

134 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Nationalrates XV. GP

1979 11 05

Regierungsvorlage

Vereinbarung über Vorhaben im Land Kärnten, an welchen der Bund und das Land Kärnten interessiert sind, samt Anlagen

Der Bund, vertreten durch die Bundesregierung und das Land Kärnten, vertreten durch den Landeshauptmann — im folgenden kurz Vertragsparteien genannt — sind übereingekommen, gemäß Art. 15 a B-VG nachstehende Vereinbarung zu schließen:

Artikel I

Im Sinne einer koordinierten und in den Zielsetzungen abgestimmten Entwicklung des Landes Kärnten und zur Umstrukturierung der Wirtschaft im Land sowie zur Sicherung und Schaffung von Dauerarbeitsplätzen verpflichten sich die Vertragsparteien, die nachstehend angeführten, in den Anlagen 1 bis 8 näher umschriebenen Vorhaben zu verwirklichen:

1. Ausbau der Autobahnen;
2. Bau des Plöckentunnels;
3. Beteiligung des Bundes und des Landes Kärnten an einer Kärntner Bergbahnen- und Bergstraßengesellschaft m.b.H.; Förderung des Fremdenverkehrs;
4. Beteiligung des Bundes und des Landes Kärnten an einer Kärntner Betriebsansiedlungs- und Beteiligungsgesellschaft m.b.H.;
5. Bau des Großverschiebebahnhs Villach-Süd;

6. Realisierung von Bundeshochbauten;
7. Koordinierung raumrelevanter Maßnahmen;
8. Maßnahmen zur Arbeitsmarktförderung.

Artikel II

Soweit zur Verwirklichung der in den Anlagen 1 bis 8 beabsichtigten Maßnahmen privatrechtliche Verträge zwischen den Vertragsparteien erforderlich sind, wird der Abschluß dieser Verträge unverzüglich vorbereitet werden.

Artikel III

Diese Vereinbarung tritt nach Ablauf des Tages in Kraft, an dem beim Bundeskanzleramt die Mitteilungen der beiden Vertragsparteien, daß die nach der Bundesverfassung bzw. nach der Landesverfassung erforderlichen Voraussetzungen für das Inkrafttreten erfüllt sind, vorliegen.

Artikel IV

Diese Vereinbarung wird in zwei Urschriften ausgefertigt. Je eine Ausfertigung wird beim Bundeskanzleramt und beim Amt der Kärntner Landesregierung hinterlegt.

Geschehen in Wien, am 11. September 1979

Für den Bund gemäß Beschluß der Bundesregierung:

Der Bundeskanzler:
KREISKY e. h.

Für das Land Kärnten
Der Landeshauptmann:
WAGNER e. h.

Anlage 1

AUSBAU DER AUTOBAHNEN

Zielsetzung

Für die Bevölkerung und die Wirtschaft des Landes Kärnten ist der beschleunigte Ausbau der Südautobahn zur Schaffung einer besseren Straßenverbindung mit der Bundeshauptstadt als Wirtschafts- und Behördenzentrum Österreichs von vordringlicher Bedeutung. Darüber hinaus bedarf

2

134 der Beilagen

es zur Milderung der Auswirkung der Randlage Kärntens in nächster Zeit unbedingt eines leistungsfähigen Anschlusses an das italienische Autobahnnetz und nach Fertigstellung des Karawankenstraßentunnels auch an das jugoslawische Straßennetz. Weiters kommt dem Zusammenschluß der Tauern Autobahn und der Süd Autobahn besondere Dringlichkeit zu.

M a ß n a h m e n

Der Bund verpflichtet sich, zusätzlich zu dem derzeit im Schnitt für Kärnten jährlich für den Autobahnbau bereitgestellten Betrag in den Jahren 1980 bis 1983 weitere Mittel von höchstens 400 Mill. S jährlich zur Verfügung zu stellen. Diese zusätzlichen Mittel sollen für den raschen Ausbau der Süd Autobahn A 2 im Abschnitt Villach/Süd bis Staatsgrenze gegen Italien einschließlich des Abschnittes Zauchen—Untere Fellach (Nordumfahrung Villach) im Zuge der A 10 und für den Abschnitt Oberes Lavanttal (Twimberg) über Wolfsberg bis St. Andrä verwendet werden.

