



# Tram/Regionalbahn

Das Magazin für eine gute Verbindung.

## Überblick

Wo wird 2015 gebaut?  
Alle Baustellen auf einen Blick.

## Neue Trams

Für den Betrieb der Tram/Regionalbahn  
werden 20 neue Straßenbahnen benötigt.

## Problemlösung

Warum die Tram/Regionalbahn die  
Lösung für die überlastete Linie O ist.





## Ausblick auf 2015

**Auch 2015 stehen für den Ausbau der Tram/Regionalbahn zahlreiche Arbeiten auf dem Programm.**

Ein großer Teil des Projekts wird in der Kranebitter Allee realisiert. Alle Infos dazu und zu den weiteren Baustellen hier auf einen Blick.

Seite 4–5



## Fertig gebaut

**Der Abschnitt Innrain Nord wurde plangemäß abgeschlossen.**

Die umfangreichen Arbeiten wurden von Februar bis Oktober durchgeführt. Auch die Haltestelle Höttinger Au/west konnte fertig gestellt werden.

Seite 8



## Alternative auf Schiene

**Dank hoher Kapazität und Unabhängigkeit vom Individualverkehr kann die Tram/Regionalbahn die stark frequentierte Buslinie O entlasten.**

Seite 9



## Neue Trams kommen

**20 neue Trams werden für die Linienführung der Tram/Regionalbahn in Zukunft benötigt.**

Die Ausschreibung für die Herstellung der zusätzlichen Fahrzeuge ist in vollem Gange.

Seite 10



## Nachbarin für Grenobler Brücke

**Bis Ende Jänner 2015 läuft der Architekturwettbewerb für den Bau einer neuen Brücke.**

Östlich und angrenzend an die bestehende Brücke wird für die Linienführung der Tram/Regionalbahn eine neue erbaut.

Seite 11



## Öffis-Ausbau in Stadtteilen

**2015 beginnen im Osten und Westen Innsbrucks Arbeiten zum Ausbau der Tram/Regionalbahn.**

Seite 12



## Fest mit Informationsgehalt

**Beim Info-Fest West der Stadt Innsbruck und den IVB stand nicht nur viel Wissenswertes auf dem Programm.**

Mit Snacks und einem bunten Kinderprogramm wollte man den AnrainerInnen auch ein „Danke“ aussprechen.

Seite 14–15

# Liebe Innsbruckerinnen und Innsbrucker,

vor Ihnen liegt die bereits 5. Ausgabe des Tram/Regionalbahn-Magazins. Unser Anliegen ist es, Sie als BürgerInnen und Fahrgäste laufend über das Projekt zu informieren. Bei unseren Info-Tagen und über die BürgerInnen-Mails erkennen wir immer wieder, dass es Themen gibt, bei denen noch Unklarheiten bestehen. Diese wollen wir in diesem Magazin aufgreifen und klären. Darüber hinaus freuen wir uns, Ihnen von interessanten Neuigkeiten, Plänen und Ideen berichten zu dürfen.

Im ablaufenden Jahr 2014 wurde der Bau der Tram/Regionalbahn wieder entscheidend vorangebracht. Dabei konnten wir uns auch in dieser Projektphase auf Ihr Verständnis und Ihre Geduld verlassen, wofür wir uns herzlich bedanken. Der Bau der Tram/Regionalbahn ist ein umfangreiches Projekt. Hinter jedem Schritt stecken viele Ideen und detaillierte Planungen. Besonders unterstützt werden wir dabei von den ExpertInnen der Abteilungen Tiefbau und Verkehrsplanung und dem Amt für Grünanlagen der Stadt Innsbruck sowie von der Abteilung Infrastruktur der IVB.

Ihre konstruktive Kritik ist uns sehr wichtig und entscheidend für unsere Arbeit. Oft werden uns auf diesem Weg Anregungen geliefert, die wir realisieren können. Immer ist uns dies aber natürlich nicht möglich. Dennoch freuen wir uns über jedes Feedback und haben dafür stets ein offenes Ohr. Schließlich ist es unser Ziel, nachhaltige Mobilität für und mit den Menschen zu schaffen.

