

4345/AB XXI.GP

Eingelangt am: 19.11.2002

BM für Verkehr, Innovation und Technologie

Die schriftliche parlamentarische Anfrage Nr. 4319/J-NR/2002 betreffend Koralmbahn, die die Abgeordneten Parfuss und GenossInnen am 19. September 2002 an mich gerichtet haben, beehre ich mich wie folgt zu beantworten:

Zum Motiventeil und zu Fragen 1, 2 und 6:

Wird - auch nach Errichtung der beiden Bahnhöfe Lavanttal und Weststeiermark und nach Fertigstellung der Koralmbahn - eine direkte umsteigefreie elektrische Interregioverbindung zu den beiden Bezirksstädten Wolfsberg und Deutschlandsberg geführt werden?

Sind die beiden kurzen Seitenäste vom Bahnhof Lavanttal in die Bezirksstadt Wolfsberg und vom Bahnhof Weststeiermark in die Bezirksstadt Deutschlandsberg Teile des HL-Projektes Koralmbahn (so wie bei der HL-Strecke Wien - St. Pölten der vergleichbare Seitenast vom Bahnhof Tullnerfeld in die Bezirksstadt Tulln Teil des HL-Projektes Wien - St. Pölten ist, wobei Tulln bereits auf der Franz-Josefs-Bahn, welche von der Bundesregierung zur HL-Strecke erklärt wurde, liegt)?

- a) Wenn ja, werden die beiden Bahnhöfe Wolfsberg und Deutschlandsberg im Zuge dieses Projektes entsprechend modernisiert werden?
- b) Wenn nein, warum nicht?

Welche Verkehrsverbindungen (Fahrzeiten, Zugverdichtungen,...) sind bis wann zwischen Klagenfurt und Wolfsberg und zwischen Graz und Deutschlandsberg vorgesehen?

Antwort:

Das den Planungen für die Koralmbahn zu Grunde liegende Betriebskonzept sieht direkte Verbindungen zwischen dem Bahnhof Lavanttal und der Bezirksstadt Wolfsberg sowie direkte Verbindungen zwischen dem Bahnhof Weststeiermark und der Bezirksstadt Deutschlandsberg vor. Die Entscheidung, ob und in welchem Ausmaß umsteigefreie Interregioverbindungen zwischen Klagenfurt und Wolfsberg bzw. zwischen Graz und Deutschlandsberg eingerichtet werden, muss jedoch letztendlich dem zukünftigen Anbieter von Verkehrsleistungen in diesen Verkehrsbeziehungen vorbehalten bleiben.

Die unmittelbar an das Projekt Koralmbahn anschließenden Seitenäste in Richtung Wolfsberg bzw. in Richtung Deutschlandsberg stehen gemäß Betriebskonzept in einem direkten funktionalen

Zusammenhang mit der Koralmbahn und sind daher im Zuge des Projektes zu realisieren. Hinsichtlich des erforderlichen Ausbaus der Bahnhöfe Wolfsberg und Deutschland liegen seitens der österreichischen Bundesbahnen bzw. seitens der Graz-Köflacher Eisenbahn GmbH bereits Grobkonzepte vor, die im Rahmen weiterer Planungsschritte noch zu vertiefen sein werden.

Im IC-Verkehr ist zwischen Graz und Klagenfurt eine Verkürzung der Fahrzeit von derzeit rund 3 Stunden auf rund 1 Stunde möglich. Im Regionalverkehr wird zwischen Graz und Deutschlandsberg eine Verkürzung der Fahrzeit von derzeit rund 1 Stunde auf rund 30 Minuten bzw. zwischen Klagenfurt und Wolfsberg eine Verkürzung der Fahrzeit von derzeit rund 90 Minuten auf rund 45 Minuten angestrebt.

Hinsichtlich der anhängigen UVP-Verfahren ist anzumerken, dass das Projekt Koralmbahn in mehrere Trassenverordnungs- bzw. Umweltverträglichkeitsverfahren unterteilt wurde.

Abschnitt Feldkirchen - Wettmannstätten

Die Konzeptvorlage für die Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgte im Juni 2000, die Vorlage der Umweltverträglichkeitserklärung im September 2001. Derzeit werden von den bestellten Sachverständigen die erforderlichen Gutachten erstellt, wobei die Vorlage des Gesamtgutachtens bis Ende November 2002 erfolgen soll. Die öffentliche Erörterung ist für den 28. und 29. Jänner 2003 geplant.