Die Zuweisung erfolgt unter der Voraussetzung, daß für diese Abschnitte baureife Projekte vorliegen und alle Behördenverfahren abgeschlossen sind, in der Höhe des tatsächlichen Bedarfes für die genannten Streckenabschnitte.

Anlage 2**BAU DES PLÖCKENTUNNELS****Zielsetzung**

Schaffung einer weiteren leistungsfähigen und wintersicheren Straßenverbindung mit dem oberitalienischen Raum und Adaptierung der entsprechenden Anschlußverbindungen im Gail- und Drautal.

M a ß n a h m e n

Sollte ein Übereinkommen zwischen der Republik Österreich und der Republik Italien über die Errichtung und Finanzierung des Plöckenstraßentunnels zustande kommen, so wird der Bund den Ausbau der B 110 Plöckenpaß-Bundesstraße im angrenzenden Bereich den Verkehrsbedürfnissen entsprechend vorsehen.

Anlage 3**BETEILIGUNG DES BUNDES UND DES LANDES KÄRNTEN AN EINER KÄRNTNER BERGBAHNEN- UND BERGSTRASSENGESELLSCHAFT m.b.H.;****FÖRDERUNG DES FREMDENVERKEHRS****Zielsetzung**

Weiterer gezielter Ausbau der für den Sommer- und Winterfremdenverkehr geeigneten Fremdenverkehrsgebiete durch Erschließung entsprechender Berggebiete und Forcierung einer möglichst weitgespannten zweisaisonalen Fremdenverkehrswirtschaft.

M a ß n a h m e n

Umwandlung der Kärntner Bergbahnen AG in eine Kärntner Bergbahnen- und Bergstraßengesellschaft m.b.H., unter Verpflichtung des Bundes, in diese Gesellschaft in der Weise einzutreten, daß er mit 50% beteiligt ist, und hierfür einen Betrag von 100 Mill. S aufwendet. Danach soll zur Erfüllung des Gesellschaftszweckes eine Kapitalaufstockung um 100 Mill. S erfolgen, wovon der Bund abermals 50% übernimmt. Zur Regelung des Innenverhältnisses der Gesellschaft soll ein Syndikatsvertrag abgeschlossen werden, der die besonderen Interessen des Landes Kärnten berücksichtigt.

134 der Beilagen

3

Neben diesen besonderen Förderungen Kärntens durch die Gründung und die Führung der obgenannten Gesellschaft werden alle Fremdenverkehrsförderungsmaßnahmen des Bundes im Bereiche des Bundesministeriums für Handel, Gewerbe und Industrie bzw. der BÜRGES auch für Kärnten im Rahmen der bestehenden Kredite des langfristigen Fremdenverkehrsförderungsprogrammes fortgesetzt.

Anlage 4

BETEILIGUNG DES BUNDES UND DES LANDES KÄRNTEN AN EINER BETRIEBSANSIEDLUNGS- UND BETEILIGUNGSGESELLSCHAFT m.b.H.

Zielsetzung

Durch die wirtschaftliche, kulturelle und ethnische Randlage Kärntens ergeben sich in allen Landesbereichen gegenüber den innerösterreichischen Zentralräumen erhebliche Nachteile, die in erster Linie durch eine Stärkung der Wirtschaftskraft und durch die Schaffung zusätzlicher Industrie- und Gewerbebetriebe gemildert werden sollten. Dabei gilt es insbesondere, das überdimensionierte Baugewerbe zugunsten anderer Wirtschaftszweige umzustrukturieren und damit auch die saisonalen Schwankungen am Arbeitsmarkt auszugleichen.

