

zwei & fünf



AUSGEBAUT!

Die 2er und die 5er kommen

Fahrplanwechsel und neue Linien ab 25. Jänner 2019
Aktuelle Baustellen im Überblick
Zehn Stationen mit: Georg Willi und Martin Baltes



**INNS'
BRUCK**

PilotInnen gesucht!

Wann tanken Sie mit uns auf?

ZIMMERMANN PUPP

Wir bewegen die Stadt.



INNS' BRUCK



INHALT

- 4 Warum Öffis?**
Zahlen und Fakten zum öffentlichen Verkehr in der Stadt
- 6 2er und 5er kommen**
Alle Infos rund um die neuen Tramlinien 2 und 5
- 12 Hier wird gebaut**
Wo in Innsbruck Baustellen anstehen
- 16 Fahrplanwechsel**
Mit 25. Jänner 2019 steht ein Fahrplanwechsel an, dann werden auch die neuen Linien 2 und 5 in Betrieb genommen
- 20 Noch Fragen?**
Fahrgäste fragen, die IVB antworten
- 24 Zehn Stationen mit ...**
Eine Runde Tram mit Georg Willi, Bürgermeister der Stadt Innsbruck, und Martin Baltes, Geschäftsführer der IVB
- 28 Nacharbeit**
Die Wartung der Schienen kann nur nachts gemacht werden, hier wird erklärt, warum
- 30 FahrerIn gesucht**
Die IVB sind laufend auf der Suche nach Bus- und TramfahrerInnen, auch Frauen und Studierende sollen gezielt angesprochen werden
- 36 Haltestelle: Meine Stadt**
Zu Besuch in der Wams-Sammelstelle
- 38 Sicher unterwegs**
Die Fahrzeuge der IVB sind mit zahlreichen Sicherheitsmechanismen ausgestattet
- 40 Die Tickets, bitte!**
In Innsbruck werden pro Jahr durchschnittlich 10.000 bis 15.000 Fahrgäste ohne Ticket erwischt



Liebe LeserInnen,

der 25. Jänner 2019 wird ein historischer Tag für die IVB und für die Stadt Innsbruck. An diesem Tag nehmen die neuen Tramlinien 2 und 5 ihren Betrieb auf und werden künftig zwischen Olympischem Dorf und Technik West bzw. Peerhofsiedlung unterwegs sein. In den kommenden Jahren wird dann die Linie 5, die derzeit wie die Linie 2 auch im Innsbrucker Stadtgebiet fahren wird, bis nach Rum und Völs weiterausgebaut. Darüber und über andere spannende Themen rund um den öffentlichen Verkehr wollen wir Sie in diesem Magazin informieren.

Wir wünschen eine spannende Lektüre!

Die Redaktion

Impressum

Herausgeber, Medieninhaber und Verleger: Innsbrucker Verkehrsbetriebe und Stubaitalbahn GmbH, Pastorstraße 5, 6010 Innsbruck, T +43 512 53 07-0, 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 · Fotos: IVB/Gerhard Berger, Axel Springer, Franz Oss · Druck: Intergraphik, Innsbruck

WARUM ÖFFIS?

Innsbruck mag die Öffis. Das belegen nicht nur die **wachsenden Fahrgastzahlen**, sondern auch aktuelle Umfragen.

TEXT: REBECCA MÜLLER



Mit ca. 61,7 Millionen (Stand 2017) beförderten Fahrgästen im Stadtgebiet gibt es eine Steigerung um knapp 10,5 % im Vergleich zum Vorjahr – und die Zahl steigt immer weiter. Diese starke Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsmitteln in Innsbruck hat mehrere Gründe. Neben dem generellen Anstieg der Bevölkerungszahl Innsbrucks entscheiden sich immer mehr Menschen für umweltfreundliche Mobilität und

reagieren auf steigende Treibstoffpreise, indem sie auf die Alternative Bus und Tram umsteigen.

Warum Tram/Regionalbahn?

Um der Zunahme des Individualverkehrs im Tiroler Zentralraum insbesondere von und nach Innsbruck entgegenzuwirken, beschlossen das Land Tirol und die Stadt Innsbruck,

das Angebot des öffentlichen Verkehrs mit einer attraktiven, schnellen Straßen- und Regionalbahn zu erweitern: Das Projekt Tram/Regionalbahn wurde 2010 mit den ersten Bauarbeiten gestartet.

Wie bei jedem modernen Mobilitätssystem nehmen auch bei der Tram/Regionalbahn die Themen Nachhaltigkeit und Umweltverträglichkeit einen wichtigen Stellenwert ein. Sie ist äußerst CO₂-sparend unterwegs und zeichnet sich durch große Umweltfreundlichkeit aus. Der für den Antrieb benötigte Strom 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. //

Wie bei jedem modernen Mobilitätssystem nehmen auch bei der Tram/Regionalbahn die Themen Nachhaltigkeit und Umweltverträglichkeit einen wichtigen Stellenwert ein. Sie ist äußerst CO₂-sparend unterwegs und zeichnet sich durch große Umweltfreundlichkeit aus. Der für den Antrieb benötigte Strom 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. //

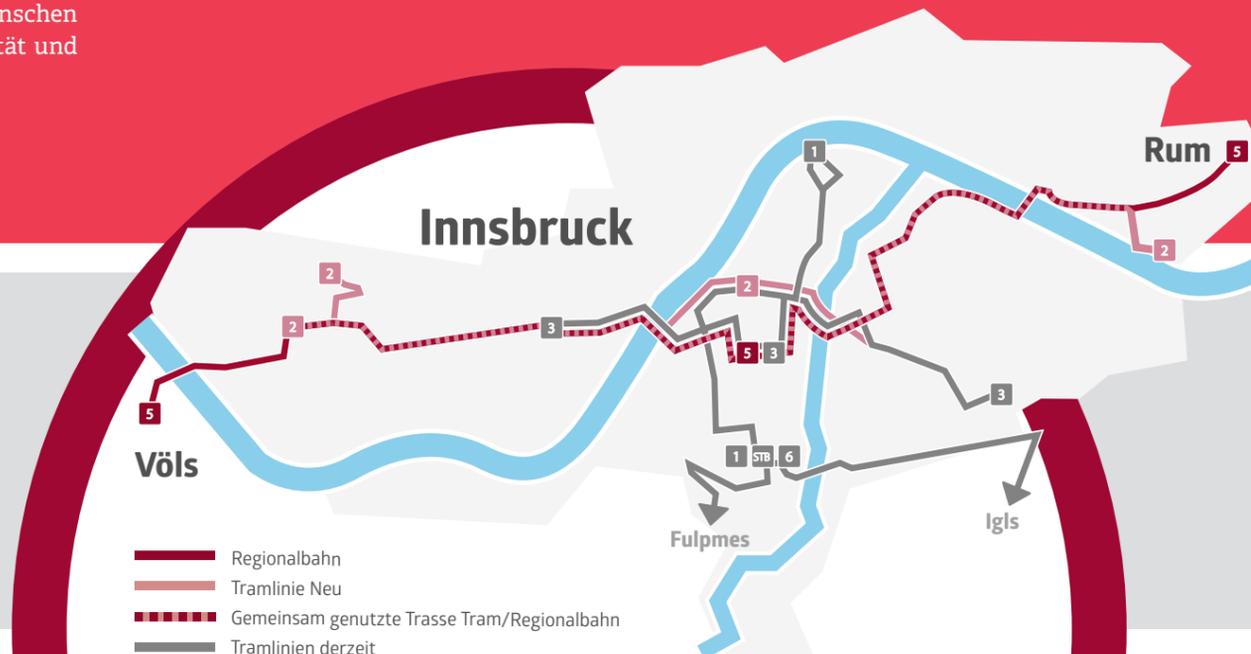
LINIE 2 UND LINIE 5

Streckenverlauf

2 Streckenverlauf der **Linie 2** von **Technik West** bzw. Peerhofsiedlung durch das Zentrum von Innsbruck (Innrain – Museumstraße) bis ins **Olympische Dorf**

Völs

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

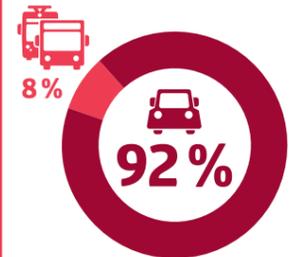


5 Streckenverlauf der **Linie 5** von **Völs** über die Technik, durch das Zentrum von Innsbruck (Anichstraße – Salurner Straße – Hauptbahnhof), weiter ins Olympische Dorf bis nach **Rum** (ab Ende 2022)

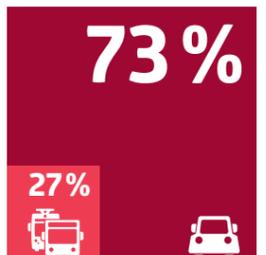
36.000

FAHRGÄSTE TÄGLICH
ZÄHLT DIE LINIE 0

CO₂-AUSSTOSS



ENERGIE-
VERBRAUCH



FAHRGÄSTE



110
Fahrgäste



160
Fahrgäste
(Doppelgarnitur 320)

2er und 5er kommen!

Im Innsbrucker Stadtgebiet ist der **Ausbau der Tram/Regionalbahn fast abgeschlossen**, mit **25. Jänner 2019** nehmen die **Linien 2 und 5** ihren Betrieb auf. Die letzten Äste nach **Rum** und **Völs** sind als Nächstes dran.

TEXT: REBECCA MÜLLER





Bei Informationsveranstaltungen stellen ExpertInnen der IVB – im Bild Harald Muhrer, Projektleiter Tram/Regionalbahn – interessierten BürgerInnen das Projekt vor.

Meilensteine des Jahrhundertprojekts Tram/Regionalbahn



Jahrhundertprojekt Tram/Regionalbahn: Seit 2010 wird in Innsbruck gebaut, Ende dieses Jahres wird auch die letzte Baustelle in der Stadt abgeschlossen sein, und mit dem Fahrplanwechsel, der mit 25. Jänner 2019 ansteht, sind mit der 2er und der 5er zwei neue Tramlinien in der Stadt unterwegs. Die Linien 2 und 5 werden zwischen dem O-Dorf und Technik West bzw. Peerhofsiedlung fahren und die Linie 5 wird später bis nach Rum und Völs weitergeführt. Die 2er wird im Zehn-Minuten-Takt, die 5er im 15-Minuten-Takt fahren.

Straße saniert, Tram gebaut

Die Planung und Umsetzung eines Projekts in der Größenordnung einer Tram/Regionalbahn kann ohne Übertreibung als Mammutaufgabe bezeichnet werden. Einer, der seit Beginn mit diesem Projekt betraut – und vertraut – ist, ist Harald Muhrer, Projektleiter Tram/Regionalbahn. Jedes Detail der Planungen rund um das Projekt geht irgendwann über seinen Schreibtisch – wenn

es nicht dort entsteht, wird es aber auf mehreren Ebenen abgesprochen und koordiniert, wie Muhrer erzählt: „Beim Bau der Tram/Regionalbahn haben wir viele PartnerInnen – unter anderem die Stadt Innsbruck, das Land

Die Tramlinien 2 und 5 werden ab dem 25. Jänner 2019 die Buslinie O komplett ersetzen.

Tirol und durch den Ausbau der Linie 5 auch die Gemeinden Rum und Völs sowie die ÖBB.“

Darüber hinaus wurden alle Baustellen rund um die Tram/Regionalbahn in Innsbruck mit der Stadt und zum Beispiel IKB, Tigas, Tiweg oder UPC abgesprochen. „Durch diese Zusammenarbeit konnten zahlrei-

„Beim Bau der Tram/Regionalbahn haben wir viele PartnerInnen – unter anderem die Stadt Innsbruck, das Land Tirol, die Gemeinden Rum und Völs sowie die ÖBB.“

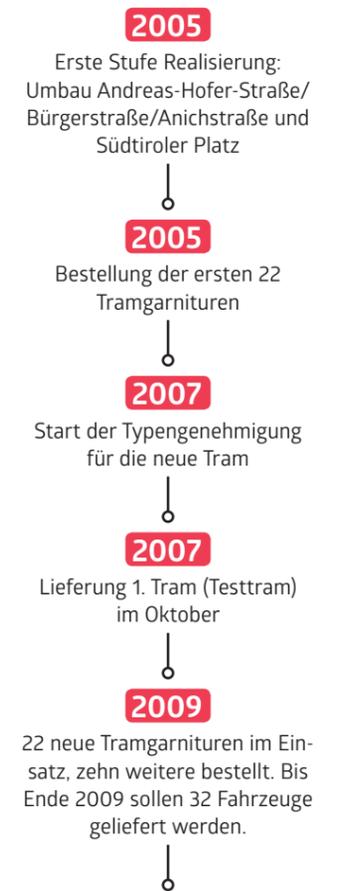
HARALD MUHRER, PROJEKTL EITER TRAM/REGIONALBAHN

che Straßen in Innsbruck generalsaniert werden“, erzählt Harald Muhrer. Viele Leitungen in der Stadt wie Kanal, Wasser oder Strom sind aus den 1960er-Jahren. In jenen Straßen, in denen die IVB die Trasse für die Tram/Regionalbahn gebaut haben, haben die Versorgungsunternehmen im Vorfeld – wenn nötig – gleich die Leitungen ausgetauscht. Im Rahmen der Gleisverlegung wurde auch der

Straßenbelag erneuert, barrierefreie Haltestellen wurden errichtet und zum Teil auch Gehsteige saniert.

Tram statt O-Bus

Die Tramlinien 2 und 5 werden ab dem 25. Jänner 2019 die Buslinie O komplett ersetzen. Am Beispiel der Buslinie wird auch deutlich, wo die Vorteile der Tram/Regionalbahn liegen. Mit täglich rund 36.000 Fahrgästen zählt sie »





Die Linie 2 wird in Innsbruck zwischen dem O-Dorf und dem Westen der Stadt unterwegs sein.



„Ich bin davon überzeugt, dass vor allem die Fahrgäste im O-Dorf die Vorteile der Tram sehr schnell schätzen und genießen werden.“

HARALD MUHRER,
PROJEKTLEITER TRAM/REGIONALBAHN



zu den am stärksten frequentierten Buslinien Österreichs – und wer regelmäßig mit dem O unterwegs ist, weiß: Ihre Kapazitätsgrenzen sind längst erreicht!

In der Tram haben 160 Fahrgäste Platz – 50 mehr als in Gelenkbussen, wie sie derzeit noch auf der Linie O zum Einsatz kommen. Zu Stoßzeiten kann die Tram auch in Doppelgarnitur fahren – sprich: zwei Trams werden aneinandergehängt – und mit einer Fahrt 320 Menschen von A nach B bringen.

Was in Rum und Völs passiert

Während der Ausbau im Innsbrucker Stadtgebiet also de facto abgeschlossen ist, sind die Detailplanungen für die Äste nach Rum und Völs aktuell in vollem Gange. Am 25. Oktober startet zum Beispiel die Bauverhandlung für den Streckenabschnitt vom Kugelfang-

weg bis zum ÖBB-Bahnhof in Rum. Ab dem Frühjahr 2019 geht es auf diesem Abschnitt dann mit den Leitungsumlegungen los, ab dem Sommer 2020 starten die IVB mit dem Gleis- und Straßenbau, die Fertigstellung ist für Ende 2021 geplant. „Das Entscheidende an dieser Streckenführung ist, dass wir barrierefrei an den ÖBB-Bahnhof in Rum anschließen. So können die PendlerInnen nahtlos umsteigen und direkt in die Stadt hineinfahren“, erklärt Harald Muhrer. Wie in Innsbruck wird auch in Rum der Ausbau der Tram/Regionalbahn genutzt, um die betroffenen Straßen zu sanieren. Auch hier werden also neue Leitungen für Kanal, Wasser, Strom und Internet verlegt.

Bei der Anbindung von Völs hat dieses Kriterium ebenfalls oberste Priorität. Auch hier wird die Linie 5 direkt am ÖBB-Bahnhof Halt machen. Die Planungen für diese Strecke

In der Tram haben 160 Fahrgäste Platz – 50 mehr als in Gelenkbussen.

sind bereits im Gange und sollen bis Ende 2019 abgeschlossen sein. Mit der Umsetzung soll 2021 begonnen werden. Am Ende wird die Linie 5 von der Haltestelle Technik West weiter über unter anderem die Haltestellen Kranebitten und Schuler bis zum ÖBB-Bahnhof Völs – und wieder retour – fahren.

In der Zwischenzeit gilt es aber erst einmal ein wichtiges Etappenziel abzuhaken. Und Harald Muhrer freut sich schon: „Ich bin davon überzeugt, dass vor allem die Fahrgäste im O-Dorf die Vorteile der Tram sehr schnell schätzen werden.“ //

Daten und Fakten zur Linie 2 und Linie 5

- **Streckenlänge Neubau Stadtgebiet:** 11,92 km
- **davon im Stadtgebiet mit Ende 2018 fertiggestellt:** 9,10 km
- **Neubau bis Völs:** 2,20 km
- **Neubau bis Rum:** 1,20 km
- **Bestand Linie 1 und 3:** 9 km



Investitionsvolumen
€ 396,72 Mio.

(inkl. Wertsicherung bis 2020)
davon

Tramfahrzeuge
€ 140,07 Mio.

Infrastruktur
€ 256,65 Mio.

- **Finanzierung innerstädtisch:** 1/3 Land Tirol, 2/3 Stadt Innsbruck
- **außerstädtisch (Völs, Rum):** 100 % Land Tirol
- **Streckenverlauf der Linie 2** von Technik West bzw. Peerhofsiedlung durch das Zentrum von Innsbruck (Innrain – Museumstraße) bis ins Olympische Dorf
- **Streckenverlauf der Linie 5** von Völs über die Technik, durch das Zentrum von Innsbruck (Anichstraße – Salurner Straße – Hauptbahnhof), weiter ins Olympische Dorf bis nach Rum



Noch laufen die letzten Arbeiten an der Tram/Regionalbahn. 2019 stehen andere Baustellen an.

ACHTUNG!

BAUSTELLE

2019 steht am **Innsbrucker Bahnhof** eine große Baustelle auf dem Plan, außerdem muss die **Fritz-Konzert-Brücke** generalsaniert werden. Saniert werden muss auch der **Gleisknoten im Kreuzungsbereich Anichstraße/Bürgerstraße**. Weitergebaut wird auch in der **Ing.-Etzel-Straße**.

TEXT: REBECCA MÜLLER

Ab Juni 2019 beginnt die Stadt Innsbruck gemeinsam mit den Innsbrucker Kommunalbetrieben (IKB) mit umfangreichen Arbeiten im Bereich Südtiroler Platz, sprich am Innsbrucker Hauptbahnhof. Neben den Versorgungsleitungen für zum Beispiel Strom, Wasser, Kanal und Internet muss auch der Straßenbelag erneuert werden. Im Zuge der Arbeiten von Stadt und IKB werden auch die IVB die Gleisanlagen auf der Höhe des Uhrturms (ca. 80 Meter Doppelgleis) erneuern.

„Wir hängen uns quasi an Stadt und IKB dran, damit nicht in absehbarer Zeit nach Beendigung der einen Baustelle gleich die nächste ansteht“, betont Roland Gabl, Projektleiter bei den IVB. Während der Bauarbeiten wird der Verkehr von Norden nach Süden per Einbahn geregelt.



„Wir hängen uns quasi an Stadt und IKB dran, damit nicht in absehbarer Zeit nach Beendigung der einen Baustelle gleich die nächste ansteht.“

ROLAND GABL, PROJEKTLIEFERANT BEI DEN IVB

Nähere Infos dazu, und auch zu etwaigen Fahrplanänderungen auf den Linien der IVB, werden zeitgerecht vor Beginn der Baustelle im Frühjahr 2019 bekannt gegeben.

Parallel zu den Arbeiten am Innsbrucker Hauptbahnhof werden seitens der IVB auch dringend erforderliche Sanierungsarbeiten »



Bis **Dezember 2019** wird in der **Ing.-Etsel-Straße** weitergebaut.

Ab **März 2019** ist der Abschnitt von der **Dreiheiligenstraße bis zur Messe** dran.

Zwischen **Februar und November 2019** wird die **Fritz-Konzert-Brücke** saniert bzw. das Trägerwerk der Brücke ausgetauscht.

Ab **Juni 2019** wird im Bereich **Südtiroler Platz und Anichstraße/Bürgerstraße** gebaut.



Nachdem die IKB sich um die Leitungen im Boden gekümmert haben, sind die IVB mit Straßen- und Gleisbau dran.

im Bereich Kreuzung Anichstraße/Bürgerstraße durchgeführt. Hier werden insgesamt ca. 900 Meter Gleis sowie die kompletten Weichenanlagen im Kreuzungsbereich erneuert. „Es laufen mehrere Linien zusammen, dieser Knotenpunkt wird daher besonders beansprucht und muss dringend erneuert werden“, erklärt Roland Gabl. Die gleichzeitige Ausführung zur Baustelle am Hauptbahnhof macht Sinn, weil in diesem Zeitraum die Linie 3 nicht über den Hauptbahnhof

fahren kann und somit ein größeres Baufeld in Anspruch genommen werden kann, was Zeit und Kosten spart.

Neue Brücke, neue Straße

In einer anderen Ecke der Stadt wird von Februar bis November 2019 das Trägerwerk der Fritz-Konzert-Brücke ausgetauscht. Auch hier handelt es sich um eine Baustelle der Stadt. Anschließend müssen auch die Gleisanlagen der IVB wiederher-

VON TRAM AUF BUS

Aufgrund von Bauarbeiten in der Ing.-Etsel-Straße und in der Fritz-Konzert-Straße ab März 2019, wird die Tramlinie 1 dann mit Bussen geführt.

Ab März 2019 wird die Linie 1 vom Bergisel Richtung Mühlauer Brücke mit Bussen bis zur Haltestelle Landmuseum geführt und verkehrt dann über die Sillgasse zur Haltestelle Polizeidirektion, über die Kapuzinergasse zur Ersatzhaltestelle Ing.-Etsel-Straße und weiter über die Ing.-Etsel-Straße, Claudiastraße zur Endhaltestelle Mühlauer Brücke.

In Richtung Bergisel fährt die Linie 1 über die Ing.-Etsel-Straße bis zur Haltestelle Ing.-Etsel-Straße, dann über die Dreiheiligenstraße, Sillgasse zur Haltestelle Landmuseum. Ab der Haltestelle Landmuseum normale Linienführung über die Museumstraße – Terminal Marktplatz zur Haltestelle Bergisel.

Der Individualverkehr wird während der Bauarbeiten im ersten Abschnitt (2018) vom Kreuzungsbereich Dreiheiligenstraße bis zum Kreuzungsbereich Museumstraße mittels Einbahn in Fahrtrichtung Süden und während der zweiten Bauphase (2019) zwischen dem Messezentrum bis zum Kreuzungsbereich Museumstraße geführt.

Infos zum Schienenersatzverkehr gibt es dann an allen betroffenen Haltestellen der Linie 1 sowie online unter www.ivb.at.

gestellt werden. Während der Arbeiten bleibt eine Fahrspur in Richtung Norden geöffnet. Noch bis Dezember wird in der Ing.-Etsel-Straße weitergebaut, erzählt Gabl: „Diese Baustelle mussten wir für die Rad-WM Ende September unterbrechen, bis Dezember bzw. so lange die Witterung es zulässt bauen wir hier am ersten Abschnitt weiter.“

Ab voraussichtlich März 2019 geht es dann in der Ing.-Etsel-Straße weiter in Richtung Dreiheiligenstraße und Messe. Diese Arbeiten wie-

derum werden voraussichtlich bis Oktober 2019 dauern. So umfangreich diese Baustelle auch ausfällt, so umfangreich wird auch das Ergebnis ausfallen – nämlich in Form einer Generalsanierung der Straße. IKB, Tigas, Stadt Innsbruck, ÖBB und die IVB arbeiten hier koordiniert zusammen. Die „Bögen“ bekommen also ein neues Gesicht – von den Leitungen im Boden bis zu den barrierefreien Haltestellen und Gehsteigen entlang der Strecke. //



Mit dem Fahrplanwechsel gehen auch die neuen Linien 2 und 5 in Betrieb.

Mit **25. Jänner 2019** steht ein **Fahrplanwechsel** an. Was sich auf welcher Linie ändert und was die beiden Herren **Robert Maier** und **Kurt Schmarl** damit zu tun haben, gibt es hier zu erfahren.

TEXT: REBECCA MÜLLER

Wenn bei Kurt Schmarl das Telefon klingelt, gilt es meistens ein Problem zu lösen. Seit über 20 Jahren ist er Leiter der Leitstelle der Innsbrucker Verkehrsbetriebe (IVB). Hier wird der gesamte Verkehr auf allen Linien koordiniert und alle Herausforderungen von kurzfristigen Änderungen bis hin zu Unfällen werden geregelt. An einem ruhigen Tag gehen in der Leitstelle 60 Meldungen ein, durchschnittlich sind es über 100. „Langweilig ist uns selten“, bestätigt Kurt Schmarl.

Sein Kollege Robert Maier ist im Unternehmen für die Verkehrsplanung und Disposition zuständig. Neben dem Tagesgeschäft rauchen die Köpfe von Kurt Schmarl und Robert Maier immer dann, wenn zum Beispiel eine Veranstaltung in der Stadt ansteht, die die Fahrpläne der IVB-Linien durcheinanderbringt – wie die

Rad-WM im September: „Das war ein hartes Stück Arbeit, die Planungen dafür haben schon ein Jahr vor der Veranstaltung begonnen“, bestätigt Robert Maier. Oder wenn – wie am 25. Jänner 2019 – ein Fahrplanwechsel ins Haus steht: Auch dann verbringen die beiden Herren viel Arbeitszeit miteinander, für gewöhnlich über Pläne gebeugt und am Tüfteln. „Gut, dass wir uns verstehen“, sagt Kurt Schmarl und lacht. Das Ergebnis der Tüftelei gilt dann ab 25. Jänner 2019 und schaut im Detail so aus:

Der Reihe nach

Linie 1: Wird weiterhin unverändert unterwegs sein bzw. im Verlauf des Jahres 2019 wegen der Sanierung der Fritz-Konzert-Brücke und des zweiten Abschnitts in der Ing.-Eitzel-Straße als Schienenersatzverkehr – also mit Bussen – geführt. Wegen des Schienenersatzverkehrs fällt zum Glück nicht ins Gewicht, dass es bei der Anlieferung der zusätzlichen neuen Trams zu Lieferverzögerungen kommt. Mit Ende der oben genannten Bautätigkeit werden dann auch genügend Trams in Innsbruck sein.

