

Eine erste Einführung in die Geschichte der Wiener Öffis

Lernziele

Die SchülerInnen

- analysieren ihren eigenen Schulweg und setzen sich damit auseinander, wie der Weg zur Schule in früheren Zeiten zurückgelegt wurde.
- erhalten einen Überblick über die jeweiligen Vorteile der unterschiedlichen öffentlichen Verkehrsmittel.
- erkennen, dass verschiedene Verkehrsmittel unterschiedlich schnell zum Ziel führen und dass die Verkehrsmittelwahl von unterschiedlichen Parametern abhängt.
- erhalten einen Einblick ins Alltagsleben ohne öffentliche Verkehrsmittel im Wien der 1850er.
- setzen sich mit der Auswirkung der Entwicklung öffentlicher Verkehrsmittel und öffentlicher Verkehrsnetze auf die persönliche Mobilität auseinander.
- kennen die Meilensteine der historischen Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in Wien.
- üben, Kerninformationen zu erkennen, zu bewerten, aufzubereiten und schriftlich oder mündlich zu präsentieren.
- können eigenständig zu verschiedenen Themen recherchieren und sich selbst ein Bild machen.
- stärken ihre Team- und Diskussionsfähigkeit.
- wiederholen die S-Schreibung.
- üben Multiplikation, Division, Umrechnung von Stunden in Minuten bzw. von Kilometern in Meter sowie das Rechnen mit Geschwindigkeiten.

Arbeitsmaterialien

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

Einstieg ins Thema

Arbeitsblatt 1: Womit, wohin und wie lange? (Seite 14)

Arbeitsblatt 2: Zeit für die Schule! Schulweg früher und heute (Seite 15-17)

Arbeitsblatt 3: Mein Schulweg damals (Seite 18-19)

Arbeitsblatt 4: Öffis - ganz individuell?! (Seite 20)

Entwicklungsgeschichte öffentlicher Verkehrsmittel in Wien

Arbeitsblatt 5: Es war einmal ... Ein Leben ohne Öffis (Seite 21)

Arbeitsblatt 6: Langsam immer schneller (Seite 22-26)

Arbeitsblatt 7: Lang unterwegs (Seite 27-29)

Arbeitsblatt 8: Bewegte Zeiten (Seite 30-49)

Arbeitsblatt 9: Meilensteine im Wiener Öffi-Verkehr (Seite 50)

Abschluss des Themas

Arbeitsblatt 10: Von der Vergangenheit in die ... (Seite 51-52)

Einstieg

Arbeitsblatt 1: Womit, wohin und wie lange?

Ausgehend von der Analyse des eigenen Schulweges werden sich die SchülerInnen nicht nur dessen bewusst, wie häufig sie welche Fortbewegungsmittel benutzen, sondern erhalten auch ein erstes Gefühl dafür, wie lange sie unterwegs wären, wenn sie den Weg zur Schule zu Fuß zurücklegen müssten.

Methode:

Die SchülerInnen füllen den Fragebogen zu ihrem aktuellen Schulweg aus. Als Unterstützung zur Beantwortung von Frage 3 (Entfernung Schule – Zuhause) sollte zumindest ein Stadtplan in der Klasse aufliegen.

Nach der Auswertung der Fragebögen können folgende Fragen gemeinsam diskutiert werden:

- Wer aus der Klasse steht morgens am frühesten auf? Wer kann am längsten schlafen?
- Wer hat den längsten Schulweg, wer den kürzesten? Wie lang ist der durchschnittliche Schulweg der Klasse?
- Wer braucht am längsten zur Schule, wer am kürzesten? Wie lange dauert der Schulweg im Klassendurchschnitt?
- Braucht der/die SchülerIn mit dem längsten Weg auch am längsten, bis er/sie in der Schule ist? Falls nein, woran könnte das liegen? Falls ja, könnte das auch anders sein?
- Wie viel länger hätten die SchülerInnen vor 200 Jahren zur Schule gebraucht? Bei wem ist der Unterschied am kleinsten? Bei wem am größten? Welche Gründe könnte das haben?
- Welche Verkehrsmittel sind in der Klasse die beliebtesten? Welche Gründe werden dafür genannt? Gibt es Überschneidungen bei den verschiedenen Verkehrsmitteln?
- Welches Verkehrsmittel wird am seltensten benutzt? Welches am häufigsten?
- Wer muss am häufigsten umsteigen? Wer benutzt nur ein Verkehrsmittel, um zur Schule zu kommen?