Maßnahmen

Gründung einer Betriebsansiedlungs- und Beteiligungsgesellschaft m.b.H., an der Bund und Land je zur Hälfte beteiligt sind. Das Gesellschaftskapital soll 200 Mill. S betragen. Zur Regelung des Innenverhältnisses der Gesellschaft soll ein Syndikatsvertrag abgeschlossen werden, der insbesondere die paritätische Vertretung der Gesellschafter im Aufsichtsrat vorzusehen hat.

Zweck der Gesellschaft soll insbesondere sein:

- a) Förderung der Niederlassung neuer industrieller und gewerblicher Betriebe. In Betracht zu ziehen sind alle geeigneten Projekte Kärntens, soweit es sich nicht um solche des Fremdenverkehrs handelt und soweit ihre Größe nicht ein angemessenes Verhältnis zu den finanziellen Möglichkeiten der Gesellschaft übersteigt;
- b) Verbesserung der Gewerbestruktur durch Umschichtung aus der Bauwirtschaft in andere Bereiche.

Anlage 5

BAU DES GROSSVERSCHIEBEBAHNHOFES VILLACH-SÜD

Zielsetzung

Das Projekt „Großverschiebebahnhof Villach-Süd“ stellt einen bedeutenden Beitrag zur Verbesserung der Auftragslage der heimischen Wirtschaft dar, darüber hinaus jedoch, und dies vor allem, soll es für die Österreichischen Bundesbahnen und für das Land Kärnten die Verkehrsleistungen der Eisenbahnen verbessern und damit einen wichtigen Beitrag zur volkswirtschaftlich wünschenswerten Verlagerung des Transportaufkommens von der Straße auf die Schiene leisten. In den Investitionsplänen der Österreichischen Bundesbahnen ist unter Bedächtnahme auf die technisch bedingten Termine die Fertigstellung dieses Vorhabens in einem Zeitraum von neun Jahren vorgesehen.

Maßnahmen

Der Bund wird durch Bereitstellung der erforderlichen Mittel dafür sorgen, daß die Österreichischen Bundesbahnen die Zielsetzung einhalten können. Das Land Kärnten wird den Österreichischen Bundesbahnen hierbei Hilfestellung geben, indem es die Infrastruktur des Großverschiebebahnhofes Villach-Süd, insbesondere Firmenansiedlungen, fördert, sowie die Errichtung von An-

4

134 der Beilagen

schlußbahnen und den mehrgleisigen Ausbau der von Villach zur österreichischen Staatsgrenze führenden Bahnstrecken begünstigt und sich im Zusammenwirken mit den Gemeinden um eine reibungslose und finanziell maßvolle Durchführung des Projektes bemüht.

Anlage 6

REALISIERUNG VON BUNDESHOCHBAUTEN

Zielsetzung

Verbesserung der Unterbringung von Bundesschulen und Bundesdienststellen.

Erhaltung eines hohen Beschäftigungsniveaus in Kärnten.

Maßnahmen

Sicherung der Finanzierung und Inangriffnahme folgender Bundeshochbauten in den nächsten Jahren:

Höhere Lehranstalt für wirtschaftliche Frauenberufe in Klagenfurt;

Arbeitsamts- und Gendarmerieamtsgebäude Spittal/Drau;

Höhere Technische Bundeslehranstalt in Klagenfurt;

Neubau der zweiten Handelsakademie in Klagenfurt;

Errichtung eines Zollamtsgebäudes in Klagenfurt;

Zollamt Villach und Zentralbauhof für die Sektion Wildbach- und Lawinenverbauung;

Bau der forstlichen Ausbildungsstätte Ossiach;

Bundesoberstufenrealgymnasium Hermagor.

Anlage 7

KOORDINIERUNG RAUMRELEVANTER MASSNAHMEN

Zielsetzung

Gemeinsame Vorbereitung und Koordinierung raumrelevanter Maßnahmen des Bundes und des Landes Kärnten im Bereich des Landes Kärnten.

