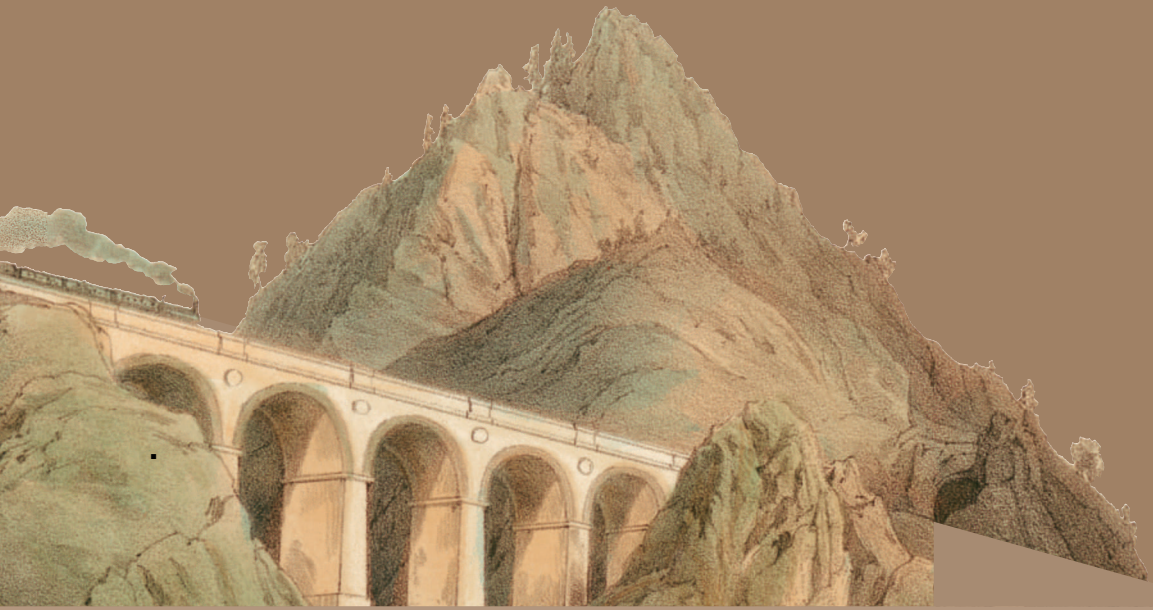


Niederösterreich im 19. Jahrhundert



Band 2 **Gesellschaft und Gemeinschaft** Eine Regionalgeschichte der Moderne

Hrsg. Oliver Kühschelm
Elisabeth Loinig
Stefan Eminger
Willibald Rosner

Peter Eigner u. Maximilian Martsch, Ungleiche Geschwister. Wien und die Städte Niederösterreichs. In: Oliver Kühschelm, Elisabeth Loinig, Stefan Eminger u. Willibald Rosner (Hrsg.), Niederösterreich im 19. Jahrhundert, Bd. 2: Gesellschaft und Gemeinschaft. Eine Regionalgeschichte der Moderne (St. Pölten 2021) 415–450; <http://doi.org/10.52035/noil.2021.19jh02.16>

Alle Beiträge vorliegender Publikation mit einem entsprechenden Vermerk haben ein externes Begutachtungsverfahren durchlaufen. Auskunft zum Peer-Review-Verfahren (double blind) unter doi.org/10.52035/noil.2021.19jh.dok.

Medieninhaber (Verleger und Herausgeber):
NÖ Institut für Landeskunde
3109 St. Pölten, Kulturbezirk 4
Verlagsleitung: Elisabeth Loinig

Land Niederösterreich
Gruppe Kultur, Wissenschaft und Unterricht
Abteilung NÖ Landesarchiv und NÖ Landesbibliothek
NÖ Institut für Landeskunde
www.noef.gv.at/landeskunde

Redaktion und Lektorat: Heidemarie Bachhofer, Tobias E. Hämmerle
Korrektorat und Register: Claudia Mazanek
Englisches Korrektorat: John Heath
Bildredaktion: Heidemarie Bachhofer, Tobias E. Hämmerle
Bildbearbeitung: Wolfgang Kunerth
Layout: Martin Spiegelhofer
Umschlaggestaltung und Farbkonzept: Atelier Renate Stockreiter
Druck: Gugler GmbH



UW-Nr. 609

Umschlagabbildung: *Viaduct bei Spiess*, kolorierte Tonlithographie von Nicolas-Marie Joseph Chapuy, ca. 1855, Niederösterreichische Landesbibliothek, Topographische Sammlung, 6.985
Vorsatzblatt: Karl Schober, Handkarte des Erzherzogthumes Oesterreich unter der Enns (Wien 1888), Niederösterreichische Landesbibliothek, Kartensammlung, CI 152 / 1888
Nachsatzblatt: Franz Raffelsperger, Übersicht der Eilpost-Fahrten von Wien [...] (Wien [1840]), Niederösterreichische Landesbibliothek, Kartensammlung, CII 273

© 2021 NÖ Institut für Landeskunde, St. Pölten
ISBN 978-3-903127-26-5 (Gesamtpublikation)
ISBN 978-3-903127-27-2 (Band 1)
ISBN 978-3-903127-28-9 (Band 2)
DOI: doi.org/10.52035/noil.2021.19jho2

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdruckes, der Entnahme von Abbildungen, der Rundfunk- oder Fernsehsendung, der Wiedergabe auf fotomechanischem oder ähnlichem Wege und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwendung, vorbehalten. Ein Jahr nach Veröffentlichung des gedruckten Buchs wird dieses Werk als Open-Access-Publikation zur Verfügung stehen. Alle Texte inklusive der Grafiken und Tabellen unterliegen der Creative-Commons-Lizenz BY International 4.0 („Namensnennung“), die unter <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/> einzusehen ist. Jede andere als die durch diese Lizenz gewährte Verwendung bedarf der vorherigen schriftlichen Genehmigung des Verlages. Ausgenommen vom Anwendungsbereich dieser Lizenz sind Abbildungen. Die Inhaber*innen der Rechte sind in der Bildunterschrift genannt und diese Rechte werden auch in der elektronischen Veröffentlichung maßgeblich bleiben.



Peter Eigner · Maximilian Martsch

Ungleiche Geschwister. Wien und die Städte Niederösterreichs

Abstract: Der Beitrag zeichnet die Entwicklung der Städte Niederösterreichs im 19. Jahrhundert nach. Entlang von typologischen Unterscheidungen und Fallbeispielen untersucht er die Verzahnung von Urbanisierung und Industrialisierung. Diese Prozesse bewirkten die Transformation städtischer Lebensräume und die Herausbildung neuer Hierarchien, sowohl in den Städten als auch zwischen ihnen. Die Dominanz der Metropole Wien verhinderte die Ausbildung einer multipoligen Städtelandschaft und führte längerfristig zu einer Vertiefung struktureller und regionaler Ungleichheiten. Im Schatten der Metropole bildeten sich in Klein- und Mittelstädten spezifische Formen der „Modernität“ und „Urbanität“, die einen wesentlichen Einfluss auf die infrastrukturelle Expansion und städtebauliche Assanierung hatten.

Unequal Siblings. Vienna and the Cities of Lower Austria. This chapter discusses the development of Lower Austrian cities in the 19th century. Based on typological distinctions and case studies, it investigates the intertwinement of urbanization and industrialization. These processes brought about the transformation of urban living and the formation of new hierarchies within and between cities. The dominance of the metropolis of Vienna impeded the emergence of a multipolar urban landscape and led to the deepening of structural and regional inequalities in the long run. In the shadow of the metropolis, small and medium-sized towns established specific forms of “modernity” and “urbanity”, which had a tangible influence on infrastructural expansion and urban redevelopment.