Ein Blick auf den Kalender zeigt: Weihnachten klopft bereits leise an unsere Türen. Wir wünschen Ihnen an dieser Stelle ein besinnliches Weihnachtsfest und einen tollen Start ins neue Jahr! ■



Mag.<sup>a</sup> Christine Oppitz-Plörer  
Bürgermeisterin Stadt Innsbruck



DI Martin Baltes  
Geschäftsführer IVB

### Impressum

**Herausgeber, Medieninhaber und Verleger:** Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahnen GmbH, Pastorstraße 5, 6010 Innsbruck, Telefon +43 512 53 07-0, Fax +43 512 53 07-110, office@ivb.at, www.ivb.at **Produktion:** TARGET GROUP Publishing GmbH, Brunecker Straße 3, 6020 Innsbruck, office@target-group.at, Tel. +43 (0)512/58 60 20, Fax +43 (0)512/58 60 20-2820 **Fotos:** IVB, Gerhard Berger **Druck:** Niederösterreichisches Pressehaus, St. Pölten



Neben der bestehenden Kranebitter Allee wird 2015 eine neue Landesstraße entstehen.



Auf der „alten“ Allee wird die Tram/Regionalbahn auf einer eigenen Trasse geführt.



So können öffentlicher Verkehr und Individualverkehr unabhängig voneinander fließen.

# Hier wird 2015 gebaut!

Auch im kommenden Jahr laufen die Arbeiten für die Tram/Regionalbahn auf Hochtouren. Leitungen und Gleise werden verlegt und in der Kranebitter Allee wird die Landesstraße neu gebaut.

**E**ine der Baustellen 2015 im Zusammenhang mit der Tram/Regionalbahn wird am Innrain Süd nötig. Von Mitte Februar bis Ende Juni verlegt dort zunächst die Innsbrucker Kommunalbetriebe AG (IKB) ihre Leitungen für Gas, Strom und Wasser neu. Im Anschluss, von Anfang Juli bis Ende September, stehen die Arbeiten für den Gleis- und Straßenbau durch die IVB an.

Ein Großprojekt erwartet die Kranebitter Allee. Südlich der derzeitigen Allee wird zwischen Technikerstraße und Fischerhäuslweg die Landesstraße neu gebaut. „Wo derzeit die Kranebitter Allee verläuft, wird später die Tram/Regionalbahn fahren. So sind wir unabhängig vom Individualverkehr und dementsprechend auch störungsfreier unterwegs“, erklärt Ing. Harald Muhrer, Projektleiter Tram/Regionalbahn. In der Technikerstraße bis zur Viktor-Franz-Hess Straße wer-

**„Wo derzeit die Kranebitter Allee verläuft, wird später die Tram/Regionalbahn auf einer eigenen Trasse fahren. So bleiben wir unabhängig vom Individualverkehr.“**

Ing. Harald Muhrer, Projektleiter Tram/Regionalbahn

den von Mitte März bis Anfang November Gleis- und Straßenbauarbeiten durch die IVB durchgeführt. Diese Arbeiten werden von April bis Ende Juni auch in der Karl-Innerebner-Straße, im Teilbereich bis zur Einfahrt Peerhofstraße durchgeführt. Auch in der Defreggerstraße, zwischen Pradler- und Langstraße, kommt es von März bis Ende Oktober zu Gleis- und Straßenbauarbeiten.

