

# Wirkung der Koralmbahn ab 2026 und des Zollkorridors Fürnitz-Triest auf den Süden Österreichs



# Impulsvorträge:

---



**Meinrad Höfferer**

*Direktor der Wirtschaftskammer Kärnten*  
„Zentrale Zollfrei-Chance im Herzen Europas“



**Herwig Draxler**

*Leiter Wirtschaftspolitik, Wirtschaftskammer Kärnten*  
„Koralmbahn 2026 ff.“



**Ewald Verhounig**

*Leiter Institut für Wirtschafts- und Standortentwicklung, Wirtschaftskammer Steiermark*  
„Wirtschaftsraum Süd – Stärken und Potenziale“

Wirtschaftsraum Südösterreich

# Die Koralmbahn: Chance für Südösterreich



Geht's der Wirtschaft gut, geht's uns allen gut.

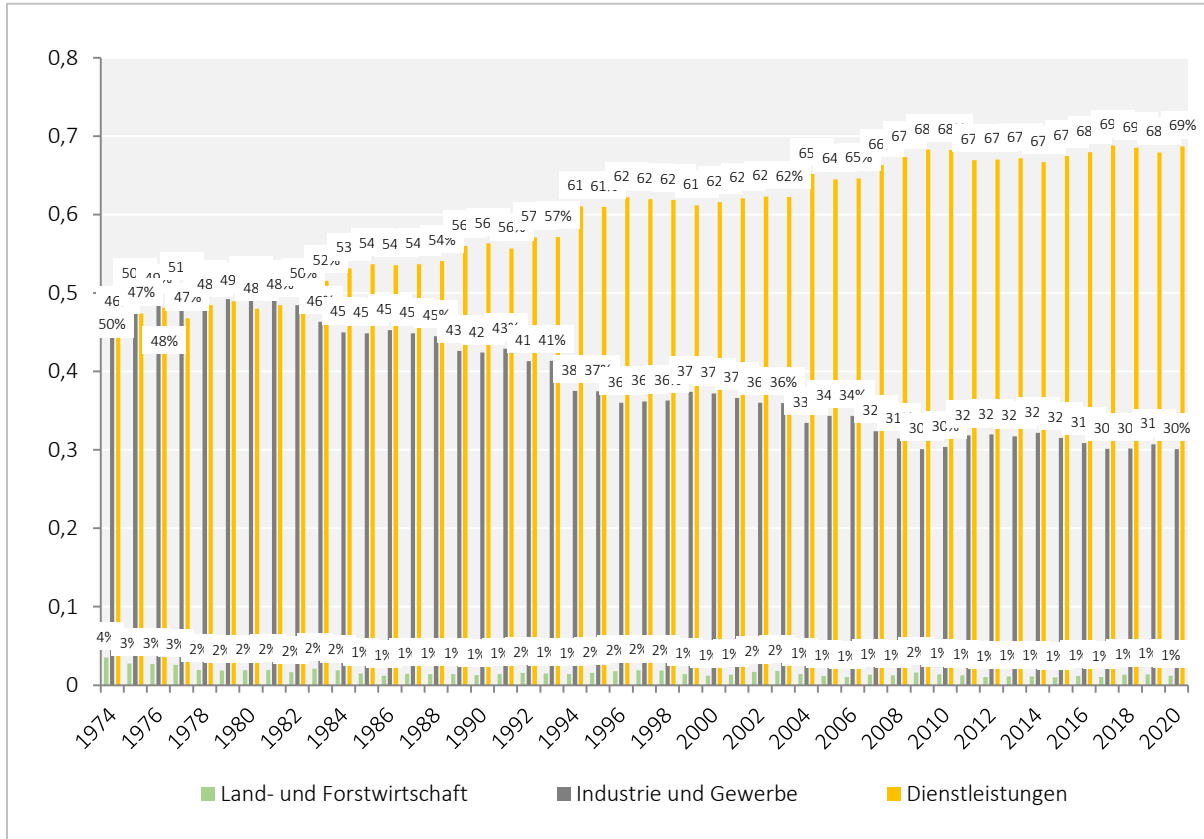
## HIRE 58

NUTS 2  
■ Vergleichsregionen  
■ Südösterreich



### Fakten zu Südösterreich:

- Wirtschaftsraum (WR) Südösterreich keine historisch gewachsene Region
- In beiden Bundesländern konnte De-Industrialisierung gestoppt werden
- Steiermark und Kärnten stellen sich als komplementäre industriell-gewerblich geprägte Regionen mit vielen Anknüpfungspunkten dar
- Koralmbahn ist Türöffner für Schaffung einer „echten, integrierten“ Wirtschaftsregion
- Koralmbahn als „Jahrhundertchance“ für den Süden und größtes sozioökonomisches Experiment seit dem Bau der Semmingbahn
- WR Südösterreich international als Teil der 58 HIRE-Regionen in Europa verortbar: relevantes Konkurrenzumfeld für Südösterreich sind daher andere hochentwickelte Industrieregionen in Europa



Anfang der 80er-Jahre setzte ein **stetiger De-Industrialisierungsprozess** in Südösterreich ein („Verstaatlichten- und Strukturkrise“). **Die Beschäftigungsanteile im sekundären Bereich sanken kontinuierlich**, neue Beschäftigungsverhältnisse wurden vor allem im Dienstleistungsbereich geschaffen.

Seit den 2000er Jahren keine weiteren **Deindustrialisierungstendenzen zu beobachten**. Die Zahl der Beschäftigten in der Industrie steigt kontinuierlich, wobei sich die Jobs stark verändert haben.

Der „klassische Arbeiter“ wird immer **weniger nachgefragt**, die Arbeitsplätze, die im produzierenden Bereich entstehen, werden vor allem von **Höher- und Hochqualifizierten besetzt**. Kärnten und die Steiermark, und somit auch Südösterreich, zählen heute zu den **Hochentwickelten Europäischen Industrieregionen (HIRE)**.

# Wirtschaftsraum Südösterreich: Regionale Spezialisierungsmuster in Südwestösterreich: nach NUTS III

## Regionale Spezialisierungsmuster nach ÖNACE-Branchen auf Basis einer Lokalisationskoeffizienten-Analyse: NUTS III-Ebene\*

Wirtschaftsklassen	Graz	Liezen	Westliche Obersteiermark	Östliche Obersteiermark	Oststeiermark	Süd- Weststeiermark	Unterkärnten	Oberkärnten	Klagenfurt-Villach	Steiermark	Kärnten	Südösterreich
A-U alle Wirtschaftsklassen	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
A PRIMÄRSEKTOR	0,533	0,035	2,172	1,307	3,281	2,953	2,658	1,593	0,566	1,546	1,281	1,469
B-F PRODUKTIONSEKTOR	0,812	1,340	1,485	1,683	1,515	1,589	1,623	1,189	0,760	1,175	1,035	1,135
B-E INDUSTRIE	0,867	1,456	1,641	1,957	1,481	1,623	1,706	1,013	0,772	1,246	1,032	1,184
B Bergbau und Gewinnung von Steinen und Erden	0,831	4,042	1,272	3,192	1,724	0,709	1,790	1,669	1,287	1,435	1,489	1,451
C Herstellung von Waren	0,864	1,445	1,653	1,951	1,512	1,670	1,692	0,963	0,735	1,254	0,998	1,180
... Technologiebereich (20, 21, 26-30)	1,558	1,059	1,373	0,872	1,217	1,826	1,829	0,598	1,034	1,389	1,140	1,317
... 10-12 Nahrung-, Futtermittel-, Getränkeherstellung u. Tabakverarb.	0,354	2,035	1,049	0,661	2,035	2,003	0,996	1,324	0,468	0,991	0,746	0,920
... 13-14 Textilien und Bekleidung	0,356	3,379	2,994	0,034	1,572	0,399	0,440	0,582	0,321	0,822	0,393	0,698
... 15 Leder, Lederwaren und Schuhe	0,543	0,251	0,000	0,035	18,594	0,201	0,907	0,669	3,891	3,546	1,450	2,937
... 16 Herstellung von Holzwaren; Korbwaren	0,310	3,077	3,116	2,089	2,221	1,085	3,603	3,890	0,234	1,248	1,653	1,365
... 17 H.v. Papier/Pappe und Waren daraus	2,130	0,000	6,893	2,520	1,657	0,073	2,628	0,630	0,124	1,590	0,801	1,646
... 18 Druckereierzeugnisse, Vervielfältigung von Datenträgern	0,528	0,937	0,531	0,440	0,672	0,785	3,264	0,449	0,393	0,591	1,098	0,738
... 19 Mineralverarbeitung	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,437	0,983	0,221	0,042	0,399	0,146
... 20 chemische Erzeugnisse	0,459	0,588	0,590	0,426	0,524	0,116	0,641	0,321	0,932	0,455	0,761	0,544
... 21 pharmazeutische Erzeugnisse	0,983	0,000	0,000	0,545	0,022	1,915	1,411	3,259	0,068	0,754	0,945	0,809
... 22 Gummi- und Kunststoffwaren	0,280	0,470	2,187	1,055	0,432	1,990	0,522	0,930	0,732	0,667	0,711	0,680
... 23 Glas u. Glaswaren, Keramik, Verarbeitung von Steinen u. Erden	0,300	3,316	0,890	1,333	1,187	3,254	1,932	1,935	1,181	1,146	1,481	1,243
... 24 Metallherzeugung und -bearbeitung	0,128	1,516	3,785	13,448	0,510	1,169	1,449	0,318	0,190	2,086	0,508	1,628
... 25 Herstellung von Metallserzeugnissen	0,409	1,723	1,223	2,657	1,940	1,287	1,740	0,887	0,695	1,139	0,973	1,091
... 26-27 Elektrotechnik und Elektronik	1,392	0,133	1,604	0,844	2,006	1,976	1,223	0,141	2,124	1,422	1,554	1,460
... 28 Maschinenbau	1,176	2,684	2,084	0,749	0,846	0,859	3,121	0,879	0,833	1,154	1,375	1,218
... 29-30 Fahrzeugbau, sonstiger Fahrzeugbau	3,059	0,074	0,518	1,398	1,347	3,910	1,026	0,041	0,138	2,301	0,329	1,729
... 31-33 Möbel, sonst. Waren, Reparatur/Installation v. Maschinen	0,535	0,801	0,863	1,040	1,509	1,630	1,466	0,773	0,582	0,920	0,829	0,893
D-E Energie- und Wasserversorg., Entsorgung u. Rückgewinnung	0,912	1,252	1,521	1,861	0,999	1,067	1,904	1,645	1,230	1,095	1,456	1,200
F Bauwesen	0,671	1,046	1,068	0,986	1,601	1,503	1,412	1,639	0,732	0,995	1,045	1,010
G-U DIENSTLEISTUNGSEKTOR	1,969	0,874	0,823	0,763	0,803	0,780	0,771	0,930	1,086	0,935	0,985	0,950
G Handel, Reparatur	0,745	1,041	1,119	0,950	1,129	1,126	0,952	1,123	1,002	0,936	1,018	0,960
H Verkehr und Lagerer	0,852	0,644	0,857	0,637	0,761	0,921	0,911	0,818	0,890	0,866	0,881	0,871
I Beherbergung und Gastronomie	0,608	2,136	0,746	0,679	1,108	0,757	0,804	2,320	1,004	0,811	1,183	0,919
J Information und Kommunikation	1,192	0,234	0,190	0,290	0,205	0,496	0,167	0,230	0,702	0,741	0,510	0,674
... 62 Erbringung von Dienstleistungen der Informationstechnologie	1,627	0,269	0,130	0,339	0,294	0,859	0,140	0,114	0,764	1,013	0,510	0,867
... 63 Informationsdienstleistungen	0,854	0,098	0,064	0,094	0,177	0,084	0,207	0,526	0,377	0,486	0,393	0,459
K Finanz- und Versicherungsdienstleistungen	0,891	0,664	0,726	0,491	0,588	0,719	0,790	1,378	1,012	0,746	1,019	0,825
L-N Wirtschaftsdienste	1,262	0,615	0,483	0,765	0,733	0,610	0,709	0,508	1,018	0,973	0,867	0,942
... 68 Grundstücks- und Wohnungswesen	1,015	1,310	0,521	0,418	0,372	0,486	0,474	0,573	0,841	0,796	0,730	0,777
... wissenschaftliche/technische Dienstleistungen (69-75)	1,396	0,502	0,377	0,833	0,596	0,578	0,405	0,691	0,772	0,996	0,686	0,906
... 69 Rechts- und Steuerberatung, Wirtschaftsprüfung	0,845	0,769	0,774	0,607	0,693	0,668	0,575	0,637	0,975	0,761	0,829	0,781
... 70 Verwalt./Führung v. Unternehm./Betrieben; Unternehmensberat.	0,710	0,293	0,100	0,766	0,471	0,310	0,322	1,253	0,531	0,591	0,615	0,598
... 71 Architektur/Ingenieurbüros; techn./physikal./chem. Untersuchung	2,511	0,566	0,433	1,027	0,828	0,880	0,419	0,629	0,788	1,619	0,682	1,348
... 72 Forschung und Entwicklung	2,415	0,009	0,024	1,720	0,279	0,057	0,135	0,033	0,911	1,413	0,584	1,173
... 73 Werbung und Marktforschung	0,787	0,574	0,106	0,291	0,273	0,410	0,189	0,202	0,724	0,571	0,557	0,567
... 74 Sonstige freiberufl./wissenschaftl./techn. Tätigkeiten	0,809	0,376	0,501	0,587	0,411	0,518	0,734	0,568	0,639	0,737	0,695	0,725
... 75 Veterinärwesen	0,645	1,075	1,228	1,340	1,402	2,480	1,210	1,146	0,940	1,150	1,104	1,137
... 77 Vermietung von beweglichen Sachen	0,611	0,952	0,340	0,418	0,755	0,941	0,260	0,719	0,686	0,711	0,678	0,702
... 78 Vermittlung und Überlassung von Arbeitskräften	1,462	0,690	0,816	1,369	1,541	0,775	1,928	0,371	1,502	1,323	1,397	1,344
... 79-82 sonstige Wirtschaftsdienste	1,030	0,453	0,361	0,308	0,392	0,540	0,268	0,306	1,073	0,728	0,763	0,738
O-Q Öffent. Verwaltung, Unterrichtsw., Gesundheits- u. Sozialw.	1,314	0,760	0,875	0,823	0,674	0,707	0,748	0,781	1,272	1,005	1,053	1,019
R-U Sonstige Dienstleistungen	1,135	0,805	0,989	0,444	0,800	0,525	0,551	0,648	1,097	0,909	0,907	0,908