Keywords: urban history, urban hierarchies, modernization, urbanity, Lower Austria, small towns

Einleitung

Dorf, Kleinstadt und Metropole, mit diesen drei Siedlungstypen wird ganz Niederösterreich im langen 19. Jahrhundert abgedeckt.¹ Der Schwerpunkt liegt in diesem Beitrag aber zum einen auf der Zeit nach 1848, zum anderen auf den Klein- und Mittelstädten sowie einer Großstadt – denn was Niederösterreich von anderen Kronländern Cisleithaniens unterschied, war das Vorhandensein einer Metropole: Wien, bis zum Ende des Untersuchungszeitraums Haupt- und Residenzstadt der österreichisch-ungarischen Monarchie und Hauptstadt des Kronlandes Niederösterreich. Wiens Bevölkerung wuchs im 19. Jahrhundert um mehr als das Achtfache an, nicht zuletzt durch Zuwanderung. Wien wurde zum Inbegriff eines neuen Lebens, einer, so die Hoffnungen der Zuwander*innen, besseren Zukunft. Angezogen wurden besonders junge und ledige Frauen und Männer, was Wien um die Jahrhundertwende zu einer jungen Stadt machte. Die Metropole „bot eine größere Chance zum sozialen Aufstieg, ein dichteres Kommunikationsnetz, weniger soziale Kontrolle und eine größere Bereitschaft zur Innovation, insgesamt also weit bessere Rezeptionsbedingungen als die Provinz“.²

Wien stellte um 1900 über die Hälfte der Bevölkerung Niederösterreichs, während etwa in Graz nur rund zehn Prozent der steirischen Bevölkerung lebten, und in Wien, inmitten eines ohnehin vergleichsweise eher reichen Kronlandes, konzentrierte sich, was reich und mächtig war.³ Die Anziehungskraft der Hauptstadt verhinderte das Aufkommen weiterer großer Städte in Niederösterreich.⁴ Keine niederösterreichische Stadt erreichte nur annähernd den Status einer Großstadt (über 100.000 Einwohner*innen), obwohl sich parallel zur Industrialisierung ein Prozess der Urbanisierung ausmachen lässt (siehe Tabelle 2).⁵ Dieser Prozess verlief jedoch langsam: So wohnten 1910 über zwei Drittel der niederösterreichischen Bevölkerung

-
- 1 Wiener Neustadt und St. Pölten wären zwar eher als Mittelstädte zu klassifizieren, „Kleinstadt“ meint hier aber eine spezifische Lebensform.
 - 2 Ernst HANISCH, *Provinz und Metropole. Gesellschaftsgeschichtliche Perspektiven der Beziehungen des Bundeslandes Salzburg zu Wien*. In: Alfred EDELMAYER, Friedrich KOJA u. Ernst HANISCH (Hrsg.), *Beiträge zur Föderalismusdiskussion = Salzburg-Dokumentationen 59* (Salzburg 1981) 67–105, hier 69.
 - 3 Daten nach Oliver KÜHSHELM, *Wohlstand im ausgehenden 19. Jahrhundert – die Stadt und das Land*. In: Elisabeth LOINIG, Stefan EMINGER u. Andreas WEIGL (Hrsg.), *Wien und Niederösterreich – eine untrennbare Beziehung? Festschrift für Willibald Rosner zum 65. Geburtstag = Studien und Forschungen aus dem Niederösterreichischen Institut für Landeskunde (StUF) 70* (St. Pölten 2017) 259–280, hier 264. Kühschelm macht diese Wohlstandskonzentration an einigen Indikatoren wie dem Hausbesitz oder der Beschäftigung von Dienstbot*innen fest.
 - 4 Dieses Phänomen des „Schlagschattens“ ist auch in Paris und London zu beobachten. Siehe dazu Peter CLARK u. Bernard LEPETIT (Hrsg.), *Capital Cities and Their Hinterlands in Early Modern Europe* (Aldershot 1996).
 - 5 Auch in der gesamten Habsburgermonarchie blieb Wien – trotz aller Imitationsversuche anderer Städte – die einzige wirkliche Großstadt, mit einer Ausnahme: Budapest, die einzige Stadt, die be-

(ohne Wien) in Gemeinden mit weniger als 2.000 Einwohner*innen, in Dörfern. Diese liegen allerdings außerhalb unserer Betrachtung, die auf die niederösterreichische Städtelandschaft fokussiert.

Aufstieg zur Metropole: Wien 1800–1913

Wien war um 1800 viertgrößte Stadt Europas, büßte danach aber den Status als Weltmetropole ein. In den Blickpunkt geriet die Stadt durch den Wiener Kongress, der die europäische Ordnung neu festlegte. Obwohl die Habsburgermonarchie wirtschaftlich gegenüber Großmächten wie England oder Frankreich in Rückstand geriet, wuchs Wien zu einer Millionenstadt.

Der Wachstumsvorteil von Großstädten bestand in ihrer Multifunktionalität.⁶ In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts war Wien ein Zentrum der Textil-, insbesondere der Seidenindustrie; nach deren Niedergang übernahm die Bekleidungsindustrie die Funktion als bei weitem beschäftigungsstärkste Branche. Wirtschaftliche Modernisierungseffekte gingen von Wiens Ausbau zum Eisenbahnknoten aus. Neue Arbeitsplätze entstanden in modernen, Know-how-basierten Branchen wie der Maschinen- und der Elektroindustrie bzw. dem Fahrzeugbau. Aber auch die oft im Verlagssystem betriebene Massenerzeugung von Konsumgütern, wie etwa im Bekleidungs-gewerbe oder in der Holzverarbeitung, war charakteristisch für Großstädte, weil sie die größten Absatzmärkte bildeten und über ein nahezu unerschöpfliches Arbeitskräftereservoir verfügten. Die Heimarbeit im Bekleidungs-gewerbe als primär von Frauen ausgeübte Tätigkeit ermöglichte einer großen Zahl von Arbeiterhaushalten das Überleben in der teuren Metropole.

Als um etwa 1900 das Wachstum des Wiener Produktionssektors (bis auf einige Ausnahmen) zu erlahmen begann, expandierte der Dienstleistungssektor und entwickelte sich zum Motor weiteren Wachstums. Wien war das politische und verwaltungsmäßige Zentrum der Monarchie, hier lagen die Ministerien, arbeiteten die hohen Beamten. Hohe Beschäftigtenanteile verzeichneten Dienstleistungsbereiche wie das Geld- und Kreditwesen, der Warenhandel oder der öffentliche Dienst; vor allem aber die Freien Berufe konzentrierten sich in Wien, ein Indiz für die Modernität der Stadt, da darunter produktionsbezogene Dienstleister vereinigt waren, die vor allem von den modernsten Branchen benötigt wurden. Gleichzeitig behielt das alte Klein- und Luxusgewerbe einen hohen Anteil an der Beschäftigtenzahl, wäh-

völkerungsmäßig und auch sonst in vielen Bereichen an Wien herankam, bei der Größe des Parlaments oder der Anlage einer U-Bahn sogar voran lag.

6 Renate BANIK-SCHWEITZER, Der Prozess der Urbanisierung. In: Helmut RUMPLER u. Peter URBANITSCH (Hrsg.), Die Habsburgermonarchie 1848–1918, Bd. 9: Soziale Strukturen, Teilbd. 1: Von der feudal-agrarischen zur bürgerlich-feudalen Gesellschaft, Teil 1: Lebens- und Arbeitswelten in der Industriellen Revolution (Wien 2010) 185–232, hier 221.



Abbildung 1: Auf dieser Radierung ist sowohl der Linienwall als auch Gumpendorf als romantisches Dorf zu sehen.

Aussicht von Gumpendorf, kolorierte Radierung von Ignaz Kibler, um 1805, Österreichische Nationalbibliothek, Bildarchiv, KAR0500267.

rend auf die neue Mittelschicht bzw. höher qualifizierte Angestellte im Produktionssektor nur ein relativ kleiner Anteil entfiel.

