

zwei & fünf



MIT RÜCKSICHT UNTERWEGS

Wie ein Miteinander in den Öffis funktionieren kann
und wie die Zukunft der Öffis aussehen könnte

Ausbau Richtung Rum

**Im Interview: IVB-Geschäftsführer Martin Baltes
Haltestelle: Meine Stadt – Markthalle im Porträt**



**INNS'
BRUCK**

Mehr Zeit für alles.

Und wer sein Ticket über die App kauft, spart sich auch noch was dazu.



Mit der „IVB Tickets“-App werden das Einzel- und 8-Fahrten-Ticket zum

90 Minuten Ticket

Hin und Her



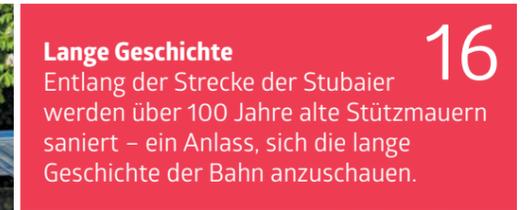
INNS' BRUCK



10

Nachhaltigkeit

Die IVB versuchen auf den verschiedensten Ebenen ihren Beitrag in Sachen Schonung der Ressourcen und der Umwelt zu leisten.



Lange Geschichte

Entlang der Strecke der Stubai er werden über 100 Jahre alte Stützmauern saniert – ein Anlass, sich die lange Geschichte der Bahn anzuschauen.

16

INHALT

6 Interview

IVB-Geschäftsführer Martin Baltes über die Zukunft des öffentlichen Verkehrs in Innsbruck.



12 Ausbau Rum

Wie es mit dem Ausbau der Tram/Regionalbahn in Richtung Rum weitergeht.

20 Miteinander mobil

Gerade Corona hat gezeigt – ein Miteinander im öffentlichen Raum kann nur mit Rücksicht aufeinander gelingen.

24 Haltestelle: Meine Stadt

In der Innsbrucker Markthalle werden Regionales und Vielfalt geboten.



26 Mitreden

Im Mobilitätsbeirat der Stadt Innsbruck diskutiert die Bevölkerung mit.

28 Zehn Stationen mit ...

... Irina Kapavik, der Sprecherin des Mobilitätsbeirats.

Liebe LeserInnen,

was bringt die Zukunft? Eine Frage, die in Zeiten der Corona-Pandemie nicht einfach zu beantworten ist. Aber: Es wird ein Danach geben – und über dieses Danach bzw. über die Zukunft im Zusammenhang mit dem öffentlichen Verkehr wollen wir in dieser Ausgabe von zwei&fünf nachdenken. Zum Thema liefern wir zum Beispiel interessante Zahlen zum Vergleich des CO₂-Ausstoßes von Bus und Tram und ein Interview mit IVB-Geschäftsführer Martin Baltes, in dem er unter anderem über Dekarbonisierung und alternative Antriebe spricht.

Außerdem gibt's wieder Neuigkeiten rund um den Ausbau der Tram/Regionalbahn, den Mobilitätsbeirat der Stadt Innsbruck, und in der Rubrik „Haltestelle: Meine Stadt“ wird die Innsbrucker Markthalle vorgestellt.

Wir wünschen eine spannende Lektüre!

Die Redaktion

TRAM SCHLÄGT BUS

(UND DAS AUTO SOWIESO)

Warum der **Ausbau der Tramlinien** in Innsbruck so **wichtig** war (und ist), macht ein Blick auf den Vergleich der **Energiebilanz von Straßenbahn und Bussen** deutlich.

1.944

Tonnen CO₂

weniger produzieren Trams im Vergleich zu Bussen, und sie benötigen **733.300 Liter Diesel** weniger pro Jahr.



**Öffinutzung
in Innsbruck**

69,1 Mio.

Fahrgäste 2019



5,5 % mehr
als 2018

55.400

Zeittickets im Jahr 2019

bis zu

40 %

mehr **Kapazität** bringen die **2er und 5er** zwischen O-Dorf und Technik.



COOL BLEIBEN

Die **Klimatisierung des Fahrgastraums** ist **CO₂-gesteuert**: Sind viele Leute in der Tram, wird mehr Frischluft in die **Klimaanlage** oder **Heizungsanlage** eingeblasen. Bei weniger Fahrgästen eben weniger. Das sorgt für ein **gutes Klima und spart Energie**.

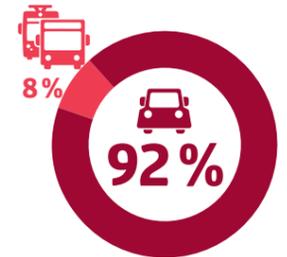
Außerdem sind die neuen Fahrzeuge mit energiesparenden **LED-Lampen** ausgestattet.

**100 %
ÖKO**

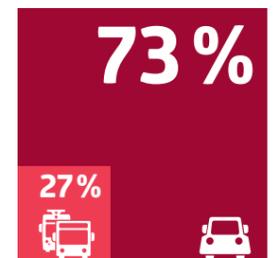
Der **Strom, mit dem die Trams** betrieben werden, stammt zu **100 % aus dem Ökostromnetz der IKB**, und auch die jüngsten Messungen zur Lärmerzeugung liegen bei der Tram/Regionalbahn unter den durchschnittlichen Werten von Bus und Pkw.

ENERGIE- VERBRAUCH der Öffis allgemein

CO₂-PRODUKTION



**ENERGIE-
VERBRAUCH**



**KAPAZITÄTEN ÖFFIS
PRO FAHRZEUG**



110
Fahrgäste



160
Fahrgäste
(Doppelgarnitur 320)

„Wir werden durch Corona vieles künftig anders denken und organisieren müssen.“

MARTIN BALTES, GESCHÄFTSFÜHRER IVB



Kleine und große Veränderungen

Martin Baltes, Geschäftsführer der IVB, im Gespräch über die Zeit nach Corona, die Herausforderungen der Dekarbonisierung und das Potenzial für neue städtische Mobilitätskonzepte.