- Tragfähige Spezialisierungsmuster in de facto allen NUTS III-Regionen Kärntens und der Steiermark

- Breites Stärkfeldportfolio in Südösterreich mit hohen Komplementaritäten vor allem in industriell-gewerblichen Branchen

- Strukturelle Schwächen im Dienstleistungssektor vor allem abseits des Ballungsraumes Graz

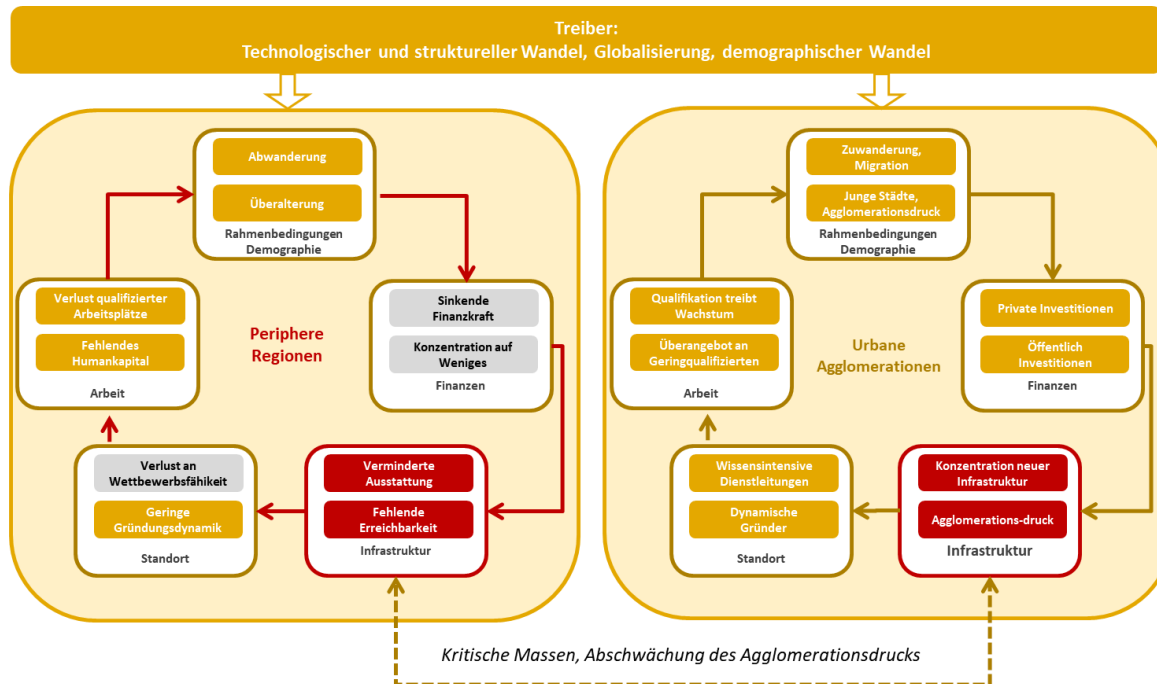
\*Als echte regionale Spezialisierungen werden im Rahmen dieser Untersuchungen Lokalisationsquotienten  $L_{ij} > 1,5$  angesehen.

$$L_{ij} = \frac{B_{ij}}{B_i} / \frac{B_j}{B}$$

## 7 Die Koralmbahn: Chance für Südösterreich

---

- Im Jahr 2026 wird der Koralmtunnel die Bundesländer Steiermark und Kärnten bzw. die urbanen Agglomerationen Graz und Klagenfurt-Villach **direkt miteinander verbinden**
  - Die Erreichbarkeitsverhältnisse in Südösterreich werden sich schlagartig verbessern – von einem Tag auf den anderen. Graz und Klagenfurt werden in Tagespendeldistanz liegen, die Bezirke Wolfsberg und Deutschlandsberg werden sich inmitten einer erweiterten südösterreichischen urbanen Agglomeration befinden
- Die Eröffnung der Koralmbahn kann mit Sicherheit als das **größte sozialökonomische Experiment** in Österreich seit dem Jahr 1845 bezeichnet werden, dem Jahr, in dem Carl Ritter von Ghega die Bahnstrecke über den Semmering eröffnete. Die Südbahn verändere das Verhalten der Menschen
  - **Mit der höheren Geschwindigkeit, den verbesserten Erreichbarkeitsverhältnissen setzte der Tourismus ein**, Adel und Bürgertum entdeckten die Sommerfrische für sich. Der Semmering wurde, wie auch das Ausseerland, zu einem touristischen Zentrum, eine eigene Architektur entstand. Graz entwickelte sich, ähnlich wie Baden-Baden, zur „Pensionopolis“ im südlichen Teil der Monarchie. Gleichzeitig erfuhr der Industriestandort Steiermark eine enorme Aufwertung durch die gesteigerte Erreichbarkeit.
- **Die Auswirkungen, die sich aus den veränderten Erreichbarkeiten ergeben werden, sind erheblich und kaum zu unterschätzen**: Es wird eine neue urbane Agglomeration eine neue Metropolregion entsteht – mit internationaler Sichtbarkeit und Strahlkraft. Kärnten und die Steiermark wachsen zusammen

