

# Tram/Regionalbahn

Ausgabe 02 | 2017

Das Magazin für eine gute Verbindung.

## Nächster Halt?

Ein Überblick über die Arbeiten, die heuer rund um die Tram/Regionalbahn anstehen.

## Einblicke

Welche technischen Herausforderungen es beim Bau zu bewältigen gilt.



**INNS'  
BRUCK**



# Mit modernster Technik unterwegs

## Baustellen

Alle Baustellen rund um die Tram/Regionalbahn auf einen Blick – ein Schwerpunkt ist heuer das Olympische Dorf.

Seite 6 – 9

## Sicher unterwegs

Bei den neuen Trams, die für den Betrieb der Tram/Regionalbahn nötig sind, werden auch die FahrerInnenkabinen optimiert.

Seite 10

## Brücke für Stubai

Auf der Strecke der Stubaitalbahn entsteht eine neue Brücke, Mitte November kann sie befahren werden.

Seite 11

## Technische Herausforderungen

Lärmdämmung und zum Beispiel auch Steigungen sind wichtige Aspekte, die im Rahmen des Baus der Tram/Regionalbahn berücksichtigt wurden.

Seite 12 – 15

Die Tram/Regionalbahn ist nicht nur ein zeitgemäßes und nachhaltiges Mobilitätssystem für ein lebenswertes Innsbruck, hinter dem Projekt stecken auch neueste Technik und verschiedenste Herausforderungen. Auf den zukünftigen Strecken der innerstädtischen Linie 2 und der Linie 5, die zwischen Rum und Völs unterwegs sein wird, werden ausschließlich fortschrittlichste Fahrzeuge verkehren. Alle Trams sind zum Beispiel Niederflurfahrzeuge, garantieren damit Barrierefreiheit und sind auch behindertengerecht ausgestattet.

Die neuesten Modelle sind zudem besonders energieeffizient. Die Klima- und Heizanlagen sind mit einem System ausgestattet, das sich jeweils an die Besetzung der Fahrzeuge anpasst, indem es den CO<sub>2</sub>-Wert in der Luft misst. Sind viele Menschen in der Straßenbahn, wird weniger geheizt und dafür arbeitet die Lüftung mehr. Dementsprechend fährt bei weniger Fahrgästen die Klimaanlage runter. Auch die FahrerInnenkabinen entsprechen den neuesten Standards und sorgen so auch für höchstmögliche Sicherheit für die Fahrgäste.

Auch die Strecke der Tram/Regionalbahn hält derweil einige Herausforderungen parat. In einigen Stadtteilen bzw. in einigen Straßenzügen wird eine spezielle Lärmdämmung eingesetzt, die aufgrund der Untergrundbeschaffenheit der Straße oder des Alters der dort befindlichen Häuser notwendig ist. Bei den Peerhöfen gilt es derweil, eine Steigung von 8,5 Prozent zu bewältigen. Warum das für die Tram/Regionalbahn aber keine besonders große Herausforderung sein wird, gibt es ebenfalls in dieser Ausgabe zu erfahren. ■



*Martin Baltes*  
DI 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, IKB / Druck: Niederösterreichisches Pressehaus, St. Pölten



# Für die Lebensqualität in unserer Stadt

Auch 2017 geht der Ausbau der Tram/Regionalbahn zügig weiter. Ein wichtiger Abschnitt wird gerade im Olympischen Dorf umgesetzt. Um die Behinderungen durch diese Baustellen – und alle Baustellen in der Stadt – für die Bevölkerung so gering wie möglich zu halten, ist eine gemeinsame Koordination, Abstimmung und Planung aller beteiligten Betriebe und Unternehmen nötig. Diese wird daher von der Stadt Innsbruck und den IVB sowie der Innsbrucker Kommunalbetriebe AG (IKB) und der TIGAS bewusst forciert.

Dennoch ist allen Beteiligten bewusst, dass Baustellen eine Geduldprobe für die Bevölkerung darstellen. Sie sind in einer modernen Stadt, die sich stetig weiterentwickeln muss und soll, aber unumgänglich. Gerade für das Olympische Dorf wird die Tram/Regionalbahn eine enorme Bereicherung darstellen. Mit einer Tram können zum Beispiel doppelt so viele Fahrgäste transportiert werden wie mit den Bussen.