INTERVIEW: LISA SCHWARZNAUER

Zwei&fünf: Herr Baltes, wie sehen Sie die Zukunft des öffentlichen Verkehrs?
Martin Baltes: Wir werden durch Corona vieles künftig anders denken und organisieren müssen als bisher. Das beginnt beim Ticketverkauf bei den FahrerInnen, den wir im Stadtverkehr wahrscheinlich einstellen werden, auch weil wir mit Automaten, Onlineverkauf, KundInnencenter und TrafikantInnen genug Alternativen haben. Im Moment halten wir an jeder Haltestelle, egal ob da jemand ist oder nicht, und die Türen öffnen und schließen immer automatisch.

Wir stellen fest, dass das im Tagesverkehr zu einem wesentlich flüssigeren Verlauf führt, deshalb überlegen wir, diesen aus der Not heraus entstandenen Service zumindest während des Tages beizubehalten. Das gilt auch für andere Kleinigkeiten im Betrieb, zum Beispiel die Reinigung von Fahrzeugen ohne Personal mit Ozon.

Und auf längere Sicht? Da kommt das ganz große Thema Dekarbonisierung, also die Umstellung des Busbetriebes auf verbrennungsfreie Motoren. Dazu gibt es eine europäische Richtlinie, die

ab 2021 umgesetzt werden soll. Das wird nicht alles blitzartig passieren, weil man für andere Antriebsarten auch neue Infrastruktur braucht, aber wir klären im Moment mit VVT, Land und Stadt ab, wie man ein abgestimmtes Konzept entwickeln kann – nicht nur für Innsbruck, sondern für ganz Tirol.

Erste Gutachtenergebnisse dazu gibt es schon – welche Technologie ist wie reif für den täglichen Einsatz, was kostet die jeweilige Infrastruktur, welche Antriebsart ist für welche Strecken am besten geeignet. Weil die neuen Antriebstechniken zumindest heute noch sehr viel teurer sind als die klassischen Dieselmotoren verschiebt sich das Kosten-Nutzen-Verhältnis auch wieder ein bisschen mehr in Richtung Schiene, was ebenfalls spannend ist. Das Thema wird uns viele, viele Jahre beschäftigen, und wir hoffen, dass wir hier kluge Vorschläge machen können.

Von welchen Technologien reden wir hier? Es gibt den Klassiker Elektro. Und hier denkt jeder an Batteriefahrzeuge. Nur haben Batterien überhaupt nicht die Reichweite, die wir brauchen. Dem kann man über zwei verschiedene Wege »



Martin Baltes sieht die Dekarbonisierung und die weitere Steigerung der KundInnenzufriedenheit als Hauptaufgaben der nächsten Jahre.

begegnen: Entweder lade ich die Batterien unterwegs an einer Endhaltestelle auf, da brauche ich aber ganz viele Ladestationen auf der Strecke, oder ich tausche die Fahrzeuge, wenn die Batterie leer wird, und dann habe ich einen erhöhten Fahrzeugbedarf.

„Man muss schauen, welche Technologie für welche Strecke passt, und das wird vermutlich zu einem Mix führen.“

Dann gibt es den Wasserstoffbus. Da ist der Energieumsatz sehr ungünstig, aber – und das ist der Vorteil – die Busse fahren sehr weit. Die Reichweiten sind vergleichbar mit dem, was auch ein Dieselbus kann, und deshalb kann es durch-

aus sein, dass das für einige schwierige Strecken wie Bergstrecken eine gute Variante ist.

Und dann gibt es noch den Oberleitungsbus. Der wird wahrscheinlich eine spannende Variante werden, weil es inzwischen Konzepte gibt mit Zwischenspeichern am Fahrzeug, wo die Fahrzeuge nicht mehr 100 Prozent der Strecke mit Oberleitung versorgt haben müssen, sondern nur

noch um die 40 bis 50 Prozent. Das könnte dann auch Sinn machen in Kombination mit regionalen Linien, die auf gemeinsamen Streckenabschnitten diese Ladeinfrastruktur mitnutzen.

Also glauben Sie, dass es am ehesten eine Mischlösung geben wird? Ich denke schon. Ich habe bisher noch keine Technologie gesehen, die im Betrieb zu 100 Prozent dem entspricht, was wir heute vom Dieselbus kennen. Und da das so ist, muss man schauen, welche Technologie für welche Strecke passt, und das wird vermutlich zu einem Mix führen.

Sie haben vorhin erwähnt, dass auch die Schiene wieder interessanter wird. Ist da ein weiterer Ausbau geplant? Wir werden im Zusammenhang mit der Antriebstechnik auch überlegen, ob eine Strecke für den Schienenverkehr in Frage kommt. Da sind aber noch andere Kriterien wichtig, wie derzeitige und erwartbare Fahrgastmengen, weil die Straßenbahn den großen Vorteil hat, mehr Kapazität anzubieten. Wenn

sen noch mehr gute Gründe liefern, bei uns ein Ticket – am besten ein Zeit-Ticket – zu kaufen und mit uns zu fahren.

In vielen Städten werden aufgrund der Erfahrungen während der Krise – wenige Autos, dafür hauptsächlich FußgängerInnen, RadfahrerInnen und Öffis unterwegs – Mobilitätskonzepte überdacht. Glauben Sie, dass das auch in Innsbruck passieren wird? Ein Überdenken wird in jedem Fall passieren, aber ich hoffe, wir finden auch neue Lösungen. Das Dilemma vor Corona war, dass wir einen sehr attraktiven öffentlichen Verkehr hatten mit jährlich enormen Zuwachsraten an Fahrgästen, und unser

Problem war immer: Bekommen wir genug Platz für unsere Fahrzeuge, bekommen wir genug Zeiten an den Signalanlagen, bekommen wir Platz für attraktive Haltestellen?

