

Unterwegs in Wien mit Bus und Straßenbahn

Lernziele

Die SchülerInnen

- setzen sich mit den historischen Meilensteinen der Geschichte der Wiener Straßenbahnen und Busse auseinander.
- kennen wesentliche Charakteristika der verschiedenen Fahrzeugtypen, die derzeit in Wien unterwegs sind bzw. früher in Wien unterwegs waren.
- lernen aktuelle Zahlen, Daten und Fakten zum Wiener Bus- und Straßenbahnnetz sowie zu den Fahrzeugen, die unterwegs sind, kennen.
- werden sich der Änderungen bewusst, die durch die Anfänge der elektrischen Straßenbahnen und das Ende der Pferdetramway hervorgerufen wurden.
- erhalten einen Einblick in die Rolle und Aufgaben von StraßenbahnschaffnerInnen.
- üben, Kerninformationen zu erkennen, zu bewerten, aufzubereiten und schriftlich oder mündlich zu präsentieren.
- stärken ihre Team- und Diskussionsfähigkeit.
- wiederholen die 7 W-Fragen und üben die Textsorte „Artikel/Bericht“.
- setzen sich mit historischen Formen der Rechtschreibung des Deutschen und mit veralteten Ausdrücken auseinander.
- trainieren ihre kombinatorischen und logischen Fähigkeiten.

Arbeitsmaterialien

Die Materialien sind in vier Bereiche gegliedert und können sowohl unabhängig voneinander als auch als Gesamtpaket in der vorliegenden Reihenfolge im Unterricht eingesetzt werden.

Einstieg ins Thema

Arbeitsblatt 1: Bim oder Bus? (Seite 19-20)

Arbeitsblatt 2: Bus oder Bim? (Seite 21)

Meilensteine der Wiener Straßenbahn

Arbeitsblatt 3: News, News, News (Seite 22-23)

Arbeitsblatt 4/Folie 1: Bim in Bewegung (Seite 24-29/30)

Arbeitsblatt 5/Folie 2: Im Galopp durch die Zeit! (Seite 31/32)

Arbeitsblatt 6: Mit allen Sinnen (Seite 33)

Arbeitsblatt 7: Die Anfänge der Elektrischen (Seite 34-40)

Arbeitsblatt 8: Das Ende der Pferdetramway (Seite 41-42)

Arbeitsblatt 9: TramwayschaffnerIn (Seite 43-45)

Arbeitsblatt 10: Schaffnerlos (Seite 46)

Meilensteine der Wiener Busse

Arbeitsblatt 11: Bus in Bewegung (Seite 47-53)

Arbeitsblatt 12: Zurück in die Zukunft (Seite 54)

Arbeitsblatt 13: Schlagzeile: Bus (Seite 55-57)

Abschluss des Themas

Arbeitsblatt 14: Im Rennen: Bus vs. Bim (Seite 58-61)

Arbeitsblatt 15: Bewegte Jahrzehnte (Seite 62)

Einstieg

Arbeitsblatt 1: Bim oder Bus?

Die SchülerInnen lernen Fachbegriffe zu Straßenbahn und Bus kennen und verstehen deren Bedeutung.

Methode:

Die SchülerInnen ordnen die angeführten Begriffe den beiden öffentlichen Verkehrsmitteln zu. Anschließend werden den Begriffen die passenden Erklärungen auf Seite 2 des Arbeitsblattes zugewiesen. Das ermöglicht gleichzeitig auch eine Überprüfung der richtigen Zuordnung zu Bus oder Straßenbahn.

Abschließend können gemeinsam

- weitere Fachbegriffe gesammelt werden, die zu Bus und/oder Straßenbahn gehören.
- historische Begriffe gesucht werden, die den SchülerInnen im Zusammenhang mit Bim und/oder Bus bekannt sind (z.B. Schaffner).

Lösung:

- Straßenbahn: 1 Emil, 2 Ultra Low Floor, 3 Trittbrett, 4 Oberleitung, 8 Spurweite, 9 Abfertigungssignal, 10 Beiwagen, 11 Weiche, 16 Rückspeisung (Bremsen), 17 Kneeling-Funktion, 18 Klapprampe;
- Bus: 5 Akku, 6 Dieseltank, 7 Gelenkbauweise, 12 B-Linien, 13 NightLine, 14 67E, 15 Euro-6-Motor, 19 Antriebseinheit, 20 Totmanneinrichtung.

Arbeitsblatt 2: Bus oder Bim?

Ausgehend von spezifischen Aussagen zu Bus oder Straßenbahn setzen sich die SchülerInnen mit den Unterschieden zwischen den beiden öffentlichen Verkehrsmitteln auseinander.

Methode:

Die SchülerInnen lesen die Aussagen und ordnen sie Straßenbahn oder Bus zu. Zur Selbstkontrolle addieren sie die jeweils dazugehörigen Zahlen, die Summen der beiden Verkehrsmittel müssen einander entsprechen.

Weiterführend können die SchülerInnen die Aufgabe erhalten,

- ihre Lieblingsbuslinie oder ihre Lieblingsstraßenbahnlinie kurz zu beschreiben.
- kurz zu beschreiben, warum sie Bus bzw. Straßenbahn bevorzugen.

Lösung:

- Bus: $1+2+4+5+6+7+9+12 = 46$
- Straßenbahn: $3+8+10+11+14 = 46$
- Zusatzaufgabe: 13

Meilensteine der Wiener Straßenbahn

Arbeitsblatt 3: News, News, News

Anhand einer Zuordnungsübung, die genaues Lesen und Kombinieren erfordert, erhalten die SchülerInnen einen Überblick über wichtige Meilensteine in der historischen Entwicklung der Straßenbahn in Wien.