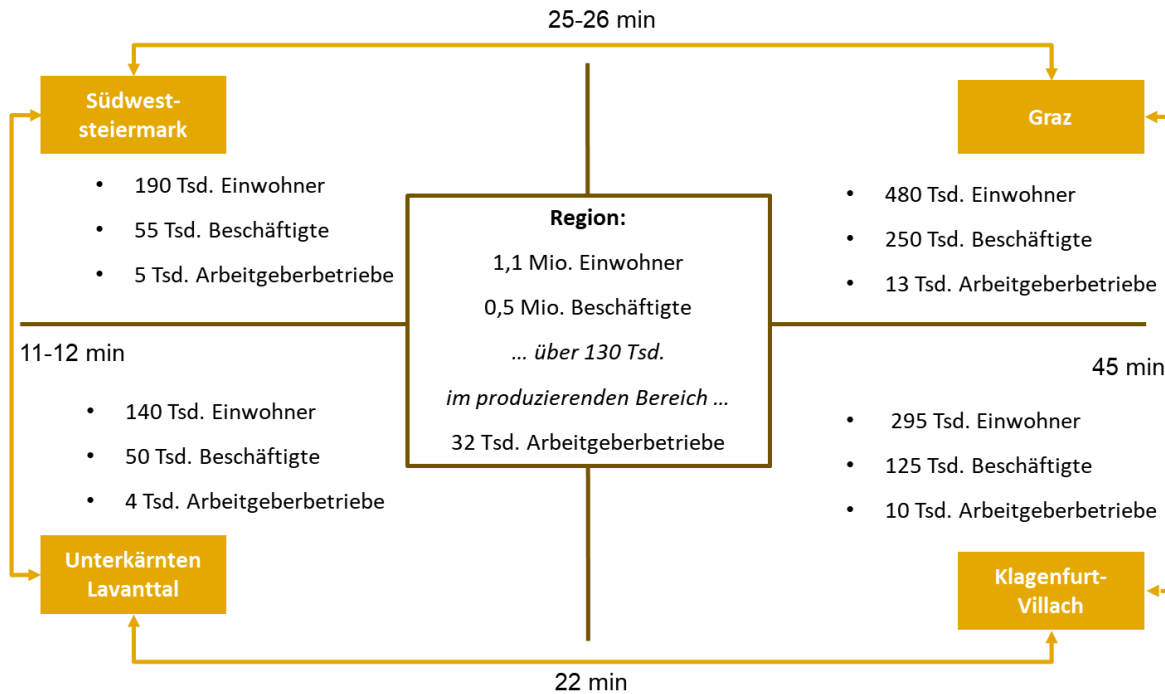


- Ein Mangel an Infrastruktur ist ein Standortnachteil, die regionale Wettbewerbsfähigkeit nimmt ab. Arbeitsplätze gehen verloren, neue Jobs werden kaum noch geschaffen. Die Menschen verlassen die Peripherie
- Urbane Agglomerationen profitieren vom strukturellen und demografischen Wandel, wobei sich auch hier Probleme auftun – der zunehmende Agglomerationsdruck führt zu einem stärkeren Verkehrsaufkommen, zu höheren Lebenserhaltungskosten
- Eine bessere Anbindung von peripheren Regionen an urbane Agglomerationen wirkt doppelt: (1) Die Peripherie wird an die städtische Infrastruktur angeschlossen (Zugang zu Arbeitsplätzen, einem städtischen Ökosystem etc.) und (2) der Agglomerationsdruck kann abgeschwächt werden (das Einzugsgebiet dehnt sich aus – neuer (leistbarer) Raum wird erschlossen)

Quelle: eigene Darstellungen JR-POLICIES.



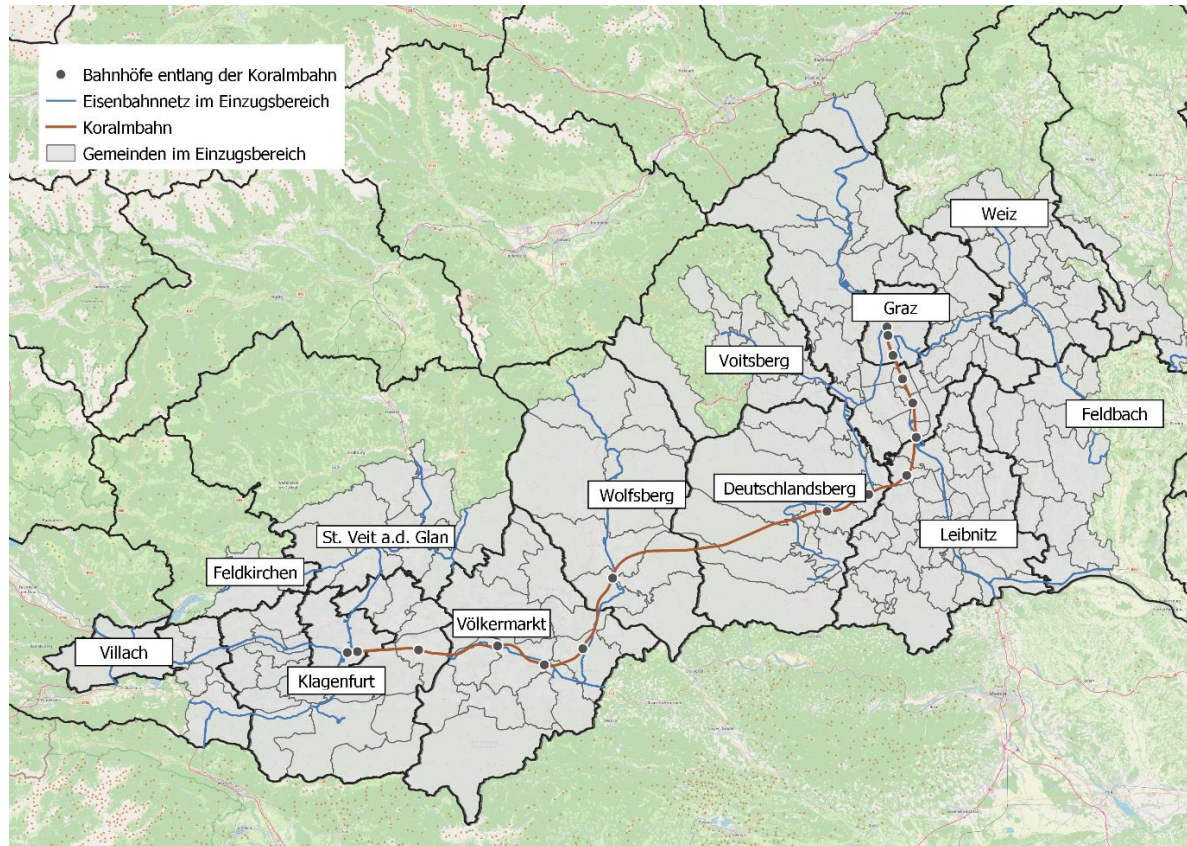
## 9 Ein kurzer Blick ins Jahr 2026



- Die erweiterte urbane Agglomeration Graz-Klagenfurt wird insgesamt rund **1,1 Millionen Einwohner** und eine **halbe Million unselbstständig Beschäftigte** zählen, wobei über 130.000 im produzierenden Bereich tätig sind
- Mit der Eröffnung der Koralmbahn wird es zu einer **signifikanten Verbesserung der Erreichbarkeiten** in der „neuen“ urbanen Agglomeration **Klagenfurt/Villach-Graz** kommen

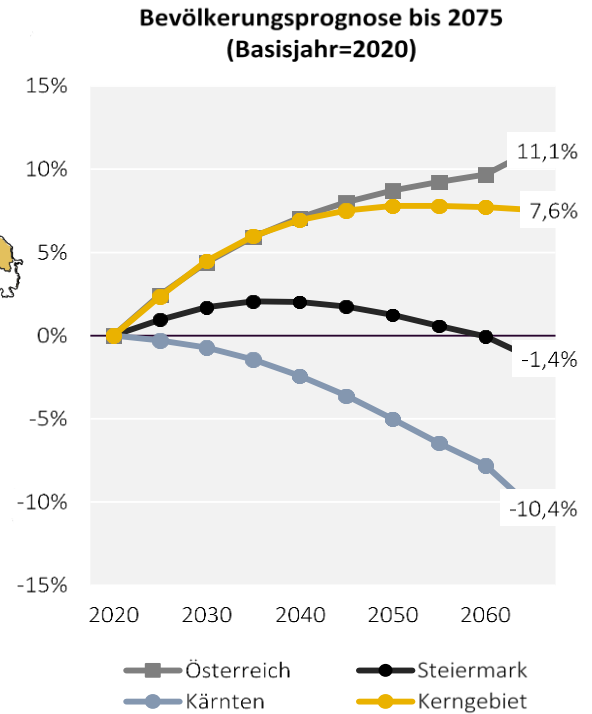
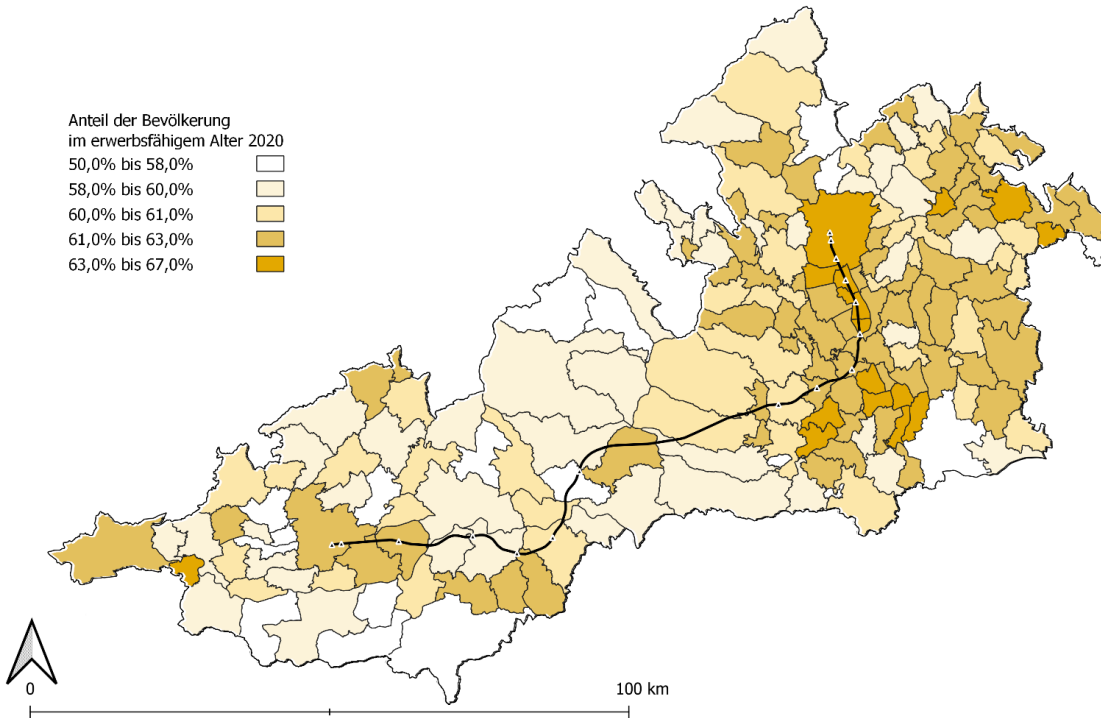
- Die **Strecke Graz–Groß Sankt Florian** ist mit einer U-Bahn-Fahrt von Ottakring nach Simmering zu vergleichen. **Groß Sankt-Florian–Klagenfurt** entspricht der **Strecke Seestadt–Karlsplatz**. Die Pendeldistanz für einen **Grazer, der in Klagenfurt arbeitet**, entspricht in etwa der Wegstrecke Wiener Neustadt–Karlsplatz/Kaisermühlen
- Diese Strecken werden in Ostösterreich, im Wiener Einzugsgebiet, **täglich von tausenden Menschen** zurückgelegt

Quelle: eigene Darstellungen JR-POLICIES.