Da sind wir in sehr guter Abstimmung mit dem städtischen Verkehrsmanagement, das uns an allen Ampeln priorisiert, und mit der Verkehrsplanung, die uns, wo immer möglich, eigene Öffitrasse schafft. Da sind wir natürlich in Konkurrenz mit den anderen VerkehrsteilnehmerInnen, und es müssen Entscheidungen getroffen werden, leider auch manchmal zulasten

der anderen. Die Zahlen in Innsbruck in den letzten Jahren haben sehr deutlich gezeigt, dass es einen starken Trend gibt hin zum Umweltverbund.

Im Stadtgebiet bewegen sich die InnsbruckerInnen wesentlich mehr zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit Bus und Bahn. Den Platzbedarf, der daraus erwächst, im Straßenraum abzubilden, bedeutet immer enorme Umorganisationen und manchmal auch Konflikte, und das muss man gut miteinander besprechen. //

die große Kapazität sinnvoll ist und sich die Kosten in der Betrachtung aufeinander zubewegen, kann es durchaus Sinn machen, auf einzelnen Trassen die Straßenbahn ernsthaft zu prüfen.

Was wird die IVB in Zukunft sonst noch beschäftigen? KundInnen, KundInnen, KundInnen. Nach den Tarifreformen und der Vollintegration des städtischen Tarifs in den Verbundtarif ist das System komplett durchlässig geworden, und wir sehen jetzt, dass wir in den Fahrzeugen rund 90 Prozent KundInnen haben, die mit einem Zeitticket unterwegs sind, also mit einem Jahres-, Senioren-, SchülerInnen- oder Semester-Ticket. Nur 10 Prozent treffen eine Kaufentscheidung, wenn sie fahren.

In der Krisensituation sieht man jetzt, dass die Leute mit einem Zeitticket eher bleiben und die Leute, die sich jeweils separat entscheiden müssen, viel mehr Abstand nehmen. Wir müs-

„Wir müssen noch mehr gute Gründe liefern, bei uns ein Ticket zu kaufen.“

Grüne Dächer, Trams und LED-Lampen

Den IVB ist es ein großes Anliegen, ihren Beitrag zur **Verbesserung des Klimas und der Reduzierung des Energieverbrauchs** zu leisten. Dafür sind viele kleine und große Maßnahmen notwendig – alle bedeuten ein **Stück Lebensqualität**.

TEXT: REBECCA MÜLLER

Vielen sind sie bestimmt schon aufgefallen – IVB-Haltestellen mit Moos auf dem Dach. Die Haltestellen Landessportcenter und Schützenstraße waren die ersten, die ein wenig grüner geworden sind. Auf den Dächern wurden Moosmatten platziert, die besonders wetterrobust sind. Das Projekt wurde in Zusammenarbeit mit Epamedia, einem Kooperationspartner der IVB im Bereich Haltestellen, und der Stadt Innsbruck realisiert. „Wir werden damit nicht die Welt retten. Es ist aber ein kleiner und wirkungsvoller Beitrag für das Mikroklima und die Lebensqualität in unserer Stadt“, betont die zuständige Mobilitätsstadträtin Uschi Schwarzl. Die begrünten Dächer wirken wie eine kleine Klimaanlage, wandeln CO₂ in Sauerstoff um und speichern Regenwasser, so tragen sie zur Verbesserung des Mikroklimas im Einzelnen und der Lebensqualität in Innsbruck im Ganzen bei.

Noch mehr Moos

Nachdem die Aktion gut ankommt und sich auch die Pflegeintensität



© HETFLIESCH

„Mit den begrünten Haltestellen werden wir die Welt nicht retten. Aber es ist ein kleiner und wirkungsvoller Beitrag für das Mikroklima und die Lebensqualität.“

USCHI SCHWARZL,
UMWELTSTADTRÄTIN UND
VIZEBÜRGERMEISTERIN

der begrünten Haltestellen in Grenzen hält, sind weitere Haltestellen hinzugekommen. So haben die Haltestellen Finanzamt, Meinhardstraße, Polizeidirektion, Congress/Hofburg, Haydnplatz und die Haltestelle DEZ/EKZ im

März ein grünes Dach erhalten. Es sollen bald weitere folgen. „Im Testlauf mit den ersten Haltestellen hat sich gezeigt, dass die Menschen positiv auf die Idee reagieren – wir freuen uns auf den Ausbau des Projekts“, sagt IVB-Geschäftsführer Martin Baltes.

IVB sparen Energie

Die IVB versuchen aber auch betriebsintern laufend ihre Energiebilanz zu optimieren und damit auch auf diesem Weg das Klima zu verbessern. Betriebe sind im Rahmen des Energieeffizienzgesetzes aufgefordert, im Sinne der Nachhaltigkeit und des Umweltschutzes ihren jährlichen Energieverbrauch zu reduzieren. Die IVB erfüllen diese Forderung freiwillig. Warum, erklärt Werner Bachmair, Leitung Fahrstromversorgung bei den IVB: „Die IVB sind keine Energieversorger und damit nicht verpflichtet, entsprechende Maßnahmen zu ergreifen. Trotzdem ist es uns wichtig, unseren Beitrag zu leisten.“

Um den Energieverbrauch zu reduzieren, sind mehrere Maßnahmen auf verschiedenen Ebenen notwen-

dig. Eine der größten Maßnahmen der jüngsten Vergangenheit war die Inbetriebnahme der Tramlinien 2 und 5. Durch diese Linien wurde eine Buslinie komplett durch Straßenbahnen ersetzt. Die Trams haben mehr Kapazität als Busse und verbrauchen trotzdem weniger Energie pro gefahrenem Kilometer. Zudem sind sie elektrisch unterwegs und produzieren dadurch kaum CO₂. Die Trams sind außerdem mit energiesparenden LED-Lampen und einer energiesparenden Klimaanlage ausgestattet. LED-Lampen leuchten übrigens auch am IVB-Betriebshof.

