

Dry Port Villach

DER WEG ZUM MODERNEN
GÜTERTRANSPORT- UND LOGISTIK-
STANDORT IN KÄRNTEN



Das Projekt Dry Port Villach: Ein Hafen im Binnenland Österreich

Das Projekt Dry Port Villach ist ein Infrastrukturprojekt mit dem Ziel, die Zusammenarbeit des Terminalstandortes Villach-Süd mit den Adria Häfen zu stärken und weiterzuentwickeln. Zudem sollen das verfügbare Schienennetz und Terminalkapazitäten des Hafens in Triest und des Terminals in Villach durch eine intelligente Vernetzung bestmöglich ausgelastet werden. Dadurch wachsen die beiden Wirtschaftsräume zusammen und das Transportvolumen auf der Schiene kann gesteigert werden.

Ein »Dry Port« ist ein Terminal im Binnenland, der über eine leistungsfähige Schienenanbindung an einen Hochseehafen verfügt und für diesen als Verteil- und Bündelungsknoten agiert.

Dry Port Villach – ein moderner Gütertransport- und Logistikstandort

Schon bald soll Villach eine Stadt an der Adria sein – zumindest im Bereich Gütertransport. Kern des Projektes der ÖBB-Infrastruktur AG am Terminalstandort Villach-Süd ist die Errichtung eines Zollkorridors zwischen Villach-Fürnitz und dem Hafen Triest. Damit wird der Dry Port Villach eine vollwertige Außenstelle des Triester Hafens. So können Zollaktivitäten für Importe und Exporte bereits am Dry Port Villach erledigt werden.

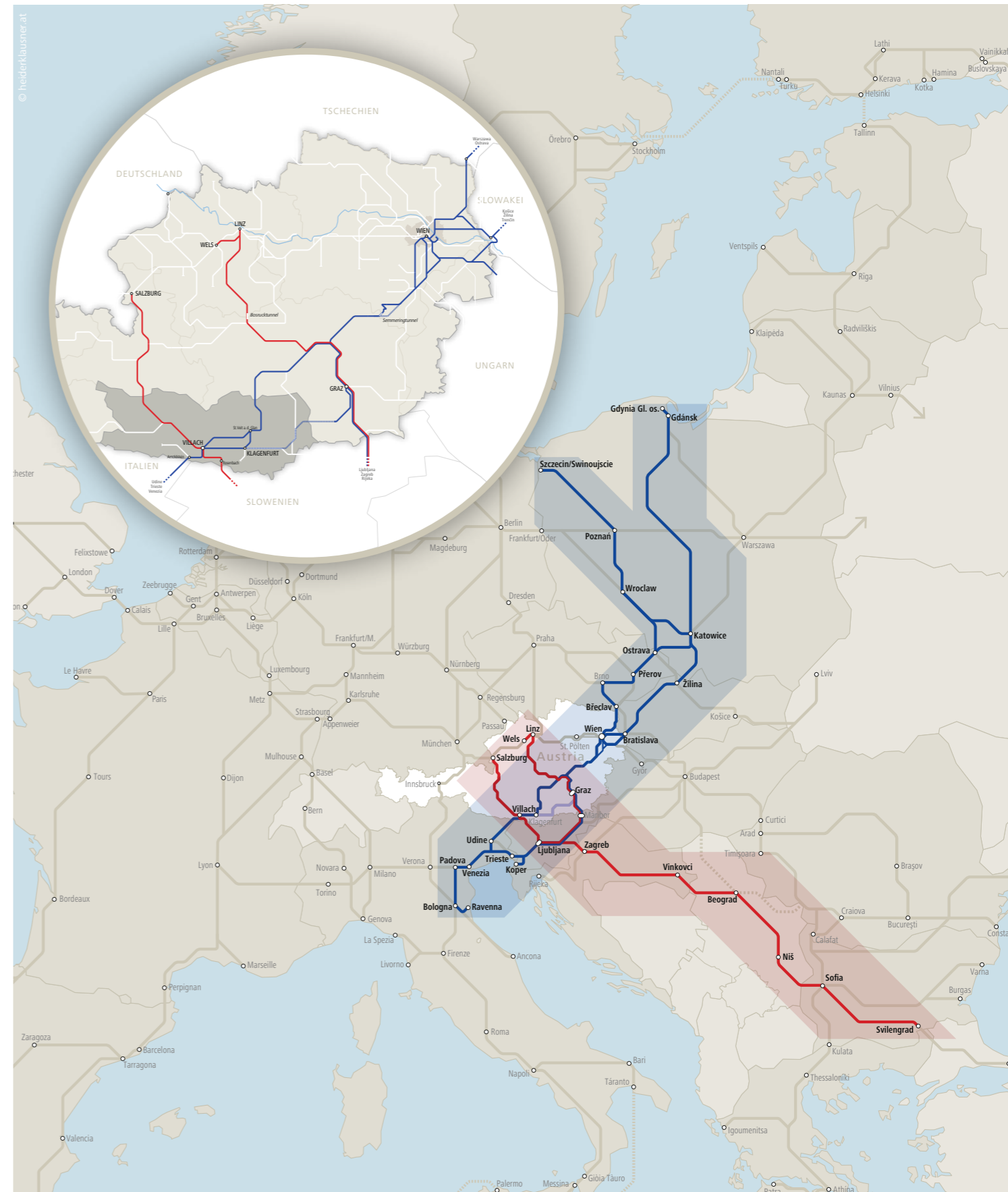
Für die Kundinnen und Kunden bedeutet der Hinterlandhafen eine Zeitersparnis und eine Erhöhung der Transportqualität. So entfallen Wartezeiten beim Zoll in Triest, durchgehende Züge werden mit modernstem Wagenmaterial ausgestattet und die Laufzeiten verkürzt. Für Villach bedeutet das eine beachtliche Internationalisierung und Geschäftsausweitung, für den gesamten Wirtschaftsraum Kärnten viele neue Entwicklungsmöglichkeiten.



