



REPUBLIK ÖSTERREICH  
Der Bundesminister für Verkehr

Pr. Zl. 5901/2-1-1980

II- 779 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen  
des Nationalrates XV. Gesetzgebungsperiode

316<sup>1</sup>AB

1980-03-17

zu 3691J

#### ANFRAGEBEANTWORTUNG

betreffend die schriftliche Anfrage  
der Abg. Dr. Reinhart, Egg, Weinberger,  
Dr. Lenzi, Wanda Brunner und Genossen,  
Nr. 369/J-NR/1980 vom 1980 02 21, "Maß-  
nahmen für Tirol".

Zur vorliegenden Anfrage beehre ich mich nachstehend die für das Bundesland Tirol während der letzten beiden Jahre erbrachten bzw. bis zum Ende dieser Legislaturperiode noch geplanten Maßnahmen schwerpunktmäßig darzustellen.

Hinsichtlich der großen Betriebe Bahn und Post erlaube ich mir überdies detaillierte Gesamtdarstellungen als Beilage anzuschließen.

./.

## Schwerpunkte

### 1. Österreichische Bundesbahnen

#### 1.1. Investitionsschwerpunkte

In den Jahren 1978 und 1979 wurden im Bundesland Tirol nachstehende Investitionsmittel bereitgestellt:

Baudienst	425 Mio S
Sicherungsdienst	169 Mio S
Fernmeldedienst	62 Mio S
Beschaffung von Bussen	<u>17 Mio S</u>
	673 Mio S

Der Mittelbedarf bis zum Ende der laufenden Legislaturperiode wird voraussichtlich betragen:

Baudienst	1000 Mio S
Sicherungsdienst	164 Mio S
Fernmeldedienst	20 Mio S
Beschaffung von Bussen	<u>29 Mio S</u>
	1213 Mio S

In den Jahren 1978 und 1979 wurden für den Bundesbereich ausgeliefert:

47 E-Loks	im Bestellwert von 2,160 Mrd S
31 Elektrotriebwagen	
223 Reisezugwagen	im Bestellwert von 1,300 Mrd S
2321 Güterwagen	im Bestellwert von 1,192 Mrd S

Bis zum Ende der laufenden Legislaturperiode ist voraussichtlich mit nachstehender Lieferung zu rechnen:

138 Elektrotriebfahrzeuge	die Höhe der hierfür aufzuwendenden
563 Reisezugwagen	Investitionsmittel wird sich erst
2400 Güterwagen	aus den einzelnen Fahrzeuggattungen
	ergeben.

## 1.2. Reisezugverkehr

### 1.2.1. Personenfernverkehr

Das Verkehrsangebot wurde bzw. wird laufend unter Berücksichtigung der Wünsche der verschiedensten Interessensvertretungen erstellt und den allgemeinen Verkehrsbedürfnissen angepaßt.

Für die Jahre 1978 und 1979 sind insbesondere folgende Verbesserungen hervorzuheben:

- Wesentliche Hebung des Reisekomforts im Korridorverkehr Innsbruck - Lienz über Brennero/Brenner bzw. San Candido/Innichen durch Einsatz moderner Wagen der Bauart "Schlieren".
- Vergrößerung des Platzangebotes im "Transalpin" durch Lokbespannte Führung und Einsatz moderner Reisezugwagen.

Bis zum Ende der laufenden Legislaturperiode kann aus jetziger Sicht insbesondere mit folgenden Verbesserungen gerechnet werden.

- Schaffung neuer Aufenthalte für eine Reihe wichtiger Züge mit dem Sommerfahrplan 1980, so etwa für den Triebwagenschnellzug TS 142 "Montfort" in St. Anton am Arlberg, die TS 164 und 165 "Bodensee" im Bahnhof Wörgl und den "Arlberg-Expreß" im Bahnhof Imst und Pitztal.
- Einführung einer neuen Inter City-Verbindung "Erasmus" zwischen Innsbruck und Amsterdam mit Sommerfahrplan 1980 anstelle des derzeit verkehrenden "Rhein-Expreß". Die neue Verbindung wird über eine ausgezeichnete Anschlußmöglichkeit in Würzburg Richtung Hamburg verfügen.
- Fertigstellung der Rosenheimer Kurve (voraussichtlich 1982), wodurch sich in Verbindung mit der Einrichtung eines Taktverkehrs Wien - Innsbruck weitere Verbesserungen im Verkehrsangebot ergeben werden.

- Erhebliche Verbesserung der Restaurationsdienste in den Zügen der Westbahnstrecke durch Anschaffung modernerer klimatisierter Speisewagen und Ausstattung der Triebwagenschnellzüge mit Vollspeisewagen.

### 1.2.2. Personennahverkehr

Im Zuge der Bemühungen um die Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs wurde mit Beginn des Sommerfahrplanabschnittes 1978 ein Taktverkehr zwischen Innsbruck - Telfs-Pfaffenhofen eingerichtet. Die Züge verkehren im Stundentakt, zu den Hauptverkehrszeiten im Halbstundentakt.

Durch diese Maßnahmen wird es möglich, die besonders zu den Hauptreisezeiten stark frequentierten Tiroler Straßen vom Berufsverkehr wenigstens teilweise zu entlasten und den Berufstätigen eine Alternative zum Kraftwagen für die Fahrt zum und vom Arbeitsplatz zu bieten.

Ab Sommerfahrplan 1980 wird im Nahverkehr Innsbruck - Telfs-Pfaffenhofen die Fahrzeit der Taktzüge in beiden Fahrtrichtungen von derzeit 33 auf 30 Minuten verringert. Darüberhinaus laufen Planungsarbeiten für die Einrichtung eines Nahverkehrs im Taktfahrplan zwischen Innsbruck und Jenbach sowie für die Erweiterung des Taktverkehrs von Telfs-Pfaffenhofen bis Ötztal.

### 1.3. Güterverkehr

#### 1.3.1. Güterzugsverkehr

In den vergangenen beiden Jahren wurden im Interesse der verladenden Wirtschaft folgende Verbesserungen durchgeführt:

- Einrichtung der Nachtgüterschnellverbindung "Wolfurter" Wien - Innsbruck - Wolfurt und zurück.
- Wesentliche Beschleunigung der Sendungen für den Raum Wörgl durch Bildung einer Frachtgruppe "Wörgl" bei allen in Stadlau, Klein Schwechat und Linz Vbh nach Hall in Tirol ausgehenden Zügen.

- Neuordnung des Güterverkehrs ab Hall in Tirol Richtung Salzburg bzw. Tauern und Selzthal bzw. Herstellung besserer Anschlüsse in Hall in Tirol Richtung Vorarlberg.
- Erhöhung der Regelzugzahlen im Grenzübergang Brennero/Brenner von 103 auf 114 Züge pro Woche in Anpassung an das steigende Transportvolumen.
- Einrichtung einer vierten durchgehenden Transitverbindung 43654 Hegyeshalom - Wien - Hall in Tirol - Buchs (SG) mit Übernahme der Nachtsprungfunktion zwischen Wien und Innsbruck.

Für das Fahrplanjahr 1980/81 sind insbesondere folgende Verbesserungen zu erwarten:

- Erhöhung der Regelzugzahlen von 114 auf 134 Züge pro Woche im Übergang Brennero/Brenner
- Einrichtung der Nachtsprungverbindung 50043 "Liebenauer" mit einmal wöchentlichem Verkehr in der Relation Innsbruck - Klagenfurt - Leoben - Graz.

Über das kommende Fahrplanjahr hinaus können derzeit noch keine konkreten Veränderungen bekanntgegeben werden, die ÖBB werden sich jedoch wie bisher bemühen, den Güterverkehr den jeweiligen Bedürfnissen der Tiroler Wirtschaft und den verschiedenen Kundenwünschen laufend anzupassen.

### 1.3.2. Kraftwagengüterverkehr

In den Jahren 1978 und 1979 wurden für den Kraftwagengüterverkehr der ÖBB im Bereich des Bundeslandes Tirol 3 LKW, 1 Zugmaschine und 1 Anhänger beschafft. Die Gesamtkosten dieser Fahrzeuge betrugen rund 3 Mio S.

Bis zum Ende der laufenden Legislaturperiode ist die Beschaffung von weiteren 2 LKW, 2 Zugmaschinen, 2 Anhängern sowie von 20 Wechselaufbauten für den Kombinierten Verkehr

vorgesehen. Der Mittelbedarf ist mit rund 6 Mio S zu beziffern. Durch diese Anschaffungen wird es insbesondere möglich sein, den Haus zu Haus-Verkehr der ÖBB zu verbessern.

1978 wurde die Krananlage des Innsbrucker Hauptbahnhofes mit der für das Umsetzen von Wechselaufbauten notwendigen technischen Einrichtung ausgestattet und somit die Voraussetzung für die Aufnahme eines Kombinierten Verkehrs mit Wechselaufbauten geschaffen.

#### 1.4. Anschlußbahnen

In den Jahren 1978 und 1979 wurde in Tirol von den ÖBB die Errichtung von 15 Anschlußbahnen mit einem Betrag von 8 Mio S gefördert. 12 dieser Vorhaben konnten bisher mit einem Förderungsbetrag von insgesamt 6,7 Mio S realisiert werden.

Bis zum Ende der laufenden Legislaturperiode werden in Tirol voraussichtlich 4 weitere Anschlußbahnprojekte gefördert werden, wofür sich der Mittelbedarf auf etwa 2,6 Mio S belaufen dürfte.