Methode:

Aufgabe der SchülerInnen ist es, einzelne Schlagzeilen zu wichtigen historischen Meilensteinen der Straßenbahn in Wien mit den zugehörigen Kurznachrichten zu verbinden. Anschließend sollen die Newspaare in die richtige chronologische Reihenfolge gebracht werden. Unterstützung dabei liefern die Zahlen, die neben jeder Schlagzeile und jeder Kurznachricht angeführt sind. Wurden Paare richtig gebildet, so ergeben die beiden Zahlen von Schlagzeile und Kurztext die jeweils letzten Ziffern der Jahreszahl, in der das beschriebene Ereignis stattgefunden hat. Die SchülerInnen müssen nur noch die ersten beiden Zahlen, also das richtige Jahrhundert ergänzen. Anschließend gestalten die SchülerInnen einen individuellen Zeitstrahl.

Lösung:

(18)42	Auf Schienen mit den Pferden ins Colosseum!	Der Unternehmer Carl Hör lässt Gleise bauen, um Gäste in Pferdewagen vom Augarten zu dem von ihm betriebenen Brigittenauer Vergnügungszentrum zu bringen.
(18)65	Die Glöckerbahn ist da!	Dank der vielen kleinen Glöckchen am Zaumzeug der Tiere und der Signalpfeife hört man sie schon von weitem: 20 Minuten dauert die erste Fahrt der öffentlichen Pferdetramway vom Schottentor nach Hernals.
(18)83	Mit Dampf durch die Stadt!	15 Monate nachdem die Konzession vergeben wurde, fährt die Straßenbahn mit Pfauchen, Schnaufen und jeder Menge Kohlenstaub zum ersten Mal die „südliche Linie“ entlang von Hietzing nach Perchtoldsdorf.
(18)97	Elektrische Straßenbahn: Der Strom kommt von oben!	Vorbei mit Stromschlägen für Pferde und FußgängerInnen: Ab nun versorgen Oberleitungen die Straßenbahn mit Strom. Kaiser Franz Joseph hat damit wenig Freude. Er findet, dass diese seine hübsche Stadt „verschandeln“.
(19)45	Straßenbahnen ausgerollt!	Am 7. April wird der O-Wagen, die letzte Straßenbahnlinie Wiens, stillgelegt. Wegen des Krieges sind nicht mehr genügend Wagen verfügbar.
(19)49	Amerikaner im Anrollen!	Echte New Yorker Tramways mit umklappbaren Sitzen kommen nach Wien. Sie ersetzen die im Zweiten Weltkrieg zerstörten und beschädigten Straßenbahngarnituren.
(19)58	Nächste Station: Unter der Straße!	Am Südtiroler Platz wird ein riesiger erster unterirdischer Verkehrsknotenpunkt geschaffen. Zum ersten Mal kann man in Wien unter der Erde in die Straßenbahn einsteigen – gefahren wird allerdings weiterhin über der Erde!
(19)59	Emil heißt die neue Straßenbahn	Auf und unter der Straße sind die neuen Hochflurstraßenbahnen unterwegs. Bis ins nächste Jahrtausend werden sie das Bild der Stadt prägen.
(19)64	Die Straßenbahn wird automatisch!	Der technische Fortschritt macht Straßenbahn und Fahrgäste immer selbständiger: Fahrscheine werden bei Automaten gekauft und entwertet, Türen per Knopfdruck geöffnet. SchaffnerInnen wird es wohl bald keine mehr geben.

(19)66	Die Straßenbahn taucht immer länger ab!	Viel zu viele Fahrzeuge verstopfen unsere Straßen. Die Unterpflasterstraßenbahn kann das immer größer werdende Verkehrsproblem zwar nicht lösen, aber zumindest zur Lösung beitragen.
(19)72	Frauen in den Fahrerstand!	Isolde Feiwikl gehört zu den ersten Frauen, die nach den Kriegsjahren wieder eine Straßenbahn fahren dürfen. Ihre Stammlinie ist die 49.
(19)95	Nur 197 Millimeter über der Straße!	„Ultra Low Floor“ ist der Name der Rekord brechenden Niederflurstraßenbahn ULF. Ab nun können endlich auch Menschen mit Rollstuhl oder Kinderwagen einsteigen und mitfahren.
(19)96	Auf Wiederschauen, Herr Schaffner!	Vier Jahre vor Ende des Jahrtausends beendet der letzte „Kondukteur“ seinen Dienst in den Wiener Straßenbahnen. Von nun an sind die FahrerInnen alleine für die Straßenbahn verantwortlich.
(20)18	Flexity der Zukunft	Ein neues Modell von Niederflurstraßenbahnen wird in den nächsten Jahren die alten Emils in Wien ersetzen.

Arbeitsblatt 4/Folie 1: Von den Pferden zum Flexity: Straßenbahnen in Wien

Ausgehend von Social-Media-Ereignissen erhalten die SchülerInnen einen Überblick über die Meilensteine des Straßenbahnverkehrs in Wien.

Methode:

Die SchülerInnen werden in Gruppen zu je 7 oder 14 Personen geteilt, jede/r SchülerIn erhält eines bzw. zwei der 14 Social-Media-Ereignisse. Sollten in einer Gruppe zu wenig oder zu viele SchülerInnen sein, werden zusätzliche Kopien angefertigt bzw. können SchülerInnen, die schneller mit ihren Aufgaben fertig sind, die übrig bleibenden Ereignisse bearbeiten.

Aufgabe der SchülerInnen ist es, den fehlenden ersten Satz für ihr jeweiliges Ereignis zu finden und zu ergänzen. Dazu wird der Text ihres Ereignisses erst gelesen, und es werden jene Wörter eingekreist, die nicht in den Text gehören. Diese bilden den Einstiegssatz des chronologisch nachfolgenden Ereignisses. Die Wörter für den Einstiegssatz im chronologisch letzten Ereignis finden sich im chronologisch ersten Ereignis wieder.

