

Tram/Regionalbahn

Ausgabe 08 | 2015

Das Magazin für eine gute Verbindung.

Aktuell

Informationen zu den Baustellen im ausführlichen Überblick.

Vorschau

Details zu den Trassenführungen im Olympischen Dorf, Rum und Völs.

Perspektiven

Landesbaudirektor Robert Müller und Hubert Maizner, Baudirektor der Stadt Innsbruck, im Interview.



**INNS'
BRUCK**





Baustellen nach Plan

Im gesamten Stadtgebiet wird rund um die Tram/Regionalbahn gebaut. Der Abschnitt Innrain Süd wird Anfang September beendet, die Arbeiten in der Kranebitter Allee mit Ende Oktober.

Seite 6 – 7



Effektive Zusammenarbeit

Mit Vereinsmitgliedern, Wirtschaftstreibenden und Interessierten aus dem Olympischen Dorf, erarbeiteten die IVB in zwei Workshops gemeinsame Ideen für die neue Streckenführung.

Seite 8 – 9



Regionalbahn Völs und Rum

Im 15-Minuten-Takt wird die Regionalbahn bzw. Linie 5 durch das Stadtgebiet zwischen Völs und Rum verkehren. Hier werden vier Verknüpfungspunkte mit der ÖBB-Trasse geschaffen.

Seite 10 – 12



Gut geschmiert

So reibungslos wie möglich sollen die Straßenbahnen der IVB über die Schienen laufen. Dafür sind unter anderem regelmäßige Schleifungen und Reinigungen notwendig.

Seite 13



Optimierte Lärmdämmung

Um die Belastung für die AnrainerInnen so gering wie möglich zu halten, stehen im Straßenbahnbetrieb mehrere bautechnische Optionen und Maßnahmen zur Verfügung.

Seite 14 – 15



Perspektivenwechsel

Robert Müller ist Vorsitzender des Beirats für den Bau der Tram/Regionalbahn. Hubert Maizner, Baudirektor Stadt, sitzt auch im Beirat. Im Interview erzählen sie von ihrer Sicht auf das Projekt.

Seite 16 – 19



Neue Tarife und neue App

Eine erste Zwischenbilanz zu den neuen Tarifen fällt positiv aus. Im Rahmen einer Roadtour werden die IVB noch genauer darüber informieren. Dem IVB-Scout wurde eine Frischzellenkur verpasst.

Seiten 20 und 21



Historische und neue Trams

Die Tiroler Museumsbahnen hüten Schätze in Form von historischen Trams. Für den Betrieb der Tram/Regionalbahn sind hingegen 20 neue Fahrzeuge nötig – die dazugehörige Ausschreibung läuft.

Seiten 22 und 23

Spannendes Jahr

Seit Februar 2015 gelten die neuen Tarife der IVB und eine erste Zwischenbilanz gibt Grund zur Freude. Die IVB können z. B. über 4.000 neue Jahres-Ticket-Kunden im vergangenen halben Jahr verbuchen. Diese Zahlen machen deutlich: Die neuen Tarife werden von den KundInnen gut angenommen. Um unsere KundInnen noch besser über unsere neuen Tarife informieren zu können, planen die IVB im Herbst eine Roadtour. Unsere MitarbeiterInnen werden an mehreren Orten in der Stadt vor Ort sein und Auskunft zu allen Fragen rund um die Tarifreform und die neuen Ticketpreise geben.

Details zur Tarifreform und auch zur geplanten Roadtour gibt es in dieser Ausgabe, in der es natürlich auch wieder Interessantes rund um das Thema Tram/Regionalbahn zu erfahren gibt. So informieren wir z. B. über die aktuellen Baustellen und werfen einen genauen Blick auf die Trassenführungen im Olympischen Dorf und auf den Ast zwischen Rum und Völs. Auch die Lärmdämmung im Straßenbahnbetrieb beschäftigt uns und unter anderem dürfen wir unseren KundInnen den neuen IVB-Scout vorstellen. Einen Besuch haben wir den Tiroler Museumsbahnen abgestattet auf die 2016, wie auf die IVB selbst, ein wichtiges Jahr zukommt.

2016 dürfen die IVB nämlich gleich zwei Jubiläen feiern: 75 Jahre IVB und 125 Jahre Straßenbahn in Innsbruck. Um dieses MOBILÄUM – womit wir die Verbindung der Begriffe Mobilität und Jubiläum meinen – entsprechend zu würdigen, durchforsten wir bereits seit Wochen unsere Archive nach Bildern und Dokumenten, welche die Anfänge des öffentlichen Verkehrs in der Stadt belegen. In diesem Zusammenhang würden wir gerne einen Aufruf an all unsere KundInnen richten: Sollten Sie Fotos und anderes Material zum Thema haben, würden wir uns sehr freuen, wenn Sie dieses mit uns teilen. Hierzu können Sie sich ganz einfach per Mail an uns wenden: mobilaeum@ivb.at oder per Post unter dem Stichwort „Mobiläum“ an die IVB, Pastorstraße 5, 6010 Innsbruck. ■




DI Martin Baltes
Geschäftsführer IVB

Impressum

Herausgeber, Medieninhaber und Verleger: Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahnen GmbH, Pastorstraße 5, 6010 Innsbruck, Tel. +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. +43 512 58 60 20, Fax +43 512 58 60 20-2820 **Fotos:** IVB, Gerhard Berger **Druck:** Niederösterreichisches Pressehaus, St. Pölten



Unser Jubiläum. Ihre Bilder.

Die IVB feiern 2016 ihren 75. Geburtstag, die Tram sogar schon ihren 125. Wir laden Sie ein, Ihre mobilen Erinnerungen mit uns zu teilen: Was hat Sie bewegt? Schreiben Sie uns Ihre Geschichten, schicken Sie uns Ihre Bilder und Videos von anno dazumal.

Beiträge bitte an:
IVB, Pastorstraße 5, 6010 Innsbruck - Stichwort „Mobiläum“
oder mobilaeum@ivb.at oder über unsere Facebook-Seite.

Wir bewegen die Stadt.



Für die Zukunft unserer Stadt

Für Ende 2018 ist die Fertigstellung und Inbetriebnahme der Straßenbahnlinie 2 als Ersatz für die Buslinie O zwischen Technik West und dem Olympischen Dorf geplant. Um einen optimalen Trassenverlauf der Tram/Regionalbahn im Olympischen Dorf zu garantieren, haben die Stadt Innsbruck und die IVB gemeinsam mit VertreterInnen aus dem Stadtteil – wie Vereinsmitglieder oder Wirtschaftstreibende – verschiedene Vorschläge diskutiert und gemeinsame Lösungen gefunden. Diese konstruktive Zusammenarbeit ist ein Paradebeispiel für das gute Miteinander zwischen Politik, den Institutionen der Stadt Innsbruck und ihren BürgerInnen. Um alle AnrainerInnen und Interessierten über die neue Linie 2 im Olympischen Dorf zu informieren, wird im Herbst 2015 im Olympischen Dorf ein Info-Tag stattfinden. Alle Interessierten sind herzlich willkommen. Die Stadt Innsbruck und die IVB freuen sich auf einen regen Austausch und spannende Diskussionen. Alle Details dazu werden noch bekannt gegeben.

Derweil wird am weiteren Bau der Tram/Regionalbahn im Osten wie im Westen Innsbrucks kontinuierlich weitergearbeitet. Mit der Fertigstellung des Abschnitts am Innrain Süd ist wieder ein großes Stück geschafft. Ende Oktober kommt auch in der Kranebitter Alle eine große Baustelle zum Abschluss und wir rücken dem Ziel, ein nachhaltiges und zukunftsfähiges Mobilitätssystem für die Stadt und ihre BürgerInnen zu schaffen, immer näher. Einen Überblick über alle aktuellen Baustellen finden Sie in der vorliegenden Ausgabe des Tram/Regionalbahn-Magazins. Anlaufstelle bei Fragen, Beschwerden und Anregungen ist der Bürgerservice der Stadt Innsbruck. Wir freuen uns über Ihr Feedback. Nur durch ein konstruktives Miteinander können wir uns auch verbessern. ■



Christine Oppitz-Plörer

Mag.^a Christine Oppitz-Plörer
Bürgermeisterin Stadt Innsbruck

Mehr Öffis, runter vom Gas und weniger CO₂

Es macht mir immer mehr Freude, durch meinen Arbeitsort Innsbruck zu spazieren, denn in den letzten Monaten sind mit den breiteren Gehsteigen im Stadtzentrum und dem neuen Geh- und Radweg auf der Freiburger Brücke wieder zwei kleine aber feine Beispiele dafür eröffnet worden, wie Platz in dieser Stadt neu verteilt wird. Mehr Fläche fällt auf die Zu-Fuß-Gehenden, FahrradfahrerInnen und Öffis, während die Autos ein bisschen was von dem hergeben müssen, was ihnen fast wie ein Naturgesetz zuzustehen schien.