Große und kleinere Maßnahmen

„Große Maßnahmen wie die Inbetriebnahme der Straßenbahnlinien sind natürlich effektiver, aber auch im Kleinen können wir einiges tun“, so Bachmair. In den Gängen des IVB-Gebäudes wurden zum Beispiel Lichtschalter durch Bewegungsmelder ersetzt – und auch die MitarbeiterInnen, die beim Verlassen ihres Büros das Licht ausschalten, tragen ihren Teil zur Energieeffizienz des Unternehmens bei.

Weitere Beispiele für energieeffiziente Maßnahmen sind die Erweiterung der Stadtrad-Flotte und die Weiterführung der Buslinie B bis zur Kletterhalle, da dadurch weniger Menschen mit dem Pkw fahren. BusfahrerInnen erhalten außerdem regelmäßig ein Spritspartraining. „Auch das trägt dazu bei, Energie zu sparen und die Umwelt zu schonen“, betont Werner Bachmair. //



„Große Maßnahmen wie die Inbetriebnahme der Straßenbahnlinien sind natürlich effektiver, aber auch im Kleinen können wir einiges tun.“

WERNER BACHMAIR,
LEITUNG FAHRSTROMVERSORGUNG IVB



Moos am Dach: Immer mehr IVB-Haltestellen werden mit grünen Dächern ausgestattet.

Das Moos und das Mikroklima

Um **75 Prozent** reduzieren die begrünten Haltestellen den **lokalen Feinstaub**.

35 kg CO₂ wandeln die Dächer **pro Jahr in Sauerstoff** um.

12 grüne Haltestellen soll es bis Ende 2020 in Innsbruck geben.

Die Großen

Die Inbetriebnahme der **2er und 5er** spart nicht nur CO₂ ein, sie sorgt auch für mehr Kapazität auf der Strecke. (mehr Infos dazu auf Seite 4 und 5)

Die **Stadtrad-Flotte** der IVB umfasst mittlerweile **360 Räder** und **2 Lastenräder** an **43 Stationen**.

Die Kleinen

Nicht nur die Trams der IVB sind mit energiesparenden **LED-Lampen** ausgestattet, die Lampen leuchten auch auf dem Betriebshof der IVB. In den Gängen des Betriebsgebäudes wurden Lichtschalter durch Bewegungsmelder ersetzt.

NÄCHSTER HALT: RUM

Mit voraussichtlich **Mitte Juni** geht es in Sachen **Tram/Regionalbahn** mit dem **Ausbau der Linie 5 in Richtung Rum weiter**. Gestartet wird mit den Arbeiten für die Unterführungserstellung im Bereich der Haller Straße auf Höhe McDonald's.

TEXT: REBECCA MÜLLER

Noch ist die Linie 5 nur im Innsbrucker Stadtgebiet unterwegs, in den kommenden Jahren wird sie aber nach Völs und Rum weitergeführt. In Richtung Rum wird die 5er in Verlängerung der Schützenstraße ab der Col-di-Lana-Straße über die gesamte Länge der Serlesstraße bis zur Haller Straße, am Rumer Hof vorbei und beim McDonald's nach links Richtung Norden zur ÖBB-Haltestelle fahren.

Die ÖBB-Haltestelle in Rum wird dann gleichzeitig auch die Endhaltestelle der Linie 5 sein. „Die barrierefreie Anbindung des Bahnhofs an die Linie 5 ist der Kernpunkt des Ausbaus, um einen komfortablen Umstieg von den ÖBB auf die Regionalbahn zu ermöglichen“, erklärt Harald Muhrer, Projektleiter bei den IVB. »



In Richtung Rum wird die 5er in Verlängerung der Schützenstraße ab der Col-di-Lana-Straße über die gesamte Länge der Serlesstraße bis zur Haller Straße, am Rumer Hof vorbei und beim McDonald's nach links Richtung Norden zur ÖBB-Haltestelle fahren.

Fahrplan Rum

Mitte Juni

Die **Haller Straße** wird nach Süden in Richtung Metro-Parkplatz **verschwenkt**, damit dort ab November die Arbeiten für die neue Unterführung auf Höhe des McDonald's starten können.

November

Bau der Unterführung, gleichzeitig wird auch der ÖBB-Bahnhof Rum, der als Endhaltestelle der 5er dienen wird, barrierefrei umgebaut.

Ende 2022

Geplantes **Baustellenende**: Die Linie 5 kann bis nach Rum fahren, der Bahnhof in Rum wird barrierefrei sein.



So wird der **barrierefreie Bahnhof in Rum**, der auch die Endhaltestelle für die 5er sein wird, aussehen.

Haller Straße wird verschwenkt

Um für den Bahnhof der Regionalbahn zwischen den ÖBB und der Haller Straße Platz zu schaffen, muss die Haller Straße in Richtung Metro-Parkplatz verschwenkt werden. Im Zuge der Verlegung der Haller Straße wird von IVB und ÖBB auch eine neue Fußgängerunterführung mit Liftanlagen zwischen dem Gänsfeldweg und dem Metro-Parkplatz errichtet. Diese Arbeiten werden gemeinsam mit den Bauarbeiten zum behindertengerechten Neubau des ÖBB Bahnhofs Rum erledigt.

Als erste Maßnahme wird die Verschwenkung der Haller Straße nach Süden vorbereitet, damit die ÖBB ab November mit den Unterführungsarbeiten unter den ÖBB-Gleisen beginnen kann. Im Zuge der Verschwenkung der Haller Straße müssen auch diverse Leitungen umge-

legt werden. Dadurch entstehen vorübergehende Einschränkungen in der Fahrspurbreite im Kreuzungsbereich Siemensstraße. Die Zufahrt zum Gewerbegebiet über die Siemensstraße ist aber immer möglich.