Abschnitt Wettmannstätten - St. Andrä im Lavanttal (mit Koralmtunnel)

Die Konzeptvorlage für die Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgte im Juni 2001, die Vorlage der Umweltverträglichkeitserklärung im März 2002. Derzeit werden von den bestellten Sachverständigen die erforderlichen Gutachten erstellt.

Abschnitt St. Andrä im Lavanttal - Aich

Die Konzeptvorlage für die Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgte im Juni 2001, die Vorlage der Umweltverträglichkeitserklärung im März 2002. Derzeit werden durch die bestellten Sachverständigen die erforderlichen Gutachten erstellt.

Abschnitt Aich - Althofen

Die Konzeptvorlage für die Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgte im September 2000, die Vorlage der Umweltverträglichkeitserklärung im Jänner 2002. Derzeit werden von den bestellten Sachverständigen die erforderlichen Gutachten erstellt, wobei jedoch auf Grund der bei der öffentlichen Auflage vorgebrachten zahlreichen Stellungnahmen mit einem größeren Zeitaufwand für die Fertigstellung des Gesamtgutachtens zu rechnen sein wird.

Fragen 3, 4 und 5:

Wie ist die Finanzierung des Projektes Koralmbahn gesichert?

Wie sehen die Zeitpläne für die Realisierung der einzelnen Streckenabschnitte aus?

Wie sieht der Zeitplan des Verkehrsministers für das gesamte Projekt aus?

Antwort:

Am 8. März 2002 hat die Bundesregierung eine Aufstockung des SCHIG-Rahmens zur Umsetzung des Generalverkehrsplanes beschlossen, wobei die Höhe der Aufstockung dem Investitionsbedarf des Infrastrukturpaketes 1a des Generalverkehrsplanes entspricht. Für die Koralmbahn sind in

diesem Infrastrukturpaket Projekte mit einem Investitionsbedarf von rund 145 Mio. € enthalten. Die diesbezügliche Übertragungsverordnung an die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG wurde am 18. Oktober 2002 unterfertigt und wird in Kürze im Bundesgesetzblatt verlautbart werden.

Der überwiegende Teil der Projekte der Koralmbahn ist jedoch im Infrastrukturpaket 1b des Generalverkehrsplanes mit einem Investitionsbedarf von rund 2.212 Mio. € enthalten. Des weiteren sind im Infrastrukturpaket 2 des Generalverkehrsplanes Projekte der Koralmbahn geringeren Umfangs mit einem Investitionsbedarf von rund 2,2 Mio. € enthalten. Die Finanzierung der in den Infrastrukturpaketen 1b und 2 enthaltenen Projekte ist jedoch zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht endgültig gesichert.

Gemäß einer Untersuchung des Institutes für Höhere Studien (IHS) betragen die zusätzlichen Einnahmen der öffentlichen Hand, die durch diese Investitionstätigkeit induziert werden und primär über die Einkommenssteuer, die Umsatzsteuer, die Körperschaftssteuer und die Sozial-Versicherungsabgaben der Arbeitgeber und Arbeitnehmer wirksam werden, ein Vielfaches der Investitionstätigkeit, so dass die Finanzierung dieser Investitionen durchaus möglich und realistisch erscheint.

Auf Grundlage der in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, den Ländern Steiermark und Kärnten, der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG, den Österreichischen Bundesbahnen, der Technischen Universität Graz sowie namhaften Ziviltechnikern erstellten Studie "Realisierungsstrategie Koralmbahn/Überlegungen zur phasenweisen Errichtung der Magistrale Graz-Klagenfurt wurde ein Phasenkonzept erarbeitet, das einen zügigen Vollausbau der Koralmbahn als die kostengünstigste Variante ausweist, wobei der Koralmtunnel die Inbetriebnahme der gesamten Strecke zeitlich determiniert und mit dem Ausbau der Zulaufstrecken - in Abhängigkeit von den zu erzielenden Nutzen - innerhalb des Errichtungszeitraumes des Koralmtunnels begonnen werden kann.