Für ein gelungenes Miteinander aller Menschen, die sich in dieser Stadt bewegen, sind all diese Initiativen sehr förderlich. Sie bewegen sich nämlich in eine Richtung, die wir auch im Land eingeschlagen haben: Mehr Öffis, ein bisschen runter vom Gas und weniger CO₂ – so lautet die Devise. Gerade haben unsere ExpertInnen ausgerechnet, dass der „Luft-100er“ auf der Autobahn so viel CO₂ spart, wie eine 20tägige Totalsperre des Innsbrucker Flughafens es täte. In diesem Sinne bin ich sehr froh darüber, dass die Verantwortlichen in Stadt und Land an einem Strang ziehen, wenn es um die Lebensqualität sowie um die Gesundheit unserer Kinder und Eltern und um die Verantwortung für das Klima auf der Welt geht. ■



Ingrid Felipe

Ingrid Felipe
Stellvertretende Landeshauptfrau

Hier wird gebaut!

Die Arbeiten für die Tram/Regionalbahn sind im gesamten Stadtgebiet in vollem Gange und verlaufen nach Plan. Die Gleis- und Straßenbauarbeiten in der Viktor-Franz-Hess-Straße können sogar um ein Jahr vorverlegt werden.

Momentan wird im Westen wie im Osten der Stadt am Ausbau der Tram/Regionalbahn gearbeitet. In der Kranebitter Allee kann voraussichtlich ab Ende Oktober der Verkehr auf die neue Landesstraße umgelegt werden. Auf der „alten Allee“ kann schließlich an der Trasse für die Tram/Regionalbahn gearbeitet werden. In der Lang- und Pembaurstraße ist die IKB AG aktuell mit Leitungsumlegungen beschäftigt, und die IVB haben mit 14. Juli die Gleis- und Straßenbauarbeiten in der Defreggerstraße zwischen Pradlerstraße und Langstraße begonnen.

Leitungsumlegungen durch IKB und TIGAS werden derzeit auch bei den Peerhöfen durchgeführt. In der Karl-Innerebner-Straße und auch in der Technikerstraße stehen derzeit Gleis- und Straßenbauarbeiten durch die IVB auf dem Plan.

Ausblick 2016

Im kommenden Jahr gehen die Arbeiten zügig weiter. In der Technikerstraße, ab der Viktor-Franz-Hess Straße west-

wärts, gehen die Leitungsumlegungen punktuell weiter. In der Viktor-Franz-Hess-Straße finden ab Oktober 2015 bis Juli 2016 Leitungsumlegungen statt. Gleich im Anschluss beginnen die IVB dort mit ihren Gleis- und Straßenbauarbeiten, die ursprünglich erst für das Folgejahr 2017 angesetzt waren, denn es macht Sinn, die Baustelle nicht zu unterbrechen und den AnrainerInnen ein Jahr Baustellenzzeit zu ersparen. „Zeitpläne für Baustellenarbeit entstehen lange vor dem tatsächlichen Beginn der Baustellen. Darin müssen auch unvorhersehbare Ereignisse abgedeckt werden. So können wir dann, wie im Fall der Viktor-Franz-Hess-Straße, auch flexibel reagieren und Arbeiten vorziehen“, erklärt Ing. Harald Muhrer, Projektleiter Tram/Regionalbahn.

Parallel zur Viktor-Franz-Hess Straße wird 2016 der Gleis- und Straßenbau in der Peerhofstraße hergestellt. Ebenfalls 2016 arbeitet die IKB an Leitungsumlegungen in der Reichenauerstraße zwischen Pembaur- und Radetzkystraße. ■



Die Bauarbeiten in der Kranebitter Allee werden mit Ende Oktober abgeschlossen sein.



Eine zweite Grenobler Brücke wird für die Öffis gebaut.

Alle Baustellen 2015 auf einen Blick

- Innrain Südseite – Ende Juni bis Anfang September (Gleis- und Straßenbau)
- Kranebitter Allee – Anfang Februar bis Ende Oktober: Neubau der Landesstraße neben der derzeitigen Kranebitter Allee zwischen Technikerstraße und Fischerhäusweg
- Technikerstraße bis Viktor-Franz-Hess Straße – Mitte März bis Anfang September (Gleis- und Straßenbauarbeiten)
- Karl Innerebner Straße – Teilstück bis Einfahrt zur Peerhofstraße April bis Ende Oktober (Gleis- und Straßenbauarbeiten)
- Defreggerstraße zwischen Pradlerstraße und Langstraße – Juli bis Ende Oktober (Gleis- und Straßenbauarbeiten)
- Peerhofstraße – ab März bis Jahresende (IKB Leitungsumlegung)
- Viktor-Franz-Hess Straße – Niederwasserperiode ab Oktober 2015 (Leitungsumlegungen Kanal, Wasser, etc.); ab Juli 2016: Gleis- und Straßenbau
- Lang- und Pembaurstraße – März bis Ende des Jahres (Leitungsumlegungen IKB, Gas, etc.)
- Reichenauerstraße zwischen Radetzkystraße und Pauluskirche – Juli bis Jahresende (Leitungsneubau Fernheizleitung und Umlegungen IKB)

Flexibilität spart Kosten

In der Viktor-Franz-Hess-Straße können die Gleis- und Straßenbauarbeiten von ursprünglich Frühjahr 2017 auf Sommer 2016 vorverlegt werden, da die Leitungsbetriebe ihre Arbeiten schneller fertigstellen können als geplant. Hätten die IVB ihre Arbeiten wie ursprünglich angesetzt erst 2017 begonnen, hätte die Straße über den Winter 2016/2017 zur Gänze wieder hergestellt werden und nach einer Pause, von Juli 2016 bis April 2017, wieder aufgerissen werden müssen.