Wenn genügend Zeit zur Verfügung steht, können die Fragen in einem zweiten Durchgang auch für den ehemaligen Weg zur Volksschule beantwortet werden. Gemeinsam können die Unterschiede festgehalten werden.

Arbeitsblatt 2: Zeit für die Schule! Schulweg früher und heute

Arbeitsblatt 3: Mein Schulweg damals ...

Die SchülerInnen setzen sich mit der Frage auseinander, wie sich Jugendliche früher durch Wien bewegt haben, als das öffentliche Verkehrsnetz noch viel kleiner war als heute.

Methode:

Die SchülerInnen lesen das Interview mit Frau und Herrn Prenkl zu deren jeweiligen Schulwegen in den 1920ern und beantworten anschließend die Analysefragen.

Wurde Arbeitsblatt 1 bearbeitet, so können die Ergebnisse zum eigenen Schulweg mit jenen der Prenkls verglichen werden.

Ergänzend bzw. alternativ können die SchülerInnen die Aufgabe erhalten, kurze Interviews mit ihren Eltern, Großeltern, älteren NachbarInnen zu führen. Dazu kann der Fragebogen auf Arbeitsblatt 3 verwendet werden. Die Ergebnisse können nach Geburtsjahrzehnten ausgewertet und mit den Ergebnissen von Arbeitsblatt 1 bzw. Arbeitsblatt 2 verglichen werden.

Lösung Arbeitsblatt 2:

1	Frau Prenkl	Elektrische Stadtbahn, elektrische Straßenbahn, zu Fuß
	Herr Prenkl	Benzinbus, elektrische Straßenbahn, zu Fuß
2	Frau Prenkl	Mädchengymnasium in der Rahlgasse, 6. Bezirk
	Herr Prenkl	Bundeslehr- und Versuchsanstalt für Textilindustrie in der Spengergasse, 5. Bezirk
3	Herr Prenkl	Grund: Er wohnte in einem Außenbezirk von Wien im heutigen 22., während seine Schule weit entfernt im 5. Bezirk lag.
4	Frau Prenkl	gleich viele
	Herr Prenkl	weniger
5	Frau Prenkl	kürzer
	Herr Prenkl	kürzer
6	Frau Prenkl	Gleich, nur die Stadtbahn wurde zur U-Bahn, die Straßenbahn gibt es immer noch. Auch heute gäbe es keine kürzere Verbindung für Frau Prenkl.
	Herr Prenkl	Einfacher durch den Bau der U-Bahn, besonders der U2
7	Frau Prenkl	Der kurze Fußweg, die elektrische Stadtbahn (an Stelle der dampfbetriebenen), weil dadurch ihre Kleidung sauber blieb.
	Herr Prenkl	Der Prater bei gutem Wetter, die Mitschüler auf dem Fußweg

Arbeitsblatt 4: Öffis – ganz individuell?!

Anhand des Arbeitsblattes bzw. eines Brainstormings setzen sich die SchülerInnen mit den Unterschieden zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln und Individualverkehr auseinander.

Methode:

Die SchülerInnen ergänzen die fehlenden Begriffe im Lückentext.