Stadträumliche Entwicklung

Altstadt und Vorstädte Wiens wuchsen bereits im Vormärz funktionell zu einem Stadtganzen, räumlich allerdings getrennt durch eine zunehmend funktionslos gewordene Stadtmauer und das davorliegende Glacis. Die Vorstädte wiederum wurden von den Vororten durch den Linienwall getrennt, einer 1704 errichteten Befestigungsanlage, die als Steuergrenze (für die Verzehrungssteuer) diente, die Lebenshaltungskosten innerhalb der „Linien“ verteuerte und damit auch sozialräumlich eine Grenze darstellte.⁷

Die Gewerbe- und Handelsbetriebe, Manufakturen und ersten Fabriken konzentrierten sich noch auf Altstadt und Vorstädte und bildeten um das Schottenfeld im heutigen 7. Bezirk einen Gewerbecluster. Die Wohnungen der Beschäftigten in

⁷ Bertrand Michael BUCHMANN, Die Verzehrungssteuer. In: Wiener Geschichtsblätter 34 (1979) 20–29; Renate BANIK-SCHWEITZER, Zur sozialräumlichen Gliederung Wiens 1869–1934 (Wien 1982).

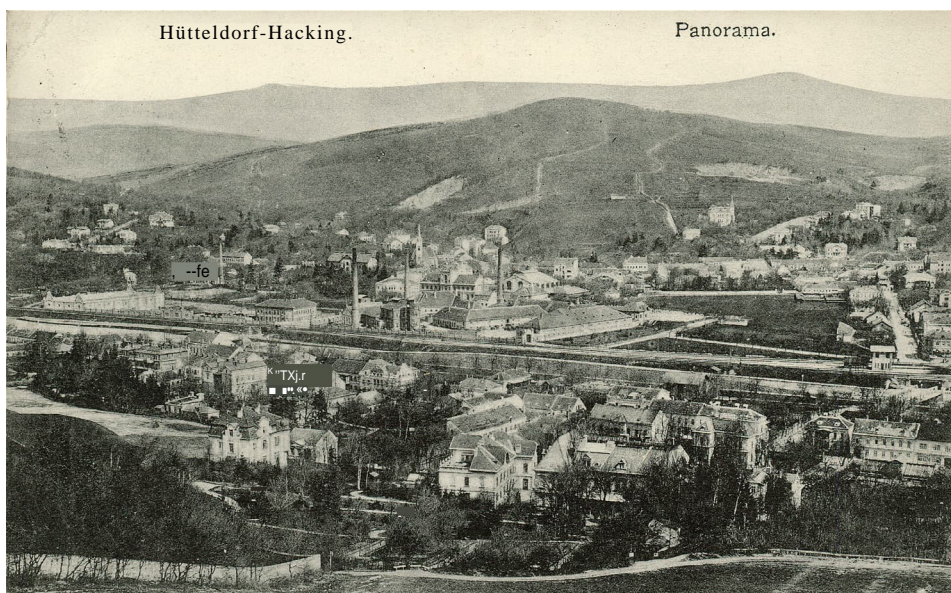


Abbildung 2: Die Stadt überwuchert das umliegende Land: Industrialisierung am Stadtrand am Beispiel von Hütteldorf, Niederösterreichische Landesbibliothek, Topographische Sammlung, PK 1667/XIV/065.

der Textilindustrie, beispielsweise in der anfangs dominierenden Seidenindustrie, lagen häufig in den billigeren Vororten. Das ergab eine tägliche Pendelwanderung zwischen Niederösterreich und Wien.

Unter den Vororten zeigten sich im Laufe des 19. Jahrhunderts unterschiedliche Entwicklungen; einige wurden Fabrikstandorte und Arbeiterwohngebiete (Favoriten, Simmering), einige behielten eher kleingewerblichen Charakter und waren Wohnort kleiner Handwerker und Gewerbetreibender (Ottakring und Hernals), einige entwickelten sich zu Nobel- bzw. Villenvierteln (Hietzing, Teile Währings und Döblings), einige blieben ländlich und/oder wiesen die Funktion von Erholungsräumen, von anfangs Sommerfrischen und dann Wiener Ausflugsorten auf (Wienerwaldgemeinden wie Sievering, Neustift, Grinzing). In vielen Vororten und späteren Außenbezirken mischten sich Funktionen und Bebauungsformen.

Ottakring war Ende des 19. Jahrhunderts in großen Teilen durch eine strenge Rasterbebauung charakterisiert, in den „Bassenawohnungen“⁸ der Zinskasernen wohnten hauptsächlich Arbeiter*innen bzw. Angehörige der Unterschicht. Es be-

8 In nahezu allen Wiener Kleinwohnungen fehlte neben Toiletten auch ein Wasseranschluss, die sogenannte „Bassena“. Die Bassena befand sich wie die von mehreren Hausparteien genutzten Klos auf dem Gang und war ein wichtiger Treffpunkt und Kommunikationsort.

saß mit der Brauerei und der Kaffeerösterei Julius Meinl sowie der angrenzenden Schokoladenfabrik der Firma Josef Manner einige große Industrieunternehmen. Der Bezirk war außerdem bekannt für seine Konzentration von holzverarbeitenden Gewerben und galt als Zentrum der kleinbetrieblichen Perlmutter-Schnitzerei bzw. Pfeifenherstellung, bewahrte aber in Alt-Ottakring seinen ländlichen und dörflichen Charakter. An den Rändern beim Wilhelminen- und Gallitzinberg im Übergang zum Wienerwald wies er Villenbebauung auf. Seine frühere landwirtschaftliche Bedeutung, als Sitz einiger Meiereien, hatte der Bezirk um 1900 bereits weitgehend verloren. Ottakring zählte mit Hernals schon vor der Eingemeindung 1890/92 zu den bevölkerungsstärksten Städten Niederösterreichs, die Bevölkerungszusammenballung ließ kaum mehr landwirtschaftliche Nutzung zu.

Dieser Prozess hatte in den Vorstädten, die 1850 als Innenbezirke eingemeindet wurden, noch früher eingesetzt. Die Innenbezirke erfuhren in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine bauliche und soziale Aufwertung und wurden zunehmend bürgerlich, mit wenigen Ausnahmen: Diese waren der 5. Bezirk Margareten, Teile des 3. Bezirks und die Brigittenau, die 1900 vom 2. Bezirk, der Leopoldstadt, als eindeutig proletarisch geprägt abgespalten und zum 20. Bezirk erklärt wurde. In der Brigittenau oder in Teilen des (ab 1874) 10. Bezirks Favoriten fanden sich teils slum-ähnliche Verhältnisse. Die Zuwanderung bedingte einen starken Bevölkerungszuwachs und ließ am Stadtrand, meist um bestehende Strukturen herum, einige „Bretteldörfer“ mit diversen Wohn- und Schlafprovisorien entstehen. Dort, an den Rändern der Stadt, hielten sich bebaute, landwirtschaftlich genutzte, aber auch unbebaute Flächen. Im Nordosten der Stadt schloss das landwirtschaftliche Zuliefergebiet Marchfeld an, im Westen der Wienerwald, das Ausflugsgebiet und neben dem Prater die „Rekreationszone“ der Wiener*innen, im Süden das Wiener Becken. Hier ging die Stadt in Land über, stärker bebaut entlang der Ausfallstraßen und um Ortskerne, kaum bis gar nicht verbaut dazwischen.