## Eine Frage der Koordination

In der Peerhofstraße und der Lang- und Pembraustraße muss die IKB Leitungen erneuern und umlegen. Diese Arbeiten dauern von März bis Ende des Jahres. In der Viktor-Franz-Hess-Straße wird die Niederwasserperiode von Oktober bis März für Leitungsumlegungen für Kanal und Wasser genutzt, da diese Arbeiten nur in Zeiten eines niederen Grundwasserstandes ausgeführt werden können. Leitungsneu- und umlegungen für Fernheizung, Wasser und Gas werden in der Reichenauerstraße zwischen Radetzkystraße und Pauluskirche, ebenfalls von März bis Jahresende durchgeführt. „Bei jeder Baustelle koordiniert die IKB ihre vorausseilenden Grabungsarbeiten mit uns und anderen

## Alle Baustellen im Überblick

- Innrain Südseite – Mitte Februar bis Ende Juni (IKB Leitungsumlegungen, TIGAS)
- Innrain Südseite – Anfang Juli bis Ende September (IVB Gleis- und Straßenbau)
- Kranebitter Allee – Anfang Februar bis Ende Dezember (Neubau der neuen Landesstraße neben der derzeitigen Kranebitter Allee zwischen Technikerstraße und Fischerhäuslweg, IVB Gleis- und Straßenbau)
- Technikerstraße bis Viktor-Franz-Hess-Straße – Mitte März bis Anfang November (IVB Gleis- und Straßenbau)
- Karl-Innerebner-Straße Teilstück bis Einfahrt zur Peerhofstraße – April bis Ende Juni (IVB Gleis- und Straßenbau)
- Defreggerstraße zwischen Pradlerstraße und Langstraße – März bis Ende Oktober (IVB Gleis- und Straßenbau)
- Peerhofstraße – ab März bis Jahresende (IKB Leitungsumlegungen)
- Viktor-Franz-Hess-Straße – Niederwasserperiode Oktober bis März (IKB Leitungsumlegungen)
- Lang- und Pembraustraße – März bis Ende des Jahres (IKB Leitungsumlegungen, Gas etc.)
- Reichenauerstraße zwischen Radetzkystraße und Pauluskirche – März bis Jahresende (IKB Leitungsneu- und -umlegungen Fernheizung, Wasser, Gas)

Leitungsbetrieben wie zum Beispiel TIGAS, UPC und TELEKOM“, erklärt Ing. Muhrer. Dennoch entsteht bei der Bevölkerung oft der Eindruck, die entsprechenden Stellen würden mehrmals aufgegraben, wieder zugeschüttet, um schließlich noch einmal aufgegraben zu werden. „Das ist so nicht richtig. Normalerweise liegen die betroffenen Leitungen auf unterschiedlichen Höhen und auf eigenen Leitungstrassen nebeneinander. Die Arbeiten beginnen natürlich bei der tiefsten Leitungslage. Ist ein Abschnitt erledigt, muss dieser wieder geschlossen werden, um dem danebenliegenden Leitungsbetrieb die Grabung zu ermöglichen, bzw. vor allem, um den Verkehr aufrecht zu erhalten“, erklärt der Experte. ■

# Frohe Weihnachten und eine gute Fahrt ins neue Jahr!

Liebe Innsbruckerinnen und Innsbrucker!

Das Jahr 2014 neigt sich seinem Ende zu. Für uns Grund genug, Ihnen unseren herzlichen Dank auszusprechen: Für Ihre Geduld während aller Bauarbeiten und für Ihr Vertrauen in unseren Service. Als kleines Dankeschön schenken wir Ihnen beiliegend ein IVB-Gratisticket.

Wir freuen uns über einen zeitgerechten Abschluss der Bauarbeiten am Innrain Nord und blicken zuversichtlich ins kommende Jahr. Gemeinsam schaffen wir auch 2015 ein Jahr voller Mobilität.

Ich wünsche Ihnen fröhliche Weihnachten und einen erfolgreichen Start ins neue Jahr.