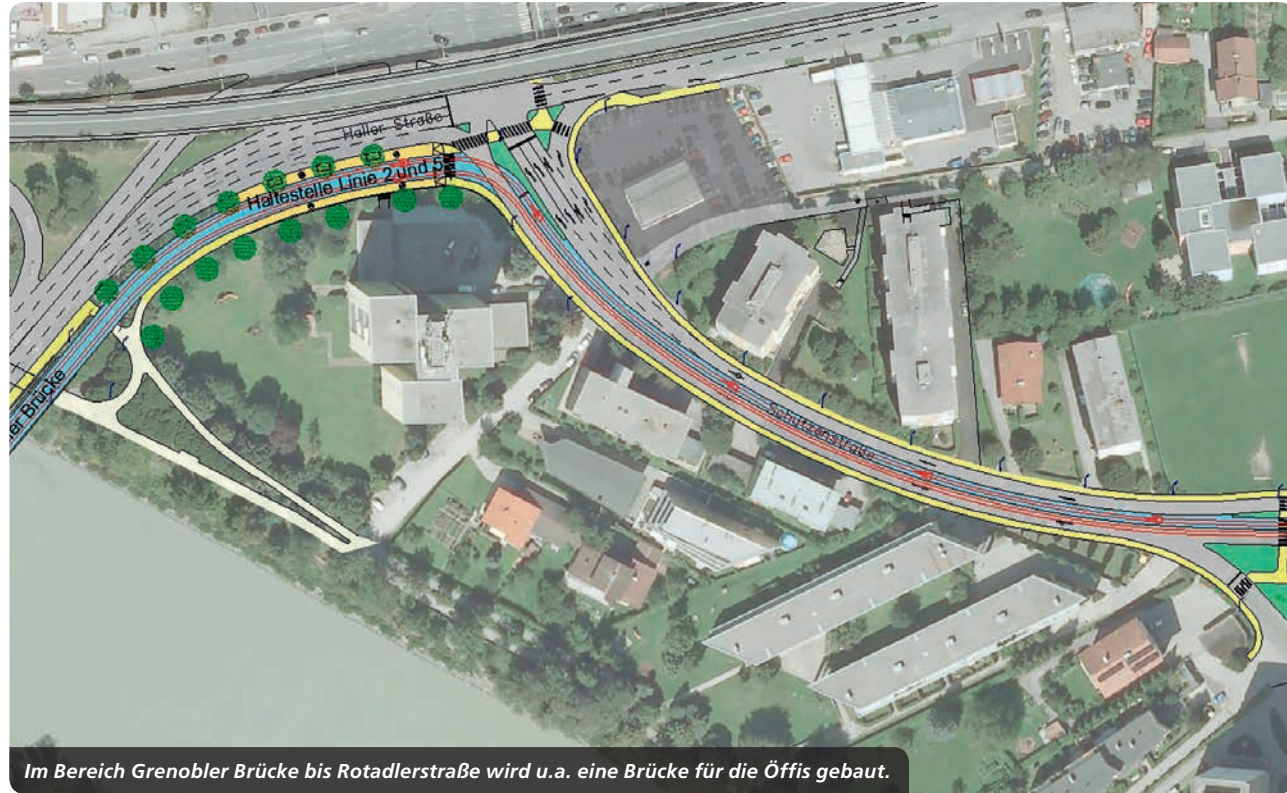
Durch die Flexibilität der IVB können nicht nur verlorene Kosten für die provisorische Straßenwiederherstellung über die Wintermonate gespart werden, sondern es verringert sich durch die komprimierte Bauabwicklung auch die Baustellenbeeinträchtigung der AnwohnerInnen um ein Jahr.



Auch in der Peerhofsiedlung wird gearbeitet.

Alle Baustellen 2016 auf einen Blick

- Alte Kranebitter Allee – Fortführung der Gleis- und Straßenbauarbeiten auf der alten Kranebitter Allee bis zur Technikerstraße und Fertigstellen der Fuß- und Radwegunterführung beim Vögelebichl bis Ende Oktober 2016
- Techniker Straße ab Viktor-Franz-Hess Straße bis zum Seniorenwohnheim Technik West – Mitte März bis Anfang September (Leitungsbauarbeiten IKB und TIGAS)
- Peerhofstraße April bis Ende Oktober (Gleis- und Straßenbauarbeiten)
- Viktor-Franz-Hess Straße – ab Jänner Leitungsumlegungen durch IKB und ab Juli 2016 Gleis- und Straßenbau durch IVB
- Lang- und Pembaurstraße – März bis Ende des Jahres Gleis- und Straßenbauarbeiten durch IVB
- Reichenauerstraße zwischen Pembaurstraße und Radetzkystraße – Frühjahr bis Jahresende (Leitungsbauarbeiten Kanal und Umlegungen IKB)



Teamwork im O-Dorf

In einem Workshop im Zusammenhang mit der Tram-/Regionalbahntrasse im Olympischen Dorf wurden gemeinsam viele Vorschläge diskutiert und gute Lösungen gefunden.

Für Ende 2018 ist die Fertigstellung und Betriebsaufnahme der Straßenbahnlinie „2“ als Ersatz für die Buslinie „O“ zwischen Technik West und dem Olympischen Dorf geplant. Zu diesem Zweck musste die bereits seit 2013 vorhandene Funktionsplanung an die geänderten Bedürfnisse und Rahmenbedingungen des Olympischen Dorfes angepasst werden.

Dazu wurden 15 Personen des Olympischen Dorfes, bestehend aus verschiedenen Vereinsmitgliedern, Wirtschaftstreibenden und interessierten Personen, zu einer Präsentation der verschiedenen Planungsvarianten mit anschließendem Workshop eingeladen.

In zwei Workshops konnten die verschiedenen Erschließungsvarianten von den TeilnehmerInnen bewertet und zusätzliche Ideen, Anregungen und Wünsche zu den Planungsvorschlägen eingebracht werden.

Vielseitige Expertenrunde

Die erarbeiteten Vorschläge wurden zunächst in der Planungsgruppe auf fachlicher Ebene intensiv diskutiert. In

dieser Gruppe sind Fachexperten für Grünanlagengestaltung, Tiefbau, Stadtplanung, Verkehrsplanung und IVB vertreten, die eine inhaltlich abgestimmte Empfehlung über die Ausführungsvariante zur Beschlussfassung an die Politik übermitteln. Nachstehend folgt ein Überblick über die aktuelle Beschlusslage der Funktionsplanung.

Grenobler Brücke bis Rotadlerstraße:

- Neue Brücke für den öffentlichen Verkehr östlich der Bestandsbrücke
- Ab der Brücke eigene Trasse für die Straßenbahn mit Haltestelle vor der Einmündung in die Schützenstraße
- Eigene Spur für die Straßenbahn stadteinwärts ca. ab der An-der-Lan-Straße bis zur Kreuzung mit der Hallerstraße
- Errichtung einer eigenen Linksabbiegerspur von der Schützenstraße in die An-der-Lan-Straße

Rotadlerstraße bis Josef-Kerschbaumer-Straße:

- Eigene Spur für die Tram stadtauswärts ab der Rotadlerstraße bis zur Kreuzung mit der Josef-Kerschbaumer-Straße

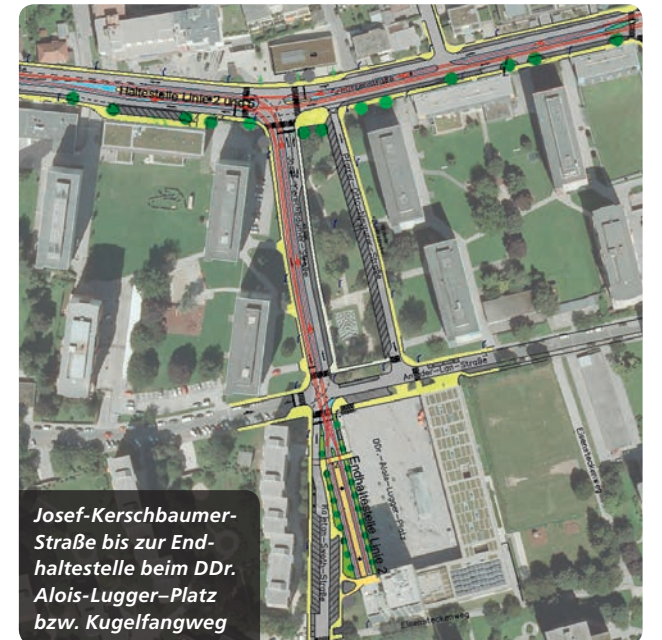


- Neue Mittelhaltestelle im Kreuzungsbereich Rotadlerstraße
- Verlegung des südlichen Gehweges und der Parkspur um 2 m nach Süden mit Fremdgrund-Inanspruchnahme
- Anordnung von Schrägparkplätzen vor der Polizeistation, um Stellplätze zu gewinnen
- Neue Mittelhaltestelle vor dem Kreuzungsbereich Josef-Kerschbaumer-Straße – gemeinsam für die Linie 2 und Linie 5 (Regionalbahn Rum-Völs)
- Kein Stellplatzverlust

Josef-Kerschbaumer-Straße bis DDR. Alois-Lugger-Platz:

- Öffnung der Josef-Kerschbaumer-Straße für den Verkehr in beide Richtungen
- Einrichten einer Parkstraße mit Schrägparkern anstatt der Längsparkplätze in der Pfarrer-Otto-Neururer-Straße um Stellplatzverlust in der Kajetan-Sweth-Straße aufzufangen
- Eigene Spur für die Straßenbahn stadteinwärts ab der An-der-Lan Straße bis zur Kreuzung Schützenstraße
- Endhaltestelle der Linie 2 vor dem DDR. Alois-Lugger-Platz in der Grünfläche

Für detaillierte Informationen besuchen Sie die **Infoveranstaltung im Herbst 2015** im Olympischen Dorf. Der genaue Zeitpunkt und Ort werden noch bekannt gegeben.