#### 1.5. Investitionen auf dem Bausektor

In den vergangenen beiden Jahren bzw. bis zum Ende der laufenden Legislaturperiode wurden bzw. werden auf dem Hoch- und Tiefbausektor sowie für Streckenarbeiten in Tirol umfangreiche Investitionen vorgenommen, wobei durch die gezielte Auftragsvergabe an einheimische Firmen zur Stabilisierung der Beschäftigungslage auf dem Bausektor beigetragen wird. Folgende Schwerpunkte seien genannt:

- Durch die Errichtung von Ober- bzw. Unterführungen oder Ersatzwegen konnten sechs Eisenbahnkreuzungen aufgelassen werden, wodurch sowohl die Sicherheit des die Bahn kreuzenden allgemeinen Verkehrs erhöht, als auch eine Steigerung der Fahrgeschwindigkeit der Bahn erreicht werden konnte. Bis zum Ende der laufenden Legislaturperiode ist mit der Auflassung weiterer 10 bis 15 Eisenbahnkreuzungen zu rechnen.

- Eine Reihe von Bahnhöfen wurde bzw. wird derzeit noch umgebaut, darunter befinden sich so wichtige Vorhaben wie der Umbau des Bahnhofes Kufstein oder die Sanierung des Bahnhofes Innsbruck Hbf.

Die Neu- bzw. Umbauten von Bahnhöfen bedeuten sowohl für das Bahnpersonal entsprechende, zeitgerechte Arbeits- und Aufenthaltsmöglichkeiten, als auch für die Kunden eine Attraktivitätssteigerung des Bahnangebotes.

- Den Notwendigkeiten des Umweltschutzes entsprechend wurde auch eine Reihe von Schutzeinrichtungen, z.B. zum Auffangen von Ölrückständen geschaffen, so etwa in den Bahnhöfen Reutte in Tirol, Seefeld in Tirol und Landeck.

Von den bis zum Ende der laufenden Legislaturperiode geplanten Vorhaben wären insbesondere zu nennen:

- Der zweigleisige Ausbau der Strecke zwischen Schnann und St. Anton am Arlberg sowie zwischen Schönwies und Landeck, der eine ganz beträchtliche Kapazitätserhöhung zur Folge haben wird.
- Die Erweiterung des Nahverkehrs über Telfs-Pfaffenhofen bis Ötztal, was eine bedeutende Anhebung der Attraktivität des Schienennahverkehrs gerade in Konkurrenz zum Straßenverkehr zur Folge haben wird.
- Die Errichtung der bereits erwähnten Rosenheimer Kurve, die eine Beschleunigung und Verdichtung des Korridorverkehrs zwischen Ost- und Westösterreich und damit eine weitere Attraktivitätsverbesserung, insbesondere im Fernverkehr, mit sich bringen wird.

#### 1.6. Investitionen auf dem sicherungstechnischen Sektor

Durch den Bau moderner Gleisbildstellwerke in den Bahnhöfen Telfs-Pfaffenhofen, Imst, Pitztal und Völs, sowie die Errichtung von automatischen Blockstellen in den Bahnhöfen Telfs-Pfaffenhofen und Völs, ferner durch die Errichtung je

einer Elektroschrankenanlage in den Bahnhöfen Imst, Pitztal und Kitzbühel und schließlich durch die Einrichtung der induktiven Zugsicherung auf der Strecke Innsbruck Westbahnhof - Scharnitz wurde die Betriebssicherheit auf den betreffenden Bahnhöfen und Strecken weiter erhöht, wobei insbesondere durch die modernen Gleisbildstellwerke auch eine wirtschaftlichere Betriebsführung ermöglicht wird.

In Bau bzw. Planung befinden sich derzeit Stellwerksanlagen in Hall in Tirol und Kufstein, die elektrische Mittelstellwerksanlage im Bahnhof Schönwies, Elektroschrankenanlagen in den Bahnhöfen Hall in Tirol und Seefeld in Tirol sowie automatische Blockstellen in den Bahnhöfen Schönwies, Kitzbühel und St. Johann in Tirol.

#### 1.7. Investitionen auf dem fernmeldetechnischen Sektor

Zur Rationalisierung des Vershubdienstes und zur Erhöhung der Arbeitssicherheit des in diesem Dienst tätigen Personals wurden in den Bahnhöfen Innsbruck Haupt- und Westbahnhof und Saalfelden Vershubfunkanlagen errichtet.

Von den gegenwärtig in Durchführung befindlichen Arbeiten ist insbesondere die Einrichtung des Zugfunkes auf der Arlbergstrecke zu nennen, die der wesentlichen Verbesserung der Sicherheit und der betrieblichen Abwicklung des Verkehrs auf dieser Strecke dienen wird.

Bis zum Ende der laufenden Legislaturperiode ist darüberhinaus noch eine ganze Reihe fernmeldetechnischer Investitionen, wie Vershubfunkanlagen, Fernsprechanlagen, aber auch die Einrichtung des Zugfunkes auf der Strecke Kufstein - Brennero/Brenner geplant, also lauter Maßnahmen, die sowohl der Hebung der Sicherheit wie auch der Beschleunigung des Eisenbahnverkehrs dienen.

Für die unter den Punkten 1.5. bis 1.7. genannten Vorhaben (Details siehe Beilage) wurden in den Jahren 1978 und 1979 rund 656 Mio S aufgewendet. Der Mittelbedarf bis zum Ende der laufenden Legislaturperiode kann mit etwa 1,184 Mio S veranschlagt werden.



## 1.8. Investitionen auf dem Gebiete der Elektrifizierung

Die Bahnstrecken der ÖBB im Bundesland Tirol, mit Ausnahme der in Osttirol verlaufenden Strecke, sind vollständig elektrifiziert. Zur Verbesserung und Sicherung des Betriebes wurden bzw. werden nachstehende Vorhaben verwirklicht:

In den Jahren 1978 und 1979 wurden mit einem Kostenaufwand von rund 2 Mio S bei der 110 kV-Übertragungsleitung Zirl - Landeck die Fundamente erneuert sowie zwischen Matri und Steinach in Tirol die Fahrleitung saniert.

Begonnen bzw. fortgesetzt wurden:

- Die Errichtung des 110 kV-Unterwerkes Fritzens-Wattens sowie die Errichtung des Ruetzkraftwerkes Fulpmes und die dazu gehörige Übertragungsleitung von Fulpmes nach Schönberg. Diese Maßnahmen dienen der besonders wichtigen Verbesserung der Energieversorgung der ÖBB.
- Zur Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf der Brenner- und Arlbergstrecke, auf den Strecken Wörgl - Zell am See sowie Kufstein - Innsbruck wurden die Fahrleitungsanlagen erneuert.

Der Mittelbedarf für die genannten Vorhaben ist mit rund 703 Mio S zu veranschlagen.

## 1.9. Fahrpark

### 1.9.1. Triebfahrzeuge

Von den in den letzten beiden Jahren gelieferten Triebfahrzeugen (siehe unter 1.1.) wurden allein der Zugförderungsleitung Innsbruck 19 neue Hochleistungs-Thyristorlokomotiven der Baureihe 1044 zugewiesen. Sieben mehr als 50 Jahre alte Elektroloks wurden im gleichen Zeitraum ausgemustert. Für den Nahverkehr Innsbruck - Telfs-Pfaffenhofen wurden vier Garnituren der modernen Nahverkehrstriebwagenzüge 4020 nach Innsbruck zugeteilt.

Durch die Neuzugänge an modernsten Triebfahrzeugen wird eine wesentliche Leistungsverbesserung wie auch eine Verringerung des Erhaltungsaufwandes im Triebfahrzeugbestand im Bundesland Tirol ermöglicht.

Nicht übersehen werden darf, daß die Verbesserungen im Fahrpark keinesfalls auf ein Bundesland beschränkt gesehen werden dürfen, da ja die Auswirkungen der Neubeschaffung auf den Fahrkomfort und die Pünktlichkeit der Betriebsabwicklung sich auf Grund der Langläufe der Fahrbetriebsmittel auf alle Bundesländer beziehen.

In diesem Sinne werden auch die in den kommenden Jahren in Aussicht genommenen Neuanschaffungen sich entsprechend auf den Tiroler Raum auswirken.

#### 1.9.2. Reisezugwagen

Das oben Gesagte gilt auch für den Bereich der Reisezugwagen. Von den 1978 und 1979 in Dienst gestellten 223 neuen Reisezugwagen sind 112 für den internationalen Einsatz konzipiert und mit gehobener Ausstattung versehen. Die übrigen Wagen sind in gefälliger Form und Ausstattung als Wagen der bekannten "Schlieren"-Type ausgeführt. Der Anschaffungswert aller dieser Reisezugwagen beträgt 1,3 Mrd S. Ein ganz erheblicher Teil dieser neuen Wagen ist in Tirol eingesetzt bzw. dient während des Durchlaufes auch den Tiroler Reisenden.

Bis zum Ende der laufenden Legislaturperiode ist noch die Lieferung weiterer 208 Reisezugwagen für den internationalen Verkehr geplant. Für den Inlandverkehr sind 355 neue Wagen vorgesehen. Damit wird sichergestellt, daß 1983 die alten zweiachsigen Wagen zur Gänze ausgeschieden werden können.

### 1.9.3. Güterwagen

Auf dem Güterwagensektor wurden in den Jahren 1978 und 1979 2.321 neue Güterwagen in Dienst gestellt, deren Anschaffungswert ca. 1,2 Mrd S beträgt. Bis zum Ende der laufenden Legislaturperiode ist die Lieferung weiterer 2.400 Güterwagen vorgesehen, deren Einsatz selbstverständlich auch der Transportwirtschaft des Bundeslandes Tirol zugute kommen wird.

