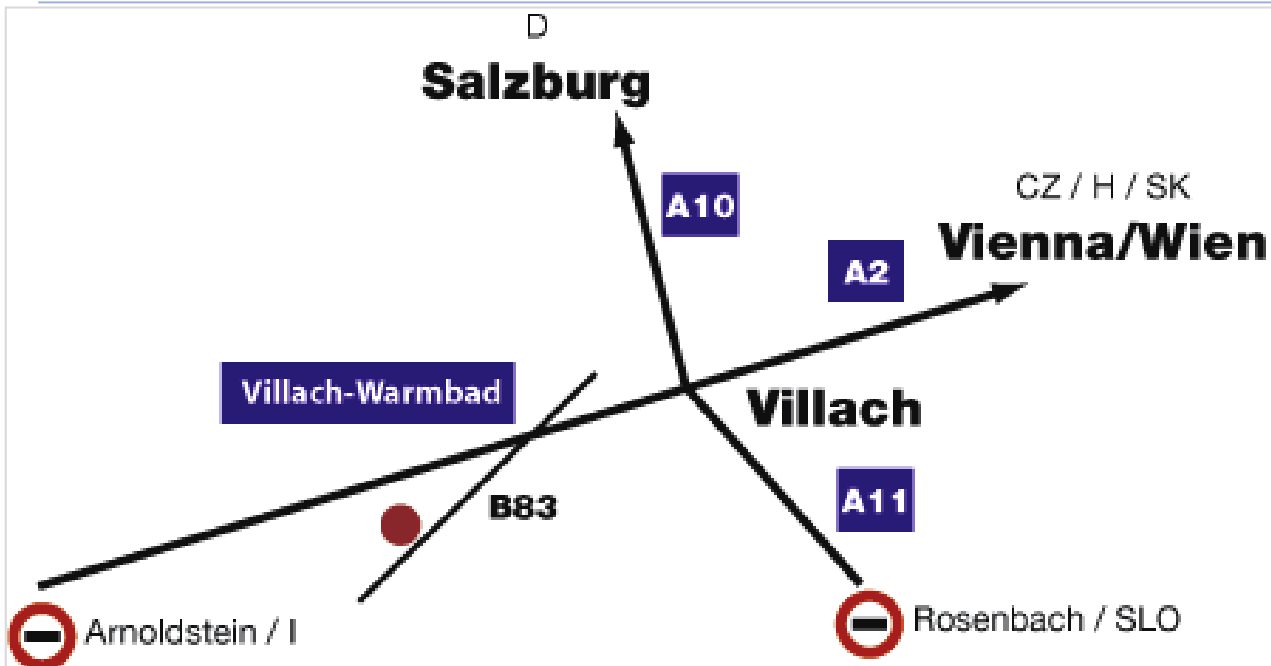


Abb. 5: Villach als Verkehrsknotenpunkt

Schienenseitig stellt der Standort Villach-Fürnitz ebenfalls einen wichtigen Knotenpunkt sowohl aus nationaler als auch aus internationaler Sicht dar. Im österreichischen Verkehrsnetz ist der Standort als Drehkreuz der Tauernachse und der Südbahnachse – beziehungsweise Pontebbanaachse – bedeutsam. Die rund 81 km lange Tauernachse ist neben der Brennerachse die wichtigste österreichische alpenüberquerende Verbindung⁶ und reicht von Salzburg beziehungsweise Wörgl über Schwarzach, Spittal an der Drau, Villach nach Rosenbach. Durch den zweigleisigen Karawankentunnel ist diese Achse an die slowenische Infrastruktur angebunden.

Die Südbahnachse (Nord-Süd-Achse) verläuft von der Nordbahn (Tschechische Republik) über Wien nach Italien. Wichtige Knotenpunkte sind Bruck an der Mur, der Neumarkter Sattel, Villach-Fürnitz, sowie der Grenzübergang Thörl beziehungsweise Arnoldstein. Wesentliche Bauprojekte welche auf dieser Achse sind der Semmering-Basistunnel und die Koralmbahn.

Im transnationalen Zusammenhang stellt Villach-Fürnitz einen wichtigen Knotenpunkt dar, da dort ebenfalls der Schnittpunkt zweier transnationaler Verkehrsachsen liegt. Die zwei Korridore die sich dort treffen, werden „Korridor X“ (Tauernachse) und „Baltisch-Adriatischer Korridor PP23“ (Südbahnachse) genannt. Durch den Korridor X wird eine Verbindung zwischen Österreich (Salzburg) und Griechenland (Thessaloniki) hergestellt und verläuft über folgende Städte, welche als Knotenpunkte fungieren:

- Salzburg (Österreich)
- Villach (Österreich)
- Ljubljana (Slowenien)
- Zagreb (Kroatien)
- Belgrad (Serbien)
- Nis (Serbien)
- Skopje (Mazedonien)
- Veles (Mazedonien)

- Thessaloniki (Griechenland)

Der Baltisch Adriatische Korridor wiederum stellt eine Verbindung zwischen Polen und Italien her, verläuft durch die jeweiligen Städte und macht sie somit zu wichtigen Knotenpunkten:

- Gdansk (Polen)
- Warschau (Polen)
- Katowice (Polen)
- Brünn (Tschechien)
- Wien (Österreich)
- Graz (Österreich)
- Villach (Österreich)
- Venedig (Italien)
- Bologna (Italien)

Verkehrsanbindung des Terminals

Im Zuge der Verbindung von Italien und Polen durch die zuvor genannte Baltisch – Adriatische Achse, wird das Terminal Villach – Fürnitz auch mit den Seehäfen des Mittelmeers verbunden (Regelmäßige Shuttle-Verbindungen zu den NAPA Häfen, jeweils 4-6 Mal pro Woche). Dabei fungieren die Häfen Triest und Koper als wichtige Punkte für den Überseeverkehr.

Der Hafen Koper zählt zu den wichtigsten Häfen für Österreichs Außenwirtschaft und gehört zu den am schnellsten wachsenden, an der Adria gelegenen, Häfen. Als nördlichster adriatischer Hafen, verbindet der Hafen Koper „...Mittel- und Osteuropa mit dem Mittelmeer und über die Straßen von Gibraltar und den Suezkanal mit Amerika und dem Fernen Osten.“ (Rail Cargo Group, 2017). 2016 wurden rund 22 Mio. Tonnen am Hafen Koper umgeschlagen und im Vergleich dazu etwa 19 Mio. Tonnen in 2014 (Luka Koper, 2015).

Gemessen am Güterumschlag zählt der Freihafen Triest, neben dem Hafen Koper, ebenfalls zu den wichtigsten Handelshäfen für Österreich (WKO, 2018). 2016 wurden etwa 59 Mio. Tonnen Waren umgeschlagen. Dies entspricht einem Plus von 3,6% im Vergleich zu 2015 (Industrie Magazin, 2017).

Durch ihre vorteilhafte Lage im Norden der Adria, werden durch die beiden Häfen zwei wichtige Verbindungen geschaffen: Mittel- und Osteuropa mit den Mittelmeerländern sowie über den Suezkanal mit dem Nahen und Fernen Osten. Ausbauarbeiten sind in beiden Hafenanlagen ständig geplant und führen somit zu erhöhten Umschlagskapazitäten.

A.3 Instrumente zur Förderung des multimodalen Güterverkehrs

(Politik, Maßnahmen und Projekte)

Im **Regierungsprogramm 2018-2023 des Landes Kärnten**, wird Logistik, erstmals, als eigener Themenbereich vorgestellt. Darin heißt es:

„Kärnten hat durch seine geographische Lage die besten Voraussetzungen, um sich im gesamten Alpe-Adria Raum nicht nur als logistische Drehscheibe zu etablieren, sondern auch, um sich im Bereich Ausbildung, Forschung und Entwicklung als echtes Kompetenzzentrum der Logistik zu entwickeln. Dies gilt auch hinsichtlich der Handelsströme mit Ost- und Südostasien. Durch Engagement bei Projekten wie „One Belt, One Road“ bzw. Kooperationen mit Mittelmeerhäfen auf dem Gebiet der „neuen Seidenstraße“, auch „21st Century Maritim Silk Road“ genannt, soll eine Anbindung zum maritimen Teil der Seidenstraße gelingen und sich Kärnten damit als Teil der neuen Seidenstraße positionieren.

(...)

Unter anderem werden die Logistikzentren LCA Süd, IGP Jauntal und Klagenfurt/Maria Saal zur Sicherung des optimalen Anschlusses Kärntens an die Baltisch-Adriatische Achse weiter gestärkt. „

Als wesentliche Vorhaben der Regierung werden u.a. folgende Dinge im Themenkomplex Logistik erwähnt:

- Erhaltung und Ausbau der Infrastruktur bei Schiene, Straßen und Flughafen
- Anbindung Kärntens an die Neue Seidenstraße sowie Vorbereitungsmaßnahmen zum Alpine-Western-Balkan Korridor
- Ausbau der Logistik Standorte zu einem Logistics competence center (LCC) als Kompetenzzentrum und Impulsgeber für Logistik und Strategieentwicklung
- Aufwertung der Region durch Erweiterung von Güterverkehrszentren wie des Verschiebebahnhofes Fürnitz zu einem intermodalen Güterverkehrszentrum als internationale Logistikdrehscheibe sowie des Verladebahnhofes Kühnsdorf und Bahnverladestellen für Rundholz
- Vernetzung der logistisch tätigen KMUs & Institutionen und Entwicklung Kärntens zum internationalen Hinterland-Hub mit logistischen Mehrwertdiensten

Um diese Vorhaben realisieren zu können, wurden im „**Mobilitäts Masterplan Kärnten 2035**“ Ziele und Maßnahmen formuliert. Als nennenswerte Ziele in Bezug auf das Projekt sind zu nennen:

- Erhöhung des Schienengüterverkehrs auf der Tauernachse auf 40 %
- Erhöhung des Schienengüterverkehrs auf der Baltisch-Adriatischen Achse auf mindestens 33%

Zusätzlich dazu:

- Laufende Senkung der absoluten Emissionen im Verkehr (PM10, NOx, Treibhausgase)

Als nennenswerte Maßnahmen, welche die genannten Ziele erfüllen sollen, ist folgendes aus dem „Mobilitäts Masterplan Kärnten 2035“ zu entnehmen:

„In Summe geht es um die Verringerung bzw. Optimierung des straßengebundenen Wirtschaftsverkehrs durch Koordinierung, Effizienzsteigerung und Verlagerung auf die Bahn. Dies ist sowohl auf überregionalen Verkehrsrouten anzuwenden und bedeutet auch, besondere Lösungen für Städte, Regionen/Talschaften und den Tourismus zu finden. Dabei ist auf moderne Technologien und auf die Digitalisierung Rücksicht zu nehmen bzw. sind deren Vorteile zu nutzen.