Im Anschluss kann ein Brainstorming zu den Unterschieden zwischen öffentlichen Verkehrsmitteln und Individualverkehr durchgeführt und mit den Ergebnissen ein Plakat gestaltet werden. Zur Unterstützung beim Brainstorming können folgende Fragen aufgeworfen werden:

- Welche Möglichkeiten der Fortbewegung innerhalb der Stadt stehen Jugendlichen zur Verfügung und was ist dafür notwendig?
- Welche Möglichkeiten der Fortbewegung innerhalb der Stadt stehen Erwachsenen zur Verfügung und was ist dafür notwendig?
- Welche Kosten fallen für die Anschaffung bzw. den laufenden Betrieb eines Fahrrads/eines Autos/eines Scooters/eines Motorrads an?
- Gibt es Fahrten innerhalb der Stadt, für die sich öffentliche Verkehrsmittel weniger gut eignen als Individualverkehrsmittel? Was sind die Gründe dafür?
- Welche Probleme können entstehen, wenn man öffentlich/mit dem Auto zu einem wichtigen Termin fährt, bei dem man unbedingt pünktlich erscheinen sollte?
- Es ist Sommer und es ist heiß – welche Vor-/Nachteile bringt die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel im Vergleich zum Individualverkehr?
- Es ist Winter und eisig kalt – welche Vor-/Nachteile bringt die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel im Vergleich zum Individualverkehr?

Lösung:

1. STAU
2. BAUSTELLEN, PARKPLATZSUCHE
3. GRUPPEN, PLATZ, EINMAL
4. BESTIMMEN, GEHÖRT, ALLEIN
5. STRECKE
6. BUS, MENSCHEN
7. RADFAHREN, WETTER, FIT
8. FAHRPLAN, ÖFFENTLICHEN, VERSPÄTUNG

Entwicklungsgeschichte öffentlicher Verkehrsmittel in Wien

Arbeitsblatt 5: Es war einmal ... Ein Leben ohne Öffis

Ziel des Arbeitsblattes ist es, den SchülerInnen einen Eindruck vom Leben in Wien zu vermitteln, als es noch keine Öffis gab.

Methode:

Aufgabe der SchülerInnen ist es, in einem Infotext zu Wien vor 150 Jahren „s“, „ss“ oder „ß“ richtig einzufügen.

Danach kann in Kleingruppen ein Vergleich angestellt werden:

Wie war die Verkehrssituation vor 150 Jahren und wie ist sie heute? Was hat sich seit damals geändert? Wie hat sich Wien verändert? Wie haben sich die Straßen verändert? Welche Fortbewegungsmöglichkeiten stehen uns heute zur Verfügung? Wie haben sich die Veränderungen in Sachen Mobilität auf z.B. Schulwahl, Berufswahl oder auch Freizeitgestaltung ausgewirkt?

Die Ergebnisse werden anschließend im Klassenverband verglichen.

Lösung:

größer, erste, bis, etwas, Fuß, unterwegs, allerdings, dass, Gassen, Außerdem, Fußgänger, mussten, Gassen, Fußgänger, Großteil, Fuß, unterwegs, Mussten, Lasten, transportiert, besser, besaßen, Gassen, mussten, Fußgänger, unterwegs, mühsam, erst, Pferdebusse, leistbar

Arbeitsblatt 6: Langsam immer schneller

Anhand einfacher Rechenübungen erhalten die SchülerInnen einen ersten Einblick in die Entwicklungen im öffentlichen Verkehr in Wien und verstehen, welche Konsequenzen diese auf unsere Mobilität hatten bzw. haben.

Methode:

Die SchülerInnen berechnen die Dauer einer „Reise“ von der Salztorbrücke nach Aspern für fiktive Charaktere einer Familie zu verschiedenen Zeitpunkten beginnend mit 1862. Im Anschluss werden die fiktiven Charaktere sowie die Fortbewegungsarten, die diese benutzt haben, in einen Stammbaum eingetragen. So entsteht ein erster Einblick in die Entwicklung öffentlicher Verkehrsmittel in Wien.