Im nächsten Schritt suchen die SchülerInnen nach der/dem PartnerIn, der/die das nächstfolgende Ereignis hat und damit den fehlenden Einstiegssatz fürs eigene Ereignis liefern kann. So vervollständigen die SchülerInnen ihre Ereignistexte und finden gleichzeitig die unmittelbar auf ihr Ereignis folgenden historischen Meilensteine. Dadurch entsteht die richtige Reihenfolge der einzelnen Meilensteine.

Nun denken sich die SchülerInnen zu jedem Ereignis eine passende Überschrift aus. Alternativ kann auch die passende Überschrift von Folie 1 zugeordnet werden.

Abschließend gestaltet jede/r SchülerIn einen persönlichen Zeitstrahl. Dafür kann die Vorlage auf Seite 1 des Arbeitsblattes ausgeschnitten und zusammengeklebt werden. In Stichworten notieren die SchülerInnen, was zu den jeweiligen Meilensteinen in Hinblick auf die Entwicklung der Straßenbahn in Wien passiert ist.

Zusätzlich zum persönlichen Zeitstrahl kann mit den ergänzten Social-Media-Ereignissen auch ein Zeitstrahl für die Klasse gestaltet werden: Zu diesem Zweck kann eine Schnur gespannt werden, an der die SchülerInnen die Ereignisse in der richtigen Reihenfolge befestigen.

Ergänzend können die SchülerInnen die Aufgabe erhalten, eine Kurzzusammenfassung zu „ihrem“ Ereignis zu gestalten (sie können auch tauschen, so erfahren sie Einzelheiten über mehr als ein Ereignis) und die Informationen eventuell noch durch eigenständige Recherche ergänzen und mit Bildmaterial ausstatten. Der derart entstandene Straßenbahn-Zeitstrahl kann bei Bearbeitung des Materialienpaketes zur U-Bahn bzw. zum öffentlichen Verkehr in Wien durch die dabei entstehenden Zeitstrahle erweitert werden.

Lösung:

1. Auf Schienen mit den Pferden ins Colosseum!

29. Juni 1842

Zwei Jahre lang fuhren auf den von Carl Hör gebauten Gleisen die Wagen, die von Pferden gezogen und geschoben werden.

2. Die Glöckerbahn ist da!

4. Oktober 1865

Nach dem ersten Versuch vor über 20 Jahren, wird heute die erste echte öffentliche Pferdetramway Wiens eröffnet.

3. Mit Dampf durch die Stadt!

27. Oktober 1883

Seit 15 Monaten besitzt die Dampftramwaygesellschaft „Krauss & Comp.“ die Konzession, heute fährt endlich Wiens erste Dampftramway!

4. Elektrische Straßenbahn: Der Strom kommt von oben!

28. Jänner 1897

Die alte Dampftramway wurde umgebaut!

5. Straßenbahnen ausgerollt!

7. April 1945

In den vergangenen fünfeinhalb Jahren musste auf immer mehr Strecken der Straßenbahnverkehr aufgegeben werden.

Hintergrundinfo: 3 Wochen später, nämlich am 29. April, konnten vereinzelt Linien vor allem im Westen der Stadt wieder betrieben werden. Die Linien 10, 46, 47, 49 und 60 waren die ersten, die nach dem Zweiten Weltkrieg wieder fuhren.

6. Amerikaner im Anrollen!

16. September 1949

Die Rettung! Unsere zerbombten, ausgebrannten, kaputten Straßenbahnen werden endlich ersetzt!

7. Nächste Station: Unter der Straße

17. Februar 1958

Die Stadtbahn hat schon eine, jetzt bekommt auch die Straßenbahn ihre erste Untergrundstation!

Hintergrundinfo: Am 7. Mai 1959 wurde die Station eröffnet. 10 Jahre später führte schon ein 3,4 km langer Tunnel bis zu Eichenstraße und Wiedner Hauptstraße.

8. Emil heißt die neue Straßenbahn

6. Oktober 1959

Emil ist der Name der neuen Straßenbahn, die hoffentlich auch noch im nächsten Jahrtausend auf den Gleisen Wiens unterwegs sein wird.

9. Die Straßenbahn wird automatisch!

1. Dezember 1964

Ihr habt es sicher schon auf den Flugblättern gelesen, so modern sind wir noch nie gefahren.

10. Die Straßenbahn taucht immer länger ab!

8. Oktober 1966

Mehr Platz auf der Straße! Ab Samstag werden auf der Lastenstraße keine Straßenbahnen mehr zu sehen sein.

11. Frauen in den Fahrerstand!

Juli 1972

Vier Jahre lang war sie als Schaffnerin tätig,

Arbeitsblatt 7: Die Anfänge der elektrischen Straßenbahn

Mit diesem Arbeitsblatt üben die SchülerInnen nicht nur das Lesen und Verstehen alter Texte und erweitern ihren Wortschatz, sondern sie erhalten auch einen Einblick in die Veränderungen und Diskussionen rund um den Umstieg auf elektrischen Betrieb bei den Wiener Straßenbahnen.

Methode:

Der Originaltext aus der Arbeiter-Zeitung aus dem Jahr 1898 zur Umstellung der Straßenbahn am Ring auf Strombetrieb mit Oberleitungen auf Seite 1 des Arbeitsblattes wird gemeinsam gelesen. Anschließend versuchen die SchülerInnen, die Aufgaben bzw. Fragen zu lösen. Die Ergebnisse werden miteinander verglichen.