- Das „**Kerngebiet**“ – die (künftige) urbane Agglomeration Graz-Klagenfurt – umfasst jene Gemeinden, die **im Schnitt in 40 Minuten** einen der **Bahnhöfe entlang der Strecke** erreichen können.
- Das (erarbeitete) Einzugsgebiet wird sich zieht sich von der südlichen Obersteiermark bis hin nach Villach.
- die **Bezirke Wolfsberg und Deutschlandsberg** werden ab 2026 **im Zentrum dieser neuen urbanen Agglomeration** liegen und im Tagespendlerbereich von Klagenfurt und Graz liegen.

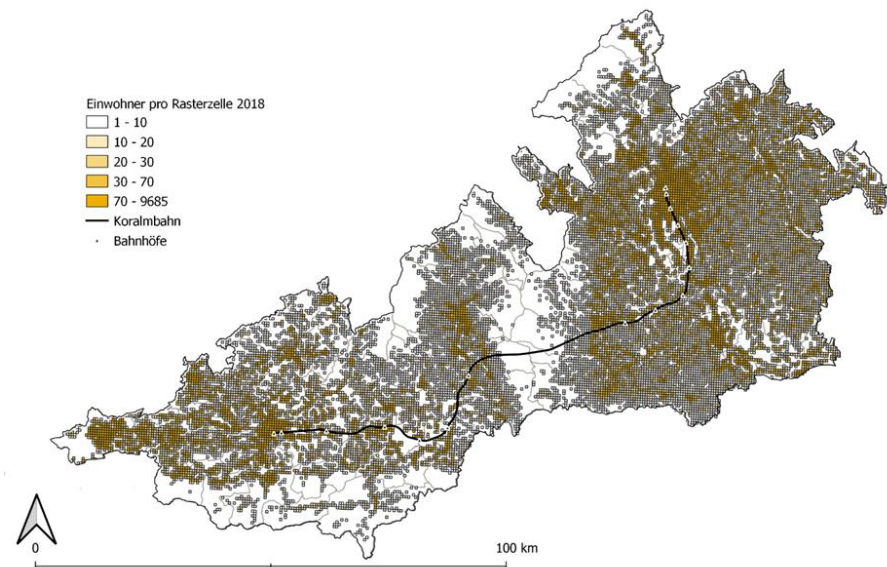
Quelle: eigene Darstellungen JR-POLICIES.



Quelle: Statistik Austria, eigene Darstellungen JR-POLICIES.

- Eine quantitative **Schätzung der direkten und indirekten Effekte**, die sich mit der Eröffnung der Koralmbahn für die urbane Agglomeration Graz-Klagenfurt, vor allem aber für die jeweiligen Regionen, die steirischen und Kärntner Gemeinden, ergeben, **werden ökonomisch (quantitativ) geschätzt.**
- Klärung folgender Fragestellungen:
  - Was wäre, wenn sich die **Erreichbarkeiten** schlagartig verbessern?
  - Wie werden sich das **Verhalten der Menschen, Arbeitslosigkeit, Beschäftigung und Bevölkerungsentwicklung** verändern?
  - Und welche **kleinen regionalen Unterschiede** bzw. Implikationen werden sich ergeben?
  - Wie hat sich das Pendelverhalten in der rezenten Vergangenheit entwickelt und **welchen Einfluss hat das Vorhandensein einer Zugverbindung auf Pendlerströme?**

Rasterdaten (Refinement)-Modell 500m x 500m



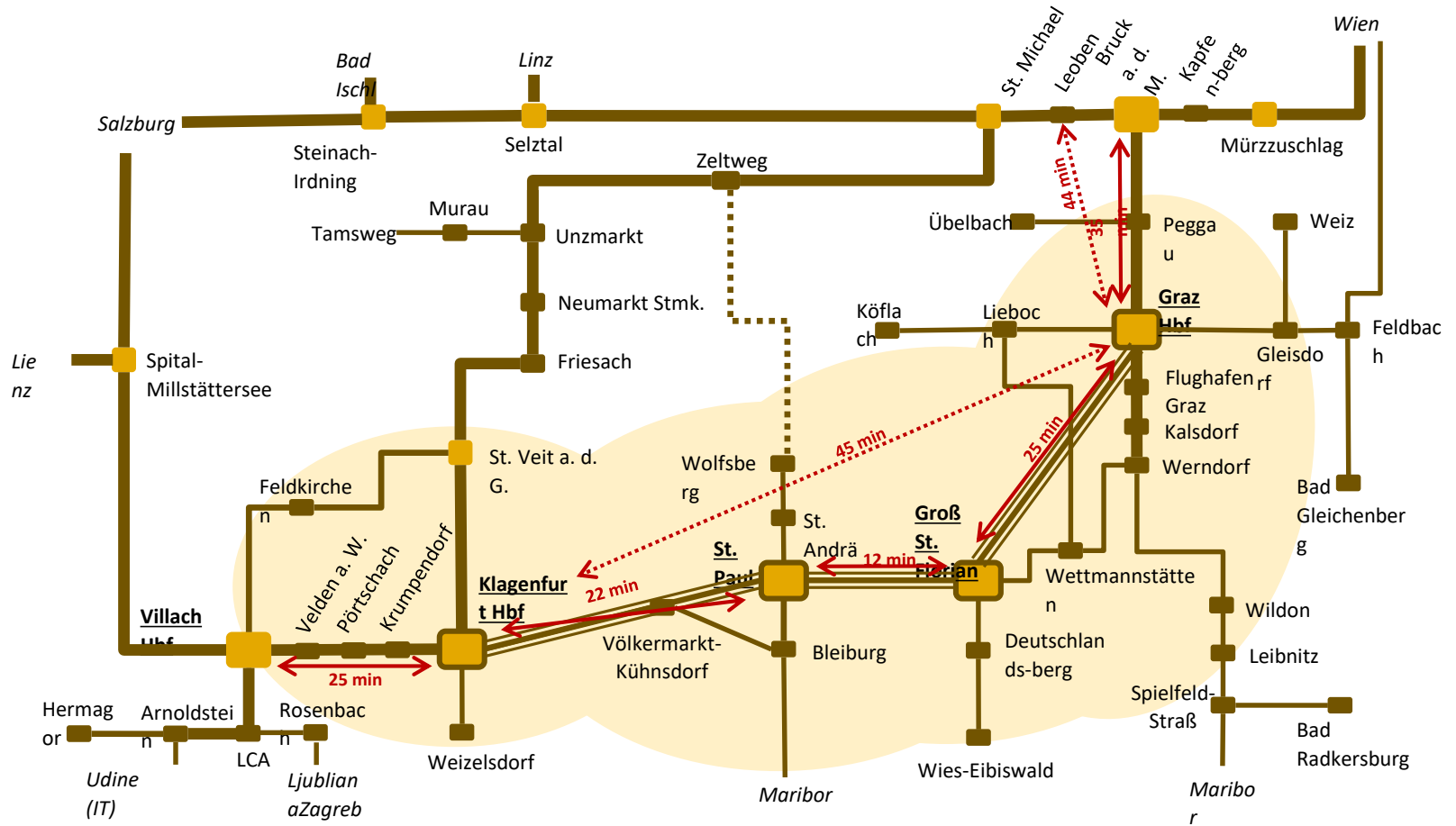
## 13 Modellschätzungen: Zusammenfassung der Ergebnisse

- Die **Pendlerströme zwischen den einzelnen Regionen entlang der Koralmbahn werden sich signifikant erhöhen**, wobei die Effekte bei Reisezeiten bis zu 40–50 Minuten am höchsten sein werden
- Neben Graz und Klagenfurt werden **Deutschlandsberg und Wolfsberg** besonders profitieren
  - geschätzter **mittlerer Anstieg der Pendelverflechtungen von knapp 35 %**
- Im **öffentlichen Nahverkehr** werden generell **längere Reisezeiten als im Individualverkehr** akzeptiert.
- **Zahl der Verbindungen**, die **Taktung** und **intermodale Knoten** sind entscheidend
- **Höchste Sensitivitäten und höchste Signifikanz** (99 %-Konfidenzintervalle) **im Bereich Herstellung von Waren**
  - **Höchste Potentiale** in den Bezirken **Völkermarkt, Wolfsberg** und **Deutschlandsberg** – hier ist mit den größten Veränderungen zu rechnen.
- Dynamische Modellierung der Bevölkerungsentwicklung
  - Das **Vorhandensein eines Bahnhofs** geht mit einem **um 2,86 %-Punkte höheren Bevölkerungswachstum** einher
  - **Zugang zu einem Bahnhof** erhöht das erwartete Bevölkerungswachstum um **knapp 2 %**
  - **Das Angebot an Arbeitsplätzen** sowie die **Beteiligung am Arbeitsmarkt** wirken **signifikant positiv**
    - Diese Ergebnisse sind vor allem für die mit Bevölkerungsschwund konfrontierten Bezirke Wolfsberg und Völkermarkt, aber auch für Deutschlandsberg von wesentlicher Bedeutung

## Fazit: Die Koralmbahn - eine Riesenchance für Südösterreich, die es aktiv zu nutzen gilt!

- Eine neue urbane Agglomeration Graz – Klagenfurt entsteht
  - Region mit potentiell internationaler Strahlkraft: zweitgrößter Ballungsraum Österreichs
- Die Peripherie rückt ins Zentrum mit zwei industriell-gewerbliche Bezirken im Kern: Deutschlandsberg & Wolfsberg
- Zentrum-Peripherie-Gegensatz wird verkleinert
- Wettbewerb wird intensiviert & Arbeitsmarkt dynamisiert mit Potentialerhöhung für Arbeitgeber und Arbeitnehmer
  - Für Beschäftigte dehnt sich der Suchradius aus
  - Für die Unternehmen (insb. in Deutschlandsberg und Wolfsberg) erweitert sich das „Einzugsgebiet“ an potenziellen Arbeitskräften
- Industriell-gewerblich geprägte Bezirke profitieren in besonderem Maße
- Demographischer Trend wird gebrochen: Infrastruktur gegen die Abwanderung
- Aber: Infrastrukturmaßnahmen sind kein Selbstläufer – ohne die richtigen regionalpolitischen Weichenstellungen schwächt sich der positive ökonomische und demographische Effekt sukzessive ab

# Der Wirtschaftsstandort Südösterreich - mehr als „nur“ eine Idee



# Koralmbahn




Geht's der Wirtschaft gut, geht's uns allen gut.



