

Tram/Regionalbahn

Ausgabe 01 | 2016

Das Magazin für eine gute Verbindung.

Aktuell

Alle Informationen zu den Baustellen im Überblick.

Vorschau

Details zu den nächsten Betriebsphasen der Tram/Regionalbahn.

Öffis am Vormarsch

Die Mobilitätsstudie 2015 zeigt deutlich, dass die öffentlichen Verkehrsmittel eine immer wichtigere Rolle spielen.



**INNS'
BRUCK**



Mit den Öffis in die Zukunft

Mobilitätsstudie

Im Auftrag der IVB führte das Forschungsinstitut Omnitrend auch 2015 wieder eine Mobilitätsstudie durch. Das Ergebnis zeigt – der Bedarf an öffentlichen Verkehrsmitteln wird auch in den nächsten Jahren weiter steigen.

Seite 6 – 11

Im Interview

Verkehrsexperte Markus Mailer von der Fakultät für Technische Wissenschaften an der Uni Innsbruck spricht im Interview über zeitgemäße Mobilität, Zukunftsperspektiven und darüber, was sich Fahrgäste von den Öffis erwarten.

Seite 12 – 13

Achtung Baustelle

2016 geht der Ausbau der Tram/Regionalbahn zügig weiter. Bereits seit Anfang März wird vor allem im Osten und Westen der Stadt Innsbruck gebaut. Aber auch in der Kranbitter Allee gehen die Arbeiten weiter.

Seite 14 – 15

Ausblicke

Ab wann ist die neue innerstädtische Linie 2 unterwegs? Wann wird die Buslinie 0 endgültig eingestellt und ab welchem Zeitpunkt wird die Regionalbahn schließlich bis nach Völs und Rum geführt? Hier gibt es die Antworten.

Seite 16 – 18

Brückenbau in Mutters

Die Mühlbachgrabenbrücke auf der Strecke der Stubaitalbahn wird neu gebaut. Sie soll 153 Meter lang und 43 Meter breit werden. Die Vorarbeiten sind großteils abgeschlossen. Baubeginn ist im September.

Seite 19

Hinter den Kulissen

In der Abteilung Schulung der IVB werden laufend Bus- und Straßenbahn-FahrerInnen ausgebildet. Aber auch darüber hinaus ist der Stundenplan von Leiter Roland Pallestrong und seinem Team von AusbilderInnen immer voll.

Seite 20 – 22

Der Bedarf im öffentlichen Personennahverkehr steigt stetig. Das zeigt die Mobilitätsstudie des Forschungsinstituts Omnitrend, über die wir Sie in dieser Ausgabe des Magazins informieren möchten. Bereits rund 29 Prozent der Innsbrucker Bevölkerung sind fast täglich mit den Öffis unterwegs. Dem tragen Stadt, Land und IVB mit dem Projekt Tram/Regionalbahn Rechnung.

Der Schwerpunkt der Arbeiten, die bereits seit März laufen, verlagert sich heuer von der Innenstadt in den Osten und Westen. Alle Informationen zu den Baustellen finden Sie im Magazin. Thema sind auch die nächsten Ausbaustufen der Tram/Regionalbahn. Schon ab Dezember 2017 wird die Linie 3 bis Technik West und Peerhof geführt. Bis 2018 wird auch die Buslinie O noch fahren, wodurch deutlich mehr Fahrgäste auf dieser Strecke transportiert werden. Schritt für Schritt entsteht hier, bis zum endgültigen Ausbau 2020, ein attraktives Mobilitätssystem, das dem steigenden Bedarf gerecht wird.

Letztes Jahr konnten die IVB erstmals über 50 Millionen Fahrten verbuchen und über 7.000 neue Jahres-Ticket-KundInnen dazugewinnen – ein Erfolg der mit 1. Februar

2015 eingeführten Tarifreform. Erreichbarkeit, Pünktlichkeit, Verlässlichkeit und ein attraktives Angebot sind wichtige Faktoren für NutzerInnen der Öffis. Dessen sind wir uns als Dienstleister bewusst. Besser werden können wir vor allem über einen offenen Dialog und durch Feedback unserer KundInnen. Über Fragen, Anregungen und Verbesserungsvorschläge freuen wir uns daher immer. ■



Martin Baltes
Martin Baltes
Geschäftsführer IVB

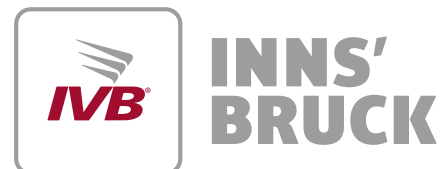
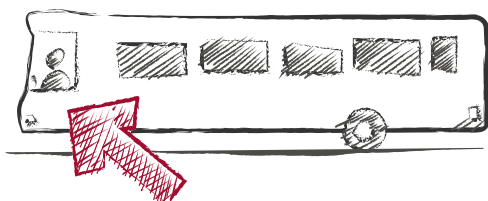
Impressum

Herausgeber, Medieninhaber und Verleger: Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH, Pastorstraße 5, 6010 Innsbruck, T +43 512 53 07-0, F +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, T +43 512 58 60 20, F +43 512 58 60 20-2820 / Fotos: IVB, Gerhard Berger / Druck: Niederösterreichisches Pressehaus, St. Pölten



PilotIn

Hier als BusfahrerIn bewerben und landen!
www.ivb.at



An einem Strang

Als lebendige und moderne Stadt entwickelt sich Innsbruck ständig weiter. Zahlreiche Großprojekte sind im Entstehen und eines davon ist die Tram/Regionalbahn, die die nachhaltige Mobilität der InnsbruckerInnen in der Zukunft sichern wird. Um die Behinderungen durch die notwendigen Baustellen für die Bevölkerung so gering wie möglich zu halten, sind eine gemeinsame Koordination, Abstimmung und Planung aller beteiligten Betriebe und Unternehmen unumgänglich.

Dies ist der Stadt Innsbruck und den IVB sowie der Innsbrucker Kommunalbetriebe AG (IKB) und der TIGAS stets bewusst. Wöchentliche Abstimmungen sowie ein konkreter Jahresplan, der bereits im Vorjahr abgestimmt wurde, stellen die Pfeiler der Zusammenarbeit dar. Durch die enge Zusammenarbeit kann auch spontan auf Änderungen reagiert werden.