Zusammenfassend darf festgehalten werden, daß allein die ÖBB an Firmen im Bundesland Tirol in den Jahren 1978 und 1979 Lieferaufträge über rund 1.038 Mio S vergeben und somit einen wesentlichen Beitrag zur Sicherung der in diesem Bundesland bestehenden Arbeitsplätze geleistet haben. Diese ganz wesentliche Funktion werden die ÖBB auch in den kommenden Jahren zu erfüllen haben.

## 2. Post- und Telegraphenverwaltung

### 2.1. Investitionsschwerpunkte

In den Jahren 1978 und 1979 wurden für Zwecke der Post- und Telegraphenverwaltung im Bundesland Tirol nachstehende Investitionsmittel bereitgestellt:

Postdienst und	
Postautodienst	70,2 Mio S
(Busse und sonstige Fahrzeuge)	
Fernmeldedienst	
a) Leitungsbau	258,5 Mio S
b) Übertragungstechnik	73 Mio S
c) Vermittlungstechnik	372 Mio S
Hochbau	79,6 Mio S

Bis zum Ende der laufenden Legislaturperiode wird sich der Mittelbedarf - aufgeteilt auf die einzelnen Dienste - voraussichtlich wie folgt gestalten:

Postdienst	5,2 Mio S
Postautodienst	159,4 Mio S
(Busse und sonstige Fahrzeuge)	
Fernmeldedienst	
a) Leitungsbau	887,8 Mio S
b) Übertragungstechnik	221 Mio S
c) Vermittlungstechnik	668 Mio S
Hochbau	338 Mio S

Auch bei der Post- und Telegraphenverwaltung wurde und wird darauf geachtet, einen möglichst hohen Anteil an Aufträgen an die heimische Wirtschaft zu vergeben. Die Aufträge im Hochbau werden zur Gänze von inländischen Firmen besorgt. Auch die Busse werden zur Gänze in Österreich hergestellt.

### 2.2. Postdienst

Die Maßnahmen zur Verbesserung der Postversorgung im Bundesland Tirol zielten verstärkt auf die Beschleunigung der Postbeförderung, auf die Verbesserung des Landzustelldienstes, auf

die Schaffung weiterer kundendienstfreundlicher Postamtsräume sowie die innerbetriebliche Mechanisierung ab. Hierbei wären insbesondere zu erwähnen:

- Im Rahmen der Motorisierung des Landzustelldienstes konnten seit 1978 insgesamt 50 zweispurige Kraftfahrzeuge neu angeschafft werden. Damit ist eine wesentlich schnellere und effektivere Postbeförderung gewährleistet.
- Ein weiterer Schwerpunkt lag in der verstärkten Motorisierung zur Verbesserung der Paketzustellung, der Eil- und Telegrammzustellung, sowie der Postbeförderung allgemein. Für diesen Zweck wurden 2 Kraftfahrzeuge neu zugewiesen. Durch diese Maßnahmen wird insbesondere den Bedürfnissen der Wirtschaft Rechnung getragen.
- Zur Beschleunigung der Postbeförderung wurde der Paketbehälterverkehr auf die Strecke Innsbruck - Graz - Innsbruck ausgedehnt, in der Folge auch auf die Strecke Innsbruck - Linz - Innsbruck. Weiters wurden die Postämter 6020, 6023, 6026 und 6040 Innsbruck in diesen Dienst einbezogen. Beim Postamt 6020 Innsbruck wurde der Palettendienst für Briefsendungen aufgenommen. Auch wurden insgesamt acht Postämter mit Registriereinrichtungen zur automatischen Gebührenermittlung bei postöffentlichen Sprechstellen ausgestattet und damit die Voraussetzung für eine raschere Betriebsabwicklung geschaffen.

### 2.3. Fernmeldedienst

- Die Zahl der Fernsprechhauptanschlüsse in Tirol stieg vom 1. Jänner 1978 bis 31. Dezember 1979 von 122.984 auf 140.836, also um 17.852. Zum Vergleich betrug Anfang 1970 die Anzahl der Fernsprechhauptanschlüsse in Tirol 63.622; die Steigerung bis Ende 1979 beträgt 121 %.
- Die Zahl der Fernschreibteilnehmer erhöhte sich vom 1. Jänner 1978 bis 31. Dezember 1979 von 1.362 auf 1.522, also um 160.

- Die Verlegung von Weitverkehrskabeln und der verstärkte Ortsnetzausbau haben zu dieser Entwicklung maßgeblich beigetragen. Beim Bau der Kabelverbindungen wurde besonders darauf geachtet, durch Einsatz moderner Systeme allen Kommunikationsbedürfnissen zu entsprechen. So wird etwa beim Koaxialkabel Innsbruck - Feldkirch ein System für die gleichzeitige Übertragung von 10.800 Fernsprechanalisen installiert.
- In den Jahren 1978 und 1979 wurden insgesamt 14 Wählamtsneubauten bzw. Containerwählämter in Betrieb genommen. Auch wurden zur Verbesserung des Fernsprechverkehrs die neuen Verbundämter Sillian und Kematen sowie Schwaz in Betrieb genommen. Hiedurch und durch die Erweiterung bestehender Wählämter konnte die Aufnahmefähigkeit der Wählämter Tirols für Fernsprechhauptanschlüsse um 31.771 erhöht und dem steigenden Verkehr Rechnung getragen werden.
- Auch die Aufnahmefähigkeit der Fernschreibwählämter Tirols für neue Fernschreibanschlüsse wurde im selben Zeitraum um 165 Anschlüsse erhöht.
- In den öffentlichen Personenrufdienst wurden die Versorgungsbereiche Jenbach, Kitzbühel, Reutte, Telfs und Zell am Ziller einbezogen. In Kürze werden Ischgl und Sillian in Betrieb genommen werden. Bis zum Ende der laufenden Legislaturperiode sollen die Bereiche Arlberg, Ehrwald, Gries am Brenner, Kufstein und Sölden folgen.
- Für den öffentlichen beweglichen Landfunkdienst ("Autotelefon") wird die Strecke Innsbruck - Arlberg - Feldkirch - Bregenz und der Abschnitt Wörgl - Kitzbühel bis Ende 1981 in Betrieb genommen werden.
- Bis zum Ende der laufenden Legislaturperiode ist ferner noch die Inbetriebnahme weiterer 49 Wählämter bzw. Containerwählämter geplant, wodurch die Aufnahmefähigkeit für Fernsprechhauptanschlüsse um weitere ca. 35.000 erhöht werden wird. Auch die Aufnahmefähigkeit der Fernschreibwählämter wird um 250 zunehmen.

#### 2.4. Hochbau

In den Jahren 1978 und 1979 wurden  
17 Postämter  
13 Wählämter  
1 Verbundamt und  
1 Netzgruppenamt  
neu errichtet bzw. erweitert.

Derzeit befinden sich  
4 Post- und Wählämter  
1 Wählamt und  
1 Postgarage  
in Bau.

In der laufenden Legislaturperiode sollen noch  
1 Postamt,  
1 Postgarage,  
1 Hauptbereichsamt,  
1 Telegraphenbauamt,  
1 Fernmeldegarage,  
1 Wählamt,  
die Telegraphenzeugabteilung Innsbruck  
4 Verbundämter,  
1 Netzgruppenamt,  
1 Bautrupunterkunft und  
2 Richtfunkstationen  
neu gebaut bzw. erweitert werden.

#### 3. Kraftwagendienst der ÖBB und Postautodienst

- Der Postautodienst und der Kraftwagendienst der ÖBB wurden insbesondere unter Bedachtnahme auf die Erfordernisse des Berufsverkehrs und des Fremdenverkehrs systematisch weiter ausgebaut.
- Um ein verbessertes Verkehrsangebot zu bieten, wurden neben der Errichtung von neuen Linien und der Verbesserung des Fahrplanes der Linien beider Betriebe auch besonderes Augenmerk auf die Erneuerung des Fahrparks gerichtet.

Insgesamt wurden in den Jahren 1978 und 1979 14 moderne Omnibusse für den Kraftwagendienst der ÖBB und 33 Busse für den Postautodienst angeschafft.

- Der Ausbau des Fahrparks erfordert in betrieblicher Hinsicht auch die Erweiterung und Modernisierung der Omnibusgaragen wie z.B. der Postgarage Kitzbühel, deren Verwaltungstrakt sich derzeit in Bau befindet oder der Postgarage Kufstein, die neu gebaut werden soll.



#### 4. Bundesministerium für Verkehr

##### 4.1. Zivilluftfahrt

##### 4.1.1. Flughafen Innsbruck

Bezüglich des Flughafens Innsbruck wurde in den letzten beiden Jahren auf Grund luftfahrtbehördlicher Bewilligungen eine ganze Reihe bedeutender Maßnahmen gesetzt, wie etwa die Sanierung des befestigten Rollweges "B" und die Herstellung befestigter Schultern für diesen Rollweg im Hinblick auf den zunehmenden Verkehr mit Düsenflugzeugen auf diesem Flughafen.

Noch durchzuführen sind die:

- Erweiterung des Flughafenareals durch Einbeziehung und Planierung des östlichen Pistenvorfeldes im Interesse der Sicherheit des Flugplatzbetriebes.
- Ergänzung der Hindernisbefeuerung in der Umgebung des Flughafens durch Errichtung von Befeuerungsanlagen auf der 220-KV-Verbundleitung sowie auf anderen kritischen Stellen außerhalb der Sicherheitszone des Flughafens zur Wahrung der Sicherheit der An- und Abflugbewegungen auf diesem Flughafen.
- Erweiterung der südlichen Flughafengrenzen zum Zwecke der Errichtung eines dritten Hangars samt Abstellflächen, einer Geräteeinstellhalle und einer Ausweichstelle im Bereiche des Rollweges "A" (mit der Errichtung des Hangars wurde bereits begonnen).