# Die Koralmbahn: ein Teil der neuen Südstrecke

**130 km**  
Koralmbahn

100% in Bau




**45** Minuten  
Graz - Klagenfurt


**250 km/h**  
Streckenhöchstgeschwindigkeit

12 neue Bahnhöfe  
entlang der Strecke  
(23 mit dem Projekt)

50 von 50 km Tunnel  
in Bau oder fertiggestellt



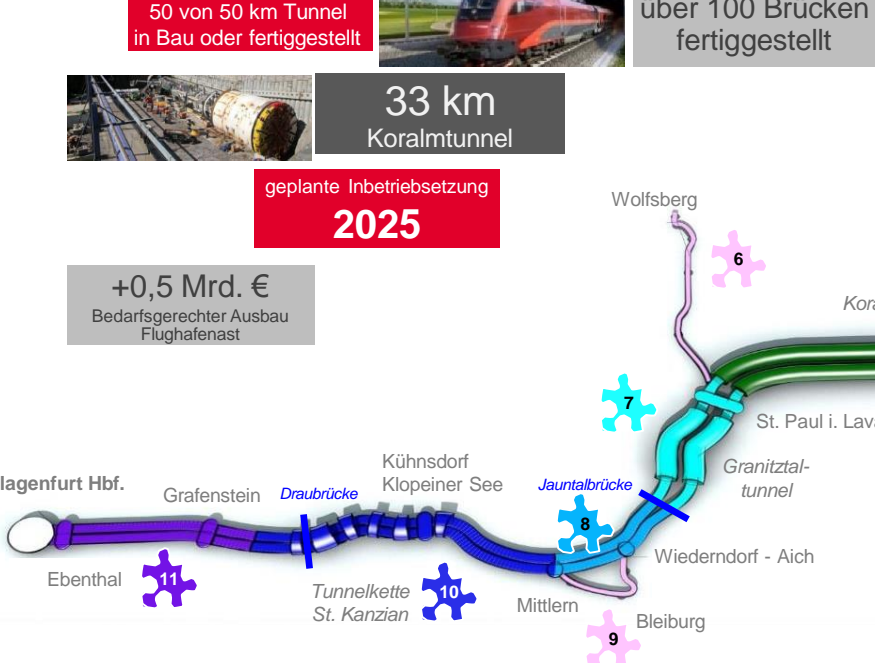
über 100 Brücken  
fertiggestellt



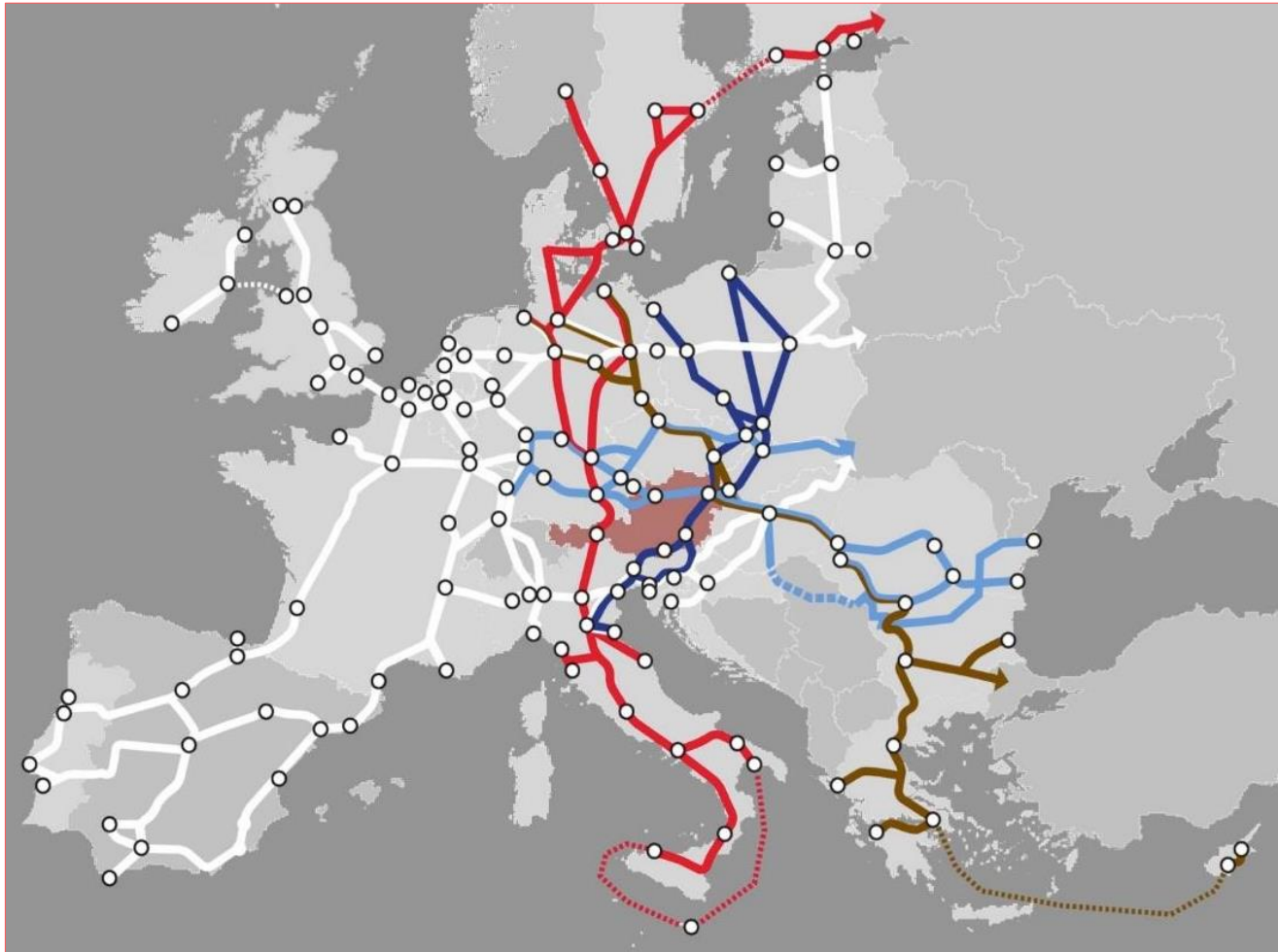
**33 km**  
Koralmtunnel

geplante Inbetriebsetzung  
**2025**

**+0,5 Mrd. €**  
Bedarfsgerechter Ausbau  
Flughafenast



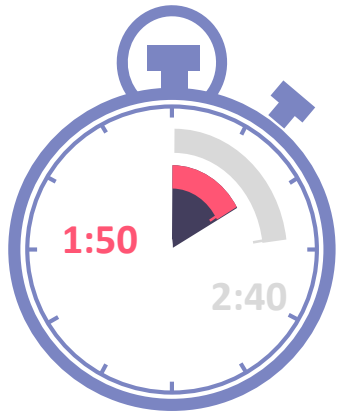
Die neue Südstrecke unter besonderer Berücksichtigung der Koralmbahn | DI Jürgen Egger | Geschäftsbereich Projekte Neu-/Ausbau



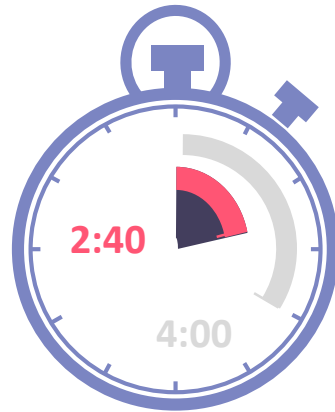
# Die Koralmbahn – Daten und Fakten

## Zielnetz 2025+

Fahrzeitverkürzungen auf der neuen Südstrecke



Wien - Graz



Wien - Klagenfurt

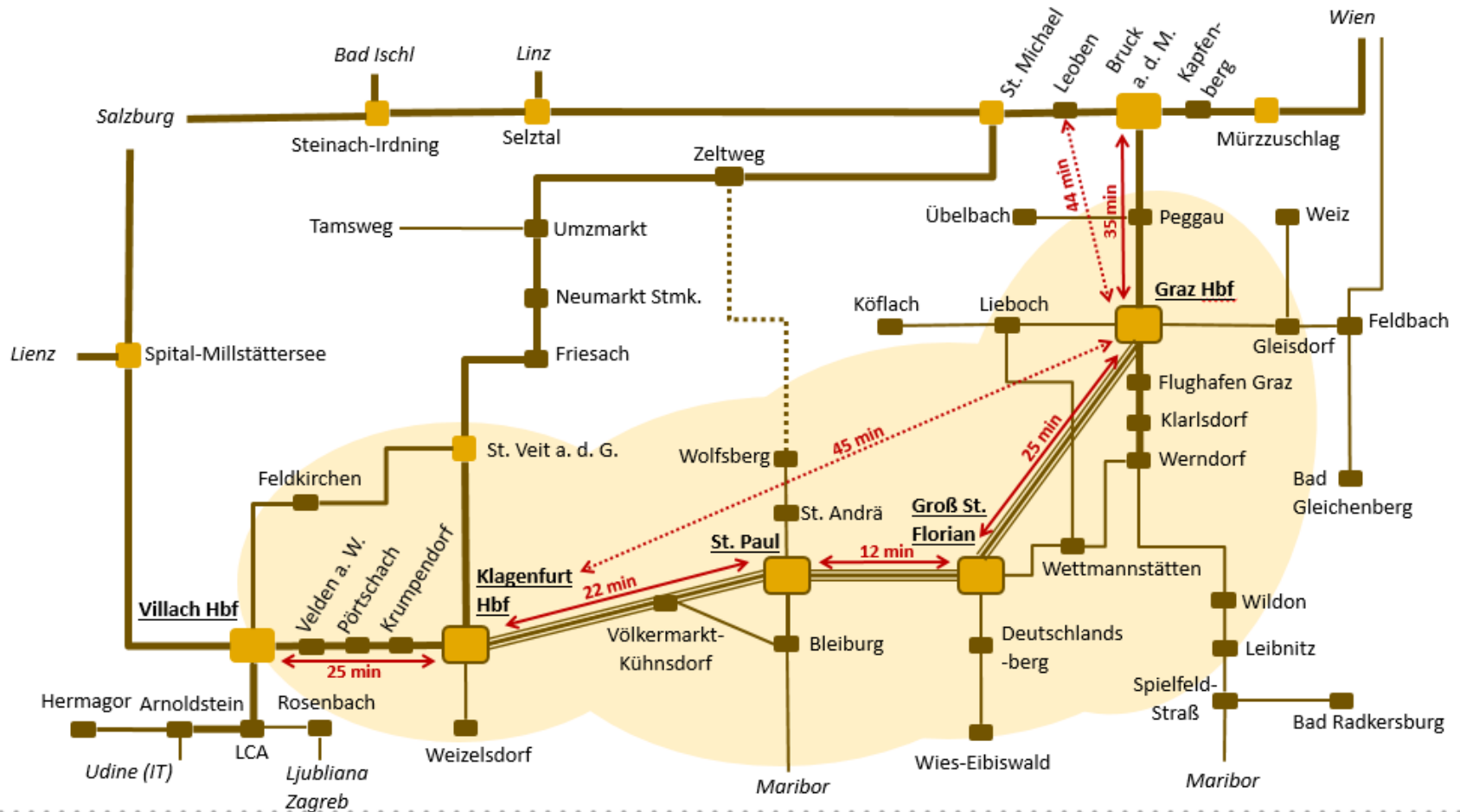


Graz - Klagenfurt

 bisher  
 nach  
Fertigstellung

Fahrzeitverkürzungen durch Neubaustrecken

# Wirtschaftsstandort Südösterreich



THE INNOVATION COMPANY

Geht's der Wirtschaft gut, geht's uns allen gut.