In den vergangenen Jahren wurde für das Großprojekt Tram/Regionalbahn bereits viel umgesetzt und mehr und mehr Bauabschnitte werden fertiggestellt. Am Ende werden die Ausdauer und die Geduld auch dementsprechend belohnt werden: Mobilität bedeutet Lebensqualität für alle. ■



*Christine Oppitz-Plöner*

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

# Gemeinsam stärker fürs Klima

Ist Ihnen das schon aufgefallen? Vor dem IVB-KundInnencenter steht ein großer Container, auf dem großflächig die Ticketangebote von Stadt und Land, von IVB und VVT (Verkehrsverbund Tirol) beworben werden. Das ist ein schönes Zeichen: Denn die KundInnen in ganz Tirol haben mit dem dreistufigen Angebot – € 490,- fürs ganze Land, € 380,- für die Region, € 350,- für Innsbruck – Jahrestarife, die in fast ganz Österreich benediet werden. Zum Vergleich: Wien und Vorarlberg haben für ein flächenmäßig wesentlich kleineres Angebot Jahres-Tickets für € 365,-, dann kommen schon die Tiroler Angebote und in allen anderen sechs Bundesländern kostet das Jahres-Ticket € 1.500,- und mehr. Gemeinsam stärker für den öffentlichen Verkehr heißt auch gemeinsam stärker für die Umwelt. Denn bei aller Liebe für alternative und umweltchonendere PKW-Antriebe: Ökologischer sind gut

genutzte Öffis allemal – und Busse und Züge brauchen keinen Parkplatz in der Stadt. Ein Blick über die Grenzen Tirols zeigt: Wir haben eine Vorreiterrolle – das ist gut fürs Geldbörsel, gut für die Umwelt und gut fürs Klima. ■



*Ingrid Felipe*

Ingrid Felipe  
Stellvertretende Landeshauptfrau



# Baustellen und Etappensiege

Seit dem Frühjahr sind die Arbeiten an der Tram/Regionalbahn gestartet. Schwerpunkte sind heuer das Olympische Dorf und die Reichenau. Im Dezember 2017 wird die Eröffnung der ersten Netzausbaustufe gefeiert.

Neben der Grenobler Brücke entsteht eine neue IVB-Straßenbahnbrücke. Bereits Anfang Mai konnte das erste Teilstück plangemäß eingehoben werden. Das 87 Tonnen schwere Stahlteil wurde mittels Spezialkran montiert. Im Anschluss konnten auch die weiteren Einbearbeiten durchgeführt werden. „Die Fertigstellung der Brücke ist bis Ende Dezember 2017 geplant“, erzählt Ing. Harald Muhrer, Projektleiter Tram/Regionalbahn. Anfang 2018 folgen die Straßenbau- und Gleisarbeiten. In einem offenen Fachwerkträger unter der neuen Brücke wird zudem ein Fuß- und Radweg gebaut, der wettergeschützt und höhengleich direkt an die Innpromenaden anschließt. Insgesamt werden für diesen Abschnitt rund 4,4 Millionen Euro investiert.

## Baustart im O-Dorf

Mit 22. Mai starteten auch die Hauptarbeiten für den Straßen- und Gleisbau im Olympischen Dorf. Gebaut wird in der Josef-Kerschbaumer-Straße zwischen der Schützenstraße und dem Dr.-Alois-Lugger-Platz. Dabei müssen auch

## Baustellen im Überblick:

**In folgenden Abschnitten stehen Straßen- und Gleisbauarbeiten für die Tram/Regionalbahn auf dem Plan:**

- ▶ **Pastorstraße**, von Fritz-Konzert-Straße Richtung Duilestraße: Hier wird an der Zulaufstrecke an der neuen Remise gearbeitet. Für die Remise selbst wurde bereits mit dem Hochbau begonnen.
- ▶ In der **Amraser Straße** vom Leipziger Platz über den Sonnpark bis zur Pradler Straße
- ▶ Stich in der **Josef-Kerschbaumer-Straße**, von der Schützenstraße bis zum Zentrumsplatz hinüber in die Kajetan-Sweth-Straße
- ▶ Teilstück der **Reichenauer Straße** von Renner Schule bis Radetzkystraße
- ▶ **Techniker Straße** ab der Viktor-Franz-Hess-Straße bis zum Wohnheim Technik West



31 Bäume gefällt werden. Nach Abschluss der Bauarbeiten werden in diesem Abschnitt wieder 19 neue Bäume gepflanzt.

Die Arbeiten werden voraussichtlich bis Ende November 2017 andauern. Die derzeit provisorisch vorhandenen Parkplätze in der Josef-Kerschbaumer-Straße müssen vorübergehend verlegt werden. Die Lage der dortigen Bushaltestelle wird entsprechend dem Baufortschritt angepasst.