Stadtland/Landstadt: das Dorf in der Stadt

Die Stadt überwuchert das umliegende Land, das ist die aus der einschlägigen Literatur vertraute Figur für Stadtwachstum. Doch genauso zutreffend scheint das Bild der Eroberung der Stadt durch das Land. Die Stadt wuchs und sie wuchs insbesondere durch Zuwanderung. Die Zugewanderten kamen aus verschiedenen Regionen der Monarchie und teils aus dem Ausland, fast allen gemeinsam war jedoch der ländliche Hintergrund. Der „typische Wiener“ stammt, so der Volksmund, aus Böhmen, Mähren oder Ungarn, aber er (bzw. sie) stammte ebenso aus Niederösterreich, Oberösterreich oder der Steiermark. Um 1910 waren 48,8 Prozent der Wiener Bevölkerung in Wien geboren und 11,1 Prozent in Niederösterreich (ohne Wien). Fast ein Viertel der Wiener Bevölkerung war in Böhmen (12,6 Prozent), Mähren (10,4 Prozent) oder Schlesien (1,6 Prozent) geboren. Neun Prozent waren im Ausland

gebürtig, wobei hiervon der größte Teil auf Ungarn entfiel.⁹ Wien und Budapest hatten mit einem Einwanderungsradius von etwa 300 km den größten Einzugsbereich. In Wien war zudem der Anteil von Migrant*innen, die zwar aus ländlichen Regionen, aber aus Städten wie Wiener Neustadt, Linz, Steyr, mährischen Statutarstädten usw. kamen, am größten. Hingegen rekrutierten die meisten Klein- und Mittelstädte ihre zuwandernden Arbeitskräfte aus der engeren ländlichen oder kleinstädtischen Umgebung.¹⁰ In der Nähe von Staatsgrenzen wiesen Städte zudem einen höheren Anteil an Zuwander*innen aus dem Ausland auf. Das betraf z. B. Wiener Neustadt, das unweit der ungarischen Grenze lag. Bei der Abwanderung aus Wien handelte es sich meist um Randwanderungen in das verstädterte Umland, fast immer um eine aus der Kernstadt verdrängte Unterschichtbevölkerung, die billigere Unterkünfte suchte, seltener um Angehörige der Oberschicht, die nach attraktiven Wohnlagen im Umland Ausschau hielten.

Die Zuwander*innen kamen also mehrheitlich vom Land, entstammten meist dem bäuerlichen Milieu und brachten ihre Auffassungen, Bräuche und Gewohnheiten mit in die Stadt. Einige davon mussten sie schnell aufgeben (z. B. die Kleintierhaltung aus Mangel an Platz), andere behielten sie lange bei.¹¹ Je mehr aus einem Dorf, einer Gegend, einem Bezirk stammten, je konzentrierter sie in der Stadt wohnten, umso mehr gelang es ihnen, zumindest einen Teil ihres vertrauten Umfelds und ihrer ländlichen Lebenswelt in das neue städtische Leben zu integrieren. Und natürlich war vieles neu: der Verkehr, der Lärm, der Staub, der Gestank,¹² die Hektik an manchen Knotenpunkten der Stadt, der neue Beruf, das dichte Wohnen beieinander, die Orientierung, die ob der vielen Häuser schwer fiel. Neu waren vielleicht Gas, sicher Elektrizität, neu waren diverse Lebensmittel, neu der Luxus in den Auslagen der Geschäfte. Doch bekam man all das auch zu Gesicht? Wohn- und Arbeitsstätte lagen, da es Wien bis zur Kommunalisierung der Straßenbahnen an einem leistungsfähigen und leistbaren Massenverkehrsmittel mangelte, notwendigerweise eng zusammen. Bei einem der häufig erzwungenen Arbeitswechsel musste man oft der Arbeit nachziehen, bei einer der nicht seltenen Wohnungskündigungen versuchte man in der Nähe unterzukommen. Der innerstädtische Mobilitätsradius scheint gering gewesen zu sein. Dem unmittelbaren Wohnumfeld, dem „Grätzl“, in dem man lebte, kam große Bedeutung zu und dieses Grätzl wies wiederum große Ähnlichkeit mit einem Dorf auf. Hier gab es das Wirtshaus bzw. die Wirtshäuser, die Geschäfte,

9 BANIK-SCHWEITZER, Prozess der Urbanisierung, 193 f.

10 Ebd., 194.

11 Es wäre spannend zu wissen, ob in den „Dörfern“ Wiens am 1. Mai der Maibaum aufgestellt, der Tag der Arbeit zelebriert oder ob und wie lange der sonntägliche Besuch der Messe beibehalten wurde.

12 Zu diesen „sinnlichen“ Aspekten der Großstadt vgl. Peter PAYER, Der Gestank von Wien. Über Kanalgase, Totendünste und andere üble Geruchskulissen (Wien 1997); Peter PAYER, Der Klang der Großstadt. Eine Geschichte des Hörens, Wien 1850–1914 (Wien 2018).



Abbildung 3: Das Dorf in Wien: Hof mit Staffage in der Sobieskigasse 4 (1090 Wien), Fotografie von August Stauda, um 1904, Österreichische Nationalbibliothek, Bildarchiv, ST 1857F.

in denen man einkaufte, tratschte, sich austauschte, den zentralen Platz, vielleicht Marktplatz, und eine Kirche.¹³

Was machte Wien nun aber zu einer Großstadt, was rechtfertigt es, den Begriff Metropole zu verwenden? Welche Bestimmungsmomente, lebensweltliche Praktiken oder Wahrnehmungsweisen müssen gegeben sein, um von Großstadt und Großstadterfahrung zu sprechen?¹⁴

13 Vom „Dorf“ in der Großstadt berichtet auch Karl RENNER, *An der Wende zweier Zeiten. Lebenserinnerungen* (Wien 1946) 187, zit. nach Wolfgang MADERTHANER, *Urbane Lebenswelten. Metropolen und Großstädte*. In: RUMPLER u. URBANITSCH, *Die Habsburgermonarchie 9/1/1*, 493–538, hier 497 f.

14 MADERTHANER, *Urbane Lebenswelten*, 500.

Die Modernisierung Wiens

„Ich verlange von einer Stadt, in der ich leben soll: Asphalt, Straßenspülung, Haustorschlüssel, Luftheizung, Warmwasserleitung. Gemütlich bin ich selbst.“

(Karl Kraus)¹⁵

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts erfolgte eine weitreichende Neugestaltung und Modernisierung Wiens – nicht zuletzt, weil immer häufiger ein großer Nachholbedarf gegenüber den „Weltstädten“ London und Paris konstatiert wurde. Als erklärtes Vorbild diente Wien der Umbau von Paris, den dessen Präfekt Baron Haussmann von 1853 bis 1870 vollzog.¹⁶ Großprojekte wie die Anlage der Ringstraße, die Donauregulierung oder die Abhaltung der Weltausstellung sollten Wien (wieder) zur europäischen Metropole von Weltrang machen. Wien wollte sich verschönern und es musste sich modernisieren. Die vorhandene Infrastruktur hielt dem Bevölkerungszuwachs schon längst nicht mehr stand und erforderte beträchtliche Anpassungen. Es bedurfte insbesondere auch Wohnraums. Die neue „aktive“ Stadt des 19. Jahrhunderts sollte geruch- und staubfrei, hygienisch und gesund, hell und schnell, menschenfreundlich geplant sowie in wirtschaftlicher, sozialer und verkehrstechnischer Hinsicht gut versorgt sein.¹⁷ Jahrzehntlang, insbesondere in den 1860er und 1870er Jahren, wurde Wien zu einer einzigen Baustelle, der gründerzeitliche Umbau ließ kaum einen Stein auf dem anderen. Die alten Befestigungsanlagen und das Glacis wichen der Ringstraße, Wien öffnete sich so den 1850 eingemeindeten Vorstädten und verschönerte sich mit zahlreichen Repräsentationsgebäuden. Die Donauregulierung bannte die Hochwassergefahr weitgehend, erschloss neues Bauland und urbanisierte eine Naturlandschaft, die Leopoldstadt (wozu auch die Abhaltung der Weltausstellung 1873 auf dem Pratergelände massiv beitrug).