## Handlungsempfehlungen

### Langfristige und strategische Bewirtschaftung, aber rasches Handeln, um verlorene Zeit aufholen zu können

- **Handlungsfeld 1 - Flächen rasch sichern und strategisch entwickeln**
  - Komplementäre Kompetenzen nutzen
- **Handlungsfeld 2 - Thematische Schwerpunktsetzung entlang der Stärkefelder (Qualität statt Quantität), gemeinsame Projekte und Vorhaben entwickeln und vorantreiben**
  - **Interregionale Kooperationen** sind der Schlüssel zum Erfolg
- **Handlungsfeld 3 - Ausreichende regionale Erreichbarkeitsverhältnisse sicherstellen, diese sind ein Grundkriterium, um die Chancen, die sich mit der Eröffnung der Koralmbahn ergeben, auch nutzen zu können**
  - Die einzelnen Gemeinden müssen an das überregionale Schienennetz angeschlossen werden, dies ist eine öffentliche Aufgabe; Kärnten und die Steiermark müssen gemeinsam auftreten und entsprechende Bundesmittel einfordern
- **Handlungsfeld 4 - Südösterreich als international attraktiven Standort zu positionieren:** Die Entwicklung des Standorts Klagenfurt/Villach-Graz muss dazu beitragen, Südösterreich als international attraktiven Standort zu positionieren (strategische Entwicklungsrichtung)
  - Der mittel- bis langfristige Erfolg hängt maßgeblich von der **Verfügbarkeit qualifizierter Arbeitskräfte** ab; die einzelnen Standorte sollten im Bereich Humankapital nicht in direkter Konkurrenz stehen
  - Daher: Der Bedarf an qualifizierten Arbeitskräften (das Einzugsgebiet von (entsprechend) qualifizierten Arbeitskräften) muss bei der **Auswahl von Themenfeldern** eine tragende Rolle spielen
- **Handlungsfeld 5 - Nutzung überregionaler Spillovereffekte:** Strategien, die in weiterer Folge den Standort mit anderen Regionen und Zentren verbinden, erscheinen vor allem im Hinblick auf die strategische Ausrichtung sinnvoll (Nutzung überregionaler Spillovereffekte)

# Zollkorridor Fürnitz-Triest

**„Zentrale Zollfrei-Chance im Herzen Europas“**



GATEWAY  
TO THE WORLD

# UNSER NETZWERK. IHR VORSPRUNG.

Der Süden Österreichs als  
internationale Drehscheibe.



Geht's der Wirtschaft gut, geht's uns allen gut.

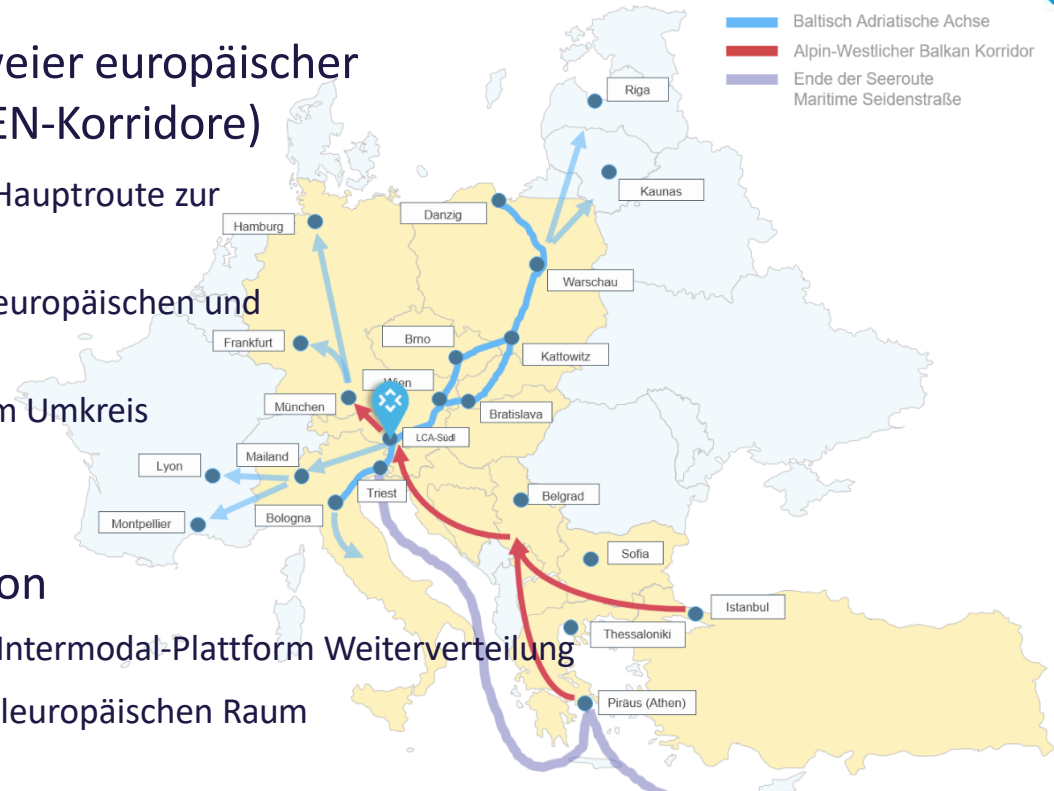
# GEOGRAPHISCHE LAGE

## ➤ Am Schnittpunkt zweier europäischer Transportachsen (TEN-Korridore)

- Direkte Lage an der Hauptroute zur Alpenquerung.
- Nähe zu den Zentraleuropäischen und CEE Märkten.
- 60 Mio. Menschen im Umkreis von 500 km

## ➤ Drehscheibenfunktion

- Güterumschlag und Intermodal-Plattform Weiterverteilung
- der Waren im Zentraleuropäischen Raum



GATEWAY  
TO THE WORLD



# Zollstatistik Österreich - Außenhandel mit Drittländern (2018 bis 2022)

## Anzahl und Entwicklung der in Österreich abgegebenen Zollanmeldungen

	Import	Export	Lager	NCTS DEP	mündlich	Gesamt
2018	1.604.395	1.647.243	225.482	326.517	110.268	3.913.905
2019	1.665.418	1.648.688	417.768	318.196	102.556	4.152.626
2020	1.624.701	1.563.837	409.845	288.028	78.545	3.964.956
2021	3.539.444	2.328.913	459.273	341.517	84.734	6.754.079
2022	3.728.503	2.444.100	425.699	362.658	91.432	7.052.401

Quelle: BMF

Lager = Zolllagerverfahren

NCTS DEP = Eröffnung eines Versandverfahren Abgang aus AT

# Zollabwicklung in Kärnten 2022

---

- 57.642 Importabwicklungen (1,5% von ges. 3.726.167)
- 91.899 Exportabwicklungen (3,8% von ges. 2.443.779)
- **Deutliches Wachstums-Potenzial bei Zollabwicklungen für den (Logistik-) Standort Kärnten**

Kärnten-Anteil an Ö-Gesamt-Exporten 2021: 4,87 %

Kärnten-Anteil an Ö-Gesamt-Importen 2021: 4,35 %

Quellen: BMF und Statistik Austria

# Logistik-Standort Fürnitz

## ECKDATEN UND BISHERIGE ENTWICKLUNG

---



Mai 2017: Gründung LCA Logistik Center Austria Süd GmbH

Bestehende Standortunternehmen 2017: 40, 2022: 52 mit 880 MA

Standortgröße: 160 ha

GATEWAY  
TO THE WORLD

# GEOGRAPHISCHE LAGE



- Optimale geographische Lage mit attraktiver Anbindung
- Verbindungspunkt zur neuen maritimen Seidenstraße
- NAPA Zielhäfen reduzieren Transportstrecke um ca. 4.000 Seemeilen
- Hinterlandverbindung zu NAPA Häfen
- Bestehende Straßen- und Schienenverbindung zu NAPA Häfen
- Regelmäßige Zugverbindung (Triest, Koper, 4-6 Mal pro Woche)

