

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 5 (1992)
Heft: 3

Artikel: "Ar kut, ar kut!" : der rote Stadtbus von Dornbirn
Autor: Gantenbein, Köbi
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-119580>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 10.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



«Ar kut, ar kut!»

In Dornbirn, der grössten Stadt von Vorarlberg, fährt seit vier Monaten der Stadtbus. Eine exemplarische Planung, bei der Politik, Stadtplanung, Verkehrsingenieurs-Wissen, Design und auch der Zufall zusammengespield haben, hat das möglich gemacht, obwohl öffentlicher Stadtverkehr vorher nahezu unbekannt war. Eine Reportage über den Bilderhandel rund um ein Stadt- und Verkehrsprojekt.

«Ar kut, ar kut!» – das ist nicht arabisch, sondern so rufen die Leute von Dornbirn, wenn sie einander in ihrem Dialekt freudig mitteilen, er, der neue Stadtbuss, komme. Ar kut erst seit vier Monaten. Vorher gab es in Dornbirn so gut wie keinen öffentlichen Stadtverkehr, dabei ist die

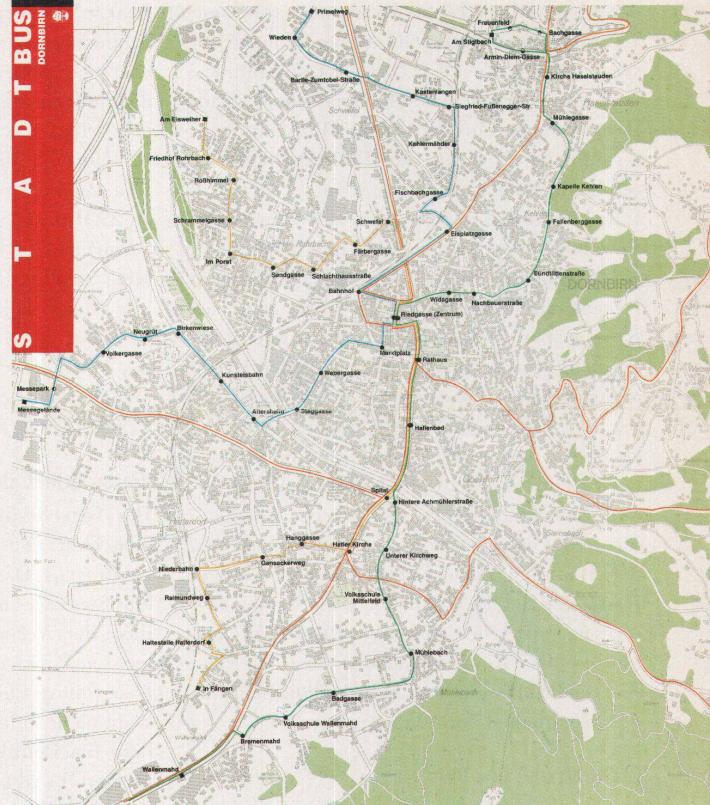
Stadt etwa so gross wie La Chaux-de-Fonds und grösser als Chur, Frauenfeld oder Schaffhausen, wo ja überall und schon lange Auto- oder Trolleybusse selbstverständlich sind. Das ist auf den ersten Blick eigenartig, denn in Dornbirn, dem grössten Ort im österreichischen Bundesland Vorarlberg, leben über 40 000 Leute. Sechs Gründe erklären, weshalb der Bus nun fährt.

Erster Grund: Der Städtebau

Ein Bus ist ein städtebauliches Projekt. Dornbirn ist, obschon an allen Ecken und Enden Ländlichkeit vorgeführt wird, eine Stadt. Wer am Bahnhof ankommt, trifft da die «Sandler», wie Obdachlose hier genannt werden. Sie wei-

Dornbirns zweite Blüte gibt es noch auf Postkarten (oben). Heute ist das Zentrum autofrei und der Stadtbus fährt durch die ausgefranselte Hüsilandschaft (Busnetz mit Logo oben rechts).

Über die Stadt verstreut sind die roten, mannshohen Stelen als Minimalversion einer Haltestelle. (Bild links)



- der rote Stadtbus von Dornbirn

sen auf soziale Brüche in der gerne gepflegten ländlichen Idylle hin. Städtische Brüche auch in der gebauten Umwelt: Vom Bahnhof ins Ortszentrum führt, einst als Prachtstrasse gedacht, eine heute ruhige Strasse, gesäumt von ein paar protzigen Villen aus der Jahrhundertwende, die von der ersten Boomzeit erzählen, als die Eisenbahn nach Dornbirn kam, es hier sogar ein Tram gab und die Textilbarone ihre grosse Zeit hatten. 1901 wurde Dornbirn auch offiziell Stadt.

Links und rechts der Bahnhofstrasse fallen eilig hingeklotzte Betonetagen auf. Sie gehören, wie das unüberblickbare Hüslimeer rund um das Zentrum, zur zweiten Boomzeit in den sechziger und siebziger Jahren. Dass wir in ei-

ner Stadt sind, zeigt auch ein autofreies Zentrum mit einer Einkaufspassage, einem gestylten Café, dem ersten Hochhaus in Vorarlberg und einigen ehrwürdigen, restaurierten Fassaden. Dann gibt es da auch ein postmodernes Zuckerbäckerhaus und sogar ein Wasserspiel. Das alles steht auf Boden, der in den letzten zehn Jahren um 200 bis 300 Prozent teurer geworden ist und heute etwa 1000 Franken/m² kostet. Neben dem Zentrum führt eine breite Bundesstrasse mitten durch den Ort. Sie war – wie das Lehrbuch vorschreibt – der Preis dafür, dass im Zentrum der Autoverkehr gezähmt werden durfte. Zurzeit fahren 22 000 Autos pro Tag über die Stadtstrasse. Nur 22 Prozent davon sind Durchgangsverkehr, den Rest tei-

len die Dornbirner unter sich auf. Der Bau von Strasse und Zentrum lösten Dornbirns dritten Boom aus. Der hält noch an und hat unter anderem am Stadtrand auf der grünen Wiese ein Einkaufszentrum geboren.

