*****

*****

BEPPO BEYERL & THOMAS HOFMANN

WIEN ENTDECKEN

MIT DER BIM

* DIE SCHÖNSTEN ROUTEN DURCH ALLE BEZIRKE *

GANZ WIEN SEHEN,
OHNE ZU GEHEN

Styria VERLAG

AKTUALISIERTE AUSGABE
* mit den Linien 12 & 27 *

INHALT

SEITE 6
Vorwort

SEITE 8
Lasset uns einsteigen!

SEITE 10
Die Bim was born

01 — SEITE 14
Der Einser: Vom Prater zum Raxblick

02 — SEITE 22
Der Zweier: Von Hernals in die Brigittenau

05 — SEITE 30
Der Fünfer: Vom Westend zum Nordpol

06 — SEITE 38
Der Sechser: Quer über den Gürtel bis zum Geiereck

09 — SEITE 46
Der Neuner: Außenrum mit Querverbinder Nr. I

10 — SEITE 50
Der Zehner: Außenrum mit Querverbinder Nr. II

11 — SEITE 56
Der Elfer: Der 11er, rundum erneuert

12 — SEITE 62
Der Zwölfer: Von der Josefstadt bis zum Stuwerviertel

18 — SEITE 66
Der Achtzehner: Von der Hauptbücherei zum Handelskai

25 — SEITE 70
Der Fünfundzwanziger: Von Floridsdorf zum Heldenplatz

26 — SEITE 76
Der Sechsundzwanziger: Von Hirschstetten nach Strebersdorf

27 — SEITE 82
Der Siebenundzwanziger: Von Strebersdorf in die Seestadt

30 — SEITE 87
Der Dreissiger: Vom Franz-Jonas-Platz nach Stammersdorf

31 — SEITE 88
Der Einunddreissiger: Vom Ringturm nach Stammersdorf

37 SEITE 96
Der Siebenunddreissiger: Vom Jonasreindl zur Hohen Warte

38 SEITE 102
Der Achtunddreissiger: Jonasreindl und Fluchtachterl

40 SEITE 106
Der Vierziger: Entlang der Währinger Straße

41 SEITE 110
Der Einundvierziger: Vom Jonasreindl in den Schlosspark

42 SEITE 112
Der Zweiundvierziger: Zwischen Gürtel und Vorortelinie

43 SEITE 116
Der Dreiundvierziger: Entlang der Pferdetramway

44 SEITE 123
Der Vierundvierziger: Entlang der Balkanmeile

46 SEITE 126
Der Sechsundvierziger: Vom Ring nach Ottakring

49 SEITE 132
Der Neunundvierziger: Vom Ring in den Wienerwald

52 SEITE 140
Der Zweiundfünfziger: Vom Europaplatz nach Sankt Hanappi

60 SEITE 146
Der Sechziger: Vom Gürtel zu den Zieseln auf der Heide

62 SEITE 152
Der Zweiundsechziger: Von der Oper in die Klinik

71 SEITE 160
Der Einundsiebziger: Die letzte Fahrt „a schöne Leich"

D SEITE 168
Der D-Wagen: Vom Hauptbahnhof zum Heurigen

O SEITE 174
Der O-Wagen: Vom Praterstern zum Raxblick

SEITE 181
Literaturauswahl & Danksagung

SEITE 182
Bildnachweis

SEITE 184
Impressum

In Reih und Glied aufgestellt: eine Tramwayparade vor dem Tramwaymuseum, dem Verkehrsmuseum Remise in Wien Landstraße.