Nun werden drei Gruppen gebildet, die sich jeweils mit einem der weiteren Texte rund um die ersten Fahrten der Elektrischen in Wien beschäftigen. Jedes Gruppenmitglied erhält eine Kopie des Textes sowie der dazugehörigen Aufgaben. Einzelne oder in Zweierteams werden die Aufgaben und Fragen bearbeitet und die Ergebnisse anschließend in der Gruppe verglichen und zusammengeführt.

Abschließend präsentiert jede Gruppe ihren Text sowie ihre Analyseergebnisse. Gemeinsam kann ein Merkblatt zu den ersten elektrischen Straßenbahnen in Wien entwickelt werden. Dabei sollte auch darauf Bezug genommen werden, was eine Straßenbahnfahrt heute von einer mit einer der ersten Elektrischen in Wien unterscheidet.

Lösung:

Einführender Teil „Die elektrische Bahn auf der Ringstraße.“ (8. Mai 1898)

1. Gemeinderat, dass, Rathaus
2. (individuelle Lösungen)
3. (individuelle Lösungen)
4. Kurze Straßenbahnen (ohne Beiwagen), die mit Strom aus einem Stromspeicher (Akku) betrieben werden.
5. Antrag; Die Straßenbahngesellschaft hat im Gemeinderat beantragt, dass die Straßenbahnen an Stubenring und Quai durch Oberleitungen mit Strom (nicht mithilfe von eingebauten Akkus) zu versorgen sind.
6. Der Bürgermeister war überrascht und fühlte sich unwohl. Brunner hielt den Antrag für ein Ärgernis.

Gruppe bzw. Text „Kommissionierung der ersten elektrischen Tramway.“ (25. Jänner 1897)

1. konstatieren*, absolvieren*, Plattform*, Kondukteur* (* laut aktueller Rechtschreibnorm)
2. (individuelle Lösungen)
3. Starke Steigungen und enge Kurven waren eine Herausforderung für Pferdetramways, weil es anstrengend ist schwere Wagen nach oben zu ziehen und passgenau um die engen Kurven zu biegen.
4. Nein, es wurde lange diskutiert. Zum Schluss wurde dann aber doch eine Lösung gefunden.
5. Außen auf der „Plattform“
6. Fahrgäste sitzen auf Längsbänken, d.h. weder in noch gegen die Fahrtrichtung im Gegensatz zu den ULFs. Jede Straßenbahn bietet Sitzmöglichkeit für 20 Personen. Das ist im Vergleich zu heute wenig, nämlich nur halb so viel.
7. Der Wagenleiter und der Kondukteur
8. Rauchen

Gruppe bzw. Text „Die elektrische Tramway.“ (28. Jänner 1897)

1. transversal, Remise, Trottoir, Tarif
2. individuelle Lösungen
3. Oberleitungen
4. a. Von der Remise in der Vorgartenstraße über Praterstern — Nordbahnstraße — Wallensteinstraße — Nußdorferstraße — Spitalgasse — Skodagasse und Kaiserstraße zum Raimund-Theater; b. Nummer 5
5. Es dürfen nicht mehr Personen befördert werden als es offizielle Sitz- und Stehplätze gibt.
6. Immer (auch am Sonntag) und überall in der Straßenbahn (auch im letzten Wagen).

7. Auf der „rückwärtigen Plattform“, also hinten von der Gehsteigseite aus.
8. Verboten waren:
 - Überfüllung – weil es bei rasanten Bremsmanövern gefährlich gewesen wäre, wenn zu viele Menschen in der Straßenbahn befördert worden wären.
 - Einsteigen vorne – weil der Schaffner hinten stationiert war, dort die Fahrkarten kontrollierte und darauf achtete, dass nicht zu viele Personen mit der Straßenbahn fuhren.
 - Auf- und Abspringen – weil dabei leicht Unfälle passieren konnten.
9. Beides hatte denselben Preis.
10. Ja, das Umsteigen ohne Lösen eines neuen Fahrscheins war weiterhin möglich.

Gruppe bzw. Text „Der erste Tag der elektrischen Tramway.“ (29. Jänner 1897)

1. affizieren*, animalisch, Reserve, Intervall, normieren* (* laut aktueller Rechtschreibnorm)
2. (individuelle Lösungen)
3. Vom Praterstern über die Wallensteinstraße zur Wallgasse
4. Nein, die Straßenbahn war auch im Innenraum elektrisch beleuchtet. Die Personen konnten sogar die Zeitung in der hellerleuchteten Straßenbahn lesen.
5. Um 7:20 Uhr morgens
6. hohes Verkehrsaufkommen auf den Straßen
7. Ein Zug ist gestartet.
8. Rauchverbot, Spuckverbot, Auf- und Absprungverbot
9. Der Grund für das Rauchverbot könnten die Gesundheitsgefährdung der Mitfahrenden und die schlechte Luft gewesen sein, die das Rauchen verursacht.
Der Grund für das Spuckverbot könnte die Verschmutzung gewesen sein, die dieses verursacht hätte.
Der Grund für das Auf- und Absprungverbot war die erhöhte Unfallgefahr.
10. Nummer 5

Arbeitsblatt 8: Das Ende der Pferdetramway

Die Analyse eines Berichts aus dem Illustrierten Wiener Extrablatt vom 29. Jänner 1902 vermittelt den SchülerInnen einen Eindruck davon, wie das Ende der Pferdetramway von den WienerInnen aufgenommen wurde.

Methode:

Die SchülerInnen lesen den Text, korrigieren die Rechtschreibung und beantworten Verständnisfragen.

Hintergrundinfo: Der Tageslohn eines Wiener Arbeiters lag damals bei rund 1,3 Gulden.

Eine kleine Stadtwohnung kostete rund 22 Gulden pro Monat.

Lösung:

1. Fehlerkorrektur:

Das letzte Tramwaypferd.