Die Erste und später die Zweite Hochquellenwasserleitung versorgten Wien mit erstklassigem Trinkwasser und reduzierten die Sterblichkeit.¹⁸ Wien wandelte sich von einer imperialen Residenz- zu einer modernen Großstadt.

Die rasche Expansion der Stadt machte noch vor der Jahrhundertwende eine zweite Modernisierungsphase notwendig. 1890/92 wurden die Vororte eingemeindet

15 Karl KRAUS, Pro domo et mundo (1919), <https://www.aphorismen.de/zitat/150741> (28.2.2019).

16 Andreas NIERHAUS, Der Maßstab der Großstadt. Die Architektur der Ringstraße aus der Sicht eines Zeitgenossen des Jahres 1866. In: Michaela PFUNDNER (Hrsg.), Wien wird Weltstadt. Die Ringstraße und ihre Zeit (Wien 2015) 45–57, hier 46.

17 Martin SCHEUTZ, Pflasterung, Gaskandelaber, Tramway und Markthallen. Die Infrastruktur der Stadt Wien im Blick von Friedrich Schindler. In: PFUNDNER, Wien wird Weltstadt, 71–83, hier 71; im Detail: Friedrich LINGER, Metropolen der Moderne. Eine europäische Stadtgeschichte seit 1850 (München 2013) 149–202.

18 Vgl. Gerhard MEISSL, Gebirgswasser in Wien. Die Wasserversorgung der Großstadt im 19. und 20. Jahrhundert. In: Karl BRUNNER u. Petra SCHNEIDER (Hrsg.), Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien (Wien, Köln, Weimar 2005) 195–203.

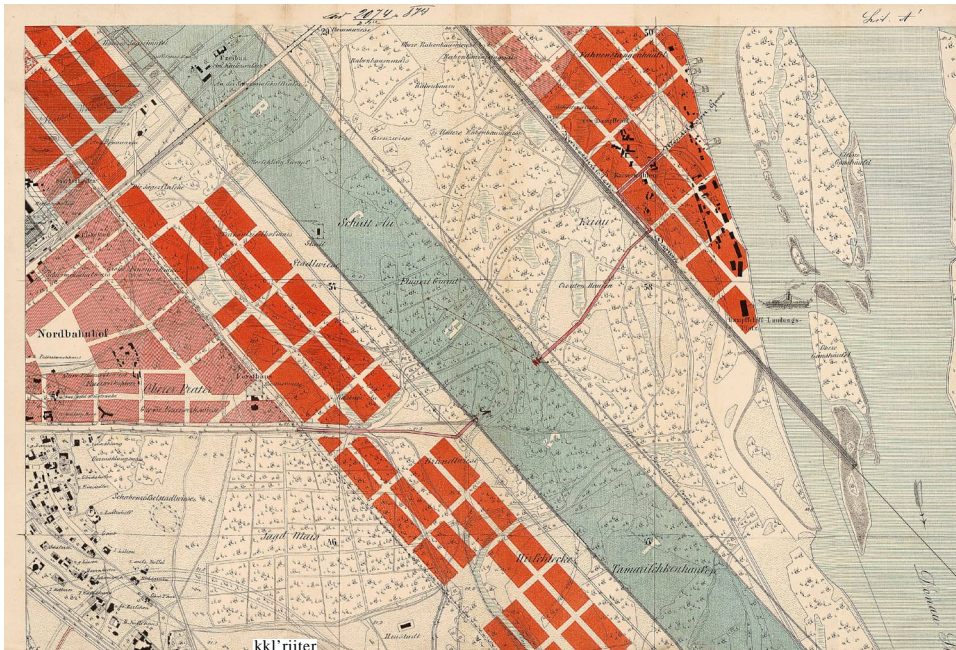


Abbildung 4: Die Karte zeigt jenen Teil des Donaudurchstiches südlich der noch im Bau befindlichen neuen Kronprinz-Rudolfs-Brücke (oder Reichsstraßenbrücke, heute Reichsbrücke). Der blaue Durchstich führt geradlinig über Inseln, Nebenarme und das alte Freibad am Kaiserwasser; die roten Parzellen symbolisieren die neu zu errichtenden Wohn- und Geschäftsbauten in den trockengelegten Bereichen. Am rechten Bildrand verläuft noch der alte Hauptstrom der Donau.

Der Donaudurchstich, kolorierte Kartenzeichnung, 1874, Niederösterreichisches Landesarchiv, NÖ Regierung und Statthalterei, Q-Akten (Straßenbau, Wasserbau) 1874, Zl. 35959.

und 1904 bzw. 1910 griff die Stadt über die Donau aus. Das erweiterte ihr Gebiet enorm und zugleich erhöhte sich der Grünflächenanteil bzw. der landwirtschaftlich genutzte Teil Wiens, aber man gewann auch potenzielles Bauland. Außerdem wurden der Wienfluss reguliert, der Linienwall abgetragen, der Gürtel angelegt, die Stadtbahn gebaut, die Versorgungseinrichtungen (Gas, Strom) kommunalisiert und die soziale Infrastruktur (Krankenhäuser, Kindergärten, Schulen) verstärkt. Zwischen 1890 und 1910 vollzog sich eine Verkehrs- bzw. Kommunikationsrevolution, mit Kommunalisierung und Elektrifizierung der Straßenbahn, Anlage der Stadtbahn, Telefon und Rohrpost und in Gestalt der wachsenden Zahl von Hotels, Restaurants, Gast- und Kaffeehäusern, Kinos und Unterhaltungslökalen.¹⁹ Begegnet man in Hermann Bahrs Erinnerungen im Wien um 1880 „einem dörflichen Stadtleben, das

¹⁹ Einleitung. Wien wie es nie war. In: Roman HORAK, Wolfgang MADERTHANER, Siegfried MATTL, Gerhard MEISSL, Lutz MUSNER u. Alfred PFOSE (Hrsg.), *Metropole Wien. Texturen der Moderne*,

frühabends in den Bierlokalen beschlossen wird, [...] manchmal unter Nachdruck der Polizei“, so hatte sich Wien um 1900/10 „einen großstädtischen Rhythmus und ein metropolitanes Nachtleben“ zugelegt.²⁰ Andere empfanden Wien hingegen noch immer als „rückschrittlich“ gegenüber „wirklichen“ Großstädten wie Paris, London, Berlin oder gar New York. So wies Max Winter in einer Artikelfolge in der *Arbeiter-Zeitung* anlässlich der Weltausstellung im Jahr 1900 auf die Vorzüge von Paris hin; über Wien bemerkte er hingegen: „Von einer großen Stadt aber zu einer wirklichen Großstadt ist noch ein weiter Weg.“²¹ Zu einem ähnlichen Befund gelangte er noch 14 Jahre später in einem Vergleich mit Berlin.²²

Wien stieg insbesondere zu einem Kultur- und Wissenschaftszentrum auf. Wenn Wien jemals Weltstadt war, dann um 1900, als ein „Aufbruch in die Moderne“ sichtbar wurde. Alan Janik und Stephen Toulmin entwarfen in diesem Zusammenhang das Bild eines „Silicon Valley des Geistes“.²³ Die künstlerische und wissenschaftliche Vielfalt und Innovationskraft hing mit vielen Faktoren zusammen. Gemäß William Johnston war es die „Generation, die aus dem Zerfall schöpfte“, für Carl Schorske brachte die Krise des Liberalismus sowohl den politischen Untergang des Vielvölkerstaates als auch den künstlerischen Aufbruch. Für Friedrich Heer bildeten die nationale und kulturelle Pluralität Kennzeichen und Grundlage der Strahlkraft Wiens.