Folgende konkrete Maßnahmen sind geplant:

- Bündelung/Optimierung des städtischen Güterverkehrs – Citylogistik.
- Festlegen von Zonen, die mit Fahrzeugen mit alternativen Antriebssystemen zu beliefern sind
- Kaufförderung für Elektrofahrzeuge im städtischen Güterverkehr (z. B.: Lastenfahrräder)
- Zeitliche und räumliche Beschränkung der Anlieferung in Zentren in gemeinsamer Entwicklung mit Gemeinden und Wirtschaftstreibenden
- Regionale Güterverteilzentren etablieren
- Zentrale Packstationen einführen
- Informationsplattform für Liefer- und Logistikmanagement aufbauen

Verkehrspolitisches Ziel auf europäischer Ebene ist die Verlagerung von Transporten von über 300 km Straßennetz auf die Schiene. Bis 2030 sollen 30 %, bis 2050 50 % des Straßengüterverkehrs auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel verlagert werden. Derzeit belasten rund eine Million Lkw pro Jahr (Tendenz steigend) die Tauernroute. Aus diesem Grund soll über „Push-Maßnahmen“ zur Verlagerung des Güterschwerverkehrs in Analogie zum Brenner nachgedacht werden. Beispielsweise generelle Mautzuschläge für die Alpenquerung oder eine höhere Nachtmaut, da die Schall- und Schadstoffmissionen in den Nachtstunden besonders schädlich sind. Darüber hinaus ist auf eine strikte Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten, der zulässigen Gesamtgewichte und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu achten, die weitere Digitalisierung eröffnet hier neue Möglichkeiten. Es sind technische und computerunterstützte Kontrollen durchzuführen – auf diesem Wege wird die Verkehrssicherheit erhöht und es werden eventuell Verlagerungseffekte erzielt. Die Zukunft gehört allerdings dem unbegleiteten kombinierten Verkehr (UKV), weil damit die Stärken unterschiedlicher Verkehrsträger optimal genutzt werden und der Güterverkehr somit effizient und umweltschonend abgewickelt werden kann. Aus diesen Gründen sollten der UKV massiv gefördert und die entsprechenden Rahmenbedingungen geschaffen werden.

Folgende konkrete Maßnahmen sind geplant:

- Förderung intermodaler Transportketten durch Schaffung entsprechender Angebote
- Förderung von Kombiverkehrsangeboten bei Etablierung des Trockenhafens Villach-Fürnitz
- Intensivierung der Kontrollen des Straßengüterverkehrs (Geschwindigkeit, Gewicht, Breite, Länge, technische Kontrollen, Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten)
- Verursachergerechte Kosten einfordern

Die internationale Erreichbarkeit Kärntens wird sich durch den Bau der Koralmbahn deutlich verbessern. In Kombination mit der bereits guten Anbindung über das hochrangige Straßennetz wird Kärnten nun auch im Schienenverkehr näher an den Ballungsraum Wien und darüber hinaus an die mittel- und osteuropäischen Zentren rücken. Das bringt Vorteile für die Bevölkerung und die Wirtschaft in Kärnten. Um diese Vorteile bestmöglich nutzen zu können, müssen weitere Maßnahmen gesetzt werden. Darüber hinaus ist der nachhaltige Betrieb des Flughafens Klagenfurt sicherzustellen.

Folgende konkrete Maßnahmen sind geplant:

- Fertigstellung der Koralmbahn als Teil der Baltisch-Adriatischen Achse bis 2023

- Ausbau Bahninfrastruktur Kärntner Zentralraum, Wörtherseekorridor und Lösung der Knotenproblematik Klagenfurt und Villach
- Anerkennung des Alpine-Western Balkan Korridors als TEN-V Kernnetzkorridor
- Entwicklung von Villach-Fürnitz zum Logistikkompetenzzentrum der Region (früher ALPLOG, heute LCA-Süd – Logistik Center Austria Süd)
- Nachhaltige Absicherung des Flughafens Klagenfurt

Die Weiterentwicklung und Aufwertung des Logistikstandorts Kärnten ist eine der zentralen Herausforderungen des Landes. Leistungsfähige Logistikknoten sind Motoren der wirtschaftlichen Entwicklung und stellen darüber hinaus eine der wesentlichen Voraussetzungen für die erfolgreiche Verlagerung eines Großteils der Transportgüter auf die Schiene dar. Eine Logistikkreislauf Kärnten könnte aus vier Standorten zusammengesetzt sein, die miteinander koordiniert sind und an denen Infrastruktur und Dienstleistungen im Logistikbereich angeboten werden, aber auch Betriebsgebiete mit Schwerpunkten entstehen, die sich nicht konkurrenzieren, sondern sinnvoll ergänzen. Mit einigen wenigen Standorten lässt sich die Nachfrage auch soweit bündeln, dass ein wirtschaftlicher Betrieb der Logistikknoten möglich ist. Als Standorte wären beispielsweise neben Villach/Fürnitz der Raum Lavanttal/Völkermarkt (Kühnsdorf), der Großraum Klagenfurt und der Raum Spittal an der Drau vorstellbar.

Folgende konkrete Maßnahmen sind geplant:

- Villach-Fürnitz als internationale Logistikkreislauf etablieren
- Weitere Standorte für Logistikknoten mit den Betriebsschwerpunkten Infrastruktur erarbeiten
- Kooperation mit nordadriatischen Häfen
- Nutzung strategischer Allianzen mit den Ländern/Regionen entlang der Baltisch-Adriatischen Achse
- Einsetzen eines Logistikkordinators in enger Zusammenarbeit mit der Wirtschaft

Der Straßengüterverkehr erzeugt erhebliche Umweltbelastungen und Verkehrssicherheitsprobleme in den Ortsdurchfahrten des Landesstraßennetzes. Deshalb wird eine Routenbindung des überregionalen Lkw-Verkehrs auf dem hochrangigen Netz angestrebt. Angesichts der „Mautflucht“ aus diesem Netz sind Restriktionen/Lkw-Fahrverbote in den Gemeinden und Städten notwendig, sowohl für den Schwerverkehr (> 7,5 Tonnen) als auch – etwa in Wohngebieten oder im Bereich sensibler Nutzungen – für den übrigen Wirtschaftsverkehr (> 3,5 Tonnen). Lkw-Fahrverbote sind allerdings sehr behutsam anzuwenden. Oft sind sie rechtlich schwer umsetzbar, die Ausnahmeregelungen sind nicht klar definierbar und deshalb die Kontrollen schwierig. Ein Problem können auch große Umwege für den Lkw-Verkehr sein, die das Fahrverbot aus Sicht des Umweltschutzes zumindest fragwürdig erscheinen lassen.

Folgende konkrete Maßnahmen sind geplant:

- Ausarbeitung eines Kriterienkatalogs und Erstellung einer Richtlinie zur objektiven Bewertung der Notwendigkeit von Lkw-Fahrverboten
- Überprüfen der Ausnahmegebiete bestehender Lkw-Fahrverbote im Hinblick auf die oben festgelegten Kriterien

- Enge Abstimmung zwischen Raumplanung und Verkehrsplanung bei Flächenwidmungsverfahren zur Vermeidung von Lkw-Fahrverboten
- Enge Abstimmung zwischen allen Beteiligten bei Erlass und Durchsetzung von Lkw-Fahrverboten“
(Zu entnehmen ist diese Maßnahmenplanung dem Mobilitätsmasterplan)

Im **Gesamtverkehrsplan für Österreich**, auf den sich das Regierungsprogramm Kärntens und der Mobilitäts Masterplan Kärnten 2035 stützen, sind Ziele und Strategien für die Verkehrspolitik in Österreich festgelegt. Zur Konkretisierung des Gesamtverkehrsplans im Bereich Güterverkehr und Logistik, wurde ein Arbeitsausschuss („Logistik“) zusammengestellt. Dabei werden Schritt für Schritt, in Zusammenarbeit mit fach einschlägigen Stakeholdern aus Wirtschaft, Forschung und dem öffentlichen Sektor, Maßnahmen umgesetzt, um die definierten Ziele, bezüglich des Güterverkehrs in Österreich, zu erreichen. Der Tätigkeitsbericht 2017/2018 enthält eine Liste mit sämtlichen Maßnahmen und deren Umsetzungsstatus (**siehe Tätigkeitsbericht S. 28-30 für mehr Informationen**).

Das Land Kärnten bietet keine spezifischen Förderungen für den Kombinierten Verkehr an. Förderungen und Anreize werden lediglich vom Bund angeboten. Wesentliche Maßnahmen zur finanziellen Förderung des Kombinierten Verkehrs in Österreich enthält das "Innovationsprogramm Kombiniertes Güterverkehr". Das Programm läuft bis 31.12.2020. Es dient der Förderung von Investitionen in Anlagen und Systeme sowie mobile Einrichtungen und Ausrüstungen, die speziell für die Beförderung oder den Umschlag von Gütern im Kombinierten Verkehr Straße-Schiene-Schiff notwendig sind. Zusätzlich besteht die Möglichkeit zur Förderung von Anschlussbahnen und Terminals. Dazu schreibt das BMVIT:

„Im Zusammenhang mit der Neuauflage der Infrastrukturförderungen für Anschlussbahnen und Terminals in Österreich hat sich das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) dazu entschlossen, die bisherigen Instrumentarien in nunmehr einer Richtlinie zusammenzufassen. Diese wurde im September 2017 von der Kommission der Europäischen Union (EU) genehmigt und umfasst die Periode vom 1. Jänner 2018 bis 31. Dezember 2022.