Schlussendlich ziehen alle erwähnten Betriebe an einem Strang und verfolgen auch ein gemeinsames Ziel. Nämlich die Lebensqualität unserer Landeshauptstadt und

ihrer BürgerInnen, kontinuierlich zu steigern und zu verbessern. Die Tram/Regionalbahn leistet einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung dieses Ziels. Sie ist die zukunftsfähige und umweltbewusste Antwort auf das gesteigerte und auch stetig wachsende Bedürfnis nach moderner Mobilität im öffentlichen Nahverkehr. ■



Christine Oppitz-Plösch
 Mag.^a Christine Oppitz-Plösch
 Bürgermeisterin Stadt Innsbruck

Innsbrucks Beitrag zu Paris

Der Klimagipfel von Paris Anfang Dezember hat erstmals seit Kyoto wieder messbare, gemeinsame und verbindliche Ziele der wichtigsten Industrieländer gebracht, was den Stopp der Erderwärmung betrifft. Wenn wir unseren Kids und Kindeskindern eine gut bewohnbare Welt übergeben wollen, dann sind ambitionierte Ziele dringend notwendig. Noch wichtiger als die Ziele ist das konkrete Tun vor Ort. In Tirol leisten wir mit dem Ausbau des öffentlichen Personenverkehrs einen wichtigen Beitrag zur Reduktion des CO₂-Ausstoßes.

Landesweit konnten wir statt 89.000 Jahres- und Semester-Tickets im Jahr 2014 im Vorjahr schon über 94.000 Öffi-StammkundInnen zählen. Dazu kommen 2015 noch über 12.000 Jahres-Tickets und über 5.000 Semester-Tickets in Innsbruck. Dass es noch mehr werden, wollen wir mit einer Reform des Öffi-Tariffsystems einerseits und mit dem Bau hochwertiger neuer Infra-

struktur andererseits schaffen. Die Regionalbahn ist dabei ein Vorzeigeprojekt, auf das die Stadt Innsbruck stolz sein kann. Und es hilft nicht nur dem steigenden Öffi-Bedarf in der Landeshauptstadt, sondern es ist ein kleiner, feiner Beitrag zu dem, was in Paris zur Stabilisierung des Weltklimas vereinbart wurde. ■



Ingrid Felipe
 Ingrid Felipe
 Stellvertretende Landeshauptfrau



Gute Noten für die Öffis

Die IVB-Mobilitätsstudie 2015 macht deutlich: Der Bedarf im öffentlichen Personennahverkehr steigt stetig. Das Großprojekt Tram/Regionalbahn trägt dieser Tatsache Rechnung.

InnsbruckerInnen machen 20,2 Prozent der Wege mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), 32,8 Prozent benutzen das Auto, den sogenannten motorisierten Individualverkehr (MIV). Das belegen die Zahlen der aktuellen IVB-Mobilitätsstudie 2015, bei der durch das deutsche Forschungsinstitut Omnitrend insgesamt 1.758 InnsbruckerInnen zu ihrem Verkehrsverhalten befragt wurden. Die Befragung wurde über den Zeitraum von November 2014 bis Oktober 2015 durchgeführt.

Tram/Regionalbahn ist richtungsweisend

Betrachtet man nur den Binnenverkehr, das sind die Wege der InnsbruckerInnen im direkten Stadtgebiet, steigt der ÖPNV-Anteil auf 22,4 und der MIV-Anteil liegt mit 23,8 Prozent nur mehr knapp darüber. Das bedeutet, das InnsbruckerInnen im Stadtgebiet 76,2 Prozent ihrer Wege im sogenannten Umweltverbund zurücklegen, also zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit Bus und Tram.

Der ÖPNV-Anteil am sogenannten Modal Split ist seit 1993 kontinuierlich gestiegen von damals 15 auf mittlerweile 20 Prozent, der MIV-Anteil hingegen von 43 auf 33 Prozent

gesunken. Der ständige Ausbau und die Attraktivierung des Öffi-Angebots insbesondere im Zusammenhang mit dem Projekt Tram/Regionalbahn tragen also Früchte. Und dem steigenden Bedarf an öffentlichen Verkehrsmitteln wird damit Rechnung getragen. „Am stärksten werden die öffentlichen Verkehrsmittel wie erwartet in der Altersgruppe der unter 30-Jährigen, also u. a. von SchülerInnen und Studierenden genutzt“, nennt IVB-Geschäftsführer DI Martin Baltes ein Detail aus der Studie.

► **„2015 wurde bei den Fahrten erstmals die 50-Millionen-Marke überschritten, so wie vor der Tarifreform auch angepeilt.“**

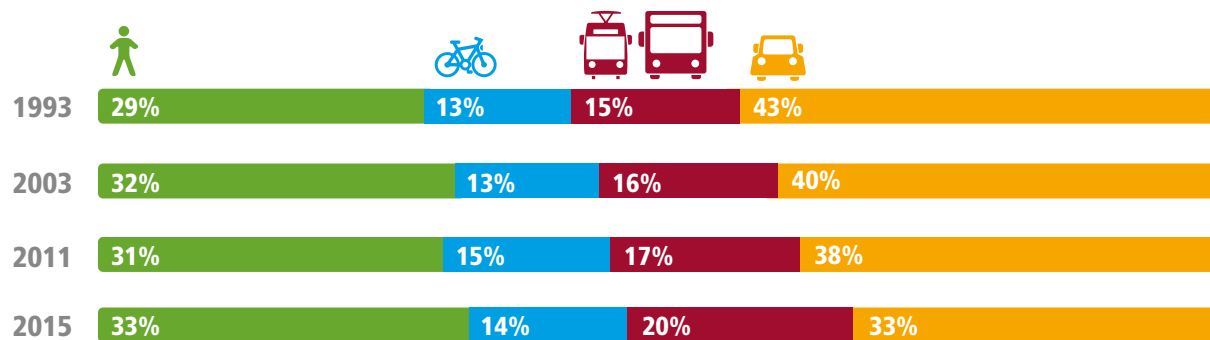
DI Martin Baltes, Geschäftsführer IVB

Über 50 Millionen Fahrten in 2015

Einen großen Beitrag zur steigenden Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs hat auch die Tarifreform vom 1. Februar 2015 geleistet. Über 7.000 neue Jahres-Ticket-KundInnen konnten seither dazugewonnen werden. Insgesamt sind derzeit über 12.000 Erwachsene mit dem

Modal Split

Gesamtverkehr der Innsbrucker Bevölkerung



Die Daten 2003 und 2011 wurden vom deutschen Forschungsinstitut Omnitrend auf Basis der Befragung 2015 auf die Gesamtbevölkerung und das gesamte Jahr hochgerechnet.

Jahres-Ticket um nur € 330 unterwegs und zusammen mit den speziellen Angeboten für SchülerInnen, Lehrlinge, StudentInnen und SeniorInnen besitzen rund 35.000 InnsbruckerInnen ein Zeitticket. „2015 wurde bei den Fahrten erstmals die 50-Millionen-Marke überschritten, so wie vor der Tarifreform auch angepeilt“, freut sich DI Martin Baltes. Ein Drittel der täglichen Wege in Innsbruck werden laut Mobilitätsstudie 2015 zu Fuß zurückgelegt, in der Innenstadt sogar fast die Hälfte. Der Fahrradanteil liegt bei 17 Prozent. Dass Geh- und Radwegen und den Öffis in der Stadt besondere Beachtung geschenkt wird, scheint sich also auszuzahlen.

