Der öffentliche Verkehr in der Stadt Wien
Teil 3

Der Autobus- und O-Busbetrieb

Am 23. März 1907 wurde der geordnete Autobusbetrieb in Wien aufgenommen. In den Anfängen wurde der Betrieb mit Prototypen begonnen. Man versuchte Akkumulatoren Wagen und die gleislose Bahn/O-Bus.

Autobusbetrieb

Nach dem ersten Weltkrieg wurden die Buslinien mit Benzinbussen betrieben, die sich in der Folge durchsetzen. Es wurden verstärkt die Innenstadt - Linien mit Busse betrieben. Für einen Flächendeckenden Betrieb einer Straßenbahn waren die baulichen Möglichkeiten nicht vorhanden.

1924 war der Fuhrpark schon so groß, dass für die Service- und Reparaturarbeiten eine eigene Hauptwerkstätte benötigt wurde. Auf der Simmeringer Haide wurde eine Hauptwerkstätte errichtet.

Mit der Busbestellung 1927 bei der Fa. A. Fross-Büssing wurde eine einheitliche Bustype eingeführt. Bis 1927 wurden 103 Fahrzeuge für den Linienbetrieb ausgeliefert.

Der bewährte Bus: Fross-Büssing "W IV O" hatte einen 4Zylinder Viertakt-Benzinmotor, 62 PS / 45,6 kW und ab 1. Juni 1929 wurde auf Dieselmotoren mit 75Ps umgestellt. Ab 12. Jänner 1939 wurde in 25 Fahrzeugen ein 90Ps, ab 17. Mai 1939 20 Fahrzeuge mit 100Ps und ab 20. Dezember 1941, 8 Fahrzeuge mit 100Ps Dieselmotoren eingebaut. Karossiert wurden die Busse bei den Lohner Werken Wien.

Bis 1953 wurden alle 130 Busse auf Dieselbetrieb umgestellt. Die erste neu Anschaffungen nach dem zweiten Weltkrieg waren Gräf & Stift 120 OGW, Saurer 5GF und Büssing 4000TS die bis 1970 in Betrieb waren. Weiteres wurden Renault 215 D3 Busse angekauft die von 1946 bis 1955 in Betrieb waren. Dann gab es noch die Umbauten der Fross-Büssing W IV O bei Gräf & Stift die dann die Bezeichnung Gräf & Stift TRU führten.

Durch die Typenvielfalt entstanden hohe Wartung und Ersatzteil (Lagerung) Kosten, daher entschloss man sich wieder zu einer einheitstype. Die Vorgabe an die Industrie war: Großraum-Trambus mit Unterflurmotor, Automatikgetriebe und ein Aufbau mit drei Türen. Es wurden ein Typ U10 (Umgangsbezeichnung) von Saurer und Gräf & Stift ab 1958 am jeweiligen aktuellen technischen Stand gebaut. Bis Anfang der 1980er Jahren prägten sie das Stadtbild von Wien.

Um die ansteigende Fahrgastfrequenz besser zu bewältigen wurden ab 1960 Doppeldeckerbusse angeschafft. Diese Bustype wurde bis 1991 eingesetzt.

Für die Außenlinien wurden ab 1963 Gelenksbusse angeschafft. Dieser Bustyp hat sich in Wien sehr gut bewährt und wurde daher technisch immer verbessert. Heute sind noch von 469 Busse 234 viertürige Niederflur-Gelenksbusse im Einsatz (Stand Ende 2013).

Auch den Wiener Verkehrsbetrieben war die Umwelt und die Luftqualität in Wien ein Anliegen. Es wurden zwischen 1963 und 1977 ca. 300 Busse umgebaut. Bei den Dieselmotoren wurde in die Ansaugluft bei eingelegten Gang Flüssiggas beigefügt um die Abgaswerte zu verbessern. Ab 1977 wurden nur Busse mit Otto-Gasmotoren angeschafft und mit reinem Flüssiggas betrieben. Ab 1988 wurden im Sinne des Umweltschutzes noch zusätzlich Abgaskatalysatoren eingebaut.

Am 21. Mai 2007 wurde auf der Linie 14A der letzte Bus mit Einstiegsstufen verabschiedet, ab diesem Zeitpunkt fahren im Linienbetrieb nur Niederflurbusse mit niedrigem Einstieg.

Durch das starke Verkehrsaufkommen in der Innenstadt hat man sich entschieden auf zwei Innenstadtlinien von 1977 bis 1995 mit Steyr "City Busse" SC6 F55/F65 einzusetzen. Dieser Bus war nur im Dieselbetrieb möglich, daher entschied man sich den Gräf & Steyr NM 155 N9H als Midi Bus in Auftrag zu geben. Dieser war ab 1992 im Einsatz und wurde durch den VW Aufbau Kutsenits KB 235 abgelöst. Ab 2013 kamen die Elektrobusse Rampini ALE BA85 mit Stromabnehmer zum Batterieladen in den Endstellen.

Bis 2009 wurden die letzten Gräf & Stift/MAN Niederflur-Normalbusse und bis 2012 der letzte MAN Niederflur-Gelenksbus an die Wiener Linien angeliefert.

Ab 2013/2014 wurden Normal und Gelenks - Dieselbusse Mercedes Benz Citaro mit Euro 6 Norm angekauft. 2014 wurden die ersten Volvo 7900 Hybrid in den Linienbetrieb aufgenommen.