Das Team am Terminal in Villach-Fürnitz ist hochmotiviert bei der Weiterentwicklung des Standortes.



Nach der Abfertigung in Villach können die Container direkt ohne neuerlichen Zwischenstopp auf das Schiff gebracht werden.



Die beste Lage in Europa

Den umweltfreundlichen europäischen Schienengüterverkehrskorridore gehört die Zukunft – und Villach gelangt durch die Partnerschaft mit den Adria Häfen in den Mittelpunkt der Güterströme auf

dem Baltisch - Adriatischen Korridor (die künftige Koralmbahn ist Teil davon) und dem Alpine-Westbalkan-Korridor. Der Dry Port Villach befindet sich im Dreiländereck Österreich, Italien und

Slowenien, in unmittelbarer Nähe zu Villach, dem zweitgrößten Wirtschaftsraum Kärntens. Die beiden Autobahnen A2 und A11 liegen nur wenige Kilometer entfernt.

Der Terminal Villach-Süd auf dem Weg zum Dry Port

Beteiligung an der Standortentwicklungsgesellschaft Logistik Center Austria Süd GmbH

In einem ersten Schritt beteiligte sich die ÖBB-Infrastruktur AG mit 50 % an der Standortentwicklungsgesellschaft Logistik Center Austria Süd GmbH. Das Gemeinschaftsunternehmen, an dem auch das Land Kärnten durch die K-BV zu 50 % beteiligt ist, verfolgt unter anderem das Ziel, den Standort und die Region im Hinblick auf Logistik zu fördern, die angesiedelten Unternehmen am Standort zu unterstützen und neue bahnaffine Kundinnen und Kunden zu gewinnen.

Schaffung eines Eisenbahnknotens Villach

Auf der Verkehrsachse Villach-Triest soll das erwartete Schienenverkehrsaufkommen auf den beiden TEN-Korridoren in das europäische Hinterland gesteuert werden. Die Beteiligung an der LCA soll, gemeinsam mit der geplanten Attraktivierung des Standortes durch Investitionen der ÖBB Infrastruktur in die vorhandene und künftige Terminalanlagen, die Basis bilden, die führende Drehscheibe für den Schienengüterverkehr im Alpen-Adria-Raum zu werden.

Etablierung eines Zollkorridors

Mit der Schaffung eines Zollkorridors steigt die Attraktivität des Standortes für Umschlag, Lagerung und Verpackung.