Bus und Tram werden regelmäßig genutzt

29 Prozent der Bevölkerung nutzen laut der Mobilitätsstudie (fast) täglich öffentliche Verkehrsmittel und ein Drittel an ein bis drei Tagen pro Woche. Monatliche NutzerInnen umfassen ein Fünftel der Bevölkerung und nur 18 Prozent geben an, selten oder nie mit Bus und Tram zu fahren. 27 Prozent der InnsbruckerInnen nutzen nach eigener Einschätzung fast täglich das Auto und 43 Prozent mehrmals pro Woche. Das Fahrrad wird von einem Drittel der InnsbruckerInnen (fast) täglich und von 21 Prozent an ein bis drei Tagen pro Woche genutzt.

Vor allem Junge und SeniorInnen setzen auf Öffis

Die aktuelle Studie liefert auch Daten zur Verkehrsmittelnutzung der einzelnen Zielgruppen. Und hier stehen besonders die SchülerInnen und StudentInnen ins Auge. 36,9 bzw. 29,5 Prozent der Wege legen diese beiden Gruppen mit Bus und Tram zurück. Auch bei den SeniorInnen liegt der ÖPNV-Anteil mit knapp einem Viertel über dem Durchschnitt. Und in Summe verzichten zwei von drei der über 60-Jährigen bei ihren täglichen Wegen auf das Auto.

Überdurchschnittlich oft nutzen Einwohner im Südosten (Dreiheiligen, Saggen, Pradl, Reichenau, Amras, Rossau: 23 Prozent) öffentliche Verkehrsmittel. Relativ geringe Anteile sind durch Einwohner im Südwesten (Wilten, Sieglanger, Mentlberg: 17 Prozent) und im Süden (Vill, Igl: 16 Prozent) zu verzeichnen.

Auto verliert immer mehr

Die Ergebnisse der aktuellen Mobilitätsstudie belegen jedenfalls, dass das Auto als Fortbewegungsmittel in der Stadt von Jahr zu Jahr an Bedeutung verliert und der sogenannte Umweltverbund von FußgängerInnen, RadfahrerInnen und ÖPNV-KundInnen zulegt. Ein Ende dieser Entwicklung ist laut Innsbrucks Vizebürgermeisterin Mag.^a Sonja Pitscheider

nicht in Sicht. „Bei der Bevölkerungsgruppe ab 45 Jahren liegt der Anteil der PKW-Nutzung bei weit über einem Drittel. Hier steckt noch Potenzial für umweltfreundliche Fortbewegungsmittel“, so Pitscheider.

36,9 Prozent der SchülerInnen und 29,5 % der Studierenden sind mit Bus oder Tram unterwegs. Auch bei den SeniorInnen liegt der ÖPNV-Anteil mit einem Viertel über dem Durchschnitt.

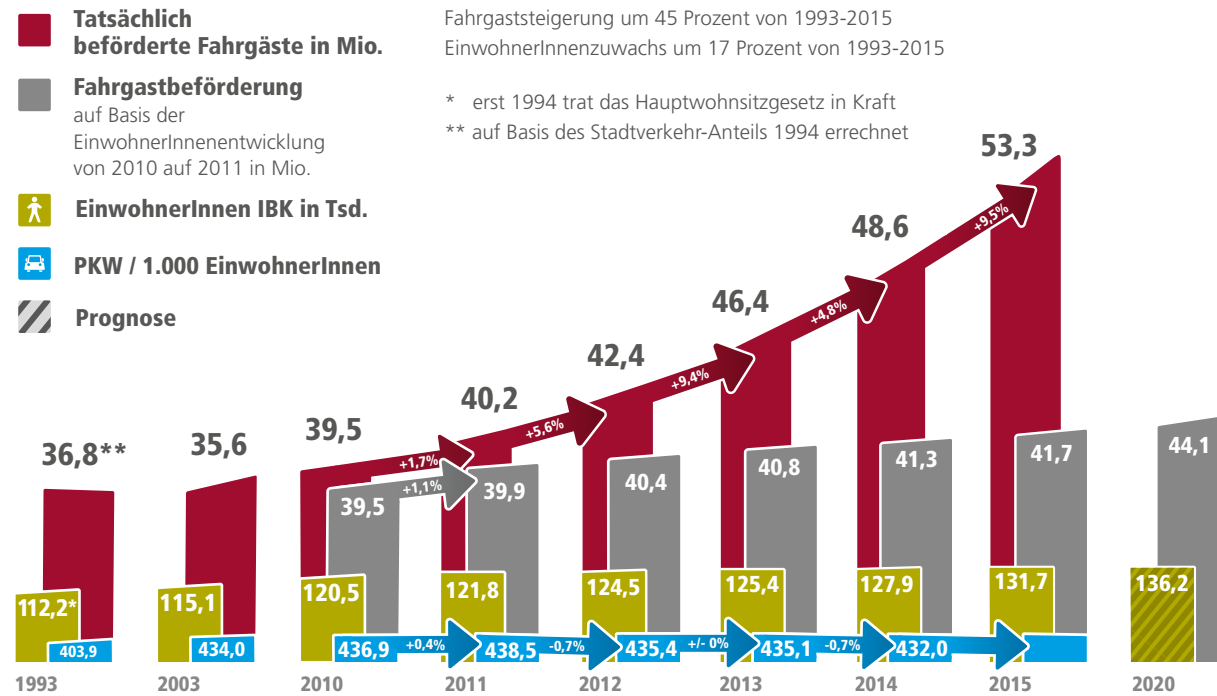
Um auf die steigende Nachfrage zu reagieren, verstärken die IVB kontinuierlich das Angebot und schaffen mit dem Projekt Tram/Regionalbahn weitere Kapazitäten. Nichtsdestotrotz beobachten die PlanerInnen der IVB natürlich genau, wo die zusätzliche Nachfrage entsteht, und versuchen darauf bestmöglich zu reagieren. ■



Zur Methode der Studie

- ▶ **1.758 InnsbruckerInnen** wurden befragt.
- ▶ Befragungszeitraum: November 2014 bis Oktober 2015
- ▶ **Datengrundlage – 2 Teilstichproben:**
 - Zufällig ausgewählte Festnetz- und Mobilfunknummern aus Innsbruck wurden angerufen und innerhalb des Haushaltes wurde eine Person befragt (ohne Alterseinschränkung).
 - Zusätzlich wurden 428 Schüler-, Semester-, Job- und Seniorenticket-InhaberInnen durch die IVB für die Befragung rekrutiert und von Omnitrend online und telefonisch befragt.
- ▶ **Über diese Zielgruppenrekrutierung wurden auch 467 Personen erreicht**, die an der Befragung teilgenommen haben, ohne ein entsprechendes Zeitticket zu besitzen. Die Stichprobe wurde nach Alter, Geschlecht, Tätigkeit und Wohnort bevölkerungsrepräsentativ gewichtet.
- ▶ **Zudem erfolgte eine Gewichtung nach Zeitticketanteilen** in der Bevölkerung auf Grundlage der von den IVB zur Verfügung gestellten Verkaufsstatistiken, um die StammkundInnen, die aufgrund der selektiven Rekrutierung überrepräsentiert sind, an die tatsächliche Struktur anzupassen.
- ▶ **Der Stichtag** zur Erfassung des Mobilitätsverhaltens wurde auch nach Tagtyp, Schul-/Ferienzeit und Monat gewichtet, um jahresrepräsentative Ergebnisse zu erhalten.