Maßnahmen

Einrichtung eines ständigen Kontaktgremiums der Vertragsparteien mit der Aufgabe, heranstehende Maßnahmen des Bundes und des Landes Kärnten aufeinander abzustimmen und dabei ihre Vereinbarkeit mit den Bundes- und Landesinteressen und den jeweiligen Zielsetzungen des österreichischen Raumordnungskonzeptes zu überprüfen.

Anlage 8

MASSNAHMEN ZUR ARBEITSMARKTFÖRDERUNG

Zielsetzung

Der Einsatz von Mitteln der Arbeitsmarktförderung soll zur Bereitstellung ausreichender Beschäftigungsmöglichkeiten in Kärnten beitragen.

Maßnahmen

Der Bund setzt seine bisherige, an den besonderen Arbeitsmarktproblemen Kärntens orientierte Förderungspolitik fort.

Erläuterungen

Die wirtschaftliche, kulturelle und ethnische Randlage des Landes Kärnten schafft besondere Probleme. Sie betreffen vor allem die Gebiete des Arbeitsmarktes und der Beschäftigungspolitik, des Verkehrs und des Fremdenverkehrs, der Gewerbestruktur und der Raumordnung. Ziel der vorliegenden Vereinbarung ist die Beseitigung dieser Probleme durch konzertierte Maßnahmen zwischen dem Bund und dem Land Kärnten. Darüber hinaus bringt die Vereinbarung eine Reihe von gezielten Förderungen für das Land Kärnten.

Zu den einzelnen Bestimmungen

Anlage 1:

Im Bundesstraßengesetz 1971 ist die A 2 Süd Autobahn als Bundesstraße A (Bundesautobahn) mit der Beschreibung der Strecke Wien/Matzleinsdorf (A 20)—Wien/Inzersdorf—Wiener Neustadt—Wechsel—Hartberg—Graz—Pack—Klagenfurt—Villach—Staatsgrenze bei Arnoldstein enthalten. Diese zusammen 377,1 km lange Autobahn ist in den Strecken Wien/Inzersdorf—Wiener Neustadt—Seebenstein (58,2 km), Gleisdorf/Raabtal—Graz—Mooskirchen (39,6 km) und Klagenfurt/August-Jaksch-Straße—Villach Süd (40 km) im Betrieb, die Strecken Seebenstein—Grimmenstein, Hartberg—Feistritzal, Obergröbssau—Gleisdorf/Raabtal und Mooskirchen—Pack—Oberes Lavanttal (Twimberg) mit zusammen 80,8 km sind im Bau. Von den verbleibenden 158,5 km in Planung befindlichen Strecken sollen durch die vorliegende Vereinbarung die in Kärnten gelegenen Strecken Oberes Lavanttal (Twimberg)—Wolfsberg—St. Andrä (rund 24 km) und Villach Süd bis Staatsgrenze gegen Italien bei Arnoldstein (17,2 km) durch eine zusätzliche Finanzierung beschleunigt begonnen und fertiggestellt werden. Gleichzeitig damit soll auch die sinnvolle Anbindung der A 2 Süd Autobahn im Raum Villach an die von Norden projektierte A 10 Tauern Autobahn, die nach dem Bundesstraßengesetz 1971 von Salzburg nach Villach zur A 2 vorgesehen ist, durch Ausführung einer Autobahnstrecke der A 10, nämlich des Abschnittes von der A 2 (Zauchen) bis Untere Fellach, die Autobahn-Nordumfahrung Villach durch die besondere Finanzierung vorgezogen werden. Vom Knoten Villach/Zauchen, in welchem die A 2 Süd Autobahn und die A 10 Tauern Autobahn zusammenkommen, wird im übrigen

auch künftighin der autobahnmäßige Anschluß zum Karawankenstraßentunnel hergestellt werden.