Grobdarstellung eines Planungsablaufes bis zur Umsetzung

- Erstellen verschiedener Basisvarianten
- Einbeziehung der Bevölkerung mit Bewertungen der Varianten
- Erstellen von Funktionsplanungsentwürfen
- Fachliche Diskussion und Beschlussvorschlag an die Politik
- Politischer Beschluss der Funktionsplanung
- Ausarbeitung der Detailplanung
- Antrag auf behördliche Genehmigungen des Projektes
- Ausschreibung der Bauleistungen
- Umsetzung der Bauarbeiten

Regionalbahn Völs & Rum

Mit Ende 2020 wird die Regionalbahn im 15-Minuten-Takt durch das Stadtgebiet zwischen Völs und Rum verkehren. Hier werden vier Verknüpfungspunkte mit der ÖBB-Trasse errichtet.

Mit den Verknüpfungspunkten soll Nutzern des öffentlichen Verkehrs die Möglichkeit geboten werden, ihre Fahrstrecke so kurz wie möglich zu gestalten. Dazu werden die ÖBB Bahnhöfe Völs, Hötting, Hauptbahnhof und Rum mit der Regionalbahntrasse verknüpft. Dadurch können die Menschen durch einfaches Umsteigen auf die Regionalbahn direkt ihre Ziele außerhalb des Innenstadtbereichs erreichen, ohne vorher zwingend den Umweg über den Hauptbahnhof nehmen zu müssen. Dadurch können aus Westen kommende Fahrgäste der ÖBB als auch BewohnerInnen von Völs z. B. die Stadtteile Lohbach und Höttinger Au vom ÖBB Bahnhof Völs aus direkt erreichen. Ebenso können aus Osten kommend, die Stadtteile wie z. B. Reichenau und Pradl vom ÖBB Bahnhof Rum aus direkt mit der Regionalbahn angefahren werden.





Derzeit laufen die Vorplanungen für optimale Anbindungen der ÖBB Bahnhöfe mit der Regionalbahn, um den

umsteigenden Fahrgästen einen bequemen und kurzen Umsteigeweg zu bieten. Dazu werden die verschiedensten Varianten auf Zweckmäßigkeit und Umsetzbarkeit in Zusammenarbeit mit den ÖBB untersucht.

Nachstehend eine mögliche Variante eines Anschlusses der Regionalbahn an den ÖBB Bahnhof Rum. Hier wird versucht die Regionalbahn von der Hallerstraße auf die Höhe der ÖBB Trasse beim Rumer Hof anzuheben, um den gemeinsamen Bahnsteig mit den ÖBB nutzen zu können. Damit wäre eine optimale Anbindung der Umsteigestelle zwischen ÖBB, Regionalbahn und Regionalbus an einer Stelle gegeben. Um diese Anbindung durchführen zu können, müsste die Landesstraße nach Süden verschwenkt werden, um für den Bahnhof der Regionalbahn Platz zu schaffen. Die fußläufige Erreichbarkeit dieses Bahnhofes, kann durch eine behindertengerechte Fußgängerüberführung über die Hallerstraße garantiert werden. →



ÖBB Verknüpfungspunkt Rum

-  Regionalbahn
-  Tramlinie Neu
-  Gemeinsam genutzte Trasse Tram/Regionalbahn
-  Tramlinien derzeit



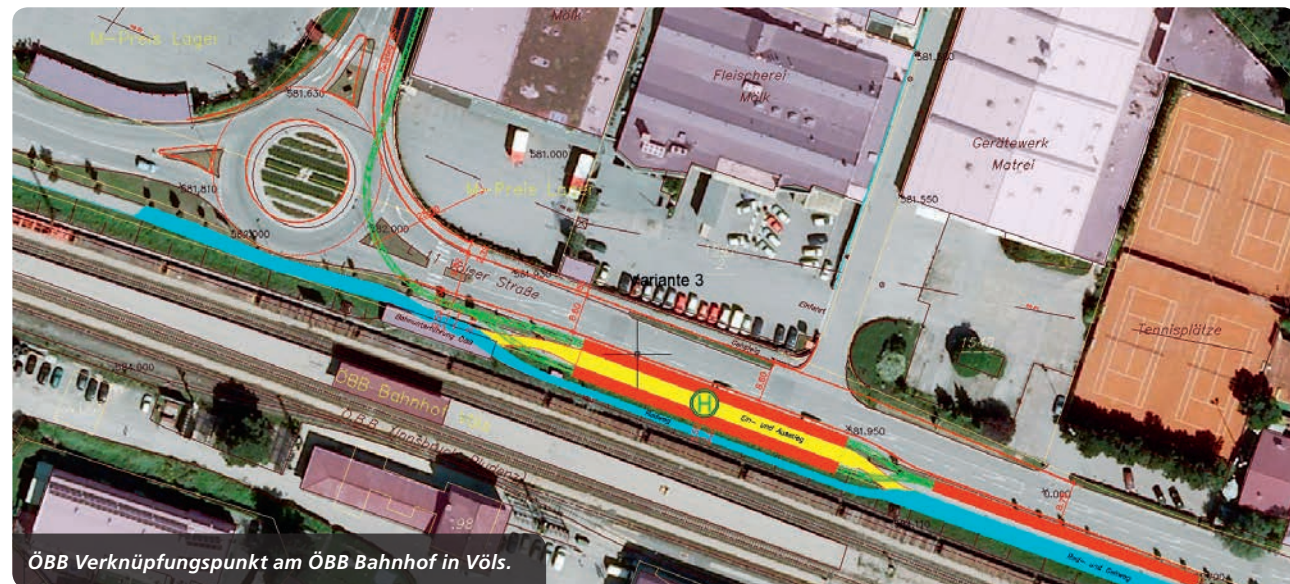
Regionalbahntrasse Völs bis Rum mit ÖBB Verknüpfungspunkten

Auch im Bereich Völs bestehen Überlegungen eines direkten Anschlusses zur ÖBB, denn der Bahnhof Völs wird durch die ÖBB behindertengerecht adaptiert. Dadurch ergeben sich Synergien in der gemeinsamen Planung der Verknüpfung beider Infrastrukturen. Beispielhaft nachstehend eine mögliche Variante der Anbindung an den ÖBB Bahnhof in Völs. Mit einer solchen Anbindung könnte der Fußweg zwischen den Bahnsteigen der ÖBB und der Regionalbahn auf ein Minimum reduziert werden.

Für den Abschluss der Funktionsplanungen der Verknüpfungsbereiche Völs und Rum wird Ende 2016 angepeilt. Aber auch im Innsbrucker Gebiet gibt es noch viel zu tun. So steht noch die Entscheidung über die Trassenführung im Bereich ab der Haltestelle Technik West über die Steidl Gründe in Richtung Völs an. Hier sind seitens der Stadt Innsbruck Überlegungen für eine bauliche Nutzung dieses Gebietes im Gange. Es sollen ca. 1.000 Wohnungen

und ca. 700 Arbeitsplätze entstehen. In Abstimmung zu diesen Überlegungen muss die Trasse der künftigen Regionalbahn fixiert werden, um einen bestmöglichen und komfortablen Anschluss für die BewohnerInnen an das öffentliche Verkehrsnetz zu gewährleisten. Parallel zu den Überlegungen der Stadt wird vom Land Tirol eine geänderte Linienführung der bestehenden Kranebitter Allee mit einem Kreisverkehr östlich des Kranebitter Hof Parkplatzes angedacht. Durch die Errichtung dieses Kreisverkehrs könnten die Flächen der derzeitigen Ab- und Auffahrt zur Kranebitter Allee rückgebaut und als Grünraum zur Verfügung gestellt werden.

All diese Überlegungen müssen zunächst gebündelt, geprüft und die Auswirkungen beurteilt werden, um die beste Linienführung sowohl für den Straßenverkehr als auch für die Fahrgäste der neuen Regionalbahn durch dieses Gebiet zu verwirklichen. ■



ÖBB Verknüpfungspunkt am ÖBB Bahnhof in Völs.