Die Mitternachtsstunde des 28. Jänner war ein interessanter Augenblick in der Geschichte des Wiener Verkehrslebens. Um diese Zeit hat das letzte Pferdegespann der Tramway seine letzte Tour gemacht. [...] Aus ist's mit dem Geklingel der Schellen und mit dem Getrappel der Pferde, das Tramwaypferd verschwindet aus dem Straßenbilde Wiens[,] und von heute ab werden nur mehr die elektrischen Motorwagen die Geleise der Straßenbahn befahren.

37 Jahre *sind [ist]* es her, seitdem die erste Linie der Pferdebahn in Wien eröffnet wurde. Am 4. *Oc-*tober 1865 fuhr das erste Tramwaygespann vom Schottenthor nach Hernals[,] und diese Eröffnung wurde als ein bedeutsames Localereignis von einer zahlreichen Menschenmenge begrüßt. Seitdem hat der Verkehr allmählich immer größere Ausdehnung gewonnen[,] und in den letzten Jahren waren durchschnittlich 4000 Pferde in den Stallungen der Tramwaygesellschaft eingestellt. [...] Der Pferdebetrieb stellte sich natürlich *[als]* viel *theurer [dar]*, als der elektrische Betrieb, denn die Verpfle-

gungskosten eines Pferdes betragen 1 fl. [Gulde] täglich. [...]

Über die letzte Ausfahrt der mit Pferden betriebenen Wagen erhalten wir folgenden Bericht: Um 10 Uhr 41 Minuten **N**achts verließ der Wagen Nr. 1479 die Remise Meidling und fuhr via Ring—Quai retour. [...] Die Wagen waren mit Blumen, Wimpeln und alten Signallaternen **de**corirt – die Pferde trugen Bänder- und Blumenschmuck.

Auf der ganzen Strecke gab es förmliche Ovationen, man kann sagen, **daß** die Ausfahrt der letzten Pferdebahnwagen sich wie ein Volksfest gestaltete. In der Schönbrunnerstraße überreichte ein Wirt**h**, Herr Karl Löw, den Kutschern und Kondu**ct**teuren Flaschenwein. [...] Und wo die Wagen auftauchten, stürmte die frohe Laune des Publikums los. Das Überfüllungsverbot war für die letzte Fahrt aufgehoben. [...] Ecke der Kärntnerstraße, gegenüber der Hofoper, waren Hornisten post**ir**t, die einen Marsch bliesen. Die brausenden Hochrufe unterbrachen die nächtliche Ruhe, die Leute in den Häusern öffneten die Fenster und stimmten ihrerseits in die „Gaude**e**“ ein.

Spät aber doch langten die Wagen in den Remisen ein, wo die letzten Pferdebahnwagen **ph**otographisch aufgenommen wurden. Die Pferde wurden ausgespannt, die Peitschen weggestellt, die Glocken hingelegt ... Aus war's mit der alten Pferdetramway! Nun geht's elektrisch!

2. Schellen, Remise, Wimpeln, Ovationen, Tramway, Gaude, Kondukteur
3. Siehe Text bei Lösung Nr. 1; (individuelle Lösungen).
4. Am 28. Jänner 1902
5. Durch elektrische Straßenbahnen, weil diese im Betrieb deutlich günstiger waren als Pferdetramways.
6. 37 Jahre lang
7. Das Überfüllungsverbot

Arbeitsblatt 9: TramwayschaffnerIn

Ausgehend von einer Beschreibung einer anstrengenden Straßenbahnfahrt erfahren die SchülerInnen, welche Aufgaben und Herausforderungen SchaffnerInnen meistern mussten.

Methode:

Die SchülerInnen lesen die Beschreibung der Fahrt, beantworten die Fragen und erstellen eine Stellenanzeige für eine/n StraßenbahnschaffnerIn. Einen historischen Text zu ähnlichen Erfahrungen eines Schaffners findet man online im Archiv ANNO der Österreichischen Nationalbibliothek in „Die Neue Zeitung“, 25. November 1907, Seite 5-6: <http://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=nzg&datum=19071125&seite=5&zoom=33>.

Lösung:

1. KondukteurIn
2. Dienstnummer
3. Rauchen, Abspringen von der Straßenbahn, Spucken
4. Eine Frau steigt falsch ein; eine andere will mit einem abgelaufenen Fahrschein mitfahren; ein Mann springt von der Straßenbahn ab; ein verletztes Pferd liegt auf den Gleisen; eine Schlägerei, bei der die Schaffnerin als Zeugin angegeben wird.
5. Wegen falsch geparkten Autos
6. Man kann nur innerhalb einer Stunde umsteigen.
7. Fahrscheine verkaufen, kontrollieren und entwerten; Auskünfte erteilen; für die Einhaltung der Regeln sorgen; Stationen ausrufen; dem Fahrer Bescheid geben, wenn die Fahrt weitergehen kann; beim Gepäckverstauen helfen; Fenster öffnen und schließen; Beiwagen abkuppeln

Arbeitsblatt 10: Schaffnerlos

Ausgehend von dem Lied „Schaffnerlos“ von Wolfgang Ambros setzen sich die SchülerInnen mit der Rolle der StraßenbahnschaffnerInnen im früheren Wien auseinander.

Methode:

Gemeinsam hören die SchülerInnen das Lied und machen sich Notizen. Danach beantworten sie die Fragen. Die Ergebnisse werden im Klassenverband besprochen. Gemeinsam können aus heutiger Sicht Argumente für und gegen den Einsatz von SchaffnerInnen gesammelt werden.