Mit besten Grüßen



DI Martin Baltes  
Geschäftsführer Innsbrucker Verkehrsbetriebe  
und Stubaitalbahnen GmbH





IVB-GF DI Martin Baltas, Vize-Bgm<sup>in</sup> Sonja Pitscheider, Bgm<sup>in</sup> Christine Oppitz-Plörer und Ing. Harald Muhrer, Projektleiter, beim fertigen Abschnitt Nord

## Bauzeitplan eingehalten

**Am 17. Oktober konnte der Abschnitt Innrain Nord pünktlich abgeschlossen werden. Leitungen wurden getauscht, die Fahrbahn saniert und schließlich Gleise verlegt. Auch die Haltestelle Höttinger Au/west ist fertig.**

**S**eit Anfang Februar dieses Jahres wurde am Innrain im nördlichen Abschnitt zwischen Terminal und der Klinikkreuzung gearbeitet. Im Anschluss an IKB und TIGAS starteten die IVB im Juli mit den Straßen- und Gleisarbeiten. Nach insgesamt achteinhalb Monaten konnte die Baustelle plangemäß und trotz schwieriger Witterungsverhältnisse im Sommer abgeschlossen werden. Ungeachtet der Baustelle konnten die IVB ihre Linien bereits seit Schulbeginn im September ohne Umleitungen durch den Terminal führen.

Insgesamt 615 Laufmeter Gleise wurden am Abschnitt Innrain Nord verbaut, zusätzlich wurden drei Gleiskreuzungen, vier Weichen und ein Haltestellenkap mit ca. 60 m Länge errichtet. Ähnlich umfangreich die nötigen Straßenbauarbeiten, hier wurden allein 4.800 m<sup>2</sup> Fahrbahnfläche errichtet.

Mit 28. Oktober konnte beim Einkaufszentrum WEST auch die Haltestelle Höttinger Au/west fertig gestellt werden. Hier wurden der unvollständige Haltestellenbereich sowie der Gehsteig und Fahrradweg komplettiert und die fehlende Lücke im Gehweg und Radweg zwischen WEST und Mittenwaldbahnunterführung geschlossen. ■

### Zahlen, Daten, Fakten zur Innrain Nordseite

**Baustellenbeginn:** 10. Februar 2014

**Baustellende:** 17. Oktober 2014

#### Gleisbauarbeiten:

- 615 Laufmeter Gleislänge
- 3 Gleiskreuzungen
- 4 Weichen
- 60 m Haltestellenkap

#### Straßenbauarbeiten:

- 250 Laufmeter Straßen- und Gleiswässerungsleitungen
- 19 Straßeneinläufe und Gleiswässerungskästen
- 4.800 m<sup>2</sup> Fahrbahnfläche
- 400 m<sup>2</sup> Geh- und Radwege und Bahnsteige
- 450 Laufmeter Bordsteine
- 840 Laufmeter Leerrohre

## Problemlösung auf Schiene

Die Linie O ist die am stärksten frequentierte Buslinie Österreichs. Trotz einer 5-Minuten-Taktung sind die Busse überlastet. Nur die Tram/Regionalbahn kann hier Abhilfe schaffen.

**E**ine kleine Störung im fließenden Verkehr reicht aus, um die Linie O aus dem Takt zu bringen. Schnell passiert es, dass gleich drei Busse hintereinander im Stau stehen. Grund dafür ist die Tatsache, dass die Linie O auf dem Großteil ihrer Strecke mit dem Individualverkehr mitfahren muss. „Ein Auto, das für kurze Zeit im Weg steht, reicht aus, um teils beachtliche Verspätungen auszulösen“, erklärt Kurt Schmarl, Leiter der Leitstelle bei den IVB. Auch schlechtes Wetter oder Staus im Individualverkehr behindern die Busse der Linie O. Noch dichter als im 5-Minuten-Takt können Busse im Stadtgebiet aber nicht fahren.