Bildmitte: Steidl Gründe mit Auf- und Abfahrtsspuren zur Kranebitter Allee

„Wer gut schmiert, fährt gut!“

Damit die Straßenbahnen der IVB leise und reibungslos über die Schienen laufen, müssen verschiedene Faktoren optimal aufeinander abgestimmt sein. Das Zusammenspiel von Rad und Schiene wird aber auch vom Verkehr und der Witterung beeinflusst.

Ähnlich wie bei den gummiereiften Rädern von Pkws, versucht man auch bei Straßenbahnen, eine optimale Laufruhe möglichst ohne Nebengeräusche zu erreichen. Das Zusammenspiel von Rad und Schiene optimal aufeinander abzustimmen, birgt allerdings einige Herausforderungen. Ein Grund dafür ist das eingesetzte Material, da hier Stahl auf Stahl trifft. Das widerstandsfähige Material gibt nicht nach, weshalb die Räder empfindlich auf Unebenheiten reagieren. Diese Unebenheiten entstehen entweder durch Verunreinigungen auf den Schienen, wenn z. B. Steine in den Gleisen liegen oder durch Unebenheiten an den Rädern. „Wird die Tram im fließenden Verkehr zu einer abrupten Bremsung gezwungen, dann blockieren die Räder und abgeflachte Stellen sind die Folge“, erklärt Ing. Harald Jösslin, Betriebsleiter und Leiter des Bereichs Bahnbetrieb bei den IVB und ergänzt: „Durch diese Stellen sind die Räder nicht mehr ganz rund und laufen natürlich auch unruhiger.“

Regelmäßige Reinigungen

Die Gleise des Straßenbahnnetzes der IVB werden regelmäßig mit einem Schienenschleif-Gerät gereinigt. Und auch die 12



Vorbereitung der Unterflurdrehbank

Warum fahren die Trams nicht auf Gummirädern?

Eine gute Frage, auf die es aber auch gute Antworten gibt. Es gibt nämlich gleich drei zwingende Argumente, warum die Tram nicht auf Reifen fahren kann.

- **Historisch:** Straßenbahnen sind geschichtlich mit der Eisenbahn verbunden. Da Eisenbahnen immer spurgeführt waren und eine Spurführung nur mit einem widerstandsfähigen Material wie Eisen funktioniert, wird auch bei den Trams Stahl, sowohl für die Räder, als auch für die Schienen, verwendet.
- **Eigengewicht der Trams:** Gummi ist nicht belastbar genug. Das Eigengewicht einer Straßenbahn könnten Reifen nicht tragen.
- **Energierücklauf:** Darüber hinaus funktioniert das Zusammenspiel von Rädern und Schienen in puncto Energie wie eine Batterie, da die Schiene für den Energierücklauf zuständig ist. Vereinfacht wandert der Strom von der Oberleitung zu den Rädern, auf die Schienen und wieder zurück. So entsteht ein richtiger Stromkreislauf.

Räder der Trams werden laufend mit einer so genannten Unterflur-Drehbank gewartet. Das Gerät ist im Boden versenkt, so kann die Straßenbahn darauf fahren und die Räder werden rund abgeschliffen. Für das möglichst reibungslose Zusammenspiel ist auch der Abstand zwischen Rad und Schiene und die Federung der gesamten Straßenbahn optimal eingestellt. Diese Bemühungen haben eine deutliche Verbesserung zu den älteren Straßenbahnen gebracht, wie Jösslin bestätigt: „Die Trams sind im Vergleich jetzt viel leiser. Früher haben sie praktisch im gesamten Stadtgebiet über längere Strecken und vor allem in den Kurven gequietscht“. Diese Quietschgeräusche hört man heute nur noch sehr selten. Das Geräusch entsteht, wenn die Trams in der Kurve fahren und Reibung entsteht. Bedingt wird das Quietschen wiederum auch von der Schmierung der Räder. Die Straßenbahnen der IVB sind mit einer Schmieranlage ausgestattet, die mit dem Spurrads über den die Trams gelenkt werden, verbunden ist. In regelmäßigen Intervallen gibt die Anlage Schmieröl ab. Ist es aber besonders heiß und trocken, trocknet diese Schmierung zu schnell und das quietschende Geräusch kann auftreten. Abgesehen von solchen extremen Witterungsbedingungen, die natürlich nicht beeinflussbar sind, ist aber auch die automatische Schmierung der Trams genau eingestellt, wird regelmäßig kontrolliert und bei Bedarf auch nachjustiert. Denn, so ist auch Harald Jösslin überzeugt: „Wer gut schmiert, fährt gut.“ Dieses Sprichwort gilt auch für die Bahn. ■



Bauweisen, wie das leichte Masse-Feder-System werden unter anderem für die Lärmeindämmung eingesetzt.

Lärmeindämmung im Straßenbahnbetrieb

Lärm ist nie angenehm, aber in Zusammenhang mit Mobilität ein logisches Nebenprodukt. Zahlreiche Maßnahmen der IVB in der Lärmdämmung sorgen aber für ein zumutbares Maß an Geräuschen für die AnrainerInnen.

Lärm ist immer lästig und ab wann welches Geräusch als Lärm empfunden wird, ist sehr unterschiedlich und individuell. Man muss nur an seine eigenen Empfindungen denken. So macht z. B. der eigene Hund keinen Lärm, er bellt nur. Das eigene Auto ist nicht laut, es hat nur einen sportlichen Sound. Bei anderen Geräuschen, wie beispielsweise lauter Musik kann die subjektive Empfindung noch stärker variieren. Was von einer Person als angenehm wahrgenommen wird, ist für eine andere Person unzumutbarer Krach. „Wir erleben und interpretieren also Geräusche ganz individuell“, erklärt Ing. Harald Muhrer, Projektleiter Tram/Regionalbahn.

Vielfältige Herausforderung

Die unterschiedlichen Wahrnehmungen der Menschen, sind für die Verkehrsplanung innerhalb des Stadtgebietes eine

große Herausforderung. Zusätzlich kommen noch weitere äußere Einflüsse dazu, die berücksichtigt werden müssen. So wird die Verteilung von Lärm und Erschütterungen durch Faktoren wie z. B. die Untergrundbeschaffenheit der Straße, die Lage von unterirdischen Leitungen in die Gebäude hinein, das Alter und die Bauweise der angrenzenden Gebäude – ob z. B. Holztramdecken oder Stahlbetondecken vorhanden sind, die Bebauungsnähe usw. beeinflusst. „Die Straßenbahn wird oft als Lärm- und Erschütterungserreger wahrgenommen, obwohl ein vorbeifahrender Lkw oder Bus dieselben Auswirkungen auf die Umgebung hat,“ betont Muhrer. Es ist eine wissenschaftlich belegte Tatsache, dass unser Gehirn bekannte Geräusche z. B. jene eines Busses als unbedenklich einstuft, wohingegen ein neues Geräusch anfangs eine Alarmreaktion auslöst und wir dadurch sensibler darauf reagieren.

All diese verschiedenen Einflüsse werden bereits in der Planungsphase durch Zivilingenieure in einer Erhebung vor Ort ermittelt und auf den neuen Zustand mit einer neuen Gleistrasse hochgerechnet. Diese Ergebnisse fließen schließlich in die Konstruktion und Ausführung der Gleistrasse ein, um den Schutz der AnrainerInnen zu gewährleisten und um die entsprechenden Grenzwerte von Normen und Verordnungen einzuhalten. Dazu stehen verschiedene bautechnische Optionen zur Verfügung, die je nach erforderlichen Rahmenbedingungen vor Ort unterschiedlich wirksam sind.

Regelmäßige Wartungen

So gibt es z. B. speziell gedämmte Bauweisen, so genannte leichte Masse-Feder-Systeme, deren Dämmfrequenzen speziell auf die vorhandenen Gebäudesubstanzen und Untergrundverhältnisse abgestimmt werden. Oft ist aber auch die klassische Gleislagerung im Betonbett die richtige Wahl. „Dieser Mix aus verschiedenen Bauweisen, in Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten, stellt die Herausforderung in der Planung der Gleistrassen dar“, erklärt Muhrer.