Baustopp war notwendig

Fertigstellungstermin der gesamten Baumaßnahme im Bereich der Haller Straße und der Serlesstraße wird Ende 2022 sein. Die im heurigen Jahr bereits begonnenen weiterführenden Baumaßnahmen für die Leitungsumlegungen in der Serlesstraße mussten aufgrund der Corona-Pandemie kurzfristig unterbrochen werden, konnten aber zwischenzeitlich, unter Einhaltung besonderer Schutzmaßnahmen, wieder aufgenommen werden. //



„Die barrierefreie Anbindung des Bahnhofs an die Linie 5 ist der Kernpunkt des Ausbaus.“

HARALD MUHRER,
PROJEKTLEITER IVB

Neue Mauern für Stubai

Seit Anfang Juni werden die **Stützmauern** zwischen **Sonnenburgerhof** und **Gärberbach** saniert – die Mauern sind, wie die Stubaitalbahn selbst, über **100 Jahre alt**.

TEXT: REBECCA MÜLLER

Mit Anfang Juni ist die Sanierung der Stützmauern entlang der Stubaitalbahn zwischen der Haltestelle Sonnenburgerhof und der Haltestelle Gärberbach gestartet. Diese befinden sich – bis auf zwei kurze Abschnitte im Anfangsbereich – unmittelbar neben der Stubaitalbahn, etwa 15 bis 20 Meter oberhalb der B182 Brennerstraße. „Der Betrieb der Stubai wird aber dadurch im Wesentlichen nicht beeinflusst, nur im Zuge der Gleissanierung ist eine kurzfristige Sperre im Oktober und dadurch ein Schienenersatzverkehr erforderlich“, erklärt Roland Gabl, Betriebsleiter Stellvertretung Bahn.

Wenig Beeinträchtigung für Verkehr

Es wird während der Arbeiten auch zu keinen nennenswerten verkehrsbeeinträchtigenden Maßnahmen kommen, abgesehen von einer Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h entlang der B182 in diesem Bereich. Für den Individualverkehr bleibt während der Bauarbeiten größtenteils jeweils ein Fahrstreifen in beiden Fahrrichtungen offen. //

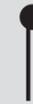


„Der Betrieb der Stubai wird durch die Arbeiten im Wesentlichen nicht beeinflusst.“

ROLAND GABL, BETRIEBSLEITER
STELLVERTRETUNG BAHN

NACHHALTIG SEIT 1904

Ein kurzer Überblick zur langen Geschichte der Stubaitalbahn



1904

Im Juli 1904 wird der **Probetrieb** der Stubai gestartet.

AUGUST 1904

Die **Stubai geht in Betrieb**, kann allerdings wegen **Spannungsabfalls** auf der Strecke nicht mit **Beiwagen** unterwegs sein.

OKTOBER 1904

Nach dem **Bau von zwei Umspannwerken** an den Bahnhöfen **Telfes** und **Kreith** sowie bei der **Haltestelle Berg-Isel-Plateau** kann die Stubai mit **Beiwagen** fahren.



75/75

Die Bahn ist in einem **75-Minuten-Intervall bei 75 Minuten Fahrtzeit** zwischen **Innsbruck** und **Fulpmes** unterwegs.

ERSTER WELTKRIEG

Die Bahn muss so viele **Verletzte ins Militärspital in Fulpmes** bringen, dass kaum mehr Ruhezeiten möglich sind, was zu einem **enormen Materialverschleiß** führt.

ENDE ERSTER WELTKRIEG

Nur ein Triebwagen hat den Einsatz im Krieg überstanden, kurzfristig muss eine **Dampflok** der Mittelgebirgsbahn ausgeliehen werden.

ZWEITER WELTKRIEG

Das **Verkehrsaufkommen steigt enorm**, Teile der Strecken werden renoviert und saniert.

1948

Die Schienen werden durch schwerere ersetzt, der **Fuhrpark wächst weiter**.

1952

An der Strecke wird der Kreuzungspunkt Hölltal eröffnet – für den **Skitouristentransport** zum Nockhofweg.

1960 – 1983

Die Bahn wird modernisiert, die Wagen aus Holz durch welche aus Blech ersetzt, der **Fuhrpark komplett ausgetauscht**. Außerdem entstehen **immer mehr Haltestellen**, 1971 wird der **Gütertransport** auf der Strecke eingestellt.

2. JULI 1983

Die Stubaier fährt nun mit **Gleichstrom**, wegen der Umstellung waren nur wenige Tage mit **Schienenersatzverkehr** notwendig.



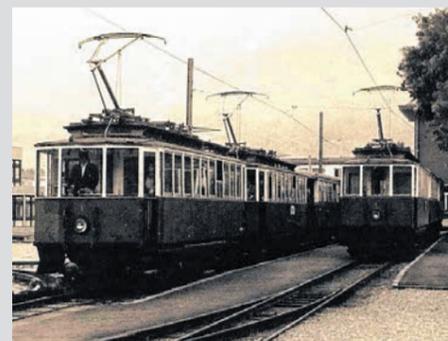
Der Triebwagen 1, zum 100-jährigen Jubiläum der Bahn in 2004, unterwegs auf den Telfer Wiesen in Richtung Fulpmes

50/60

Die Bahn ist jetzt im **50-Minuten-Takt** bei **60 Minuten Fahrtzeit** unterwegs.

1995

Nach einem **Unfall**, bei dem zwei Fahrer schwer und **13 Personen leicht verletzt** wurden, wird ein rechnerbasiertes, **sichereres Zugleitsystem** eingeführt.



Die ersten Triebwagen, insgesamt waren es drei, die mit Inbetriebnahme der Stubaier in 1904 eingesetzt wurden.

2005/2006

Haltestellen werden umgebaut – für einen **barrierefreien Ein- und Ausstieg**.

2004

Probefahrt mit einem **Niederflurfahrzeug**.

1996

Die **Stubaitalbahnen AG** und die **IVB** fusionieren.

6. OKTOBER 2008

Das **erste Niederflurfahrzeug** ist auf der Strecke planmäßig unterwegs, seit 2008 wird die Stubaier nur noch mit Niederflurfahrzeugen betrieben.

2016/2017

Die **Mutterer Brücke** wird neu gebaut: 153 Meter Länge, 42 Meter Höhe.

