

zwei & fünf



AUS ZWEI MACH EINS

Bei der Doppeltraktion werden zwei Trams
aneinandergekoppelt. Das bringt einige Vorteile.

Aktuelles zur Tram/Regionalbahn
Neue Hygienemaßnahmen bei den IVB
Zehn Stationen mit Bernhard Aichner



**INNS'
BRUCK**

Check
unseren Videoclip
„Wir bewegen die Stadt.“



ZIMMERMANN STREITER



IVB-Lehre Du und die Crew. Jetzt bewerben!

ivb-lehrlinge.at



**INNS'
BRUCK**

Entgeltliche Einschaltung



INHALT

4 Langsam Richtung Endstation
Über den aktuellen Stand der Tram/Regionalbahn und wie es in Rum und Völs weitergeht



12 Tram schlägt Bus
Warum der Ausbau der Tramlinien in Innsbruck so wichtig ist

14 Schritt für Schritt
Welche Maßnahmen die IVB im Zuge der Dekarbonisierung ergreifen

18 Doppelt hält besser
Warum künftig doppelt so lange Trams in Innsbruck unterwegs sind

22 Interview
IVB-Reinigungsteamleiterin Simone Schoppe über Sauberkeit in Zeiten von Corona

24 Zum Wegwerfen zu schade
Wie es mit einer App entlang der Linien 2&5 möglich ist, Lebensmittelverschwendung einzudämmen

28 10 Stationen mit ...
Autor Bernhard Aichner steht Rede und Antwort – in der Tram



Liebe LeserInnen,

die Coronapandemie dauert leider noch immer an – und wir sind weiterhin gefordert, uns mit den neuen Umständen in vielen Bereichen zu arrangieren. Dies gilt auch für den öffentlichen Verkehr, wie man unter anderem an der Arbeit des IVB-Reinigungsteams sieht, die durch die aktuelle Lage nochmal deutlich an Bedeutung gewonnen hat. Welche Maßnahmen die IVB im Zuge der Reinigung ergreifen, damit sich Fahrgäste wirklich sicher fühlen können, erklärt Simone Schoppe, Leiterin des IVB-Reinigungsteams, im Interview.

Außerdem in unserem Magazin: ausführliche Informationen zur Tram/Regionalbahn, Wissenswertes zur seit kurzem in Innsbruck eingesetzten Doppeltraktion und ein Gespräch mit Bernhard Aichner, der erklärt, warum die Öffis nicht der schlechteste Ort sind, um nach Ideen für einen Roman zu fischen ...

**Wir wünschen Ihnen viel Spaß bei der Lektüre, bleiben Sie gesund!
Die Redaktion**

Langsam Richtung Endstation

Das Projekt **Tram/Regionalbahn** zwischen **Völs** und **Rum** nimmt immer **mehr Gestalt** an. Während in **Völs noch Planungen** laufen, steht im Bereich **Rum** ein weiterer **Bauabschnitt vor dem Abschluss**.

TEXT: SIMON LEITNER

Mehr als ein Jahrzehnt ist vergangen, seit die ersten Bauarbeiten der Tram/Regionalbahn gestartet haben. Und viel ist in diesen Jahren passiert: Im Innsbrucker Stadtgebiet wurden etwa buchstäblich schon alle Weichen für das Projekt gestellt, und die Linien 2 und 5 sind ebenfalls seit nunmehr über zwei Jahren im Einsatz.

Außerhalb des Zentrums der Landeshauptstadt gibt es jedoch noch einiges zu tun, bevor die Straßenbahn mit den geplanten Endhaltestellen an den jeweiligen ÖBB-Bahnhöfen in Völs und Rum einfahren kann. Für den Bereich Völs steckt man noch in der Planung, in Rum wird's hingegen schon deutlich konkreter.

Wie schaut's aktuell aus? ↪

Ein Über- und Ausblick

RUM VÖLS!

Derzeit werden in der Schützenstraße und der Serlesstraße zwischen Col-di-Lana-Straße und Rossschwemme Gleise gebaut. Diese Arbeiten dauern voraussichtlich noch bis Dezember, im gleichen Zeitraum wird auch der Straßenbau hergestellt.

Im Frühjahr 2022 werden die Bauarbeiten ab Rossschwemme bis zur Haller Straße weitergeführt. Bis zum Sommer soll die zweite Hälfte der Fußgängerunterführung unter der Hallerstraße im Bereich der Kreuzung Haller Straße/Siemensstraße mit entsprechenden Fahrspurenumlegungen hergestellt werden. Die Gesamtfertigstellung für Gleis- und Straßenbau ist für Ende 2022 angesetzt.

Ab der Haltestelle Technik West erfolgen aktuell die Grundlagenabstimmungen mit allen Beteiligten, um mit dem Einreichprojekt des ersten Trassenabschnittes in Richtung Völs bis zur Haltestelle Kranebitten starten zu können. Aus heutiger Planungssicht können die Behördenverfahren im Jahr 2023 durchgeführt werden. Ein Baubeginn wäre dann ab 2024 bis Kranebitten möglich.