Lösung:

Rechenaufgaben:

1. $(21 \text{ km} : 7 \text{ km/h}) = 3 \text{ Stunden}$
2. $(20 \text{ km} : 5 \text{ km/h}) = 4 \text{ Stunden}$
3. $(60 \text{ min für } 14 \text{ km} + \frac{1}{2} \text{ davon also } 30 \text{ min für } 7 \text{ km}) = 90 \text{ Minuten bzw. } 1,5 \text{ Stunden}$
4. So schnell wie 3 = 1,5 Stunden
5. $2 \text{ Stunden} + (10+20 \text{ Minuten Wartezeit}) 30 \text{ min} = 2,5 \text{ Stunden}$
6. $(15 \text{ km} : 30 \text{ km/h}) = \frac{1}{2} \text{ Stunde bzw. } 30 \text{ Minuten}$
7. $(30 \text{ min} + 20 \text{ min oder } 30 \text{ min} + 60 \text{ min}) = 50 \text{ bis } 90 \text{ Minuten}$

Stammbaum:

Marie-Sophie mit der Kutsche/zu Fuß, Anna-Maria mit der Dampftramway, Heidemarie mit der elektrischen Straßenbahn, (Adelheid), Stefanie mit dem Bus/mit dem Auto, Petra mit dem Auto, (Lisa) mit der U-Bahn

Arbeitsblatt 7: Lang unterwegs

Ausgehend von Rechenübungen werden sich die SchülerInnen dessen bewusst, wie viel länger man in der Vergangenheit ohne öffentliche Verkehrsmittel gebraucht hat, um heute einfach bewältigbare Wege zurückzulegen.

Methode:

Zunächst wird anhand einer kurzen Textaufgabe die durchschnittliche Geschwindigkeit einer FußgängerIn berechnet. Anschließend berechnen die SchülerInnen in 7 Fällen jeweils die Dauer des historischen Wegs in den 1850ern und wie viel Zeit dank der heutigen öffentlichen Verkehrsmittel auf demselben Weg gespart werden kann.

Anschließend kann diskutiert werden, ob folgende Aussagen zutrifft: „Je länger der Weg, desto größer ist die Zeitersparnis durch die neuen Verkehrsmittel.“

Lösung:

Rechenaufgaben:

FußgängerInnen bewegen sich mit $60 \text{ min} : 12 \text{ min} = 5 \text{ km/h}$.

Rechenübungen:

1.	a.	1 Stunde, 60 min	b.	50 min
2.	a.	1/4 Stunde, 15 min	b.	8 min
3.	a.	1/3 Stunde, rund 20 min	b.	8 min
4.	a.	1,10 Stunden, 66 min	b.	36 min
5.	a.	0,6 Stunden, 36 min	b.	21 min
6.	a.	0,42 Stunden, 25 min	b.	5 min länger (!)
7.	a.	1/2 Stunde, 30 min	b.	10 min

Lösung zur Aussage:

Stimmt nicht! Die Zeitersparnis hängt tendenziell zwar mit der Weglänge zusammen, aber auch davon, auf welchen Strecken die öffentlichen Verkehrsmittel angeboten werden. Muss oft umgestiegen werden, müssen lange Wartezeiten zwischen den Fahrzeugen in Kauf genommen oder ein weiter Umweg zurückgelegt werden, dann kann die Ersparnis sehr klein sein oder ein Weg zu Fuß eventuell sogar schneller bewältigt werden.

Arbeitsblatt 8: Bewegte Zeiten

Ausgehend von Social-Media-Ereignissen erhalten die SchülerInnen einen Überblick über die Meilensteine des öffentlichen Verkehrs 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 einfach zusätzliche Kopien angefertigt bzw. können SchülerInnen, die schneller mit ihren Aufgaben fertig sind, die übrig bleibenden Ereignissen bearbeiten. Jede SchülerIn erhält zusätzlich das Angabenblatt mit dem Zeitstrahl und den zuzuordnenden Wörtern und Zeitangaben.

Die Aufgabe der SchülerInnen ist es zunächst, die fehlenden Wörter bei ihrem Ereignis zu finden und zu ergänzen. In der Gruppe kann später überprüft werden, ob es auch zu keinen Fehlern gekommen ist. Jedes Wort kann nur einmal eingesetzt werden.

Im Anschluss versuchen die SchülerInnen, gemeinsam herauszufinden, in welcher Reihenfolge die Ereignisse

nisse stattgefunden haben. Zu diesem Zweck werden erst die nur teilweise vorhandenen Datumsangaben bei den Ereignissen mit den entsprechenden Daten auf dem Angabenblatt ergänzt.