2020

Heute ist die Stubaier im **Stundentakt** bis Fulpmes und im **Halbstundentakt** bis Kreith unterwegs, die Fahrzeit von Stubaitalbahnhof bis Fulpmes beträgt ca. **50 Minuten**, pro Jahr werden über **1 Million Fahrgäste** befördert.



Miteinander mobil

Die Corona-Krise hat wieder gezeigt, wie wichtig es ist, dass Menschen **Rücksicht aufeinander nehmen** – besonders im **öffentlichen Raum** und damit auch in den **öffentlichen Verkehrsmitteln**.

TEXT: REBECCA MÜLLER

Besondere Zeiten

In den Öffis der IVB gelten aufgrund der Corona-Pandemie derzeit besondere **Hygienemaßnahmen**: In den Bussen werden die **vorderen Türen nicht geöffnet**, um die FahrerInnen zu schützen. Auch ein **Ticketkauf ist in den Fahrzeugen nicht möglich**. Die **Türen öffnen automatisch**, die Knöpfe an den Türen müssen also nicht betätigt werden. In den Fahrzeugen gilt es außerdem einen **Mund-Nasen-Schutz** zu tragen und so weit wie möglich **Abstand** zueinander zu halten.

Wo können Tickets dann gekauft werden?

Bei über 100 **Miniticketautomaten an den Haltestellen** und rund 550 **Parkscheinautomaten mit Ticketfunktion**, in den rund 50 **Vorverkaufsstellen** wie Trafiken und dem IVB-KundInnencenter, dem VVT-KundInnencenter sowie über die **IVB-Ticket-App „IVB Tickets“** und unter **tickets.ivb.at**.

Übrigens:

Einzel-Tickets und **8-Fahrten-Tickets**, die über die Ticket-App gekauft werden, gelten in **Innsbruck (Kernzone) 90 Minuten lang**. Sprich: Über den Vertriebsweg App gelten diese Tickets nicht nur für Einzelfahrten, sondern können innerhalb der **90 Minuten im Stadtgebiet** für beliebig viele Fahrten hin und her genutzt werden.

Bei Kauf über die Ticketautomaten oder in den Vorverkaufsstellen gilt das **Einzel-Ticket** hingegen ab der Entwertung nur **45 Minuten**.



Warum sind die vorderen Türen bei den Trams nicht gesperrt?

In den Straßenbahnen sorgen die **FahrerInnenkabinen** dafür, dass die FahrerInnen geschützt sind.



HeldInnen des Alltags

Das **IVB-Reinigungsteam** sorgt immer dafür, dass die Öffis sauber sind – im Moment sind sie aber auch verstärkt im Einsatz, um die **Busse und die Trams der IVB zu desinfizieren**.



**STRENGE HYGIENE-
MASSNAHMEN
SCHÜTZEN FAHRGÄSTE
UND FAHRERINNEN.**



Vorrang geben

Aufgrund einer neuen **Verordnung** dürfen die **IVB Fahrräder nur noch zu geregelten Zeiten mitnehmen: werktags von 9 bis 15 Uhr und von 18.30 bis 6 Uhr** – in den Hauptverkehrszeiten, in denen die meisten Fahrgäste die Öffis nutzen, können Fahrräder also nicht mehr transportiert werden. Die Heckträger können uneingeschränkt genutzt werden.

Und an den Wochenenden?

An den **Wochenenden** gibt es **keine zeitlichen Einschränkungen**, allerdings gilt **immer**: Es können nur **zwei Fahrräder pro dafür vorgesehener Stellfläche** transportiert werden und **Fahrgäste mit Kinderwagen oder im Rollstuhl haben hier immer Vorrang**. Sind die **Flächen im Fahrzeug besetzt** – bitte gerne jederzeit die **Heckträger** für Räder an den Bussen nutzen **oder** in den **nächsten Bus** oder die **nächste Tram umsteigen**. Außerdem müssen die **Räder im Bus immer mit den dafür vorgesehenen Gurten befestigt** werden.



Bitte Abstand halten!

Im **IVB-KundInnencenter** gelten dieselben Regeln wie in anderen öffentlichen Räumen: Es dürfen sich **nicht zu viele Menschen gleichzeitig** darin aufhalten, KundInnen müssen einen **Mund-Nasen-Schutz** tragen und mindestens einen Meter **Abstand** zueinander einhalten. Im KundInnencenter steht **Desinfektionsmittel** für die Hände zur Verfügung.

Öffnungszeiten

IVB-KundInnencenter
Stainerstraße 2
Mo – Fr: 7.30 – 18 Uhr
Tel.: +43 512 53 07-500



Lass picken, bitte!

An den Haltestellen der IVB kommt es leider immer wieder zu **Sachbeschädigungen**, zum Beispiel werden **Piktogramme oder Aufkleber abkratzt**. Die **müssen natürlich ersetzt werden**, was bei über 200 Haltestellen in der Stadt **beträchtliche Kosten** verursachen kann. Geld, das die IVB lieber in den Ausbau der Qualität der Öffis für die Fahrgäste stecken würden. Und die Beklebung hat einen Sinn: Sie schützt Sehbehinderte davor, an den Scheiben anzustoßen.

FAHRGÄSTE IM ROLLSTUHL ODER MIT KINDERWAGEN HABEN VORRANG VOR FAHRRÄDERN.

Saubere Sache



Übrigens schaut auch das Service-Team der **IVB-Stadträder** auf die NutzerInnen. Die **Lenkerstangen** der 360 Räder an insgesamt 43 Stationen werden aktuell **regelmäßig desinfiziert**. Wir bitten jedoch zusätzlich auf verstärkte Hygienemaßnahmen zu achten und vor und nach dem Gebrauch der Stadträder eigenverantwortlich die Hände gründlich zu waschen bzw. zu desinfizieren.

Neben der Strecke finden sich oft **Lokale und Betriebe**, für die es sich lohnt, auch mal einen **Blick aus Tram und Bus** hinauszuerwerfen – zum Beispiel die **Markthalle**.