Die Kompletterneuerung der Busflotte soll bis 2016 abgeschlossen sein. Um Flächendeckend Linien anzubieten sind heute auch einige private Bus-Verkehrsbetriebe in den Linienbetrieb involviert.

Gleislose Bahn/O-Bus

Der "*Elektrischer Oberleitungs-Automobil-Betrieb der **Gemeinde Weidling"*** betrieb eine Linie vom Bahnhof Klosterneuburg Weidling in den Ortskern Weidling zur Villa Lanz. Am 22. Mai 1908 begann der Betrieb und wurde im Dezember 1919 wieder eingestellt. Die Linie wurde dann mit einem konventionellen Bus betrieben. Die Streckenlänge betrug 3,8 Kilometer und wurde mit dem System Mercédès-Électrique-Stoll betrieben. Ein vierrädriges Kontaktwägelchen zur Stromabnahme sowie Radnabenmotoren. Da die Linie einspurig war mussten bei Begegnung die Stromabnehmer umgesteckt werden.

Die privaten "*Automobil-Stellwagen-Unternehmung der **Gemeinde Wien"*** betrieb die Linie Pötzleinsdorf - Salmannsdorf ab 11. Juli 1908. Ein Liniensignal wurde für diese Linie nicht vergeben.

Die Linie verband die Stadtteile Pötzleinsdorf (Endstelle seit 16.3.1907der Elektrischen Straßenbahn Linie 41) und Salmannsdorf. Die Streckenlänge betrug 2,2 Kilometer.

Sie wurde mit dem zur Zeit üblichen System Mercédès-Électrique-Stoll betrieben. Sie war zweigleisig (vier Fahrdrähte) und hatte an den Endstellen Wendeschleifen. Die Henschel O-Busse hatten vier Radnabenmotoren (üblich waren zwei Motoren) um die Steigungen besser zu bewältigen.

Am 30. Oktober 1938 wurde der Betrieb auf Grund der Rechts-Fahrordnung eingestellt. Ein Umbau für den Rechtsverkehr war aus Betriebswirtschaftlichen Gründen nicht möglich. Bis 6.9.1939 wurde sie unter dem Liniensignal 23 weitergeführt.

Am 11. Juli 1909 wurde von der **Stadt Liesing** eine O-Bus Linie nach Kalksburg in Betrieb genommen. Die Streckenlänge betrug 3,8 Kilometer und wurde mit den handelsüblichen Henschel O-Busse mit dem System Mercédès-Électrique-Stoll betrieben. Die Linie wurde Jänner 1920 wieder eingestellt. Neben Fahrgästen wurden auch Postsendungen mitgeführt.

Ab 9. Oktober 1946 wurde von den **Wiener Verkehrsbetriebe** die 5,9 Kilometer lange Linie 22 im O-Bus Betrieb vom Währinger Gürtel nach Salmannsdorf betrieben. Ab 17.10.1935 wurde Sal-

mannsdorf mit der Linie 20 von der Gymnasiumstraße versorgt. Die Linie 20 war die einzige Linie die im zweiten Weltkrieg befahren wurde. Da es kein Benzin gab wurden die Busse mit Stadtgas betrieben und wurde am 12.03.1945 eingestellt. Der O-Bus ersetzte die am 20. Mai 1946 provisorisch eingerichtete Vorläufer-Autobuslinie 22 Pyrkergasse – Salmannsdorf.

Man begann 1942 in der Krottenbachstraße mit dem Oberleitungsbau. Die Anlage war bereits 1943 fertig konnte jedoch kriegsbedingt nicht in Betrieb genommen werden. Das zweite Projekt Heiligenstadt - Klosterneuburg Linie 24 wurde teilweise errichtet jedoch durch den zweiten Weltkrieg nicht zu Ende gebaut.

Die Linie 22 wurde mit zehn Bussen mit Henschel Fahrgestellen mit Lohneraufbauten betrieben. Die elektrische Ausstattung war von der Fa. Siemens-Schuckertwerke.

Ab Dezember 1949 wurden nach Bedarf auf der Linie 22 Omnibusanhänger eingesetzt. Diese Anhänger wurden auch auf der Linie 20 (Nußdorfer Platz - Klosterneuburg) verwendet und bis 1961 ausgeschieden.

Im Jahr 1957 wurde auf Grund von Kanalarbeiten im Linienbereich ein Ersatzverkehr mit Dieselbusse gefahren. Weiteres wurde ein Umbau der Kreuzung Währinger Gürtel/Döblinger Haupt Straße und Straßenumbauten in Neustift am Walde/Salmannsdorf als Grund für die Einstellung des O-Bus Betriebes notwendig. Am 3. 12. 1958 wurde endgültig auf Diesel-Autobusbetrieb umgestellt.

1961 wurde das Liniensignal auf 39A und 1972 auf 35A umgestellt. In der Folge wurde die Linie mit Doppeldeckerbusse und in weiter Folge mit Gelenksbusse betrieben.

Wien war die erste österreichische Stadt die den O-Bus Betrieb eingestellt hat, es folgten 1963 Klagenfurt, 1967 Graz, 1973 Leoben und 1976 Innsbruck. Die Wiener O-Busse wurden nach Kapfenberg verkauft wo sie zwischen 1967 und 1970 außer Betrieb genommen wurden.

Zu den Bildern >>>

Fortsetzung folgt

R.S. 05.03.2015