2  
8



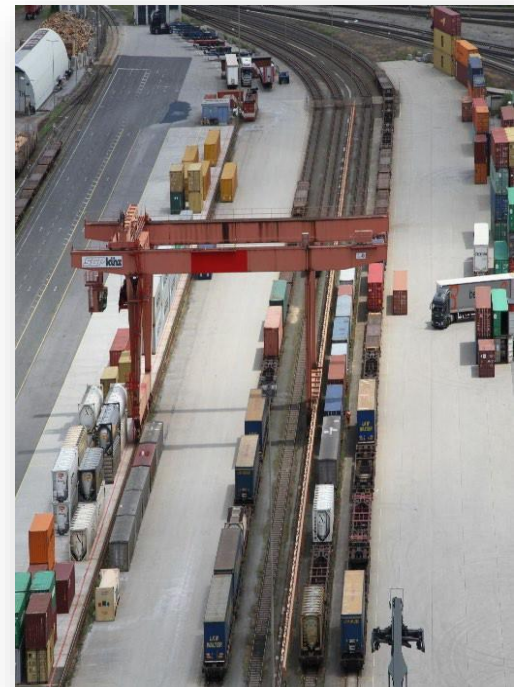
GATEWAY  
TO THE WORLD

# AUF DEM WEG ZUM DRY PORT

Chancen für den Terminal Fürnitz|Villach Süd



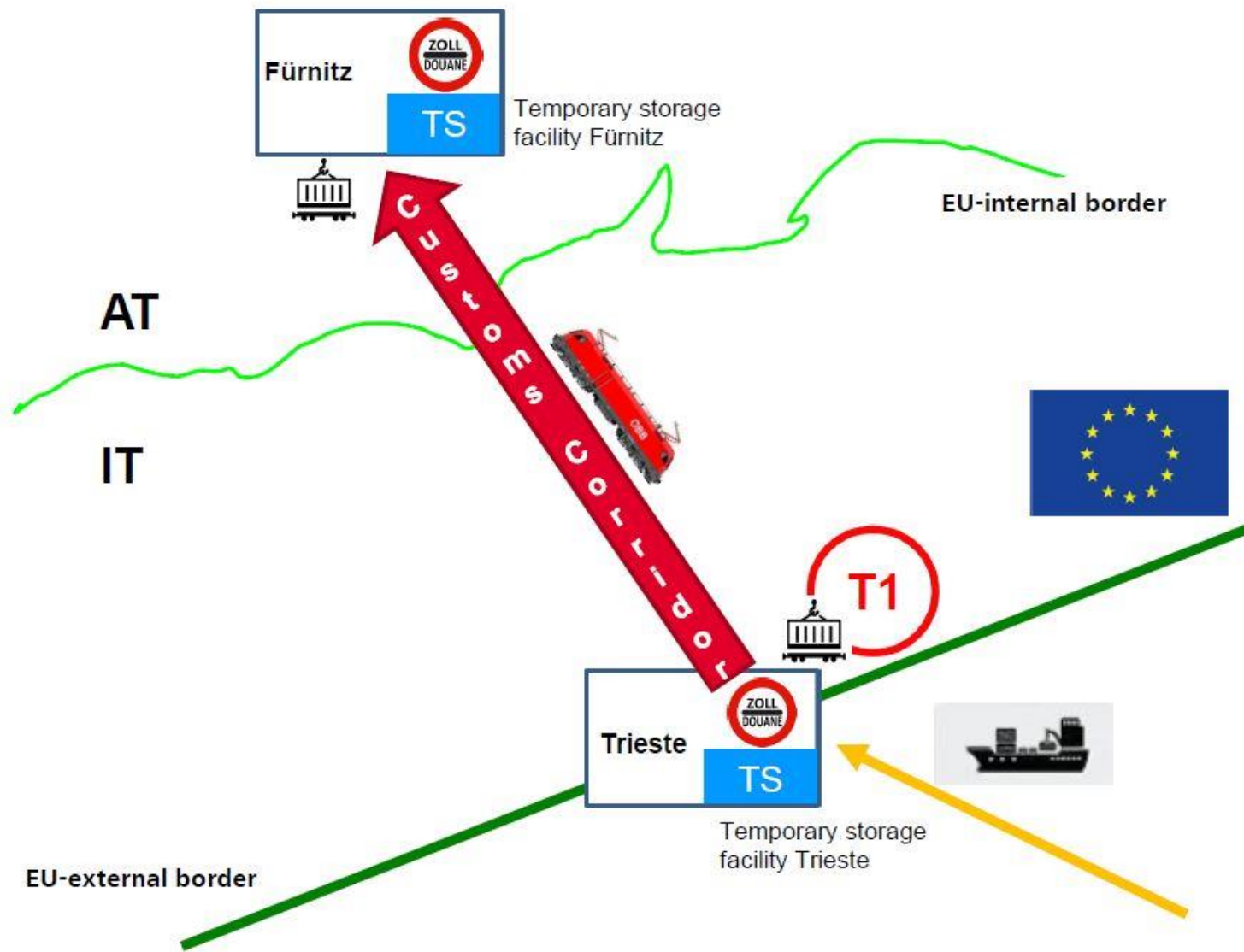
- Terminalmodernisierung
- Schienenzollkorridor zwischen Triest und Fürnitz
- Shuttleverbindung zwischen Triest und Fürnitz
- Shuttleverbindungen entlang der TEN-Korridore
- Zugbildung und Verlängerung der Garnituren am Verschiebebahnhof (bis zu +5 Wagen)
- Optimiertes Grenzmanagement zur Verringerung des Grenzaufenthaltes
- Ausbau des Kombinierten Verkehrs
- Erweiterung des Dienstleistungsportfolios
- Entwicklung innovative Distributionskonzepte



GATEWAY  
TO THE WORLD

# Customs Corridor - principles

- „Customs Corridor“ means the transport between the temporary storage facility of Adriafer in Trieste and the temporary storage facility of Rail Cargo Austria in Fürnitz
- The transport between this temporary storage facilities is carried out without a transit procedure in NCTS or a paper-based transit procedure for goods carried by rail



# AUF DEM WEG ZUM LOGISTIKKOMPETENZZENTRUM

Chancen für den Logistikstandort LCA- SÜD



- Entwicklung einer intermodalen Drehscheibenfunktion für maritime und kontinentale Verkehre, internationale und nationale Anbindungen
- Entwicklung eines Ausbildungszentrums für Logistik im Alpe-Adria-Raum
- Entwicklung innovative Distributionskonzepte und eines Forschungshubs mit Schwerpunkt Logistik
- Bereitstellung von Ansiedlungsflächen für Logistikaffine Unternehmen
- Unterstützung von überbetrieblichen Kooperationen

GATEWAY  
TO THE WORLD



# Ports of Trieste and Monfalcone

PORT OF  
TRIESTE

Geht's der Wirtschaft gut, geht's uns allen gut.



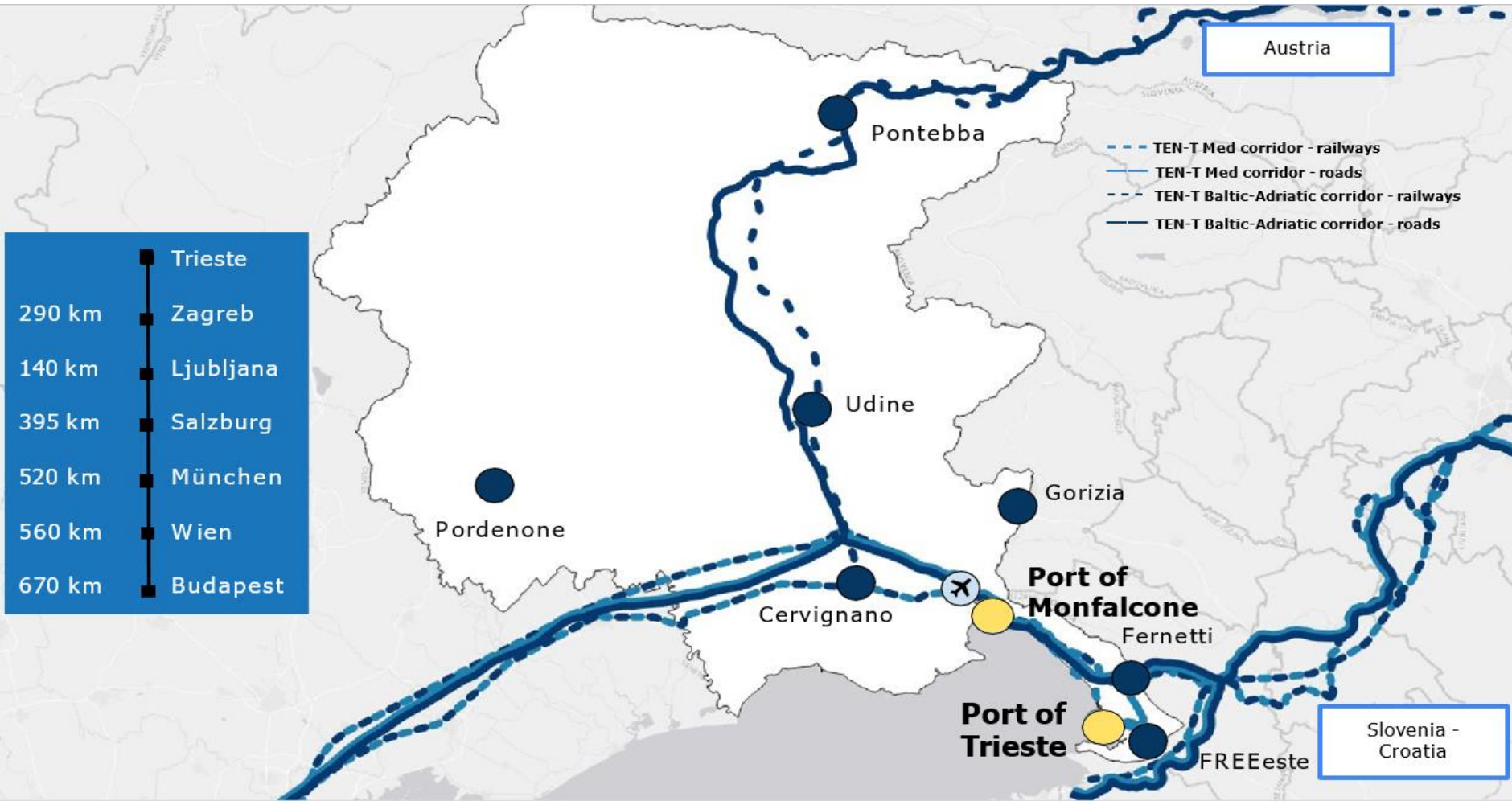
# TRIESTE AT THE TOP OF NATIONAL AND EUROPEAN RANKINGS

PORT OF  
TRIESTE



# A NODE SYSTEM IN THE TEN-T NETWORK

PORT OF TRIESTE



Geht's der Wirtschaft gut, geht's uns allen gut.

# TRIESTE - AUSTRIA: CARGO TRAFFIC 2021

PORT OF  
TRIESTE

**Total rail traffic 901,300 tons**

export 383,600 tons

import 517,700 tons

**Number of containers  
via rail 51,000 TEUs**

export 23,500 TEUs

import 27,500 TEUs

**Crude oil 7,666,500 tons**

# ENERGY FROM TRIESTE TO CENTRAL AND EASTERN EUROPE

PORT OF  
TRIESTE

SIOT-TAL, the society managing the Trieste oil marine terminal, provides the needs of:

50%

Czech  
Republic

40%

Germany  
(100% of Bayern and  
Baden-Württemberg)

90%

Austria

Geht's der Wirtschaft gut, geht's uns allen gut.