Sind die Strecken dann fertig gebaut und in Betrieb, gilt es besonderes Augenmerk auf die laufende Pflege des

Rad-/Schiene Kontaktes zu legen. Hier müssen zum einen die Schienenoberfläche und zum anderen die Radoberflächen der Bahnen regelmäßig gewartet werden. Denn bereits kleinste Fehlstellen in der Schienenebenheit (hier reicht schon 1/10 mm) als auch an den Radoberflächen führen zu merkbar Rumpelgeräuschen im Betrieb. Aus diesem Grunde werden die Schienenoberflächen laufend durch einen Schleifzug geschliffen, der entstehende Wellen – so genannte „Riffel“ – an den Schienenoberflächen eliminiert. Dadurch kann ein ruhiges Fahren auf den Schienen erreicht werden.

Besonders im Bereich von Weichen und Kreuzungen fahren sich die Anlagenteile – trotz Verwendung von hochfestem Stahl – durch die hohe Beanspruchung sehr schnell ab und müssen durch Schweißarbeiten immer wieder instandgesetzt werden, um Lärmbelastungen für die AnrainerInnen zu minimieren.

„All diese Arbeiten zum Schutz der AnrainerInnen können natürlich nur zu Zeiten außerhalb der normalen Betriebszeiten durchgeführt werden“, betont Muhrer, der in diesem Zuge um Verständnis für die kurzfristige Störung der Nachtruhe bei den AnrainerInnen ersucht. ■



So leise wie möglich, sind die Trams der IVB im Stadtgebiet unterwegs.

Auf einem sehr guten Weg

Der Landesbaudirektor des Landes Tirol, Dipl.-Ing. Robert Müller, ist Vorsitzender des Beirats für den Bau der Tram/Regionalbahn. Die Zukunft der Mobilität in Tirol sieht er in der optimierten Kombination der vorhandenen öffentlichen Verkehrsmittel.

Herr Müller, seit wann ist das Land Tirol mit dem Projekt Tram/Regionalbahn beschäftigt?

Müller: „Der offizielle Startschuss war der Grundsatzbeschluss des Tiroler Landtages über den Bau der Tram/Regionalbahn vom 30. Jänner 2008. Die Überlegungen der Stadt Innsbruck im öffentlichen Verkehr in der Stadt auf die Straßenbahn zu setzen und die O-Busse aufzulassen, gab es aber schon zuvor. Mit 2008 begann die konkrete Planung und Umsetzung, und ab diesem Zeitpunkt haben wir zusammen mit der Stadt, den IVB, der IKB und allen anderen Projektpartnern intensiv zusammen gearbeitet.“

Unterscheiden sich die ersten Pläne zur Tram/Regionalbahn von denen, wie sie heute umgesetzt wird?

Müller: „Schon im Grundsatzbeschluss von 2008 wurde auch über den Ausbau zur Regionalbahn mit dem Ast nach Völs und nach Rum abgestimmt. Auch die Kosten von rund 400 Millionen Euro waren bereits 2008 so veranschlagt und auch die Kostenteilung grundsätzlich geklärt. Aber ganz abgesehen von diesen faktischen Differenzierungen sehen wir uns im

Land seit jeher als Partner der Stadt. Eine gute Zusammenarbeit bei diesem Projekt ist allen Beteiligten wichtig.“

Welche Intention steckt hinter den Ästen nach Rum und Völs, wo die Tram zur Regionalbahn wird?

Müller: „Hier wurde natürlich vor allem an Pendler gedacht. Das Rückgrat des Pendlerverkehrs in Tirol ist die S-Bahn, die mit dem Hauptbahnhof und dem Westbahnhof zwei Knotenpunkte hat. Um diese zu entlasten, um eine noch bessere Erreichbarkeit und einen idealen Service bieten zu können, werden Äste im Osten und Westen der Stadt ausgebaut. So kann man in Rum und Völs von der S-Bahn in die Regionalbahn steigen und ohne weitere Umstände direkt in die Stadt hinein fahren. Von der Tram/Regionalbahn profitieren vor allem Pendler, Schüler und Berufstätige.“

Welche Aspekte gilt es speziell in Hinblick auf die Pendler zu beachten?

Müller: „Der Umstieg muss bequem, barrierefrei und natürlich zeitlich ökonomisch sein. Mit diesem Anspruch müs-

Meilensteine des Jahrhundertprojekts Tram/Regionalbahn

- 1998 Start Liniennetzoptimierung
 - 1999 Auftrag durch Stadtsenat für Regionalbahn-/Tramkonzept
 - 1999/2000 Ausarbeitung mehrerer Varianten, Empfehlung der Experten für Var. 2: Beibehaltung der Tramlinien, Umstellung Buslinie O auf Tram, Umstellung Buslinie R auf Dieselbusbetrieb. Betrieb Linie 6 und STB werden außer Frage gestellt.
 - 2001 Beschluss Aufsichtsrat IVB und IKB: Realisierung Regionalbahn-/Tramkonzept
 - 2001 Beschluss Gemeinderat: Ausbau Straßenbahn, Einstellung O-Bussystem, sofern Kosten nicht alleine von der Stadt getragen werden müssen
 - 2003 Studie im Auftrag des Landes Tirol „Regionalbahnkonzept für den Tiroler Zentralraum“
 - 2004 Finanzierungsübereinkommen Bund, Land Tirol, Stadt IBK und IVB für das Regionalbahnsystem
 - 2005 Erste Stufe Realisierung: Umbau Andreas-Hofer-Straße/Bürgerstraße/Anichstraße
 - 2005 Bestellung der ersten 22 Tramgarnituren
 - 2007 Start der Typengenehmigung für die neue Tram
 - 2007 Lieferung 1. Tram (Testtram) im Oktober
 - 2009 22 neue Tram-Garnituren im Einsatz, 10 weitere bestellt. Bis Ende 2009 sind 32 Fahrzeuge geliefert worden.
 - 2010 - 2012 Umsetzungsbeginn der Gleistrassen von der Brunecker Straße bis zum EKZ West
 - 2012 Eröffnung Linie 3 bis zum WEST im Dezember
 - 2013 bis 2017 Bau der Trasse bis zur Techniker-/Peerhofstraße
- Nächste Ziele**
- 2017 Betriebsaufnahme Linie 3 zwischen Amras und Technik West/Peerhof als Zwischenlösung im Dezember
 - 2018 Betriebsaufnahme der neuen Straßenbahnlinie 2 zwischen Olympischem Dorf und Technik West/Peerhof im Dezember mit gleichzeitiger Einstellung der Buslinie O
 - 2020 Betriebsaufnahme der Regionalbahn (neue Linie 5) zwischen Rum bis Völs



Landesbaudirektor Robert Müller

© EMANUEL KASER

sen auch die Knotenpunkte optimiert werden. In Rum und Völs bemühen wir uns deshalb, den ÖBB-Bahnhof und die Haltestelle der Regionalbahn so miteinander zu verbinden, dass der Umstieg nahtlos erfolgen kann. Am Hauptbahnhof in Innsbruck sind die Voraussetzungen dafür ja schon da. Noch nicht ideal ist die Situation am Westbahnhof – hier muss man zurzeit noch den Südring zur Haltestelle in der Andreas-Hofer-Straße queren.“

In welchem System sehen Sie die weitere Zukunft des öffentlichen Personen-Nahverkehrs?

Müller: „Ich glaube wir sind hier bereits auf einem sehr guten Weg. Die Zukunft liegt in der Verbindung und Verknüp-

„Die Zukunft liegt in der Verbindung und Verknüpfung der vorhandenen Systeme und Verkehrsmittel.“

fung der vorhandenen Systeme und Verkehrsmittel. Also z. B. in der idealen Anbindung der S-Bahn an die Tram/Regionalbahn. Im Verkehrsmanagement spielt auch eine absolute Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs eine entscheidende Rolle. Überall dort, wo die Tram/Regionalbahn nicht auf einer eigenen Trasse unterwegs sein kann, sollte es möglich sein, für die Straßenbahn die Ampeln freizuschalten.“ ■



Hubert Maizner, Baudirektor der Stadt Innsbruck

© EMANUEL KASER

Lebensqualität & Mobilität

Dipl.-Ing. Hubert Maizner ist Baudirektor der Stadt Innsbruck und sitzt auch im Beirat für den Bau der Tram/Regionalbahn. Er ist überzeugt, dass dieses Projekt die Lebensqualität und Mobilität der InnsbruckerInnen erhöhen wird.