Dieser Aufstieg vollzog sich vor wechselnden politischen Regimen und Machtkonstellationen (was gleich blieb, war die Dominanz einer Männerherrschaft). Er beginnt in der neoabsolutistischen Ära und erreicht in der liberalen Ära einen ersten Höhepunkt, bis Wien um die Jahrhundertwende Anschluss an die „wirklichen“ Weltstädte gefunden hat. Wien war aufgrund der Zuwanderung stark tschechisch und jüdisch geprägt, wurde jedoch ab 1895 von einer christlichsozialen Stadtverwaltung regiert, an deren Spitze mit Karl Lueger ein charismatischer populistischer Demagoge stand. Lueger war, so John Boyer, ein „reaktionärer Modernist“, der sich fremdenfeindlicher und antisemitischer Ressentiments bediente und im Wiener Kleinbürgertum breite Unterstützung fand.²⁴ Ein Paradoxon der Wiener Modernität – denkt man etwa an die „Municipale Revolution“, vor allem die Kommunalisierung, unter Lueger – besteht somit darin, dass sie von konservativen politischen

Bd. 1 (Wien 2000) 9–23, hier 10; Siegfried MATTL, Wiener Paradoxien. Fordistische Stadt. In: ebd., 38–53.

20 Einleitung. Wien wie es nie war, 11.

21 Arbeiter-Zeitung (9. Juli 1900), (15. Juli 1900), (22. Juli 1900), 29. Juli 1900), (5. August 1900).

22 Arbeiter-Zeitung (1. März 1914), (5. März 1914).

23 Dazu und im Folgenden: Einleitung. Wien wie es nie war, 12; Alan JANIK u. Stephen TOULMIN, Wittgensteins Wien (München 1987).

24 John W. BOYER, Karl Lueger (1844–1910). Christlichsoziale Politik als Beruf (Wien, Köln, Weimar 2010).

Kräften in Gang gesetzt wurde.²⁵ Die Wiener Moderne stand aber zugleich „vor der Unmöglichkeit, im anhebenden Massenzeitalter die Hegemonie einer deutschen Hochkultur in einem übernationalen Staat zu sichern“.²⁶ Das Wien um 1900 war also ein Widerspruch in sich: das Wien der Moderne einerseits, führend in vielen Kunst- und Wissenschaftsbereichen, ein kreatives Milieu, das sich nicht zuletzt aus der regional breit gestreuten Zuwanderung speiste und dadurch bereichert, vielleicht sogar erst ermöglicht wurde. Andererseits war es eine Stadt voller Ressentiments und Vorurteile, voller versteckter und offener Fremdenfeindlichkeit. Vieles erzeugte Angst: Die Stadt und generell die gesellschaftlichen und sozioökonomischen Verhältnisse befanden sich im Umbruch, die Wirtschaftskrise nach dem Börsenkrach von 1873 verschärfte die Unsicherheit. Die zunehmende Ausdifferenzierung des städtischen Raums löste die Menschen aus traditionsgebundenen, stabilen lokalen Lebenswelten. Anthony Giddens bezeichnet diesen Prozess als *disembedding*.²⁷ Der wirtschaftliche Strukturwandel beschleunigte sich. Die Gewerbetreibenden und das Kleinbürgertum sahen sich spätestens seit den 1880er Jahren gleichermaßen vom Fabrikssystem, von der Heimindustrie und von neuen Distributionssystemen bedroht. Dem Wettbewerbsdruck fühlten sie sich nicht gewachsen.²⁸

Im Zuge des radikalen gründerzeitlichen Umbaus der Stadt bildeten sich zwei Lager: Die Bewahrer Alt-Wiens stritten mit den Befürwortern Neu-Wiens. Die einen wollten der Stadt ihren Charakter lassen und das Hergebrachte bewahren, wenn irgend möglich; die anderen wünschten sich mehr Modernisierungsdynamik und Offenheit – das waren vereinfacht die Positionen des Metropolen-Diskurses im Wien der Jahrhundertwende. Städtebaulich spiegeln sich diese Positionen im Kontrast zwischen dem Konzept, das Camillo Sitte in seinem 1889 veröffentlichten Werk *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen* vertrat, und Otto Wagners Vision der *Großstadt* aus 1911.²⁹ Der Skandal um das Loos-Haus am Michaelerplatz ist nur ein Beispiel für die Ablehnung, der die Moderne begegnete. Vor diesem Hintergrund überrascht es, dass Wagner eine prominente und wichtige Position im Wiener Bau- und Planungsgeschehen einnehmen konnte. Wie modern und richtungweisend die Architektur seiner Länderbank, Postsparkasse oder Kirche am Steinhof war, wurde indes nicht erkannt. Wenn Wiens janusköpfige Haltung zur Modernität in Luegers zugleich von Modernisierung und populistischem Klientelismus be-

25 MATTI, Wiener Paradoxien, 82 f.

26 Einleitung. Wien wie es nie war, 19.

27 Ebd., II; Anthony GIDDENS, Die Konsequenzen der Moderne (Frankfurt am Main 1995).

28 Wolfgang MADERTHANER u. Lutz MUSNER, Die Logik der Transgression: Masse, Kultur und Politik im Wiener Fin-de-Siècle. In: HORAK, MADERTHANER, MATTI, MEISSL, MUSNER u. PFOSE, Metropole Wien, 136; John W. BOYER, Political Radicalism in Late Imperial Vienna. Origins of the Christian Social Movement, 1848–1897 (Chicago 1981) 44 f.

29 Zu Camillo Sitte und Otto Wagner siehe Gerhard MEISSL, Hierarchische oder heterarchische Stadt? Metropolen-Diskurs und Metropolen-Produktion im Wien des Fin-de-Siècle. In: HORAK, MADERTHANER, MATTI, MEISSL, MUSNER u. PFOSE, Metropole Wien, 290–302.

stimmter Linie zum Ausdruck kam,³⁰ dann war die Entscheidung, Otto Wagner mit Bauvorhaben wie der Anlage der Stadtbahn zu betrauen, eine für die Funktionalität und für die Moderne.

Um auf unsere Ausgangsfrage, was Wien zu einer Großstadt, einer Metropole machte, zurückzukommen: Es sind Passagen, Warenhäuser und Warenkultur (denkt man an Walter Benjamin), die Elektrische im Morgengrauen (Egon Erwin Kisch), Bahnhöfe, die Kaffeehäuser und Zeitungen, eine Stadt- oder Schnellbahn, rauchende Schornsteine in Fabriklandschaften, die Hektik und das Zerfahrene: die Großstadt, wie sie Robert Musil und vielen seiner Zeitgenossen als Metapher für Modernität schlechthin diente.³¹ Wien verfügte mittlerweile über vielfältige Unterhaltungsmöglichkeiten, Kinos, Theater. Eine Metropole stellt man sich zudem repräsentativ vor und Wien hatte mit der Ringstraße einen Prachtboulevard im historistischen Stilmix angelegt.³² Wien hatte sich modernisiert – die modernste Stadt war es zwar sicher nicht, doch zeigte es sich insbesondere verschönert.