Derzeit laufen auch die Planungen ab Kranebitten bis Völs, wobei hier im Bereich des ÖBB-Bahnhofs noch umfangreiche Abstimmungsarbeiten mit dem ÖBB-Bauvorhaben „Behindertengerechter Ausbau des Bahnhofs Völs“ erforderlich sind, um die Regionalbahnplanungen finalisieren zu können. Denn die Trassenführung entlang der ÖBB-Trasse im Bahnhofsbereich kann aus Platzgründen nur in Verbindung mit dem Bahnhofsumbau der ÖBB durchgeführt werden.



„Bisher keine Probleme“

Interview mit Harald Muhrer, Projektleiter bei den IVB

INTERVIEW: SIMON LEITNER

Wie bist du mit dem bisherigen Verlauf des Projekts zufrieden? **Harald Muhrer:** Sehr. Es gab bisher keine unlösbaren Probleme, und seit dem Start des Projekts 2009 ist es grundsätzlich quer durch die Stadt wirklich gut gelaufen. Die Zusammenarbeit zwischen Stadt, Land und IVB hat ebenfalls hervorragend funktioniert – und das trotz der Schwierigkeiten, die ein solches Projekt, bei dem man viele verschiedene Interessen berücksichtigen muss, naturgemäß mit sich bringt.

Was waren bisher die größten Herausforderungen? Letztendlich wohl die gesamte Planung und Koordination. Wir müssen viele Gesichtspunkte und Befindlichkeiten ständig im Blick behalten und versuchen, einen möglichst breiten Konsens für alle Beteiligten zu erreichen – für die AnrainerInnen der Baustellen ebenso wie etwa für RadfahrerInnen, städtische Grünflächen oder den Verkehr. Das alles unter einen Hut zu bekommen und schon in der Planung entsprechend zu berücksichtigen, ist natürlich nicht einfach. Wenn es dann mit dem Bau losgeht, läuft meist eh alles ohne größere Probleme.

Wie geht's nun weiter? Was Rum betrifft, liegen wir gut im Zeitplan, bis zum Ende des nächsten Jahres sollten wir alles erledigt haben. In Richtung Völs gibt es allerdings verschiedene Problemstellungen, vor allem im Hinblick auf die Hartergründe bzw. deren Erschließung. Da sind wir in enger Abstimmung mit der Stadt, damit wir unsere Gleisplanungen mit ihren Vorstellungen in Einklang bringen können. Deshalb wird dieser Projektabschnitt wohl noch etwas länger dauern. //

„Wir müssen viele Gesichtspunkte und Befindlichkeiten ständig im Blick behalten und versuchen, einen möglichst breiten Konsens für alle Beteiligten zu erreichen.“

HARALD MUHRER, PROJEKTLEITER IVB



Viele Vorteile

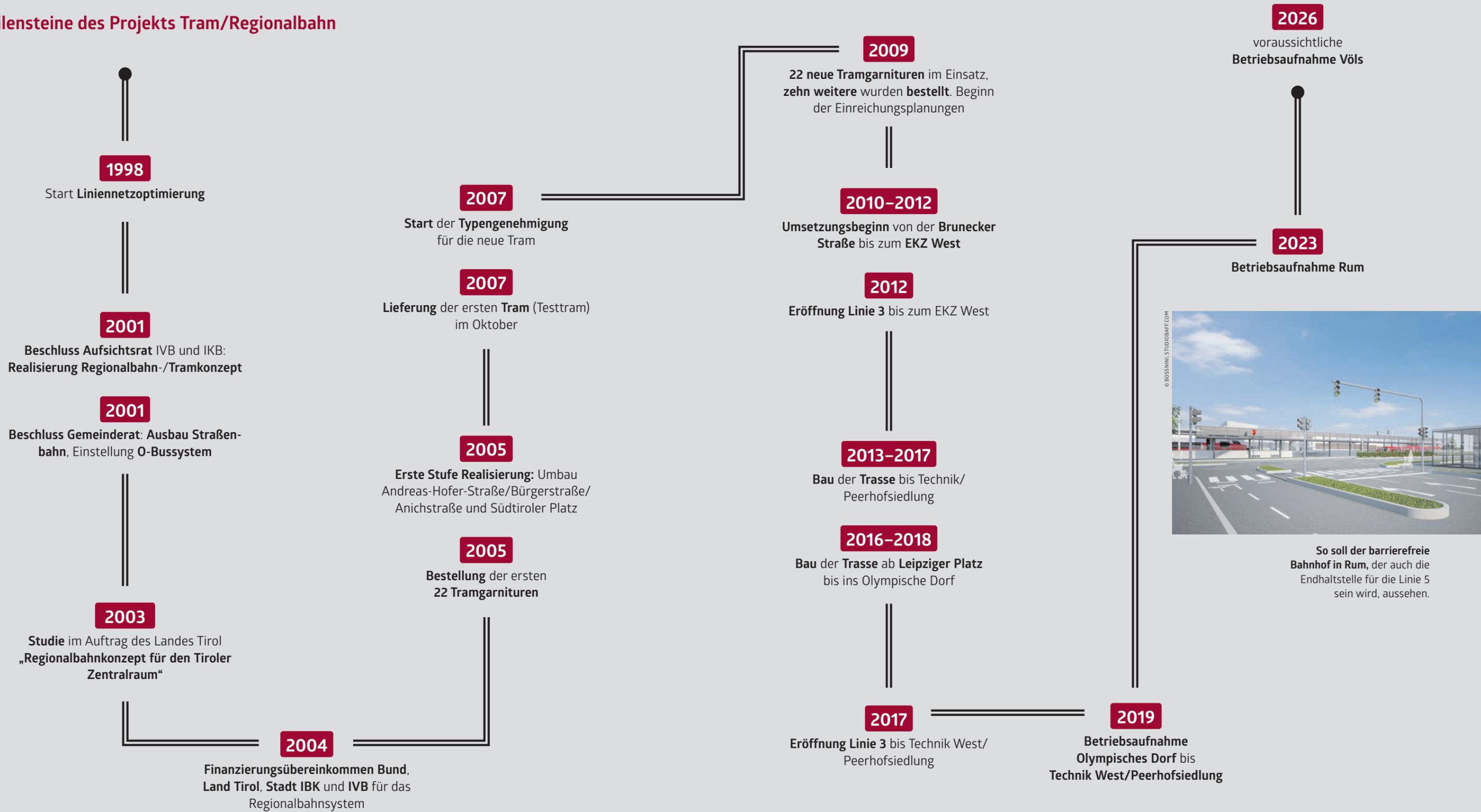
Die neue Tram/Regionalbahn bringt viele Verbesserungen für die Menschen im und rund ums Innsbrucker Stadtgebiet. Zum einen wurden und werden durch die neuen Linien 2 und 5 verschiedene Stadtteile besser an das Öffentliche-Verkehrsmittel-Netz angeschlossen – unter anderem Pradl, in dem nun zwei neue Linien verkehren, und die Serlesstraße, die in einem großen Wohngebiet liegt und bisher keinen Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln hatte.

