

## Abschluss

### Arbeitsblatt 14: Im Rennen: Bus vs. Bim

Ziel der Übung ist es, den SchülerInnen einen kleinen Einblick in allgemeine Zahlen, Daten und Fakten rund um Bus und Straßenbahn in Wien zu geben.

#### Methode:

Die SchülerInnen berechnen bzw. knobeln die Lösungen in jedem der 6 Abschnitte und beantworten nach jedem Abschnitt die Abschlussfrage. Entsprechend dem Ergebnis der Abschlussfrage malen sie die Fahrbahn von Bus oder Straßenbahn auf der letzten Seite des Arbeitsblattes weiter und ermitteln so den Gesamtgewinner.

#### Lösung:

Abschnitt 1 – Bus: 1.  $29 / 2$  / 2. D und O / 3.  $(X - 11) : 4 = 29 \rightarrow X = 127$

Abschnitt 2 – Bus: Ottakring / 114 Jahre / Leopoldau / 3

Abschnitt 3 – Straßenbahn: A / 86 Meter

Abschnitt 4 – Straßenbahn: 6800 Meter / 7800 Meter

Abschnitt 5 – Bus: 15 km

Abschnitt 6 – Bus: B / 212,5 km

#### Zusatzinformation zur Straßenbahnkennzeichnung:

Früher gab es in Wien viel mehr Straßenbahnlinien als heute. Zur einfachen, raschen Orientierung, um welche Linie es sich handelt, wurde daher damals ein eigenes Nummern- und Buchstabensystem eingeführt:

- Nummern 1–20: Rundlinien, die die Stadt kreisförmig umfahren.
- Nummern 21–82: Radiallinien, die stadtein- und -auswärts fahren.
- Buchstaben: Durchgangslinien, die von außen kamen und den Ring entlang fahren.

Mittlerweile wurden viele Straßenbahnlinien durch Bus- oder U-Bahnlinien ersetzt bzw. wurden Straßenbahnlinien auch ausgebaut. Die alte Kennzeichnung kann man aber noch immer bei vielen Linien nachvollziehen, z.B. bei den Rundlinien 1 und 5, den Radiallinien 49 und 62 oder der Durchgangslinie D.

### Arbeitsblatt 15: Bewegte Jahrzehnte

Anhand eines Rätsels wiederholen die SchülerInnen die Kerninformationen der historischen Entwicklung des Wiener Straßenbahn- und Busverkehrs.

#### Methode:

Die SchülerInnen finden die 14 gesuchten Begriffe im Buchstabensalat. Die Wörter können dabei in alle Richtungen auch diagonal und – wie im Beispiel – um die Ecke geschrieben sein. Anschließend ordnen sie die Begriffe den Jahrzehnten zu, in denen sie eine besondere Rolle spielten.

# Mit Bim und Bus

Lösung:

	L	E	I	T	U	N	G					G			
	R				S	I	D	O	P	P	E	L	D		
	E	R			U	G		F				Ö	E		
	B	E			B	H		L				C	C		
K	O	N	D	U	K	T	E	U	R	I	N	K	K	Y	
		A			I	N	L	I	N	E	A		E	E	T
		K			E						B		R	R	I
		I			L	S					A	F	L	E	X
		R		D	E	L	E	K	T	R	O	B	U	S	
		E		A	G			L		T		A			
		M	E	M	I	L			B	S		H			
		A		P						U		N			
S	C	H	A	F	F	N	E	R	L	O	S				
					T	R	A	M	W	A	Y				

	L	E	I	T	U	N	G					G			
	R				S	I	D	O	P	P	E	L	D		
	E	R			U	G		F				Ö	E		
	B	E			B	H		L				C	C		
K	O	N	D	U	K	T	E	U	R	I	N	K	K	Y	
		A			I	N	L	I	N	E	A		E	E	T
		K			E						B		R	R	I
		I			L	S					A	F	L	E	X
		R		D	E	L	E	K	T	R	O	B	U	S	
		E		A	G			L		T		A			
		M	E	M	I	L			B	S		H			
		A		P						U		N			
S	C	H	A	F	F	N	E	R	L	O	S				
					T	R	A	M	W	A	Y				

1860er: Glöckerlbahn	1880er: Dampftramway	1890er: Oberleitung	1910er: Kondukteurin	1940er: Dieselbus, Amerikaner
1950er: Emil	1960er: Doppeldecker, Gelenkbus, Ustraba	1990er: ULF, Nightline, Schaffnerlos	2010er: Elektrobus, Flexity	