TEXT: LISA SCHWARZNAUER



Markthalle

Tram: 1, 2

Bus: C, H, J, K, M, W, 501, 502, 503

📍 Haltestelle Terminal Marktplatz



Edith Ettlmayr,
Leiterin der Markthalle

Wer in Innsbruck regionale Lebensmittel und besondere kulinarische Spezialitäten sucht, braucht nicht lange zu suchen: In der seit 1929 bestehenden Markthalle bekommt man alles unter einem Dach. Rund 60 verschiedene Händler und Produzenten bieten von frisch geerntetem saisonalem Obst und Gemüse bis hin zu Käsespezialitäten, Frischfisch und Fleisch, Pasta, Gewürzen und Schnittblumen alles, was man sich von einem Markt im Zentrum einer Stadt wünscht.

Lange Geschichte

In ihren Anfangsjahren war die Markthalle ein Umschlagplatz für diverse Händler und eine Fleischbank. Erst in der Nachkriegszeit – und vor allem mit dem Zubau in den 1960ern – hat sich das grundlegend geändert. „Die Betreiber, die vorher draußen im Freien waren, sind dann in die Halle übersiedelt, und so hat die Markthalle auch ihre Bedeutung als Nahversorger für die Stadt gewonnen“, erzählt Edith

„Jeder Anbieter hat einen starken Bezug zu seinen Produkten.“

EDITH ETTLMAYR

Ettlmayr, die die Markthalle seit September 2019 leitet. Neben vielen StammkundInnen, die oft schon mit der Markthalle aufgewachsen sind, und Touristen zieht die Markthalle vor allem Leute an, die bewusst einkaufen wollen. „Auch wenn nicht jeder Anbieter selbst produziert, hat jeder Einzelne einen starken Bezug zu seinen Produkten“, erklärt Ettlmayr. Reizvoll sei die Markthalle auch, weil sie ein eigener Mikrokosmos ist, der Innsbruck sehr gut widerspiegelt mit den vielen Charakterköpfen und Eigenheiten, die man hier erleben könne.

Vielseitiger Treffpunkt

Aufgrund ihrer Lage im Herzen der Stadt ist die Markthalle auch ein wichtiger Treffpunkt, sagt die Marktleiterin: „Man hat die Möglichkeit des direkten Austauschs mit FachhändlerInnen, aber natürlich auch mit anderen. Sie ist wie die Agora in der Antike ein Ort, an dem Waren und Informationen ausgetauscht werden – da wird es auch ab und zu politisch.“ //

Markthalle

Herzog-Siegfried-Ufer 1-3
Tel.: +43 512 4004 404

Öffnungszeiten

Mo – Fr: 7 – 18.30 Uhr
Samstag: 7 – 13 Uhr
Gastronomie jeweils bis 22 Uhr



Bevölkerung redet mit

2019 haben die **Stadt Innsbruck** und die **IVB** einen **Mobilitätsbeirat eingerichtet**, in dem verschiedenste Themen rund um die Öffis diskutiert werden.

TEXT: REBECCA MÜLLER

Die Stadt und die IVB sind stets bemüht, ihre Mobilitätsangebote für die Öffi-NutzerInnen und alle InnsbruckerInnen weiter zu verbessern. Dabei ist eine Perspektive ganz besonders wichtig: die der Bevölkerung.

Im letzten Jahr waren deshalb die BürgerInnen der Stadt Innsbruck aufgerufen, sich freiwillig für den Mobilitätsbeirat zu melden. Zahlreiche Interessierte sind diesem Appell gefolgt, 14 Personen wurden ausgewählt. Dabei wurde auf eine bunte Mischung gesetzt: von SchülerIn bis SeniorIn, von Nicht-Öffi-NutzerIn bis VielfahrerIn. Die Diskussionen und Projekte des Beirats werden zudem u. a. von ExpertInnen der IVB und der

Stadt Innsbruck – zum Beispiel aus der Verkehrsplanung – begleitet.

Mehr Qualität

Ziel des Mobilitätsbeirats ist es den Mitgliedern, die sich ehrenamtlich engagieren, die Möglichkeit zu geben, ihre Anliegen, Anregungen und konstruktive Kritik zu äußern und dadurch direkt mitzuhelfen, die Qualität des öffentlichen Verkehrs und des gesamten Umweltverbundes weiter zu erhöhen. Der Mobilitätsbeirat trifft sich hierfür etwa einmal pro Quartal. //



Weiterblättern!

Mehr zum Beirat gibt es auf den **Seiten 28 bis 30** zu erfahren. Das **zweifünfte** Magazin ist mit der **Sprecherin des Mobilitätsbeirats Irina Kapavik** zehn Stationen mit der **Tram gefahren** und hat sie zu ihrem Engagement und den ersten Projekten befragt.

10 STATIONEN MIT ...

IRINA KAPAVIK

Irina Kapavik ist seit Herbst letzten Jahres Sprecherin des **Mobilitätsbeirats** der IVB und Stadt Innsbruck. Gemeinsam mit dem **Magazin zwei&fünf** fährt sie **eine Runde Tram** und erzählt, warum ihr **Mobilität** eine Herzensangelegenheit ist und wie die **Zusammenarbeit im Beirat** bisher läuft.