Diese Bodeneinrichtungen sind einerseits erforderlich, um der zu erwartenden zusätzlichen Steigerung des Flugverkehrs auf dem Flughafen durch die Aufnahme des regelmäßigen Flugdienstes des in Innsbruck beheimateten Luftbeförderungsunternehmens "TYROLEAN AIRWAYS" ab April 1980 auf den Strecken Innsbruck - Wien und Innsbruck - Zürich, sowie von Charterflügen gerecht zu werden, andererseits benötigt das Luftbeförderungsunternehmen einen eigenen Hangar für die

Wartung und Hangarierung ihrer Luftfahrzeuge, zumal die Einstellmöglichkeit von Luftfahrzeugen in den bestehenden zwei Hangars bereits durch die in Innsbruck stationierten Flugzeuge der Allgemeinen Luftfahrt voll ausgeschöpft ist.

- Beseitigung oder höhenmäßige Verringerung von Luftfahrthindernissen innerhalb der Sicherheitszone des Flughafens, wie z.B. des alten Flughafenrestaurants nördlich der befestigten Piste.
- Verbreiterung des Rollweges "A" auf 23 m und Herstellung von 4,5 m breiten befestigten Schultern.
- Verlängerung der bestehenden Anflug-Blitzbefeuerung zur Piste 26 des Flughafens durch Installation des sogenannten "Runway lead in Lighting Systems".

Dieses von der ICAO empfohlene System wird zu einer wesentlichen Verbesserung der Anflüge, insbesondere bei schlechten Witterungsverhältnissen (z.B. Dunstlagen über dem Stadtgebiet etc.), führen.

#### 4.1.2. Flugfeld St. Johann in Tirol

Das Flugfeld St. Johann in Tirol, welches auf Grund des ICAO-Regionalplanes für den Flugverkehr der Allgemeinen Internationalen Luftfahrt im Jahre 1964 für den grenzüberschreitenden Luftverkehr geöffnet wurde, konnte mit Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr (Luftfahrtförderungsmitel) zu einem der modernsten Flugfelder Österreichs ausgebaut werden. Desgleichen wurde die Flugsicherungsstelle St. Johann in Tirol erweitert.

#### 4.1.3. Flugsicherung

In den letzten beiden Jahren wurden auf dem Gebiete der Kennzeichnung von Luftfahrthindernissen und der Beseitigung von Luftfahrthindernissen ca. 35 Mio S aufgewendet.

#### 4.2. Allgemeiner Verkehr

In den Jahren 1978 und 1979 wurden für Zwecke der Verkehrsförderung im Bundesland Tirol Beträge in der Gesamthöhe von über 55 Mio S bereitgestellt. Dabei handelt es sich um Zinszuschüsse an Seilbahnunternehmen und um ERP-Ersatzaktionen. Diese Maßnahmen haben ganz wesentlich zum Ausbau und zur Sicherung des Fremdenverkehrs, insbesondere während der Wintersaison, beigetragen.

Weder für die Förderungsmaßnahmen der Luftfahrt, noch hinsichtlich der hier genannten lassen sich derzeit zuverlässige Aussagen über die aufzuwendenden Beträge bis zum Ende der laufenden Legislaturperiode machen.

Wien, 1980 03 17

Der Bundesminister



Bis zum Ende der laufenden Legislaturperiode sind weitere Hinderniskennzeichnungsmaßnahmen, die Errichtung von Richtfunkstrecken sowie die Erneuerung des Wetterradars auf dem Patscherkofel mit einem Gesamtaufwand von ca. 80 Mio S vorgesehen. Die Flugsicherungsstelle Innsbruck wurde mit einer Wetterrundspruchanlage ausgestattet.

#### 4.1.4. Tyrolean Airways

Aircraft Innsbruck Luftfahrt Ges.m.b.H. und Co. KG (jetzt Tyrolean Airways)/Innsbruck wurde mit Bescheid des Bundesministeriums für Verkehr vom 21.5.1979, Zl. 30.505/247-I/4-1979, eine Beförderungsbewilligung für die Durchführung von Bedarfsflügen mit Luftfahrzeugen der Gewichtsklasse E erteilt. Mit der Erteilung der Betriebsaufnahmegenehmigung ist in Kürze zu rechnen (April 1980). Damit wurden bzw. werden die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen, Innsbruck mit 50-sitzigem Dash 7-Gerät in den Luftverkehr einzubinden (innerösterreichischer und grenzüberschreitender Verkehr; geplante Destinationen: z.B. Zürich, Wien, Pula, Cannes, Korsika, Sizilien).

#### 4.1.5. Verbesserung der An- und Abflugverfahren

Im Hinblick auf die Aufnahme des Flugbetriebes der Tyrolean Airways ist eine Änderung des derzeitigen Anflugverfahrens für den Flughafen Innsbruck in Ausarbeitung, um einen noch sichereren und regelmäßigeren Betrieb zu gewährleisten.

#### 4.1.6. Förderung der Luftfahrt

In den Jahren 1978 und 1979 wurden in Tirol für Förderungszwecke der Luftfahrt insgesamt S 440.000,-- bereitgestellt. Diese Mittel dienen vor allem dazu, den Austausch überalterter Luftfahrzeuge - insbesondere Segelflugzeuge - sowie die Anschaffung modernerer Funkgeräte zu erleichtern und damit die Sicherheit der Allgemeinen Luftfahrt zu erhöhen.

Beilage zu Pr.Zl. 5901/2-1-1980

Bundesministerium für Verkehr

Gesamtdarstellung

## ÖSTERREICHISCHE BUNDESBAHNEN

I. Reisezugverkehr  
Personenfernverkehr

Das Verkehrsangebot wurde bzw. wird unter Berücksichtigung der Wünsche der Interessensvertretungen erstellt und den allgemeinen Bedürfnissen laufend angepaßt.

Für die Jahre 1978 und 1979 wären dabei nachstehende Verbesserungen hervorzuheben:

- Anhebung des Reisekomforts im Korridorverkehr Innsbruck - Lienz über Brennero/Brenner bzw. San Candido/Innichen durch den Einsatz von neuen und modernen Wagen der Bauart "Schlieren".
- Lokbespannte Führung des Zugpaares "Transalpin" mit modernen klimatisierten Reisezugwagen, wodurch ein größeres Platzangebot zur Verfügung steht.

- 2 -

- Aufenthalt des Zugpaares "Transalpin" in St. Anton am Arlberg während der Winterhauptsaison.

Bis zum Ende der laufenden Legislaturperiode sind - soweit schon jetzt vorhersehbar - nachstehende Verbesserungen geplant:

- Neue Aufenthalte ab Sommerfahrplan 1980 für folgende Schnell- und Eilzüge:
  - TS 142 "Montfort" im Bahnhof St. Anton am Arlberg
  - TS 164 und TS 165 "Bodensee" im Bahnhof Wörgl
  - Ex 468 und Ex 469 "Arlberg-Expresß" im Bahnhof Imst-Pitztal
  - D 541 im Bahnhof Brixlegg
  - E 642 (Wien - Bregenz) im Bahnhof Strengen
  - D 432 in den Bahnhöfen Steinach in Tirol und Matri
- Neuer Aufenthalt ab Winterfahrplan 1980 für den TS 144 "Tirolerland" in Schwaz
- Anstelle des Zugpaares D 215 - D 214 "Rhein-Expresß" wird ab Sommerfahrplan 1980 die neue IC-Verbindung "Erasmus" zwischen Innsbruck und Amsterdam geführt. Diese Verbindung besitzt in der Süd-Nord-Richtung in Würzburg einen ausgezeichneten Anschluß an den "Prinz-Eugen" nach Hamburg.
- Nach Fertigstellung der Rosenheimer Kurve (voraussichtlich 1982) werden sich im Zusammenhang mit der Einrichtung eines Taktverkehrs Wien - Innsbruck weitere Verkehrsverbesserungen ergeben.

Auf der Westbahnstrecke wurden die Restaurationsdienste im Zug erheblich verbessert bzw. ausgebaut. Es wurden fünf moderne klimatisierte Speisewagen angeschafft (die unter anderem beim Expresßzug "Transalpin", Wien - Innsbruck - Basel, eingesetzt werden), weiters die Triebwagenzüge für Städteschnellzugverbindungen nahezu zur Gänze mit Vollspeisewagen ausgerüstet und neue Reisezugwagen mit einem Buffetdienst im Zug ("Minibar-Stützpunkt") ausgestattet. Bis zum Ende der laufenden Legislaturperiode ist die Beschaffung von weiteren fünf modernen Speisewagen beabsichtigt.

- 3 -

### Personennahverkehr

Im Zuge der Bemühung um die Hebung der Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs wurde mit Beginn des Sommerfahrplanes 1978 ein Schnellbahnverkehr im Taktfahrplan (Studentakt bzw. Halbstudentakt in den Hauptverkehrszeiten) zwischen Innsbruck und Telfs-Pfaffenhofen eingerichtet.

Ab Sommerfahrplan 1980 wird im Nahverkehr Innsbruck - Telfs-Pfaffenhofen die Fahrzeit der Taktzüge in beiden Fahrtrichtungen von derzeit 33 auf 30 Minuten verringert. Darüberhinaus laufen Planungsarbeiten für die Einrichtung eines Nahverkehrs im Taktfahrplan zwischen Innsbruck und Jenbach sowie für die Erweiterung des Taktverkehrs von Telfs-Pfaffenhofen bis Ötztal.