Zum anderen wird PendlerInnen durch die Zusammenlegung der Endhaltestellen mit den jeweiligen ÖBB-Bahnhöfen in Rum und Völs der Weg in die Stadt erleichtert: Sie können in Rum und Völs nahtlos umsteigen und direkt in die Stadt hineinfahren, ohne erst noch zum Innsbrucker Hauptbahnhof fahren und dort in ein anderes Verkehrsmittel steigen zu müssen.



Immer weiter

Meilensteine des Projekts Tram/Regionalbahn



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.



Öffi-Nutzung in Innsbruck

51 Mio.

Fahrgäste 2020
(trotz Corona)

53.000

Zeit-Tickets im Jahr 2020
(trotz Corona)

1.944

Tonnen CO₂

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



COOL BLEIBEN

Die **Klimatisierung des Fahrgastraums** ist **CO₂-gesteuert**: Sind viele Leute in der Tram, wird mehr Frischluft in die **Klima- 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.



Der **Strom**, mit dem die Trams betrieben werden, stammt zu **100 Prozent** aus dem Ökostromnetz der IKB.

Jüngste Messungen zur **Lärmerzeugung** liegen bei der Tram/Regionalbahn **unter den durchschnittlichen Werten** von Bus und Pkw.

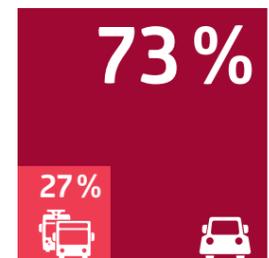


ENERGIE- VERBRAUCH der Öffis allgemein

CO₂-PRODUKTION



ENERGIE-
VERBRAUCH



KAPAZITÄTEN ÖFFIS
PRO FAHRZEUG



110
Fahrgäste



160
Fahrgäste
(Doppeltraktion: 320)

Schritt für Schritt



Das Thema **Dekarbonisierung** spielt bereits seit längerer Zeit eine **wichtige Rolle** bei den IVB. Entsprechende **Maßnahmen betreffen vor allem** die (künftigen) **Fahrzeuge des Unternehmens**.

TEXT: SIMON LEITNER



Probefahrten

Insgesamt wurden bisher **drei Busse** mit **alternativen** bzw. **emissionsfreien Antriebsarten** von den IVB auf **Probefahrten** geschickt, zuletzt etwa ein **E-Bus**. Weitere Tests mit den Fahrzeugen sind für **kommenden Winter geplant**. Dabei arbeitet man auch mit dem VVT zusammen.

Nachhaltigkeit und Umweltbewusstsein werden zunehmend relevantere Themen in unserer Gesellschaft – und haben nicht zuletzt durch die, leider weiterhin andauernde, Coronakrise einen neuen Schub erhalten. Möglichst ressourcenschonende und umweltfreundliche Alternativen zu finden und zu etablieren, ist fast nie einfach, stellt jedoch vor allem für den Bereich Verkehr und Mobilität eine große Herausforderung dar.

Seit Anfang August gelten EU-weit neue Richtlinien im Hinblick auf den Erwerb von Fahrzeugen für den Stra-

ßenverkehr – und diese haben auch Auswirkungen auf die Innsbrucker Verkehrsbetriebe.