Sind alle Ereignisse in die richtige Reihenfolge gebracht, gestaltet jede/r SchülerIn einen persönlichen Zeitstrahl. Dafür kann die Vorlage verwendet werden. In Stichworten führen die SchülerInnen an, was in den jeweiligen Jahren in Sachen öffentlicher Verkehr 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 Zeitstrahl kann bei Bearbeitung der Materialienpakete zur U-Bahn bzw. zu Straßenbahn und Bus durch die dabei entstehenden Zeitstrahle erweitert werden.

Zur weiteren Vertiefung gibt es auf den Seiten 38-49 Kommentare, die ausgeschnitten und den verschiedenen Social-Media-Ereignissen zugeordnet werden können, um sie anschließend auch am Klassenzeitstrahl zu befestigen:

- Bei Variante 1 (Seiten 38-43) bestehen die Kommentare aus den Aussagen verschiedener Personen. Zu jedem Social-Media-Ereignis gibt es einen passenden Kommentar.
- Bei Variante 2 (Seiten 44-49) sind die Aussagen der Personen bunt gemischt. Zu jedem Social-Media-Ereignis gehören mindestens zwei und höchstens sieben Aussagen: Lange Aussagen beziehen sich direkt auf das Ereignis, kurze Aussagen gelten als Antworten auf andere Aussagen. Aufgabe der SchülerInnen ist es, alle Aussagen zu ihrem Ereignis zu finden und in einer sinnhaften Reihenfolge dem Ereignis zuzuordnen. Dazu kann jeweils eine Aussage reihum von den SchülerInnen vorgelesen werden und der- bzw. demjenigen gegeben werden, die/der glaubt, dass diese etwas mit ihrem/seinem Ereignis zu tun hat.

Lösung:

Die Glöckerlbahn ist da!
4. Oktober 1865
Versuch, Pferdetramway, Signalpfeife, in der Früh
Rennie2 Hey! Diese alte Pferdetram – ist das die, die in der Brigittenau fuhr? Weißt du da Näheres?
Pferd <3 Ja, das stimmt! Sie fuhr ab 14 Uhr zwischen Augarten und dem Colosseum. Das war so ein Vergnügungszentrum an der Ecke Zrinyigasse/Jägerstraße. Sie gilt aber nicht so richtig als erste Pferdetram Wiens, weil sie nur für den Besuch des Colosseums gebaut wurde.
Mit Dampf durch die Stadt!
27. Oktober 1883
Konzession, Dampftramway, südliche
Rudi_XZ Ich war heute zum ersten Mal mit der neuen Tramway unterwegs. Das war schon ein besonderes Erlebnis! Vor allem, als zwei Kutschen in unsere Nähe kamen. Bei der ersten hat das Pferd gescheut und der Kutscher konnte das Tier nur mit Müh und Not beruhigen, bevor es zu einem Unfall kam. Das Pferd der zweiten Kutsche hat gewiehert wie wild – das dachte wohl, wir wären ein Dampfpferd ... lol
Arthur Ich hab die Dampftramway auch gesehen – so ein rollender Maroniofen ist mir ja noch nie untergekommen. Da scheinen mir die wiehernden Pferdchen doch sympathischer ...
Elektrische Straßenbahn: Der Strom kommt von oben!

28. Jänner 1897
Umgebaut, Oberleitungen, Mensch und Tier, Stromschläge, Kaiser
Sofie77 Die Eröffnungsfeier war schon sehr beeindruckend, aber den Kaiser hab ich nicht gesehen ☹
HanSer Ich auch nicht – weit und breit nirgends ... Was ist mit euch?
E-lektro Ich konnte Franz Joseph auch nicht entdecken, aber die Elektrische ist schon toll!
Kaiser.04 Ich kann mir gut vorstellen, dass der Kaiser nicht gekommen ist. Ich hab gehört, dass er kein Fan von technischen Neuerungen und noch weniger von Oberleitungen für Tramways ist ... sie sollen angeblich das Stadtbild verschandeln.

Probefahrt der ersten Stadtbahn!
11. Mai 1898
-gleise, Vorortelinie, Otto Wagner-
Thomas_V So wie die Schienen liegen, hätte man sie wohl eher „Um-die-Stadt-Bahn“ nennen sollen ...
7_Wolken Stadt- oder „Um-die-Stadt“-Bahn hin oder her, die Stationsgebäude und Brücken sind echte Hingucker!
Ottilia <3 Das finde ich auch! In Sachen Architektur und Design kann echt niemand Otto Wagner was vormachen! Gut, dass sie ihn der Kommission für Verkehrsanlagen als künstlerischen Beirat zur Seite gestellt haben!

Der erste öffentliche Benzinbus ist da!
23. März 1907
Benzin-
Johann4-10 Wo fährt der Bus eigentlich los?
Erich T. Bei der Simmeringer Hauptstraße, an der Ecke Mühlgasse! Ich hab euch gleich mal eine Karte hingezaubert.
Motorr1 Wie praktisch! Danke @ Erich T. Das ist ja gleich bei mir ums Eck!
Mizzi78 Ich bin heute mitgefahren! Das war ein Erlebnis, sag ich euch! Eine Warnung muss allerdings sein: einen Schaffner sucht man dort nämlich vergeblich – die Fahrkarte kassiert der Busfahrer.
BenzinerZ Stimmen eigentlich die Gerüchte, dass ab Oktober auch ein Bus von Floridsdorf zur Leopoldau fährt?
O-W(eh) Ja, das hab ich auch gehört. Allerdings wird der Bus nicht nur zur Leopoldau, sondern bis nach Kagran fahren!
Mizzi78 Stimmt! Bis nach Kagran – die vollen 5,8 km!

Nächste Station: Unter der Straße
17. Februar 1958
Untergrundstation, Untergrund, umsteigen, Stationsbaus
Johann5-10 Wo ist die Untergrundstation der Stadtbahn?
Zug_Help Am Westbahnhof! Da gibt es seit 1951 schon eine 100 m lange unterirdische Station.
Andi Klein Heute wurde die unterirdische Straßenbahnstation eröffnet! Genau 444 Tage hat's gedauert!
Rohr_34 Angeblich soll die unterirdische Strecke in den nächsten 10 Jahren ja noch bis zur Eichenstraße und der Wiedner Hauptstraße verlängert werden. Hoffentlich bauen die das wirklich!
<3 Meidling Hoff ich auch! Dann wäre endlich der Dauerstau vor unserer Haustür vorbei! Ist ja nicht auszuhalten ...

