

Abschluss – Wiederholung & Blick in die Gegenwart und Zukunft

Übung 13: Wie war das nochmal?

Die SchülerInnen wiederholen ihr Wissen zu den Meilensteinen des öffentlichen Verkehrs in Wien.

Material:

- ✓ Arbeitsblatt 11 (Seite 57)

Methode:

Die SchülerInnen verbinden die Verkehrsmittel entsprechend ihrer historischen Entwicklung von den Anfängen bis in die Gegenwart. Dabei gibt es drei Startpunkte von denen jeweils eine Linie zu zeichnen ist. Im Anschluss kann mit den SchülerInnen besprochen werden,

- welcher historische Meilenstein in der Öffi-Geschichte Wiens ihnen am wichtigsten erscheint.
- mit welchem historischen Verkehrsmittel sie am liebsten einmal unterwegs wären.
- wohin die Entwicklung der Verkehrsmittel in Wien in Zukunft gehen könnte.

Lösung:

- Startpunkt 1: Kutsche – erster Benzinbus Wiens – Doppeldeckerbus – Gelenkbus
- Startpunkt 2: Kutsche – Pferdetrampway – Dampftrampway – Emil. Hier zweigen zwei Linien ab: eine geht zum ULF, eine andere über USTRABA und Silberpfeil zum V-Wagen.
- Startpunkt 3: Kutsche – Taxi

Übung 14: Von der Gegenwart in die ...

Von der Auseinandersetzung mit der Geschichte der Öffis in Wien wird der Bogen abschließend über die Gegenwart in die Zukunft des öffentlichen Verkehrs gespannt.

Material:

- ✓ Arbeitsblatt 12 (Seite 58)

Material für den Stationenunterricht:

- ✓ Angabe 3 (Seite 59)
- ✓ Buchstabenkarten 1 zum Ausschneiden (Seite 60)

Methode:

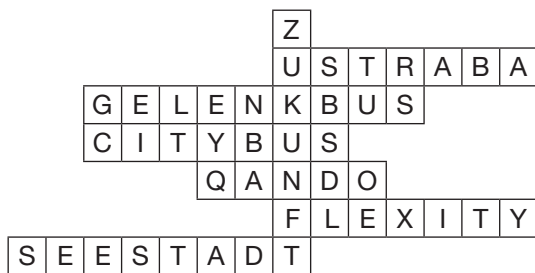
Arbeitsblatt

Die SchülerInnen suchen die Lösungswörter für das Rätsel und tragen sie richtig ein. Die Kurzerklärungen und der Buchstabenspeicher dienen als Unterstützung auf der Suche nach den Lösungswörtern.

Stationenunterricht

Im Stationenunterricht suchen die SchülerInnen die Begriffe, die das Rätsel ausfüllen. Dazu verwenden sie die Buchstabenkarten, die einen Buchstabenspeicher für die gesuchten Wörter darstellen. Jede Buchstabenkarte hat kleine Zahlen in den Ecken, die sie dem jeweiligen Lösungswort zuordnen. Sind alle Buchstaben für ein Wort, d.h. alle Buchstaben mit den gleichen Zahlen, gefunden, können die Karten umgedreht werden. Auf der Rückseite stehen Wörter, die in der richtigen Reihenfolge einen Satz ergeben, der das gesuchte Wort einerseits beschreibt und andererseits die Reihenfolge der Buchstaben vorgibt. Die so gefundenen Wörter müssen dann nur noch in das Raster am Angabenblatt gelegt werden.

Lösung:



Lösungssätze im Stationenunterricht:

1. Diese Straßenbahn fährt „unter dem Pflaster“ Wiens.
2. Sehr lange Busse müssen sich in der Mitte biegen.
3. Die kleinsten Öffis fahren im ersten Bezirk.
4. Streckenplanung klappt auch am Smartphone.
5. Das neue Straßenbahnmodell kommt bald nach Wien.
6. Das ist der Name der jüngsten U-Bahnstation Wiens.

Anhang: Meilensteine der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs 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.
1844	Ingenieur Heinrich Sichrovsky schlägt die Verlegung der Eisenbahn in unterirdische Tunnel vor, um das Verkehrsproblem in Wien zu lösen. Seine Idee findet aber nicht Gehör und Sichrovsky muss seine Pläne aufgeben.
1865	Die erste Pferdetramway fährt durch Wien. Glöckchen und Signalpfeife kündigen sie an. Bis 1903 sind Pferdetramways in Wien im Einsatz.
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.
1898	Die Stadtbahn, die erste Schnellverbindung in Wien, wird eröffnet. Ein mit Dampf betriebener Zug fährt den Stadtrand entlang.
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 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, verkauft und entwertet Fahrscheine.
1925	Die Stadtbahn wird von Dampf- auf Strombetrieb umgestellt.
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.
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. 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.
1963	Aufgrund ihrer Höhe können die Doppeldeckerbusse nicht auf allen Straßen eingesetzt werden, viele WienerInnen gehen außerdem nur ungern ins obere Stockwerk, sodass es sich unten erst recht staut. Busse mit Anhängern eignen sich nicht für die Wiener Straßen, daher werden alternativ bis zu 18 Meter lange Gelenkbusse in Betrieb genommen. Zusätzlich werden bis 1977 alle Busse umgebaut, sodass sie mit einer Mischung aus Diesel und Flüssiggas betrieben werden können.

Datum	Meilenstein
1964	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.
1968	Das Verkehrsaufkommen in Wiens Straßen wird trotz USTRABA und Gelenkbussen immer größer. Daher beschließt der Wiener Gemeinderat den Bau eines U-Bahnnetzes. 1969 startet der U-Bahnbau.
1976	Auf den ehemaligen Stadtbahngleisen zwischen Heiligenstadt und Friedensbrücke wird ein erster Testbetrieb der U4 gestartet.
1978	Die erste U-Bahn-Neustrecke vom Karlsplatz zum Reumannplatz wird eröffnet. In den Folgejahren werden immer mehr Strecken und Stationen in Betrieb genommen.
1995	Mit der NightLine wird ein ständiger Nachtbusbetrieb in Wien geschaffen.
1996	Der letzte Schaffner der Wiener Straßenbahn beendet seinen Dienst.
1998	Die erste Niederflurstraßenbahn ULF nimmt ihren Betrieb auf. Mit nur 19,7cm Abstand zum Boden hat sie die weltweit niedrigste Einstiegshöhe.
2002	Die ersten V-Wagen nehmen ihren regulären Betrieb auf. Sie ersetzen schrittweise die älteren U-Bahnzüge, genannt „Silberpfeil“.
2013	Neue, umweltfreundlichere Busse bieten den Fahrgästen dank sich nach außen öffnenden Türen noch mehr Platz. Im selben Jahr wird die (vorerst) letzte Verlängerung der U-Bahnstrecken in Wien eröffnet: Aspernstraße – Seestadt.
2015	Der Bau der neuen U-Bahnlinie U5 wird beschlossen. 2023 soll die neue Strecke eröffnet werden.
2017	Die neuen U1-Stationen werden eröffnet: Troststraße, Altes Landgut, Alaudagasse, Neulaa und Oberlaa.