Vorwort

Für viele Wienerinnen und Wiener gehört zu ihrer Liebe zur Stadt auch die Liebe zu ihrer Tramway. Ein Verkehrsmittel, das viele ihr ganzes Leben lang begleitet. Fast jeder Wiener, jede Wienerin hat daher so etwas wie eine Lieblingslinie. Viele verbinden mit bestimmten Tramwaylinien lieb gewordene Bilder und Erinnerungen, die einem während der Fahrt, beim Blick aus dem Fenster, in den Sinn kommen. Man kennt die Straßenzüge, alle Kurven, Abbiegungen, Kreuzungen und Stopps. Man sieht die Häuser, Geschäftslokale und Werbetafeln, die sich immer wieder verändern, und findet immer wieder neue Details im vorbeiziehenden Häusermeer. Man ist stiller Beobachter, vor dem sich die Außenwelt in all ihrer Hektik und Betriebsamkeit abspult. Der Kokon selbst, also das Fahrzeug, in dem man sitzt und das einen durch das Straßengewirr manövriert, ist natürlich technischen Veränderungen unterworfen. Mal werden diese

begrüßt, wie die Klimaanlagen oder die neuen Straßenbahngarnituren, die das barrierefreie Einsteigen erleichtern. Manches wird nach Jahrzehnten noch vermisst. Früher hat der Schaffner händisch über ein gezogenes Lederband das glockenartige „Bim" ausgelöst, das zur Vorsicht mahnend schmeichelnd musikalisch die Weiterfahrt ankündigte.

Weil die Tramway in Wien so eine tiefverwurzelte Geschichte mit urwienerischen Eigenheiten hat, spielen die Dokumentation und Erhaltung eine große Rolle. Die Wiener Linien haben sich genau das in der Remise Verkehrsmuseum, mit einer der größten Sammlungen an historischen Fahrzeugen Europas, zur Aufgabe gemacht. In den historischen Hallen in Erdberg werden die Gäste auf eine 150-jährige Zeitreise mitgenommen – von der ersten Pferdetramway, über den legendären „Amerikaner" aus der Nachkriegszeit und den „Reichsbrückenbus", der 1976 in die Donau stürzte, bis hin zu den Öffis der Zukunft. Neben den Fahrzeugen aus unterschiedlichsten Epochen vermitteln zahlreiche Themeninseln Interessantes und Kurioses rund um die Wiener Öffis. Geschichten und Gschichtl'n rund um des Wieners größtes und liebstes Spielzeug gibt es viele.

Die Wiener Tramwaylinien haben entweder eine Nummernbezeichnung oder eine Buchstabenbezeichnung.

Ein Beispiel: Die Wiener Tramwaylinien haben entweder eine Nummernbezeichnung oder eine Buchstabenbezeichnung. Bei Nummernbezeichnungen sagt man nur als Mitglied der Hautevolee in Wien gespreizt: „Ich fahr mit der Linie 71." Der echte Wiener sagt üblicherweise, „I fahr mit'n 71er". Das Wort „Linie" muss wegbleiben! So wie man in Wien auch Geburtstage feiert, man gratuliert nämlich zum 71er. Haben aber Tramwaylinien Buchstabenbezeichnungen, dann ist alles ganz anders. Dann kommt für den gelernten Wiener nämlich unbedingt das Wort „Wagen" dazu. Also man fährt mit dem D-Wagen oder dem O-Wagen und nicht mit dem D-er oder der D-Linie oder dem O-er oder der O-Linie.

Dass die Geschichten und Gschichtl'n der Wiener Bims nicht nur im Museum erhalten bleiben, sondern die Besonderheiten der einzelnen Linien auch in Buchform festgehalten werden, freut uns sehr. Die Remise Verkehrsmuseum der Wiener Linien bedankt sich herzlich bei den beiden Autoren Beppo Beyerl und Thomas Hofmann, die sich auf wohlvertrauten und alteingesessenen Wiener Tramway-Routen bewegen, und wünschen diesem Buch viel Erfolg.

Hans Baierl
Leiter des Verkehrsmuseums Remise

Lasset uns einsteigen!

Die Fahrt mit der Straßenbahn erlaubt uns eine andere Wahrnehmung der Stadt – intensiv und unmittelbar, sie lässt uns eintauchen in das alltägliche pulsierende Leben und die grandiose Vielfalt der Wiener Stadtlandschaften erleben: vom imperialen Wien der Ringstraße bis zur brettelebenen „Pampa" an der nordöstlichen Peripherie, vom Wienerwald bis zum Wienerberg, von der Heurigenwelt in Grinzing bis zur Gräberstadt des Zentralfriedhofs. Die Fahrt mit der Straßenbahn zeigt uns mehr, als jeder Touristikguide bietet: neben den großartigen Monumenten der ehemaligen Kaiserstadt auch Unscheinbares und Kurioses – das „totale" Wien. Und sie zwingt uns geradezu zur authentischen Begegnung mit ihren Menschen, mit dem „Wienertum" in all seinen Facetten. Die einzige Voraussetzung: Nicht aufs Handy blicken, sondern aus dem Fenster schauen, slow down und die Fahrt bewusst genießen!

