

Stadtbus Dornbirn : wie verkaufe ich den öffentlichen Verkehr?

Autor(en): **Schoop, Peter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale**

Band (Jahr): - **(1995)**

Heft 3

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-957556>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

DER STADTBUS DORNBIRN - SEIT 4 JAHREN EINE ERFOLGSGESCHICHTE – WURDE VON DER PLANUNGSPHASE AN KONSEQUENT VERMARKTET. KONZEPT – ORGANISATION – ZEITLICHE ENTWICKLUNG – ERSCHEINUNGSBILD – QUALITÄT: ALLES IST AUF EINANDER ABGESTIMMT. DAS SYSTEM DORNBIRN WURDE ZUM VORBILD FÜR DIE MODERNEN BUS-SYSTEME IN ÖSTERREICHISCHEN UND DEUTSCHEN KLEINSTÄDTEN.

Stadtbus Dornbirn

– wie verkaufe ich den öffentlichen Verkehr?

► Peter Schoop

1. Einleitung

Die Geschichte

Fast 4 Jahre ist nun der Stadtbus in Betrieb. Von Beginn an wurde das neue Angebot in der größten Stadt im Vorarlberg sehr gut benützt – weit besser, als sich alle Beteiligten erhofft hatten. Die kontinuierlich steigenden Fahrgastzahlen verlangten und rechtfertigten Verdichtungen. Der Takt und das Liniennetz wurden jährlich ausgebaut. Die Geschichte des Stadtbus' Dornbirn vom vorsichtigen Start im Herbst 1991 (3 Linien im Halbstundentakt) bis zum Sommer 1995 (7 Linien, z.T. im Viertelstundentakt, Abendbetrieb) belegt den Erfolg eindrücklich. Dornbirn ohne Stadtbus – das kann sich niemand mehr vorstellen.

Das Konzept

Das Grundkonzept ist denkbar einfach:

- Ein sternförmiges Liniennetz.
Alle Linien treffen sich im Zentrum ("Riedgasse").
- Ein konsequentes Taktsystem:
Alle Linien fahren alle 30 oder sogar alle 15 Minuten,
- Die zentrale Haltestelle "Riedgasse":
Bequemer, überdachter Umsteigeort, unmittelbar neben der verkehrsfreien Innenstadt. Die Busse treffen sich alle 15 oder 30 Minuten zum Rendez-vous. Dank der Haltestelle im Linksbetrieb steigt man sicher direkt von Tür zu Tür um.
- Einheitliche Betriebszeiten für alle Linien

2. Öffentlichkeitsarbeit – in Sequenzen

Hinter der Erfolgsgeschichte stehen einige Akteure, die mit Optimismus und Zielstrebigkeit die Vorbereitung, Umsetzung und den Ausbau des Konzepts vorantrieben – namentlich der Stadtplaner und der Koordinator. Infiziert vom "Virus" Stadtbus, waren sie sich gemeinsam mit den Verkehrsplanern bewusst, dass andere und möglichst viele auch von diesem Virus angesteckt werden mussten. Zuerst natürlich die Entscheidungsträger in der eigenen Stadt, dann Behörden in Wien und schliesslich die Bevölkerung.

Im Rückblick betrachtet, schälen sich drei Stufen der Ansteckung heraus:

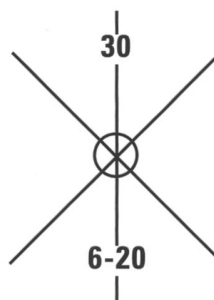
- Die Vorbereitung und das Entscheiden
- Die Betriebsaufnahme
- Die Weiterführung

Stadt Dornbirn:

43'00 Einwohner (1995),
20'000 Arbeitsplätze,
wirtschaftliches
Zentrum im Vorarlberg

► Peter Schoop

Dipl. Ing. ETH
Metron Verkehrsplanung
und Ingenieurbüro AG



Mit wenigen Strichen
wird alles klar

- 3 Durchmesserlinien
- zentraler Verknüpfungspunkt
- 30-Minuten-Takt
- Betriebszeiten von 6-20 Uhr

Meilensteine			Neu
Oktober	1991	Start	3 Durchmesserlinien, 30'-Takt Mo-Fr 6-20 h, Sa 6-13 h
Mai	1992	Linienenerweiterung	1 zusätzliche Radiallinie
Oktober	1992	Ausdehnung der Betriebszeiten	Mo-Fr 5.30-20 h, Sa 6.30-18 h
September	1993	Verdichtung in Spitzenzeiten	Hauptlinien im 15'-Takt
Oktober	1994	Erweiterung des Netzes	7 Linien Durchgehender 15'-Takt auf einer Linie
Juli	1995	Ausdehnung der Betriebszeiten	Mo-Fr 6-23 h, Sa 7-24 h

Vorher

"Dornbirn braucht einen Stadtbus – und er kann funktionieren"

Das Thema "Stadtbus" lag seit Mitte der 80er-Jahre in der Luft. Aber der Begriff "öffentlicher Verkehr" war mit dem Bestehenden verbunden und deshalb negativ besetzt. Die wenigen Regionalbuslinien fuhren wenig, unregelmässig und waren unbequem. Der Schülerverkehr blieb ohnehin etwas Spezielles.

Kurzum – den öffentlichen Verkehr benutzte nur, wer dazu gezwungen war.

Eine Exkursion nach Frauenfeld und Schaffhausen vermittelte den politisch Verantwortlichen den Kontakt mit zeitgemässen Stadtverkehr, bequemen Bussen und Fahrgästen aus allen Bevölkerungskreisen. Grossen Eindruck hinterliessen die kleinen, wendigen Busse, die bequemen Einstie-

Am zentralen Umsteigepunkt Riedgasse treffen sich heute alle 15 Minuten 7 Busse



ge und das Selbstverständnis "Der Bus gehört zur Stadt". Das von den Verkehrsplanern vorgestellte Konzept fand Glauben. In der als Information eingesetzten Zeitung "Dornbirn mobil" hatten Grössenvergleiche zuvor schon gezeigt, dass selbst kleinere Städte wie Frauenfeld oder Chur einen Stadtbusverkehr anboten. Der Virus hatte sich ausgebreitet, das Stadtparlament stimmte der ersten Ausbaustufe zu.

"Der Dornbirner Stadtbus ist etwas ganz Neues"
Schlecht lesbare Fahrpläne, kaum sichtbare Haltestellen, keine Fahrgäste (oder nur die "Zwangspassagiere") prägten das Image des öV in den 80er-Jahren.

Neues aufgreifen, ausgefahrene Spuren verlassen, war die Idee der massgebenden Akteure. Eine Semesterarbeit an der Höheren Schule für Gestaltung in Zürich eröffnete unkonventionelle Ansätze, zum Beispiel: Wie kann der öffentliche Verkehr im öffentlichen Raum sichtbar gemacht werden, wie wird die Benützung vereinfacht?

Darauf wurde ein internationaler Design-Wettbewerb ausgeschrieben. Der Grafiker Reinhold Luger und der Architekt Wolfgang Ritsch legten die überzeugendsten Vorschläge vor und begannen mit der Planung. In zähen Verhandlungen liess sich Wien die Erlaubnis abringen, andere Haltestellentafeln als "Stange plus Kochlöffel" zu gestalten. Eine rote Stele mit integriertem Fahrplan sollte künftig das gestalterische und farbliche Merkmal der Haltestellen sein.

Kaum Vorstellbares und Unmögliches geschah mit der zentralen Haltestelle "Riedgasse": Die Strasse wurde für den Durchgangsverkehr gesperrt, die Haltestelleninsel in die Strassenmitte gesetzt und mit einem leichten Dach geschützt. Der "unmögliche" Linksbetrieb braucht weniger Platz und kürzere Umsteigewege.

Der Start

"Wir fangen bald an"

Ganz Dornbirn war über den Start des Stadtbusses zu informieren. Artikel im wöchentlich erscheinenden Gemeindeblatt, Reportagen, Hinweistafeln an den bereits vorbereiteten Haltestellen und schliesslich Transparente über den Strassen tauchten auf. Das Neue sollte niemandem entgehen. Ein Slogan aus zwei Worten brachte die Öffentlichkeitsarbeit auf den Punkt: "Ar kut" (Er kommt).

"Der Bus ist für alle da - die Benutzung ist einfach"

Der Stadtbus ist für den Einkauf, für Geschäftsleute, für die Freizeit - Plakate und Falter sollten zeigen, dass der öffentliche Verkehr für alle Personenkreise eine neue, gute Alternative ist. Der Tarifverbund verlangte für ein Stadtbillet 10 Schilling (ca. Fr. 1.25) und auch die Tages- oder Zeitkarten waren ausgesprochen billig.



Die Bevölkerung wird "vorgewarnt"



25

Die Weiterführung

"Der Bus ist etwas ganz spezifisches Dornbirnerisches"

Diese Botschaft stand hinter allen Artikeln, die nun folgten. Die roten Busse wurden ein Thema - etwas, was vorher kaum denkbar gewesen war.

"Wir sind für Sie da"

Fast gleichzeitig mit der Betriebsaufnahme zog das neue Stadtbusbüro an die Riedgasse – gegenüber der zentralen Umsteigehaltestelle. Auskünfte, Fahrpläne, Verbundkarten waren dort zu finden. Der Koordinator sorgte für sekundengenaue Abfahrten und wurde zur Stadtbus-Person.

"Wir werden immer besser"

Die Fahrgastinformation wurde auch im Bus selbst gross geschrieben. Ein gut sichtbarer Fächer in

jedem Wagen machte neue Haltestellen oder sonstige Verbesserungen kund. Motto "Ihr flotter Stadtbus".

3. Bausteine zum Erfolg

Der Öffentlichkeitsarbeit wurde grosses Gewicht beigemessen und das machte sich auch bezahlt. Doch eine aufwendige Werbung setzt ein gutes "Produkt" und ein geschicktes Vorgehen voraus. Welches sind die Bausteine:

- Ein einfaches Konzept:
Die Philosophie "so einfach und übersichtlich wie möglich" war die Grundregel und blieb in allen Ausbausritten massgebend. Nur ein einfaches Produkt lässt sich gut verkaufen.
- Die Federführung liegt bei der Stadt:
Die Stadt Dornbirn erhielt nach langen Ver-

Sämtliche Infos - Abfahrts- und Ankunftszeiten an der Riedgasse sowie Umsteigemöglichkeiten - für alle Linien auf Kreditkartenformat



Die Haltestellen-Information sprengte die österreichischen Vorschriften und wurde zum Vorbild für Bregenz und Feldkirch

Abfahrt Riedgasse		Ankunft Riedgasse	
05/35 in Richtung		03/33 aus Richtung	
20/50 in Richtung		18/48 aus Richtung	
1	Messegelände Kastenlangen	1	Messegelände Kastenlangen
2	Wallenmahd Am Stiglbach	2	Wallenmahd Am Stiglbach
3		3	In Fängen Pfleiler
4	Oberdorf	4	Im Porst Oberdorf
5	Am Eisweiher	5	Karrensleibahn Am Eisweiher
6	Wieden	6	Wieden
7		7	Forach

Le bus local de Dornbirn – une «success-story» qui dure depuis quatre ans – a été commercialisé de manière conséquente dès sa conception. Le concept, l'organisation, les différentes étapes du projet, l'image et la qualité: tout a été pensé et coordonné. Le système Dornbirn est devenu une référence pour les systèmes de transports publics de petites villes en Autriche et en Allemagne.

- handlungen die Konzession und bestimmt Umfang und Qualität des Angebots.
- Die Etappierung:
Der Stadtbus begann mit einer 1. Ausbaustape und beschränkte sich bewusst auf die Bedienung der grössten Nachfragegebiete und -zeiten. Ein weiterer Ausbauschritt erfolgte erst, wenn die vorherige Etappe konsolidiert war.
- Die Präsenz in der Stadt:
Das Rot der Busse ist allgegenwärtig - rote Busse, rote Haltestellensäulen.
Präsent war in allen Phasen auch die Öffentlichkeitsarbeit. Hinter beidem steht ein kompetentes Grafikbüro.
- Die Qualitätssicherung:
Pünktlichkeit, Sauberkeit und Komfort wurden nicht nur versprochen, sondern auch eingehalten.

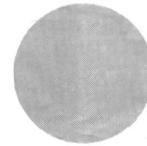
4. Ausblick

Ein weiterer Ausbauschritt war die Einführung des Abendbetriebs bis gegen Mitternacht. Das neue Angebot wird über neue Kanäle verbreitet: Tischsets informieren über die neuen Fahrgelegenheiten. Trotz "schwierigem" Fahrplan (nur noch Stunden- oder Halbstundentakt) wurde auch hier versucht, die Einfachheit und leichte Benutzbarkeit des Systems beizubehalten. Der nächste Ausbauschritt wird vermutlich der 7 1/2 Takt auf gewissen Linien sein – erste Überlegungen dazu machen sich jedenfalls einige der Akteure. ■

Neuste Aktion:
Sponsoring durch die Dornbirner Sparkasse

Seite 4 - 25. Juni 1998 Dornbirner Gemeindeforum

S T A D T B U S
DORNBI RN



Am Tag der Eröffnung der neuen Dornbirner Sparkasse, Samstag, 24. Juni, fahren Sie den ganzen Tag auf allen Linien gratis!

Dieser Nutzfahrt wird von der Dornbirner Sparkasse gesponsert

Die Akteure:

Markus Aberer,
Stadtplaner,
Dornbirn
Karl-Heinz Winkler,
Koordinator Stadtbus Dornbirn
Postautodienst,
Dornbirn
Rhombeg Reisen,
Dornbirn
Reinhold Luger,
Grafik Designer,
Dornbirn
Hannes Müller und
Peter Schoop,
Metron
Verkehrsplanung,
Brugg