NEUE TRAM! Linie 2: Mit dem Fahrplanwechsel geht auch die Tramlinie 2 in Betrieb und ersetzt damit voll- »



Der **neue Fahrplan** tritt offiziell am **25. Jänner 2019** in Kraft.



Mit 25. Jänner 2019 steht ein Fahrplanwechsel an.

ständig die Buslinie O (mehr dazu ab Seite 6). Die Linie 2 wird dann zwischen den Haltestellen Josef-Kerschbaumer-Straße im O-Dorf und Peersiedlung bzw. Technik West im 7,5-Minuten-Takt unterwegs sein.

Linie 3: Mit der Inbetriebnahme der neuen Tramlinien 2 und 5 kehrt die Linie 3 sozusagen zu ihren Wurzeln zurück und fährt wieder von Amras über den Hauptbahnhof und das Zentrum bis zum Terminal am Marktplatz und wieder Amras retour.

NEUE TRAM! Linie 5: Jeweils zwischen zwei Bahnen der Linie 2 fährt die Linie 5 im 15-Minuten-Takt ebenfalls vom O-Dorf (Schützenstraße) bis Technik West – allerdings nicht über den Innrain, sondern über den Hauptbahnhof. „Durch die Kombination von Linie 2 und 5 werden somit die Kapazitäten erheblich gesteigert, und es ist dann wieder möglich, vom O-Dorf

Bei den Buslinien A, C, J, M, OA (künftig 2A), R, T und W gibt es keine gravierenden Veränderungen.

direkt zum Hauptbahnhof zu gelangen“, fasst Robert Maier zusammen.

Und die Buslinien?

Linie B: Derzeit fährt die Buslinie B alle 30 Minuten zwischen Wohnheim Saggen und Innsbruck Hauptbahnhof. Mit dem Fahrplanwechsel am 25. Jänner 2019 wird die Linie bis zum neuen Kletterzentrum Sillside verlängert.

Linie F: Eine Änderung gibt es auf der Linie F. Auf dem Weg zum Baggersee fährt der Bus ab dem Fahrplanwechsel über die Valiergasse.

Linie H: Die Buslinie H ist ab 25. Jänner 2019 nicht mehr im 20-Minuten-, sondern im 15-Minuten-Takt unterwegs. Jeder zweite Bus wird zusätzlich bis Technik verlängert, an der Haltestelle Allerheiligen entsteht so ein 30-Minuten-Takt. Alle 15 Minuten können Fahrgäste aber auch mit der Buslinie LK von Allerheiligen bis zur Technik fahren und dort auf die neue Tramlinie 2 umsteigen. Die **Linie LK** verkehrt nämlich mit Fahrplanwechsel im 15-Minuten-Takt und wird bis Allerheiligen verlängert. An der Linienführung und den Haltestellen von Kranebitten zur Technik bzw. ab Technik nach Kranebitten kommt es zu keinen Veränderungen.

Bei den Buslinien A, C, J, M, OA (künftig 2A), R, T und W gibt es keine gravierenden Veränderungen. Der **N8** nach Kranebitten verkehrt am Wochenende künftig die ganze Nacht, der **N1** zum Baggersee über die Valiergasse. //

EINSATZ HALTESTELLE

Die IVB betreiben 500 Haltestellen in der Stadt. Ein dreiköpfiges Team ist täglich unterwegs, um sie instand zu halten. Steht ein Fahrplanwechsel an, gilt es Extraschichten einzulegen.



Das Facility-Team (v. l.): Sigmund Spörr, Mario Sauer und Alexander Peer

Bei 500 Haltestellen gibt es eigentlich immer etwas zu tun: Schäden zu reparieren oder Informationen auszuhängen, ist nur ein Teil davon. „Wir sind zum Beispiel auch dafür zuständig, Ersatz-Haltestellen aufzubauen, wenn sie gebraucht werden“, erklärt Sigmund Spörr vom Facility-Team der IVB.

Zusätzlich zu den routinemäßigen Instandhaltungsaufgaben bekommen er und seine Kollegen Alexander Peer und Mario Sauer pro Tag auch rund fünf bis zehn Meldungen von Fahrgästen. Dabei geht es meistens um Verunreinigungen oder Vandalismus an den Haltestellen. „Wir versuchen dann, diese Probleme so schnell wie möglich zu beheben.“

150 Kilometer pro Tag

Bei der Bewältigung ihrer Aufgaben macht das Team mit seinen beiden Einsatzfahrzeugen einige Kilometer – im Schnitt 100 bis 150 pro Tag. Steht ein

Fahrplanwechsel ins Haus, gibt es für die Männer vom Facility-Team besonders viel zu tun. An allen Haltestellen müssen die Fahrpläne ausgetauscht und weitere Informationen ausgehängt werden. Passieren muss das für gewöhnlich zu nicht ganz gewöhnlicher Stunde, erzählt Sigmund Spörr: „Informationen zum Fahrplanwechsel hängen wir schon früher aus. Aber die Pläne selbst können wir erst tauschen, nachdem der letzte Bus nach altem Fahrplan gefahren ist und bevor der erste nach neuem unterwegs ist.“

Die letzten Fahrplanwechsel bei den IVB sind meistens an einem Sonntag über die Bühne gegangen, die Aushänge wurden in einer Extraschicht am Wochenende getauscht. Dieses Mal stehen Sigmund Spörr und seine Kollegen vor einer anderen Herausforderung: „Der 25. Jänner 2019 ist ein Freitag, das schaut nach einer Nacht- und Nebelaktion aus – wir sind bereit!“

Wir sind in der **Stadt unterwegs** und fragen die **InnsbruckerInnen**, was sie schon immer rund um die Öffis in der Stadt wissen wollten.

NOCH FRAGEN?

TEXT: LISA SCHWARZNAUER

„Ich fahre immer mit der Linie O. Kommt da ein Ersatz, wenn die eingestellt wird?“

Ja, die neuen Tramlinien 2 und 5 werden die **Linie O** ersetzen.



Franziska R.

18 JAHRE
INNSBRUCK

Wussten Sie, dass ...

die IVB mit **28 Linien** in und um Innsbruck unterwegs sind, die an insgesamt **500 Haltestellen** im Stadtgebiet Station machen? Im Schnitt verbuchen die IVB **80.000 Abfahrten pro Tag**, im Jahr fahren sie rund **10,2 Millionen Kilometer** – und umrunden damit theoretisch 255 Mal die Erde.

„Was ist eigentlich das **IVB-Frauennachttaxi**, und wie funktioniert das?“

Das **IVB-Frauennachttaxi** bringt zwischen **21 und 4 Uhr** Frauen zum **Fixpreis von 4,90 Euro** sicher heim und bleibt vor dem Haus stehen, bis in der Wohnung das Licht angeht. Einfach mindestens 20 Minuten vorher unter **+43 512 55 17 11** bestellen.



Annabell Marinell

40 JAHRE, UND LIAM, 4 JAHRE
INNSBRUCK

Mit den IVB durch die Nacht

Neben dem **Frauennachttaxi** sind die IVB nachts auch mit den **Nightlinern** und dem **Anrufsammeltaxi** unterwegs. Die Nightliner fahren nach der Geisterstunde alle über den Hauptbahnhof in die verschiedenen Ecken der Stadt – eine Übersicht gibt es unter **www.ivb.at**. Das Anrufsammeltaxi, das unter **+43 512 55 17 19** erreichbar ist, holt Fahrgäste direkt von der Haltestelle ab und fährt sie bis zur Haustüre.

Bei Fragen:

Das **IVB-KundInnencenter** in der **Stainerstraße 2** in Innsbruck hat von **Montag bis Freitag von 7.30 bis 18 Uhr** geöffnet und ist unter **+43 512 5307-500** erreichbar. Alternativ können Fragen auch per Kontaktformular auf **www.ivb.at** gestellt werden.



**Gertrud
Enzenberg**

89 JAHRE

INNSBRUCK

„Die Busse der Linie O sind ja schon seit Jahren immer so überfüllt, wie soll das mit der Tram besser werden? Wird die Tram wirklich eine Entlastung bringen?“

Ja – in einer Tram haben **160 Fahrgäste** Platz, also **50 Personen** mehr als in einem Gelenkbus. Als **Doppelgarnitur** kann die Tram sogar bequem **320 Fahrgäste transportieren**, wodurch zu Stoßzeiten eine deutliche Entlastung stattfindet.

Und wussten Sie auch, dass ...

das Netz der IVB insgesamt

341

Kilometer lang ist, die IVB mit

200

Fahrzeugen unterwegs sind und rund

700

MitarbeiterInnen beschäftigen?



**Gerhard
Kapferer**

72 JAHRE

WEISSENBACH AM LECH

„Öffentliche Verkehrsmittel scheinen hier sehr beliebt zu sein. Wie viele Menschen benützen eigentlich die Innsbrucker Öffis?“

2017 haben die Innsbrucker Öffis rund **61,7 Millionen Fahrgäste** befördert, und es werden von Jahr zu Jahr mehr.

SO VIEL KOSTET MOBILITÄT

Die wichtigsten Infos zu den Tarifen der IVB auf einen Blick

Jahres-Ticket:

Das **Jahres-Ticket** kostet regulär **360 Euro**, für SeniorInnen ab **63** nur **250 Euro** und für SeniorInnen ab **75** nur noch **125 Euro** (gültig für ganz Tirol). **Ab wann es sich rentiert:** Bei sieben Hin- und Retourenfahrten pro Monat auf Basis des Einzel-Ticket-Preises von **2,40 Euro** (= Preis im Vorverkauf) zahlt sich das Jahres-Ticket aus.

Für Studierende:

Das Semester-Ticket für **alle Studis unter 27 Jahren** kostet **133,50 Euro**.

Für SchülerInnen:

Das reguläre **Schul-Ticket**, das nur für den Weg vom Wohnort bis zur Schule und nur an Schultagen gilt, kostet **19,60 Euro**. Mit dem **SchulPlus-Ticket** um **96 Euro** können SchülerInnen täglich durch ganz Tirol und auch am Wochenende und in den Ferien fahren. Für Lehrlinge: Auch für Lehrlinge gibt es das reguläre **Lehr-Ticket** um **19,60 Euro** und das **Lehr-Plus-Ticket** um **96 Euro**.

Wochen- und Monats-Tickets:

Ein **Monats-Ticket** kostet regulär **54,50 Euro**, ein **Wochen-Ticket** **21,80 Euro**. Das Monats-Ticket rentiert sich ab 19 Fahrten zum Tarif eines Einzel-Tickets im Fahrzeug.

Immer im Vorverkauf kaufen!

IVB-Tickets können im **Vorverkauf** bei den **Ticketautomaten** an den Haltestellen, im **IVB-KundInnencenter** in der Stainerstraße, an den **Parkscheinautomaten** mit IVB-Ticketfunktion, rund **70 Vorverkaufsstellen** wie Trafiken und im Ticketshop unter ticketshop.ivb.at sowie über die **Ticketshop-App** gekauft werden. Und das rentiert sich immer, weil viele Tickets im Fahrzeug teurer sind. Zum Beispiel kostet das **8-Fahrten-Ticket** im **Vorverkauf 14,60 Euro** und **bei den FahrerInnen sechs Euro mehr!**

10 STATIONEN MIT ...

GEORG WILLI & MARTIN BALTES

Das zwei & fünf Magazin fährt mit Innsbrucker Persönlichkeiten **eine Runde Tram**. Dieses Mal mit Bürgermeister Georg Willi und IVB-Geschäftsführer Martin Baltes

INTERVIEW: REBECCA MÜLLER



1 Erste Erinnerung an die Öffis?

WILLI: Ich bin entweder mit der Buslinie L oder H von Hötting-West in die Schule gefahren. Wenn es viel geschneit hat, mussten die Busfahrer Ketten anlegen. Da ist es ab und zu passiert, dass der Bus Verspätung hatte und wir die erste Stunde verpasst haben – böse waren wir darüber natürlich nicht. Wir haben im Bus auch die Hausübung gemacht – deshalb kannten wir jede Bodenwelle, bei der wir die Füllfeder absetzen mussten.

BALTES: Meine erste Erfahrung mit den Öffis war eigentlich dramatisch. Ich habe mit einem Schulkollegen im Bus herumgealbert, bis wir beide gestolpert und gegen eine Scheibe geprallt sind. Die ist dann leider zu Bruch gegangen. Passiert ist uns Gott sei Dank nichts, aber natürlich hat diese Aktion ein Nachspiel gehabt, samt Polizei, und die Haftpflichtversicherung meiner Eltern musste auch daran glauben.

„Wir haben im Bus auch die Hausübung gemacht – deshalb kannten wir jede Bodenwelle, bei der wir die Füllfeder absetzen mussten.“

GEORG WILLI



Fritz-Konzert-Straße
13.21 Uhr

1



Franz-Fischer-Straße
13.23 Uhr

3

Zehn Stationen mit der 1er

2

Westbahnhof
13.22 Uhr

4

Maximilianstraße
13.25 Uhr



2 Und trotz dieses dramatischen Erlebnisses haben Sie die Öffis zu Ihrem Beruf gemacht?

BALTES: Ja! Seit 1997 bin ich jetzt Chef bei den IVB und mache diesen Job sehr gerne.

3 Welche Rolle spielen die Öffis in der Stadt?

WILLI: Gerade in der Stadt ist man mit den Öffis einfach schneller und auch bequemer unterwegs – wer in Innsbruck hat schon eine/n eigene/n ChauffeurIn? Ich erlebe die Öffis auch immer wieder als Begegnungsraum, in dem die unterschiedlichsten Menschen zusammenkommen und sich unterhalten.

BALTES: Auch ich erlebe die öffentlichen Verkehrsmittel nicht nur als reines Transportmittel, sondern auch als Begegnungsraum. Ich glaube, die Öffis gehören in einer Stadt ganz einfach zum Lebensraum und zum Alltag der BürgerInnen dazu.



„Ich glaube, die Öffis gehören in einer Stadt ganz einfach zum Lebensraum und zum Alltag der BürgerInnen dazu.“

MARTIN BALTES



Terminal Marktplatz
13.27 Uhr

6

5 Was würden Sie den Menschen sagen, die den O-Bus gewohnt sind und den neuen Linien 2 und 5 skeptisch gegenüberstehen?

WILLI: Ich würde ihnen empfehlen, eine Runde mit der 1er oder 3er zu fahren, um den Qualitätsunterschied zwischen Bus und Tram kennenzulernen. Also einfach ausprobieren!

BALTES: Dem kann ich mich nur anschließen. Wie sagt man so schön – der Vergleich macht Sie sicher.



Museumstraße
13.30 Uhr

8



Innsbruck Hauptbahnhof
13.34 Uhr

10



7 Was sind in Sachen Mobilität die Aufgaben der Zukunft?

BALTES: Wenn wir den CO₂-Ausstoß nachhaltig reduzieren und die Ziele des Pariser Klimaabkommens erreichen wollen, müssen wir mehr tun, als die Öffis auszubauen. Wir müssen verstärkt auf den Umweltverband – FußgängerInnen, RadfahrerInnen und Öffis – setzen.

WILLI: Dem kann ich mich nur anschließen. Weniger Autos in der Stadt würden auch den Vorteil haben, dass wir mehr Lebensraum schaffen können.



5
Bürgerstraße
13.26 Uhr

4 In welchem Bereich der Mobilität hat sich in den letzten zwanzig Jahren am meisten getan?

BALTES: Beim Gesamtangebot. Wir sind jetzt auch nachts mit den Nightlinern und mit Taxis wie dem Frauentaxi oder dem Sammeltaxi unterwegs. Die Taktzeiten sind enger, wir haben ganze Stadtteile erschlossen. Seit der letzten Tarifreform haben wir immer mehr StammkundInnen, und die Fahrgastzahlen haben sich in den letzten zehn Jahren verdoppelt.

WILLI: Als ich 18 war, war es das Wichtigste, den Führerschein zu machen. Als mein Sohn 18 wurde, hat er gemeint: „Wozu? Ich bin mobil.“ Daran sieht man, wie viel sich hier getan hat.

7
Maria-Theresien-Straße
13.29 Uhr



6 Die Linie 5 wird in Zukunft auch Rum und Völs an die Stadt anbinden. Wird die Verbindung zwischen Stadt und Region dann noch wichtiger?

WILLI: Das ist das Geniale an diesem Projekt Tram/Regionalbahn – dass wir zwei Schienen, die ÖBB und die IVB, miteinander verbinden. Eine solche Verbindung – wie die Zusammenarbeit mit umliegenden Regionen auch in anderen Bereichen – ist in jedem Fall ein Konzept der Zukunft.