Gemäß einer Aufstellung der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG sind nachstehende frühestmögliche Baubeginne bzw. Betriebsaufnahmen möglich:

Streckenabschnitt	Baubeginn	Betriebsaufnahme
Graz - Puntigam	2003	2008
Puntigam - Terminal Wemdorf	1999 (Bahnhof Kalsdorf) 2002	2005
Werndorf - Weitendorf	2007	2009
Feldkirchen - Flughafen - Wettmannstätten	2006	2009(1. Stufe)
Wettmannstätten - Deutschlandsberg	2007	2011
Deutschlandsberg - St. Andrä im Lavanttal	2008	2016
St. Andrä im Lavanttal - Aich	2006	2013
Aich - Althofen	2007	2015
Althofen - Klagenfurt	2001	2005
Bleiburger Schleife	2003	2005

Fragen 7, 8 und 9:

Welche Beschäftigungseffekte bewirkt die Koralmbahn?

Gibt es Berechnungen über die Auswirkungen der Koralmbahn auf die Wirtschaft der Regionen?

a) Wenn ja, welche Ergebnisse haben diese Berechnungen?

b) Wenn nein, warum nicht?

Gibt es weitergehende Berechnungen über die wirtschaftliche Bedeutung der Koralmbahn für die Unternehmen, den Staat und die gesamte Volkswirtschaft?

Antwort:

Untersuchungen des WIFO und des IHS haben ergeben, dass der Beschäftigungseffekt bei der Errichtung von Bahninfrastruktur deutlich höher ist als der beim Ausbau des hochrangigen Straßennetzes.

Gemäß WIFO 1999 wurde für Bahnprojekte im Durchschnitt ein Beschäftigungseffekt von rund 1.233 Personenarbeitsjahren pro eingesetzten 1 Mrd. ATS - entspricht 73 Mio. € - (davon entfallen 851 Personenarbeitsjahre durch direkte Beschäftigungseffekte und 382 Personenarbeitsjahre auf indirekte Beschäftigungseffekte) angegeben. Anzumerken ist aber, dass diese Zahlen vom relativ hohen Investitionsniveau des Beobachtungszeitraumes ausgehen, wo der positive Multiplikatoreffekt geringer ist. Geht man davon aus, dass die Investitionsspitzen der Koralmbahn in eine Zeit fallen, in der die derzeit verordneten Schienenbauprojekte zum weitaus überwiegenden Teil bereits fertig gestellt sind und es somit zu einer drastischen Rezession der Bauwirtschaft und der davon abhängigen Wirtschaftsbereiche kommen kann, ist für das Projekt Koralmbahn daher ein entsprechend höherer Beschäftigungseffekt abzuleiten. Diesem Effekt trägt die nachstehend zitierte Untersuchung des IHS Rechnung.

Das Institut für Höhere Studien (IHS) leitet für die Koralmbahn folgende Verringerung der Arbeitslosenrate ab:

Jahr	Verringerung der Arbeitslosigkeit in Österreich in Prozentpunkten gemäß IHS	
2007	0,1	Es setzt allerdings bereits ab dem ersten Investitionsjahr eine Verringerung der Arbeitslosigkeit ein (also bereits ab 2001), doch liegt diese jenseits der Darstellungsgenauigkeit. Um die Jahrzehntwende liegt der Beschäftigungseffekt demnach bei ca. 50.000 Arbeitsplätze, stützt in der ersten Hälfte des zweiten Jahrzehnts zu einem wesentlichen Anteil (weit über 100.000 Arbeitsplätze) die Beschäftigung der infrastrukturinvestitionsabhängigen Wirtschaft in Österreich und wirkt nachhaltig durch Folgebelegungen aufgrund der positiven Einkommenseffekte.
2008	0,2	
2009	0,6	
2010	0,8	
2011	1,3	
2012	1,9	
2013	2,4	
2014	2,8	
2015	2,3	
2016	1,5	
2017	0,8	
Folgejahr	0,8	

In der jetzigen Struktur entspricht ein Prozentpunkt Arbeitslose 52.800 Menschen, die Arbeit suchen, so dass das IHS viele zigtausend Arbeitsplätze durch die Koralmbahn nachweist (0,1 %-Punkt entspricht ca. 5.280 Arbeitsplätzen; 2,8 %-Punkte entsprechen ca. 147.840 Arbeitsplätzen); eine Ursache des extrem hohen Beschäftigungseffektes im zweiten Jahrzehnt dieses Jahrhunderts liegt auch darin begründet, dass die Investitionen der Koralmbahn in einer Phase wirksam werden, in der derzeit sonst kaum mehr Infrastrukturinvestitionen fix vorgesehen sind, so dass die Investitionen der Koralmbahn helfen, einen Zusammenbruch der infrastrukturinvestitionsabhängigen Wirtschaftsbereiche vorzubeugen.