Herr Maizner, seit wann ist die Stadt Innsbruck mit dem Projekt Tram/Regionalbahn befasst?

Maizner: „Bereits Ende der 1990er-Jahre sind die Grundlagen für die Liniennetzfortschreibung und das Straßenbahnkonzept in Innsbruck erstellt und beschlossen worden. Das Land Tirol hat in der Folge verschiedene Regionalbahnstuden

dien in Auftrag gegeben. Auf Grundlage dieser Studien hat die städtische Verkehrsplanung 2008 begonnen, die sogenannte „Funktionsplanung“ (generelles Projekt) für das Innsbrucker Stadtgebiet auszuarbeiten. Seitdem befassen sich die städtischen Fachämter und politischen Gremien intensiv mit diesem Projekt.“



© EMANUEL KASER

Womit sind Sie/die Abteilung im Zusammenhang mit dem Projekt beteiligt?

Maizner: „Aus meiner Abteilung arbeiten neben der Verkehrsplanung noch das Tiefbauamt, die Stadtplanung, die Verkehrsbehörde und die Grünanlagen mit weiteren Projektpartnern an der Planung und Umsetzung dieses Jahrhundertprojektes mit. Ich selbst bin Mitglied des zur begleitenden Kontrolle des Projektes installierten Beirates.“

Wie kann man sich den Aufwand für ein so großes Infrastrukturprojekt vorstellen?

Maizner: „Im Rahmen einer festgelegten Projektstruktur zwischen IVB, Stadt Innsbruck und Land Tirol bedarf es sowohl in der Planungs- als auch in der Umsetzungsphase zahlreicher Abstimmungen zwischen den einzelnen Projektpartnern. Nach Vorliegen der politischen Beschlüsse und einer abgestimmten Detailplanung müssen für jeden Bauabschnitt aufwändige Behördenverfahren abgewickelt werden. Es folgen Grundeinlöseverhandlungen, die Ausschreibung und Vergabe der Bauleistungen, die Abwicklung der Baustellen inklusive der nötigen Leitungsverlegungen, die Verkehrsorganisation während der jeweiligen Bauphasen.“

Welche Aspekte gilt es darüberhinaus zu beachten?

Maizner: „Umfassende Öffentlichkeitsarbeit und BürgerInnenbeteiligung sind auch ein Gebot der Stunde. Nicht zuletzt stellt die Realisierung dieses Infrastrukturprojektes einen finanziellen Kraftakt dar. Die Finanzierung der Projektabschnitte innerhalb der Innsbrucker Stadtgrenzen übernimmt zu zwei Dritteln die Stadt und zu einem Drittel

das Land Tirol. Die Strecken außerhalb des Stadtgebietes (nach Völs und Rum) trägt zu 100 Prozent das Land Tirol.“

Was bedeutet die Tram/Regionalbahn für die Stadt Innsbruck und ihre BürgerInnen?

Maizner: „Die für 2020 prognostizierten Fahrgastzahlen, die zu Beginn des Projektes angenommen wurden, sind bereits 2012 erreicht worden. Sie nehmen weiter zu. Mit den bisherigen Transportkapazitäten der Busse ist das nicht mehr zu bewältigen. Der Ausbau der Straßenbahn wird die Mobilität und die Lebensqualität der InnsbruckerInnen deutlich erhöhen. Als leistungsfähiges und stadtverträgliches System

„Umfassende Öffentlichkeitsarbeit und BürgerInnenbeteiligung sind auch ein Gebot der Stunde.“

stellt es eine bequeme, unkomplizierte und nicht zuletzt umweltfreundliche Verkehrsverbindung zwischen Osten und Westen der Stadt dar. Bildungseinrichtungen können ebenso einfach erreicht werden wie große Wirtschaftsbetriebe und dicht besiedelte Wohngebiete.“

Werden Sie bei der ersten offiziellen Fahrt der Tram/Regionalbahn dabei sein?

Maizner: „Natürlich. Da ich aber bereits Ende diesen Jahres in Pension gehe, werde ich mein Ticket in diesem Sinne als Privatperson lösen!“ ■



Neue Tarife stecken an

Die seit Februar geltenden Tarife für öffentliche Verkehrsmittel kommen bei der Bevölkerung sehr gut an. Das zeigt eine aktuelle Zwischenbilanz. Auf einer Roadtour im Oktober und November informieren die IVB über die Neuerungen und bieten auch einen Verkauf vor Ort an.

Seit sieben Monaten gelten die neuen Tarife auf den Linien der IVB. Und die Zwischenbilanz nach der Tarifreform fällt positiv aus. „Die Tarifumstellung wurde von unseren Kunden gut angenommen. Über 4.000 neue Jahres-Ticket-Kunden konnten seit Beginn der Tarifreform am 1. Februar dazugewonnen werden“, freut sich IVB-Geschäftsführer Martin Baltes. Das Ziel der Tarifreform, mit dem Jahres-Ticket um 330 Euro (27,50 Euro/Monat) noch mehr Stammkunden zu gewinnen, gehe also auf. 50 Millionen Fahrten pro Jahr, somit vier Millionen mehr als bisher, sollen erreicht werden.

Fünf-Fahrten-Tickets punkten

Rund 30.000 Innsbrucker besitzen bereits eine Zeitkarte. Davon sind 10.000 Erwachsene mit einem Jahres-Ticket unterwegs. Der Rest fällt auf die speziellen Angebote für SchülerInnen/Lehrlinge, Studierende und SeniorInnen. Auch das neue 5-Fahrten-Ticket als Alternative zum Einzel-Ticket hat sich bewährt. In den letzten Monaten stieg der Verkauf um mehr als 20 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

Dieses Ticket ermöglicht es, rund 30 Prozent pro Fahrt zu sparen. Im Vorverkauf kostet es beispielsweise für Familien und Kinder 6,00 Euro, also 1,20 Euro pro Fahrt. Ein ermäßigtes Einzel-Ticket kostet 1,70 Euro im Vorverkauf.

Mehr Vorverkaufsstellen

Wer regelmäßig mit den Öffis fährt, kommt grundsätzlich mit Vorverkauf-Tickets günstiger davon. Aktuell gibt es im Innsbrucker Stadtgebiet 65 Vorverkaufsstellen, ca. 100 Ticketautomaten und rund 500 Parkscheinautomaten mit Ticketfunktion, weitere werden dazukommen. Digital können die IVB-Tickets unter www.ivb.at im Ticketshop und über die Ticketshop-App erworben werden. Auch das Jahres-Ticket ist auf diesem Weg erhältlich.

Wer Fragen zu den Änderungen der Tarife hat, kann sich bald an die Info-Box der IVB wenden. Im Zuge einer Roadtour in der letzten Oktoberwoche und der ersten Novemberwoche geben IVB-MitarbeiterInnen an verschiedenen Standorten in der Stadt Auskunft über die Tarifreform. Genaue Infos zu den Terminen und Standorten folgen. ■

Der neue IVB-Scout

Umfassender Service für unterwegs liefert der IVB-Scout. Aktuell wird an einem großen Relaunch gearbeitet. Die IVB-Linien werden in den Mittelpunkt gerückt und folgende Frage auf Knopfdruck beantwortet: Wann und wo fährt meine IVB-Linie und bringt mich nach Hause oder egal wohin?



Der neue IVB-Scout wird unter anderem beinhalten:

- Tipp zur Echtzeit-Anzeige von Bus, Tram und Nightliner inkl. Fahrplanabweichungen in Innsbruck
- Einfache Auswahl von Linie(n) und Haltestelle(n) inkl. Favoritenauswahl
- Umgebungskarte und Scrollen statt Eingabe von HS-Namen
- Personalisierter Startscreen
- Bei der Reihung der Abfahrten wird die örtliche und zeitliche Nähe der nächsten Haltestelle berücksichtigt; wenn Favoriten gesetzt wurden, werden diese zuerst gereiht.
- GPS lokalisiert aktuellen Standort und Haltestellen in der Nähe werden angezeigt
- Service-Angebot der IVB auf einen Blick
- Frisches, neues Design, intelligent und adaptiv
- Single View App
- Einfache Handhabung
- Nativ für Android und iOS

Der neue IVB-Scout geht noch diesen Herbst an den Start. ■





Tiroler MuseumsBahnen

1983 wurde die Stubaitalbahn von Wechsel- auf Gleichstrom umgestellt und die Triebwagen der Bahn zwangsläufig in Pension geschickt. Dafür, dass sie nicht Vergessenheit geraten, sorgt der Verein Tiroler MuseumsBahnen.