Straßenbahnen haben das Wiener Stadtbild seit dem 19. Jahrhundert geprägt: mit ihren deutlich erkennbaren rot-weißen Waggons sowie den vom Fahrer eingesetzten Bimmeltönen, die der Tramway den markanten Dialektausdruck „Bim" einbrachten. Und auch mit den modernen Garnituren bestimmen die Straßenbahnen das Stadtbild noch immer.

Wir wollen Ihnen in diesem „Tramway-Führer" vorstellen, was man alles mit den Wiener Linien erreichen kann. Er ist eine Einladung, den vielfältigen Kosmos der Stadt anders, langsamer und intensiver zu entdecken. Er möchte neue Perspektiven zeigen und bisher Verborgenes oder Verstecktes sichtbar machen.

Also lasset uns einsteigen, beginnend mit dem 1er und endend mit dem O-Wagen! Lassen Sie sich ent- und verführen in die Wiener Welten!

DIE ZWEITE AUFLAGE
bescherte uns den 11er, im Gegenzug wurde der 67er eingestellt.

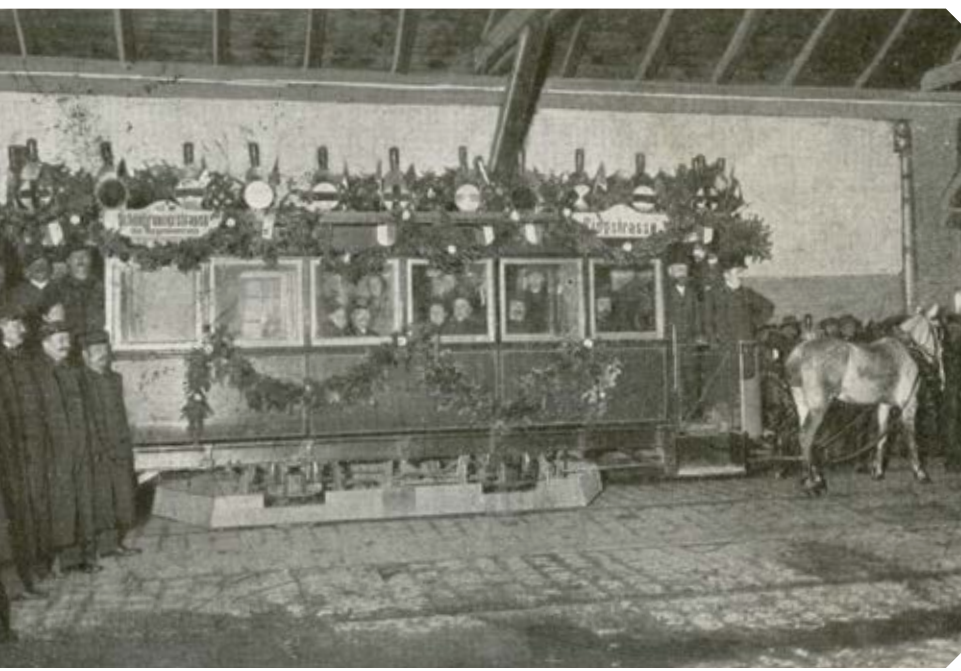
DIE DRITTE AUFLAGE
brachte uns die verlängerte Linienführung des O-Wagens zur Bruno-Marek-Allee.

DIE VIERTE AUFLAGE
bietet uns mit dem 12er und 27er neue Linien, der 18er fährt ab Herbst 2026 zum Handelskai und wir notieren die Einstellung des 33ers.

Beppo Beyerl und Thomas Hofmann im Frühjahr 2026

406
406

DIE BIM WAS BORN



Ein Grund zur Abschiedsfeier: die letzte Pferdetramway.