Lösung:

1. Stationen ausrufen, Fahrscheine verkaufen, mit den Fahrgästen sprechen
2. „nur Schaffner: Tut, was die Fahrgäste wollen. Ist keine Respektsperson für die Fahrgäste.
„Herr Schaffner“: Regiert den Wagen, ist „Herr“ über den Wagen und stellt die Regeln auf, an die sich die Fahrgäste halten.
3. (individuelle Lösungen)
4. Negativ. Er bevorzugt die menschliche Komponente, dass SchaffnerInnen mit ihm sprechen und dass eine Respektsperson im Wagen ist. Außerdem spricht er abfällig über die Fahrscheinautomaten.
5. Ja, er spricht von Fahrscheinautomaten und dem Verlust einer Respektsperson.

Meilensteine der Wiener Busse

Arbeitsblatt 11: Bus in Bewegung

Ausgehend von Social-Media-Ereignissen erhalten die SchülerInnen einen Überblick über die Meilensteine des Busverkehrs in Wien.

Methode:

Die SchülerInnen werden in Gruppen zu je 6 oder 12 Personen geteilt, jede/r SchülerIn erhält eines bzw. zwei der 12 Social-Media-Ereignisse. Sollten in einer Gruppe zu wenig oder zu viele SchülerInnen sein, werden zusätzliche Kopien angefertigt bzw. können SchülerInnen, die mit ihren Aufgaben bereits fertig sind, übrig gebliebene Ereignisse bearbeiten.

Aufgabe der SchülerInnen ist es, die fehlenden Hauptwörter für ihr Ereignis zu finden und zu ergänzen. Die Hauptwörter in ihrem Kommentarfeld gehören jeweils zu jenem Ereignis, das chronologisch nach ihrem stattgefunden hat. Die Hauptwörter, die beim letzten Ereignis im Kommentarfeld stehen, gehören zum allerersten Ereignis. Das heißt, die SchülerInnen suchen nach der/dem PartnerIn, der/die das chronologisch davor liegende Ereignis und damit die fehlenden Substantive hat. So vervollständigen die SchülerInnen ihre Texte und finden gleichzeitig die unmittelbar vor und nach ihrem Ereignis liegenden historischen Meilensteine. Tipp: Zeitangaben im Text können beim Finden der fehlenden Hauptwörter helfen, zum Beispiel, wenn es um den Nikolaustag oder den Nationalfeiertag geht.

Im nächsten Schritt werden die einzelnen Meilensteine gemeinsam in der Gruppe in die richtige Reihenfolge gebracht. Anschließend gestaltet jede/r SchülerIn einen persönlichen Zeitstrahl. Dafür kann die Vorlage auf Seite 1 des Arbeitsblattes ausgeschnitten und zusammengeklebt werden. In Stichworten notieren die SchülerInnen, was zu den jeweiligen Meilensteinen in Hinblick auf die Entwicklung der Straßenbahn in Wien passiert ist.

Zusätzlich zum persönlichen Zeitstrahl kann mit den ergänzten Social-Media-Ereignissen auch ein Zeitstrahl für die Klasse gestaltet werden: Zu diesem Zweck kann eine Schnur gespannt werden, an der die SchülerInnen die Ereignisse in der richtigen Reihenfolge befestigen.

Ergänzend können die SchülerInnen die Aufgabe erhalten, eine Kurzzusammenfassung zu „ihrem“ Ereignis zu gestalten (sie können auch tauschen, so erfahren sie Einzelheiten über mehr als ein Ereignis) und die Informationen eventuell noch durch eigenständige Recherche zu ergänzen und mit Bildmaterial auszustatten. Der derart entstandene Bus-Zeitstrahl kann bei Bearbeitung des Materialienpaketes zur U-Bahn bzw. zum öffentlichen Verkehr in Wien durch die dabei entstehenden Zeitstrahle erweitert werden.

Lösung:

1. Der erste öffentliche Benzinbus ist da!

23. März 1907

Benzinbus, Fahrt, Wien, Kaiser-Ebersdorf, Bus, Foto, Preis

2. Die Pferde sind zurück!

16. August 1908

Tradition, Jahrhunderts, Pferdeomnibusse, Fahrern, Richtung, Wieden, Südstrecke, Pferdebusse, Fiakerfahrt, Vergangenheit, Antwort, Freifahrt, Familie,

3. 1-Mann-Betrieb im Bus – wie soll das gehen?

11. November 1923

Busbetrieb, Busse, Schaffer, Schaffnerin, Bus, Fahrer, Fahrkarten, Fahrgäste, Arbeit, Person, Gruppenansturm, Bus, Oper

4. Mit Diesel um den Ring

6. Dezember 1948

Krieg, Geld, Groschen, Geld, Verkehrsbetriebe, Dieselbetrieb, Busse, Benzin, Busbetrieb, Jahren, Nikolaustag, Busse, Wien, Tag, Feiern, Buslinien, Wien, Bus

5. Ein Doppeldecker beim Südbahnhof

1. Mai 1960

Wien, Nähten, Autos, Straßen, Busse, Lösung, Platzproblems, Busse, Wien, Platz, Boden, Platz, Platz, Haltestelle, Monat, Kommentaren

6. Die neuen Busse biegen sich in der Mitte

28. Juni 1963

Platzproblem, Doppeldeckerbusse, Fiasko, Aussicht, Risiko, Haltestelle, Bus, Busse, Anhängern, Straßen, Busidee, Straßen, Tatzelwurm, Meter, Gelenkbus, Mitte, Kurve, Mitte, Busses, Ende, Juli

7. Achtung im 1. Bezirk: Hier fahren ab heute auch Busse!

4. März 1976

Donnerstag, Bezirk, Busse, Citybus, Achtung, Fußgänger, Fußgängerinnen, Foto

8. Gelenkbus schwimmt in Donau

2. August 1976

Früh, Gelenkbus, Reichsbrücke, Donau, Fahrer, Mensch, Bus, Brücke, Arbeit, Abkürzung, Abkürzung, Uhr, Mexikoplatz, Papierschiffchen, (Un)Glücksbus