## INTERMODAL LINKS

### Weekly train services scheduled

#### Italy

Pordenone, Padova, Brescia, Milano

#### Austria

*Direct connections:* Villach, Graz, Salzburg, Wels, Lambach, Linz  
*Villach links:* Linz, Wien, Salzburg, Graz, Wolfurt, Rostock

#### Germany

*Direct connections:* München, Nürnberg, Burghausen, Hengersberg, Ludwigshafen, Karlsruhe, Giengen, Köln, Rostock  
*München links:* Köln, Leipzig, Berlin, Hamburg, Kiel-Göteborg

#### Luxembourg

Bettembourg  
*Belgium links:* Zeebrugge

#### Belgium

Zeebrugge

#### Hungary

Budapest Mahart

#### Slovakia

Dunajská Streda, Bratislava

#### Czech Republic

Ostrava, Paskov





# LUKA KOPER – PORT OF KOPER

Central Europe via Slovenia > SHORTER > SMARTER > PARTNER



Geht's der Wirtschaft gut, geht's uns allen gut.



# ABOUT THE COMPANY

Established in

1957

- public limited company listed on the Ljubljana stock exchange
- terminal operator of all 12 specialized terminals in the port
- 1,700 employees (Luka Koper Group)

280 HA

of port area

- concession granted for the management of the port area until 2043
- invests in infrastructure and suprastructure in the port area
- **National spatial plan** for the development of the port adopted in 2011

Maritime throughput in 2021

20,8

million tons

- container throughput in 2021: 997.570 TEU -> **1st container terminal in Adriatic**
- cars throughput: 656.477 units -> **among largest automotive ports in the Mediterranean**

Modal split

58 % : 42 %

- 58 % of all cargo handled in the port is transported by rail
- EU core port of the TEN-T network
- important gateway for supply of CEE markets

# MULTI-PURPOSE PORT



## CONTAINERS

The largest terminal in the Adriatic



## CARS AND RO-RO

Among top terminals in the Med



## BREAK BULK

Diversity of products is the motto



## PERISHABLES

Over 50 years of experience



## COAL AND IRON ORE

Gateway for power and steel industry supply



## PROJECT CARGOES

Big cranes and experienced staff



## ALUMINA AND OTHER MINERALS

Specific facilities for raw materials



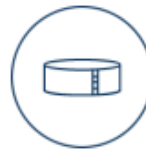
## TIMBER

Top timber terminal in the region



## LIVESTOCK

Export and staging point for cattle and sheep



## LIQUID BULK

Handling fuels, chemicals and vegetable oils



## CEREALS AND FODDER

Grains, seeds, soya and other agro-food products

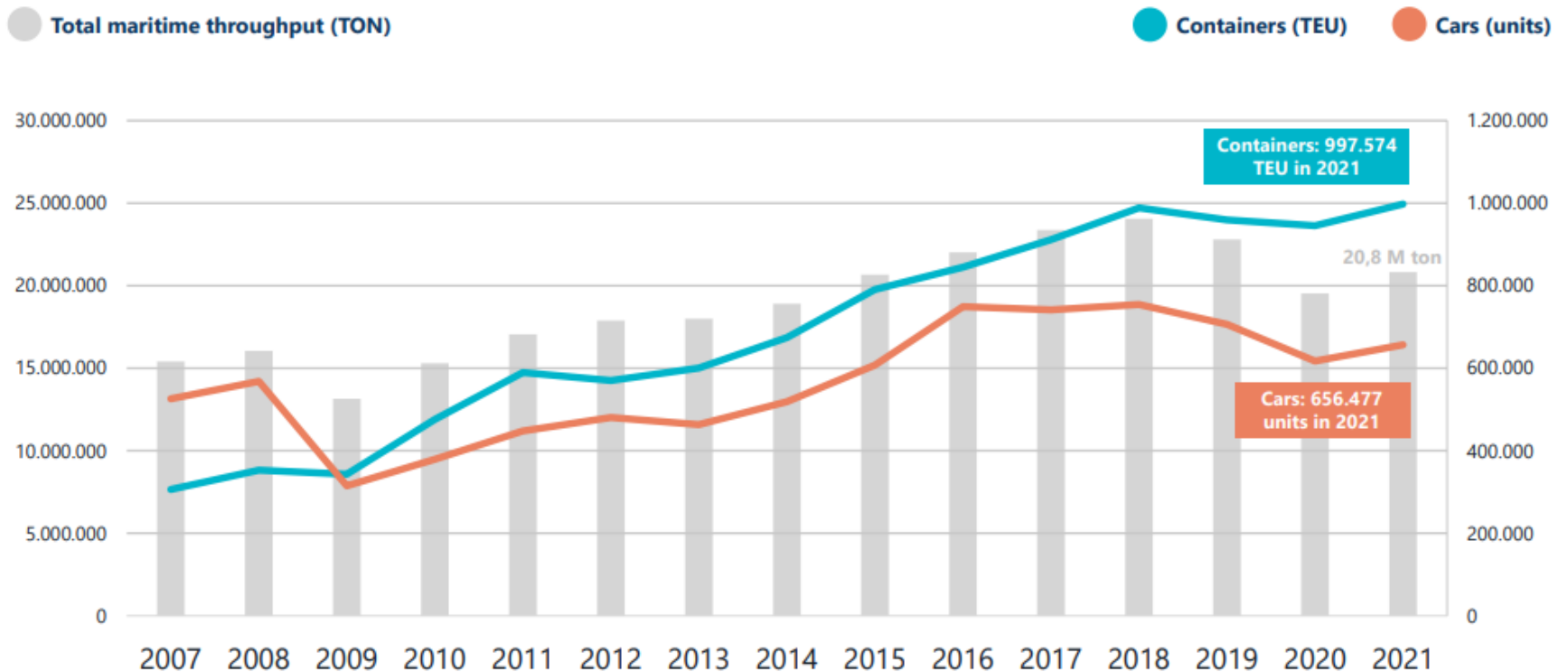


## PASSENGERS

Terminal located just 200 m from old city center



# MARITIME THROUGHPUT HISTORY



# HINTERLAND MARKETS

Percentage of total maritime throughput (ton) in 2021, estimation

## AUSTRIA (38 %)

Absolute market leader - more than 7 M tonnes of various goods handled every year

## SLOVAKIA (9 %)

Container market leader with 60 – 70 % share

## HUNGARY (12 %)

Container market leader with 50 % share of Hungarian container market + cars, agro/food/fodder

## SLOVENIA (24 %)

Domestic port

## POLAND (2 %)

Containers, Cars, General cargo

## ITALY (2 %)

Coal, General cargo

## CZECHIA (4 %)

Containers, Cars, General cargo

## GERMANY (4%)

Containers, Cars, General cargo

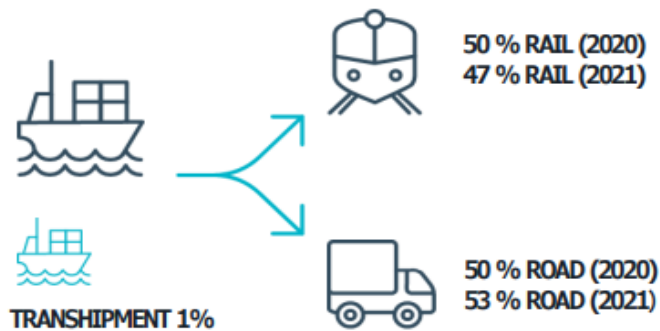
## CROATIA, BOSNIA & HERZEGOVINA, SERBIA (2 %)

Containers, Cars, General cargo

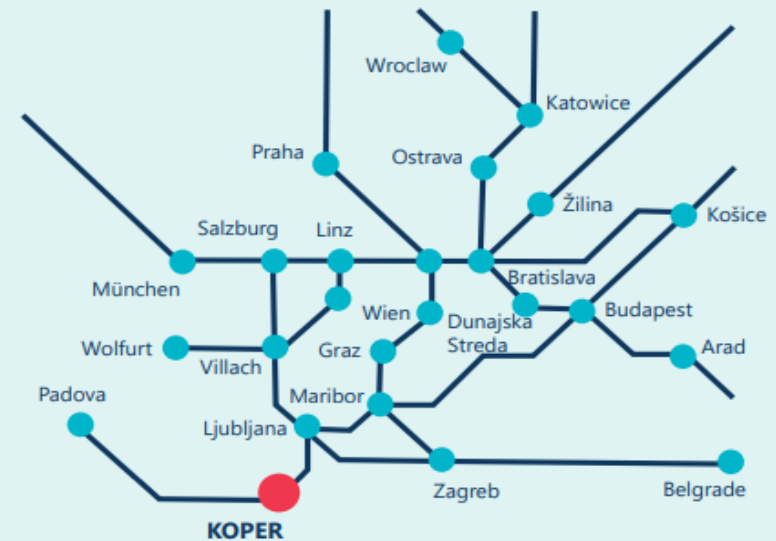
# DEVELOPING EFFICIENT AND COMPETITIVE CONTAINER RAILWAY SERVICES

**BLOCK CONTAINER TRAINS:**  
**22-24 TRAINS/DAILY (AVERAGE 2020)**  
**NEW CAPACITY ON THE TERMINAL: 30-32**  
**TRAINS/DAILY**

## CONTAINER TERMINAL MODAL SPLIT



## KOPER CONTAINER TERMINAL



# Zollkorridor Fürnitz-Triest - AUSBLICK

- Grundstein gelegt: 1. grenzüberschreitender EU-Zoll-Korridor
- Geographische Lage, Infrastruktur-Anbindung und wirtschaftliche Entwicklung der Alpen-Adria-Region bieten hervorragende Zukunfts-Chancen für den Standort
- Operative Betriebsaufnahme des Zug-Shuttles Fürnitz-Triest
- Optimierung des Zusammenspieles zwischen Zollbehörden sowie RailCargo und Adriafer
- Klärung von Zollabwicklungs-Details - Info an Unternehmen
- Einsteuerung von weiteren Logistik-Kapazitäten am Standort
- Umsetzung einer Einzelwagen-Förderung beim Wechsel von LKW auf Schiene - im Kärntner Regierungsprogramm aufgenommen
- EU-Taxonomie-Verordnung als Katalysator
- Ausweitung des Zoll-Korridors auf weitere NAPA-Häfen

---

■ **Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit**