

## Abschluss

### Arbeitsblatt 9: Die U-Bahn in Zahlen

Die SchülerInnen setzen sich mit aktuellen Zahlen, Daten und Fakten rund um die Wiener U-Bahn auseinander und trainieren dabei logisches Denken und ihre mathematischen Fähigkeiten.

#### Methode:

Die SchülerInnen lösen die Rätselfragen. Die Ergebnisse werden im Klassenverband miteinander verglichen. Gemeinsam kann abschließend auch ein Plakat mit den „Rekorden“ der Wiener U-Bahn gestaltet werden.

#### Lösung:

1. U1: 19, U2: 20, U3: 21, U4: 20, U6: 24
2. 104 Stationen; Antwort C
3. U1, U2 und U4
4. U1: 15km, U2: 17 km, U3: 13 km, U4: 16 km, U6: 17 km; Antwort B
5. Antwort C
6. Antwort B
7. Antwort A;

	Silberpfeil	V-Wagen
Sitzplätze	294	260
Stehplätze	546	618
Insgesamt	840	878

8. Antwort A
9. 754,6 Meter

### Arbeitsblatt 10: Der Weg der U5

Die SchülerInnen lernen die zukünftige Strecke der U5 kennen und wissen, welche Änderungen im vorhandenen U-Bahnnetz damit verbunden sind.

#### Methode:

Die SchülerInnen beschriften die Bilder mit den zukünftigen U5-Stationen, lesen den Text und ordnen die Stationen den passenden freien Feldern im Text zu.

Anschließend werden die SchülerInnen in Kleingruppen eingeteilt. Jede Kleingruppe erhält einen in Farbe ausgedruckten Stadtplanausschnitt zum neuen Linienkreuz U2/U5 (Seite 2 des Arbeitsblattes). Ihre Aufgabe ist es, in der Gruppe die Stationsnamen richtig in die vorgegebenen weißen Felder einzutragen. Danach werden die Ergebnisse mit den anderen Gruppen verglichen. Alternativ können die SchülerInnen auch die Aufgabe erhalten, auf Basis des Infotextes einen eigenen U5-Plan zu zeichnen.

#### Lösung:

- Bilder im Uhrzeigersinn: Karlsplatz, Museumsquartier, Elterleinplatz, Frankhplatz, Michelbeuern-AKH, Volkstheater, Arne-Carlsson-Park, Rathaus.
- Reihenfolge im Text: Rathaus, Rathaus, Volkstheater, Museumsquartier, Karlsplatz, Frankhplatz, Arne-Carlsson-Park, Michelbeuern-AKH, Elterleinplatz.
- Im Stadtplan von der nördlichen Endhaltestelle bis zum südlichen Ende der U5: Elterleinplatz, Michelbeuern-AKH, Arne-Carlsson-Park, Frankhplatz, Rathaus, Volkstheater, Museumsquartier, Karlsplatz.

## Anhang: Meilensteine der Entwicklung der Wiener U-Bahn

Datum	Meilenstein
1844	Ingenieur Heinrich Sichrovsky schlägt die Verlegung der Eisenbahn in unterirdische Tunnel vor, um das Verkehrsproblem in Wien zu lösen. Seine Idee findet aber kein Gehör bzw. keine Financiers, sodass Sichrovsky seine Pläne aufgeben muss.
1898	Die Stadtbahn, die erste Schnellverbindung Wiens, wird eröffnet. Ein mit Dampf betriebener Zug fährt den Stadtrand entlang. Dieser ist bei den Wienern und Wienerinnen allerdings nicht sonderlich beliebt. Einerseits weil er teurer ist als die Straßenbahn und seine Fahrscheine auch nicht für die Straßenbahn gelten. Andererseits weil man mit der neuen Schnellverbindung nur entlang des Stadtrands, nicht aber ins Stadtinnere fahren kann. Deshalb wird die Stadtbahn scherzhaft auch „Um-die-Stadt-Bahn“ genannt. Die Brücken und Stationsgebäude wurden von Otto Wagner gestaltet.
1925	Die Stadtbahn wird von Dampf- auf Strombetrieb umgestellt und mit den N-Wagen betrieben.
ab Mitte 1950er	Das steigende Einkommen der WienerInnen führt zu einer Zunahme des Automobilverkehrs in der Stadt. Zusätzlich ziehen immer mehr Menschen nach Wien, sodass die Verkehrssituation immer angespannter wird.
1959	Die teilweise Verlegung der Straßenbahn unter die Erde stellt einen ersten Lösungsversuch des Verkehrsproblems dar: Das erste Teilstück der Unterpflasterstraßenbahn USTRABA, eine Unterführung des Südtiroler Platzes, wird eröffnet. In den Folgejahren entstehen immer mehr unterirdische Streckenabschnitte.
1968	Das Verkehrsaufkommen in Wiens Straßen wird trotz USTRABA, Doppeldecker- und Gelenkbussen immer größer. Daher beschließt der Wiener Gemeinderat den Bau eines U-Bahnnetzes. 1969 wird damit gestartet.
1973	Am Karlsplatz wird der erste Silberpfeil in den U-Bahnschacht gehoben.
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.
1979	Die ersten E6-Wagen werden für die U6 bestellt. Sie lösen nach und nach die Fahrzeuge, die teils noch aus den 1920ern stammen, ab.
1993	Die U6 bekommt neue „T-Wagen“, die die alten Straßenbahngarnituren ersetzen. Nachdem die T-Wagen tiefer gelegt sind, um einen ebenen Einstieg in die Züge zu ermöglichen, sind für deren Einsatz Umbauarbeiten an den Bahnsteigen nötig.
2002	Nachdem sie zwei Jahre lang getestet wurden, nehmen die ersten V-Wagen ihren regulären Betrieb auf. Sie ersetzen schrittweise die älteren U-Bahnzüge, genannt „Silberpfeil“.
2013	Die (vorerst) letzte Verlängerung der U-Bahnstrecken in Wien wird eröffnet: Aspernstraße – Seestadt.
2015	Der Bau der neuen U-Bahnlinie U5 wird beschlossen. 2023 soll die neue Strecke eröffnet werden. Die U5 wird vollautomatisch ohne FahrerInnen unterwegs sein. Bahnsteigtüren stellen sicher, dass die Fahrgäste die Gleise nicht betreten und auch keine Gegenstände auf die Gleise fallen können.
2017	Seit 2012 wird an der Verlängerung der U1 bis Oberlaa gearbeitet. Die fünf neuen Stationen werden im September 2017 eröffnet.
2018	Die Bauarbeiten für das neue U2-/U5-Kreuz beginnen.