Sauber vs. emissionsfrei

Das mit 2. August in Kraft getretene Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetz (SFBG) sieht vor, dass jene Betriebe, die unter das Bundesvergabegesetz fallen, bei der Beschaffung von Transportmitteln einen gewissen Anteil mit sauberen oder emissionsfreien Fahrzeugen abdecken müssen. Dieser Anteil beträgt für den Zeitraum zwischen 2022 und 2025 45 Prozent der neuen Verkehrsmittel, zwischen 2026 bis »



„Unser Ziel ist, die für Innsbruck richtige und kostengünstigste Kombination an Fahrzeugtechnologien auszuwählen.“

HARALD JÖSSLIN,
BETRIEBSLEITER IVB

2030 wiederum 65 Prozent. Dabei wird zwischen „sauber“ und „emissionsfrei“ unterschieden, wie Harald Jösslin, Betriebsleiter bei den IVB, erklärt: „Sauber‘ meint in diesem Zusammenhang unter anderem Gas-Busse und Diesel-Busse mit synthetischem Kraftstoff. Unter ‚emissionsfreie Busse‘ fallen hingegen Batterie-Busse und Wasserstoff-Busse.“

Im Sinne der Umwelt werden die IVB bei ihrer Umstellung künftig aber nicht auf „saubere“, sondern ausschließlich auf „emissionsfreie“ Fahrzeuge setzen. „Im Gegensatz zu Diesel-Bussen stehen uns bei den emis-

sionsfreien Bussen unterschiedliche Fahrzeugtechnologien zur Verfügung, die alle unterschiedliche Vor- und Nachteile aufweisen“, erläutert Jösslin. „Unser Ziel ist, die für Innsbruck richtige und kostengünstigste Kombination an Fahrzeugtechnologien auszuwählen.“ Natürlich stelle dieser anstehende technologische Wandel die IVB jedoch, wie alle anderen betroffenen Verkehrsunternehmen auch, vor große Herausforderungen.

Tiefgehende Umstellung

Die Konsequenzen des SFBG und der Wechsel auf alternative Antriebe gehen bei den IVB allerdings noch weiter: „Wir werden in vielen Bereichen des Unternehmens teils grundlegende Anpassungen im Zuge der Dekarbonisierung der Busflotte vornehmen“, so Jösslin. „Diese betreffen insbesondere die Werkstatt, den Betriebshof und die Energieversorgung.“ Nicht zuletzt müssten auch die MitarbeiterInnen für die neuen Anforderungen ausgebildet werden – Schritt für Schritt. //

DIE MISCHUNG MACHT'S

Verkehrsunternehmen können im Zuge der **Dekarbonisierung** ihres Fuhrparks auf **mehrere unterschiedliche Antriebskonzepte** setzen. Wir **schlüsseln** die **wichtigsten** davon auf, samt ihren jeweiligen **Vor- und Nachteilen**.

Gelegenheitslader

Ein Batterie-Bus mit kleiner Batterie, die durch Schnellladung an einer Endhaltestelle während des Fahrbetriebs aufgeladen wird

- + unbegrenzte Reichweite
- Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum notwendig, Ladezeit bei Endhaltestelle kann zusätzlichen Fahrzeugbedarf notwendig machen

Depotlader

Ein Batterie-Bus mit großer Batterie, die am Betriebshof während der Nacht für den gesamten Tageinsatz geladen wird

- + flexibler Fahrzeugeinsatz, keine Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum notwendig
- begrenzte Reichweite, gegebenenfalls höherer Fahrzeugbedarf

Trolley-Bus

Ein Elektro-Bus unter einer Oberleitung, bei dem durch eine Verknüpfung mit einer Batterie nur eine teilweise Überspannung der Oberleitung notwendig ist

- + reife Technologie, höchste Energieeffizienz
- hoher Aufwand zur Errichtung der Ladeinfrastruktur (Oberleitungen)

Wasserstoff-Bus

Ein Bus, bei dem mit Wasserstoff über eine Brennstoffzelle Strom für den elektrischen Antriebsstrang erzeugt wird

- + große Reichweite (vergleichbar mit Diesel-Bus)
- hohe Umwandlungsverluste bei Energie, hohe laufende Kosten

Doppelt hält besser



TÜREN
PRO SEITE



TONNEN
GEWICHT



Seit kurzem sind bei den IVB Trams mit sogenannter **Doppeltraktion** unterwegs: Das heißt, sie sind **zweimal so lang** wie bisher. Für die Fahrgäste bedeutet das vor allem eins: **mehr Platz**.

TEXT: SIMON LEITNER

PLATZ FÜR
320 
PERSONEN

60
← METER LÄNGE →

Zugegeben: Der Anblick ist schon sehr speziell – vor allem, wenn man bisher nur die „normalen“ Straßenbahnen der IVB gewohnt war. Denn mit Doppeltraktion brauchen die Trams gut und gerne 30 Meter mehr Platz. Und das sieht man sofort, sowohl in den Haltestellen als auch auf den Schienen im Stadtverkehr in und rund um Innsbruck.

Zwei für eins

Bei der Doppeltraktion handelt es sich im Grunde einfach um zwei reguläre Straßenbahnen, die miteinander gekuppelt werden – das heißt, eine Straßenbahn wird physisch an eine andere angehängt. Beides sind vollwertige Fahrzeuge, sie verfügen



Ganz allein?