#### Zweite Bauphase in Techniker Straße

Während die Sanierungsarbeiten an den Gleisen (Schaden an der Gleistrasse durch den Wasserrohrbruch vom Dezember 2016) in der Techniker Straße zwischen Viktor-Franz-Hess-Straße und Negrellistraße im Mai abgeschlossen wurden, wurden die Bauarbeiten für die



*„Die Tramlinie 3 wird bis Technik West und Peerhof verkehren und die Fahrgastkapazität wird durch die überlagerte Taktung der Tramlinie 3 und der Buslinie O deutlich erhöht.“*

Ing. Harald Muhrer, Projektleiter Tram/Regionalbahn

Verlängerung der Tram/Regionalbahn in der westlichen Techniker Straße fortgesetzt.

Der betroffene Abschnitt wird zwischenzeitlich als Einbahn stadteinwärts geführt und die IVB-Linien LK, OE, T und N8 lokal umgeleitet. Die Haltestelle Technik West Richtung Westen entfällt. Gebaut wird hier vermutlich bis November

2017, ab dem 10. Dezember 2017 wird hier die erste Netzausbaustufe der Tram/Regionalbahn eröffnet.

„Die Tramlinie 3 wird bereits bis Technik West und Peerhof verkehren und die Fahrgastkapazität wird durch die überlagerte Taktung der Tramlinie 3 und der Buslinie O deutlich erhöht“, erklärt Muhrer.

#### Gute Neuigkeiten

##### Netzausbaustufe ab 10. Dezember 2017 bis Dezember 2018 im Detail:

Ab Dezember 2017 wird die Tramlinie 3 weiter in Richtung Westen verlängert. 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/Fürstengeweg 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 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 in dieser Ausbaustufe 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, mit der Linie 3 jedoch schon bis zu 160 Fahrgäste pro Tram. ■

# Beste Voraussetzungen

Die neuen Trams, die für den Betrieb der Tram/Regionalbahn angeschafft werden, entsprechen dem neuesten Stand der Technik – darauf wurde auch bei den FahrerInnenkabinen geachtet.



„So können wir Schritt für Schritt sicherstellen, dass die FahrerInnen auch die besten Voraussetzungen an ihrem Arbeitsplatz vorfinden.“

Harald Jösslin, Betriebsleiter bei den IVB

Für die Ausstattung der FahrerInnenkabinen wurde eigens eine Arbeitsplatz-Kommission, bestehend aus Belegschafts-VertreterInnen der IVB, VertreterInnen des Arbeitsinspektors, dem Teamleiter Bahnbetrieb und zwei VertreterInnen aus dem Fahrdienst sowie dem Projektleiter der Tram/Regionalbahn, eingerichtet. Aufgabe dieser Kommission ist es, die FahrerInnenkabinen der neuen Trams, unter Einhaltung aller relevanten arbeitsrechtlichen Bestimmungen im

Hinblick auf Ergonomie, Klima und Bedienerfreundlichkeit optimal zu gestalten. Wichtige Themen dabei sind unter anderem Blendfreiheit, eine gute Klimatisierung – eine Herausforderung aufgrund der großflächigen Glasfront – und die Anordnung der Bedienelemente. Die sollten so eingerichtet werden, dass die FahrerInnen den Blick auf der Straße halten können.

Für die Umsetzung dieser Anforderungen wurde durch den Fahrzeughersteller, die Firma Bombardier in Wien, zunächst ein Modell eines Arbeitsplatzes angefertigt. Dieses wird nun an einem Fahrzeug in der Praxis realisiert, anschließend wird eine Besichtigung der FahrerInnenkabine durch die Arbeitsplatz-Kommission vorgenommen. „So können wir Schritt für Schritt sicherstellen, dass die FahrerInnen auch die besten Voraussetzungen an ihrem Arbeitsplatz vorfinden“, betont Harald Jösslin, Betriebsleiter bei den IVB. ■

# Neue Brücke für die Stubai

Noch bis Mitte November wird an der neuen Mutterer Brücke gebaut. Zum Abschluss der Arbeiten muss vom 3. September bis zum 17. November ein Schienenersatzverkehr eingerichtet werden.