### II. Kraftwagenpersonenverkehr

In den Jahren 1978 und 1979 wurden für den Bereich des Bundeslandes Tirol 14 moderne Omnibusse beschafft. Diese ermöglichen eine Komfortsteigerung für die Fahrgäste sowie eine Erweiterung und Verdichtung des Verkehrsangebotes. Die Gesamtkosten dieser Omnibusse betragen rund 17 Millionen Schilling. Bis zum Ende der laufenden Legislaturperiode ist mit der Beschaffung von weiteren 20 modernen Omnibussen zu rechnen. Die Gesamtkosten sind mit rund 29 Millionen Schilling zu beziffern.

In den Jahren 1978 und 1979 wurden im Bundesland Tirol nachstehende Verkehrsverbesserungen geschaffen:

- Verkehrsaufnahme auf der Kfl 4235 Landeck - St. Anton
- Verkehrsaufnahme auf der Kfl 4167/8353 Telfs - Oberperfuß  
in Betriebsgemeinschaft mit der Fa. Dietrich
- Verkehrsaufnahme auf der Kfl 4111 Kramsach - Breitenbach am Inn
- Verkehrsaufnahme auf der Kfl 4055 Niederbreitenbach  
- Maria Stein

- 4 -

- Verkehrserweiterung auf der Kfl 4143 Innsbruck - Brenner
- Verkehrserweiterung auf der Kfl 4145 Steinach - Obernberg
- Verkehrserweiterung und Einführung eines Taktverkehrs auf der Kfl 4051 Wörgl - Kitzbühel
- Verkehrserweiterung und Einführung eines Taktverkehrs auf der Kfl 4141 Innsbruck - Marxen
- Verkehrserweiterung und Einführung eines Taktverkehrs auf den Kfl 4163 und 4165 in der Strecke Innsbruck - Kematen.

Im bestehenden Kraftfahrlinienverkehr wird die Verkehrsführung grundsätzlich auf die jeweilige Fahrplanperiode ausgerichtet. Den von den einzelnen Interessensvertretungen - Arbeiterkammer, Handelskammer, Schulbehörden, Bezirkshauptmannschaften, Firmen usw. - vorgebrachten Fahrplanwünschen wird bei den jährlich stattfindenden Fahrplan Konferenzen unter Berücksichtigung ihrer Wirtschaftlichkeit entsprochen.

Der KWD der ÖBB wird sich auch künftighin im Bundesland Tirol bemühen, durch

- Erweiterung des Kraftfahrliniennetzes
- Einrichtung von kundenfreundlichen Taktverkehren
- Führung von Schnellbussen
- Fahrzeitverkürzung
- verstärkten Einsatz von Fahrbetriebsmitteln im Schülerverkehr unter Berücksichtigung der Unterrichtszeiten
- Zusammenarbeit mit anderen Verkehrsträgern in Form von Gemeinschaftsverkehren
- Inbetriebstellung größerer Autobusse mit besserer Fahrzeugausstattung

die Attraktivität des Kraftfahrlinienverkehrs zu erhöhen.



- 5 -

### III. Güterzugsverkehr

Zur Beschleunigung und Verbesserung des Güterverkehrs im Interesse der verladenden Wirtschaft und der Konsumenten wurden in Tirol in den Jahren 1978 und 1979 folgende Maßnahmen gesetzt:

- Einrichtung der Nachtgüterschnellverbindung "Wolfurter" Wien - Innsbruck - Wolfurt und zurück.
- Wesentliche Beschleunigung der Sendungen für den Raum Wörgl durch Bildung einer Frachtgruppe "Wörgl" bei allen in Stadlau, Klein Schwechat und Linz Vbf nach Hall in Tirol ausgehenden Zügen.
- Neuordnung des Güterverkehrs ab Hall in Tirol Richtung Salzburg bzw. Tauern und Selzthal bzw. Herstellung besserer Anschlüsse in Hall in Tirol Richtung Vorarlberg.
- Erhöhung der Regelzugzahlen im Grenzübergang Brennero/Brenner von 103 auf 114 Züge pro Woche in Anpassung an das steigende Transportvolumen.
- Einrichtung einer vierten durchgehenden Transitverbindung 43654 Hegyeshalom - Wien - Hall in Tirol - Buchs (SG) mit Übernahme der Nachtsprungfunktion zwischen Wien und Innsbruck.
- Einrichtung von Fahrvershubknoten in den Bahnhöfen Saalfelden, Innsbruck Westbahnhof, Landeck, Kitzbühel, Wörgl und Hall in Tirol zur wirtschaftlicheren Abwicklung der Verschubarbeiten und Frachtbeschleunigung.

Für das Fahrplanjahr 1980/81 werden folgende Verbesserungen vorgenommen:

- Erhöhung der Regelzugzahlen von 114 auf 134 Züge pro Woche im Übergang Brennero/Brenner
- Beschleunigung von 2 Güterzügen von Hall in Tirol nach Buchs (SG) zur Verbesserung des Anschlusses in Buchs (SG)
- Neuregelung der Abfahren nach Wels aufgrund des gestiegenen Frachtaufkommens
- Einrichtung der Nachtsprungverbindung 50043 "Liebenauer" mit einmal wöchentlichem Verkehr in der Relation Innsbruck - Klagenfurt - Leoben - Graz.

- 6 -

Konkrete Maßnahmen zur Leistungsverbesserung über das Fahrplanjahr 1980/81 können derzeit noch nicht genannt werden. Die ÖBB werden jedoch so wie bisher bemüht sein, die Güterzugfahrpläne den jeweils geänderten Bedürfnissen der Tiroler Wirtschaft laufend anzupassen sowie den Kundenwünschen zu entsprechen.

Auf dem Gebiet der Anschlußbahnförderung wurden in Tirol in den Jahren 1978 und 1979 von den ÖBB 15 Förderungsanträge mit einem Gesamtförderungsbetrag von 8,0 Millionen Schilling behandelt. Von diesen 15 Vorhaben konnten bisher 12 mit einem Förderungsbetrag von insgesamt 6,7 Millionen Schilling realisiert werden.

Bis zum Ende der laufenden Legislaturperiode werden in Tirol voraussichtlich 4 weitere Anschlußbahnprojekte im Ausmaß von etwa 2,6 Millionen Schilling gefördert werden.

#### IV. Kraftwagengüterverkehr

In den Jahren 1978 und 1979 wurden für den Bereich des Bundeslandes Tirol 3 LKW, 1 Zugmaschine und 1 Anhänger beschafft. Die Gesamtkosten dieser Fahrzeuge betragen rund 3 Millionen Schilling.

Bis zum Ende der laufenden Legislaturperiode ist die Beschaffung von 2 LKW, 2 Zugmaschinen, 2 Anhänger sowie von 20 Wechselaufbauten für den Kombinierten Verkehr vorgesehen. Die Kosten sind mit rund 6 Millionen Schilling zu beziffern.

1978 wurde die Krananlage des Innsbrucker Hauptbahnhofes mit dem für das Umsetzen von Wechselaufbauten notwendigen Zangenhubgeschirr ausgestattet und somit die Voraussetzung für die Aufnahme eines Kombinierten Verkehrs mit Wechselaufbauten geschaffen.

- 7 -

## V. Leistungen baulicher und technischer Art

In den Jahren 1978 und 1979 wurden in Tirol für Bauvorhaben und für technische Einrichtungen rund 656 Millionen Schilling aufgewendet. Bis zum Ende der laufenden Legislaturperiode ist mit einem Investitionsaufwand von etwa 1.184 Millionen Schilling zu rechnen.

All diese Investitionsbeträge flossen bzw. fließen vorwiegend der heimischen Wirtschaft zu.

Folgende Investitionsvorhaben größeren Umfanges wären zu erwähnen:

### 1. Investitionen auf dem Bausektor

- Auflassung von 6 Eisenbahnkreuzungen durch die Errichtung von Über- bzw. Unterführungen oder Ersatzwegen.
- Sanierung des Gütermagazins und der Laderampe in den Bahnhöfen Matrei, Telfs-Pfaffenhofen und Hall in Tirol
- Abdichtung des Sonnenburgtunnels auf der Strecke Kufstein - Brenner.
- Im Interesse des Umweltschutzes Errichtung von "Mattengleisen" zum Auffangen von Ölrückständen in den Bahnhöfen Reutte in Tirol, Seefeld in Tirol u. Landeck.
- Sanierung der Ladestraßen in den Bahnhöfen Innsbruck Fbf, Ötztal, Telfs-Pfaffenhofen und St.Johann in Tirol
- Durchführung von Restarbeiten beim Nahverkehrsprojekt Innsbruck Hbf - Telfs-Pfaffenhofen
- Errichtung der Zufahrt und des Betriebsbahnhofes des künftigen KWD-Stützpunktes Wörgl

Begonnen bzw. fortgesetzt wurde:

- der Umbau des Bahnhofes Kufstein
- der Umbau des Verschiebebahnhofes Hall in Tirol
- die Sanierung des Bahnhofes Innsbruck Hbf
- die Sanierung des Aufnahmegebäudes des Bahnhofes Landeck
- die Erneuerung der Bahnsteigdächer des Bahnhofes Wörgl

- 8 -

- die Teilerneuerung des Rattenbergtunnels auf der Strecke Kufstein - Brenner,
- die Errichtung eines Personentunnels im Bahnhof Kitzbühel,
- die Errichtung eines Freiladegleises im Bahnhof Innsbruck Hötting,
- die Errichtung einer Unterführung in Schwaz.