Stadt Innsbruck Binnenverkehr



Teilnehmen und gewinnen!

Im Rahmen der Studie wurden unter allen TeilnehmerInnen fünf Jahres-Tickets und drei Freizeittickets Tirol verlost. Auch heuer finden Umfrage und Gewinnspiel statt.

Überreicht wurden die Preise im IVB-KundInnencenter von Geschäftsführer DI Martin Baltes. Und auch 2016 besteht wieder Gelegenheit, durch die Teilnahme an der Mobilitätsstudie, die mobile Zukunft in Innsbruck aktiv mitzugestalten. Also einfach auf www.omnitrend.at/ivb registrieren, die Fragen beantworten und mit etwas Glück gewinnen. Auch in diesem Jahr werden wieder 5 x 1 Jahres-Ticket und 3 x 1 Freizeitticket Tirol verlost. Die Befragung wird erneut vom Forschungsinstitut Omnitrend durchgeführt. Datenschutz und Vertraulichkeit werden den TeilnehmerInnen zugesichert.



Geschäftsführer DI Martin Baltes (2. v. r.) übergab die fünf IVB-Jahrestickets an: Peter Balogh, Christian Schnöller, Stefanie Kruck, Werner Braunhofer und Julia Huber und die drei Freizeittickets Tirol an Nikolai Lindner, Ariane Santeler und Stanley Aronokhale.

Alle Infos rund um die IVB-Mobilitätsstudie auf www.ivb.at oder im IVB-KundInnencenter:

Mo – Fr 07:30 – 18:00 Uhr, Innsbruck, Stainerstraße 2

T +43 512 53 07-500 ■





„Bedürfnisse erkennen“

Markus Mailer leitet den Arbeitsbereich Intelligente Verkehrssysteme an der Fakultät für Technische Wissenschaften an der Uni Innsbruck. Im Interview spricht er über Mobilität, Trends in der Gesellschaft und individuelle Bedürfnisse.

Herr Mailer, Experten sind sich einig, dass der Bedarf an öffentlichem Verkehr steigt und weiter steigen wird. Können Sie uns dafür ein paar Gründe nennen?

Mailer: „Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) wird und soll steigen. Auf der einen Seite ist der erklärte politische Wille, den ÖPNV auszubauen – vor allem aus umwelt- und energiepolitischen Gründen. Ein steigendes Bewusstsein für die Umwelt ist auf der anderen Seite auch in der Gesellschaft vorhanden. Immer mehr Menschen sind offen für Alternativen zum eigenen PKW. Gerade in urbanen Lebensräumen finden wir sehr Öffi- und Fahrrad-affine Bevölkerungsgruppen, wie junge Leute. Damit sie ihr Mobilitätsverhalten auch ändern, muss aber natürlich das Angebot stimmen.“

► **„Wer sich für die Öffis entscheidet, erwartet Verlässlichkeit, Pünktlichkeit und relativ kurze Fahrzeiten.“**

Markus Mailer, Leiter Intelligente Verkehrssysteme an der Uni Innsbruck

Eine aktuelle Studie zeigt, dass die Innsbrucker in der Stadt bereits zu 22 % mit den Öffis und nur noch 24 % im motorisierten Individualverkehr (MIV) unterwegs sind. Bei Fahrten aus dem und in das Umland wird der ÖPNV nicht so häufig genutzt. Muss man die Pendler verstärkt abholen?

Mailer: „Ja. Die Anbindung des Umlandes von Städten bleibt auch in Zukunft eine der großen Aufgaben in der Verkehrsplanung. Genau deshalb sind Projekte wie die Tram/Regionalbahn sehr wichtig. Dabei gilt es nicht nur die Strecken zu verlängern, wie im Fall der Tram/Regionalbahn bis nach Rum oder Völs, sondern es ist auch entscheidend, dass zum Beispiel die Regionalzüge oder die S-Bahn direkt an die Halte-

stellen solcher Regionalbahnen angebunden sind, damit der Umstieg auch bequem und praktisch gestaltet werden kann. Themen wie Bequemlichkeit und Komfort sind entscheidend für VerkehrsteilnehmerInnen bzw. damit auch für die Entscheidung für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel.“

Welche Vorteile bringt die Tram/Regionalbahn noch?

Mailer: „Die NutzerInnen werden vor allem eine gute Anbindung der Innenstadt, verkürzte Fahr- und Taktzeiten schätzen und ganz allgemein den Ausbau der Tramlinien. Von Studien wissen wir nämlich, dass viele die Straßenbahn dem Bus vorziehen. Mit einer leistungsfähigen Tram können auch zu Stoßzeiten mehr Fahrgäste transportiert werden. Insgesamt wird durch die Tram/Regionalbahn das Mobilitätssystem in Innsbruck modernisiert und verbessert.“

Was erwarten sich Fahrgäste im Allgemeinen von den Öffis?

Mailer: „Wer sich für die öffentlichen Verkehrsmittel entscheidet, erwartet vor allem Verlässlichkeit, Pünktlichkeit, relativ kurze Fahrzeiten mit möglichst wenig Umstiegen und kurzen Wartezeiten, wobei aber auch Sicherheit und Sauberkeit eine Rolle spielen. Damit ist auch ein guter Zugang zu gut ausgestatteten Haltestellen wichtig. Diese Aspekte sind aber in der Wahrnehmung teils sehr subjektiv und können daher auch dementsprechend unterschiedlich in ihrer Gewichtung ausfallen. Für den öffentlichen Personennahverkehr ist daher eine gut ausgebaute Infrastruktur notwendig, aber es geht auch darum, die Bedürfnisse der NutzerInnen zu erkennen und zu versuchen, diesen nachzukommen.“

Vielen Dank für das Gespräch. ■

Hier wird 2016 gebaut

Der Ausbau des Großprojekts Tram/Regionalbahn geht auch 2016 zügig weiter. Der Schwerpunkt der Baustellen verlagert sich von der Innenstadt in den Osten und Westen Innsbrucks. Weiter gebaut wird auch in der Kranebitter Allee.

Bereits mit Anfang März wurde mit den meisten Arbeiten rund um die Tram/Regionalbahn begonnen. Um die Beeinträchtigungen durch die notwendigen Baustellen für die Bevölkerung so gering wie möglich zu halten, passiert dies in gemeinsamer Koordination mit der Stadt Innsbruck, der Innsbrucker Kommunalbetriebe AG (IKB) und der TIGAS. Laufende Abstimmung und gemeinsame Planungen sind fixer Bestandteil dieser Zusammenarbeit der einzelnen Betriebe.