Das bmvit gewährt nach Maßgabe der gegenständlichen Richtlinie bzw. der vorhandenen Mittel, Förderungen für die Errichtung und Erweiterung von Anschlussbahnanlagen sowie für den Bau und den Ausbau von Umschlagseinrichtungen im intermodalen Verkehr (land-/wassergebundene Modenkombinationen), um den Zugang zu den Systemen Bahn und Binnenschiff zu verbessern.

Die Unterstützung für Terminalanlagen erfolgt in Form eines Zuschusses bzw. durch Annuitätenzuschüsse zu den förderfähigen Investitionskosten. Der Zuschuss kann – im Rahmen der zur Verfügung stehenden Budgetmittel – bei einer Mindestbetriebsdauer von 11 Jahren bis zu maximal 50% betragen, bei einer Mindestbetriebsdauer von 7 Jahren bis zu maximal 30% und bei einer Mindestbetriebsdauer von 5 Jahren bis zu maximal 20% Förderanteil.“

Weiters werden vom Bund steuerliche Maßnahmen ergriffen (Begünstigung bei der Kraftfahrzeugsteuer), ordnungspolitische Rahmenbedingungen zur Förderung des Kombinierten Verkehrs geschaffen (z. Bsp. Liberalisierungen, Ausnahmen von temporären Fahrverboten für Vor- und Nachlauf) und Infrastrukturmaßnahmen umgesetzt.

Spezifische Projekte zum Kombinierten Verkehr gibt es bis dato keine in der Region Kärnten.

B. Zukunftsszenarien

B.1 Prognosen für den Intermodal-Terminal Fürnitz

Wie bereits anfänglich erwähnt, ist für das Smartlogi-Projekt vor allem der intermodale Terminal Villach-Fürnitz von Bedeutung. In einer von der ÖBB Infra im Jahr 2016 in Auftrag gegebenen Studie, wurde für den Standort eine Analyse des Bestandsaufkommens durchgeführt, und eine Nachfrageprognose, auf der Basis dieser Daten, erstellt.

Die folgende Abbildung zeigt die wesentlichen Daten zum Bestandsaufkommen in ITE-Einheiten (Intermodale Transporteinheit - Container, Wechselbehälter (Wechselaufbau) oder Sattelaufleger/Krafffahrzeug, welche für den intermodalen Transport geeignet sind. Quelle: Glossar für die Verkehrstatistik, Eurostat, ECMT, UN/ECE, Zweite Auflage).

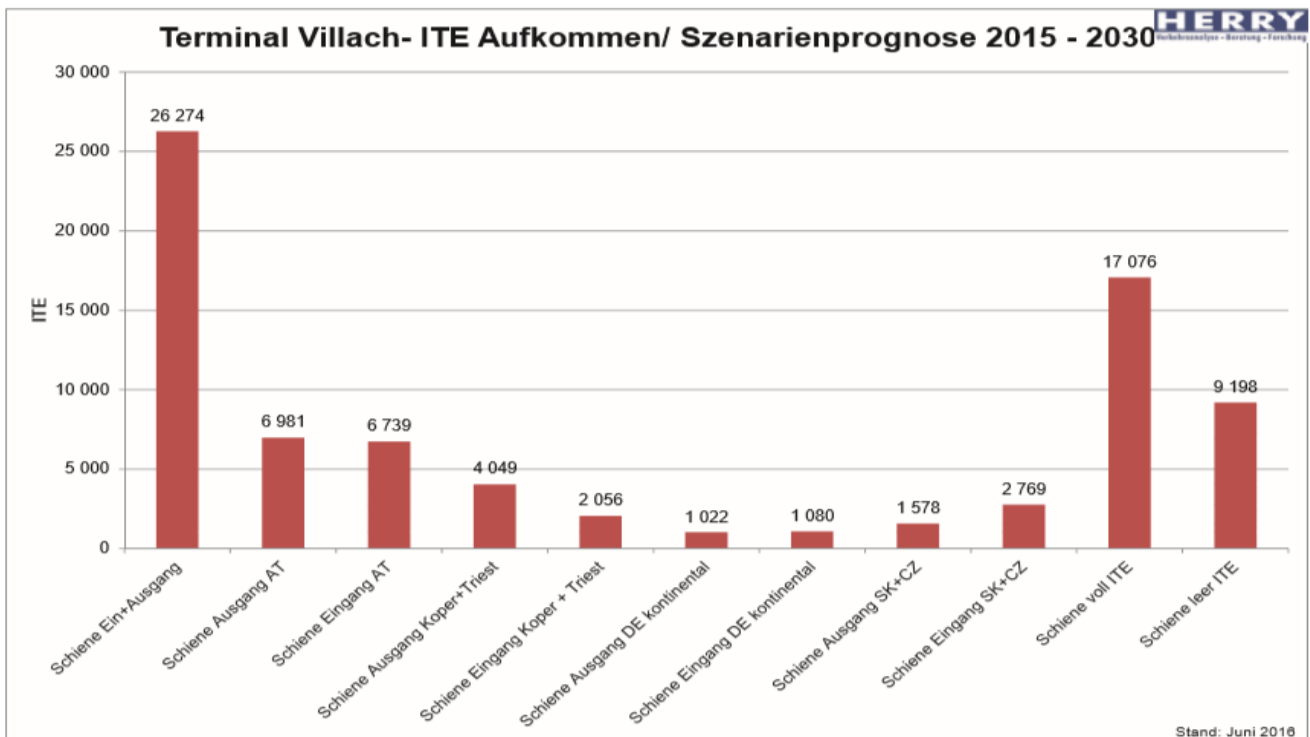


Abb. 6: ITE-Aufkommen Villach 2015 (Herry- Verkehrsanalyse, Beratung, Forschung (2016))

Auf dieser Grundlage werden 3 Nachfrageszenarien für Villach-Fürnitz berechnet (Min, Mittel, Max). Diese sind in der nachfolgenden Grafik ersichtlich.

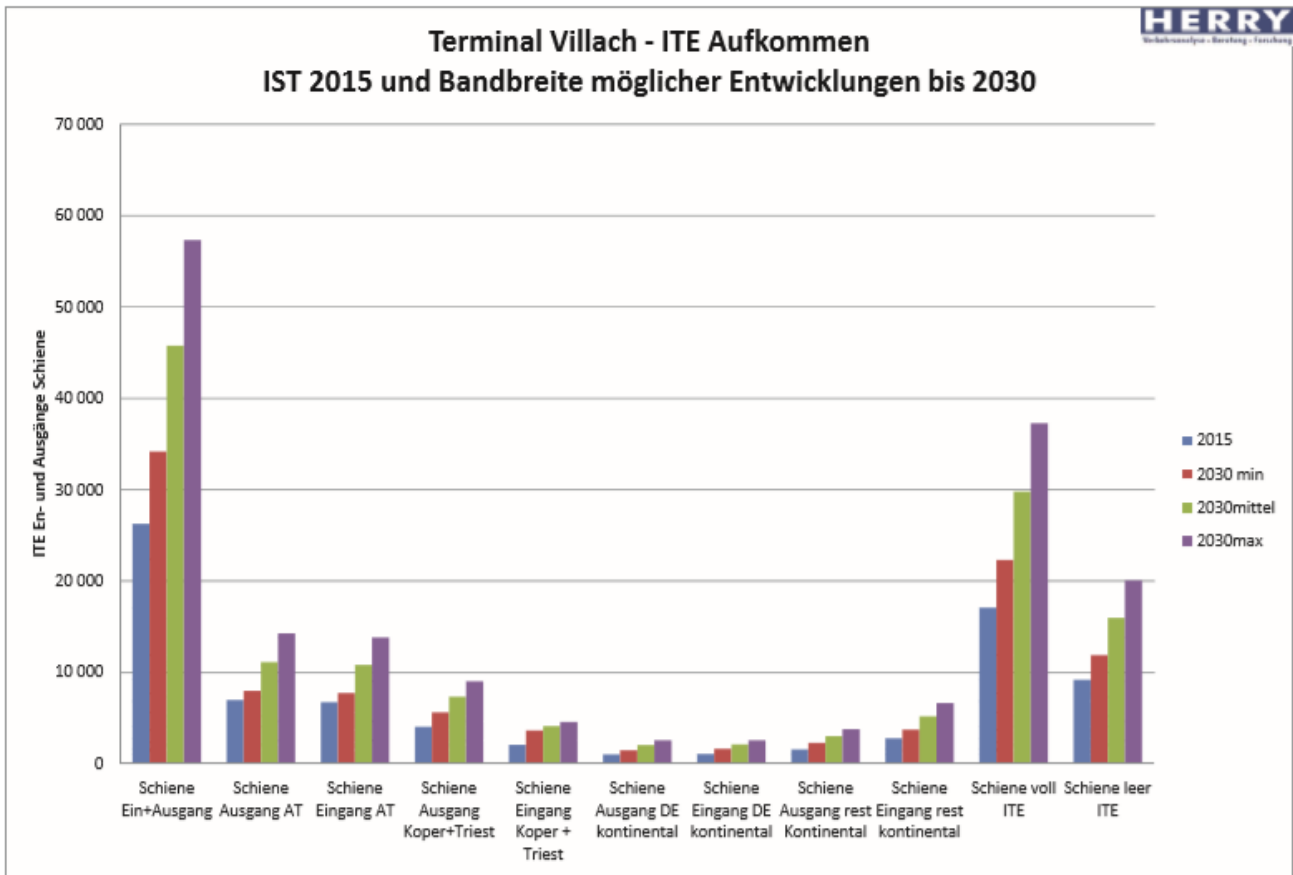


Abb. 7: Nachfrageprognose Fürnitz Min, Mittel, Max bis 2030 (Herry- Verkehrsanalyse, Beratung, Forschung (2016))

Nachfolgende Abbildung zeigt die konkreten Zahlen und die Steigerungsraten gesamt bzw. pro Jahr