9. Mit Flüssiggas und Diesel für eine gute Luft in Wien!

21. Juni 1978

Busse, Mischung, Flüssiggas, Diesel, Luft, Umwelt, Lungen, Herzen, Blumenoberteile, -röcke, Ride-In, Tag, Jahr

10. Jede Nacht im Bus!

26. Oktober 1995

Versuchen, Wochenenden, Wien, Nachtbusnetz, Namen, NightLine, Buslinien, Nacht, Feierlichkeiten, Nationalfeiertag, Kommentaren, Erfahrungen

11. Ein Bus hängt am Strom

10. September 2012

Bezirk, Busse, Strom, Oberleitung, Antlitz, Stadtzentrums, Bus, Akku, Endhaltestelle, Handy, Steckdose, Stromabnehmer, Straßenbahnleitung, Busse, Montag, Uhr

12. Neue Busflotte für Wien!

18. April 2013

Hybridbusse, Mischung, Flüssiggas, Diesel, Dieselsebusse, Gelenkbusse, Modelle, Platz, Fahrgäste, Türen, Dezember, Designs, Wochen, Entscheidung

Arbeitsblatt 12: Zurück in die Zukunft

Die SchülerInnen erhalten einen einfachen Überblick über die historische Entwicklung des Busverkehrs in Wien.

Methode:

Die SchülerInnen bringen 6 kurze Absätze zur historischen Entwicklung der Busse in Wien in die richtige Reihenfolge. Zur Unterstützung gibt es einen Lösungstext zu dem berühmten Gelenkbus, der 1976 in die Donau stürzte. Jedem Absatz ist ein Lösungswort zugeordnet, das in der chronologisch richtigen Reihenfolge der Absätze in den Lösungstext passt. Zusätzlich dazu ergeben die Anfangsbuchstaben der Lösungswörter die fehlende Bezeichnung des Bustyps, um den es im Lösungstext geht.

Im Anschluss kann mit den SchülerInnen besprochen werden, warum wohl die jeweiligen Bustypen von neueren Modellen abgelöst wurden.

Lösung:

- Reihenfolge: 5 – 6 – 3 – 2 – 1 – 4
- **Glück**, eingedrückt, lediglich, **Einsatz**, noch, klingt – **Gelenk**(bus)

Arbeitsblatt 13: Schlagzeile: Bus

Ausgehend von drei Zeitungsartikeln beschäftigen sich die SchülerInnen mit historischen Vorkommnissen im Wiener Busverkehr.

Methode:

Die SchülerInnen werden in drei Gruppen eingeteilt. Alle Mitglieder der Gruppe bekommen einen Text. In diesem Text sind die Abschnitte durcheinander geraten. Aufgabe der SchülerInnen ist es, die Textabschnitte in die richtige Reihenfolge zu bringen und danach die sieben W-Fragen zum Text zu beantworten. Innerhalb der Gruppen vergleichen sie ihre Antworten. Im Anschluss filtern sie die wichtigsten Informationen aus dem Text. Diese werden in Form eines knappen Briefings den anderen Gruppen präsentiert.

Ergänzend können die SchülerInnen die Aufgabe erhalten,

- einen Zeitungsartikel zu einem frei erfundenen Ereignis rund ums Busfahren in Wien zu verfassen.
- einen Leserbrief oder Kommentar zu einem der drei Texte zu schreiben.

Weiterführende Information:

Zu dem berühmten Unfall des Gelenkbusses im Jahr 1976 gibt es auch ein Lied von Kratochwil Napravnik mit dem Titel „Reichsbrückenmarsch“ (www.youtube.com/watch?v=pwR4fAbFNe8&feature=youtu.be) und ein kurzes Video von der erneuten Fahrt des historischen Busses über die Reichsbrücke zum Jubiläum des Unfalls im August 2016 (www.youtube.com/watch?v=siwl68hnPY8&feature=youtu.be)!

Lösung:

Artikel 1: Stockbus wurde zum Kabriolett!

Ein richtiges „Blackout“ hatte der Fahrer des städtischen Autobusses der Linie 35 A, als er Sonntag nachmittag von Sievering in Richtung Brigittenau fuhr und bei der Eisenbahnunterführung in der Gunoldstraße ganz einfach vergaß, daß er einen Stockautobus lenkte.

Mit einem fürchterlichen Krach wurde der Bus fast bis zur Hälfte aufgerissen.

Schon den ganzen Sonntag war der Chauffeur der Wiener Verkehrsbetriebe mit einem Autobus der Linie 10 A unterwegs und fuhr auf seiner Route immer wieder durch die Unterführung in der Gunoldstraße.

Am Nachmittag erhielt er den Auftrag, einen Stockautobus der Linie 35 A von Sievering auf den Engelsplatz zu bringen.

Ganz automatisch fuhr der Lenker die Strecke, die er den ganzen Tag befahren hat, und vergaß völlig, daß der 35 A ein um vieles höherer Stockautobus ist. Ohne zu bremsen, fuhr er mit voller Geschwindigkeit durch die Unterführung.

Einige Schrebergärtner, die gleich neben dem Bahndamm in ihren Gärten waren: „Plötzlich gab es einen fürchterlichen Krach, wir dachten zuerst, die Brücke stürzt ein.“ Als sie von ihren Gärten auf die Straße liefen, sahen sie, wie der Bus fast bis zur Hälfte unter der Brücke steckte.

Das Obergeschoß war aufgerissen. Der Wagen sah aus wie ein Kabriolett. Glücklicherweise fanden sich keine Fahrgäste in dem Unglücksbus. Durch den Unfall kam es im Abendverkehr zu Stauungen und Umleitungen.