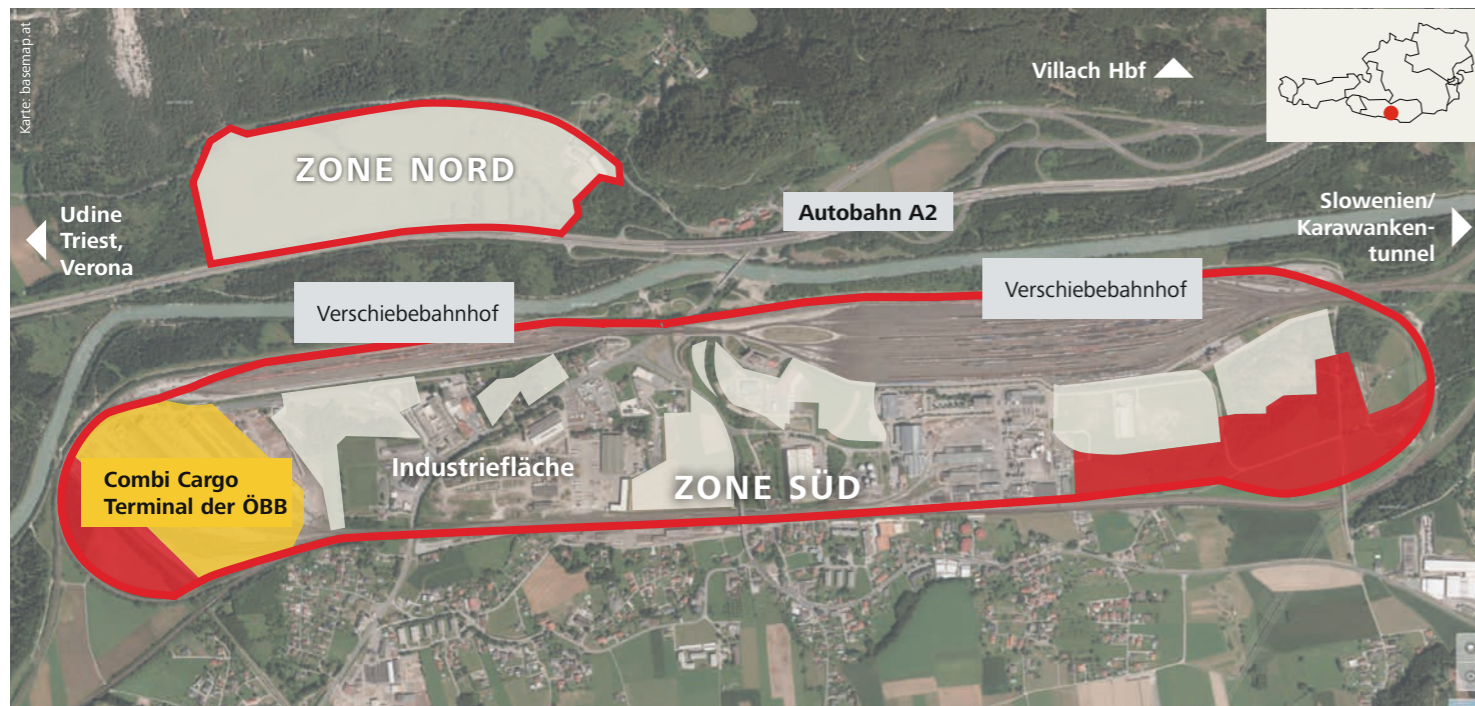
Verbessertes Grenzmanagement

Die Kapazitäten des Grenzbahnhofs Tarvis sind derzeit nicht ausreichend, um eine stark wachsende Anzahl an Güterzügen bewältigen zu können. Gemeinsam mit dem italienischen Infrastrukturbetreiber Rete Ferroviaria Italiana (RFI) und dem Hafen Triest wird an strukturellen Lösungen gearbeitet um die Effizienz der Abläufe zu steigern.

Internationalisierung des Dry Port Villach

Der Terminalstandort Villach-Fürnitz hatte bisher einen stark regionalen Charakter. Mit dem Dry Port Villach soll der Standort durch Einbindung internationaler Partner auch über die Grenzen hinaus an Bedeutung gewinnen.

Die ÖBB Infrastruktur, das Land Kärnten und die Gemeinden ziehen beim Dry Port an einem Strang (stark vereinfachte Darstellung!)