Derzeit werden in Kärnten für den Autobahnbau im Durchschnitt rund 600 Mill. S in den jährlichen Bauprogrammverhandlungen an Bundesmitteln zugewiesen; die Höhe dieser Zuweisungen wird im Bundesministerium für Bauten und Technik mit den Erfordernissen des Autobahnbaues im übrigen Bundesgebiet abgestimmt. Die erhöhten Zuwendungen der in der Vereinbarung vorgesehenen Mittel von 400 Mill. S jährlich in den Jahren 1980 bis 1983 — die aus Erträgen aus der Bundesmineralölsteuer stammen — soll den raschen Ausbau der in der Vereinbarung genannten Strecken dienen. Die Zuweisung dieser zusätzlichen Mittel erfolgt unter der Voraussetzung, daß sie tatsächlich für die in der Vereinbarung genannten Autobahnabschnitte verbraucht werden.

Die Festlegung der genannten Strecken entspricht einem Wunsch des Landes Kärnten.

Anlage 2:

Von verschiedenen Seiten wird immer wieder der Bau eines Plöckenstraßentunnels zwischen Österreich und Italien gefordert. Ein Plöckenstraßentunnel ist derzeit — anders als etwa der Karawankenstraßentunnel — im Bundesstraßengesetz 1971 als Bundesstraße nicht enthalten und müßte daher erst gesetzlich vorgesehen werden. Weiters würde der Abschluß eines Staatsvertrages mit Italien, ähnlich dem Vertrag über den Karawankenstraßentunnel, BGBl. Nr. 441/1978, erforderlich sein. Die Finanzierung eines solchen Plöckenstraßentunnels ist aber noch umstritten. Mit Italien haben Vorgespräche über den Bau eines Plöckenstraßentunnels stattgefunden, offizielle Verhandlungen zur Vorbereitung eines Staatsvertrages sind bisher nicht aufgenommen worden.

Sollte ein Staatsvertrag zwischen Österreich und der Italienischen Republik über die Errichtung und Finanzierung des Plöckenstraßentunnels zustandekommen, verpflichtet sich der Bund mit der vorliegenden Vereinbarung, im Rahmen der für Kärnten vorgesehenen Mittel aus der Bundesmineralölsteuer die B 110 Plöckenpaß Bundesstraße (gesetzlicher Verlauf: Oberdrauburg—Kötschach—Staatsgrenze am Plöckenpaß) im angrenzenden Bereich eines künftigen Plöckenstraßentunnels den Verkehrsbedürfnissen entsprechend auszubauen.

Anlage 3:

Dem gezielten Ausbau geeigneter Fremdenverkehrsgebiete soll unter anderem auch die Kärntner Bergbahnen- und Bergstraßengesellschaft m.b.H. dienen, an der sich der Bund mit 50% beteiligt.

Was die Behandlung von Anträgen der Kärntner Fremdenverkehrsbetriebe auf Investitionsförderung anlangt, so wird die derzeitige Förderpolitik auch für Kärnten fortgesetzt werden.

Anlage 4:

Für die Beteiligung des Bundes an einer Betriebsansiedlungs- und Beteiligungsgesellschaft für Kärnten, an der der Bund und das Land Kärnten mit je 50% beteiligt sind, sind sowohl struktur- als auch regionalpolitische Gründe maßgebend: Das Bundesland Kärnten befindet sich in einer Randlage zu den österreichischen Zentralräumen und zu den nördlichen Alpen gelegenen Ballungsräumen. Die Wirtschaftsbeziehungen zu den Wirtschaftsräumen südlich der Staatsgrenze sind aus den verschiedensten Gründen nicht so intensiv, als es die günstigeren Entfernungen und die gewachsenen historischen Beziehungen erwarten ließen.

In einem unmittelbaren Zusammenhang mit der Problematik der Wirtschaftsbeziehungen zu den Ballungszonen außerhalb Kärntens steht auch die relativ ungünstige Wirtschaftsstruktur, die durch deutliche Unterindustrialisierung, durch eine überdimensionierte Bauwirtschaft und durch eine zu große Saisonabhängigkeit des Fremdenverkehrs gekennzeichnet ist. Trotz dieser ungünstigen Rahmenbedingungen, die durch Verschlechterung der konjunkturellen Situation verstärkt wurden, hat die Kärntner Wirtschaft in den vergangenen zehn Jahren aufholen können: Von 1971 bis 1978 nahm die Produktion je Beschäftigten in der Kärntner Industrie um 37,40%, die Produktionsziffern der Industrie um 75,8% zu, der Regionalindex der Industrieproduktion für Kärnten im Jahre 1978 (1971 = 100) betrug 140,3 (verglichen mit dem Gesamtindex für Österreich mit 125,9).