Seit Oktober 2016 wird an der neuen Brücke für die Stubaitalbahn gebaut. Die Brücke wird vor dem Mutterer Tunnel mit einem leichten Linksbogen über den Mühlbach geführt, wird 153 Meter lang sein und eine Höhe von 43 Metern über Grund haben. „Für den Neubau hat man sich entschieden, da die notwendige Sanierung der über 100 Jahre alten Brücke inklusive der anstehenden Tunnel-sanierung des Mutterer Tunnels genauso teuer, aber weniger effizient gewesen wäre“, erklärt Roland Gabl, Betriebsleiter-Stellvertreter der Stubaitalbahn.

Anfang Juni wurde, nach Fertigstellung der beiden Brückenpfeiler und der Wiederlagebereiche, damit begonnen, die Stahlkonstruktion des Tragewerks einzuheben. Bei den Arbeiten kam ein Kran mit 104 Metern Höhe und einem Eigengewicht von ca. 1.200 Tonnen zum Einsatz. Die einzelnen Elemente der Stahlkonstruktion haben ein Eigengewicht von bis zu 140 Tonnen.

## Neue Streckenführung

Durch den Neubau wird auch die Streckenführung der Stubaitalbahn geändert bzw. kann die Trasse begradigt und so eine Fahrzeitverkürzung erreicht werden. Bevor die Stubaitalbahn über die neue Brücke fahren kann, muss der Betrieb für die Abschlussarbeiten vom 3. September bis zum 17. November eingestellt werden.

## Baustelle im Zeitraffer

Auf dem YouTube-Kanal unter: [www.youtube.com/IVBvideo](http://www.youtube.com/IVBvideo) und auf [www.ivb.at](http://www.ivb.at) gibt es Zeitraffer-Videos der Baustelle zu sehen – zum Beispiel von der Einhebung der Stahlkonstruktion.

Die Sperre ist aus zwei Gründen notwendig. Einerseits wegen Arbeiten an der Stützmauer im Bereich Wiltener Tunnel und andererseits wegen der Fertigstellung der Brücke, da die finalen Arbeiten nur im Rahmen einer Sperre beendet werden können.

## Schienenersatzverkehr während finaler Arbeiten

Während der Sperre vom 3. September bis zum 17. November wird ein Schienenersatzverkehr eingerichtet. Ein Bus fährt dann stündlich vom Hauptbahnhof zum Stubaitalbahnhof und über die Autobahn nach Telfes und retour. Ein zweiter Bus fährt dann ebenfalls vom Hauptbahnhof zum Stubaitalbahnhof und über Mutters, Natters nach Kreith und retour. Die beiden Busse werden in Richtung Stubai in der Stadt parallel unterwegs sein, um ein Umsteigen beim Stubaitalbahnhof zu ermöglichen. Ein eigener Fahrplan und die genaue Linienführung werden natürlich zeitgerecht bekannt gegeben. ■





# Eine Frage der Technik

Lärm ist nie angenehm, aber im Zusammenhang mit Mobilität ein logisches Nebenprodukt. Zahlreiche Maßnahmen der IVB in der Lärmdämmung sorgen aber für ein zumutbares Maß an Geräuschen für die AnrainerInnen. Auch andere technische Herausforderung gilt es beim Bau der Tram/Regionalbahn zu meistern.

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

## Vielfältige Herausforderungen

Die unterschiedlichen Wahrnehmungen der Menschen, sind für die Verkehrsplanung innerhalb des Stadtgebiets eine große Herausforderung. Zusätzlich kommen noch weitere äußere Einflüsse dazu, die berücksichtigt werden müssen. So wird die Verteilung von Lärm und Erschütterungen durch Faktoren wie der Untergrundbeschaffenheit der Straße, der Lage von unterirdischen Leitungen in die Gebäude hinein, dem Alter und der Bauweise der angrenzenden Gebäude – ob zum Beispiel Holztramdecken oder Stahlbetondecken vorhanden sind - und der Bebauungsnahe

etc., beeinflusst. „Die Straßenbahn wird oft als Lärm- und Erschütterungserreger wahrgenommen, obwohl ein vorbeifahrender LKW oder Bus dieselben Auswirkungen auf die Umgebung hat“, betont Muhrer.



„Wir erleben und interpretieren Geräusche ganz individuell.“

Ing. Harald Muhrer,  
Projektleiter Tram/Regionalbahn

Es ist eine wissenschaftlich belegte Tatsache, dass unser Gehirn bekannte Geräusche wie jene eines Busses oder LKWs als unbedenklich einstuft, wohingegen ein neues Geräusch anfangs eine Alarmreaktion auslöst und wir dadurch sensibler darauf reagieren.