Ein weiteres Problem stellen die Kapazitäten dar. In Stoßzeiten wie im Frühverkehr können zwei aneinander gekoppelte Straßenbahnen der Tram/Regionalbahn 320 Fahrgäste befördern, ein Bus nur 110. Dieser müsste dementsprechend drei Mal so oft fahren wie die Tram. „Im Normalbetrieb kann die Tram alle sieben Minuten 160 Personen mitnehmen, auch das bedeutet eine Steigerung der Kapazität um 45 Prozent“, führt Schmarl weiter aus.

### Zuverlässigkeit durch eigene Trasse

Ein weiterer Vorteil liegt in der Linienführung der Tram/Regionalbahn auf einer eigenen Trasse. Durch die Unabhängigkeit vom Individualverkehr kann die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit der Linien gewährleistet werden und nur durch den Ausbau der Tram/Regionalbahn, unter diesen Voraussetzungen, kann das „Problem Linie O“ gelöst werden. Die Linien 2 (Ersatz für die Buslinie O) und 5 (Regionalbahn) werden mit einer dichten Taktung unterwegs sein. „Das Ziel des öffentlichen Verkehrs ist es, stets eine zuverlässige, sichere, komfortable und umweltbewusste Alternative zum Individualverkehr zu bieten“, betont Kurt Schmarl und fasst zusammen: „Diesen Anspruch an die Mobilität in der Stadt Innsbruck können wir mit der Tram/Regionalbahn erfüllen. Hier wird ein nachhaltiges und zukunftsfähiges Verkehrssystem gebaut.“ ■

Gelenkbus Tram Tram Doppelgarnitur



Gesetzliche Vorgaben erlauben in der Tram/ im Bus eine Besetzung von 6 bzw. 4 Personen/m<sup>2</sup> (Summe = 207 bzw. 146). Die IVB kalkulieren mit max. 160 bzw. 110 Personen, um Bequemlichkeit und Komfort anzubieten.



Besonders zu den Stoßzeiten gibt es für die Busse der Linie O oft kein Durchkommen mehr. Staus sind die Folge.





## Freundliches Lächeln

Für den Betrieb der Tram/Regionalbahn sind zusätzliche Fahrzeuge nötig, die dazugehörige Ausschreibung läuft.

Für den Betrieb der neuen Tram/Regionalbahn werden 20 neue Trams benötigt. Aktuell läuft die Ausschreibung, welche nach den bundesgesetzlichen Regelungen in zwei Stufen und auch EU-weit erfolgt. Im ersten Schritt wird die sogenannte Bietererkundung durchgeführt. „Das heißt, dass wir als IVB den Auftrag für die neuen Fahrzeuge ausschreiben und Interessenten sich bei uns melden können“, erklärt Ing. Harald Jösslin, der als Betriebsleiter und Leiter des Bereichs Bahnbetrieb, unter anderem für die Fahrzeugbeschaffung zuständig ist. In der zweiten Phase werden die potentiellen Hersteller eingeladen, an der Ausschreibung teilzunehmen.

Ob sie die Anforderungen auch erfüllen können, wird über das sogenannte Lastenheft überprüft: „Hier sind alle Kriterien aufgelistet, die erfüllt werden müssen. Wir überprüfen darüber also, ob der Hersteller in der Lage ist, die Trams zu bauen“, führt Jösslin weiter aus. Sind die Voraussetzungen gegeben, ist es an den Fahrzeugherstellern, ein Angebot abzugeben. „Diese werden dann intern bewertet, der Bestbieter bekommt am Ende den Zuschlag“, so Jösslin. Die Bewerbungen können bis Ende November bei den IVB eingehen, bis Mitte Jänner 2015 soll die Angebotsanalyse erfolgen, und Mitte Mai soll der Auftrag vergeben werden, hofft Harald Jösslin: „So sieht derzeit unser Fahrplan für das Projekt „neue Trams“ aus.“

### Der „Smiley“ fährt weiter

Die Anforderungen an die neuen Trams orientieren sich an den bestehenden: „Auch die neue Garnitur soll ausschließlich

aus Niederflurfahrzeugen bestehen, um die hundertprozentige Barrierefreiheit zu gewährleisten. Außerdem legen wir großen Wert auf einen energieeffizienten Betrieb, zum Beispiel in Bezug auf die Heizung oder die Klimaanlage“, betont Harald Jösslin. Auch eine Handicap-gerechte Ausstattung, wie eine Signalisierung für Sehbehinderte, wird umgesetzt.