Kooperation mit den Häfen an der Adria



© ÖBB/ David Payr

Der Hafen Triest gehört zu den 20 größten Häfen in Europa und hat sich in den letzten Jahren zu einem der wichtigsten Gateway für Zentral- und Osteuropa entwickelt. In den nächsten Jahren soll durch einen Investitionsplan das Wachstum vorangetrieben werden. Treibende Kräfte dieses Wachstums sind die Bahnkapazitäten sowie die Entwicklung neuer Bahndestinationen.

Dank der günstigen Lage am Baltisch-Adriatischen-Korridor sowie am Alpine-Westbalkan-Korridor bieten die Adria-Häfen günstige strukturelle Rahmenbedingungen für einen umweltfreundlichen Güterverkehr. Die Inbetriebnahme der Koralmbahn Ende 2025 und des Semmeringtunnels ab 2028 unterstützen die Entwicklung, die für den ÖBB-Konzern enorme Chancen bietet.

CONTAINERUMSCHLAG / SEEHAFEN TRIEST 2019

Gesamtumschlag Containerfracht 2019

- **789.594 TEU Gesamt**
- 485.228 TEU Hinterlandexport
- 304.366 TEU Transshipment
- **+ 9% Container** (vgl. 2018: 725.000 TEU)

Containertransport auf der Schiene 2019

- 3.766 Containerzüge/Jahr (vgl. 2018: +17,7%)

Quelle: <https://www.porto.trieste.it/eng/statistics/stats-year-2019/railway-statistics-2019>

KAPAZITÄTserweiterung DURCH AUSBAU HAFEN TRIEST

- **1,2 Mio. t (2018) → 2,0 Mio. t (2025)**
- **200 ha Hafeneareal nach Ausbau**
- **Gesamtinvestition 1 Mrd. EUR**
- **25.000 Züge/Jahr** (vgl. 2019: 9.000)



© ÖBB/ David Payr

Die Vorteile für den Standort und die Kärntner Wirtschaft

1. Vorteil:

Auslastung und Investitionen

Der Terminal Villach-Fürnitz hat noch ausreichend freie Kapazitäten. Zudem benötigt es Investitionen, um die Infrastruktur am Standort zu modernisieren.

Durch eine wirtschaftliche Partnerschaft mit dem Hafen Triest werden die Weichen für die Entwicklung des Standortes zu einem modernen bahnaffinen Logistikstandort gestellt. Ziel ist eine sukzessive Verlagerung des Transports von der Straße auf die Schiene.

2. Vorteil:

Zollkorridor zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit

Durch Errichtung eines Zollkorridors und einem verbesserten Grenzmanagement können Abwicklungen für Importe und Exporte effizienter direkt am Standort Fürnitz erledigt werden.

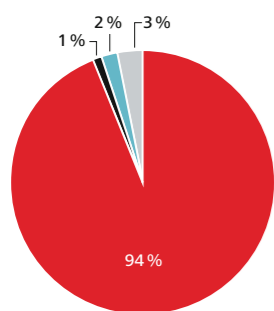
Die Container werden in Triest direkt vom Schiff auf den ersten verfügbaren Zug geladen und zum Dry Port Villach abtransportiert, wo auch die Zollkontrollen stattfinden.

3. Vorteil:

Zusätzliche Betriebsansiedelungen und neue Arbeitsplätze

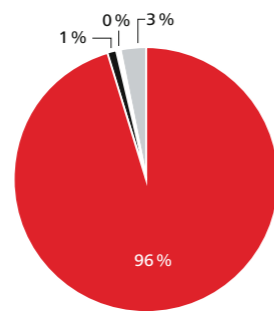
Aufgrund seiner strategisch wichtigen Lage wird der Dry Port Villach zur wichtigsten Drehscheibe zwischen den Häfen der oberen Adria und den Staaten entlang des Baltisch-Adriatischen-Korridors sowie des Korridors 10 aufsteigen. Dadurch verbessern sich die Logistikabläufe und der intermodale Warentransport auf Wasser und Schiene wird vereinfacht. Mit der Ansiedelung bahnaffiner internationaler Unternehmen am Standort werden auch neue Arbeitsplätze in der Region generiert.