Noch im selben Jahr als die alten Fahrzeuge der Stubaitalbahn aufgrund des unterschiedlichen Stromsystems aus dem aktiven Dienst scheiden mussten, gründete sich der Verein Tiroler Museumsbahnen (TMB). Eines der erklärten Ziele ist die Bewahrung der historischen Fahrzeuge der Innsbrucker Verkehrsgeschichte, aber nur bei Innsbruck ist es nicht geblieben. Heute hat der Verein, der beim alten Stubaitalbahnhof in der Pater-Reinisch-Weg und der angrenzenden Halle und Remise sein Zuhause hat, 23 historische Fahrzeuge aus Tirol, Südtirol, Österreich und auch der Schweiz. Darunter befinden sich acht Triebwagen und auch der Anhänger, zehn Beiwagen und eine Schneekehre.

„Die Restaurierung ist aufwändig, an einem kleinen Triebwagen arbeiten wir rund drei Jahre“, erklärt Obmann-Stv. Ing. Walter Pramstaller. Der Verein zählt über 200 Mitglieder aus der ganzen Welt – aus Deutschland, England, den USA und natürlich Tirol, Südtirol und Österreich. „Auch ein Herr aus Bagdad war Mitglied bei uns“, erzählt Obmann Hans Kieblinger. Aktiv tätig sind allerdings nur zehn und so kommen sie nicht selten auf 4.000 Arbeitsstunden im Jahr. „Wenn wir einen großen Triebwagen restaurieren, kommen auch schnell 8.000 bis 10.000 Stunden zusammen“, ergänzt Ing. Walter Pramstaller, der wie sein Kollege Hans Kieblinger wegen seines Berufs zum Verein gekommen sind. „Wir sind zwei alte Eisenbahner und damit quasi vorbelastet“, bestätigt Hans Kieblinger.

Haltestelle Museum

Im alten Stubaitalbahnhof hat der Verein ein Museum eingerichtet. Das Gebäude aus dem Jahr 1902, das mittlerweile unter Denkmalschutz steht, wurde aufwendig saniert

und beherbergt heute eine Sammlung unzähliger Fotos, Dokumente und historischer Streckenpläne von z. B. der Achenseebahn, der Zillertalbahn, der Innsbrucker Mittelgebirgsbahn, der „Haller“, der Trient-Malè-Bahn, natürlich der Stubaitalbahn oder auch der Rittnerbahn. Interessierte können sich dort von Mai bis Ende Oktober, immer Samstags von 9 bis 17 Uhr auf eine Zeitreise begeben. Zusätzlich bieten die Tiroler MuseumsBahnen Sonderfahrten mit ihren historischen und liebevoll restaurierten Fahrzeugen durch Innsbruck, nach Igls und auch ins Stubaital an. Für Veranstaltungen können die Trams auch gemietet werden.

„Die meisten unserer Fahrzeuge sind voll funktionsfähig, werden regelmäßig gewartet und sind von den Innsbrucker Verkehrsbetrieben technisch abgenommen und die Mitglieder, die mit der Bahn fahren sind auch dafür ausgebildet“, betont Ing. Pramstaller. Die Mitglieder des Vereins freuen sich immer, wenn sie mit einer ihrer historischen Bahnen eine Runde drehen dürfen, erzählt Ing. Pramstaller: „Es ist immer wieder ein Erlebnis, das bestätigen auch unsere Fahrgäste!“ ■

Wer Interesse an einer aktiven Mitarbeit hat, ist hier an der richtigen Adresse:

www.tmb.at
E-Mail: office@tmb.at, Tel.: 0664/111 6001

Für Sonderfahrten mit der Museumsbahn:

Hr. Andreas Lassnig
Tel: +43/0664/111 6001, E-Mail:sonderfahrt@tmb.at

Finale für die neuen Trams

Für den Betrieb der Tram/Regionalbahn sind neue Trams notwendig. Die dazugehörige Ausschreibung steuert derweil bereits auf die finale Phase zu.

Für den Betrieb der Tram/Regionalbahn werden 20 neue Tram-Fahrzeuge benötigt. Derzeit läuft die dazugehörige Ausschreibung. Bei Beschaffungsaufträgen, die einen gewissen Betrag überschreiten, sind Firmen laut dem österreichischen Bundesvergabegesetz dazu verpflichtet, die gewünschte Leistung EU-weit auszu-schreiben. Auch die neuen Trams für den Betrieb der Tram/Regionalbahn fallen in den so genannten Oberschwellenbereich und wurden daher in der gesamten Europäischen Union ausgeschrieben.

Zum Ablauf des Vergabeverfahrens: Zunächst kommt es zur Bekanntmachung seitens des Auftraggebers und der so genannten Bietererkundung: „Das heißt, wir als IVB schreiben den Auftrag für die neuen Fahrzeuge aus und Interessenten können sich bei uns melden“, erklärt Harald Jösslin, der als Betriebsleiter und Leiter des Bereichs Bahnbetrieb unter anderem für die Fahrzeugbeschaffung zuständig ist. Ob die Bieter die erforderlichen Bedingungen des Auftrags auch erfüllen können, wird über das Lastenheft überprüft: „Hier sind alle Kriterien aufgelistet, die erfüllt werden müssen. So stellen wir fest, ob er in der Lage ist, die Trams zu bauen“, führt Jösslin weiter aus. Sind die Voraussetzungen gegeben, ist es an den Fahrzeugherstellern, ein Angebot abzugeben.

Das beste Angebot

Die eingereichten Angebote werden anschließend intern in den IVB geprüft. Die Firmen mit den besten Angeboten werden schließlich auch zu Verhandlungsgesprächen eingeladen. „In diesem Rahmen können auch alle eventuell noch offenen Fragen beider Seiten beantwortet werden“, erklärt Jösslin. Anschließend wird das Lastenheft ergänzt, aktualisiert und optimiert und alle Bieter, die zu Gesprächen eingeladen wurden, können auf dieser Grundlage noch einmal ein Angebot stellen. „Und dann entscheiden wir uns für das beste“, ergänzt Harald Jösslin. Auch dieses wird noch einmal ausgewertet und schließlich der Vergabe-Kommission, zu der laut Gesetz auch die Miteigentümer einer Firma angehören müssen, vorgelegt.

Der Grund warum solche Ausschreibungen immer eine gewisse Zeit in Anspruch nehmen, liegt ebenfalls an den Bestimmungen des Bundesvergabegesetzes. „Die Fristen sind streng geregelt. Ab dem Zeitpunkt der Ausschreibung müssen die Bieter 52 Tage haben, um ihr Angebot zu stellen, dasselbe gilt nach den ersten Verhandlungen, und auch nachdem wir uns für einen Bieter entschieden haben, gilt noch einmal eine Stillhaltefrist von zehn Tagen“, erklärt



Harald Jösslin die Regeln. Aktuell haben sich die IVB bereits für das beste Angebote für die neuen Trams entschieden, das ab Anfang September 2015 ausgewertet wird.

Der „Smiley“ fährt weiter

Die Anforderungen an die neuen Trams orientieren sich an den bestehenden Straßenbahnen: „Auch die neue Garnitur soll ausschließlich aus Niederflurfahrzeugen bestehen um die hundertprozentige Barrierefreiheit zu gewährleisten. Außerdem legen wir großen Wert auf einen energieeffizienten Betrieb“, betont Harald Jösslin. Auch eine behindertengerechte Ausstattung, wie eine Signalisierung für Menschen mit Sehbehinderung, wird umgesetzt. Die Anforderungen sind aber nicht nur technischer Natur, denn die charakteristische Frontpartie der Trams soll ebenfalls 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
Behindertengerechte Ausstattung
Energieeffizienter Betrieb
- Innenausstattung mit Infoscreens
- Beibehaltung optischer Merkmale, wie der charakteristischen Smileys

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.

■ **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!