Geplant sind weiters:

- die Auflassung von 10 - 15 Eisenbahnkreuzungen durch die Errichtung von Über- bzw. Unterführungen oder Ersatzwegen,
- der zweigleisige Ausbau zwischen Schnann und St. Anton am Arlberg sowie zwischen Schönwies und Landeck,
- die Erweiterung des Nahverkehrs über Telfs-Pfaffenhofen hinaus bis Ötztal,
- die Errichtung der Rosenheimer Kurve zwecks Beschleunigung und Verdichtung des Korridorverkehrs,
- die Sanierung der Ladestraße in den Bahnhöfen Landeck, Seefeld in Tirol, Scharnitz und Schwaz,
- die Sanierung des Gütermagazins und der Laderampe in den Bahnhöfen Landeck, Reutte in Tirol und Seefeld in Tirol,

## 2. Investitionen auf dem sicherungstechnischen Sektor

- Bau moderner Gleisbildstellwerke in den Bahnhöfen Telfs-Pfaffenhöfen, Imst-Pitztal und Völs
- Errichtung von automatischen Blockstellen in den Bahnhöfen Telfs-Pfaffenhofen und Völs
- Errichtung von je einer Elektroschrankenanlage in den Bahnhöfen Imst-Pitztal und Kitzbühel
- Einrichtung der induktiven Zugsicherung auf der Strecke Innsbruck Westbahnhof - Scharnitz.

Im Bau befinden sich derzeit:

- Zentralstellwerksanlagen in den Bahnhöfen Hall in Tirol und Kufstein

- 9 -

- die elektrische Mittelstellwerksanlage im Bahnhof Schönwies
- zwei Elektroschrankenanlagen im Bahnhof Hall in Tirol.

Geplant sind weiters:

- automatische Blockstellen in den Bahnhöfen Schönwies, Kitzbühel und St.Johann in Tirol
- eine Elektroschrankenanlage im Bahnhof Seefeld in Tirol

### 3. Investitionen auf dem fernmeldetechnischen Sektor

- Errichtung von Verschubfunkanlagen zur Sicherung und Rationalisierung des Verschubdienstes in den Bahnhöfen Innsbruck Hbf, Innsbruck Westbahnhof und Saalfelden.
- Installierung von modernen Fernsprechanlagen (Basaanlagen) in den Bahnhöfen St.Johann in Tirol, Telfspfaffenhofen, Brixlegg, Schwaz und Flirsch.

Begonnen bzw. fortgesetzt wurde:

- die Einrichtung des Zugfunkes auf der Arlbergstrecke.

Geplant sind weiters:

- die Errichtung von Verschubfunkanlagen in den Bahnhöfen Hall in Tirol, Kufstein und Landeck
- die Installierung moderner Fernsprechanlagen (Basaanlagen) in den Bahnhöfen Fritzens-Wattens und Hochfilzen
- die Einrichtung einer Verkehrs-Dispositionsstelle in Innsbruck Westbahnhof zur Erhöhung der Beförderungsqualität
- die Einrichtung des Zugfunkes auf der Strecke Kufstein - Brennero/Brenner.

- 10 -

## VI. Elektrifizierung und Elektrobetrieb

In den Jahren 1978 und 1979 wurde mit einem Kostenaufwand von rund 2 Millionen Schilling bei der 110 kV-Übertragungsleitung Zirl - Landeck die Fundamente erneuert sowie zwischen Mauterndorf und Steinach in Tirol die Fahrleitung saniert.

Begonnen bzw. fortgesetzt wurde:

- die Errichtung des 110 kV-Unterwerkes Fritzens-Wattens
- die Errichtung des Ruetzkraftwerkes Fulpmes und der dazugehörigen Übertragungsleitung von Fulpmes nach Schönberg
- der Neubau der Elektrobetriebsstelle Innsbruck
- die Erneuerung der Fahrleitungsanlage zur Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf der Brenner- und Arlbergstrecke, auf den Strecken Wörgl - Zell am See sowie Kufstein - Innsbruck.

Die Gesamtkosten für sämtliche Vorhaben sind mit rund 703 Millionen Schilling zu beziffern.

## VII. Fahrpark

In den Jahren 1978 und 1979 sowie bis zum Ende der laufenden Legislaturperiode wurden bzw. werden umfangreiche Erneuerungen im Bereich des Maschinendienstes der ÖBB getätigt. Vorwegnehmend darf festgehalten werden, daß die Investitionen bei den Fahrzeugen auch gesamtheitlich zu betrachten sind. Die Auswirkungen der Neubeschaffung auf den Fahrkomfort und die Pünktlichkeit der Betriebsabwicklung beschränken sich naturgemäß nicht nur auf ein Bundesland, sondern aufgrund der Langläufe auf alle Bundesländer.

### 1. Triebfahrzeuge

In den letzten zwei Jahren erfolgte die Auslieferung von 78 Elektrotriebfahrzeugen, die einen Anschaffungswert von rund 2,16 Milliarden Schilling repräsentieren. Neben 47 Lokomotiven der Hochleistungs-Thyristorbaureihe 1044 sind

- 11 -

auch 31 Triebwagen beschafft worden, bei welchen die zugehörigen Zwischen- und Steuerwagen miteingeschlossen sind. Die Zugförderungsleitung Innsbruck sowie die Zugförderungsstellen Wörgl und Landeck (letztere ist Bludenz unterstellt) besorgen den Großteil der Triebfahrzeugstellung in Tirol. Für Osttirol ist die Zugförderungsstelle Lienz zuständig, die jedoch der Zugförderungsleitung Villach organisatorisch angegliedert ist. Insgesamt wurde der Triebfahrzeugstand aller Tiroler Zugförderungsstellen um 9 Fahrzeuge erhöht. Die Zugförderungsleitung Innsbruck erhielt 19 Neubaulokomotiven Reihe 1044, was wiederum eine erhebliche Leistungsverbesserung aber auch eine Verringerung des Erhaltungsaufwandes darstellt. 7 mehr als 50 Jahre alte Elektroloks wurden im gleichen Zeitraum ausgemustert. Lokomotiven der Reihe 1110, 1020 und 1245 wurden an andere Dienststellen abgegeben. Wörgl wurde durch die Zuordnung von 4 Lokomotiven der Reihe 1020 für den Rampendienst auf dem Hochfilzener Sattel in seiner Leistungsfähigkeit wesentlich verbessert. Für den Nahverkehr Innsbruck - Telfs-Pfaffenhofen wurden 4 Garnituren der modernen Nahverkehrstriebzüge 4020 nach Innsbruck gegeben. Ebenso wurde noch ein Nahverkehrszug 4030 der älteren Triebzugtype zur Verstärkung zugeordnet.

Ein wichtiger Beitrag zur Erhöhung des Transportvolumens auf der Brennerampe konnte durch Zulassung des Nachschiebebetriebes geleistet werden. Mit 3 Lokomotiven, 2 an der Zugspitze und 1 als Nachschiebelok, können nunmehr 1500 to Anhängelast befördert werden.

Für den Zeitraum 1980 bis zum Ende der laufenden Legislaturperiode ist nach dem gegenwärtigen Stand die Lieferung von 138 Elektrotriebfahrzeugen zu erwarten. Darin sind etwa 20 Elektroerschubloks enthalten, die in der neuen Drehstromtechnologie zur Ausführung gelangen sollen.

- 12 -

Es ist anzunehmen, daß im Tiroler Raum einige solche Lokomotiven zum Einsatz gelangen werden. Weitere Zuordnungen von Lokomotiven 1044 nach Innsbruck und 1020 nach Wörgl werden die Traktionsverhältnisse weiter verbessern und den Erhaltungsaufwand absenken. 1980 erhält Innsbruck einen fünften Nahverkehrstriebzug 4020. Ebenso erfolgt heuer die Zuweisung von 2 Dieselschublokomotiven für die durch den Bahnhofsumbau in Kufstein erforderlichen zusätzlichen Verschubaufgaben. Die Ausmusterung alter Elektrolokomotiven wird weiter fortgesetzt.

## 2. Reisezugwagen

In den Jahren 1978 und 1979 wurden 223 neue Reisezugwagen in Dienst gestellt. 112 davon sind für den internationalen Einsatz konzipiert und sind mit Vollklimatisation und entsprechender Ausstattung der gehobenen Komfortklasse zuzurechnen. Die übrigen Wagen sind in der gefälligen Form mit "Orange-elfenbein-Zweifarbenaustrich" und Stoffpolsterung mit Kopfschutz als 2. Klassewagen der bekannten Schlierentype ausgeführt. 40 Wagen besitzen ein Gepäckabteil. Der Anschaffungswert aller dieser Reisezugwagen beträgt 1,3 Milliarden Schilling. Bereits vorhandene, ältere und einfacher ausgestattete Inlandsreisezugwagen werden in den Hauptwerkstätten durch Neupolsterung und Zweifarbenanstrich der neuen Ausführung angepaßt. Ein erheblicher Anteil der neuen Reisezugwagen durchfährt den Tiroler Raum. Die Korridorzüge nach Lienz sind durchwegs mit modernen Schlierenwagen versehen. Daneben laufen die beliebten Städtetriebzüge der Bauart 4010 im größeren Ausmaß Innsbruck direkt und auch im Durchzugsverkehr nach Westen, Tirol an.

Bis zum Ende der laufenden Legislaturperiode ist die Lieferung von 208 Reisezugwagen für den internationalen Verkehr geplant. Hievon werden 105 Stück 2. Klassewagen ohne Klimaanlage ausgerüstet sein. Weiters sind 30 Liegewagen, sowie



- 13 -

Gepäckwagen, Wagen mit Gepäckabteil und 5 Speisewagen in der Gesamtlieferung enthalten. Für den Inlandsverkehr sind 355 Wagen vorgesehen, wovon 190 Wagen eine neue, von dem Schlierentyp abweichende modernere Ausführung, ähnlich der "Corailtype" ausländischer Bahnverwaltungen darstellen. Nach Auslieferung dieser 563 Wagen kann damit gerechnet werden, daß keine alten zweiachsigen Wagen mehr zum Einsatz gelangen.