Die Metropole Wien diente als Vorbild. Modearchitekten wie Ferdinand Fellner d. J. und Hermann Helmer, berühmt vor allem durch ihre zahlreichen Theaterbauten, „vervielfältigten“ Wien in anderen Städten der Habsburgermonarchie. Viele Städte imitierten beispielsweise das Ringstraßen-Konzept. Es gab allerdings auch Bereiche, in denen Wien nachhinkte, selbst gegenüber wesentlich kleineren Städten, etwa bei der Übernahme privater Gasbeleuchtungsunternehmen in städtische Regie. In Wiener Neustadt klagte man bereits in den 1860er Jahren über diverse Mängel des privaten Anbieters, 1890, nach Ablauf der vertraglichen Bindung, übernahm die Gemeinde dann das Gaswerk.³³ Scheibbs wiederum durfte sich 1886 rühmen, die erste Stadt in der Monarchie mit elektrischer Straßenbeleuchtung zu sein.³⁴

Stadträumlich vollzog sich die Metropolenbildung durch 1.) einen Citybildungsprozess in der Inneren Stadt und einigen angrenzenden Subgeschäftszentren (wie der Mariahilfer Straße), 2.) in Form einer baulichen und sozialen Aufwertung der meisten Innenbezirke und 3.) durch den Übergang ländlicher, vorindustrieller Vororte zu modernen, industriellen Vorstädten bzw. verwandelten sich einige begünstigte Stadtteile in Villenviertel. Hier und in der Ringstraßenzone wohnte die Oberschicht. Der Glanz hatte seine Schattenseite, es gab auch ein „anderes“, ein dunkles Wien. Zu einer Großstadt gehören auch Elendsviertel, Slums oder slum-ähnliche Viertel sowie auch die „unheimlichen“ Gebiete der Stadt, geprägt von Kleinkriminalität und Prostitution.

30 Ebd., 285.

31 MADERTHANER, Urbane Lebenswelten, 500.

32 DONALD J. OLSEN, Die Stadt als Kunstwerk: London, Paris, Wien (Frankfurt am Main u. a. 1988) 83–109.

33 HANNES STEKL u. HANS HEISS, Klein- und mittelstädtische Lebenswelten. In: RUMPLER u. URBANITSCH, Habsburgermonarchie 9/1/1, 561–619, hier 579.

34 Ebd., 581.



Abbildung 5: Ratzenstall am Magdalenengrund, Bettlerstiege, um 1900, Sammlung Bezirksmuseum Mariahilf, Wikimedia Commons (CCo).

In Wien waren das Neulerchenfeld und die Schmelz, Teile der Brigittenau, der Ratzenstall in Mariahilf und das Rasterviertel der oberen Donaustadt. Als geradezu paradigmatischen Ort sozialen Elends beschreibt Wolfgang Maderthaler den Praterstern.³⁵

Was war Wien nun, ein großes Dorf oder Großstadt und Metropole? Wien um bzw. ab 1900 war beides, Dorf bzw. ländlich-kleinstädtisch und Großstadt bzw. Metropole. Wien blieb und war zugleich – an den Rändern oder kleinräumig konzentriert – ein Dorf in der Großstadt neben dem anderen. Um diese Dörfer herum wuchs die gerasterte Stadt, zerstörte diese oft, oft auch nicht. Wien war somit Großstadt und Land zugleich, ihre Bewohner*innen schufen sich mit den „Grätzln“ gewissermaßen vertraute Zonen in der urbanen Anonymität.

Niederösterreichs Städtelandschaft: Versuch einer Typologie

Niederösterreich war historisch in vier Verwaltungseinheiten eingeteilt: das Viertel ober dem Wienerwald, das Viertel unter dem Wienerwald, das Viertel ober dem Manhartsberg und das Viertel unter dem Manhartsberg. Heutzutage sind die Be-

³⁵ MADERTHALER, Urbane Lebenswelten, 534.

zeichnungen Mostviertel, Industrieviertel, Waldviertel und Weinviertel gebräuchlicher. Im 19. Jahrhundert kam dazu noch die Großstadt Wien, die erst nach dem Ersten Weltkrieg als eigenes Bundesland von Niederösterreich getrennt wurde.

Niederösterreich war und blieb ein agrarisch geprägtes Kronland. Neben anderen Regionen wie dem Tullnerfeld war insbesondere das Weinviertel mit dem Marchfeld ein wichtiger Nahrungsmittellieferant Wiens.³⁶ Niederösterreich war auch als Weinland führend. Große Anbauflächen lagen in der Wachau, dem Kamptal, im Weinviertel und in der Thermenregion im Süden von Wien. Die Sogwirkung der Großstadt ließ im 19. Jahrhundert die Nachfrage nach Agrargütern und das Lohnniveau in der Landwirtschaft steigen. Das trug zu ihrer schrittweisen Mechanisierung bei.³⁷

Alpine Landschaften gibt es in Niederösterreich etwa im Bereich der Wiener Hausberge Rax, Schneeberg und Semmering. Schon früh von der Südbahn erschlossen, etablierte sich der Semmering als Tourismusziel der natursuchenden Stadtbevölkerung. Auch seine Umlandgemeinden spürten einen Entwicklungsschub. Die alpinen und voralpinen Regionen wiesen insgesamt eine geringe Bevölkerungsdichte auf, sodass sich die meisten Ortschaften der Kategorie der ländlichen Gemeinden zuordnen lassen. Doch entlang einiger Täler bzw. Flussläufe breitete sich Industrie aus und veränderte die Siedlungsstruktur. So wurden Lilienfeld und Wilhelmsburg im Traisental oder Scheibbs im Erlaufthal, deren Lage am Wasser einen energiemäßigen Vorteil bot, zu Industriestandorten. Auch Teile des Waldviertels wandelten sich zu Industrieregionen. Ältere Gewerbezentren waren der Amstettener Raum und die Region um Waidhofen an der Ybbs im westlichen Mostviertel. Amstetten gehörte zu den Ortschaften Niederösterreichs, die im 19. Jahrhundert ein besonders dynamisches Bevölkerungswachstum aufwiesen. 1897 wurde die Gemeinde in den Rang einer Stadt erhoben.³⁸ Der wichtigste Wachstumsfaktor war die Eisenbahn. Der Bau der Kaiserin-Elisabeth-Westbahn (1858) und der Kronprinz-Rudolf-Bahn (1872), die als Nord-Süd-Verbindung bis nach Laibach [*Ljubljana*] führte und dort den Anschluss an die Südbahn nach Triest [*Trieste*, Trst, Terst] herstellte, machte Amstetten zu einem wichtigen Bahnknotenpunkt. Zum einzigen wirklichen industriellen Ballungsraum des Landes entwickelte sich im Laufe des 19. Jahrhunderts – beginnend mit einer Gründungswelle von mechanisierten Baumwollspinnereien im ersten Jahrzehnt – das Wiener Becken, das sich von der Haupt- und Residenzstadt bis Wiener Neustadt erstreckte.³⁹

36 Peter EIGNER, Niederösterreichs Wirtschaft 1848–1995. In: Stefan EMINGER, Elisabeth LOINIG u. Willibald ROSNER (Hrsg.), Ein Land im Zeitraffer. Niederösterreich seit 1848 (Weitra 2012) 83–96, hier 83.

37 Ebd., 87.

38 Elisabeth LOINIG, Revolution – Reaktion – Massenparteien. Politik, Verfassung und Verwaltung in Niederösterreich 1848–1896. In: EMINGER, LOINIG u. ROSNER, Land im Zeitraffer, 13–35, hier 34.