Die neuen Busse <i>biegen</i> sich in der Mitte
28. Juni 1963
Platzproblem, Doppeldeckerbussen, Risiko, rauszukommen, Gelenkbus, biegen, Kurve
Super Duper Boah! Ein voll arges Gefühl! In der Mitte beginnt sich der Boden total irre zu bewegen, wenn der Bus um eine Ecke fährt!
Ulli 43 Schon verrückt, oder? Und wie sich dann die Wände falten ...
Ingeborg F. Wusstet ihr, dass der Tatzelwurm der kleine Verwandte vom Lindwurm ist, ein Halbdrache? Zuletzt wurde einer vor 13 Jahren in den Bergen in Frankreich gesehen.
Historische Entscheidung im Rathaus
26. Jänner 1968
Planen, Diskussionen, U-Bahn, Gemeinderatsmitglieder, U-Bahn
Sunshine Gibt's schon eine Entscheidung?
05041954 Hurra! Der Gemeinderat hat den U-Bahnbau beschlossen!!!
Pessimist3v4 Ja schon, aber nur in einer abgespeckten Variante. Nur drei Linien werden gebaut: die U1 von Reumannplatz bis Zentrum Kagran, die U2 von Karlsplatz bis Schottenring und die U4 von Hütteldorf bis Heiligenstadt (wo die Stadtbahn schon fährt).
Ronni7 Stimmt wohl, aber allein das soll über 5 Milliarden Schilling kosten ... oO
Eda13 Angeblich werden da ja die Arbeitgeber zur Kassa gebeten – 10 Schilling sollen sie pro Woche für jede Mitarbeiterin und jeden Mitarbeiter zahlen. U-Bahn-Steuer.
Unten_drunter Aber irgendwie muss man die U-Bahn ja finanziert bekommen! Wie lang die Bauarbeiten wohl dauern werden?
Stadtbahn wird zur U-Bahn
8. Mai 1976
U-Bahnnetz, gelungen, U-Bahnwagen, schweben, verbunden, U-Bahnzug, Fahrgästen
maier_else Das war zwar ein kurzes Vergnügen, aber ein Vergnügen war es trotzdem. Ich freue mich schon, wenn's mit den U-Bahnen in Wien so richtig losgeht!
Du-du Stimmt das, dass das heute gar nicht die wirkliche Eröffnung war? Irgendwer hat was von „U-Bahn-Probetrieb“ erzählt!
maier_else Hab ich auch gehört!
Unten_drunter Die richtige U-Bahn-Eröffnung wird es wohl erst geben, wenn die frisch gebaute U1 fertig ist. Das kann noch 2 Jahre dauern – bis dahin fährt die U4 dann hoffentlich auch schon bis zum Karlsplatz!
Eröffnung der U1: Volksfest!
25. Februar 1978
Bauzeit, Bundespräsident, gratis, Probefahrt
Sabine P. Die Eröffnungsrede von Bürgermeister Gratz war interessant! Aber das Gedränge war unglaublich ...
Unten_drunter Ja, es war wirklich extrem voll bei der U-Bahn-Eröffnung. Aber wen wundert's? Wir wollten sie schließlich auch alle sehen! Der Bürgermeister und die anderen Ehrengäste sind ganz vorne beim Fahrer gesessen. Dieser Franz Novotny ist ein echter Glückspilz – als 1. U-Bahnfahrer Wiens geht er in die Geschichte ein!
Paul-us Sie haben sogar eine Briefmarke drucken lassen mit dem schicken Silberpfeil im Tunnel! Eine hab ich schon an meinen Onkel in Oberösterreich geschickt, der sammelt ja so gerne.
Posto 17.05 Gibt's noch solche Briefmarken? So eine hätte ich auch gern ...

Nur 197 Millimeter über der Straße!
18. Mai 1995
ULF, extrem, niedriger, Boden, Einsteigen, Prototypen
MarkusS Ich hab jetzt das Datum! Am 10. Dezember dürfen die ULFs zum ersten Mal fahren! Angeblich wird es die Linie 67!
Ergo_8 Was passiert eigentlich mit unseren hübschen alten Straßenbahnen, wenn die ganzen ULFs unterwegs sind?
BimBum Nachdem sie super in Schuss sind, bleiben sie ja noch im Einsatz. Und einige werden verkauft. Sarajevo hat schon 13 Emils bekommen. Im Moment laufen Verhandlungen mit Rotterdam. Vielleicht fahren dann die Wiener Straßenbahnen bald in den Niederlanden ...
Der V-Wagen ist endlich da!
24. August 2006
Sicherheitsauflagen, Dienst, Suche, durchzugehen
BerndW-eh Da hat man uns schon vor 5,5 Jahren am 2. Dezember 2000 bei der U3-Verlängerung nach Simmering den Prototypen vorgeführt und erst jetzt ist das Ding endlich im Einsatz. Warum hat das so lange gedauert?
Lisa T. Der Grund waren die Vorgaben der Behörden, die nach der großen Brandkatastrophe in Kaprun am 11. November 2000 immer weiter verschärft wurden. Sicherheit geht eben einfach vor!
Ein Bus hängt am Strom
10. September 2012
leise, Oberleitung, Akku, Steckdose
Locke HaHa Minibusse für den ersten Bezirk, wie niedlich!
Melissa G. Naja, kleine Citybusse gibt's dort ja schon seit den 1970ern! Neu ist der Antrieb!
Foto_Graf Das mit den Akkus ist eine echt coole Idee! So kann man immer noch ungestört im Stadtzentrum Fotos machen, ohne dass Oberleitungen in die Quere kommen.
Melissa G. In weniger als 15 Minuten ist er schon aufgeladen und kann weiterfahren! 600 Volt Spannung braucht er dafür.
Die U5 kommt!
27. Juni 2014
Öffipaket, munkelt, begonnen
YoKo Stimmt das, dass die U2 im Zuge des U5-Baus eine andere Südstrecke bekommt?!
Trend99 Ja, stimmt! Beim Rathaus wird die Strecke getauscht: die U5 bekommt die aktuellen U2-Stationen und die U2 ganz neue über die Neubaugasse bis zum Matzleinsdorferplatz.