### 3. Güterwagen

Am Güterwagensektor wurden in den Jahren 1978 und 1979 2321 neue Güterwagen in Dienst gestellt. Ihr Anschaffungswert beträgt ca. 1,192 Milliarden Schilling. Bis zum Ende der laufenden Legislaturperiode ist die Lieferung von etwa 2400 Güterwagen vorgesehen.

Der Einsatz dieser Güterwagen wird auch der Transportwirtschaft des Bundeslandes Tirol von Nutzen sein.

## VIII. Aufträge der Österreichischen Bundesbahnen an die Tiroler Wirtschaft

Die Österreichischen Bundesbahnen haben an Firmen im Bundesland Tirol in den Jahren 1978 und 1979 für die Beschaffung von Waren (inclusive Eisenbahnfahrzeuge) Lieferaufträge in der Höhe von insgesamt rund 1038 Millionen Schilling vergeben und somit einen wesentlichen Beitrag zur Sicherung der in diesem Bundesland befindlichen Arbeitsplätze geleistet.

Über die Höhe der Auftragssummen, die bis zum Ende der laufenden Legislaturperiode in Tirol vergeben werden, kann zum jetzigen Zeitpunkt naturgemäß keine endgültige Aussage gemacht werden. Die Jahresquoten werden jedoch aller Voraussicht nach die Höhe der vergangenen Jahre erreichen.

- 14 -

IX. Investitionsschwerpunkte

In den Jahren 1978 und 1979 wurden im Bundesland Tirol nachstehende Investitionsmittel bereitgestellt:

Baudienst	425 Mio S
Sicherungsdienst	169 Mio S
Fernmeldedienst	62 Mio S
Beschaffung von Bussen	<u>17 Mio S</u>
	673 Mio S

Bis zum Ende der laufenden Legislaturperiode ist mit der Bereitstellung nachstehender Investitionsmittel zu rechnen:

Baudienst	1000 Mio S
Sicherungsdienst	164 Mio S
Fernmeldedienst	20 Mio S
Beschaffung von Bussen	<u>29 Mio S</u>
	1213 Mio S

Im Rahmen der Beschaffung von Fahrbetriebsmittel (Lokomotiven, Reise- und Güterwaggons) läßt sich eine Zuordnung der aufgewendeten Investitionsmittel für ein bestimmtes Bundesland nicht ohne weiteres vornehmen.

In den Jahren 1978 und 1979 wurden für den Bundesbereich ausgeliefert:

47 E-Loks	}	im Bestellwert von 2,160 Mrd S
31 Elektrotriebwagen		
223 Reisezugwagen		im Bestellwert von 1,300 Mrd S
2321 Güterwagen		im Bestellwert von 1,192 Mrd S

- 15 -

Bis zum Ende der laufenden Legislaturperiode ist voraussichtlich mit nachstehender Lieferung zu rechnen:

138 Elektrotriebfahrzeuge  
563 Reisezugwagen  
2400 Güterwagen

} die Höhe der hierfür aufzuwendenden Investitionsmittel wird sich erst aus den einzelnen Fahrzeuggattungen ergeben.

Beilage zu Pr.Zl. 5901/2-1-1980POST- UND TELEGRAPHENVERWALTUNGI. POSTDIENST

Die Maßnahmen zur Verbesserung der Postversorgung zielten verstärkt auf die Schaffung weiterer kundendienstfreundlicher Postamtsräume, auf die Verbesserung des Landzustelldienstes, auf eine Beschleunigung der Postbeförderung (auf Schiene und Straße) und auf die innerbetriebliche Mechanisierung (Beschleunigung des Umleite- und des Schalterdienstes) ab. Folgende Maßnahmen wären zu erwähnen (die Sanierung von Postämtern ist im Abschnitt IV detailliert dargestellt):

- Für die weitere Motorisierung der Landzustellung wurden bzw. werden in den Jahren 1978 bis 1980 insgesamt 50 zweispurige Kraftfahrzeuge beschafft.
- Weitere zwei Kraftfahrzeuge wurden zur Verbesserung der Paket-, Eil- und Telegrammzustellung sowie der Postbeförderung neu eingesetzt.
- Im Jahr 1978 wurde der Paketbehälterverkehr auf Innsbruck - Graz - Innsbruck ausgedehnt, im Jahr 1979 auf Innsbruck - Linz - Innsbruck. Weiters wurden 1978 die Postämter 6020, 6023, 6026 und 6040 Innsbruck einbezogen.
- Beim Postamt 6020 Innsbruck wurde 1978 der Palettendienst für Briefsendungen aufgenommen.
- Im Jahr 1978 wurden fünf, im Jahr 1979 drei Postämter mit Registriereinrichtungen zur automatischen Gebührenermittlung bei postöffentlichen Sprechstellen ausgestattet.

II. POSTAUTODIENST

Das Postauto-Liniennetz wurde in den Jahren 1978 und 1979 systematisch weiter ausgebaut:

Im Jahr 1978 konnte die Strecke Itter - Hopfgarten in die Postautolinie 4060 Wörgl - Ellmau einbezogen werden. Weiters wurde die Strecke Lesendorf - Glanz in die Postautolinie 5012 Lienz - Hinterbichl eingebunden. Der Verkehr der neuen Kraftfahrlinie

- 2 -

Landeck - St. Anton konnte in Betriebsgemeinschaft mit dem Kraftwagendienst der ÖBB am 28. Mai 1978 aufgenommen werden.

Im Jahre 1979 wurde auf der Strecke Bichlbach - Berwang eine neue Postautolinie eingerichtet. Eine Erweiterung des Postautoverkehrs ergab sich auch durch die Übernahme von Kursen der Achenseebahn AG und der Zillertaler Verkehrsbetriebe auf den Gleichlaufstrecken Jenbach - Achenkirch und Mayrhofen - Wald im Pinzgau. Zur Verbesserung der Reisegeschwindigkeit auf den Postautolinien 4060 Wörgl - Ellmau/Hopfgarten, und 4176 Innsbruck - Schattwald wurden die Befahrungsrechte für die Brixentaler Schnellstraße und für das neu dem Verkehr übergebene Teilstück der Inntal-Autobahn bis Lengenberg erworben. Um die Verkehrsverbindung zwischen St. Anton am Arlberg und Lech auch bei einer witterungsbedingten Sperre der Straße über den Arlbergpaß sicherzustellen, konnte nach Fertigstellung des Straßentunnels die Alternativstrecke St. Anton - Arlbergstraßentunnel - Langen in die Postautolinie 4276 St. Anton am Arlberg - Lech  
Langen einbezogen werden.

In Zusammenarbeit mit regionalen Fremdenverkehrsorganisationen und Liftgesellschaften wurden in den letzten Jahren in Tirol zahlreiche Schibusverkehre eingerichtet. Durch diese im Interesse des Fremdenverkehrs getroffenen Absprachen können Postomnibusse und Lifte mit kombinierten Fahrausweisen benützt werden. Es ist beabsichtigt, die Schibusverkehre weiter auszubauen.

Die Modernisierung des in Tirol eingesetzten Fuhrparks konnte fortgesetzt werden. Um den Fahrkomfort im Postautoverkehr zu erhöhen, wurden ab Mitte 1979 nur mehr Omnibusse mit stoffbespannten Sitzen angeschafft. In den Jahren 1978 und 1979 wurden u.a. 33 Großraumomnibusse (davon 16 im Jahre 1979), 47 Lastkraftwagen (davon 31 im Jahre 1979), 61 Leicht - LKW (davon 30 im Jahre 1979) und 40 PKW (davon 17 im Jahre 1979) neu zugeteilt.

Die Beschaffungen werden planmäßig fortgeführt.

Die hochbaulichen Maßnahmen für den Postautodienst sind im Abschnitt IV einbezogen.

### III. FERNMELDEDIENST

#### 1. Leitungsbau

Die Zahl der Fernsprechhauptanschlüsse in Tirol stieg im Zeitraum 1. Jänner 1978 bis 31. Dezember 1979 von 122 984 auf 140 836, somit also um 17 852 (das sind rund 14,5 %). Die Zahl der Fernschreibteilnehmer erhöhte sich in der selben Zeit von 1 362 auf 1 522, also um 160 (ca. 11,7 %).

Folgende Weitverkehrskabel wurden verlegt, bzw. sollen bis Ende 1981 noch verlegt werden:

1978: Wenss - St. Leonhard  
 Ebbs - Walchen  
 Kappl - Ischgl  
 Steinbach - Trins  
 St. Johann - Ellmau  
 Innsbruck - Kematen

1979: Reutte - Weißenbach  
 Brixlegg - Brandenburg  
 Ebbs - Walchsee - Kössen  
 Ellmau - St. Johann - Fieberbrunn - Hochfilzen  
 Thal-Assling - Abfaltersbach - Sillian  
 Landeck - Fließ  
 Grundalm/Pertisau - Hinterriß  
 Steinach - Gries (Teilstück)

1980: Ellmau - Söll - Wörgl - Kundl  
 Wörgl - Oberau (Wildschönau)  
 St. Johann - Waidring  
 Oetz - Umhausen - Längenfeld - Sölden  
 Steinach/Brenner - Navis  
 Pertisau - Hinterriß (2. Teil)  
 Ischgl - Galtür  
 Fließ - Prutz  
 Sillian - Außervillgraten  
 Innsbruck - Kematen

1981: Obsteig - Nassereith - Ehrwald - Bichlbach - Reutte  
 Kundl - Schwaz  
 Schwaz - Jenbach - Maurach - Achenkirch  
 Achenkirch - Steinberg  
 Maurach - Pertisau  
 Steinach/Brenner - Matrei/Brenner  
 Sillian - Kartitsch - Obertilliach

In folgenden Orten wurde das Kabelnetz ausgebaut, bzw. wird der Netzausbau bis Ende 1981 noch erfolgen:

1978: Berwang, Brixlegg, Ebbs, Ellmau, Fieberbrunn, Fügen, Innsbruck, Ischgl, Kappl, Kematen, Prägraten, Prutz, Reutte, St. Johann in Tirol, St. Leonhard, St. Veit in Deferegggen, Schwaz, Steinach, Trins, Umhausen, Walchsee, Wattens, Wenss, Westendorf, Wörgl.