Optisch würde zwar immer jeder Fahrzeugbauer zu einem gewissen Teil seinen eigenen Stil einbringen, weiß Jösslin, prinzipiell soll aber natürlich das Corporate Design der IVB beibehalten werden. Auch in puncto Innenausstattung hätten sich viele Ideen der letzten Jahre bewährt, so Jösslin: „Die Infoscreens wollen wir wieder einsetzen, da sie bei den Fahrgästen sehr beliebt sind. Wir beobachten immer wieder, dass sich die Leute wie eine kleine Insel um die Bildschirme sammeln und diesen Service sehr schätzen.“ Auch die charakteristische Frontpartie wird erhalten bleiben. Der „Smiley“ wird also auch auf der Strecke der Tram/Regionalbahn unterwegs sein und seine Fahrgäste mit einem Lächeln begrüßen. ■

#### Anforderungen an die neuen Trams

- Niederflurfahrzeug zur Gewährleistung der Barrierefreiheit
- Achsenfahrzeug
- Handicap-gerechte Ausstattung
- Energieeffizienter Betrieb
- Innenausstattung mit Infoscreens

## Brückenschlag

Für die Linienführung der Tram/Regionalbahn wird östlich der bestehenden Grenobler Brücke eine neue Brücke gebaut. Der Architekturwettbewerb läuft.



Östlich der bestehenden Grenobler Brücke wird eine neue Brücke gebaut.

Bis Ende Jänner 2015 soll der Architekturwettbewerb zum Bau der neuen Brücke beendet sein. Die neue Brücke wird östlich angrenzend an die bestehende Grenoblerbrücke errichtet und nur vom öffentlichen Verkehr genutzt.

Die im Rahmen des Wettbewerbs eingegangenen Vorschläge werden anschließend vom Amt für Stadtplanung und dem Tiefbauamt der Stadt Innsbruck geprüft. Schließlich wird ein Siegerprojekt ausgewählt. „Zum Bau der Brücke benötigen wir voraussichtlich zwei Niederwasserperioden, also zwei Winter“, erklärt Ing. Harald Muhrer, IVB-Projektleiter, und führt weiter aus: „Von Oktober bis März führt der Inn weniger Wasser. Nur in dieser Zeitspanne kann die Fundamentierung der Brückenpfeiler errichtet werden. Bei der Errichtung des Tragwerkes sind wir dann wasserstandsunabhängig.“

### Zeitplan steht fest

Noch heuer soll also der Architekturwettbewerb abgeschlossen werden. Im Anschluss daran beginnt die Planung für die Bauarbeiten. „Diese werden uns 2015 beschäftigen. Für die Umsetzung haben wir dann zwei Jahre Zeit, in denen wir vor allem die Winter nutzen müssen“, erklärt Ing. Muhrer den geplanten Ablauf. Der anvisierte Abschluss für das Bauprojekt ist Ende 2017, denn mit Ende 2018 soll die Tram/Regionalbahn ihren Betrieb zwischen Technik West und dem Olympischen Dorf aufnehmen. ■



#### Zahlen und Fakten

- Brückenlänge:** ca. 135 m
- Brückenpfeiler:** 2 Stück
- Bauzeit:** 3 Jahre

# Ausbau in den Stadtteilen

Im kommenden Jahr rücken die Arbeiten rund um die Tram/Regionalbahn zum Großteil aus der Innenstadt in den Osten und Westen der Stadt hinaus.