Dennoch entsteht bei der Bevölkerung oft der Eindruck, die entsprechenden Stellen würden mehrmals aufgedigelt und wieder zugeschüttet, um schließlich noch einmal aufgedigelt zu werden. „Das ist so aber nicht richtig. Normalerweise

liegen die betroffenen Leitungen auf unterschiedlichen Höhen und auf eigenen Leitungstrassen nebeneinander“, erklärt Ing. Harald Muhrer, Projektleiter Tram/Regionalbahn,

Um die Beeinträchtigungen durch die Baustellen so gering wie möglich zu halten, werden Baustellen stets mit IKB, TIGAS und der Stadt koordiniert.

und ergänzt: „Ist ein Abschnitt erledigt, muss dieser wieder geschlossen werden, um dem danebenliegenden Leitungsbetrieb die Grabung zu ermöglichen bzw. um den Verkehr

aufrecht zu erhalten.“ Bei den aktuellen Baustellen der IVB ist aber mit nur geringen Beeinträchtigungen für den Verkehr zu rechnen, da der Großteil befahrbar sein wird und höchstens, z. B. in der Peerhofstraße, über eine einspurige Ampelregelung reguliert werden muss.

Arbeiten in Ost und West

Weiter gearbeitet wird 2016 unter anderem z. B. in der Kranebitter Allee. Bereits 2015 entstand hier neben der „alten Allee“ eine Landesstraße über die, seit Oktober 2015, der Individualverkehr geführt wird. Auf der ursprünglichen Strecke wird nun eine eigene Trasse für die Tram/Regionalbahn errichtet. Die dazugehörigen Arbeiten laufen derzeit. Ebenfalls 2016 entsteht hier entlang der Nebenfahrbahn ein

Bei den aktuellen Baustellen der IVB ist mit nur geringen Einschränkungen für den Verkehr zu rechnen.

Grünstreifen, der die neuen Alleebäume aufnehmen wird. Die TIGAS wird in der Nebenfahrbahn die Gasleitung erneuern und zwar sobald der Winter und somit die Hauptversorgungszeit durch Gas endet.

In der Viktor-Franz-Hess-Straße werden bis Ende Juli Grabungsarbeiten durch die IKB durchgeführt. Anschließend beginnen die IVB auch auf diesem Abschnitt mit Gleis- und Straßenarbeiten. Gleisbau steht von April bis Ende Herbst auch in der Peerhofstraße bis zur Endhaltestelle Peerhof an und ab April auch in der Lang- und der Pembaurstraße.

Parkplätze gesichert

Fahrleitungsarbeiten, also Arbeiten an dem Leitungssystem, welches die Tram künftig mit elektrischer Energie versorgt wird, stehen für die IVB auf der Strecke zwischen dem Einkaufszentrum West und dem Fischerhäuslweg, auf der Kranebitter Allee, Technikerstraße, der Viktor-Franz-Hess-Straße, der Karl-Innerebner-Straße und der Peerhofstraße an, sowie in der Defreggerstraße ab der Pradler Straße in Richtung Osten und in der Lang- und Pembaurstraße auf dem Programm. Die Fahrleitungsarbeiten beginnen mit Mitte des Jahres – voraussichtlich mit Mai – und werden bis Jahresende andauern.



Die Arbeiten in der Kranebitter Allee stören den Verkehr nicht.

Im Olympischen Dorf beginnen die IKB mit Mitte März mit Kanal- und Wasserleitungsarbeiten in der Josef-Kerschbaumer-Straße. Zur gleichen Zeit starten sie auch in der Ander-Lan-Straße mit der Wasserleitungserneuerung, da diese Leitung in den letzten Jahren bereits mehrfache Rohrbrüche aufgewiesen hat. Die Arbeiten dauern bis Jahresende 2016.

Während der ersten Bauphase der Arbeiten in der Ander-Lan-Straße und in der Josef-Kerschbaumer-Straße werden in der Pfarrer-Otto-Neururer-Straße provisorisch Schrägparkplätze eingerichtet, um den vorübergehenden Parkplatzentfall durch die Bauarbeiten zu kompensieren. Diese Parkplätze sollen auch nach den Arbeiten erhalten bleiben. Sobald die Bauarbeiten in der Josef-Kerschbaumer-Straße abgeschlossen sind, werden auch hier vorübergehend provisorische Schrägparkplätze angelegt. ■



In der Kranebitter Allee geht es nach der Errichtung der neuen Landesstraße nun mit der eigenen Trasse für die Tram weiter.

Zwischenstationen

2020 wird die Tram/Regionalbahn endgültig auf Schiene gebracht. Einzelne Ausbaustufen werden schon früher erreicht. Die erste davon ist die Verlängerung der Linie 3 von Amras bis Technik/West im Dezember 2017.

Derzeitige Situation:

- ▶ Die **Tramlinie 3** fährt im 10-Minuten-Takt von Amras bis zur Höttinger Au.
- ▶ Die **Buslinie O** fährt im 5-Minuten-Takt vom O-Dorf bis Technik West / Peerhofsiedlung / Allerheiligen.
- ▶ Die **Buslinie T** fährt im 15-Minuten-Takt von Rum bis Völs.

Netzausbaustufe Dezember 2017 bis Dezember 2018

Die Tramlinie 3 verkehrt bereits bis Technik West und Peerhof, die Fahrgastkapazität erhöht sich durch überlagerte Taktung der Tramlinie 3 und der Buslinie O.

In dieser Phase verkehrt die Tramlinie 3 weiterhin im 10-Minuten-Takt, fährt jedoch von Amras abwechselnd bis Technik West und Peerhofsiedlung, womit sich an den Endpunkten ein 20-Minuten-Takt ergibt.

Die Buslinie O fährt im 5-Minuten-Takt vom Olympischen Dorf ab. Der erste Bus dreht über die Layrstraße/Fürstenweg wieder in Richtung O-Dorf um, da ja bereits die Tramlinie 3 den restlichen Teil bis Technik West und Peerhof bedient. Jeder zweite Bus der Linie O fährt ab der Layrstraße wie gewohnt bis Allerheiligen, womit sich für die Endhaltestelle Allerheiligen ein 10-Minuten-Takt ergibt (bisher 15 Minuten).



Durch die überlagerte Taktung der Tramlinie 3 und der Buslinie O wird auch im Westen bis zur Haltestelle Technik ein 5-Minuten-Takt aufrechterhalten.

Gleichzeitig wird bereits in dieser Phase auf dem West-Ast eine Steigerung der Kapazität erreicht, da mit der Linie O weiterhin bis zu 110 Fahrgäste pro Bus transportiert werden können und mit der Linie 3 jedoch schon bis zu 160 Fahrgäste pro Tram.