BALTES: Die InnsbruckerInnen nutzen die Tram bereits häufig – die PendlerInnen wollen wir im wahrsten Sinne des Wortes abholen. In Rum und Völs hält die Regionalbahn direkt an den ÖBB-Bahnhöfen, die Fahrgäste können also nahtlos umsteigen und direkt in die Stadt hineinfahren.

9
Landesmuseum
13.31 Uhr

8 Wenn Sie nicht gerade Fragen beantworten müssen – wie nutzen Sie die Zeit in den Öffis?

WILLI: Oft zum Arbeiten, ich lese zum Beispiel meine E-Mails. Ich komme aber auch immer wieder mit BürgerInnen ins Gespräch und nutze die Zeit gerne für diese Begegnungen.

BALTES: Ich nutze die Zeit auch oft zum Arbeiten. Und für mich ist es ebenfalls immer spannend, wenn Gäste mit unseren Öffis unterwegs sind. Es interessiert mich, wie sie unser Angebot wahrnehmen.

„Die Alternative wäre, tagsüber die betroffenen Straßen zu sperren – für Öffis und Autos.“

HARALD MUHRER, PROJEKTLEITER IVB

LÄSTIG, ABER ALTERNATIVLOS

Wer sich zu **später Stunde** schon einmal gefragt hat, warum die IVB ausgerechnet mitten in der **Nacht an den Schienen herumwerkeln** müssen, erhält hier die Antwort.

TEXT: REBECCA MÜLLER

Kurzum: Reparaturen an den Schienen können nur nachts in der betriebslosen Zeit (ab ca. 0 bis 5 Uhr) – wenn auch der Großteil des Individualverkehrs zuhause in den Garagen steht – durchgeführt werden. „Die Alternative wäre, tagsüber die betroffenen Straßen zu sperren – für Öffis und Autos“, gibt Harald Muhrer, Projektleiter bei den IVB zu bedenken. Baustellen zu Hauptverkehrszeiten bedeuten immer Sperren, Umleitungen und Staus.

„Wenn es eine Möglichkeit gibt, mit Arbeiten auf die Nacht auszuweichen, sind wir auch von den Behörden angehalten, dies zu tun. Eben um Staus und aufwändige Umleitungen am Tag zu vermeiden“, erklärt Harald Muhrer. Da die Instandhaltungsarbeiten an den Schienen regelmäßig bzw. im Fall von Schäden auch akut durchgeführt werden müssen, sind Nachtarbeiten hier alternativlos.

Regelmäßige Wartungen

Warum die Straßenbahnschienen überhaupt regelmäßig gewartet werden? Damit die Tram so glatt wie möglich – und damit auch so leise wie möglich – fahren kann, muss der Rad-Schiene-Kontakt laufend gepflegt werden. Hier müssen zum einen die Schienenoberflächen und zum anderen die Radoberflächen der Bahnen regelmäßig gewartet werden. Bereits kleinste Fehlstellen

in der Schienenebenheit (hier reicht schon ein Zehntel Millimeter) als auch an den Radoberflächen führen zu merkbareren Rumpelgeräuschen im Betrieb. Mit dem Schleifzug werden Wellen – sogenannte „Riffel“ – an den Schienenoberflächen eliminiert.

Reibungsloser Betrieb

Besonders im Bereich von Weichen und Kreuzungen fahren sich die Schienenanlagenteile – trotz Verwendung von hochfestem Stahl – durch die hohe Beanspruchung sehr schnell ab und müssen durch Schweißarbeiten immer wieder instandgesetzt werden. Diese Arbeiten können im Normalfall in zwei bis drei Nächten und jeweils ein paar Stunden nach 24 Uhr erledigt werden.

Dass Nachtarbeiten, vor allem im Sommer, wenn man die Fenster geöffnet hat, störend sind, ist Harald Muhrer und den IVB bewusst. Der Projektleiter weist aber auch auf die Notwendigkeit dieser Arbeiten hin und betont, dass diese Instandhaltungsmaßnahmen an den Gleisanlagen vor allem im Interesse der AnrainerInnen durchgeführt werden, um sie nicht durch unnötigen Lärm dauerhaft zu belasten. „Während der Arbeiten wird die Nachtruhe der AnrainerInnen zwar unter Umständen gestört, dafür fährt die Tram dann aber wieder für Monate so leise wie möglich.“ //

FRAUEN HINTERS STEUER!

Die IVB sind immer auf der **Suche nach Personal für den Fahrdienst**. Dabei richtet sich das Unternehmen auch gezielt an **Studierende und Frauen** – wie **Petra Dusanic**.

TEXT: REBECCA MÜLLER

Seit zweieinhalb Jahren ist Petra Dusanic als Busfahrerin unterwegs. Auf die IVB als Arbeitgeber aufmerksam gemacht hat sie das AMS. „Busfahren hat mich schon immer interessiert. Also habe ich den Tag der offenen Tür genutzt, um mir vor Ort ein Bild zu machen, und habe mich beworben“, erzählt sie. Von Vorteil war für die Mutter einer Tochter auch, dass sie den Beruf als Busfahrerin bei den IVB in Teilzeit ausüben kann: „Die Firma war sehr entgegenkommend. Meine Tochter geht noch zur Schule. Dass ich flexibel arbeiten kann, hilft im Alltag sehr.“

Auf diese Flexibilität, die vor allem für Frauen mit Kindern und Wiedereinsteigerinnen von Vorteil sein kann,

verweist auch Birgit Haidacher, Leitung Personal bei den IVB: „Wir wollen gezielt auch Frauen ansprechen, um sie für den Beruf als Fahrerin zu gewinnen“, betont die Personalchefin. Im Rahmen der Dienstzeiten von 4.30 bis 1.30 Uhr kann bei den IVB eine flexible Teilzeitvereinbarung getroffen werden. Während der Einschulungszeit von vier Wochen allerdings müssen auch MitarbeiterInnen, die später in Teilzeit beschäftigt sein werden, Vollzeit anwesend sein.

Auch bei flexiblen Arbeitszeitmodellen sind klassische Teilzeitmodelle wie von 8 bis 12 Uhr jedoch nicht möglich, weil beispielsweise die Tagesgeschichten um 6.30 Uhr beginnen. „Wie die Dienstzeiten im Einzelfall und »



„Busfahren hat mich schon immer interessiert.“

PETRA DUSANIC, BUSFAHRERIN BEI INNBUS GMBH
(TOCHTERUNTERNEHMEN IVB)



Petra Dusanic ist Busfahrerin und will anderen Frauen die Scheu vor diesem Beruf nehmen.



Im Fahrtenbuch stehen alle Infos zum Fahrzeug und zur Route.

„Jeder Tag ist anders und bringt neue Herausforderungen mit sich.“

PETRA DUSANIC, BUSFAHRERIN BEI INNBUS GMBH (TOCHTERUNTERNEHMEN IVB)

die Details gestaltet werden, wird entsprechend den betrieblichen Notwendigkeiten und den Anforderungen der BewerberInnen abgestimmt“, so Haidacher. Weil die Tochter noch zur Schule geht, kann Petra Dusanic zum Beispiel keine Dienste vor 8 Uhr übernehmen. „Das war die einzige Einschränkung, mit der ich an die IVB herangetreten bin, und es war dann kein Problem, eine Lösung zu finden“, erzählt Dusanic.

Gut vorbereitet

Bevor Petra Dusanic ihren Dienst antritt, gilt es einiges vorab zu erledigen. Ihren Dienstplan holt sie vor Ort im IVB-Gebäude in der Pastorstraße, sie kann ihn aber auch am Smartphone abrufen. Auch über kurzfristige Änderungen auf der Strecke wird sie auf diesem Weg informiert. Bei der Leitstelle holt sie sich die Fahrzeugpapiere ab. Hier findet sie alle Informationen

zum Fahrzeug selbst und der Route, auf der sie unterwegs sein wird.

Bevor sie den Schlüssel im Zündschloss umdreht, muss sie den Bus kontrollieren. Eventuelle Schäden vermerkt sie im Fahrzeugbericht bzw. meldet sie es im Fall gleich der Werkstatt. Nur wenn das Fahrzeug in einem Top-Zustand ist, darf sie auch damit auf die Straße.

Im Bus muss sich Petra Dusanic beim Bordcomputer und auch beim Fahrscheindrucker anmelden. Bevor es losgeht, testet sie auch, ob die Sprechanlage im Bus funktioniert. „Für den Fall, dass ich während der Fahrt eine Durchsage machen muss“, erklärt sie. Dabei startet sie nicht immer aus der Garage, je nach Schicht löst sie ihre KollegInnen auch entlang der Strecke ab. Über den Funk ist Petra Dusanic stets mit der Leitstelle, die den gesamten Bus- und

Straßenbahnverkehr in Innsbruck koordiniert, verbunden. So erhält sie laufend Informationen über zum Beispiel Streckenänderungen aufgrund eines Verkehrsunfalls und kann auch im Ernstfall schnell reagieren.