Die **Passagiere** im hinteren Teil der Doppeltraktion-Straßenbahnen können, wenn sie ein **Anliegen** oder ein **Problem haben**, nicht einfach zur/zum FahrerIn vorgehen. Auf sich allein gestellt sind sie allerdings trotzdem nicht: **Mittels Gegensprechanlage** (SOS-Knopf) ist es jederzeit möglich, **im Notfall Kontakt** zur/zum FahrerIn **aufzunehmen**.



also über einen eigenen Motor, einen eigenen Stromabnehmer und alles, was sonst noch so dazugehört, um als funktionstüchtige Tram zu gelten. Allerdings gibt es nur eine/n FahrerIn, die/der vom vorderen Wagen aus das ganze Gefährt steuert.

Die Handhabung ist dabei letztendlich dieselbe wie bei einer einzelnen Straßenbahn – die FahrerInnen müssen allerdings stets im Kopf behalten, dass sie doppelt so lang sind wie sonst. Und das ist vor allem bei der Einfahrt in Kreuzungen und dergleichen nicht unwichtig, andernfalls

stünde man sonst unter Umständen mit dem hinteren Teil im Weg ...

Solche und ähnliche Erkenntnisse über den richtigen Umgang mit einer Straßenbahn-Doppeltraktion, die für Innsbruck etwas völlig Neuartiges ist, gewannen die IVB in den letzten Monaten auf verschiedenen Testfahrten. Diese waren, wenn man so will, buchstäbliche Erkundungstouren, auf denen man etwaige Kinderkrankheiten registrieren und schließlich ausmerzen konnte, sodass einem Einsatz unter „realen“ Bedingungen nichts mehr im Wege stand.

Die Doppeltraktion sorgt für eine wesentliche Entlastung zu Stoßzeiten.

Begrenzter Betrieb

Seit Schulbeginn Mitte September kommt die Doppeltraktion nun in Spitzenzeiten zur Anwendung, um etwa die vielen PendlerInnen und SchülerInnen, die morgens zum Innsbrucker Hauptbahnhof anreisen, anschließend in der Stadt zu verteilen. Der große Vorteil dieser Maßnahme: Fahrgäste können statt an vier an acht Türen einsteigen und haben wesentlich mehr Platz, was für eine deutliche Entlastung in Phasen großen Fahrgastaufkommens sorgt. Bisher ist die Doppeltraktion auf diese Spitzenzeiten reduziert. //



Schutzschicht

Seit kurzem kommt bei der Reinigung der IVB-Fahrzeuge eine **neue Imprägnierung** zum Einsatz. Es handelt sich dabei um ein **Spray auf Wasserbasis**, das über Wischdesinfektion aufgetragen wird und sich wie ein **Schutzfilm auf Oberflächen** legt. Dieser hält bis zu zwei Wochen, wodurch die bestehenden **Desinfektionsmaßnahmen** deutlich **verlängert** werden. Die Wirksamkeit der Imprägnierung, die unter anderem bei **Haltestangen** und **Sitzpolstern** Verwendung findet, wurde von einem unabhängigen Labor bestätigt. Damit sorgt sie für nachweislich **längeren Schutz gegen Viren und Co.**

„Unsere Arbeit ist viel intensiver geworden“

Die aktuelle Pandemie war und ist auch für die Reinigungsfachkräfte der IVB eine Herausforderung. Was genau sich in den letzten Monaten geändert hat, erklärt Simone Schoppe, Leiterin des IVB-Reinigungsteams.

INTERVIEW: SIMON LEITNER

Wie hat sich eure Arbeit seit dem Ausbruch von Corona verändert? **Simone Schoppe:** Sie ist natürlich viel intensiver geworden, gerade was den Bereich der nachhaltigen Desinfektion der Fahrzeuge betrifft. Wir mussten uns entsprechend weiterbilden und unsere MitarbeiterInnen im Reinigungsteam im richtigen Umgang mit neuen Geräten und Methoden schulen. Denn im Laufe des letzten Jahres sind einige neue Mittel und Maßnahmen hinzugekommen.

Würdest du sagen, der Stellenwert eurer Arbeit hat sich durch die Coronapandemie nochmal geändert? Ja, auf jeden Fall. Wir haben natürlich auch schon früher gründlich gereinigt und desinfiziert, aber nun ist es nochmal wichtiger. Vielmehr geht es um Hygiene bzw. hygienische Sauberkeit, um die Gesundheit unserer FahrerInnen und Fahrgäste in Bus und Tram vor Viren und Bakterien zu schützen. //

Welche besonderen Methoden kommen bei der Desinfektion der Busse und Bahnen konkret zum Einsatz? Im Grunde ganz viele verschiedene. Zu den wichtigsten gehört aber unter anderem die Ozonierung, bei der der Luft Sauerstoff entzogen und dieser in Ozon umgewandelt wird, der wirklich in jede Ritze eines Fahrzeugs dringt und Keime zu 99,9 Prozent beseitigt. Zudem verwenden wir weiterhin Kaltvernebelung, mit der bestimmte Bereiche wie der FahrerInnenplatz punktuell desinfiziert werden. Mithilfe eines Mikrodampfgeräts schaffen wir dauerhaft bessere Sauberkeit und Hygiene ohne Rückstände von Chemikalien. Zusätzlich kommt seit kurzem eine Imprägnierung zum Einsatz, welche die Desinfektionsmaßnahmen verlängert.