Ab 2017 wird die Tramlinie 3 vorübergehend bis Technik West und Peerhof verlängert.

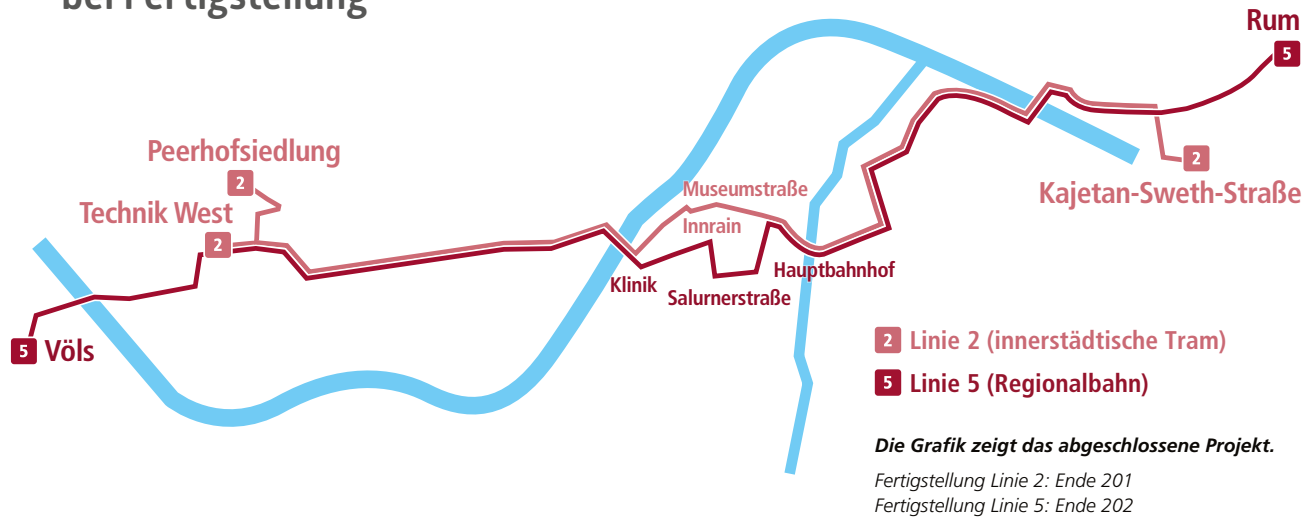
Netzausbaustufe Dezember 2018 bis Dezember 2020

Die Buslinie O wird komplett eingestellt und durch die innerstädtische Tramlinie 2 ersetzt.

Ab Ende 2018 wird die Buslinie O eingestellt. Dafür nimmt die Tramlinien 2 den Betrieb auf. Mit einer – gegenüber der Buslinie O – erhöhten Kapazität verkehrt die Tramlinie 2 im 7,5-Minuten-Takt vom O-Dorf bis Technik-West bzw. Peer-

hofsiedlung. Damit ist ab diesem Zeitpunkt auf den Ästen wieder der 15-Minuten-Takt gegeben. Allerheiligen wird ab dieser Phase von einer Buslinie bedient. Die Tramlinie 3 hat damit als Übergangslösung ausgedient und fährt nicht mehr bis nach Technik West bzw. Peerhof. Sie wird ab dieser Phase wieder im 10-Minuten-Takt kurz von Amras bis in die Innenstadt (Wende über die Bürgerstraße) und retour geführt.

Geplanter Streckenaufbau bei Fertigstellung



2020 – Endstation erreicht!

Die gesamte Strecke vom Bahnhof Völs bis zum Bahnhof Rum wird mit der Regionalbahn (Linie 5) bedient.

Ab dem Jahr 2020 soll dann die Regionalbahn auf den zwischenzeitlich errichteten Schienenstrecken nach Völs im Westen und nach Rum im Osten den Betrieb aufnehmen.

Damit ist es möglich, von Völs und der Cyta direkt zum ÖBB Bahnhof in Rum zu gelangen, ohne Umsteigen zu müssen. Aber vor allem die Pendler aus Ost und West können dann an den ÖBB-Bahnhöfen Völs und Rum auf die Regionalbahn umsteigen, um direkt zu ihren Arbeitsplätzen außerhalb des Innenstadtbereiches zu kommen. Dadurch entfällt der Umweg über den Hauptbahnhof. ■



Neue Brücke für die Stubaier

Auf der Strecke der Stubaitalbahn wird die Mühlbachgrabenbrücke in Mutters neu gebaut. Bis September 2017 soll sie stehen.



Diese 15 Meter lange und fünf Meter breite Zufahrtsbrücke wird auch nach dem Neubau der Mühlbachgrabenbrücke erhalten bleiben. Sie kann z. B. für Instandhaltungsarbeiten an den Brückenpfeilern genutzt werden.

Mit Mitte bzw. Ende Juni 2016 wird mit dem Neubau der Mutterer Brücke begonnen. Das naturschutzrechtliche und eisenbahnrechtliche Verfahren konnte bereits positiv abgeschlossen werden. Derzeit läuft noch die Ausschreibung für die Leistungserbringung. Die Brücke wird vor dem Mutterer Tunnel mit einem leichten Linksbogen über den Mühlbach geführt. Sie wird 153 Meter lang sein und eine Höhe von 43 Metern über Grund haben. „Für den Neubau hat man sich entschieden, weil die notwendige Sanierung der über 100 Jahre alten Brücke inklusive der anstehenden Sanierung des Mutterer Tunnels genauso teuer, aber weniger effizient gewesen wäre“, erklärt Roland Gabl, Betriebsleiterstellvertreter der Stubaitalbahn.

Die Vorarbeiten für die Baustelle konnten bereits abgeschlossen werden. Im Zuge dieser wurde auch eine 15 Meter lange und fünf Meter breite Zufahrtsbrücke über den Mühlbach errichtet, die benötigt wird, um zum Beispiel Material zur Baustelle transportieren zu können.

Die kleinere Brücke wird auch nach Beendigung des Neubaus der Mühlbachgrabenbrücke erhalten bleiben. Sie kann genutzt werden, um Instandhaltungsarbeiten an den Brückenpfeilern durchführen zu können. ■

Neubau Mühlbachgrabenbrücke

- ▶ **Beginn:** Juni 2016
- ▶ **Fertigstellung:** September 2017

Eckdaten Brücke:

- ▶ **Länge:** 153 Meter
- ▶ **Höhe über dem Grund:** 43 Meter

Alle Infos zur Stubaitalbahn unter www.ivb.at



Gutes Team: Trainer-Stv. Armin Haslwanter, Schulungsleiter Ronald Pallestrong, Trainer Friedbert Huber und Trainer-Stv. Mario Kleine.

Schulung mit Weitblick

In der Schulungs-Abteilung der IVB werden laufend MitarbeiterInnen ausgebildet. Derzeit werden in Hinblick auf die Inbetriebnahme der Tram/Regionalbahn verstärkt BusfahrerInnen zu TramfahrerInnen weitergebildet.