## Anhang: Meilensteine der Entwicklung des Bus- und Straßenbahnverkehrs in Wien

Datum	Meilenstein
1830	Das erste öffentliche Verkehrsmittel der Stadt entsteht: Große, von Pferden gezogene Stellwagen, genannt „Omnibus“, fahren durch Wien. Die öffentlichen Pferdebusse haben fixe Stationen und Routen.
1865	Die erste Pferdetramway fährt durch Wien. Glöckchen und Signalpfeife kündigen sie an.
1883	Die Dampftramway tritt ihre erste Fahrt in Wien an. Auf 10,3 km bringt die „Südliche Linie“ die Fahrgäste von Hietzing nach Perchtoldsdorf. In den folgenden Monaten und Jahren kommen immer mehr Strecken dazu. Diese Straßenbahnen werden anfangs alle privat betrieben. Im Laufe der Zeit werden sie von der Stadt Wien übernommen, die ihre Tarife vereinheitlicht.
1897	Die Straßenbahn wird elektrifiziert: Nachdem Versuche mit Stromschienen auf der Straße nicht funktioniert haben, werden zur Stromversorgung Oberleitungen gebaut.
1903	Die letzte Pferdetramway stellt ihren Dienst ein.
1907	Die ersten Benzinbusse werden im Linienverkehr getestet. Die Betriebskosten sind jedoch zu hoch, sodass sie nach kurzer Zeit wieder durch Straßenbahnen ersetzt werden.
1916	Da während des ersten Weltkriegs immer mehr Fahrer und Schaffner zum Dienst im Heer eingezogen werden, übernehmen auch Frauen diese Arbeiten. Zunächst sind sie nur als Schaffnerinnen unterwegs, aber 1916 darf die erste Frau eine Straßenbahn fahren.
1923	Die Stadt Wien kauft 30 moderne Busse, die im 1-Mann-Betrieb unterwegs sind. Der Fahrer übernimmt die Aufgabe des Schaffners und verkauft und entwertet die Fahrscheine.
1938	Die Straßenbahnen, die bisher im Linksverkehr unterwegs waren, werden aufgrund des Anschlusses an Deutschland dem Rechtsverkehr angepasst.
nach 1945	Nach dem Zweiten Weltkrieg werden einige benzinbetriebene Niederrahmenbusse mit Dieselmotoren aufgerüstet. Weitere dieselbetriebene Busse werden angekauft. Bis 1953 ist die gesamte Busflotte in Wien mit Diesel unterwegs.
1950	Nach dem Krieg müssen die schwerbeschädigten Straßenbahnen repariert und neue nachgekauft werden. Insgesamt 42 Straßenbahnen aus New York, die 1939 vom Third Avenue Transit System gebaut wurden, sind nun in Wien unterwegs. Diese werden von den WienerInnen liebevoll „Amerikaner“ genannt. Anders als ihre Vorgänger haben sie selbstschließende Türen. Sie sind bis 1969 im Einsatz.
ab Mitte 1950er	Das steigende Einkommen der WienerInnen führt zu einer Zunahme des Automobilverkehrs in der Stadt. Viele Straßenbahnlinien werden auf Busverkehr umgestellt, um mehr Platz für Autos zu schaffen.
1959	An anderen Stellen in Wien werden Teile der Straßenbahn unter die Erde verlegt und der erste „Emil“ gebaut (nach dessen Vorbild vorerst alle weiteren Straßenbahnen Wiens gebaut wurden). Das erste Teilstück der Unterpflasterstraßenbahn USTRABA, eine Unterführung des Südtiroler Platzes, wird eröffnet. In den Folgejahren entstehen immer mehr unterirdische Streckenabschnitte.
1960	Die ersten Doppeldeckerbusse sind in Wien unterwegs. So können in einem Bus noch mehr Menschen transportiert werden.

<b>1963</b>	Da die Doppeldeckerbusse nicht nur bei den WienerInnen nicht sehr beliebt sind, sondern wegen ihrer Höhe auch nicht auf allen Strecken fahren können, und Busse mit Anhängern nicht für die Wiener Straßen geeignet sind, werden nun bis zu 18 Meter lange Gelenkbusse in Betrieb genommen. Zusätzlich werden zur Verringerung der Luftverschmutzung bis 1977 alle Busse umgebaut, sodass sie mit einer Mischung aus Diesel und Flüssiggas betrieben werden können.
<b>1964</b>	Akuter Personalmangel erfordert technische Innovationen im öffentlichen Verkehr: Die Einführung eines Druckknopfes zum Öffnen der Straßenbahntür durch die Fahrgäste, eines automatischen Türschließsystems und von Fahrscheinautomaten ermöglicht die schrittweise Umstellung auf schaffnerlosen Betrieb.
<b>1968</b>	Das Verkehrsaufkommen in Wiens Straßen wird trotz USTRABA und Gelenkbussen immer größer. Daher beschließt der Wiener Gemeinderat den Bau eines U-Bahnnetzes.
<b>1969</b>	Der U-Bahnbau startet.
<b>1976</b>	Die ersten Citybusse fahren in der Innenstadt.
<b>1995</b>	Mit der NightLine wird ein ständiger Nachtbusbetrieb in Wien geschaffen. Im selben Jahr nimmt die erste Niederflurstraßenbahn ULF ihren Betrieb auf. Mit nur 19,7 cm Abstand zum Boden ist ULF die Straßenbahn mit der weltweit niedrigsten Einstiegshöhe.
<b>1996</b>	Der letzte Schaffner der Wiener Straßenbahn beendet seinen Dienst.
<b>2012</b>	Elektrocitybusse werden im ersten Bezirk in Betrieb genommen.
<b>2013</b>	Neue, umweltfreundlichere Busse bieten den Fahrgästen dank sich nach außen öffnender Türen noch mehr Platz.
<b>2018</b>	Ein neues Straßenbahnmodell namens Flexity wird nach und nach die alten Hochflurstraßenbahnen in Wien ablösen.