Entwicklung hiess bisher immer auch mehr Autos. Mit dem Stadtbus soll dem wachsenden Autoverkehr endlich etwas entgegenfahren.

Grund zwei: Die Zersiedelung

Dass «öffentlicher Personennahverkehr», wie der Stadtbus in der Technikersprache heisst, bisher unbekannt war, ist erstaunlich, wenn wir einen Blick auf die Landkarte werfen: Dornbirn ist ein weit ausgewalzter Fladen. Vier Kilometer breit und sechs Kilometer lang wer-

Die Lust am Bus

Meine Mutter hatte die Gewohnheit, uns am Sonntag in ein besonderes Kleid zu stecken. Würdig, nobel durchaus, sollten die Kinder in der Sonntagsschule herzeigen, dass es der Familie gut geht. So ein Sonntagskleid haben die zwei Dornbirner Gestalter Reinhold Luger und Wolfgang Ritsch, die den Ideenwettbewerb für den Stadtbus gewonnen haben, realisiert.

Vorab im Fahrzeug selber wird die Absicht deutlich: Elegante Erscheinung. Die Mittel heissen Textilien und Lack. Die Wände sind mit grauem Filz verkleidet, die Böden mit einem grünbraunen Kunststoff belegt. Der Fahrerscheintomat, Die Hebel und die Halteknöpfe sind rot lackiert, die Decke ist weiss und hellgrau. Diese Farbkombinationen lassen den Innenraum grösser und höher scheinen als er ist und machen ihn vornehm. Im Sonntagsstaat

auch die Sitzpolster, speziell (in der Schweiz bei Tisca in Bühler) gewoben aus grauem und rotem Garn. Dieser Stoff weist auf zwei Probleme hin, die für das ganze Interieur gelten: Erstens: Der Bus will mehr sein, als er wirklich ist: Kein Industrieprodukt, zusammengestellt aus einer Reihe Halbfabrikaten, sondern ein Unikat. Wie ein profanes, industriell hergestelltes Möbelstück, das mit noblen Stöffli überzogen, etwas Besonderes sein will.

den hier zahllose Einfamilienhäuser rund um vier historische Dorfkerne mit den Namen Haselstauden, Hatlerdorf, Oberdorf und Mühlebach und den zwei neuen Kernen Schoren und Rohrbach ausgebreitet. In der Mitte das oben geschilderte Zentrum, das die Einheimischen «Dorf» nennen.

Dornbirn rühmt sich «Gartenstadt», und viele Bewohner pflegen ein lieblich-ländliches Idyll mit Tirolerhäuschen, sorgfältig renovierten Bauernhäusern und putzigen Gartenzäunen. Es gibt aber auch verschiedene Etappen von verdichtetem Bauen. So steht am einen Rand der Stadt, in einem gar schattigen Winkel, die Siedlung Bremenmahd, ein Sozialwohnungsghetto aus den sechziger Jahren. Und am andern Rand gibt es in den Quartieren Wieden und Kastenlangen neuere Versuche mit verdichteter Überbauung Marke Reihenhauses, um dem Einfamilienhaus Paroli zu bieten. Gut die Hälfte der 23 000 Arbeitsplätze sind in der Industrie. Zur Arbeit fahren 60 Prozent die oft bloss wenigen Kilometer mit dem Auto. Die Verdichtung von Wohn- und Arbeitsplätzen macht den öffentlichen Verkehr attraktiv.

Dritter Grund: Das Geld

Dornbirn ist eine wohlhabende Stadt. Der «Dorabirer», wie der Vizebürgermeister und

Lehrer Wolfgang Rümmele sich und die andern Einheimischen nennt, sei fleissig, häuslich und sparsam. Neben den Tourismusorten gehört die Stadt zu den reichen Regionen Österreichs. Sie verfügt über ein «freies Budget», das heisst, sie kann sich die Ausgaben für einen Bus leisten. Zudem werden Bau- und Abgangskosten zu 25 Prozent vom Land subventioniert. Das Busprojekt hat bis zum Tag der Eröffnung 12,2 Mio. Schilling (1,46 Mio. Franken) gekostet und schlägt im jährlichen Budget mit 19,5 Mio. Schilling (2,34 Mio. Franken) zu Buche. Bei einem Gesamtbudget der Stadt von 1,3 Mrd. Schilling entspricht dies etwa anderthalb Prozenten des jährlichen Budgets.

Vierter Grund: Der Zeitgeist

Der Verkehrsplan für Dornbirn hiess bisher freie Fahrt, Zufall und da und dort ein diskreter Eingriff. Das Verhältnis der Zahl der Autos zur Strassen- und Parkfläche ist so günstig, dass der Verkehr nie zusammenbricht. Im grossen Parkhaus im Zentrum gibt es ständig freie, billige Plätze. Auch die Bürger scheinen noch nicht so lärm- und abgasgeplagt zu sein, dass die Politiker schon hätten erschrecken müssen. Es gibt zwar ab und zu Notlagen, aber keinen Kollaps. Dennoch: Es sei nun, so wird von schwarz über rot bis grün betont, an der

Zeit, mit dem öffentlichen Verkehr ernst zu machen. «Die Leute wollen den Bus. Die Zeit ist reif», sagen die einen. «Wir haben nun jahrelang gedrängt. Jetzt ist er da, endlich», sagen die andern. Dornbirn, die Provinzstadt, ist gewiss nicht Avantgarde – aber die Vorturner legen Wert darauf, dass sie die Zeichen der Zeit erkannt und ihrer Bevölkerung einen schönen Bus geleistet haben.