Simone Schoppe,
Leiterin des IVB-
Reinigungsteams



ZUM WEGWERFEN ZU SCHADE

Lebensmittelverschwendung ist in unseren Breiten ein echtes Problem. Die App Too Good To Go möchte das ändern. Und viele Innsbrucker Betriebe machen dabei mit.

TEXT: SIMON LEITNER



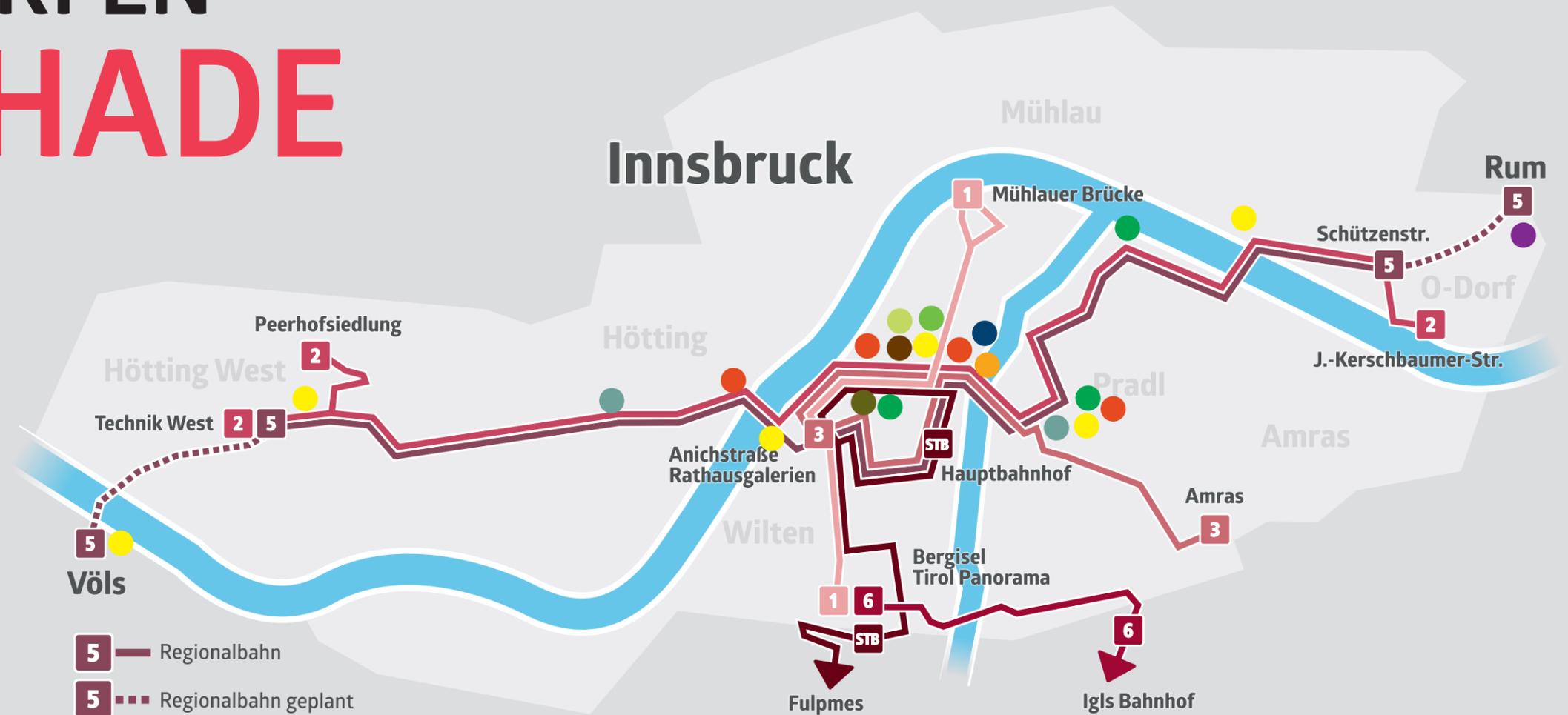
Immer der Nase nach

An den Linien 2 und 5 finden sich viele Partnerbetriebe von Too Good To Go. Eine Auswahl.

- **Metro**
 - ▶ Siemensstraße 1, HST Rum Bahnhof (Gehzeit 4 min)
- **Brotbuben**
 - ▶ Hunoldstraße 3, HST Leipziger Platz (Gehzeit 2 min)
 - ▶ Museumstraße 37, HST Sillpark (Gehzeit 2 min)
 - ▶ Museumstraße 10, HST Museumstraße (Gehzeit 3 min)
 - ▶ Innrain 9, HST Terminal Marktplatz (Gehzeit 1 min)
 - ▶ Fischnallerstraße 10a, HST Höttinger Auffahrt (Gehzeit 6 min)
- **Ruetz**
 - ▶ Filiale Mühlau/Arzl, HST Schützenstraße (Gehzeit 3 min)
 - ▶ Filiale Pradl, HST Leipziger Platz (Gehzeit 5 min)
 - ▶ Hofbäckerei, HST Maria-Theresien-Straße (Gehzeit 1 min)
 - ▶ Unikreuzung, HST Klinik/Universität (Gehzeit 1 min)
 - ▶ Filiale Hötting-West, HST Technik (Gehzeit 2 min)
 - ▶ Drive-in Cyta, HST Völs-Bahnhof (Gehzeit 6 min)