Wien hat mit einer Gesamtlänge von 227,4 Kilometern und 1.146 Haltestellen (2024) das sechstgrößte Straßenbahnnetz der Welt. Weiter als in Wien kann man nur fahren: in Melbourne, in Sankt Petersburg, in Sofia, in Berlin und in Moskau. Doch diese Städte sind – mit Ausnahme von Sofia – um einiges größer als die österreichische Bundeshauptstadt.

Wie kam es zu diesem ausgedehnten Straßenbahnnetz? Die erste Pferdebahn in Wien fuhr – oder trabte – am 4. Oktober 1865 vom Schottenring über die Alser Straße nach Dornbach hinaus – sie entsprach also der Trasse des heutigen 43ers. Weitere private Gesellschaften sollten weitere Tramwaylinien eröffnen. Ab 1883 gab es sogar eine Dampftramway der Linzer Firma Krauss & Comp., die von Hietzing bis nach Perchtoldsdorf dampfte, eine andere Dampfstraßenbahn pfauchte von der heutigen Augartenbrücke über Floridsdorf bis nach Stammersdorf, also auf jener Trasse, die heute vom 31er benutzt wird.

Ein Sechzehnstundentag und volle Arbeitsverpflichtung am Wochenende galten durchaus als Regelfall.

Das damalige Netz der Wiener Straßenbahnen, das eigentlich noch kein „Netz" im heutigen Sinn war, hatte große Nachteile: Die Tramwaycompanies – um zur Gänze bei der englischen Sprache zu bleiben – kooperierten nicht miteinander, es gab keine Tickets, mit denen man von der Linie einer Gesellschaft zu einer anderen wechseln konnte. Zum anderen litten die Mitarbeiter, die in der Mehrzahl ja Kutscher waren, unter den extremen Arbeitsbedingungen ihrer Gesellschaften. Ein Sechzehnstundentag und volle Arbeitsverpflichtung am Wochenende galten durchaus als Regelfall. Dies führte zu Arbeitskämpfen zwischen den Tramwaykutschern und den Gesellschaften, die in mehreren Streiks gipfelten.

Bürgermeister Karl Lueger erwies sich in dieser angespannten Situation als segensreicher Pragmatiker: Im Jahr 1902 gründete er die kommunalen „Gemeinde Wien – Städtische Straßenbahnen", die in der Folge sämtliche Wiener Straßenbahnen unter ihrem Dach vereinen konnten. Die Bim was born.

Und woher kommt eigentlich der Audruck „die Bim"? Richtig, vom „Bimton" oder den Bimmeltönen, die der Fahrer bei Gefahr einer Kollision mit einem Pedal auslöste. Diese Fußglocke diente als akustisches Warnsignal und musste übrigens auch immer zum Zeitpunkt der Abfahrt der Wagen betätigt werden. Seither fahren wir mit der „Bim".

Die erste „Elektrische", wie sie in der Folgezeit auch bezeichnet wurde, fuhr allerdings noch in der Ära der Privatbahnen: Sie startete am 28. Jänner 1897 und verband die Wallgasse (beim heutigen Christian-Broda-Platz) mit dem Praterstern – und entsprach praktisch der aktuellen Trasse des 5ers!

Und die Gemeinde Wien erweiterte Zug um Zug das Netz, vor allem die 1892 eingemeindeten Vororte mussten erschlossen werden. Gleichzeitig sollten auch die transdanubischen Gebiete mit dem Subzentrum Floridsdorf – die Eingemeindung von Floridsdorf erfolgte erst 1910 – in das Netz eingebunden werden. Die höchste Beförderungszahl wurde kriegsbedingt im Jahre 1943 erreicht – damals wurden 732 Millionen Fahrgäste befördert. Dabei ist jedoch zu bedenken, dass es noch keine U-Bahn gab und weniger Autobuslinien. 2024 erreichten mit den Wiener Straßenbahnen 291,8 Millionen Fahrgäste ihr Ziel.