Ab 2017 werden im Zusammenhang mit dem Betrieb der Tram/Regionalbahn mehr TramfahrerInnen – mit dem Endausbau ab Ende 2018 bis zu 37 – benötigt. Dadurch, dass die Buslinie O durch die Tram/Regionalbahn ersetzt wird, kann dieser Bedarf aber größtenteils mit Verschiebungen kompensiert werden. Seit 2011 können sich daher alle BusfahrerInnen in den IVB auch zu TramfahrerInnen ausbilden lassen. Acht bis zwölf MitarbeiterInnen haben diese Chance seither jährlich ergriffen. „Voraussetzung dafür sind drei Dienstjahre im Bus-Fahrdienst“, erklärt Schulungsleiter Ronald Pallestrong.

Perspektivenwechsel

Interessierte BusfahrerInnen der IVB können sich melden und nehmen anschließend an einem Auswahlverfahren teil. Auch eine bahnärztliche Untersuchung ist vom Gesetzgeber

vorgeschrieben. Die Schulung an sich dauert drei Wochen, in der vierten findet die Prüfung statt. An den ersten drei Tagen steht die theoretische Technik auf dem Programm und anschließend – drei bis vier Tage – Fahrstunden mit den Fahrzeugen. „Danach sind die KollegInnen bereits im Echtbetrieb auf den Linien unterwegs“, erklärt Ronald Pallestrong und ergänzt: „Natürlich stehen ihnen dabei noch LehrfahrerInnen zur Seite, die im Fall auch eingreifen können.“ Die zu absolvierende Prüfung besteht aus einem schriftlichen, mündlichen und praktischen Teil.

Mit bestandener Prüfung sind die TramfahrerInnen berechtigt, auf allen Stadtlinien, also den Tramlinien 1, 3 und 6, zu verkehren. Für die Stubaitalbahn allerdings ist eine zusätzliche Ausbildung nötig und zwar aus mehreren Gründen, wie Schulungsleiter Ronald Pallestrong erklärt: „Weil

es sich um eine Bergstrecke handelt, ein Zugleitsystem zum Einsatz kommt und es außerdem eine eingleisige Bahn mit Kreuzungsbereichen ist.“ Die zusätzliche Ausbildung nimmt acht Tage in Anspruch und vermittelt den FahrerInnen die nötigen Kenntnisse in der unterschiedlichen Handhabung und den Betriebsvorschriften der Stubaitalbahn. „Auch im Rahmen dieser Ausbildung sind die FahrerInnen ca. vier Tage mit LehrfahrerInnen auf der Strecke unterwegs, bevor sie die Prüfung absolvieren und dann in den regulären Dienst über-treten“, erzählt Ronald Pallestrong.

Voller Stundenplan

Ronald Pallestrong und die drei Trainer, die neben ihm zum Team der Schulung bei den IVB gehören, bilden aber nicht nur TramfahrerInnen aus. Über das ganze Jahr verteilt führen sie laufend Schulungen durch. Praktisch jeden Monat stehen zum Beispiel Grundschulungen für Neueintritte an – auch für die BusfahrerInnen – die in ihrem Fall viereinhalb Wochen dauert. Neben dem theoretischen Teil sind auch sie zunächst mit LehrfahrerInnen unterwegs und auch nur auf gewissen Linien. Die Grundschulung wird mit einer Prüfung abgeschlossen. Nachdem sie ca. sechs Monate Praxis gesammelt haben, geht es dann an die erweiterte Linienschulung. „Gewisse Strecken sind nicht einfach zu fahren. Zum Beispiel die Linie J, die über die Höttinger Gasse führt – für diese Linie braucht man viel Fahrpraxis“, erklärt Pallestrong. Für die Linien A, H und J werden daher auch noch eigene Unterrichtseinheiten absolviert sowie für die Regionalbusse und auch den Stubaitalbus.

Eine eigene Schulung gibt es auch für den Nightliner und auch eine spezielle Winterschulung ist Pflichtprogramm für die MitarbeiterInnen im Fahrdienst. Außerdem erhalten alle FahrerInnen alle zwei Jahre eine Auffrischung. Zum breiten Aufgabengebiet von Ronald Pallestrong und seinem Team gehören zusätzlich Unterrichtseinheiten für die MitarbeiterInnen in Zusammenhang mit den Tarifen, Ticketautomaten und natürlich auch der Sicherheit. Zudem muss in der Abtei-

„Gewisse Strecken sind nicht einfach zu fahren und erfordern viel Fahrpraxis.“

Ronald Pallestrong, Leiter Schulung

lung Schulung auch situationsbedingt reagiert werden: „Bei technischen Erneuerungen in den Fahrzeugen etwa. Bei Bedarf können wir jederzeit Nachschulungen, auch für einzelne FahrerInnen, anbieten“, nennt Ronald Pallestrong Beispiele und ergänzt: „Außerdem bieten wir auch Workshops für Kommunikation oder Konfliktbewältigung an.“

Ausgezeichnete Schulung

Zudem werden die LehrfahrerInnen, die KontrolleurInnen und die MitarbeiterInnen der Leitstelle der IVB ausgebildet und auch Werkstätten-MitarbeiterInnen können einen Führerschein für die Fahrzeuge der IVB machen. „Den brauchen sie, wenn sie die Fahrzeuge am Gelände bewegen oder ein defektes von der Strecke holen müssen“, erklärt Pallestrong dazu.

Das Schulungsprogramm der IVB ist aber nicht nur umfangreich, es ist auch im wahrsten Sinne des Wortes ausgezeichnet. Und zwar mit dem Qualitätssiegel Austria und dem ISO-9001-Zertifikat, über das sich die IVB für eine laufende Qualitätskontrolle und Dokumentation der Schulung im Betrieb verpflichten. Außerdem besitzen die IVB die Berechtigung für die D-95-Weiterbildung für Busfahrer, über die sich auch externe BusfahrerInnen ausbilden dürfen.

Internes Entwicklungskonzept

Die Weiterbildung von Bus- zu TramfahrerInnen ist Teil eines neuen einheitlichen Entwicklungskonzepts der IVB, im Rahmen dessen sich die MitarbeiterInnen im Fahrdienst bis zum/zur FahrdienstleiterIn ausbilden lassen können. Dieser Prozess erfolgt in drei Stufen. Auf der ersten Stufe findet die Zusatzausbildung als StraßenbahnfahrerIn statt. Auf der zweiten Stufe erfolgt die Weiterentwicklung zum/zur LeitstellenunterstützerIn. Im letzten Schritt erfolgt die Ausbildung als RevisorIn. Ab diesem Zeitpunkt lernen die MitarbeiterInnen, nicht nur den Bus-, sondern auch den



Der neue IVB-Scout. Jetzt in den Stores.