Um die Schlagworte Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit für eine Schienentrasse versprechen zu können, bedarf es entsprechender Rahmenbedingungen für die Führung des öffentlichen Verkehrs. Unabdinglich dafür ist ein eigens reservierter Straßenbereich für den öffentlichen Verkehr, der ohne störende Einflüsse durch den übrigen Verkehr abgewickelt werden kann. „Die Alternative, mit dem Verkehr mitzufahren, kennt man von der überlasteten Linie O. Hier stehen oft drei bis vier Busse hintereinander im Stau, der hier natürlich auch den Individualverkehr behindert“, erklärt Robert Maier, Leiter für Planung und Disposition. Trotz weniger Fahrspuren für den Individualverkehr bedeutet das in diesem Zusammenhang dennoch mehr Kapazität für den gesamten Verkehr.

Zum Vergleich: Fünf- bis sechsspurig müssten die Innsbrucker Straßen in Zukunft sein, um das Verkehrsaufkommen ohne öffentliche Verkehrsmittel bewältigen zu können.

Besonders die Tram kann hier als zuverlässiges und pünktliches Transportmittel mit großer Kapazität fungieren. Zwei aneinander gekoppelte Straßenbahnen können 320 Fahrgäste aufnehmen, ein Bus 110. Somit müssten drei Busse fahren, um eine Straßenbahn zu ersetzen.

## Tendenz steigend

44,9 Millionen Fahrgäste wurden bis Ende 2013 im Innsbrucker Stadtgebiet befördert. Eine Steigerung von 9 Prozent allein gegenüber dem Vorjahr. Aufgrund der wachsenden Bevölkerungszahl ist hier naturgemäß mit einem weiteren Anstieg zu rechnen. Die starke Nachfrage kann auch mit

dem wachsenden Umweltbewusstsein in der Bevölkerung und den konstant hohen Benzinpreisen begründet werden. „Eine Tram ersetzt statistisch gesehen ca. 84 Autos. Man kann sich also gut vorstellen, wie das Verkehrsaufkommen in Innsbruck in Zukunft aussehen wird, wenn wir diese zusätzliche Nachfrage dem Individualverkehr überlassen“, gibt Ing. Harald Muhrer, Projektleiter, zu bedenken.

## Platzbedarf

Die Erhöhung der Beförderungsqualität im öffentlichen Verkehr entlang der Reichenauerstraße durch eine eigene ÖV-Trasse hat Auswirkungen auf den Platzbedarf. So werden die Straßenränder weiter nach außen gerückt, wodurch einige Privatflächen und Stellplätze entlang der Reichenauerstraße weichen werden. Im Abschnitt zwischen Madersbergerstraße und Andechsstraße werden ca. 15 Parkplätze, im Abschnitt zwischen Andechsstraße und Radetzkystraße ca. 36 und im Abschnitt zwischen Radetzkystraße und Langer Weg ca. 33 Parkplätze aufgelassen.

So viel Platz wie möglich sparen, ist und bleibt aber die Prämisse der Planung der Tram/Regionalbahn. Aus diesem Grund werden die Außenspiegel der Tram durch Videokameras ersetzt, denn die Spiegel der Bahn würden bei der derzeitigen minimalistischen Trassenbreite mit den Spiegeln der LKW auf der Nebenfahrbahn kollidieren. Um dies zu verhindern, müsste die eigene Trasse verbreitert werden. „Dies würde wiederum zu einem weiteren Verlust von Randstellplätzen führen. Es war uns ein Anliegen, das zu verhindern“, erklärt Ing. Harald Muhrer, Projektleiter. ■



Der Ausbau der Tram/Regionalbahn geht in den Stadtteilen weiter.

## Meine Lederausstattung.

wir bewegen die stadt.





Auch das leibliche Wohl kam nicht zu kurz.



Viele Interessierte besuchten das Info-Fest.



Informativ: Alles rund um die Tram/Regionalbahn konnte man hier erfahren.