Terminal Villach ITE Aufkommen IST 2015 und Bandbreite möglicher Entwicklungen bis 2030											
	ITE Aufkommen				Steigerung 2015 - 2030			Steigerung durchschnittlich p.a.			
	2015	2030 min	2030mittel	2030max	2030 min	2030mittel	2030max	2030 min	2030mittel	2030max	
Schiene Gesamt	26.274	34.176	45.752	57.328	30%	74%	118%	1,8%	3,8%	5,3%	
Schiene Ausgang	13.630	17.384	23.529	29.674	28%	73%	118%	1,6%	3,7%	5,3%	
Schiene Eingang	12.644	16.792	22.223	27.654	33%	76%	119%	1,9%	3,8%	5,4%	
Schiene Ausgang AT	6.981	7.992	11.133	14.273	14%	59%	104%	0,9%	3,2%	4,9%	
Schiene Eingang AT	6.739	7.768	10.806	13.844	15%	60%	105%	1,0%	3,2%	4,9%	
Schiene Ausgang Koper+Triest	4.049	5.626	7.333	9.039	39%	81%	123%	2,2%	4,0%	5,5%	
Schiene Eingang Koper + Triest	2.056	3.642	4.116	4.590	77%	100%	123%	3,9%	4,7%	5,5%	
Schiene Ausgang DE kontinental	1.022	1.481	2.034	2.586	45%	99%	153%	2,5%	4,7%	6,4%	
Schiene Eingang DE kontinental	1.080	1.638	2.112	2.585	52%	96%	139%	2,8%	4,6%	6,0%	
Schiene Ausgang SK+CZ	1.578	2.285	3.030	3.775	45%	92%	139%	2,5%	4,4%	6,0%	
Schiene Eingang SK+CZ	2.769	3.744	5.190	6.636	35%	87%	140%	2,0%	4,3%	6,0%	

Abb. 8: Nachfrageprognose, konkrete Zahlen, Steigerungsrate gesamt / p.a

Nach Angaben der Terminal Service Austria wird am Standort in Fürnitz kein begleiteter kombinierter Verkehr (begleiteter KV = ACT = RoLa) angeboten. Der gesamte Umschlag ist unbegleiteter kombinierter Verkehr (UKV – UCT).

Die RCA bietet konventionellen Verkehr und UKV an. Der Großteil des konventionellen Verkehrs wird am Standort in Fürnitz von der RCA durchgeführt.

B.2 Entwicklung von Fürnitz – LCA-Süd als „Dry Port“ Konzept für die Europäischen Südhäfen

Aufgrund der vorteilhaften Lage des Standortes, bietet sich Fürnitz als sogenannter Trockenhafen (Dry Port) für die Europäischen Südhäfen, sprich den adriatischen Häfen wie bspw. Triest, Venedig, Koper, oder auch Piräus zu positionieren. Dadurch können über Fürnitz zunehmend die Hinterlandverkehre abgewickelt werden, für deren Volumen ein mit den weltweit steigenden Verkehrsvolumen einhergehendes Wachstum prognostiziert wird.

Insbesondere kann dabei auf das von China fortlaufende Projekt „One Belt One Road“ hingewiesen werden. Im Rahmen dieses Gigaprojektes entlang der „Neuen Seidenstraße“ beteiligen sich diverse chinesische Entwicklungsgesellschaften und andere Stakeholder. Dies bedeutet, dass derzeit und in den nächsten Jahren, verstärkt in die Infrastruktur der maritimen Anbindung Chinas an das europäische Festland investiert wird. So auch beteiligte sich 2016 das chinesische Staatsunternehmen „Cosco Shipping Group“ mit 67 Prozent an dem Hafen Piräus in Athen.

Die Betreiber von Seehäfen sind zunehmend daran interessiert, auch die Hinterlandverkehre (Transportströme von und zu den Häfen), speziell von im Hinterland gelegenen Verteilungszentren und Logistikknotenpunkten, zu kontrollieren und zu steuern. Die Kapazitäten der Häfen reichen häufig nicht mehr aus, um das steigende Gütertransportaufkommen direkt am Hafengelände abzuwickeln. Verzögerungen und umweltspezifische Faktoren spielen dabei eine entscheidende Rolle. Trockenhäfen, oder Hinterland-Hubs, können die Transportströme regulieren und steuern, um die Kapazitätsengpässe der Häfen auszugleichen. Dry Ports können als erweiterte Hafentore von Seehäfen betrachtet werden, die Kapazitätsengpässe in den Häfen dadurch vermeiden, dass ein gewisser Teil des Güterhandlings in Hafennähe im Hinterland abgewickelt wird.

Des Weiteren stellen Dry-Ports nicht nur physische Schnittstellen zwischen diversen Transportmitteln und Verkehrsträgern in der Transportkette dar, sondern erfüllen zusätzlich auch ein breites Spektrum an „value-added-services“ innerhalb der gesamten Supply Chain. Damit eine dementsprechend hohe Leistungsfähigkeit innerhalb eines logistischen Netzwerkes sichergestellt werden kann, sind zunächst die geographischen Gegebenheiten bedeutend, um den Hub bestmöglich in das Logistiknetzwerk integrieren zu können. Fürnitz kann für den Hafen Triest als sogenannter „Mid-range Dry-Port“ (Entfernung von 100-500km) bezeichnet werden.

Für die Leistungsfähigkeit von Dry-Ports ist die räumliche Nähe zur Gleis- und Straßeninfrastruktur maßgebend, um die Effizienz der Güterversendung zu erhöhen. Für die Strecke Fürnitz-Piräus würde die korrekte wissenschaftliche Bezeichnung „Distant Dry-Port“ lauten, die bei einer Distanz beider Standorte von über 500km, durch die praktisch zu empfehlende Verlagerung der Transporte von der Straße auf die Schiene umso mehr Einfluss auf die ökologischen Auswirkungen der Transportaktivitäten eines Hafens in das Inland hätte.

Aus gesamtwirtschaftlicher Perspektive führt zudem der Modal Shift in Richtung Schiene zu bedeutenden Kosteneinsparungen. Letztendlich ist zwischen Seehafen und dem Dry-Port eine direkte Verkehrsverbindung durch einen regelmäßigen Shuttleverkehr optimal und erforderlich, um nach festen Zeitplänen den Hafen mit zu versendenden Gütern zu versorgen, sowie kommende Sendungen aus dem Hafen in den Dry-Port zu bringen (Winkler und Seebacher, 2010).

B.3 Verkehrsprognose Österreich

Die „Verkehrsprognose Österreich 2025+“ (VPÖ 2025+) ist ein Schriftstück, welches im Jahr 2003 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, der ASFINAG, der SCHIG mbH und der ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG erstellt wurde. Die VPÖ 2025+ beinhaltet eine fundierte Einschätzung der zukünftigen Entwicklung der Verkehrsnachfrage. Im Modell zur Prognose, werden folgenden Einflussgrößen und Basisannahmen getroffen:

Einflussgröße	Annahmen
Bevölkerung	geringfügiges Anwachsen der österreichischen Bevölkerung, Änderungen der Altersstruktur; z. T. Bevölkerungsrückgänge im Ausland
Wirtschaft	Wirtschaftswachstum in Österreich: +2 % p. a.; im Ausland: Differenzierung je Land
Infrastruktur	Ausbauten im In- und Ausland bis 2025 gemäß Planungsstand 2007 (Maßnahmen des Bundesstraßengesetzes bei der Straße, im Bahnbereich Rahmenplan 2009/2014 sowie darüber hinausgehende Maßnahmen gemäß Zielnetz)
Verkehrspolitische Rahmenbedingungen	Szenario 1: keine wesentlichen Änderungen der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen (keine Anlastung externer Kosten, Pkw-Maut, etc.), Kfz-Benutzung wird real nicht teurer Szenario 2: Zunahme bei den Nutzerkosten auf der Straße (Pkw +30 %, Lkw +70 %) verdichtetes Angebot im ÖV, Änderungen in der Flächennutzung

Abb. 9: Basisannahmen VPÖ 2025+(VPÖ 2025+)

Aufgrund der Finanz- und Wirtschaftskrise, die 2008 erkennbar und spürbar wurde, mussten die Zahlen im Modell angeglichen werden. Folgende Szenarien für den Güterverkehr ergeben sich dadurch:

Ergebnisse für den Straßengüterverkehr:

Verkehrsleistung Straßengüterverkehr [Mrd. tkm/Jahr]					
Jahr	Binnenverkehr	Quellverkehr	Zielverkehr	Transitverkehr	Summe
2005	15.6	5.2	5.4	9.8	36
2009	15.0		9.3	12.1	36.4

SZENARIO 1					
2015 red	17	5	5	17	44
2025 red	18	6	6	21	51
Prognosewert	20.0	7.2	7.4	21.3	56.0
wird erreicht	2035	2044	2040	2025	2031

SZENARIO 2					
2015 red	16	4.8	5	15	41
2025 red	18	4.9	5	17	45
Prognosewert	19.3	5.8	5.9	17.0	47.9
wird erreicht	2036	2117	2057	2025	2033

Erklärungen:

2015 red, 2025 red: Aufgrund der Wirtschaftskrise reduzierte Werte aus der VPÖ 2025+.

Prognosewert: ursprünglicher Wert der VPÖ 2025 für 2025.

wird erreicht: Zeitpunkt, wann der ursprüngliche Prognosewert erreicht wird.