- **Baguette**
 - ▶ General-Eccher-Straße 38, HST Radetzkystraße (Gehzeit 1 min)
 - ▶ Pradler-Straße 69a, HST Defreggerstraße (Gehzeit 3 min)
 - ▶ Museumstraße 20, HST Landesmuseum (Gehzeit 1 min)
 - ▶ Maria-Theresien-Straße 31, HST Anichstraße/Rathausgalerie (Gehzeit 1 min)
 - ▶ Innrain 46, HST Klinik/Universität (Gehzeit 1 min)
- **Shell**
 - ▶ Amraser Straße 52, HST Leipziger Platz (Gehzeit 4 min)
 - ▶ Kranebitter Allee 14, HST Höttinger Au/EKZ West (Gehzeit 3 min)
- **Nordsee**
 - ▶ Museumstraße 38, HST Sillpark (Gehzeit 3 min)
- **Wang Fu**
 - ▶ Museumstraße 38, HST Sillpark (Gehzeit 3 min)

- **Lavendel Bistro**
 - ▶ Viaduktbögen 5, Sillpark (Gehzeit 5 min)
- **Kunstpause**
 - ▶ Museumstraße 15, HST Landesmuseum (Gehzeit 1 min)
- **Aydin Bäckerei**
 - ▶ Museumstraße 5, HST Museumstraße (Gehzeit 2 min)
- **greenroot**
 - ▶ Marktgraben 14a, HST Maria-Theresien-Straße (Gehzeit 1 min)



Schätzungen zufolge wird weltweit ein Drittel aller Lebensmittel verschwendet. In Österreich fallen laut Rechnungshof jährlich fast 800.000 Tonnen an vermeidbaren Lebensmittelabfällen an. Verantwortlich dafür sind insbesondere Privathaushalte, aber auch Betriebe aus Handel und Gastronomie. Und genau dort setzt die App Too Good To Go an, die vor mittlerweile bereits über einem Jahr in Tirol gestartet ist und sich zum Ziel gesetzt hat, die Lebensmittelverschwendung einzudämmen. »



Österreichweit hat
Too Good Too Go über
2.000 Partnerbetriebe.



Über **1 Million**
Überraschungssackerln
wurden bereits in
Österreich ausgegeben.



© SHUTTERSTOCK.COM

Gut für alle

Mit Too Good To Go können Betriebe wie Bäckereien und Supermärkte sowie Cafés und Restaurants ihre überschüssigen, aber noch genießbaren Nahrungsmittel an SelbstabholerInnen veräußern – direkt und zu einem vergünstigten Preis. Die jeweiligen Produkte werden gegen Mittag und gegen Ende des jeweiligen Tages in sogenannte Überraschungssackerl gepackt und können schließlich von KonsumentInnen ausgewählt, für ein Drittel des eigentlichen Wertes gekauft und selbst abgeholt werden. Davon profitieren alle Beteiligten: die Partnerbetriebe, die KundInnen und insbesondere die Umwelt.

Schöne Überraschung

Seit dem Start der App in Tirol wurden zunehmend mehr Partnerbetriebe aufgenommen. In Innsbruck sind unter anderem die Bäckereien Ruetz, Baguette und Brotbuben, die Tankstellenkette Shell sowie Lokale wie das Wang-Fu oder die Kunstpause mit von der Partie.

Jene, die nicht ganz so entscheidungsfreudig sind, können übrigens einfach in der App stöbern, wo laufend neue Angebote eingestellt werden. Das hat nicht zuletzt zwei Vorteile: Die nächste Mahlzeit wartet meist direkt um die Ecke und könnte unter Umständen eine große Überraschung sein. //

Lass liefern!

Wer sein Essen nicht selbst abholen möchte, dem stehen zunehmend mehr **Lieferdienste** offen, die spätestens seit der Coronakrise nochmal einen ordentlichen Schub bekommen haben. Neben „Klassikern“ wie **Lieferando** und **Mjam** sowie verschiedenen **lokalen Initiativen** wie beispielsweise den **Abholservice der Tiroler Wirtshäuser** liefern auch Supermärkte wie **MPREIS** und **Billa**.

Das Stadtrad.

Bringt Farbe in die Stadt.

nextbike-App
downloaden
und losradeln!



LAND
TIROL

IVB

INNS'
BRUCK

ZIMMERMANN STREITER

10 STATIONEN MIT ...

BERNHARD AICHNER

Für unser Magazin waren wir wieder mit einer bekannten **Tiroler Persönlichkeit** in der Tram unterwegs. Ehrengast war dieses Mal **Schriftsteller** und **Fotograf Bernhard Aichner**.