Diese beispielhaft angeführten Zahlen weisen wohl auf ein gegenüber der allgemeinen österreichischen Wirtschaftsentwicklung überdurchschnittliches Wachstum der Kärntner Wirtschaft und des Lebensstandards der Kärntner Bevölkerung hin. Es wird aber auch in Zukunft notwendig sein, die struktur- und regionalpolitischen Anstrengungen von Bund und Land zu verstärken und aufeinander abzustimmen.

Die Gründung einer Betriebsansiedlungsgesellschaft durch Bund und Land folgt bewährten ausländischen und österreichischen Vorbildern

zur Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung benachteiligter Regionen (beispielsweise seien angeführt NO Grenzlandförderungsgesellschaft, Entwicklungsgesellschaft Hausruck GesmbH. u. a. m.).

Die Tätigkeit der Gesellschaft wird sich u. a. auf die Bereiche Marktforschung, Investorenwerbung und -beratung sowie Beteiligung an Betriebserweiterungen und Neugründungen erstrecken. Es wird darüber hinaus dafür Sorge getragen werden, daß auf die Entwicklung besonders benachteiligter Gebiete Kärntens besonders abgestimmte Förderungen zum Tragen kommen (z. B. Innovationsberatung für entlegene ländliche Gebiete).

Die Trägerschaft durch Bund und Land wird eine Garantie dafür darstellen, daß eine unnötige Konkurrenzierung verschiedener Gemeinden bei Betriebsansiedlungen vermieden wird und die Einhaltung umfassender Entwicklungsleitlinien für bestimmte Gebiete gesichert ist.

Anlage 5:

Die europäische Verkehrsstruktur und ihre Auswirkungen zeigen immer deutlicher, daß aus volkswirtschaftlichen, energiepolitischen und ökologischen Gründen eine Verlagerung der Güterbeförderung von der Straße auf die Schiene geboten ist. Um eine solche Verkehrsverlagerung attraktiv zu gestalten, ist es notwendig, Beförderungszeiten auf der Schiene zu senken. Dies kann im wesentlichen nur durch eine zentrale Zugbildung erreicht werden, da die derzeitige dezentralisierte Reihung von Güterzügen sehr zeitaufwendig ist. Der Verschiebebahnhof Villach-Süd wird einer der Knotenbahnhöfe sein, der der gewünschten Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene dienen wird. So wird mit einer jährlichen Einsparung von etwa 42 000 Zugstunden und 44 000 Vershubstunden gerechnet. Die Beförderungszeiten werden um mehr als 4 1/2 Stunden, d. h. um etwa 30% sinken.

Die technische Konzeption des Verschiebebahnhofes Villach-Süd ist großzügig und zukunftsorientiert, der Umfang der Anlagen dagegen ist sparsam und konzentriert. Die gesamte Zugbildung erfolgt in einer Richtung und im Fließbandverfahren ohne Gefährdung durch Zugfahrten auf den benachbarten Hauptstrecken und ohne Behinderungen durch kommerzielle Be- oder Entladetätigkeiten, wie sie etwa in den üblichen Frachtbahnhöfen mit Magazins- und Freiladegleisen unvermeidbar sind. Diese Spezialisierung garantiert einen ungestörten und konzentrierten Zugbildebetrieb mit hohem Leistungsgrad. Mit der Situierung des künftigen Bahnhofes unmittelbar an der Gail und weitgehend abseits von verbautem Wohngebiet haben die Österreichischen Bundesbahnen versucht, eine mögliche Lärmbelästigung zu verhindern.