Kein Tag wie der andere

Was Petra Dusanic unter anderem an ihrem Beruf als Fahrerin schätzt, ist die Abwechslung: „Jeder Tag ist anders und bringt neue Herausforderungen mit sich“, sagt sie. Mittlerweile ist sie auf fast allen Linien unterwegs, eine Lieblingsroute hat sie nicht – weil sie eben die Abwechslung mag. Respekt hatte sie vor ihrer neuen Aufgabe zu Beginn „schon ein bisschen“, wie sie erzählt: „Ich habe schnell gemerkt, dass Busfahren ganz anders ist als Autofahren, und auch für 70, 80, 90 Fahrgäste verantwortlich zu sein, hat mir Respekt abverlangt.“ »

SPEZIELL FÜR STUDIS

Auch für Studierende haben die IVB ein spezielles Angebot.

Studierenden, die das 21. Lebensjahr vollendet haben und zwei Jahre Fahrpraxis vorweisen können, können die IVB ein auf sie abgestimmtes Modell anbieten. Und zwar auf der Basis von wenigen Vertragsstunden, nämlich 40 pro Monat. Die Dienstzeiten können individuell auf die Vorlesungszeiten abgestimmt werden. Zu den fixen Dienstzeiten kommen noch zehn Stunden Rufbereitschaft hinzu. Auch die Rufbereitschaftsdienste erfahren sie früh genug, um vorausplanen zu können. Und müssen sie tatsächlich hinters Steuer, erhalten sie für diese Stunden einen Zuschlag.

Apropos Geld: Die Kosten für den Führerschein D übernehmen die IVB bei Studierenden zur Gänze. Die Studis auf der anderen Seite verpflichten sich dafür, mindestens zwei Jahre im Unternehmen zu bleiben.



„Für MitarbeiterInnen, die in Deutsch noch nicht sicher genug für den KundInnenkontakt sind, bieten wir Deutschkurse an.“

BIRGIT HAIDACHER, LEITUNG PERSONAL IVB

Dass davor viele Respekt haben, ist auch Birgit Haidacher bewusst. Sie möchte potenziellen BewerberInnen diese Scheu aber nehmen: „Wir haben im Unternehmen sehr gute LehrerInnen und TrainerInnen, die die Neuen wirklich ausgezeichnet und intensiv unterstützen – in der Ausbildung und auch bei den ersten Einsätzen auf den Linien.“ Bei den IVB ist es auch Praxis, dass FahrerInnen, die neu im Unternehmen sind, nicht gleich auf allen Linien unterwegs sind. Sie beginnen mit den einfacheren und können sich Stück für Stück an die komplexeren herantasten, erklärt Birgit Haidacher: „Wir schicken sie natürlich nicht gleich am ersten Tag auf fahrtechnisch anspruchsvolle Linien, sie haben genügend Zeit, sich einzufahren.“

Kommunikation wichtig

Neben einem sicheren und verantwortungsvollen Fahrstil gehört auch der KundInnenkontakt zu den wichtigsten Aspekten, die der Beruf mit sich bringt. Während der Fahrt hat Petra Dusanic nicht nur bei der Ticketausgabe mit den Fahrgästen zu tun. Immer wieder haben sie Fragen zu den Linien oder Haltestellen.

KundInnenorientierung und ein freundliches und vor allem kommunikatives Wesen sind daher zwei essenzielle Voraussetzungen, wie Birgit Haidacher betont: „Unsere MitarbeiterIn-

nen im Fahrdienst müssen Deutsch auf B1-Niveau beherrschen.“ Wer hier noch nicht ganz sattelfest ist, kann sich dennoch bei den IVB bewerben. „Für MitarbeiterInnen, die in Deutsch noch nicht sicher genug für den KundInnenkontakt sind, bieten wir Deutschkurse an – die Kosten übernehmen wir.“

Die anderen Voraussetzungen, die die BewerberInnen mitbringen müssen: Die Vollendung des 21. Lebensjahres, mindestens zwei Jahre Fahrpraxis in der Führerscheinklasse B, also mit dem Auto, sowie körperliche Fitness und Belastbarkeit. Der Busführerschein D kann auch über die IVB



Es sei die Abwechslung, die sie am meisten schätze, sagt Petra Dusanic über ihren Job.

Für Interessierte:

Alle Infos und auch den **Bewerbungsbogen** gibt's online unter www.ivb.at. Für Auskünfte steht auch Lidija Sertic unter +43 512 5307-303 oder personal@innbus.at zur Verfügung.

Jederzeit kann auch ein **Termin für einen Schnuppertag vereinbart werden.**

gemacht werden – bei Bedarf unterstützen die IVB sogar bei der Finanzierung des Kurses. Haben die BewerberInnen den Führerschein in der Tasche, beginnt offiziell das Dienstverhältnis, das mit einer mehrwöchigen Einschulungsphase in Theorie und Praxis beginnt.

Auch später stehen für die FahrerInnen regelmäßig Schulungen auf dem Plan. „Bei Unsicherheiten stellen wir den FahrerInnen auch jederzeit gerne TrainerInnen zur Seite, die sie auf den Linien, also beim Fahren, begleiten und unterstützen“, erzählt Birgit Haidacher.

Appell an Frauen

Petra Dusanic jedenfalls ist froh, dass sie ihrem Interesse gefolgt ist und nicht ihren Bedenken die Vorfahrt überlassen hat.

Aus ihrer persönlichen Erfahrung heraus richtet sie daher einen klaren Appell an andere Frauen: „Lasst euch nicht dreinreden, wenn es euch interessiert – schaut es euch an und zieht euer Ding durch!“ Aus Erfahrung weiß sie nämlich auch: „Wenn ich hinter dem Steuer sitze, passiert es nicht selten, dass jemand – mehr oder weniger überrascht – sagt, dass Frauen sehr gut Busfahren.“ //

Neben den Schienen finden sich oft **Lokale** und **Betriebe**, für die es sich lohnt, auch mal einen Blick aus der Tram hinaus zu werfen – wie die **Wams Sammelstelle in der Reichenau**, die sich immer über einen Besuch und Sachspenden freut.

TEXT: LISA SCHWARZNAUER



Linie 0

Allerheiligen



Wams

Sammelstelle Innsbruck

Mit den IVB: Noch Linie 0, Haltestelle Radetzkystraße, ab dem 25. Jänner 2019 sind hier die Tramlinien 2 und 5 unterwegs.

Kontaktinfo: Reichenauer Straße 80, 6020 Innsbruck
+43 512 39 15 59, www.wams.at



Martina Hirner, Helmut Schlemmer und Barbara Altmann-Althausen von der Sammelstelle (v. li.)

Für alle, die gerne stundenlang auf Märkten stöbern und nach verkannten Schätzen suchen, ist die Sammelstelle des sozioökonomischen Vereins Wams in der Reichenauer Straße ein wahres Paradies: Kistenweise Bücher, Taschen, Schallplatten, Schmuck, Spielsachen & Co warten darauf, in die Wams-Läden ver-

„Es ist immer ein bisschen wie Weihnachten hier. Man weiß nie, welche Überraschungen sich in einer neuen Lieferung finden.“

BARBARA ALTMANN-ALTHAUSEN

teilt zu werden, während am Empfang schon wieder Nachschub entgegengenommen und an die Sortierstationen verteilt wird.

„Es ist immer ein bisschen wie Weihnachten hier“, bestätigt Barbara Altmann-Althausen, die seit 2016 hier in der Sammelstelle die Abteilung

Vorsortierung leitet. „Man weiß nie, welche Überraschungen sich in einer neuen Lieferung befinden.“

Gesammelte Vielfalt

Gesammelt wird alles von Textilien, Schmuck und Deko-Artikeln bis hin zu Elektrogeräten, Sportausrüstung und Möbeln – solange die Sachen nicht zu sperrig und noch von einer Person einfach transportierbar sind. 2017 wurden rund 300.000 kg Sachspenden gesammelt, wovon der Großteil an die Wams-Läden, an Partner-Betriebe und an soziale Einrichtungen weitergegeben werden konnte. Nur was wirklich nicht mehr verwendet werden kann, wird weggeworfen.

Aber nicht nur Gegenstände bekommen eine zweite Chance: Viele MitarbeiterInnen sind Langzeitarbeitslose, die als Transitkräfte für ein Jahr beschäftigt und auf den Wiedereinstieg in den Arbeitsmarkt vorbereitet werden, und Arbeitssuchende ab 55, die hier die Zeit bis zur Pension überbrücken. Gerade dieser soziale Aspekt macht die Arbeit in der Sammelstelle für Altmann-Althausen und ihre KollegInnen so bunt und besonders: „Es ist wirklich eine Freude, jeden Tag hierherzukommen.“ //



Sachspenden können **Montag bis Freitag von 8 bis 17 Uhr** und **Sa von 9 bis 13 Uhr** direkt in der **Sammelstelle** abgegeben werden. Bei Bedarf werden auch Abholungen organisiert.