Fünfter Grund: Der Stadtplaner

Im Büro von Markus Aberer, seit 1983 Dornbirns Stadtplaner, stehen in einem Bücherregal 15 Ordner. Darin ist die Geschichte des Stadtbusses in Vertragsentwürfen, Tarifreglementen, Projektanträgen, Kostenvoranschlägen, Bauplänen, Wettbewerbsausschreibungen und Zeitungsartikeln zusammengefasst. Aberer ist der Drahtzieher des Stadtbusses und der Vordenker. Beide Namen würde er für sich zwar sofort zurückweisen und sagen: «Ich mach' nur meinen Job.» Aber ob ÖVP-Vizebürgermeister Wolfgang Rümmele («Aberer hat gemacht, dass der Bus fährt. Es ist sein Projekt.») oder SPÖ-Verkehrspolitiker Gerhard Greber («ohne Aberer würde der Bus gewiss nicht fahren») oder Verkehrsingenieur Hannes Müller («mich hat immer erstaunt, mit welcher Beharrlichkeit da ein Beamter dieses Projekt



SCHULE FÜR GESTALTUNG ZÜRICH



Zweitens: Die Gebrauchstüchtigkeit im Alltag: Ein Bus ist ein Massenverkehrsmittel. Es braucht da nicht einmal die bösen Buben, die dafür sorgen, dass das Sonntagskleid schäbig wird. Bei den verwendeten Materialien wird viel Sorgfalt und noch mehr Pflege nötig sein, damit der hohe Anspruch durchgehalten werden kann. Das Verdienst der Gestalter: Sie haben die Offerte des Busproduzenten, dass die Gestalt des Fahrzeugs beeinflusst werden kann,

genutzt, eine praktische Einrichtung gefunden und mit kluger Material- und Farbenwahl einen warmen, vornehmen Raum geschaffen.

Die Gestaltung macht den Bus zum angenehmen, öffentlichen Raum, die Technik macht ihn komfortabel. Er ist konsequent mit niedrigerem Flur gebaut, das heisst: Im Bereich der vorderen und mittleren Türen ist der Busboden nur wenige Zentimeter über der Erde. Niemand muss Stufen klettern, die

Mütter können ihre Kinderwagen ohne Hilfe über eine ausfahrbare Rampe ins Fahrzeug schieben, und Rollstuhlfahrer bleiben nicht ausgeschlossen. Der niedere Flur führt ausserdem dazu, dass der Passagier seine Augen auf derselben Höhe hat wie der Passant auf der Strasse. Ein fast sonntägliches Kleid auch für die Fahrer. Dunkelblau, hellgrau und rot, dazu eine graue Strickjacke: Das Zeitalter der Uniform ist selbst in Österreich Geschichte.

Der Bus will einen markanten Auftritt in der Stadt. Reinold Luger: «Die Farbe war für uns keine Frage. Der Dornbirner Bus ist nun ebenso rot wie der bekannteste Bus der Welt, der von London.» Die Folge liegt auf der Hand: Der Bus ist unübersehbar. Damit er nicht aussieht wie ein Feuerwehrauto, haben die Gestalter eine zwar leuchtende, aber etwas dunklere Rot-Variante gewählt und die dominierenden roten Flächen mit grauen kombiniert.

vorangebracht hat») – sie alle verweisen auf ihn und meinen damit auch, dass Strukturen und Bedingungen zwar nötig sind, aber erst entschlossene Macher ein Projekt auf die Beine stellen und durchziehen.

Diese fünf Gründe haben den Plan reif gemacht. Die Geschichte seiner Umsetzung hat zehn Etappen.

1. Etappe: Die Ringlinie

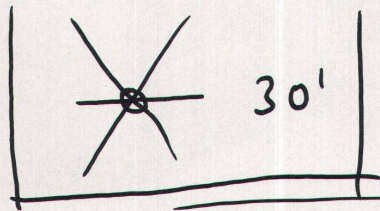
Die Idee für einen Stadtbus ist etwa zehn Jahre alt. Die Verkehrssituation in Dornbirn ist zu Beginn der achtziger Jahre nicht dramatisch. Öffentlicher Verkehr wurde erstens aus sozialen Gründen nötig, damit auch die, die kein Auto haben, in der Stadt herumkommen. Ein zweiter Grund ist, dass die, die vom Auto nicht lassen wollen, eine Alternative vorgeführt erhalten, und man ihnen nachher ihre schädlichen Autofahrten wirkungsvoll erschweren kann. Stadtrat Walter Wintersteiger und sein Stadtplaner Aberer denken schon längere Zeit über ein Busprojekt nach. 1986 schlägt ein privates Busunternehmen der Stadt vor, einen Bus auf einer Ringlinie im Zickzack durch die Stadt fahren zu lassen. 1987 erhält die Metron Verkehrsplanungs- und Ingenieur AG aus Windisch den Auftrag, die vorgeschlagene Ringlinie zu begutachten.