Bei Verwirklichung der Koralmbahn sind besonders positive regionalwirtschaftliche Effekte zu erwarten. Die regionalen Wertschöpfungseffekte konzentrieren sich dabei auf den Süden der Steiermark und den Osten Kärntens. Gemäß Untersuchungen vom Institut für Stadt und Regionalforschung 2001 können die zusätzlichen regionalwirtschaftlichen Wirtschaftsleistungen, die aus der Koralmbahn jährlich zu lukrieren sind, mit 167 Mio. EUR angegeben werden. Dieser Wertschöpfungseffekt ist nachhaltig aus der besseren Infrastrukturanbindung der Region abgeleitet.

In einer Vielzahl von Rechenwerken wurde die wirtschaftliche Bedeutung der Koralmbahn untersucht. Zusammengefasst nach Kundennutzen, Betreibernutzen, Nutzen für den öffentlichen Haushalt und regionalen Nutzen ergibt sich folgendes Bild:

Im Motivenbericht Koralmbahn, den die Raum Umwelt Planungs-GesmbH im Auftrag der HL-AG im Mai 2002 fertig gestellt hat, ist der Nutzen dieser neuen Bahnverbindung, der Koralmbahn, ausführlich begründet und dargestellt.

Die Koralmbahn ermöglicht eine direkte Zugführung von Wien über Graz nach Klagenfurt, so dass bei geringerer Zugzahl ein besseres Verkehrsangebot möglich wird. Die Relation Graz - Klagenfurt ist mit 3 Stunden Fahrzeit auf der Bahn derzeit gegenüber der Straße völlig chancenlos; mit einer Fahrzeitverkürzung auf ca. 1 Stunde entsteht eine neue attraktive Bahnverbindung; der Modalsplit würde entscheidend zugunsten der Bahn verändert werden können. Mit Koralmbahn und Semmering-Basistunnel rückt Wien - Klagenfurt in die Nähe einer 3-stündigen Fahrzeit. Mit Koralmbahn und Semmering-Basistunnel könnten erstmals schwere Güterzüge, wie sie auf der Westbahn bereits Standard sind, auch auf der Südbahn verkehren. Die überregionale Erreichbarkeit und die regionale Erreichbarkeit des Raumes zwischen Klagenfurt und Graz wird entscheidend verbessert.

Die betriebswirtschaftlichen Auswirkungen des Projektes auf den ÖBB-Absatzbereich (und nur diese schlagen in der Bilanz der ÖBB zu Buche, da die Infrastruktur per Gesetz ausgeglichen bilanziert und dies daher beim Bund zu berücksichtigen ist) wurden von Basler & Partner bereits im Jahr 2000 untersucht und weisen einen jährlichen Nutzen-Kosten-Überschuss von 9,5 bis 12,3 Mio. € aus.

Dem gegenüber stehen gem. Basler & Partner-Studie erhöhte Erhaltungs- und Betriebskosten der Infrastruktur von ca. 7 Mio. €, die der Staat zu bezahlen hat, wobei der Staat während der Betriebsphase aber aus anderen Titeln (siehe weiter unten unter "Nutzen für den öffentlichen Haushalt") jährlich ca. 1.000 Mio. € zusätzlich einnimmt.

Die ÖBB-Bilanz würde allerdings dann verschlechtert werden, wenn die ÖBB die gesamten Investitionen aus den Absatzeinnahmen zu begleichen hätten und die öffentliche Hand den gemäß SCHIG-Gesetz zu bezahlenden Anteil an den Investitionskosten (die - wie das IHS nachgewiesen hat - nur einen Bruchteil der durch diese Investitionen erzeugten Staatseinnahmen ausmachen) für andere Ausgaben verwenden würde.

Die zusätzlich zu verordnenden Investitionen für die Koralmbahn betragen insgesamt 2.339 Mio. €; die gemäß IHS-Simulationsmodell damit generierten zusätzlichen Staatseinnahmen betragen insgesamt 18.719 Mio. € bis 2020. Die positiven Auswirkungen auf den öffentlichen Haushalt

wären daher selbst dann eindeutig gegeben, wenn die Investitionen laufend aus dem Bundeshaushalt bedeckt würden.