SICHER UNTERWEGS

Die **Trams** und **Busse** auf den Linien der IVB sind mit zahlreichen **Sicherheitsvorkehrungen** ausgestattet. Hier wird erklärt, was dahintersteckt.

TEXT: REBECCA MÜLLER

Bitte lächeln

Die **Kameras** im Inneren der Trams sind dazu da, um gewisse Vorfälle wie Vandalismus oder Diebstähle im Nachhinein auswerten zu können. In solchen Fällen sind zum Beispiel Polizei oder Staatsanwaltschaft berechtigt, die Aufzeichnungen einzusehen. Ansonsten werden die speziell verschlüsselten **Videoaufzeichnungen nach 72 Stunden automatisch und ungesehen gelöscht**.



Bitte
festhalten!



Auf Knopfdruck

An mehreren **Stangen** in Bussen und Trams und auch neben **Sitzen** sind die **STOP-Knöpfe** angebracht. Sobald sie gedrückt sind, wissen die FahrerInnen, dass sie an der **nächsten Haltestelle stehen bleiben** sollen.

Helle Leuchte

Über dem **Ein- und Ausstieg** ist eine **Leuchte** angebracht, die grün wird, sobald ein Fahrgast einen STOP-Knopf drückt. So weiß man auch, auf **welcher Seite** man **aussteigen muss**. Kurz bevor sich die Türe **automatisch** wieder **schließt**, beginnt die **Leuchte zu blinken**, zusätzlich ertönt ein **akustisches Signal**, so sind auch hör- und sehbeeinträchtigte Menschen gewarnt, dass sich die Türe schließt.



Immer mit der Ruhe

Zusätzlich zu den roten STOP-Knöpfen gibt es auch **blaue**, auf denen ein Kinderwagen abgebildet ist. Werden diese gedrückt, schließen die Türen nicht automatisch, sondern erst, wenn die FahrerInnen sie zur Schließung freigeben. So können Personen, die mit einem **Kinderwagen** unterwegs sind, oder auch **Personen im Rollstuhl** in Ruhe ein- und aussteigen.



Vierfache Sicherheit

Die Türen der Fahrzeuge sind mit vier **Sicherheitsmechanismen** ausgestattet, die **verhindern, dass Fahrgäste eingeklemmt werden**, zum Beispiel mit **Lichtschraken**. Erkennen sie ein Hindernis, wird der Schließvorgang der Tür unterbrochen. Auch die eingebauten **Fühlleisten** reagieren bei der kleinsten Berührung. Die Türen öffnen sich auch wieder bzw. wird der Schließvorgang gestoppt, wenn die **Zulaufzeitenkontrolle** erkennt, dass die normale Zulaufzeit überschritten wird, oder wenn die **Motorstromüberwachung** erfasst, dass die Tür auf ein Hindernis stößt.

Dreieinhalb Sekunden

Die Türen in Trams und Bussen **schließen automatisch nach dreieinhalb Sekunden** – außer die Lichtschranke an den Türen wird unterbrochen, also wenn jemand einsteigt. Der **Türschließungsprozess** wird aber auch unterbrochen, wenn jemand im Fahrzeug einen der STOP-Knöpfe drückt, um so zum Beispiel einem anderen Fahrgast zu helfen, der mehr Zeit zum Einsteigen braucht.



„Die Tickets, bitte“

„Grüß Gott! Ticketkontrolle!“ Diesen Satz hat wohl jeder schon einmal gehört (und der ein oder andere ist dabei zusammengezuckt). Die Zahl der **Fahrgäste ohne Ticket** ist zurückgegangen, die KontrolleurInnen sind natürlich trotzdem unterwegs.

TEXT: REBECCA MÜLLER

In Innsbruck werden jährlich im Schnitt zwischen 10.000 und 15.000 Fahrgäste ohne gültiges Ticket auf den Linien der IVB erwischt. In den letzten Jahren ist die Zahl der Fahrgäste ohne Ticket zurückgegangen – 2016 waren es 13.900, 2017 10.600. „Täglich sind stets mindestens drei KontrolleurInnenpaare unterwegs. Zu zweit sind sie aus Sicherheitsgründen“, erklärt Kurt Schmarl, Leiter der Leitstelle bei den IVB.

Auch gemeinsame Schwerpunktkontrollen mit der Polizei der mobilen Überwachungsgruppe der Stadt (MÜG) werden durchgeführt – vor allem nachts in den Nightlinern.

Trotz dieser regelmäßigen Kontrollen werden die IVB immer wieder von Fahrgästen darauf angesprochen, ob heute weniger kontrolliert wird als früher, bzw. zum Teil auch, ob überhaupt noch kontrolliert wird. Wie dieser subjektive Eindruck entsteht, erklärt Kurt Schmarl so: „Alle Haltestellen, Linien und Takte zusammengerechnet, kommen wir bei den IVB auf 80.000 Abfahrten pro Tag. Da kann es schon passieren, dass auch

regelmäßige NutzerInnen längere Zeit keinen KontrolleurInnen begegnen.“

Heute kontrollieren, morgen fahren

Was übrigens auch passieren kann, ist, dass die KontrolleurInnen von gestern morgen am Steuer eines Busses oder einer Bahn sitzen. Die IVB bieten ihren MitarbeiterInnen im Fahrdienst die Möglichkeit sogenannter Mischarbeitsplätze. So können sie zum Beispiel nicht nur mit dem Bus, sondern auch mit der Bahn unterwegs sein und ihre Tätigkeit im Fahrdienst mit jener in der Ticketkontrolle oder der Parkraumüberwachung kombinieren.

„Die KollegInnen sind dann zum Beispiel pro Monat 60 Prozent im Fahrdienst und 40 Prozent in der Ticketkontrolle im Einsatz“, erzählt Kurt Schmarl. Schmarl betont auch, dass viele MitarbeiterInnen im Fahrdienst diese Möglichkeit schätzen: „Die sind ganz froh,

wenn sie neben der sitzenden Tätigkeit im Fahrdienst auch einmal die Gelegenheit bekommen, zu Fuß unterwegs zu sein.“ //

Bis zu 15.000 Fahrgäste werden jährlich ohne Ticket erwischt.



10.000

bis

15.000

Fahrgäste ohne Ticket pro Jahr

80.000

Abfahrten pro Tag bei den IVB

70 Euro

kostet die Strafe, wenn man erwischt wird.

MIT DABEI

NÜTZLICHE BEGLEITER FÜR DIE FAHRT MIT DEN ÖFFIS DURCH DIE STADT



3 ABSCHALTEN

Rein in die Tram oder den Bus, **Kopfhörer** auf und für ein paar Minuten Alltag und Stress an der Haltestelle zurücklassen.

1 NICHT VERGESSEN!



Tickets gibt's an den Ticketautomaten an den Haltestellen – im Vorverkauf sind sie auch günstiger – oder direkt bei den FahrerInnen.



4 STUMMER BEGLEITER

Handys sind natürlich auch in den Öffis willkommen. Aus Rücksicht auf andere Fahrgäste aber **bitte auf stumm schalten!**

ZIELSTREBIG 2

Neu in der Stadt? Straßenkarte dabei! Die Zeit in den Öffis kann auch genutzt werden, um die nächsten Schritte zu planen – ganz in Ruhe. Mit der Fahrplanauskunft unter fahrplan.ivb.at können auch Strecken mit den Öffis geplant werden. In der App **IVB-Scout** gibt es die Echtzeit-Abfahrtszeiten.



5 ZEIT ZUM SCHMÖKERN

Wer hat heutzutage schon noch Zeit, ein **Buch zu lesen**? Leseratten, die regelmäßig mit den Öffis unterwegs sind, zum Beispiel! In den Bussen und Trams gibt's auch die Tiroler Tageszeitung **KOMPAKT** zur freien Entnahme.

IVB-Lehre Du hast Talent.

Zeig, was du kannst!
Als KFZ-TechnikerIn, MechatronikerIn, Köchin/Koch, BeschriftungsdesignerIn und WerbetechnikerIn, ReinigungstechnikerIn, KarosseriebautechnikerIn
www.ivb.at/lehre



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 53 17 11

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

Anrufsammeltaxi +43 55 17 19

In der Nacht bequem von der Haltestelle bis vor die Haustür

Stadtrad

Innsbrucks Leihradssystem für mehr Mobilität und Unabhängigkeit

Angaben ohne Gewähr. Änderungen vorbehalten. Oktober 2018

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**