→ Eintritt Österreich | Versand Hafen Triest



• Tarvisio Boscoverde • Brennero / Brenner
• Jesenice • Nicht zuordenbar

← Austritt Österreich | Empfang Hafen Triest



• Tarvisio Boscoverde • Brennero / Brenner
• Jesenice • Nicht zuordenbar

Der Hafen Triest ist in den letzten Jahren zu einem wichtigen Partner für die österreichische Wirtschaft geworden. Quell- und Zielverkehr: Ein- & Austritt Österreich Verkehre Hafen Triest Netto-Tonnen (2019)

Die gesamte Kärntner Wirtschaft profitiert vom Dry Port Villach.



© ÖBB/Martin Hofmann

Die Kundinnen und Kunden profitieren

Für die Kundinnen und Kunden führt der Dry Port Villach zu einer deutlichen Verbesserung der Transportkette. Neben der Beschleunigung der Abläufe und Kosteneinsparungen sind es auch die zusätzlichen Leistungen, die den Dry Port Villach für die Transport- und Verladewirtschaft interessant machen wird.

- Eine verbesserte Zollsituation in Villach und keine Wartezeiten am Zoll in Triest beschleunigen die Transportkette.
- Die Lagerung in Triest entfällt.
- Der Einsatz der Assets (Wagen und ITE) wird optimiert.
- Die Containerreparatur wird ein zusätzliches Angebot am Standort Villach.
- Das »Stuffing« von Exportcontainern wird Bestandteil des Terminalangebots.
- Eine Optimierung der Wagenzuglänge (max. 500 m Villach nach Triest/Weiterleitung ab Villach bis 700 m (ca. +6 Wagen).

Klimaschonend und leise unterwegs

Durch die Synergie von Schienen- und Logistikangebot am Standort soll es zu einer deutlichen Verlagerung des Transportes von der Straße auf die Schiene kommen.

Der Transport von Gütern ist auf Schiene 21-mal klimaschonender als mit dem LKW. Neben der maßgeblichen Reduktion der CO₂-Emission trägt der Schienengüterverkehr auch zu einer Verringerung der Feinstaubbelastung und zu einer höheren Sicherheit entlang der Verkehrswege bei.

Insgesamt 62 Millionen Tonnen Waren wurden 2019 in Triest umgeschlagen. Da die Bahnanbindung deutlich attraktiviert wurde, fuhren in diesem Jahr 10.000 Züge vom Hafen ab, das bedeutet rund 200.000 LKW weniger auf den Straßen.

Um effektiven Lärmschutz zu gewährleisten, wurde eine lärmschutztechnische Sanierung im Bereich des Terminal Villach Süd und an den Zulaufstrecken vorgenommen und unterstützende Reinvestitionen durchgeführt.

ZAHLEN / FAKTEN DRY PORT VILLACH

Hafen Triest

- Containerumschlag 2019: ca. 700.000 TEU (Auslastung 75%)
- Geplante Investitionen: 1 Mrd. Euro
- Kapazitäten: Erweiterung Kapazitäten von 1,2 Mio. t (2018) auf 2,0 Mio. Tonnen Güterumschlag. 200 ha Hafeneareal stehen dann nach dem Ausbau zur Verfügung.
- Züge: 2019: 13.000 Züge, ab 2023: 25.000 Züge p.a.
- Anteil Transportmittel: 50% Schiene, 50% Straße

Combi Cargo Terminal Villach

- Terminalumschlagkapazität: 60.000 ITE (dzt. Auslastung: rund 60%)
- Gesamtfläche: 25.000 m²
- Ziel: Terminalumschlagkapazität: Gesamt 100.000 ITE (davon 60.000 ITE Dry Port = ca. 2 Rundläufe täglich)



© ÖBB/Lukas Hämmerle

Wir sind für Sie da:

ÖBB-Infrastruktur AG

Projektleitung

Mag. Julia Feinig-Freunschlag, MAS
1020 Wien, Am Praterstern 3
julia.feinig-freunschlag@oebb.at

Impressum:

ÖBB-Werbung GmbH im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur AG
Prod.-Nr.: 117020-0406
Medieninhaber: ÖBB-Infrastruktur AG, Wien
Text: ÖBB-Infrastruktur AG
Layout: heiderklausner.at
Foto Cover: Martin Hofmann
Hersteller: Paul Gerin GmbH & CoKG, Wolkersdorf
Stand: April 2021