Und was gehört zu einem benutzbaren System? Eine allgemein verständliche und konsequente Bezeichnung der jeweiligen Linien. Bis 1907 wurden „Hieroglyphen" verwendet, die auf dem Dach der Zugspitze angebracht waren. Mit verschiedenen Farben und Formen kennzeichneten sie die jeweiligen Linien. Doch 1907 führte man nicht nur die rotumrandeten Schilder an den Haltestellen ein. Nein, auch ein neues System der Signalisierung, das bis heute im Gebrauch ist:

Da gibt es einmal die Radiallinien. Wien ist „straßenbahntechnisch" monozentristisch aufgebaut, mit dem Ring und dem Kai rund ums Zentrum, eine Ausnahme bilden nur die transdanubischen Gebiete. Und die Radiallinien führen vom Zentrum – zumeist vom Ring – in die Peripherie hinaus. Jeder Ausfallsstraße, somit jeder Strecke, wurde eine Zahl, also eine Nummer zugesprochen. Die Praterstraße erhielt den 21er. Von der Praterstraße an wurden die Nummern für die Strecken gegen den Uhrzeigersinn – nach links drehend – vergeben, bis man den 83er erreichte. Das Kuriose: Einige Nummern wurden nie vergeben, etwa die Nummern 23, 76 und auch 83. Und warum? Weil die dafür vorgesehenen Strecken nicht gebaut wurden.

Schaffnerin aus den 1920er-Jahren. Der letzte Schaffner fuhr in Wien am 20. Dezember 1996 mit dem 46er.

Dann folgten die Tangentiallinien. Sie führten in angenäherter Kreisform um das Stadtzentrum mehr oder weniger tangential herum. Und sie erhielten die Ziffern von 1 bis 20. Wobei der 1er auf dem Ring fahren sollte, jedoch ursprünglich nicht vergeben wurde.

Was jetzt fehlt, sind die Buchstaben. Und die Buchstaben waren für die Durchgangslinien bestimmt.

Übergeblieben sind heutzutage nur mehr zwei Buchstabenlinien: der D-Wagen und der O-Wagen. Der noch dazu die Missbilligungen deutscher Touristen aushalten muss, die ihn frecherweise als „die Null" oder gar als „das Nullerl" bezeichnen.

Die offenen Plattformen der alten Tramwaywagen waren oft überfüllt, weil viele noch schnell ein Platzerl erhaschen wollten.

Womit wir auch beim Geschlecht angelangt sind. Alle Straßenbahnen fahren oder bimmeln maskulin durch die Wiener Straßen und Gassen, wir steigen ein in den 49er, in den 71er und so weiter. Und befinden uns somit im Gegensatz zu manchen deutschen Städten. Die beiden oben erwähnten Buchstabenlinien können nicht alleine als Buchstabe existieren, man muss ihnen den Wagen anhängen: Wir steigen in „den D-Wagen" – dadurch bleiben auch sie männlich.

Zu guter Letzt sei Freunden und Freundinnen der Historie und der Welt alter Straßenbahnen die „Remise – Verkehrsmuseum der Wiener Linien" am Ludwig-Koeßler-Platz in Wien-Erdberg empfohlen. In den ehemaligen Hallen der Tramway-Remise Erdberg kann man eine der größten Sammlungen historischer Straßenbahnen in Europa bestaunen. Die Anreise erfolgt klassischerweise mit dem 18er bis zur Haltestelle **SCHLACHTHAUSGASSE**.

VON DER JOSEF-STADT BIS ZUM STUWERVIERTEL

12

25 Stationen

Streckenlänge: 7,2 KM

1. Fahrt: 1. September 2025

Derzeitige Streckenführung: Seit 2025

40 Minuten

Josefstädter Straße **Hillerstraße**

Josefstädter Straße bis Hillerstraße

Der 12er substituiert in weiten Strecken den 2025 aufgelassenen 33er, bindet aber zusätzlich noch die neue Wohngegend auf dem Gelände des Nordbahnhofes und des Nordwestbahnhofes ein, ehe er im Stuwerviertel wieder wendet.