(1) einschließlich Schätzungen für innerhalb der Verkehrszellen erbrachte Verkehrsleistungen

Dadurch ergibt sich laut VPÖ 2025+ folgende Grafik, die beide Szenarienvläufe für die **Güterverkehrsleistung der Straße** abbildet:

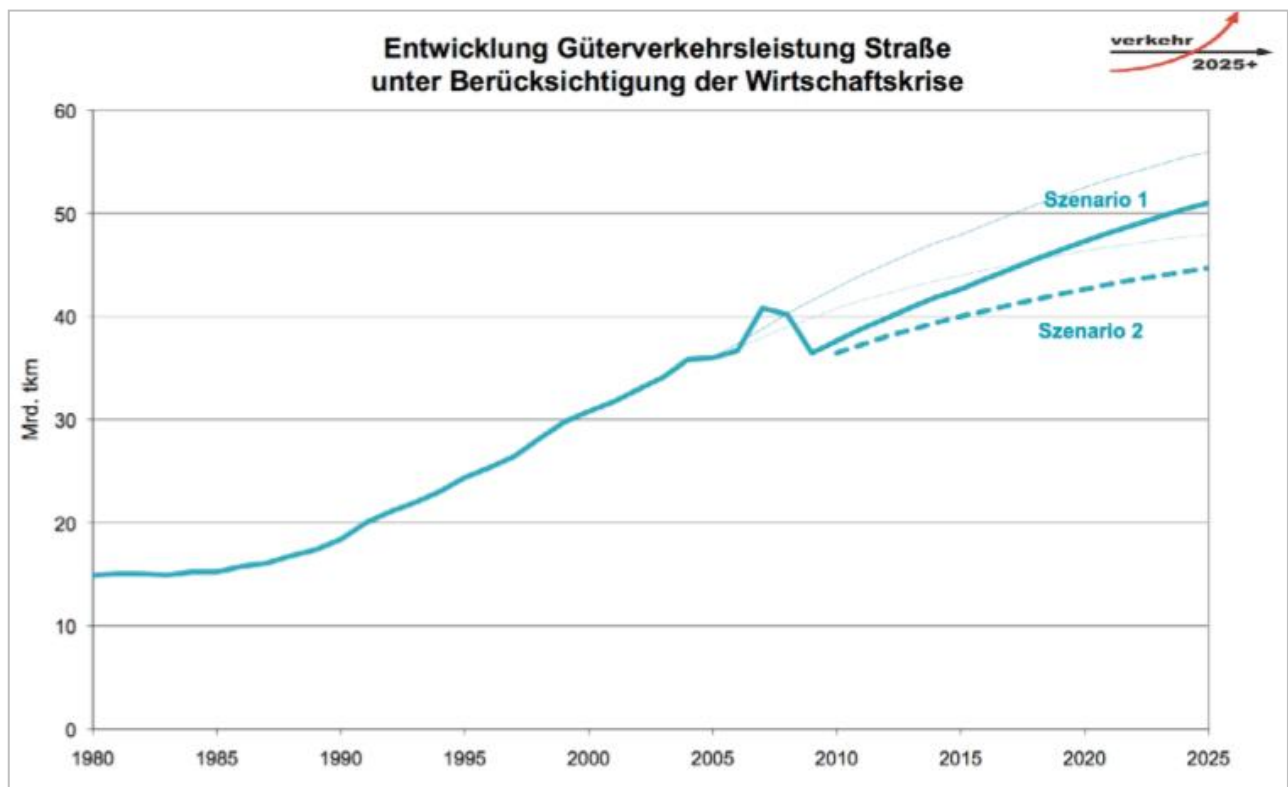


Abb. 10: Güterverkehrsleistung Straße (VPÖ 2025+)

Die Entwicklungen auf der Straße werden durch eine unveränderte Lage (Szenario 1) begünstigt. Erhöht man die Kosten für den Straßenverkehr (Szenario 2) ergibt dies eine deutlich flachere Kurve, d.h. ein geringeres Verkehrsaufkommen als in Szenario 1.

Für den Schienengüterverkehr ergibt sich folgendes:

Verkehrsleistung Schienengüterverkehr [Mrd. tkm/Jahr]					
Jahr	Binnenverkehr	Quellverkehr	Zielverkehr	Transitverkehr	Summe
2006	4.4	4	5.3	4.4	18.1
2009	4.5	3.1	4.1	4.3	15.9

SZENARIO 1					
2015 red	5	3	5	6	19
2025 red	5	4	5	8	23
Prognosewert	5.5	5.6	7.5	9.3	27.9
wird erreicht	2027	2043	2043	2032	2036

SZENARIO 2					
2015 red	5	4	5	7	21
2025 red	6	5	7	12	30
Prognosewert	6.4	7.7	9.8	15.9	39.8
wird erreicht	2028	2039	2039	2031	2033

Dadurch ergibt sich laut VPÖ 2025+ folgende Grafik, die beide Szenarienvläufe für die Güterverkehrsleistung der Schiene abbildet:

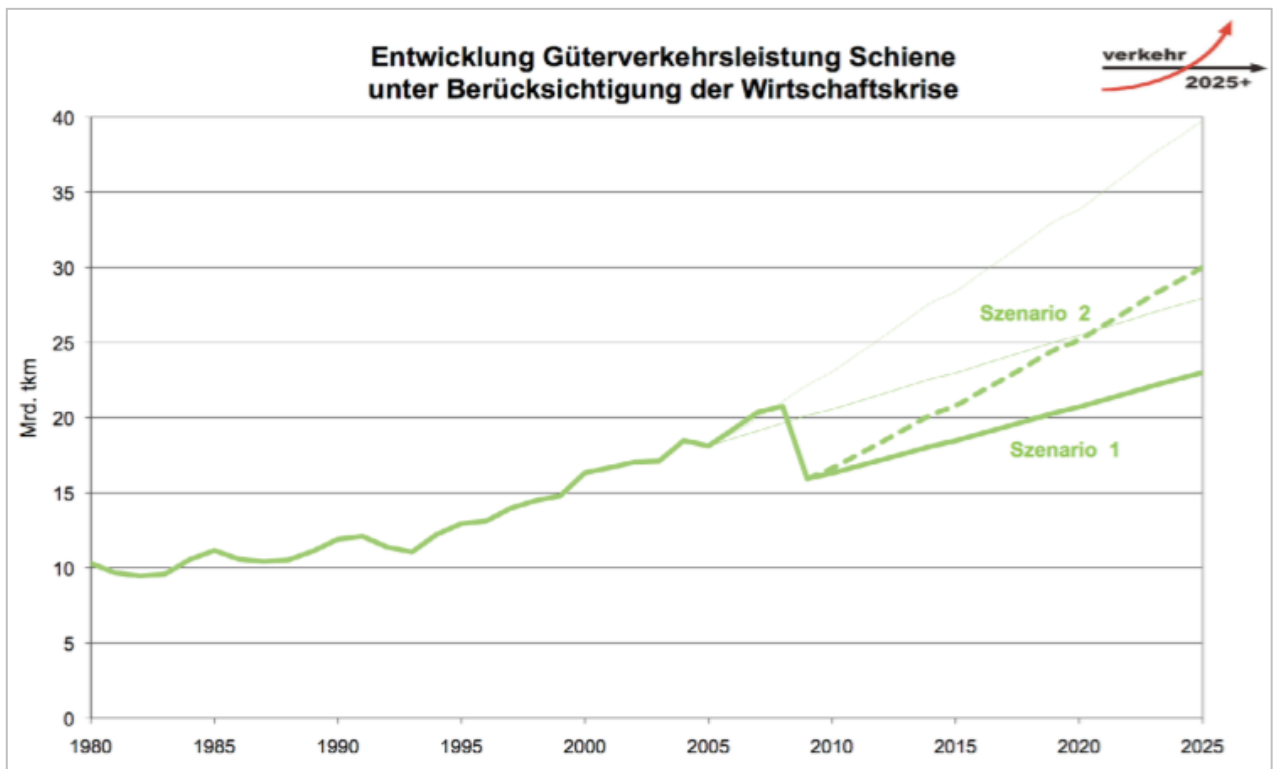


Abb. 11: Güterverkehrsleistung Schiene (VPÖ 2025+)

Hier wird klar, dass durch die Erhöhung der Straßennutzungskosten (Szenario 2) die Schiene an Attraktivität gewinnt.

C. Chancen der grenzübergreifenden Zusammenarbeit

Nach Berücksichtigung des analysierten regionalen Kontextes ist es besonders deutlich, dass die Initiativen der internationalen Zusammenarbeit bedeutende funktionale Elemente für die territoriale grenzüberschreitende Integration darstellen und einen maßgeblichen Anreiz für die wirtschaftliche Entwicklung der Region, von denen der Verkehrssektor mit Sicherheit treibendes Element ist, bilden. In diesem Sinn ist die Möglichkeit eines Instruments wie der Europäische Verbund für territoriale Zusammenarbeit (EVTZ), definiert auf Grundlage der Verordnung 1302/2013 EG, besonders relevant. In der Tat wurde im Bezugsbereich dieses Instrument mit einer internationalen Kalibrierungsinitiative angewandt, die arbeitet, um zur Einführung bewährter Praktiken beizutragen und Gemeinschaftsprojekte zu beginnen: der EVTZ “Euregio Senza Confini r.l.- Ohne Grenzen mbH”. Die nachfolgenden Absätze geben einen zusammenfassenden Überblick über den EVTZ “Euregio Senza Confini r.l.- Ohne Grenzen mbH” und die grenzüberschreitende Tätigkeit.

C.1 Kurze Geschichte der territorialen Zusammenarbeit als EVTZ

Die Ursprünge des EVTZs “Euregio Senza Confini r.l.- Euregio Ohne Grenzen mbH” gehen auf das Jahr 2001 zurück, als eine erste bilaterale Vereinbarung zwischen der Region Kärnten und dem Friaul unterzeichnet wurde. Dieser folgte im Jahr 2004 ein zweites bilaterales Abkommen zwischen letzterer und der Region Venetien. Daraus entstanden die ersten Wechselfälle in Zusammenhang mit der Formalisierung des EVTZs, der im Jahr 2012 formalisiert und im Jahr 2014 in Kraft trat.

Der EVTZ mit Sitz in Triest besteht derzeit aus drei Mitgliedern: die Region Venetien, die Autonome Region Friaul-Julisch Venetien und das Land Kärnten (Abb. 1). Zudem finden derzeit Verhandlungen für die Einbeziehung der istrischen Region Kroatiens statt.



Abb. 12: Territoriale Abdeckung des EVTZs “Euregio Senza Confini r.l.- Euregio Ohne Grenzen mbH”

Insgesamt erstreckt sich das Gebiet der 3 beteiligten Regionen über 36.000 km² Land und mehr als 6,5 Millionen Einwohner, wie detailliert in der nachfolgenden Tabelle wiedergegeben ist.