- 1979: Abfaltersbach, Brandenburg, Brixlegg, Ebbs, Ehrwald, Fieberbrunn, Fließ, Hochfilzen, Imst, Innsbruck, Ischgl, Kematen in Tirol, Kössen, Landeck, Lannersbach, Längenfeld, Mayrhofen, Neustift, Obermieming, Oberperfuß, Pettnau, Reutte, St. Jakob, St. Johann in Tirol, St. Leonhard, Scharnitz, Schwaz, Seefeld, Sillian, Steinach am Brenner, Thal-Assling, Untergurgl, Vils, Waidring, Walchsee, Wattens, Weißenbach, Westendorf, Wörgl, Zell/Ziller.
- 1980: Außervillgraten, Axams, Ellmau, Fließ, Fulpmes, Fügen, Galtür, Hinterriß, Imst, Innsbruck, Ischgl, Jenbach, Kematen, Kundl, Längenfeld, Lienz, Navis, Oetz, Prägraten, Prutz, St. Johann in Tirol, Schwaz, Schwoich, Sillian, Sölden, Söll, Steinach/Brenner, Tannheim, Telfs, Umhausen, Waidring, Weißenbach a. Lech, Wildschönau, Wörgl.
- 1981: Achenkirch, Bichlbach, Ehrwald, Fulpmes, Hall in Tirol, Innsbruck, Jenbach, Kartitsch, Kirchberg in Tirol, Kössen, Kundl, Landeck, Matriel/Brenner, Maurach, Nassereith, Obermieming, Obertilliach, Ötztal, Roppen, Reutte, St. Jakob in Deferegggen, Schwaz, Seefeld, Sillian, Silz, Steinach/Brenner, Steinberg, Trins, Wörgl.

Für die folgenden Jahre liegen derzeit (Anfang März 1980) noch keine konkreten Bauprogramme vor.

## 2. Übertragungstechnik

Beim Koaxialkabel Innsbruck - Feldkirch wird ein System für die gleichzeitige Übertragung von 10 800 Fernsprechanälen installiert. Die Umsetzereinrichtungen in den Vermittlungsämtern werden im erforderlichen Ausmaß erweitert werden.

In den öffentlichen Personenrufdienst wurden die Versorgungsbe-  
reiche Jenbach, Kitzbühel, Reutte, Telfs und Zell am Ziller einbe-  
zogen. In Kürze werden Ischgl und Sillian in Betrieb genommen  
werden. Bis zum Ende der Legislaturperiode sollen die Bereiche  
Arlberg (Galzig), Ehrwald, Gries am Brenner, Kufstein und Sölden  
folgen. Beim öffentlichen beweglichen Landfunkdienst ("Autotele-  
fon") wird die Strecke Innsbruck - Arlberg - Feldkirch - Bregenz  
sowie der Abschnitt Wörgl - Kitzbühel bis Ende 1981 in Betrieb  
genommen werden.

## 3. Vermittlungstechnik

In den Jahren 1978 und 1979 wurden folgende neue Wählämter - ent-  
weder als Neubauten oder als Container-Wählämter (hier mit "C" ge-  
kennzeichnet) - in Betrieb genommen:

- 1978: Alpbach, Gries im Sellrain (C), Kufstein, Navis (C), Schwaz  
1979: Hegerau (C), Innsbruck-Hötting, Ischgl, Neustift, Rohrberg,  
St. Veit (C), Vent, Weißenbach, Wörgl.

Zur Verbesserung des Fernsprechverkehrs wurden 1978 die neuen Verbundämter Sillian und Kematen und 1979 das neue Verbundamt Schwaz in Betrieb genommen.

Durch diese Maßnahmen und durch die Erweiterung bestehender Wählämter wurde die Aufnahmefähigkeit der Wählämter Tirols für Fernsprechhauptanschlüsse von Ende 1977 bis Ende 1979 um 31 771 erhöht und dem steigenden Verkehr Rechnung getragen.

Die Aufnahmefähigkeit der Fernschreibwählämter Tirols für neue Fernschreibanschlüsse wurde im selben Zeitraum um 165 erhöht.

Für den Zeitraum 1980 - Anfang 1983 ist die Inbetriebnahme folgender neuer Wählämter (Neubauten und Container-Wählämter) geplant:

- 1980: Achenkirch, Außervillgraten (C), Berwang, Fließ (C), Flirsch, Hochfügen (C), Kartitsch (C), Landl (C), Prägraten (C), St. Jakob in Deferegggen, St. Johann im Walde, Schwoich (C), Serfaus, Umhausen, Villgraten (C), Waidring, Wildschönau, Zell am Ziller
- 1981: Erl (C), Fulpmes, Gerlos, Hopfgarten, Innsbruck-Igls, Kirchberg, Kelchsau (C), Kössen, Sellrain, Virgen, Westendorf
- 1982: Ainet, Galtür, Gschnitz (C), Hegerau, Jenbach, Kematen, Oetz, Plankeroß (C), Roppen, St. Leonhard, Schönwies, Steinberg (C)
- 1983: Abfaltersbach, Brandenburg, Fügen, Kaltenbach, Längenfeld, Schwoich, Straß, Telfs.

Dadurch und durch die Erweiterung bestehender Wählämter wird die Aufnahmefähigkeit der Wählämter Tirols für Fernsprechhauptanschlüsse Ende 1979 bis Ende 1982 um ca. 35 000 Hauptanschlüsse erhöht werden. Zur weiteren Verbesserung des Fernsprechverkehrs werden die neuen teilelektronischen Fernvermittlungseinrichtungen im Netzgruppenamt Wörgl und im Hauptbereichsamt Innsbruck und neue Verbundämter nach der herkömmlichen Technik in Huben, Kufstein, Zell am Ziller und Oetz in Betrieb genommen werden.

Weiters wird die Aufnahmefähigkeit der Fernschreibwählämter dieses Bundeslandes im gleichen Zeitraum um 250 Anschlüsse zunehmen.

#### IV. HOCHBAU

1. In den Jahren 1978 und 1979 wurden folgende Neubauten (Erweiterungsbauten) fertiggestellt:

1978: Netzgruppenamt mit Baubezirk Wörgl (Erweiterungsbau)  
Wählamt Berwang



- 6 -

Wahlamt Bichlbach  
 Wahlamt Ischgl  
 Wahlamt Weißenbach am Lech

1979: Wahlamt Kitzbühel  
 Verbundamt Zell am Ziller (Erweiterungsbau)  
 Wahlamt Achenkirch  
 Wahlamt Flirsch  
 Wahlamt Neustift im Stubaital  
 Wahlamt St. Jakob im Deferegggen  
 Wahlamt Serfaus  
 Wahlamt Umhausen  
 Wahlamt Waidring  
 Wahlamt Wildschönau-Oberau

2. In den Jahren 1978 und 1979 wurden folgende Postämter umgebaut, in-standgesetzt oder in neu erworbene bzw. angemietete Räume verlegt:

1978: Postamt Ainet  
 Postamt Feichtern im Kaunertal  
 Postamt Heiterwang  
 Postamt St. Leonhard im Pitztal  
 Postamt Thal-Abfing  
 Postamt Umhausen

1979: Postamt Ehrwald  
 Postamt Grän  
 Postamt Hall in Tirol  
 Postamt Kartitsch  
 Postamt Längenfeld  
 Postamt Neustift im Stubaital  
 Postamt Obsteig  
 Postamt Pettneu am Arlberg  
 Postamt Stanzach  
 Postamt Völs  
 Postamt Zell am Ziller

3. Zum 1. Jänner 1980 befinden sich folgende Neubauten im Bau:

Post- und Wahlamt Fulpmes  
 Post- und Wahlamt Hopfgarten im Brixental  
 Post- und Wahlamt Kirchberg in Tirol  
 Post- und Wahlamt Kössen  
 Wahlamt Westendorf, Tirol  
 Postgarage Kitzbühel (Verwaltungstrakt)

4. Mit folgenden größeren Neubauten (Erweiterungsbauten) soll noch in der laufenden Legislaturperiode begonnen werden:

Postamt 6330 Kufstein-Bahnhof  
 Postgarage Kufstein  
 Richtfunkstation Gerlosstein  
 Hauptbereichsamt Innsbruck (Erweiterungsbau)  
 Telegraphenbauamt Innsbruck  
 Telegraphenzeugabteilung Innsbruck  
 Fernmeldegarage Innsbruck  
 Wahlamt Jenbach (Erweiterungsbau)

- 7 -

Verbundamt Kematen in Tirol  
Netzgruppenamt Lienz, Osttirol (Erweiterungsbau)  
Bautrupunterkunft und Baubezirk Lienz, Osttirol  
Richtfunkstation Münster  
Verbundamt Oetz (Erweiterungsbau)  
Verbundamt Sillian  
Verbundamt mit Bautrupunterkunft Telfs  
Richtfunkstation Tulferberg