Er startet am Lerchenfelder Gürtel bei der U-6-Station **JOSEFSTÄDTER STRASSE**. Bei der Umkehrschleife fallen uns zwei Bauwerke ins Auge: Einmal das unwiderstehliche und hoffentlich noch langlebige „Weinhaus Sittl" mit dem Salettl namens „Pelikanstüberl" – und als Gegenstück ebenfalls auf der Außenseite des Gürtels liegende Yppenheim, das der aus den Niederlanden stammende Offizier und Grundbesitzer Simon Peter Freiherr van Yppen (1698–1770) testamentarisch als Invalidenhaus errichten ließ.

Nach einer kurzen Fahrt auf der bürgerlichen Josefstädter Straße fahren wir ab dem „Café Hummel" auf der Uralttrasse des 5ers weiter (ab jetzt siehe Seite 32).

Nach ein paar Schwenkern der Linienführung verharren wir gradlinig auf der **SPITALGASSE** und queren das alte Viertel des Allgemeinen Krankenhauses – deswegen der Straßenname – sowie den Julius-Tandler-Platz. Noch nicht geklärt ist die Zukunft des Franz-Josefs-Bahnhofs, doch dafür wissen wir Bescheid über die namentliche Herkunft der daraufhin zu querenden **FRIEDENSBRÜCKE**, die in der heutigen Form im Jahre 1926 von der Firma Waagner-Biro hergestellt wurde: Der Name leitet sich vom Staatsvertrag von St. Germain im Jahre 1919 ab, der Österreich den Frieden brachte.

St. Brigittas Kirchenglocken waren schon 1873 bei der Weltausstellung zu sehen.

Am **WALLENSTEINPLATZ** verlassen wir die Route des 5ers, nun folgt eine kurvenreiche, etwas verwinkelte Weiterfahrt, welche den ehemaligen durch den Krieg zerstörten Flächen des Nordwestbahnhofs sowie des Nordbahnhofs geschuldet ist.

Vorbei am **BRIGITTAPLATZ**, dem Zentrum der Brigittenau, erreichen wir über die Jägerstraße – türkische Läden, Ramschgeschäfte, Frisöre – und via Stromstraße den legendären **HÖCHSTÄDTPLATZ**. Bitte kurz aussteigen und weiterlesen auf Seite 90. Dann führt die Trasse über die **DRESDNER STRASSE** ein Stück in den

← Architektonische Gegensätze im Nordbahnviertel, der historische Wasserturm aus dem 19. Jahrhundert umgeben von Hochhäusern des 21. Jahrhunderts.

VOM JONAS-REINDL ZUR HOHEN WARTE

37

15 Stationen
Streckenlänge: 4,802 KM
1. Fahrt: 1907
Derzeitige Streckenführung: Seit 1961

21 Minuten

Schottentor **Hohe Warte**

Mit dem 37er zur Wetterprognose

Wenn die Linien 37 bis 42 aus dem Jonasreindl auftauchen und sie die Ampel zum Halten zwingt, dann gibt's kurz Zeit für die Betrachtung zweier Bauten: zur Linken die weiße, am 24. April 1879 geweihte Votivkirche (siehe Seite 102), zur Rechten das Chemische Institut, beide nach Plänen von Heinrich Ferstel (1828–1883) errichtet.

Die „Alte Chemie", die heute das „Zentrum für Pathobiochemie und Genetik" der Medizinischen Universität Wien beherbergt, wurde in den Jahren 1869 bis 1872 errichtet. Sehenswert sind bunt glasierte Verzierungen der Wienerberger Terrakotten beiderseits des Eingangs: florale Kleinodien im Stil des Historismus.

Das große Gebäude zur Linken, ehemals das Palais Angerer, heute das Hotel Regina, mit seinem Eingang am Rooseveltplatz 15, stammt aus dem Jahr 1877 und wird seit 1908/09 als nobles Hotel betrieben. Im Gästebuch finden sich Mitglieder der Familie Habsburg, angefangen von Kaiserin Zita über ihren Sohn Otto bis hin zu den nunmehrigen Familienrepräsentanten Karl und Francesca. Aber auch Stefan Zweig und Hans Moser stiegen hier ab.