Gemäß der vorliegenden Untersuchungen (ÖIR, ÖROK, Bökemann/Kramer) weist der Süden Österreichs derzeit erhebliche Erreichbarkeitsdefizite auf, was in Zusammenhang mit der Regressionsbeziehung zwischen Kaufkraft und Erreichbarkeit zu Benachteiligungen der Wirtschaftsstandorte Kärnten und Steiermark führt. Der regionale Nutzen der Koralmbahn wird von Bökemann mit 167 Mio. € pro Jahr angegeben.

Der volkswirtschaftliche Nutzen der Investition der Koralmbahn wird vom Institut für Höhere Studien wie folgt dargestellt:

Gesamtwirtschaftliche Auswirkungen der Koralmbahn gesamt "0
Veränderung durch die Investitionen der Koralmbahn im Vergleich zur Entwicklung ohne diese Investitionen absolut in Mio. EUR (1), in % (2), in Prozentpunkten (3) (nur bei der Arbeitslosigkeit)
@BIP = Veränderung des realen Bruttoinlandsprodukts in Mio. EUR
@C = Veränderung des realen Konsums der privaten Haushalte in Mio. EUR
@I = Veränderung der realen Bruttoanlageinvestitionen in Mio. EUR
@AL = Veränderung der Arbeitslosen rate in Prozentpunkten 2)
@IP = Veränderung der Industrieproduktion in Prozentpunkten

	@ BIP		@ C		@ I		@ AL		@ IP	
	(1)	(2)	(1)	(2)	(1)	(2)	(3)	(2)	(3)	(2)
2002	0	0.0	0	0.0	2	0.0	0.0	0.0	0.00	0.0
2003	2	0.0	2	0.0	4	0.0	0.0	0.0	0.00	0.0
2004	5	0.0	1	0.0	13	0.0	0.0	-0.1	0.001	0.0
2005	18	0.0	10	0.0	40	0.0	0.0	-0.2	0.004	0.1
2006	42	0.0	29	0.0	92	0.1	0.0	-0.5	0.009	0.2
2007	81	0.0	70	0.0	165	0.2	-0.1	-1.0	0.017	0.5
2008	125	0.0	68	0.1	562	0.3	-0.2	-1.7	0.065	0.9
2009	454	0.1	522	0.1	1161	1.1	-0.6	-5.0	0.118	3.5
2010	654	0.2	791	0.4	1733	2.2	-0.8	-10.8	0.181	6.2
2011	839	0.3	1225	0.6	2911	3.2	-1.3	-14.8	0.311	9.4
2012	1343	0.3	2289	0.9	4184	5.4	-1.9	-21.7	0.427	16.6
2013	1435	0.5	2871	1.6	5365	7.7	-2.4	-29.2	0.560	22.7
2014	1804	0.6	4094	2.0	6117	9.9	-2.8	-33.8	0.599	30.2
2015	1955	0.7	4135	2.7	4980	11.2	-2.3	-36.6	0.465	32.0
2016	1515	0.7	3156	2.7	3141	8.9	-1.5	-29.7	0.272	23.6
2017	758	0.6	1722	2.0	1809	5.4	-0.8	-19.1	0.175	13.1
2018	120	0.3	1268	1.1	1807	3.0	-0.8	-10.2	0.185	8.0
2019	-12	0.0	1276	0.8	1856	3.0	-0.8	-10.1	0.195	8.1
2020	-131	0.0	1307	0.8	1908	2.9	-0.8	-10.1	0.205	8.1

Quelle: IHS.

Diese Werte gelten unter der Prämisse, dass ab 2005 - die über die 10. Und 11. HL-AG-Übertragungsverordnung hinaus - die gesamte Koralmbahn übertragen wird.

Eine Reduktion der Arbeitslosenrate (nach EU-Definition) um einen Prozentpunkt unter Zugrundelegung der erwerbsfähigen Bevölkerung aus dem Jahre 2001 in der Höhe von 5,285 Mio. Personen entspricht rund 52.800 Köpfen

Darüber hinaus gibt es noch eine partielle volkswirtschaftliche Nutzen-Kosten-Untersuchung von Basler & Partner (Zürich 2000), die sich allerdings nur auf die Verbesserung der Erreichbarkeiten, die Senkung der Betriebskosten (inkl. Energie Schiene und Straße), die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verringerung der verkehrsbedingten Schadstoff- und CO²-Emissionen sowie auf die Erhaltungskosten bezieht und die volkswirtschaftlichen Einkommenseffekte mit ihren Multiplikatoren nicht sowie die Auswirkungen durch den verbesserten Kapitalstock der Infrastruktur nur teilweise berücksichtigt (durch die verbesserte Erreichbarkeit). Aufgrund dieser lediglich partiellen Nutzenbetrachtung ergibt sich nur ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 0,6 bis 0,9.