GECT “Euregio Senza Confini r.l.- Euregio Ohne Grenzen mbH”			
Region	Gebiet (km ²)	Einwohner (x1000)	PIL/Person (€)
Kärnten	9.538	559	33.000

Friaul-Julisch Venetien	7.875	1.221	29.000
Venetien	18.407	4.915	31.000
Summe	35.820	6.695	

C.2 Aktuelle grenzüberschreitende Governance-Struktur: Aufgaben, Zuständigkeiten, Haupttätigkeitsbereiche

Der EVTZ ist mit dem Hauptziel, die grenzüberschreitende und interregionale Zusammenarbeit zwischen den Regionen Venetien, Friaul-Julisch Venetien und Kärnten in Bezug auf die Stärkung der sozialen und wirtschaftlichen Zusammengehörigkeit des gesamten Gebiets zu fördern, entstanden.

Die Struktur des EVTZs besteht aus drei grundlegenden Organismen:

- die Versammlung, bestehend aus drei Vorsitzenden der Regionen Venetien, Friaul-Julisch Venetien und Kärnten, von denen einer als Präsident des EVTZs mit dreijähriger Amtszeit ernannt wird;
- der Direktor des EVTZs, der von der Versammlung aus den Vorschlägen aus den drei Regionen ernannt und alle drei Jahr erneuert wird. Der Direktor seinerseits wird von einer Arbeitsgruppe, die aus einem dauerhaften Vertreter eines jeden Mitglieds ernannt wird, gebildet;
- das Rechnungsprüferkollegium, das von der Versammlung ernannt wird und aus drei effektiven und aus zwei Ersatzmitgliedern besteht. Dieses wird alle drei Jahre erneuert.

Unter den im Statut des EVTZs "Euregio Senza Confini r.l.- Ohne Grenzen mbH" beschriebenen Tätigkeitsbereichen werden einige Schwerpunkte und langfristige Themen hervorgehoben, mit besonderem Bezug auf:

- Umwelt- und natürliche Ressourcen, Abfallwirtschaft;
- Transporte, Infrastrukturen und Logistik;
- Kultur, Sport, Bildung und Ausbildung;
- soziale und öffentliche Gesundheit;
- Zivilschutz,
- Forschung und Innovation und neue Technologien;
- Landwirtschaft;
- Tourismus;
- Fertigungsindustrie;
- Telekommunikationen;
- Arbeitsmarkt, Ausbildung und Handel

Die Rolle des EVTZs ist daher die Leitung und Vermittlung der auf regionaler Ebene hervorgehobenen Schwerpunkte auf eine interregionale und internationale Ebene und daher die Kombination mit makro-regionalen Strategien und Beitrag zum Anstoß zur Entwicklung von Initiativen zur Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedern.

C.3 Grenzüberschreitende territoriale Bedürfnisse des lokalen EVTZs mit Fokus auf den multimodalen Güterverkehr

Ausgehend von einer der ersten Versammlungen des EVTZs im Jahr 2014 wurde der Verkehrssektor zusammen mit den entsprechenden infrastrukturellen Themen als einer der strategischen Assets für die der

EVTZ besonderes Interesse hätte zeigen müssen, mit besonderem Bezug auf die interregionale und transnationale Logik, die der EVTZ gut vertritt, betont.

In dieser Hinsicht wurde ein Arbeitstisch für den Verkehr eingerichtet. Ziel dieses Arbeitstisches ist die Identifizierung von potentiellen finanziellen Möglichkeiten auch im Programmplanungszeitraum 2014-2020 und die Identifizierung weiterer Affinitäten mit anderen Themenschwerpunkten von Interesse wie zum Beispiel dem Tourismus.

Detaillierter in Bezug auf den Verkehr wurde dem Thema der Entwicklung der Mobilität von Waren und Personen die gleiche Aufmerksamkeit geschenkt. Insbesondere wird betont, dass eines der Hauptziele des EVTZs die territoriale Entwicklung entlang dem Baltisch-Adriatischen Korridor ist, da die Richtung von grundlegender Bedeutung ist, die, unter Berücksichtigung der von der Verbindung zu den Häfen der Adria angebotenen Möglichkeiten, die wirtschaftliche Entwicklung und das Wohlergehen der gesamten Gegend gewährleistet.

Zudem wurden im Laufe des Jahres 2016 weitere Schwerpunkte mit besonderem Bezug auf die Eisenbahnzugänglichkeit im Berggebiet des EVTZs, die vom EVTZ nachdrücklich unterstützt werden, um die allgemeine Zugänglichkeit des Gebiets zu implementieren, hervorgehoben.

D. Stakeholder-Übersicht und -Feedback

Abschnitt D ist den Stakeholdern gewidmet. Die Beteiligung der verschiedenen Stakeholder, die unterschiedliche Standpunkte vertreten, hat das Ziel, die Kooperation des Güterverkehrs effizienter zu gestalten, insbesondere entlang der Achse Triest-Fürnitz und der Brennerachse.

Mit Stakeholder (auch Anspruchsgruppen) werden alle Personen, Gruppen, Organisationen oder Institutionen bezeichnet und systematisch ermittelt, die von den Aktivitäten oder den Auswirkungen eines Projektes oder den Tätigkeiten einer Organisation direkt oder indirekt betroffen sind, Interesse an einem zu erstellenden System, einem Projekt, einer Lösung oder einer Dienstleistung haben. Diese Personen sind sogenannte Stakeholder, also Interessenträger. Die Stakeholderanalyse bildet die Basis für die Interaktion von Unternehmen oder Organisationen mit den für die Entwicklung oder das Projekt wichtigen Interessenträgern.

Folgende Stakeholder konnten in Zusammenarbeit mit dem PP5 (LCA) identifiziert und nach dem vorgegebenen Schema klassifiziert werden:

(Zu beachten ist hier, dass sich die Analyse auf das Projekt SMARTLOGI bezieht)

Stakeholder	Einfluss (g=gering, h=hoch)	Interesse (g=gering, h=hoch)
Gemeinde Arnoldstein, Finkenstein	g	h
Land Kärnten (Abteilung 7)	h	h
BMVIT*	h	h
Interessensvertreter Transport & Logistik (ÖVG, WKK, ZV)	g	h
Bürger der umliegenden Gemeinde	g	g
BMF Österreichischer Zoll (Kärnten)	h	h
Speditionen und verladende Industrie (am Standort, in der umliegenden Region)	g	h
Italienischer Zoll	h	h
Hafen Triest	h	h
Rail Cargo Austria	h	h
ÖBB (incl. ÖBB Infra)	h	h
LCA Süd	h	h

*BMVIT: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

*ÖVG: Österreichische Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft

*BVL: Bundesvereinigung Logistik

Die erste Tabelle klassifiziert die Stakeholder nach ihrer aktiven Involvierung in die Projektentwicklung (G=gering, M/H=mittel/hoch, H=hoch) unter Verwendung zweier Variablen: Macht/Einfluss und Interesse. Die Einflussebene gibt wieder, wie sehr der Akteur die Organisation und das Erreichen der Ziele eines Projektes beeinflussen könnte und welche Macht der Stakeholder bezüglich Organisation, Durchführung und Ergebnisse des Projektes hat (sind die Handlungen, die ein Akteur vornehmen kann, in der Lage, die Umsetzung des Verfahrens zu stärken oder zu behindern?). Hierin inbegriffen sind sowohl jene, die einen informellen Einfluss haben, als auch jene, die formelle Entscheidungsgewalt besitzen. Die Interessensebene

definiert, wie stark das Projekt auf die Ziele und die Tätigkeit des Akteurs Einfluss nehmen kann (werden die potentiellen Projektaktionen positive oder negative Auswirkungen auf den Akteur haben?). Aufgrund des Wertes, der für die zwei Variablen „Einfluss“ und „Interesse“ angenommen bzw. diesen zugewiesen wird, kann man die Stakeholder einem der 4 Felder der folgenden Matrix zuordnen.

		EINFLUSS	
		gering	hoch
INTERESSE	gering	marginaler Stakeholder Relevanz = G	erwünschter Stakeholder: Kategorien, deren Beteiligung angebracht ist Relevanz = M/H (institutionell)
	hoch	schwacher oder operativer Stakeholder: Kategorien, die beteiligt werden müssen Relevanz = M/H	wichtiger Stakeholder oder Schlüsselfigur: Kategorien, deren Beteiligung notwendig ist Relevanz = H

Daraus ergibt sich folgende Matrix für die von PP4 und PP5 identifizierten Stakeholder:

		EINFLUSS	
		gering	hoch
INTERESSE	gering	<ul style="list-style-type: none"> • Bürger der umliegenden Gemeinden 	
	hoch	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinde Arnoldstein, Finkenstein (M) • ÖVG, BVL (G) • Speditionen am Standort Fürnitz (M) 	<ul style="list-style-type: none"> • Land Kärnten (Abt. 7) • BMVIT (M) • BMF Österreichischer Zoll (Kärnten) • Italienischer Zoll • Hafen Triest • Rail Cargo Austria • ÖBB • LCA Süd • ÖBB Infra

Stakeholder							
Name	Rolle	Relevanz (hoch, mittel, gering)	Vorteile, die sie durch die Teilnahme am Prozess/Projekt erhalten	Beiträge, die sie durch ihre Teilnahme am Prozess/Projekt einbringen	Konflikte potentielle/ frühere/aktuelle	Aktuelle Stufe der Unter- stützung	Strategie zur Verbesserung ihrer Unter- stützung?
Gemeinde Arnoldstein, Finkenstein	schwache r Stakehold er	g	Steuereinnahmen, Arbeitsplätze, steigende wirtschaftliche Aktivitäten in den Gemeinden und Gemeindegebieten	Unterstützung des LCA Süd	neutral	gering	Aufklärung, Kommunikation
Land Kärnten (Abteilung 7)	wichtiger Stakehold er	h	Engere Kooperation mit italienischen Behörden, Einnahmen, Beitrag de sProjektes zum Modal Split, bessere Umweltbedingungen, Effizientere Transportwirtschaft	Unterstützung des LCA Süd	neutral	hoch	-
BMVIT*	Wichtiger Stakehold er	m	Daten zur Weiterverarbeitung, Entscheidung über Investitionen in Standort und Infrastruktur	Commitment	Fehlende Finanzierung	neutral	Stärkere Einbindung, Überzeugungsar beit hinsichtlich positiver wirtschaftlicher Auswirkungen (Steigende Transportvolum en, steigende wirtschaftliche Aktivität innerhalb der Region
ÖVG*	schwache r Stakehold er	m	Stärkung der Kärntner Dienstleister im Transport & Logistikbereich	Commitment	Unterschiedlic he Interessenslag en	neutral	Stärkere Einbindung ins Projektgescheh en
Bürger der umliegenden Gemeinde	marginaler Stakehold er	g	Neue Arbeitsplätze, neue Gastronomiebetriebe	Keine	Verkehrszuna hme im Gebiet, Erhöhte Emissionen (Luftschadstoff	Keine	Kommunikations maßnahmen

					e, Lärm)		
BMF Österreichischer Zoll (Kärnten)	Schlüsselfigur	h	Engere Kooperation mit italienischen Behörden, Informationen aus „erster Hand“	Expertise, setzen der rechtlichen Rahmenbedingungen. Die Umsetzung des Zollkorridors zwischen Italien und Österreich wird den beiden Zollbehörden ermöglichen, eine neue Form der länderübergreifenden behördlichen Zusammenarbeit schaffen, die in solch einer Form innerhalb der EU noch nicht existiert.	-	Hoch	-
Speditionen und verladende Industrie (am Standort, in der umliegenden Region)	schwacher Stakeholder	m	höheren Umsatz durch steigende wirtschaftliche Aktivitäten am Standort und in der Region	Feedback und Expertise	Unterschiedliche Interessenslagen	Gering	Kommunikationsmaßnahmen
Italienischer Zoll	Schlüsselfigur	h	Engere Kooperation mit österreichischen Behörden, Information aus „erster“ Hand	Expertise, setzen der rechtlichen Rahmenbedingungen. Die Umsetzung des Zollkorridors zwischen Italien und Österreich wird den beiden Zollbehörden ermöglichen, eine neue Form der länderübergreifenden behördlichen Zusammenarbeit schaffen, die in solch einer Form innerhalb der	Ähnliche/Gleiche Projekte an unterschiedlichen Standorten	Hoch	-

				EU noch nicht existiert.			
Hafen Triest	Schlüsselfigur	h	Verringerung von Kapazitätsengpässen am Hafen, Stärkung der Kooperation zwischen den beiden Standorten, Prozessoptimierung im operativen Bereich	Expertise und Projektmanagement, Bereitstellung der IT Infrastruktur, Informationsaustausch	Ähnliche/Gleiche Projekte an unterschiedlichen Standorten	Hoch	-
Rail Cargo Austria	wichtiger Stakeholder	h	Potentieller Betreiber des Zollfreilagers, Zusatzumsatz, mehr Volumen	Informationen, nötige Zertifizierungen, Infrastruktur	Ähnliche/Gleiche Projekte an unterschiedlichen Standorten	Mittel	Stärkere Einbindung
ÖBB	wichtiger Stakeholder	h	Stärkere Auslastung des Terminals	Infrastruktur & Expertise	Fehlende Vision, Vertrauen in das Potential des Standortes	Hoch	Überzeugungsarbeit hinsichtlich positiver wirtschaftlicher Auswirkungen (Steigende Transportvolumen, steigende wirtschaftliche Aktivität innerhalb der Region)
LCA Süd	Schlüsselfigur	h	PR, Ausbau des Standortes, Investitionen in den Standort, potentielle Betriebsansiedelung	Projektmanagement, Koordinierung	Wahrung der Neutralität	Hoch	-

Seit Beginn des Projektes wurden einige Treffen mit verschiedensten Stakeholdern abgehalten. Darunter befindet sich auch eine Informationsveranstaltung, an welcher der Großteil der oben genannten Stakeholder und Interessensvertreter anwesend waren. **Die wichtigsten Treffen werden im unten stehenden Text kurz beschrieben. Dadurch kann D 3.2.6 – der Stakeholderbericht – in dieses Deliverable miteinfließen.**

Zollbehörden und rechtliche Interessensvertreter

Ein Treffen zwischen den österreichischen und italienischen Zollverantwortlichen wurde organisiert und am 19.03.2018 in Klagenfurt abgehalten. Der Italienische Zoll stimmt dabei dem Projekt zu und wird es unterstützen.

Ebenfalls am 19.03.2018 gab es ein internes Treffen mit den verantwortlichen Personen des Finanzzentrums Klagenfurt und der LCA zum Thema Zollkorridor. Dabei wurde nochmals die volle Unterstützung zugesagt. Seitens des Zolls wurde mitgeteilt, dass man in Kärnten mit der Unterstützung aus Wien rechnen könne.

Am 5. Juni gab es ein Treffen der beiden nationalen Zollbehörden Italiens und Österreichs, bei dem es, im Anschluss an das Treffen am 4. Mai in Triest, zu einem Übereinkommen zum Aufbau eines Schienenzollkorridors gekommen ist. Um in eine operative Umsetzung zu ermöglichen, muss ein Betreiber des Zollverwahrungslagers auf beiden Seiten gefunden werden. Seitens der LCA wurde dieses Thema zu den ansässigen Spediteuren, der Fa. Ekol und der RCA kommuniziert. Interesse für den Betrieb gab es seitens der Fa. Ekol und der RCA, die dieses Thema auf Vorstandsebene diskutieren werden.

Öffentlichkeit - PR & Informationsveranstaltung

Am 24.04.2018 wurde von der Universität Klagenfurt, gemeinsam mit der ÖVG und der BVL, an der Universität Klagenfurt eine Informationsveranstaltung hinsichtlich des Smartlogi-Projektes abgehalten. Anwesend waren Vorsitzende aus einigen regionalen Speditionsunternehmen, die Geschäftsführung der Terminal Services Austria und Vertreter des österreichischen Zolls. Die Stakeholder zeigten großes Interesse am Projekt. Anschließend an die Veranstaltung gab es eine anregende Diskussion.

Stakeholder - Betreibermodell Zollkorridor

Am 24.05.2018 fand ein Treffen im Hafen Triest statt, um über den Betreiber des Zollfreilagers zu diskutieren.

E. SWOT-Analyse

Auch die SWOT-Analyse bzw. die TOWS- Matrix wurde in Zusammenarbeit mit dem PP5 LCA ausgearbeitet.

Die SWOT-Analyse (Strengths, Weaknesses, Opportunities und Threats) ist ein Verfahren, das die Stärken und Schwächen, Chancen und Risiken der untersuchten Projektstätigkeit ermittelt. In der vorliegenden Studie hat die SWOT-Analyse das Ziel, einen grundlegenden analytischen Rahmen zum grenzübergreifenden intermodalen Güterverkehr zu liefern. Die Analyse liefert einen klaren Überblick über die anzustrebenden Ziele und die zu überwindenden oder zu minimierenden Hindernisse. Sie wird normalerweise in Form einer Tabelle mit vier Feldern dargestellt, die jeder Partner für sein Zuständigkeitsgebiet auszufüllen hat, wobei man sich zwecks Effizienz der Analyse auf wenige, aber eindeutige Punkte beschränken sollte.

Die TOWS-Matrix folgt der SWOT-Analyse. Weniger bekannt als die SWOT-Analyse, stellt die TOWS-Matrix dennoch ein wertvolles ergänzendes Instrument dar. Sie definiert die Aktionen, die infolge der erhaltenen Ergebnisse durchzuführen sind und liefert so Richtlinien für das Vorgehen mit dem Ziel, Stärken besser zu nutzen, Schwächen zu umgehen, Chancen zu konkretisieren und auf ein bestimmtes Ziel auszurichten bzw. Risiken abzumildern bzw. mit ihnen umzugehen. Auch für diese Analyse wird eine Tabelle verwendet, in deren vier Felder jeder Partner die jeweils im Sinne der gesteckten Ziele erforderlichen Aktionen einträgt.

SWOT	
Stärken (STRENGTHS)	Schwächen (WEAKNESSES)
<ul style="list-style-type: none"> • Expertise von Projektpartnern und direkt involvierten Stakeholdern • Strategische geografische Lage • Unterstützung der Regierungsbehörden • First-Mover-Vorteil für das Zollkorridorprojekt • Hohes Interesse von Interessengruppen und solider Grad an Beteiligung • Hoher Grad an Kommunikation und Datenaustausch zwischen den beteiligten Stakeholdern • Hohe Zusammenarbeit der Justizbehörden (Zollbehörden und Finanzbehörde) • Solides Implementierungskonzept 	<ul style="list-style-type: none"> • Vorteile aus operativer Perspektive sind schwer abzubilden und abzuschätzen • Bedarf an mittelfristigen Infrastrukturinvestitionen • Hohe potentielle Kosten für Infrastruktur-Ausbau • Viele Interessengruppen mit unterschiedlichen Meinungen und Interessen • Keine Referenzprojekte oder Sekundärdaten von ähnlichen, bereits durchgeführten Projekten • Mangel an zuverlässigen Prognosedaten für Interessenvertreter und interessierte Parteien • Begrenzte Ressourcen • Begrenzte Entscheidungsbefugnis aufgrund der Beteiligung vieler verschiedener Interessengruppen
Möglichkeiten (OPPORTUNITIES)	Gefahren (THREATS)
<ul style="list-style-type: none"> • Steigerung der Logistikaktivitäten von und zu den Schwellenländern (CEE) • Erstmalige Umsetzung eines Zollkorridors innerhalb der EU • Bewusste Förderung von Innovation und Nachhaltigkeit • Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit von Bahntransporten und dem intermodalen Verkehr • Signifikante Erhöhung des Modal Split • Langfristig gefestigte Beziehung zwischen Hafen Triest & LCA-Süd • Umsetzung des lang-diskutierten Dry Port Konzepts für Fürnitz und LCA-Süd • Ausbau und Harmonisierung der Infrastruktur zur Erhöhung der regionalen Wettbewerbsfähigkeit • Bewusstseisbildung im Hinblick auf 	<ul style="list-style-type: none"> • Hoher Grad an Konkurrenz und Interesse an gleichen oder ähnlichen Projekte von Wettbewerbern und konkurrierenden Standorten • Potentielle politische und regulatorische Problemstellungen • Momentane fehlende Finanzierung der langfristigen Asubaumaßnahmen • Unzureichend harmonisierte Infrastruktur in Bezug auf maximale Zuglängen und -gewichte • Fehlendes Umdenken hinsichtlich Modal Split • Fehlendes Umdenken hinsichtlich Umweltbewusstsein