## Bereits bei Planung mitgedacht

All diese verschiedenen Einflüsse werden bereits in der Planungsphase durch Zivilingenieure in einer Erhebung vor Ort ermittelt und auf den neuen Zustand mit einer neuen Gleistrasse hochgerechnet. Diese Ergebnisse fließen schließlich in die Konstruktion und Ausführung der Gleistrasse

ein, um den Schutz der AnrainerInnen zu gewährleisten und um die entsprechenden Grenzwerte von Normen und Verordnungen einzuhalten. Dazu stehen verschiedene bautechnische Optionen zur Verfügung, die je nach erforderlichen Rahmenbedingungen vor Ort unterschiedlich wirksam sind.

#### Brücken als Geräusch-Verstärker

Aber nicht nur die Gleistrasse in der Straße stellt besondere technische Anforderungen. Auch Brückenbauwerke sind oft ein Verstärker für Geräusche. So hat jede Brücke durch die Befahrung mit Fahrzeugen eine Eigenfrequenz, mit der die Brücke schwingt. Diese Eigenfrequenz darf sich nicht mit der Erregerfrequenz des Fahrzeugs überlagern, da es sonst zu einer Verstärkung von Schwingungen und damit von Geräuschen – sogenannten Dröhngeräuschen – kommen kann. Deshalb wird zum Beispiel nach Fertigstellung des Rohbaus der neuen Grenobler Brücke eine schwingungstechnische Untersuchung durchgeführt. Auf Basis dieser Messergebnisse werden dann die Dämmmaßnahmen der Gleistrasse festgelegt.

Auch die Gleisbefestigung auf einer Brücke stellt eine technische Herausforderung dar, da sich das Brückentragwerk ja unter dem Einfluss von Temperaturschwankungen in der Länge ausdehnt bzw. zusammenzieht. Diese Längenänderungen müssen auch in den Schienensträngen berücksichtigt werden. Dies geschieht durch den Einbau von sogenannten Schienenauszugsvorrichtungen beidseitig der Brücke, welche diese Längenänderungen der Schienen aufnehmen.

#### Wenn es bergauf geht

Ein weiterer Aspekt, auf den in der Planung Rücksicht zu nehmen ist, besteht in der Befahrung von Steigungen bei Straßenbahnstrecken wie zum Beispiel hinauf zu den Peerhöfen mit 8,5 Prozent Steigung. Eine solche Steigung liegt aber mit den vorhandenen Fahrzeugen im technisch unbedenklichen Bereich. „Die Pöstlingbergbahn in Linz überwindet zum Beispiel anstandslos eine Steigung von 11,5 Prozent“, erzählt Muhrer.

Bereits im Ausschreibungsverfahren der Tram/Regionalbahn war deshalb ein Ausschreibungskriterium enthalten, dass die Fahrzeuge auf Strecken bis zehn Prozent Steigung bzw. Gefälle eingesetzt werden können. Im Zuge des behördlichen Zulassungsverfahrens der Straßenbahnen im Jahr 2007 wurden natürlich auch umfangreiche praktische Erprobungsfahrten auf Strecken in Gmunden mit zehn Prozent Steigung durchgeführt. Auf Basis dieser positiven Ergebnisse konnte eine Planung zu den Peerhöfen ins Auge gefasst werden. ■

#### Probefahrt

Auf dem YouTube-Kanal der IVB unter: [www.youtube.com/IVBvideo](http://www.youtube.com/IVBvideo) finden Sie ein Video einer Testfahrt bei den Peerhöfen – und viele weitere interessante Beiträge.



Die Strecke zu den Peerhöfen bringt eine Steigung von 8,5 Prozent mit sich, die für die Tram/Regionalbahn aber kein Problem darstellt.



Alle Baustellen rund um die Tram/Regionalbahn werden mindestens ein Jahr im Voraus geplant und etwaige Besonderheiten entlang der Strecke natürlich bereits bei der Planung berücksichtigt.

# Mehr IVB

## Tram/Regionalbahn

Aktuelle Informationen auf [www.ivb.at](http://www.ivb.at) und Facebook oder per Newsletter  
Feedback und Fragen via E-Mail an: [strassenbahn@ivb.at](mailto: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

## Anrufsammeltaxi 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. Juli 2017

### 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](mailto:office@ivb.at), [www.ivb.at](http://www.ivb.at)



**INNS'  
BRUCK**