Kronen Zeitung zum Unfall am 18.3.1979 von Erich Schönauer

Artikel 2: Vor 40 Jahren stürzte die Reichsbrücke ein

WIEN. Vor 40 Jahren hat ein Unglück für Schreckensmomente in der Bundeshauptstadt gesorgt: Am 1. August 1976 brach die Wiener Reichsbrücke ein.

In den frühen Morgenstunden stürzte das Bauwerk in die Donau und riss einen Pkw und einen Bus mit sich in die Tiefe. Der junge Autofahrer starb, der Buslenker konnte indes unverletzt geborgen werden.

Der Busfahrer überstand den Vorfall unverletzt, weil sein Gelenkbus zwar wie der Pkw in die Donau stürzte, jedoch nicht versank, sondern auf der Brückenruine stehen blieb. Die Erschütterungen waren so stark, dass sie auf der Erdbebenstation der Hohen Warte registriert wurden. Lediglich dem Umstand, dass sich das Unglück zwischen 4.30 und 4.40 Uhr und noch dazu an einem Sonntag ereignet hat, ist es zu verdanken, dass beim Einsturz nicht mehr Verkehrsteilnehmer auf der Brücke und damit nicht mehr Tote zu beklagen waren.

Der damalige Bürgermeister Leopold Gratz (SPÖ) rief zwei Stunden nach dem Unglück einen Krisenstab ein, bei dem die Überprüfung der anderen Wiener Donaubrücken angeordnet wurde. Den Beschluss zum Neubau der Reichsbrücke fasste der Ministerrat bereits zwei Tage später, am 3. August. Im November 1980 wurde die neue Reichsbrücke wiedereröffnet. [...]

Bus gibt es immer noch

Den städtischen Gelenkbus, der mit der Brücke vor 40 Jahren in die Tiefe krachte, gibt es übrigens noch immer. Er wurde repariert, war bis 1989 regulär unterwegs und kann jetzt im Wiener Öffi-Museum, der „Remise“, besichtigt werden. Die Katastrophe überstand er fast unbeschadet, lediglich die Front war eingedrückt. Er stand einige Tage im Wasser und wurde dann per Schwimmkran geborgen. Dass der Bus damals gerade die Reichsbrücke querte, war reiner Zufall. Der Fahrer - er war noch lange als Buschauffeur im Einsatz - kam zu spät zum Dienst und nahm von der Betriebsgarage kommend eine Abkürzung.

Kleine Zeitung, 01. August 2016

www.kleinezeitung.at/oesterreich/5060960/Wien_Vor-40-Jahren-sturzte-die-Reichsbruecke-ein

Artikel 3: Erster Wiener Citybus fährt mit Elektroantrieb „made in Italy“

Verkehr. Wien nutzt als eine der ersten Städte weltweit eine neue Ladetechnologie. Entwickelt wurde diese vom italienischen Siemens-Partner Rampini.

Wien. Vollkommen elektrisch, nahezu geräuschlos und ökologisch: Die Elektrobusse der neuen Generation, die in der Wiener Innenstadt für die Linien 2A und 3A verkehren, werden durch einen Stromabnehmer am Dach des Busses geladen, der in den Ladestationen der Endhaltestelle per Knopfdruck hoch- und runtergefahren wird.

Diese Aufladung, die maximal 15 Minuten dauert, wurde von dem italienischen Unternehmen Rampini entworfen. Es arbeitet eng mit Siemens bei der Entwicklung umweltfreundlicher Fahrzeuge zusammen. Das Familienunternehmen zählt zu den ersten europäischen Gruppen, die Elektrofahrzeuge mit einer Reichweite von bis zu 150 Kilometern pro Batterieladung für die Stadt entworfen hat. [...] Das Spitzenprodukt ist der Elektrobus Alé, der von den Wiener-Linien erworben wurde.

Für die kurzen Strecken und die kleinen Busse der Innenstadt gilt der E-Antrieb als fortschrittliche Alternative zu gängigen Technologien.

Ziel sind zwölf E-Busse

Nach den ersten erfolgreichen Testfahrten mit E-Kleinbussen im Jahr 2011 entschlossen sich die Wiener Linien, diese fortschrittliche Antriebstechnik für die Citybus-Linien 2A und 3A einzusetzen. Knapp ein Jahr später rollte bereits der erste von zwölf E-Bussen durch die Straßen der Wiener Innenstadt. Damit gehört Wien weltweit zu den wenigen Städten, in denen E-Busse im normalen Betrieb eingesetzt werden.

Die sogenannten „ElectriCitybusse“ sind Teil der Wiener Modellregion für E-Mobilität. Bis beide Linien vollständig elektrisch in der Wiener Innenstadt zum Einsatz kommen, wird es noch bis Sommer dauern. [...]

WirtschaftsBlatt, 08.02.2013 von Micaela Taroni

http://wirtschaftsblatt.at/home/nachrichten/dossiers/green_economy/1342473/Wiener-Citybus-fahrt-mit-italienischem-Elektroantrieb

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. $29 / 2$. 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.

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
		K			E						B		R	R
		I			L	S					A	F	L	E
		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
		K			E						B		R	R
		I			L	S					A	F	L	E
		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 dieselpetriebene 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.

1963	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.
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	Der U-Bahnbau startet.
1976	Die ersten Citybusse fahren in der Innenstadt.
1995	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.
1996	Der letzte Schaffner der Wiener Straßenbahn beendet seinen Dienst.
2012	Elektrocitybusse werden im ersten Bezirk in Betrieb genommen.
2013	Neue, umweltfreundlichere Busse bieten den Fahrgästen dank sich nach außen öffnender Türen noch mehr Platz.
2018	Ein neues Straßenbahnmodell namens Flexity wird nach und nach die alten Hochflurstraßenbahnen in Wien ablösen.