# Informatives Fest

Am 25. September luden Stadt Innsbruck und IVB zum Info-Fest West. Dort stand nicht nur Information im Vordergrund, mit Snacks und Getränken wollte man den AnrainerInnen auch ein „Danke“ aussprechen.

**D**as Info-Fest West, gemeinsam veranstaltet von Stadt Innsbruck und den IVB, fand auf der Grünfläche beim Kreuzungsbereich Kranebitter Allee/ Fischerhäuslweg statt. Interessierte konnten sich rund um das Projekt Tram/Regionalbahn informieren. Details zu erfahren gab es zum aktuellen Stand, wie auch zu den weiteren Planungen, insbesondere zu den Bauvorhaben im kommenden Jahr. Auch auf die Visualisierung der neuen Kranebitter Allee, die auf der Liste der Baustellen 2015 ganz oben steht, durfte bereits ein Blick geworfen werden. Rede und Antwort standen zu diesem Zweck IVB-Geschäftsführer DI Martin Baltes, Projektleiter Ing. Harald Muhrer, Vize-Bgm<sup>in</sup> Mag<sup>a</sup> Sonja Pitscheider sowie weitere ExpertInnen der Abteilungen Verkehrsplanung, Tiefbau und Grünanlagen der Stadt Innsbruck und der Abteilung Infrastruktur der IVB.

## Spaß für kleine BesucherInnen

Die Veranstalter nutzten die Gelegenheit aber auch, um den anwesenden AnrainerInnen für ihr Verständnis und ihre Geduld während der Bauzeit zu danken. Für den kleinen Hunger war ebenso gesorgt und die kleinen BesucherInnen freuten sich über ein buntes Kinderprogramm mit Luftballons und Schminkstationen.

## Vorschau

Die Info-Tage zu den verschiedenen Abschnitten werden auch im nächsten Jahr stattfinden. Dazu werden die betroffenen AnrainerInnen zeitgerecht per Post eingeladen. Zudem werden die Termine auf der IVB-Homepage ([www.ivb.at](http://www.ivb.at)) kommuniziert. Stadt Innsbruck und IVB freuen sich auch in Zukunft auf rege Diskussion und Austausch. ■



# Ihr Informationsservice zum Projekt Tram/Regionalbahn

**Sie wollen noch weitere Informationen zum Projekt Tram/Regionalbahn erhalten, haben unbeantwortete Fragen oder wollen weiterhin über den neuesten Stand der Dinge informiert werden? Dann kontaktieren Sie uns:**

■ **www.ivb.at**

Auf unserer Homepage finden Sie alle Details zum Projekt Tram/Regionalbahn und sind über den Projektfortschritt zu jeder Zeit informiert.

■ **facebook.com/like.ivb**

Besuchen Sie uns auf Facebook und tauschen Sie sich mit anderen Fans zum Projekt Tram/Regionalbahn aus.

■ **strassenbahn@ivb.at**

Schicken Sie uns Ihre Anliegen per E-Mail oder abonnieren Sie unseren allgemeinen Newsletter direkt auf [www.ivb.at](http://www.ivb.at).

■ **IVB-Kundencenter**

Details zum Projekt Tram/Regionalbahn und zusätzliche Infos erhalten Sie selbstverständlich auch im IVB-Kundencenter. Besuchen Sie uns!  
Mo-Fr, 07:30-18:00 Uhr, Stainerstraße 2, Innsbruck  
Telefon +43 512 53 07-500

Sie erreichen uns außerhalb der Öffnungszeiten oder wir befinden uns gerade in einem KundInnen-Gespräch?

Hinterlassen Sie uns eine Nachricht auf der Sprachbox und wir melden uns gerne zurück.

Unsere MitarbeiterInnen bemühen sich, Ihnen Antworten auf all Ihre Fragen und Anliegen zu geben.

Wir bitten um Verständnis, wenn es einmal nicht so schnell klappt.

**Mit Ihren Anregungen helfen Sie uns, besser zu werden. Danke dafür!**