<p>Nachhaltigkeit für die Gesellschaft</p> <ul style="list-style-type: none"> Bewusstseinsbildung im Hinblick auf die Wichtigkeit des Ausbaus von Verkehrsknotenpunkten 	
--	--

F. TOWS-Matrix

Die folgende Tabelle zeigt die TOWS Matrix, ausgearbeitet auf Basis der zuvor angeführten Stärken-Schwächen Analyse (SWAT) für den Standort LCA-Süd Fürnitz und die Region Kärnten im Hinblick auf das Zollkorridor Projekt und den multimodalen Güterverkehr:

TOWS	
S-O Strategien	W-O Strategien
<ul style="list-style-type: none"> Übertragung der Ergebnisse auf andere Standorte möglich Verstärkte Kommunikationsmaßnahmen mit Standortmarketing und Präsentation des Zollkorridors Testphase und Ausarbeitung eines quantitativen Reports um die Region und den Standort für internationale Akteure attraktiv zu machen. Umsetzung und Durchführung eines regionalen und grenzüberschreitenden Kooperationskonzeptes mit konkreten Maßnahmen zur Zusammenarbeit in diversen Themenbereichen. 	<ul style="list-style-type: none"> Gründliche Analyse der Bottlenecks aus institutioneller, operativer, und infrastruktureller Perspektive Erstellung eines potentiellen Kooperationsprogramms für Konkurrenten Frühzeitige Erfassung, Strukturierung, und Kommunikation der relevanten Daten über die operative Seite des Zollkorridors
S-T Strategien	W-T Strategien

- Entwicklung eines Marketingplans und Miteinbeziehung regionaler Institutionen und internationaler Logistik Interessensvertreter (Informationsveranstaltungen, Road-Shows, Präsenz auf Messen)
- Verstärkte PR um auf die potentiellen wirtschaftlichen Auswirkungen des Projektes verstärkt aufmerksam zu machen und den Standort zu vermarkten
- Umsetzung des Projektes und kontinuierliche Kommunikation an die Öffentlichkeit
- Identifizierung neuer Kanäle für Finanzierungen und Förderungen für Logistik und Infrastrukturmaßnahmen

- Erstellung eines fortlaufenden Informationskonzeptes aller relevanten regionalen Stakeholder, um über die gängigen Entwicklungen und Chancen des Intermodalverkehrs zu informieren.
- Erstellung einer Liste mit dem Ziel, wichtige Entscheidungsträger schon in Vorphasen von Projekten zu informieren und miteinzubinden.
- Erstellung innovativer Kommunikationskonzepte um die Informationsverbreitung zu harmonisieren.
- Fokus bei zukünftigen Projekten um die Vermeidung von frühzeitigen Konflikten zwischen Partnern zu ermöglichen.

G. Hauptergebnisse

Die Studie zu den Gebietsspezifischen Bedürfnissen hat im Rahmen des Projektes Smartlogi die folgenden Inhalte für die Projektumsetzung hervorgehoben:

- Die Region Kärnten, und speziell Fürnitz mit dem Standort LCA-Süd, befindet sich an einer strategisch vorteilhaften geographischen Lage, am Schnittpunkt zweier Europäischer Haupt-Verkehrsachsen. Der Standort in Fürnitz könnte zum wichtigsten Verkehrsknotenpunkt und Dry-Port für die Europäischen Südhäfen ausgebaut werden. Dazu bedarf es institutioneller Zusammenarbeit und der richtigen politischen Entscheidungen, gemeinsam mit der Umsetzung technologischer Kommunikationsmaßnahmen und Austausch von Daten.
- Der Ausbau des Standortes LCA-Süd in Fürnitz bei Villach würde maßgebend zur Erhöhung der Attraktivität des Logistikstandortes Kärnten beitragen, und in weiterer Folge, auch erhöhte Wertschöpfung, positive Entwicklungen aus umwelttechnischer Perspektive und das Hervorheben des Verkehrsknotenpunktes und Logistkdrehscheibe mit sich bringen.
- Auf Grund des steigenden Gütertransportvolumens von den Europäischen Südhäfen in Richtung Zentraleuropa, ist es maßgebend und zweckdienlich zur Erhöhung des Modal Shifts beizutragen.
- Es ist notwendig die unterschiedlichen „Bottlenecks“ zu erkennen und zu steuern. Die administrativen und infrastrukturellen Hürden verhindern momentan eine Effizienzsteigerung des intermodalen Verkehrs.
- Es ist wichtig, sich auch im Bereich der Logistik, wie auch in allen anderen Industrien, mit dem Thema Digitalisierung und Prozessoptimierung, am Beispiel des Pilotprojektes, zu beschäftigen und innovativ zu handeln.
- Es wäre zielführend, bereits existierende Förderungen im Bereich intermodaler Verkehr auszuweiten, um im Interesse der Allgemeinheit, zu einer optimierten Anwendung nachhaltiger Transportkonzepte beizutragen.
- Durch die Realisierung des Schienenzollkorridors, wird langfristig eine fortlaufende grenzüberschreitende Kooperation aller relevanten Stakeholder von Nöten sein, um den gemeinsamen Fortschritt nachhaltig zu unterstützen.

Literatur

Fürst, B., Wurz-Hermann, D., Peherstorfer, H., Schnötzlinger, P., Käfer, A. (2018): AlpinnoCT. Vision of Alpine Combined Transport after 2030. Final Report, Online: <http://www.alpine-space.eu/projects/alpinnoc/output/deliverabled.t3.1.1-vision-of-alpine-ct-after-2030-traffix-final-report-180515.pdf> [27.6.2018]

Hanke, T. (2011): LOG4GREEN. Analyses Report. Ohne Verlag: Klagenfurt

Herry- Verkehrsanalyse, Beratung, Forschung (2016): Nachfrageprognose für Terminal CCG und Villach

LOB iC GesmbH (2009): Combi Cargo Terminal Villach Fürnitz. Teil 2 – Marktanalyse. Preinvestment Case Study: Carinthia Region (O5.3.4). Amt der Kärntner Landesregierung (Hrsg.), Klagenfurt am Wörthersee, ohne Verlag.

Suivi de Zurich – Working Group: Heavy Goods Traffic Management Systems in the Alpine Area (2014): Review on Combined Transport in Alpine countries, Online: http://www.zurich-process.org/fileadmin/data/webcontent/Webcontent/Sonstige_Dateien/compined_transport_review.pdf [27.6.2018]

Statistik Austria (2018): Klassifikationen, Regionale Gliederungen, Bundesländer. Online: http://www.statistik.at/web_de/klassifikationen/regionale_gliederungen/bundeslaender/index.html [18.07.2018]

Spiekermann (beratende Ingenieure und Deutsche GVZ-Gesellschaft mbH) (2005): Standortanalyse / Marktpotenzial ALPLOG Fürnitz. Erläuterungsbericht. Ohne Verlag: Düsseldorf.

Wadl, W. (2006): Wichtige Daten über das Bundesland Kärnten. Lernunterlagen des Landes Kärnten für die EinbürgerungsbewerberInnen gemäß § 10a Staatsbürgerschaftsgesetz 1985 idgF, Kärntner Verwaltungsakademie (Hrsg.), Klagenfurt, ohne Verlag.

Winkler, H. und Seebacher, G. (2010) : Begleitforschung zur Errichtung eines Güterverkehrszentrums in Fürnitz/Kärnten, Ein Beitrag zur Regional-und Nachhaltigkeitsentwicklung in Kärnten, Forschungsprojekt GVZ

Internetquellen

Wikipedia (o.J.): Geographie Kärntens. Abgerufen von https://de.wikipedia.org/wiki/Geographie_Kärntens [09.05.2018].

WKO Wirtschaftskammer Kärnten (o.J.): Ausbau des Freihafen Triest. Abgerufen von <https://www.wko.at/service/Veranstaltung.html?id=4E6A60FF-341A-4E69-A727-EAD030148577> [14.05.2018].

Industrie Magazin (o.J.): Hafen Triest wächst stark - auch dank neuer Angebote in Österreich. Abgerufen von <https://industriemagazin.at/a/hafen-triest-waechst-stark-auch-dank-neuer-angebote-in-oesterreich> [14.05.2018].

Marktgemeinde Finkenstein am Faaker See (o.J.): Daten / Fakten zur Gemeinde. Abgerufen von <http://www.finkenstein.gv.at/datenufakten.html> [14.05.2018].

Logistik Center Austria Süd (o.J.): Standort. Abgerufen von <https://www.lca-sued.at/standort/> [15.05.2018].

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (2014): Transeuropäische Verkehrsnetze (TEN-V). Abgerufen von: https://www.bmvit.gv.at/verkehr/international_eu/downloads/zusammenfassung_tenv_cef.pdf [16.05.2018].

Rail Cargo Group (2017): International. Überseetor für Mitteleuropa. Abgerufen von: <http://blog.railcargo.com/ueberseetor-fuer-mittleuropa/> [24.05.2018].

Luka Koper (2015): History. Abgerufen von: <https://www.luka-kp.si/eng/history> [24.05.2018].

Der Standard (2017): Österreich: Binnenland mit Hafenanschluss. Abgerufen von: <https://derstandard.at/2000063956494/Oesterreich-Binnenland-mit-Hafenanschluss> [24.05.2018].