Der Verschiebebahnhof wird einen zwölfgleisigen Einfahrbahnhof, einen vierziggleisigen Richtungs-Ausfahrbahnhof und eine sechsgleisige Stationsgruppe umfassen. Zusätzlich werden Einfahr- und Ausfahrstrecken für die drei Hauptzu- und -ablaufstrecken errichtet: nach Norden und Innerösterreich, nach Osten und Jugoslawien sowie nach Westen und Italien.

Ein Teil des Großbauvorhabens ist auch der zweigleisige Ausbau der Strecke Richtung Arnoldstein sowie der Strecke nach Rosenbach, beides zunächst im unmittelbaren Anschlußbereich des Verschiebebahnhofes. Die Tagesspitzenleistung wird bei etwa 3 500 Güterwagen bzw. bei 85 Güterzügen liegen.

Das Großprojekt, für dessen Fertigstellung unter Bedachtnahme auf die technischen bedingten Termine ein Zeitraum von neun Jahren vorgesehen ist, wird entscheidende Auswirkungen auf die heimische Wirtschaft haben. Die Investitionen betreffen nahezu alle Branchen.

Davon entfallen auf

Tiefbauarbeiten zirka	623 Mill. S
Brückenbauten zirka	292 Mill. S
Hochbauten zirka	51 Mill. S
Oberbauherstellungen zirka	481 Mill. S
Sicherungsanlagen zirka	400 Mill. S
Fernmeldeanlagen zirka	56 Mill. S
Elektronische Herstellungen zirka ..	140 Mill. S
Sonstige Herstellungen zirka	225 Mill. S

Dazu kommt, daß allein für den Ankauf der erforderlichen Grundflächen ein Betrag von zirka 70 Mill. S notwendig war.

Nicht zuletzt dienen diese Investitionen in bedeutendem Maße der Sicherung von Arbeitsplätzen im Kärntner Raum.

Was die Bereitstellung der erforderlichen Mittel in der geschätzten Höhe von etwa 2,338 Mrd. S durch den Bund betrifft, so sind bis 1981 Jahresquoten von 100 Mill. S vorgese-

hen. Nach Fertigstellung des Güterbahnhofes Wolfurt (1981) können größere Jahresquoten zur Verfügung gestellt werden (1982: 200 Mill. S, 1983 bis 1987: 350 Mill. S).

Selbstverständlich wird der Hilfestellung des Landes Kärnten für die Österreichischen Bundesbahnen, insbesondere für die in der Anlage 5 aufgezählten Angelegenheiten, sehr große Bedeutung zukommen.

Anlage 6:

Die Erweiterungsbauten für die Höhere Lehranstalt für wirtschaftliche Frauenberufe in Klagenfurt sind bereits in Arbeit. Der Neubau des Arbeitsamts- und Gendarmerieamtsgebäudes Spittal/Drau wird im Jahre 1980 begonnen. Der Neubau der Höheren Technischen Bundeslehranstalt in Klagenfurt wird voraussichtlich im Jahre 1981 begonnen werden können. Die Planung für den Ausbau der zweiten Handelsakademie in Klagenfurt ist nach Abschluß der Grundtransaktionen eingeleitet worden. Die Zollamtsgebäude in Klagenfurt und Villach sowie der Zentralbahnhof für die Sektion Wildbach- und Lawinenverbauung können erst nach Klärung der Grundfragen in Angriff genommen werden. Der Ausbau der forstlichen Ausbildungsstätte Ossiach ist ab dem Jahre 1981 möglich. Bezüglich des Bundesoberstufenrealgymnasiums Hermagor wird das Bundesministerium für Unterricht und Kunst entsprechende Vereinbarungen mit der Gemeinde Hermagor treffen.

Für den Bundeshochbau werden derzeit rund 100 Mill. S in Kärnten ausgegeben.

Anlage 7:

Die Einrichtung eines ständigen Kontaktgremiums der Vertragsparteien soll sowohl eine frühzeitige gegenseitige Information als auch die gemeinsame Vorbereitung und Abstimmung raumrelevanter Planungen und Maßnahmen gewährleisten.