Eine volkswirtschaftliche Nutzwertanalyse, ebenfalls von Basler & Partner im Jahr 2000 fertig gestellt, ergibt einen Gesamtnutzwert knapp hinter der Westbahn und dem Semmering-Basistunnel.

Frage 10:

Welche Übertragungsverordnungen der Verkehrsminister gab es bisher im Zusammenhang mit der Koralmbahn (Bundesgesetzblätter sowie die Koralmbahn betreffende Texte und Zahlen)?

Antwort:

Zur gegenständlichen Frage darf auf die beigeschlossenen Bundesgesetzblätter sowie auf die ebenfalls beigeschlossene Übertragungsverordnung vom 18. Oktober 2002 gemäß nachstehender Auflistung hingewiesen werden.

BGBI. Nr. 597/1995 (Ausgabe 31. August 1995)
BGBI. II Nr. 338/1997 (Ausgabe 20. November 1997)
BGBI. II Nr. 307/1999 (Ausgabe 7. September 1999)
BGBI. II Nr. 306/2001 (Ausgabe 24. August 2001)
BGBI. II Nr. 150/2002 (Ausgabe 9. April 2002)
Übertragungsverordnung vom 18. Oktober 2002

Fragen 11 und 12:

Was waren die jeweiligen Motive für die einzelnen Übertragungsverordnungsänderungen (Kürzungen und Erweiterungen) im Zusammenhang mit der Koralmbahn? Auf welchen Entscheidungsgrundlagen (Quellen, Ergebnisse) beruhen diese Überlegungen und Verordnungen?

Wie teilten sich die Investitionsbeträge beim jeweiligen Stand der Übertragungsverordnung auf die beiden Bundesländer Steiermark und Kärnten auf? Gab es darüber Rücksprachen mit den beiden Landeshauptleuten? Wenn ja, wann, mit wem und mit welchen Ergebnissen?

Antwort:

Die Redimensionierung der bisherigen Übertragungsverordnung bezüglich Koralmbahn im Jahr 2001 (BGBI. II Nr. 306/2001) resultiert aus der Überlegung, dass mit den zum damaligen Zeitpunkt gesicherten Mitteln jedenfalls der durchgehende viergleisige Ausbau der Westbahn zwischen Amstetten und Linz realisiert werden sollte. Erst mit der Aufstockung des SCHIG-Rahmens im Zusammenhang mit der Präsentation des Generalverkehrsplanes im Jänner 2002 konnte die Voraussetzung dafür geschaffen werden, auch die redimensionierten Projekte wieder ausreichend zu dotieren (Übertragungsverordnung vom 18. Oktober 2002).

Die Umschichtung von Mitteln des Semmering-Basistunnels zu Gunsten der Koralmbahn (BGBl. II Nr. 150/2002) begründet sich in der leider unwiderlegbaren Annahme, dass die Realisierung des Semmering-Basistunnels absehbar nicht möglich sein wird und daher die hierfür reservierten Mittel nicht im Sinne des volkswirtschaftlich gewünschten Belegungseffektes eingesetzt werden können.

Der Generalverkehrsplan weist die jeweiligen Investitionen mit Bezug auf einzelne Bundesländer aus. Demzufolge entfallen aus dem Infrastrukturpaket 0 (bereits bis Ende 2001 übertragene Vorhaben) auf den steirischen Abschnitt der Koralmbahn rund 630 Mio. € und auf den Kärntner Abschnitt der Koralmbahn rund 432 Mio. €. In dem durch Ministerratsbeschluss vom März 2002 ausfinanzierten Infrastrukturpaket 1a des Generalverkehrsplanes sind für den steirischen Abschnitt der Koralmbahn rund 72,7 Mio. € und für den Kärntner Abschnitt der Koralmbahn rund 101,7 Mio. € vorgesehen, wovon mit der Übertragungsverordnung vom 18. Oktober 2002 rund 134,5 Mio. € übertragen wurden.