2. Etappe: Die Verkehrsingenieure

In ihrem Bericht zerzausen die Metron-Ingenieure Peter Schoop und Hannes Müller in der trockenen Sprache der Techniker die Ringlinie als zu teuer, unattraktiv und nicht machbar. Sie sind allerdings pointiert auf der Seite des Stadtbusses und raten zum konventionellen Projekt: Durchmesserlinien mit Taktfahrplan. Im Januar 1988 stellen die Experten aus der Schweiz ihre Meinung vor und erhalten darauf den Auftrag, den Stadtbus zu konzipieren.

3. Etappe: Die Buskonzeption

Der Metron-Entwurf geht von einer einfachen Idee aus, die Hannes Müller von nun an während drei Jahren Politikern, Beamten und der Bevölkerung aufzeichnen wird:



In dieser Zeichnung steckt alle Information: sechs Durchmesserlinien, 30-Minuten-Takt, zentraler Verknüpfungspunkt zum Umsteigen. Und das heisst etwas differenzierter: Im Zen-

trum der Stadt sollen vorerst einmal drei, später sechs Buslinien an einem Ort zusammenlaufen. Nur an diesem Verknüpfungspunkt sollen die Gäste innerhalb von zwei Minuten zwischen allen Linien und in beide Richtungen umsteigen. Das Busnetz wird zuerst 20, später 34 Kilometer lang sein. Die Haltestellen werden so über die Stadt verteilt, dass der Weg von den meisten Dornbirner Haustüren zum Bus zwischen 250 und 400 Meter lang ist. Mindestens alle fünfhundert Meter hält der Bus an. Vorerst einmal gilt der 30-Minuten-, nach der zweiten Etappe für einige Linienteile der 15-Minuten-Takt. Für den Bus muss das bestehende Strassennetz nur minimal umgebaut werden. Die Verkehrspolizei muss aber dafür sorgen, dass der Bus unbehindert von Autos fahren kann. Vorerst fährt der Bus werktags von 6 bis 20 Uhr, später wird er bis Mitternacht und auch am Sonntag unterwegs sein. Vorsichtig haben die Ingenieure die Kosten veranschlagt: Sie rechnen für die erste Etappe mit 10,1 Mio. Schilling (1,2 Mio. Franken) Betriebsaufwand pro Jahr, der mit 4,5 Mio. Schilling Einnahmen und 5,6 Mio. Schilling aus der Stadtkasse bezahlt wird. Die zweite Etappe kostet 26,8 Mio. Schilling und bringt 8,6 Mio. ein. Der Kostendeckungsgrad sinkt damit von 45 auf 32 Prozent (Zürich verlangt 65 % Deckung).

Ar kut, ar k

Fünfte Etappe: die Ausstellung der Studentenarbeiten. Zwei Beispiele: Wer den Bus will, muss ans Velo denken, Bike&Ride braucht taugliche Installationen (links)

Es muss nicht immer ein Papierbillet sein – Studien für den «Dobi», einen Handschmeichler als Eintritt in den Stadtbus (rechts).

Die Studentenarbeiten waren Grundlage für den Designwettbewerb.

Gewonnen hat ihn das Tandem Luger/Ritsch. Hier Details zum Kapitel Fahrzeugdesign (Bild rechts aussen).

SCHULE FÜR GESTALTUNG ZÜRICH

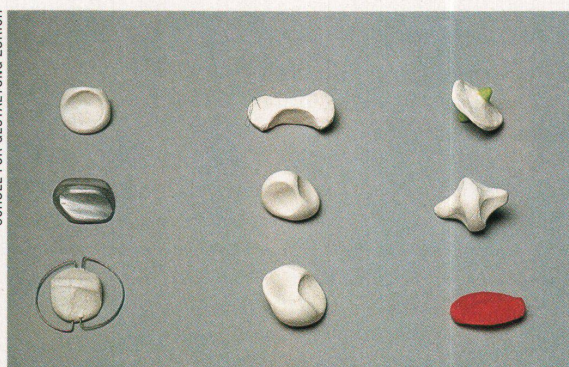
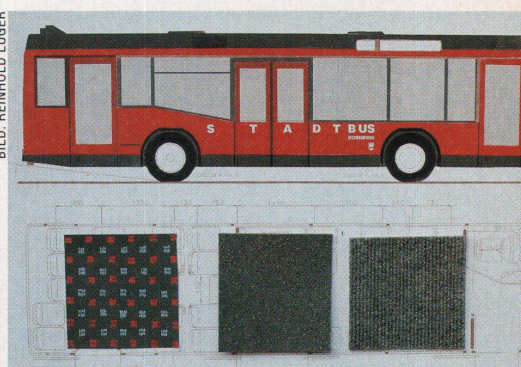


BILD: REINHOLD LUGER



Dunkles Grau wird auch fürs Dach gebraucht und führt dazu, dass das Fahrzeug von aussen weniger hoch scheint als es ist, und dass es nicht knallig, sondern elegant wirkt. Auch hier gilt wie beim Interieur: Die Eleganz verlangt viel Pflege, das sorgfältig gestaltete Fahrzeug ist auch nicht als Reklameträger brauchbar. Sie seien bereit, auf die Werbeschillinge zu verzichten, sagen die Dornbirner, und die Bevölkerung schätze das auch. Man erinnere

sich nämlich ungerne daran, dass einst ein Stadtrat die Mauer entlang einer Kirche einem Werbebüro als Plakatfläche verkauft habe. Das sei «unghörig» gewesen und dürfe sich beim Stadtbus nicht wiederholen.

Die Busbauer experimentieren zur Zeit mit Kunststoffkarosserien. Diese Technik ist allerdings noch so neu, dass die Dornbirner nicht gewagt haben, darauf einzusteigen. Die Karosserie ihres Fahrzeugs ist aus Blech, nur die



Bei Hudelwetter müssen alle zusammenrücken, wenn die Sonne scheint, gefällt die luftige Architektur des zentralen Verknüpfungspunktes. Sie ist ghörig, eine solide Tüftlerarbeit (links).

Strickjäcklein statt Kapitänsmütze – die Arbeitskleidung der Chauffeure. Das Netz ist im Aufbau – Fundamentprobleme müssen noch gelöst werden (rechts).

4. Etappe: Die Lust auf den Bus

Wer mit dem Zug in Dornbirn ankommt, stutzt: Der Bahnhof scheint geringe Bedeutung zu haben. Jeder Bahnhof auf der schweizerischen Seite des Rheintals ist ein selbstbewusster Bau dagegen, zu schweigen von Bahnhöfen wie Zug, Schaffhausen oder Chur. Das hat damit zu tun, dass die «Kultur des öffentlichen Verkehrs», wie Hannes Müller dem sagt, in allen Ländern rund um die Schweiz noch weniger Chancen gegen den Autoboom hatte als hierzulande. Mittlere und kleinere Städte in Österreich, Italien und Deutschland kennen öffentlichen Stadtverkehr wenig und wo vorhanden, wird er nicht geschätzt. So können seit 1972 alle österreichischen Schüler zwar gratis Bus fahren. Damit ist landesweit ein Busnetz entstanden. Attraktiv wurde das Verkehrsmittel damit aber nicht. Bus fährt immer noch nur, wer muss. Nach wie vor riecht der Bus nach Armut. Hannes Müller: «Wir haben von Anfang an gemerkt, dass wir den Bus auch kulturell aufbau-

en müssen. Ich sage dem: Die Lust auf den Bus. Es sollte etwas für Dornbirn Eigenartiges werden. Etwas, das zum Stadtbild gehört, das die Leute mögen, auf das sie stolz sind.» Und so haben der Stadtplaner Markus Aberer und die Experten aus Windisch schon früh Worte wie Erscheinungsbild, Design und Identität gebraucht und den Bilderhandel in zwei Etappen umgesetzt.

5. Etappe: Ein Design für alle

Eine Studentengruppe der Schule für Gestaltung in Zürich (Weiterbildungsklasse Innenarchitektur und Produktgestaltung) erhält einen Studienauftrag: Entwerft ein Erscheinungsbild für den Stadtbus. Das Resultat soll einem Designwettbewerb zu Grunde gelegt werden. Nach einem Semester stellen die Zürcher ihre Ratschläge in Fotomontagen, Modellen und Zeichnungen vor. Der nun in Bilder umgesetzte Tenor heisst: Kauft nichts von der Stange, baut den Bus und seine nötige Architektur wie Hal-

Busfront aus Plastik. Der rote Lack blendet immerhin so, dass diese problematische Werkstoffkombination nicht weiter auffällt. Die Details für technisch Versierte: Das Dornbirner Fahrzeug ist ein Midi-Bus, 9,75 Meter lang mit 25 Sitz- und 41 Stehplätzen, hergestellt von der Firma «Neoplan» in Pilsting in der Nähe von Stuttgart. Der Typ heisst N4009L, und er kostet pro Stück 276 000 Franken.

Zum eigenständigen Auftritt gehört

das zweite Element, das neben dem «Dornbirner Rot» über alle Teile des Erscheinungsbildes gezogen wird: das Logo. Statt ein Bildli zu erfinden, haben die Gestalter auf Typografie gesetzt und in einer Helvetica einfach den Namen «Stadtbus» mit von links nach rechts sich verengenden Buchstaben zwischenräumen zum Logo gemacht. Die Beschriftung, die zum Logo wird, ist eine ausserordentlich gelungene Lösung: Sie wirkt als Zeichen, ist gut les-

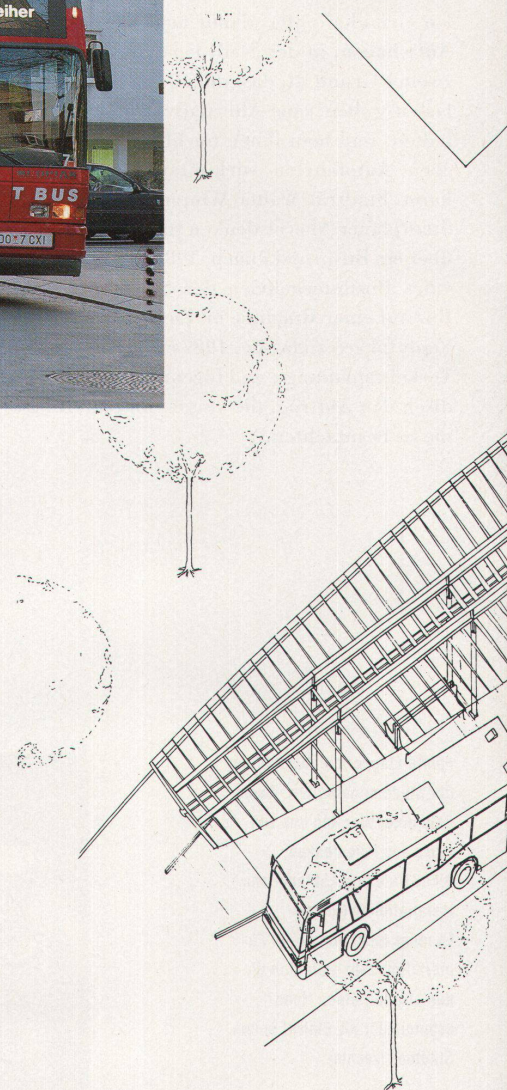
bar und taugt für das Briefpapier ebenso wie für die Busfront.

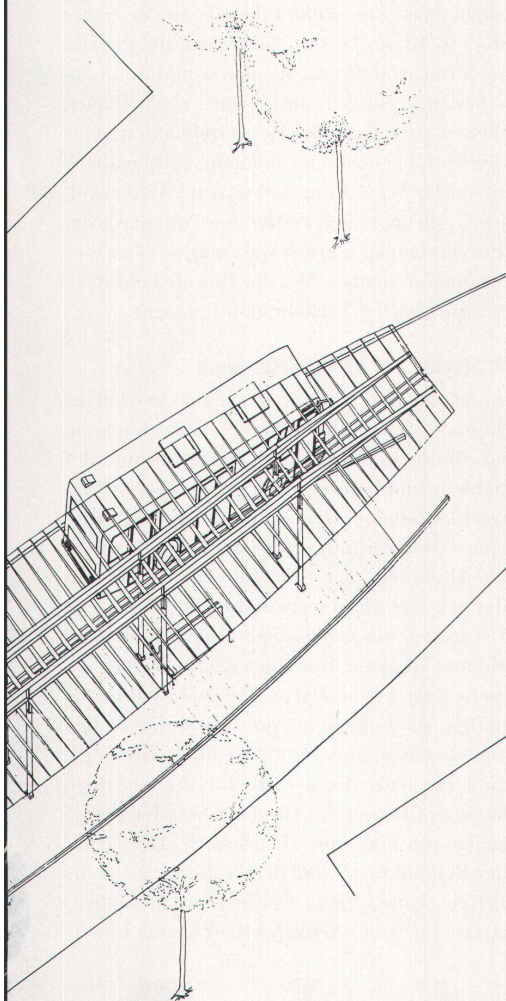
Die Lust am Bus wird auch listig erschlichen. Der Bus will der Freund der Dornbirner sein. Der Trick, ein technisches System in eine Person zu verwandeln, wird unerbittlich durchgezogen. Ar kut – er kommt, ist die gängige Werbemarke auf Plakaten und Flugblättern. Im Stelleninserat sucht nicht das Unternehmen, sondern «Ich, der Stadtbus» einen Angestell-

ten, und es dankt nicht der Chauffeur fürs Ein- und Umsteigen, sondern «Ihr flotter Stadtbus». Ein Bild wird rundum positiv besetzt mit Werbung, Produkt- und Grafikdesign und einem funktionierenden Betrieb.

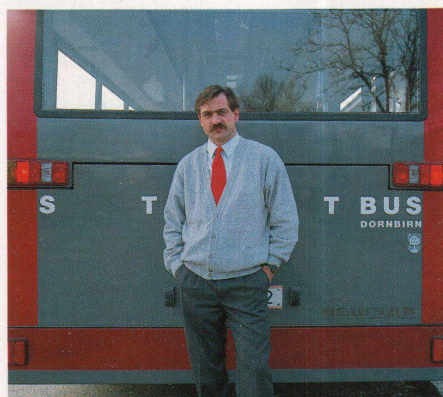
Liebe zum Detail

Für Wolfgang Ritsch, dem Architekten im Tandem, stand von Anfang an fest: Die Haltestelle und ihre Möblierung sollen nicht aufgeregt wirken. Die ein-





Die Haltestelle als Stadt-Fischfilet – die Gräben hängen am Träger unter den Leuchten.



testellen und Wartehäuschen als Teil der Stadt, pflegt sorgfältig auch die Details, von der Arbeitskleidung des Chauffeurs übers Billett bis zum Schreibpapier. Die Arbeiten der Zürcher Schule werden eine wichtige Station in der Öffentlichkeitsarbeit. Die Dornbirner können sich in ihrem Kulturhaus aufgrund der teilweise spektakulären Vorschläge ein Bild machen, wie das Bussystem einst aussehen könnte. Ein Ziel ist erreicht: Niemand denkt mehr, dass Busfahren nur etwas für arme Leute sei. Das Bild heisst jetzt: Ein Bus für alle, für die einkaufenden Mütter mit Kinderwagen, ihre werktätigen Männer, die vornehmen Rechtsanwälte, die singenden Schülerinnen und die johlenden Trinker. Und vor allem: Ein Bus speziell für die Dorabirer.

6. Etappe: Das Fahrzeug

Dornbirn hat folgende Bedingungen ans Fahrzeug zusammengestellt: ein Midi-Bus mit konsequent niederem Flur, ausfahrbarer Rampe,

fache Lösung, die ausstrahlt: «Ich bin solide, sorgfältig und passe mich in die Stadt ein», bewährt sich. Für den Verknüpfungspunkt wurden die Parkplätze in einer Strasse nahe dem Stadtzentrum ausgeräumt und diese weitgehend autofrei gemacht. Eine Insel trennt zwei Fahrbahnen, auf denen die Busse immer in derselben Reihenfolge einfahren, die drei nördlichen Äste auf der einen, die drei südlichen auf der andern Seite. Unter leicht gebogenen



drei Türen. Gefordert wurde also ein Bus auf dem neusten Stand der Technik, vor allem bezüglich der Immissionen und Möglichkeit für individuellen Ausbau. Nur die Firma «Neoplan» bot damals ein solches Fahrzeug an. Das wurde den Gestaltern vorgegeben.

7. Etappe: Die Politik

Selbstverständlich läuft ein solches Projekt nicht linear ab: Wichtig während des ganzen Vorhabens war die politische Auseinandersetzung zwischen der Mehrheitspartei ÖVP (53%), der SPÖ (21%), den Grünen von der offenen Bürgerliste (15%) und der Freiheitlichen Partei (11%). In der «Arbeitsgruppe öffentlicher Personennahverkehr» wurden die Parteien vom Stadtplaner und den Verkehrsingenieuren mit Argumenten und Exkursionen aneinandergebunden. Für Klaus Fessler, den Vertreter der offenen Bürgerliste, ist die Fahrt im gleichen Boot eine wichtige Bedingung, dass der Bus fährt: «Ich habe mir anlässlich einer

Stahlträgern sind Glasplatten für das Dach montiert. Wenn es regnet, werden die Wartenden allerdings eng zusammenrücken müssen. Die Leuchten sind hinter dem Glas auf die Träger geschraubt, und das indirekte Licht schafft am Abend eine ruhige Stimmung. Alles in allem: Saubere Tüftelarbeit – und doch luftige Architektur. Realisiert werden alle Bauten mit einheimischen Gewerblern. Wolfgang Ritsch: «Dank der Bedeutung der Ma-

eindrücklichen Exkursion der Arbeitsgruppe nach Frauenfeld den Satz des Planers Peter Wieland, der dort für den Stadtbus zuständig ist, gemerkt: Haltet den Bus aus dem Parteienstreit heraus!»

Jetzt, wo der Erfolg da ist, tritt natürlich jeder gerne als der beste der Väter auf und möchte auch, dass seine Wähler das wissen. Es ärgere ihn, so Klaus Fessler, jahrelang ein Projekt zu fordern, dafür zu streiten – und dann zusehen zu müssen, wie die bürgerliche Partei, die sich einst gegen den Bus gestellt hat, nun bei der Einfahrt der Ernte auf dem Kutschenbock sitzt. Der Verwaltung und seinen Politikerkollegen gibt aber auch Fessler gute Noten: Als das Projekt einmal lanciert war, ging es zügig voran, und er glaube, dass der Bus als Lehrstück für die künftige Verkehrspolitik tauge.

8. Etappe: Der Designwettbewerb

Aufgrund der Studentenarbeiten werden im Januar 1991 sechs Teams von Architekten, Grafikern und Produktgestaltern aus der Schweiz und Österreich zu einem Ideenwettbewerb eingeladen. Herbert Lindinger, ein erfahrener Designer in Sachen öffentlicher Verkehr aus Hannover, leitet die Jury mit Leuten aus der Schweiz, Österreich und Deutschland. Das Programm will zwei Gebiete bearbeitet haben: Erstens die Gestaltung des ganzen Unternehmens vom Farbkonzept über das Fahrzeugdesign, die Fahrpläne, die Billetts bis zu den Drucksachen und natürlich auch ein Logo. Und zweitens: die Architektur des zentralen Verknüpfungspunktes und der Standardhaltestellen mit und ohne «Häuschen». Der Grafiker Reinold Luger und der Architekt Wolfgang Ritsch haben den Wettbewerb gewonnen. (Dazu der "rote" Artikel: «Die Lust am Bus»)



Ein Sonntagskleid und kein Einkauf ab der Stange des Supermarktes - der Bus soll pünktlich fahren, kommod sein und eine Gattung machen. Auffällig und allgegenwärtig das Buchstaben-Logo: Der einfache Trick heisst Zwischenräume gestalten.



schienenindustrie haben wir überdurchschnittlich viele gute, spezialisierte Handwerker auf kleinem Raum. So hatten wir beispielsweise keine Probleme, die grosse Lichtfabrik Zumtobel dazu zu bringen, für das Busperondach spezielle Leuchten zu bauen. Bei Projekten in Deutschland muss ich dagegen die Materialien und Handwerker oft im Umkreis von hundert Kilometern zusammentrommeln.» Ist schon der Verknüpfungspunkt be-

tont einfach gestaltet, so sind auch die Haltestellen auf ein Minimum reduziert. Das sonst in Österreich übliche H auf einer Kelle an einem Eisenrohr hat ein markantes Brüderchen erhalten. Auf einem mit grauen Steinen belegten Haltestellenfeld steht ein roter, vierkantiger Pfahl. Mit wenig Aufwand entstand ein gutes, weil auffälliges Zeichen, das über die ganze Stadt verstreut wird. Noch im Bau sind die betont einfachen Unterstände für das

9. Etappe: Die Konzession

Wenn in Österreich öffentlicher Verkehr eingerichtet wird, sagen Bahn und Post von Wien aus, wie das geht. Sie haben dafür auch einen grossen Betrieb: die Bundesbusse. Markus Aberer ist, nach einer «Zitterpartie mit überzeugendem Dornbirner Auftritt in Wien» zufrieden, dass Dornbirn zum ersten Mal in Österreich die Konzession für einen Stadtbus, so wie ihn seine Planer wollen, erhalten hat. «Zuerst wurde uns vorgeschlagen, doch einfach den Bundesbus, grosse gewöhnliche Busse also, durch Dornbirn fahren zu lassen. Dann hat man uns gesagt, wir könnten ja unser Logo draufkleben, und erst in Verhandlungen mit Verkehrsminister Streicher wurde uns die Konzession für unsern Stadtbus erteilt.» Die Stadt selber hat keinen eigenen Regiebetrieb, sondern erteilt der Post und einem privaten Busunternehmen die Aufträge, welche Strecken zu bedienen sind, wie die Fahrzeuge auszu- sehen haben und wie die Chauffeure ausgebildet werden sollen. Pro Kilometer erhalten diese Unternehmen 40 Schilling (4.80 Franken) und decken damit die Chauffeur- und Fahrzeugkosten. Dornbirn ist eingebunden in den Verkehrsverbund Vorarlberg, wo unter anderem die niedrigen Tarife festgelegt werden. Eine Fahrt kostet zehn Schilling (1.20 Franken), eine Tageskarte zwanzig Schilling (2.40 Franken) und eine Jahreskarte 960 Schilling (115 Franken).

10. Etappe: Essen und Trinken

Reinold Luger und Wolfgang Ritsch haben nach dem Wettbewerbsentscheid im Frühjahr 1991 ihre Ideen zügig realisiert. Am 26. Oktober ist der Stadtbus von Dornbirn an einem Volksfest mit Essen, Trinken, Ansprache und

Musik eingeweiht worden, zwei Pfarrer haben zu seiner Feier gepredigt. Seither heisst es: «Ar kut.» Unmittelbar neben der zentralen Haltestelle hat die Stadt ein Lokal als Betriebszentrale und Stadtbusladen eingerichtet. War Markus Aberer in der Planung der entscheidende Mann, so ist es im Busalltag nun Karl-Heinz Winkler, der vom Busladen aus den Betrieb mit Leib und Seele dirigiert.

Vorerst: Mehr Mobilität

Gut drei Monate sind seit der Eröffnung vergangen. Der Stadtbus hat bereits 2100 Jahreskarten verkauft, dazu kommen etwa 1000 Monatskarten. Er zähle, so Karl-Heinz Winkler, 5000 Passagiere pro Tag. Ein überraschend grosser Teil seien «Vollzahler», also weder Kinder oder Jugendliche noch Betagte. Mit einem derartigen Erfolg, sowohl was die Frequenzen als auch den Stolz über «unsern Bus» angehe, habe niemand gerechnet. Dem stimmt auch der Stadtplaner zu, schränkt aber ein: «Gewiss, der Bus wird gebraucht. Machen wir uns aber nichts vor. Wir schaffen vorerst zusätzliche Mobilität und erfüllen damit ein wichtiges, soziales Postulat, denn 25 Prozent der Haushalte haben kein Auto. Gewiss wird da und dort etwas Bring-mich-hol-mich-Verkehr zum Beispiel für Schulkinder zurückgehen. Jetzt steht erst ein attraktives Angebot. Wir werden erst mit verkehrspolitischen Massnahmen – Beschränkung und Benachteiligung des Autos, Tempo dreissig, Umbau von Strassen und Abbau von Parkfläche – die Leute zum Umsteigen bewegen.» Andererseits sind finanzielle Anreize wichtig. Ein gutes Zeichen ist zum Beispiel, dass die Firma Zumtobel – eine Leuchtenfabrik mit 2500 Arbeitsplätzen – ein Parkplatz-Projekt vorerst zurückgestellt hat.

Lebensqualität für die Gartenstadt

Auch die Stadt selber hat noch beträchtlichen Spielraum. In den letzten Jahren ist ohne grosses öffentliches Spektakel die Parkfläche in der Innenstadt um 15 Prozent reduziert worden, und die Parkiererei ist nicht mehr überall gratis. Nachwievor haben allerdings 820 Autos auf Parkplätzen und in einem grossen Cityparkhaus Platz. Auch für Vizebürgermeister Wolfgang Rümmele ist die Reduktion oder wenigstens die Stabilisierung des privaten Verkehrs ein guter Grund für den Bus. Und der junge SPÖ-Politiker Gebhard Greber freut sich am Erfolg, weil jetzt eine vernünftige Verkehrspolitik mehrheitsfähig werde: «Der Bus ist ein Türenöffner. Einiges wird wohl nicht mehr so zäh sein, denn am Erfolg wollen ja alle mitwirken. Und die bisher eher vorsichtige Mehrheitspartei kann mutig werden – auch wenn sie immer noch Angst hat, dass ihre Mehrheit bedroht wird von den Leuten, die bei Euch zur Auto- partei und bei uns zur freiheitlichen Partei gehören.»

Die nächsten, konkreten Schritte sind der geplante Ausbau des Stadtbusses auf sechs Durchmesserlinien, ein verkürzter Takt, Schichtwechsel-, Abend- und Feiertagsverkehr. Auf dem Programm steht auch ein Verkehrskonzept, an dem die Metron-Ingenieure zurzeit arbeiten. Der Stadtplaner präzisiert die Stossrichtung: «Wir wollen keinen 40 000-Siedlungsbrei, sondern die alten Dorfkern zu Stadtteilen stärken. Wir verbinden ein Umwelt- und Energiekonzept mit dem Verkehr und wollen mit dem staatlichen Handeln die Lebensqualität in der Stadt verbessern.»

Vier Schritte für ein Billett.
Die Automaten sind in die Busse eingebaut.

«Ar ischt furt»

gute Dutzend wichtiger Haltestellen. Mit drei verschiedenen Dachformen auf einer Stahlkonstruktion wird auf den jeweiligen Ort reagiert, leicht durchsichtige Wände schützen vor Wind und Wetter.

Obwohl öffentlicher Verkehr normalerweise Konfektion ist, haben sich die Dornbirner einen Massanzug mit aufmerksam gestalteten Details geleistet. Man schlägt nicht über die Stränge, es muss gehörig sein. Das Aussergewöhnli-

che ist denn gewiss auch die Art, wie bis in die Details einzelne Projektstationen aufeinander bezogen worden sind. Gekostet, so der Stadtplaner Markus Aberer, habe das nicht viel mehr als Lösungen ab der Stange. Dass die Details nicht nur einzeln sorgfältig gemacht sind, sondern auch zusammenstimmen, habe ganz wesentlich auch damit zu tun, dass schon so früh die Gestalter als Augenöffner mit von der Partie gewesen sind.