INTERVIEW: KATHARINA WILDAUER



1 **Wie sind Sie auf den Mobilitätsbeirat gekommen?** **IRINA KAPAVIK** „In Innsbruck informiert habe ich den Aufruf zum neuen Mobilitätsbeirat gesehen und wusste gleich, dass mich das interessiert. Mobilität ist für jeden Menschen wichtig, egal wie alt, welches Ziel er hat und wie er von A nach B kommt – ob mit dem Auto, Rad, zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Sich gemeinsam mit MitbürgerInnen, der IVB und der Stadt auszutauschen, fand ich eine gute Idee“, erzählt Irina Kapavik.
Also bewarb sie sich und wurde zur Sprecherin des Mobilitätsbeirates gewählt. „Markus Watscher wurde zum stellvertretenden Sprecher gewählt – er kann bei der heutigen Fahrt aus beruflichen Gründen aber leider nicht dabei sein.“

3 **Was verbinden Sie mit den öffentlichen Verkehrsmitteln?** „Obwohl ich selbst viel Rad fahre und zu Fuß gehe, verbinde ich mit den Öffis viel Positives. Als Kind waren die alten Straßenbahnen eine große Faszination, als man noch beim Schaffner die Fahrkarte löste. Zu Weihnachten versuche ich auch immer, einmal mit der Weihnachtstram zu fahren, weil es so schön nostalgisch ist“, schwärmt sie.

5 **Mit welchen Themen beschäftigt sich der Mobilitätsbeirat?** „Wir haben sieben große Themenbereiche definiert, an denen wir künftig arbeiten möchten. Ein wichtiger Bereich ist die Zukunftsvision. Dabei geht es darum, Visionen für die Mobilität der Zukunft zu entwickeln und Konzepte wie Autofreie Stadt oder Straßensharing zu diskutieren.“



10 Stationen mit der 2er



2 **Haben Sie auch beruflich mit dem Thema Mobilität zu tun?**
„Das Engagement ist ein Ausgleich zu meinem Beruf als Assistenz der Geschäftsführung in einer sozialen Einrichtung. Dort bin ich primär für Finanzen, Verwaltung und Qualitätsmanagement zuständig. In meinen 20 Jahren Berufserfahrung habe ich in unterschiedlichsten Bereichen gearbeitet: Dienstleistungs- und Produktionsbetrieben, Privatwirtschaft und Öffentliche Hand. Sich austauschen und bewegen sind mir auch im beruflichen Kontext wichtig.“

„Es steckt weit mehr hinter dem Thema Mobilität und öffentlicher Verkehr, als man glaubt.“

IRINA KAPAVIK, SPRECHERIN MOBILITÄTSBEIRAT

4 **Im Herbst letzten Jahres hat der Mobilitätsbeirat seine Arbeit aufgenommen. Wie läuft es bisher?** „Wir sind 14 Mitglieder, das ist eine gute Größe, um gemeinsam zu diskutieren, in Kleingruppen zu arbeiten und den Austausch produktiv zu gestalten. Die Treffen finde einmal pro Quartal statt. Dann tauschen wir uns über Ideen aus, entwickeln Visionen und erarbeiten Vorschläge, die wir dann der Politik präsentieren. Der Beirat ist das Bindeglied zwischen Bevölkerung und Politik.“

6

Gibt es ein Thema, auf das man sich in nächster Zeit fokussieren will? „Ein wichtiges Thema ist die Zuverlässigkeit. Dazu zählt, welche Änderungen es im öffentlichen Verkehrsnetz gibt und geben wird, wie sich die Tarifmodelle gestalten oder der Takt der einzelnen Linien. Darüber wollen wir offen sprechen und mögliche Verbesserungen aufzeigen.“



Sillpark
16.14 Uhr

6

8

Welche Personen bilden gemeinsam mit Ihnen den Beirat? „Die Mitglieder sind bunt gemischt, wir sind aus allen Altersgruppen, haben unterschiedlichste Biografien und Erfahrungen mit dem öffentlichen Verkehr. Durch verschiedene Urlaubsaufenthalte bringen die Mitglieder auch Mobilitätserfahrung aus anderen Ländern ein. Dadurch finden neue Ideen und Ansätze in den Diskussionsrunden Platz“, sagt Irina Kapavik.



„Mobilität ist für jeden Menschen wichtig, egal wie alt, welches Ziel er hat und wie er von A nach B kommt.“

Defreggerstraße
16.17 Uhr

8



7

Leipziger Platz
16.16 Uhr

7

Wie funktioniert die Zusammenarbeit mit den Mitgliedern im Beirat? „Wir haben einen sehr wertschätzenden Umgang miteinander und diskutieren sachlich, bis wir einen Konsens finden. Wir alle haben großes Interesse an Mobilitätsthemen, aber doch sehr unterschiedliche Standpunkte und Ideen.“

9

Gabelbergerstraße
16.18 Uhr

9

Wie gestaltet sich die Zusammenarbeit mit Stadt Innsbruck und den IVB? „Bei den Sitzungen des Beirats sind auch VertreterInnen der Stadt Innsbruck und den Innsbrucker Verkehrsbetrieben dabei, das macht den Austausch sehr produktiv, weil man auch die jeweils anderen Standpunkte miteinbezieht. Man erfährt schneller, wenn man an technische oder rechtliche Grenzen stößt.“

10

Rennerschule
16.20 Uhr

10

Welches Fazit ziehen Sie nach dem ersten halben Jahr des neuen Mobilitätsbeirates? „Eines habe ich schnell gelernt: Es steckt weit mehr hinter dem Thema Mobilität und öffentlicher Verkehr, als man glaubt. Seit ich im Beirat tätig bin, habe ich viel mehr Verständnis für manche Prozesse, weiß, wie viel Arbeit, Technik und Abstimmung hinter jedem Bus, jeder Ampel und jeder Schiene stecken.“

Miteinander. Mobil.



Wir bewegen die Stadt.



INNS' BRUCK

Mehr IVB

ivb.at 

Tram/Regionalbahn

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

Ticketshop

Einfach online zu Ihrem Ticket

KundInnencenter +43 512 53 07-500

Montag – Freitag 7.30 – 18 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 +43 512 55 17 11

Der sichere Taxi-Service für Frauen. 21 – 4 Uhr

Anrufsammeltaxi +43 512 55 17 19

In der Nacht bequem von der Haltestelle bis vor die Haustür

Stadtrad

Innsbrucks Leihradsystem für mehr Mobilität und Unabhängigkeit

Angaben ohne Gewähr. Änderungen vorbehalten.

Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahnen 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**