Straßenbahnverkehr zu koordinieren. Nach einem Jahr in der Funktion als RevisorIn können sich die KollegInnen schließlich noch zum FahrdienstleiterIn weiterentwickeln. In allen Phasen des Entwicklungskonzepts müssen Prüfungen absolviert werden. Die Stufen selbst können auch individuell gewählt werden – z. B. können sich BusfahrerInnen „nur“ zum/zur TramfahrerIn weiterentwickeln. Und auf allen Stufen werden die MitarbeiterInnen von Schulungsleiter Ronald Pallestrong und seinem Team ausgebildet.

„Es hat für uns einen enormen Mehrwert, wenn wir unsere Mitarbeiter im Betrieb schulen können.“

Ronald Pallestrong, Leiter Schulung

„Es hat für das Unternehmen natürlich einen enormen Mehrwert, wenn wir unsere MitarbeiterInnen im Betrieb schulen und sie bereits so viel Erfahrung mitbringen und die betrieblichen Abläufe schon kennen“, betont Pallestrong. Den MitarbeiterInnen wiederum werden über das Entwicklungskonzept und die laufenden Schulungen verschiedene Perspektiven und ein abwechslungsreiches Berufsbild geboten. „Das motiviert die MitarbeiterInnen natürlich sehr“, weiß auch Ronald Pallestrong, der gemeinsam mit seinen Trainern laufend für eine umfangreiche Ausbildung der MitarbeiterInnen der IVB sorgt. ■

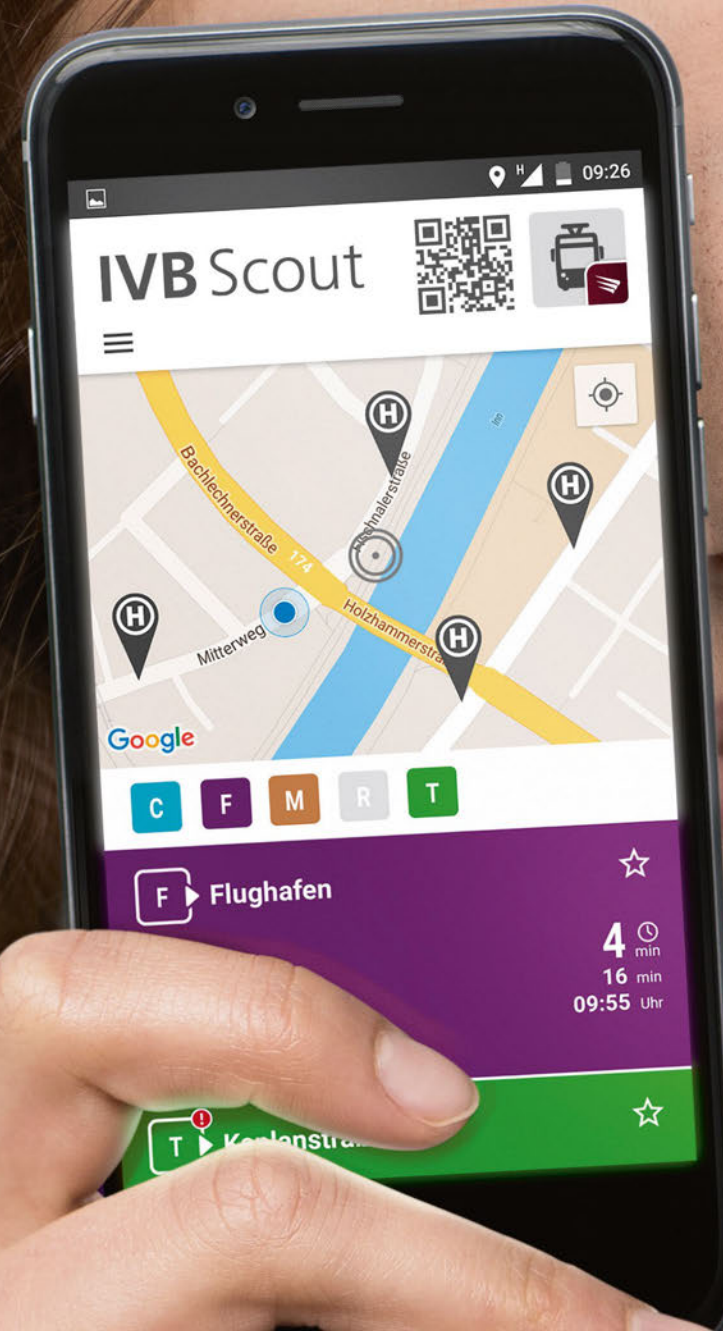
Kurz nachgefragt bei: Ronald Pallestrong, Leiter Schulung

Was müssen gute BusfahrerInnen bzw. TramfahrerInnen können?

- ▶ Fahrgäste sicher von A nach B befördern
- ▶ KundInnenorientiert sein
- ▶ Mit Stress umgehen können
- ▶ Das Fahrzeug sicher beherrschen
- ▶ Einen ökonomischen Fahrstil an den Tag legen
- ▶ Bei Konfliktsituationen z. B. Fahrgast/Fahrgast im richtigen Ausmaß einschreiten
- ▶ Auskünfte an Fahrgäste erteilen

Worin liegt der Vorteil interner Weiterbildung?

- ▶ Die Weiterbildung wird vom Gesetzgeber für BusfahrerInnen vorgeschrieben.
- ▶ Innerhalb von fünf Jahren müssen 35 Stunden mit verschiedenen Themen, die vom Gesetzgeber auch vorgeschrieben sind, abgehalten werden.
- ▶ Der Vorteil ist, dass auch eigene betriebliche Themen eingebaut werden können.



Mehr IVB

Tram/Regionalbahn

Aktuelle Informationen auf www.ivb.at und Facebook oder per Newsletter.
Feedback und Fragen via E-Mail an: strassenbahn@ivb.at

Ticketshop

Einfach online zu Ihrem Ticket.

KundInnencenter 53 07-500

Montag – Freitag 07:30 – 18:00 Uhr, Stainerstraße 2, Innsbruck

Nightliner

IVB, VVT, Postbus und ÖBB-Verbindung in der Nacht.

Scout

Mobile Abfahrtszeiten in Echtzeit.

WLAN

Kostenlos in allen roten Linienfahrzeugen.

Frauennachttaxi 55 17 11

Der sichere Taxi-Service für Frauen. 21:00 – 04:00 Uhr / Fixpreis € 4,90

Anrufsammeltaxi 55 17 19

In der Nacht bequem von der Haltestelle bis vor die Haustüre.

Stadtrad

Innsbrucks Leihradssystem für mehr Mobilität und Unabhängigkeit.

Angaben ohne Gewähr. Änderungen vorbehalten. März 2016

Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH

Pastorstraße 5, 6010 Innsbruck, Austria
T +43 512 53 07-0
F +43 512 53 07-110
office@ivb.at, www.ivb.at



**INNS'
BRUCK**