Auf der Währinger Straße Nr. 12 blickt das Votivkino auf eine über 100-jährige Geschichte zurück und gehört somit zu den raren Oldies unter den Wiener Kinos. Es kooperiert mit dem Kino „De France" (Schottenring 5); da wie dort gibt es hochwertige Filme im Original mit Untertiteln zu sehen.

Bei der SCHWARZSPANIERSTRASSE führt zur Rechten die Berggasse zum Donaukanal hinab. Prominenteste Adresse ist das Haus Nr. 19, in dem Sigmund Freud, der Begründer der Psychoanalyse, 47 Jahre wohnte und ordinierte.

Der lange Bau zur Linken stadtauswärts (Nr. 13) ist die „Anatomie", sprich das Zentrum für Anatomie und Zellbiologie der MedUni Wien. Wer seinen Körper nach dem Tod der medizinischen Forschung zur Verfügung stellen will, hält sich – Montag bis Freitag von 9 bis 12 Uhr – in der Aula links. Auch Nr. 17 ist mit der Fakultät für Chemie und der Fakultät für Physik in universitären Händen. Gegenüber befindet sich über dem Eingang von Nr. 26 eine schwarze Steintafel. Sie erinnert an Mozart, der hier im einstigen Gartenhaus vom Sommer 1788 bis Herbst 1790 die Oper Così fan tutte komponierte.

Auf Nr. 19 erblicken wir ein gegen die Baulinie vorspringendes Haus aus dem 18. Jahrhundert mit neu aus- und aufgebautem Dach. Es beherbergt das VinziRast-Lokal „mittendrin". Hier finden Obdachlose eine Chance für einen Neubeginn. Sie haben in Cecile Corti, der Witwe des Regisseurs Axel Corti, eine prominente und tatkräftige Förderin gefunden.

← Das Chemische Institut, ein Bau von Heinrich Ferstel.

Liebe Leserin, lieber Leser, hat Ihnen dieses Buch gefallen?

Dann freuen wir uns über Ihre Weiterempfehlung! Erzählen Sie in Ihrem Freundeskreis davon, in Ihrer Buchhandlung oder bewerten sie es online.

Wollen Sie weitere Informationen zum Thema? Möchten Sie mit den Autoren in Kontakt treten? Wir freuen uns auf Austausch und Anregung unter post@styriabooks.at Inspiration, Geschenkideen und gute Geschichten finden Sie auf www.styriabooks.at

STYRIA
BUCHVERLAGE

1. Auflage: 2019
2. Auflage: 2020
3. Auflage: 2023
4. aktualisierte Neuauflage
© 2026 by Styria Verlag
in der Verlagsgruppe Styria GmbH & Co KG
Wien – Graz
Alle Rechte vorbehalten.
ISBN 978-3-222-13753-2

Bücher aus der Verlagsgruppe Styria gibt es in jeder Buchhandlung und im Online-Shop www.styriabooks.at

Coverillustration, Layout und Buchgestaltung: Verena Bachernegg
Lektorat: Johannes Sachslehner
Korrektorat: Philipp Rissel, Susanne Falk
Projektleitung: Susanne Falk

Druck und Bindung: Graspo (CZ)
Printed in the EU
7 6 5 4 3 2 1

WIENER LINIEN
Die Stadt gehört dir.

EINSTEIGEN, LOSFAHREN UND AUS DEM FENSTER SCHAUEN!

So einfach und unmittelbar lässt sich Wien mit dem Straßenbahnreiseführer von Beppo Beyerl und Thomas Hofmann erkunden. Ob Nußdorf (D-Wagen) im Döblinger Norden, Hütteldorf (49er) im Westen Wiens oder der legendäre Weinort Grinzing (38er): Die rot-weißen Tramways können mehr als Ringstraße! Vom Trubel des Zentrums bis zur Naherholung im Grünen führen die versierten Wienkenner zu bekannten und unbekannten Orten und garantieren dabei eine authentische Begegnung mit dem unverfälschten Wien.

»Mit Witz, Ironie und Schmäh führen die versierten Gschichtldrucker charmant durch Wien – entlang aller Straßenbahnlinien.«

Der Standard

ISBN 978-3-222-13753-2