Zusatzinfos zu den Ereignissen:

- **„Nächste Station: Unter der Straße“:** Am 7. Mai 1959 wurde die unterirdische Straßenbahnhaltestelle eröffnet. Knapp 10 Jahre später führte die Unterpflasterstraßenbahn Ustraba an dieser Stelle bereits durch einen 3,4 km langen Tunnel bis zur Eichenstraße und zur Wiedner Hauptstraße.
- **„Historische Entscheidung im Rathaus“:** Die U-Bahn-Steuer („Dienstgeberabgabe der Gemeinde Wien“) gibt es immer noch. Aktuell (seit 1.6.2012) müssen pro Woche pro MitarbeiterIn 2 Euro entrichtet werden.

- **„Der V-Wagen ist endlich da!“:** Am 11. November 2000 geriet ein Zug der Gletscherbahn Kaprun 2, der auf das Kitzsteinhorn im Bundesland Salzburg führt, in einem Tunnel in Brand. 155 Menschen starben an Rauchgasvergiftung: 150 der insgesamt 162 Passagiere des brennenden Zuges, der Zügführer und ein Tourist im Gegenzug sowie drei Personen auf der Bergstation. Das Brandunglück war und ist die größte Katastrophe in Österreich seit dem Zweiten Weltkrieg.

Arbeitsblatt 9: Meilensteine im Wiener Öffi-Verkehr

Die SchülerInnen erhalten eine Übersicht über die wichtigsten Meilensteine in der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in Wien.

Methode:

Die SchülerInnen verbinden jeweils zwei Aussagen, die einen historischen Meilenstein beschreiben. Anschließend werden die Meilensteine in die richtige chronologische Reihenfolge gebracht. Die richtige Zuordnung können die SchülerInnen anhand des Zahlencodes beim Lösungswort überprüfen.

Gemeinsam kann besprochen werden, wie die SchülerInnen zu ihrer Reihenfolge gekommen sind bzw. welche Stichworte sie auf die richtige Spur gebracht haben. Weiterführend können mit den SchülerInnen die Ursachen für die Chronologie besprochen werden: die Entwicklung der Antriebssysteme von Pferden über Dampf hin zu Strom bzw. Diesel, Benzin und Gas; die Verlegung des Verkehrs unter die Erde; die Überlegungen zur Integration aller VerkehrsteilnehmerInnen etwa durch niedrigere Einstiegshöhen, die speziell älteren Fahrgästen, Personen mit Kinderwagen oder Gehbehinderungen usw. zu Gute kommen.

Lösung:

- 3F, 7A, 1H, 4R(1), 6E, 8R(2), 2I, 5N
- Lösungswort: FAHRERIN

Abschluss

Arbeitsblatt 10: Von der Vergangenheit in die ...

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

Methode:

Die SchülerInnen suchen die Lösungswörter für das Rätsel und tragen sie richtig ein. Die Kurzerklärungen und Ziffern dienen als Unterstützung bei der Suche nach den Lösungswörtern. Variante 2 ist schwieriger, da hier die Ziffern zur Unterstützung wegfallen.

Im Anschluss kann gemeinsam besprochen werden,

- welche bevorstehenden Öffi-Meilensteine den SchülerInnen bekannt sind.
- welche Entwicklungen/Innovationen sie sich wünschen.

Lösung:

1 – USTRABA, 2 – GELENKBUSSE, 3 – CITYBUS, 4 – QANDO, 5 – FLEXITY, 6 – SEESTADT

Anhang: Meilensteine 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 und 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.
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 Aufgaben 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 dieselpetriebene 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 gehen die Bauarbeiten los.
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.