INTERVIEW: SIMON LEITNER



1 Gute Ideen für einen Roman findet man ja überall – auch in öffentlichen Verkehrsmitteln? **BERNHARD AICHNER:**

Unbedingt. Ich bin erstens leidenschaftlicher Öffi-Benutzer und zweitens ein beherzter Beobachter. In der Straßenbahn zu sitzen und Menschen zu studieren, macht mir große Freude. Warum schaut jemand so grantig? Warum weint die Frau drei Sitze weiter? Wieso kam es vor mir zum Streit? In meinem Kopf vermischt sich dann sofort Realität mit Fiktion, die Zahnräder beginnen zu laufen, und ein paar Monate später finden sich manche dieser Leute in meinem Roman wieder. Kann also auf indirekte Art und Weise blutig werden, wenn man mir im Bus von Arzl in die Innenstadt begegnet.

Leipziger Platz
10:41 Uhr
1

10 Stationen
mit der 5er

2

Hören oder schreiben Sie bei Gesprächen in den Öffis auch mal mit? Ja, das Belauschen ist neben dem Beobachten ein weiteres Talent, das ich gerne hemmungslos auslebe. Man glaubt gar nicht, wie viel man über Beziehungen lernt, wenn man die Ohren aufsperrt, richtige Studien kann man da betreiben – sofern die Leute ihr Smartphone kurz aus der Hand legen.

„Das ist vielleicht das Schönste an diesem Beruf: Alles ist möglich, Schreiben bedeutet maximale Freiheit für mich.“

BERNHARD AICHNER

3 Eine Leiche in der Tram – ein geeigneter Stoff für einen Krimi?

Leichen sind immer gut für einen Krimiautor. Egal, wo sie herumliegen.

Gabelsbergerstraße
10:44 Uhr
3

Defreggerstraße
10:42 Uhr
2

5

Lässt es sich in Bus oder Tram auch schreiben?

Ich habe das Glück, dass ich überall schreiben kann. Im Zug, im Bus, in der Sauna. Ein Blatt Papier und ein Stift reichen, und ich beame mich in eine andere Welt. Das ist vielleicht das Schönste an diesem Beruf: Alles ist möglich, Schreiben bedeutet maximale Freiheit für mich.

Mitterhoferstraße
10:46 Uhr
5

Rennerschule
10:45 Uhr
4

4 Wo finden Sie in der Regel sonst Inspiration für Ihre Werke? Eigentlich überall. Zeitungsartikel, Geschichten, die mir FreundInnen erzählen – es sind irgendwelche Fäden, die jemand für mich auslegt, um von mir dann gesponnen zu werden.



*

6

Was ist Ihre erste Erinnerung an die Öffis?

Acht Jahre lang bin ich täglich die Strecke Sillian-Lienz-Sillian gefahren. Dabei habe ich viele Kilometer heruntergerissen, viel gelesen im Bus und die Liebe zur Literatur entdeckt.

8

Gibt es etwas, das Ihnen an den Öffis in Innsbruck besonders gefällt?

Dass sich alles ständig weiterentwickelt. Neue Trams, neue Linien, neue Busse – man hat das Gefühl, in einer modernen Stadt zu leben.

10

Wenn Sie ein Buch über die Innsbrucker Öffis schreiben müssten, was wäre der Titel?

„Weinroter Tod“. Oder noch besser: „Totenbus“.

„Die Tram schwebt so schön gleichmäßig dahin. Man hat keine Angst zu sterben.“

Pauluskirche
10:48 Uhr

6

Roßbachstraße
10:50 Uhr

8



Hochhaus Schützenstraße
10:53 Uhr

10

Radetzkystraße
10:49 Uhr

7

Jugendherberge
10:51 Uhr

9

7

Was war das schönste Erlebnis, das Sie in den Öffis hatten?

Eine alte Frau hat im Mai einem Jugendlichen im A-Bus ihren Platz angeboten. Sie bestand darauf, dass er ihr Angebot annimmt. Mit einem Lächeln hat sie sich bei ihm dafür bedankt, dass die Jugend in der Coronazeit all diese Entbehrungen hinnimmt, um die Alten zu schützen. Heimunterricht, keine FreundInnen treffen, keine Partys. Die Dame hat etwas ausgesprochen, was schon lange mal gesagt werden musste. Das hat mich sehr gerührt.

9

Bus oder Tram, was ist Ihnen lieber?

Tram. Die schwebt so schön gleichmäßig dahin. Man hat keine Angst zu sterben. In den IVB-Bussen habe ich die manchmal. Einige der BusfahrerInnen wechseln ihr Gefährt nämlich mit einem Rennwagen. Da schleudert es einen schon mal hin und her. Daran können die IVB noch arbeiten. Lieber eine Minute Verspätung als Verletzte oder sich übergebende Krimiautoren.

* Der Fototermin hat vor dem 15. September stattgefunden. Seit dem 15. September gilt eine FFP2-Maskenpflicht in allen Öffis.

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

Mehr IVB

ivb.at

Tram/Regionalbahn

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

Ticketshop

tickets.ivb.at oder über die App:
„IVB Tickets“

KundInnencenter +43 512 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 +43 512 55 17 11

Der sichere Taxi-Service für Frauen, 21:00–04:00 Uhr

Anrufsammeltaxi +43 512 55 17 19

In der Nacht bequem von der Haltestelle bis vor die Haustür

Stadtrad Innsbruck

Innsbrucks Leihradsystem für mehr Mobilität und Unabhängigkeit
stadtrad.ivb.at

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**