39 EIGNER, Niederösterreichs Wirtschaft 1848–1995, 83.

Siedlungstypen können nach Größe bzw. Bevölkerungszahl unterschieden werden; dann gibt es allerdings Gemeinden, die formal nicht als Städte galten, aber mehr Bevölkerung aufwiesen als einige andere, die schon im Mittelalter das Stadtrecht besaßen hatten, wie z. B. Hardegg oder Marchegg. Unter den Städten wird oft nach ihrer Zentralität⁴⁰ unterschieden. Der Grad der Zentralität richtet sich nach vorhandenen Einrichtungen bzw. deren Konzentration (Gericht, Krankenhaus, Schulen etc.). Wien war der „zentrale Ort der zentralen Orte“.⁴¹

Eine Unterteilung nach Funktionen legt weitere Differenzierungen nahe. So können nach der vorherrschenden Wirtschaftsstruktur Ackerbürger- bzw. Agrarstädte wie Hollabrunn, Laa an der Thaya und Mistelbach von Gewerbezentren oder Industriestädten unterschieden werden. Diese lassen sich ihrerseits grob nach Schwerpunkten untergliedern: Zu denken ist vor allem an Bergbau- und Schwerindustriestädte wie z. B. Waidhofen an der Ybbs und später Ternitz, Textilstädte wie z. B. St. Pölten⁴² oder Metall- und Maschinenbaustädte wie z. B. Mödling, Berndorf und Wiener Neustadt. Ähnliche Differenzierungen bieten sich im Dienstleistungsbereich an. Zu unterscheiden sind Verwaltungszentren, Handelszentren, Schulstädte, Garnisons- und Festungsstädte, Fremdenverkehrs- oder Kurstädte etc. Seit der Jahrhundertmitte stieg auch abseits des Sitzes der Zentralbürokratie und der niederösterreichischen Statthalterei in Wien die Bedeutung der Verwaltungsstädte durch neue staatliche Mittelbehörden. Ab 1854 wurden die sogenannten gemischten Bezirksämter eingerichtet, in denen Rechtspflege und Verwaltung vereint waren, bis sie 1868 durch das noch heute bestehende System aus Bezirksgerichten und Bezirkshauptmannschaften abgelöst wurden. Die allgemeine Wehrpflicht ab 1868 machte wiederum viele Städte zu Standorten von Garnisonen und der Heeresverwaltung. Außerdem wurden Gesundheits- und Fürsorgewesen sowie Bildungseinrichtungen ausgebaut.

40 Das Raumplanungskonzept der Niederösterreichischen Landesregierung unterliegt auch im 21. Jahrhundert im Kern immer noch der Theorie der Zentralen Orte, die in den 1930er Jahren von dem deutschen Geographen Walter Christaller entwickelt wurde; Walter CHRISTALLER, Die zentralen Orte in Süddeutschland. Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmäßigkeit der Verbindung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen (Jena 1933). Die Abteilung für Raumordnung und Regionalpolitik unterscheidet dabei zwischen sechs Stufen von Zentralität. Die Einteilung in die jeweiligen Stufen geschieht anhand dreier Punkte: 1) Existenz zentraler Versorgungs-, Dienstleistungs- und Verwaltungseinrichtungen, 2) Einwohnerzahl und Einzugsgebiet, 3) Entfernung und Anbindung zum nächsten Ort einer höheren Stufe. Es findet also eine hierarchische Gliederung der Ortsgemeinden anhand von Funktionalität, Größe und Distanz statt. Online: http://www.raumordnung-noe.at/fileadmin/root_raumordnung/land/landesentwicklungsplanung/abb_2_zentrale_orte.pdf (6.3.2019).

41 Manfred WELAN, Wien – Eine Welthauptstadt des Geistes. In: Peter BERNER, Emil BRIX u. Wolfgang MANTL (Hrsg.), Wien um 1900 (Wien 1986) 39–45, hier 41.

42 BANIK-SCHWEITZER, Prozess der Urbanisierung, 205.

Tabelle 1: Vergleich der Bevölkerungsdichte 1910 (pro km²)

National	Fläche	Ein- wohner*innen	Inter- national	Fläche	Ein- wohner*innen
	in/pro km ²			in/pro km ²	
Niederösterreich (mit Wien)	19.825	178	Österreich	300.005	95
Niederösterreich (ohne Wien)	19.547	0	Ungarn	324.857	64
Oberösterreich	11.982	71	Deutsches Reich	540.778	120
Steiermark	22.425	64	Schweiz	41.324	91
Böhmen	51.947	130	England und Wales	151.055	239
Mähren	22.222	118	Frankreich	536.464	74
Galizien	78.497	102	Italien	286.682	121

Quelle: Die Ergebnisse der Volkszählung vom 31. Dezember 1910 in den im Reichsrat vertretenen Königreiche und Ländern, Heft 1: Die summarischen Ergebnisse der Volkszählung. Hrsg. k. k. Statistische Zentralkommission (Wien 1912).

Die Siedlungsstruktur von Niederösterreich im 19. Jahrhundert war geprägt durch eine relativ hohe Konzentration von ländlichen Gemeinden und Kleinstädten. Dass dies stark mit der Rolle und Dominanz Wiens zusammenhing, wurde bereits deutlich. 1910 lebten 68,8 Prozent der Bevölkerung Niederösterreichs (ohne Wien) in Ortschaften mit bis zu 2.000 Einwohner*innen, 16,4 Prozent in Kleinstädten mit einer Einwohnerzahl zwischen 2.000 und 5.000.⁴³

Nach der Neustrukturierung des Verwaltungsapparates im Zuge des Revolutionsjahres 1848 wurde Niederösterreich in 1.520 Ortsgemeinden eingeteilt. Auch heute verzeichnet Niederösterreich immer noch die höchste Gemeindeanzahl aller neun Bundesländer⁴⁴ und wird aus diesem Grund oft als Kleingemeindeland bezeichnet.⁴⁵

43 Im Vergleich dazu entfielen in ganz Cisleithanien 1910 10,9 % der Bevölkerung auf Großstädte (über 100.000 Einwohner*innen), 7,3 % auf Mittelstädte (20.000–100.000), 32,3 % auf Kleinstädte (2.000–20.000) und 49,5 % auf ländliche Gemeinden (unter 2.000). Siehe dazu STEKL u. HEISS, Klein- und mittelstädtische Lebenswelten, 561.

44 Und zwar 573 Gemeinden, auf Platz zwei liegt Oberösterreich mit 440 Gemeinden (Statistik Austria, Stand Januar 2018).

45 LOINIG, Revolution, 22.

Tabelle 2: Anwesende Bevölkerung nach Gemeindegrößen 1910 (in Prozent)

Land	unter 500 Ein- wohner- *innen	500- 2.000 Ein- wohner- *innen	2.001- 5.000 Ein- wohner- *innen	5.001- 10.000 Ein- wohner- *innen	10.001- 20.000 Ein- wohner- *innen	über 20.000 Ein- wohner- *innen
Niederösterreich (ohne Wien)	35,6	33,2	16,4	4,8	6,3	3,6
Oberösterreich	61,4	18,7	5,3	1,5	5,1	8,0
Steiermark	50,4	26,2	5,0	4,3	1,6	12,4
Böhmen	29,8	29,1	14,0	7,7	6,7	12,7
Mähren	19,5	39,9	17,4	5,9	6,4	10,9
Galizien	8,0	50,8	23,6	5,3	3,2	9,2
Tirol	33,4	37,5	9,7	5,6	2,4	11,3
Dalmatien	17,9	56,8	14,6	3,2	4,1	3,3

Quelle: Eigene Berechnungen nach Die Ergebnisse der Volkszählung vom 31. Dezember 1910 in den im Reichsrat vertretenen Königreiche und Ländern, Heft 1: Die summarischen Ergebnisse der Volkszählung. Hrsg. k. k. Statistische Zentralkommission (Wien 1912).

Der Stadtbegriff entfernte sich in der Moderne zusehends vom rechtlich-topographisch klar definierten Raum des Mittelalters und der Frühen Neuzeit, indem sich die Stadt durch eigene Privilegien politisch vom Umland absetzte und auch durch eigene Mauern sichtbar vom flachen Land getrennt war.⁴⁶ Das Provisorische Gemeindegesetz von 1849 hob die Sonderstellung von Städten und Marktgemeinden auf.⁴⁷ Fortan waren alle Gemeinden ungeachtet ihrer Größe rechtlich gleichgestellt, eine Ausnahme bildeten lediglich die Landeshaupt- und Kreisstädte sowie die Statutarstädte.⁴⁸ Die Einführung der Ortsgemeinden, die Aufhebung der feudalen Grundherrschaft und die neue Gerichtsorganisation nivellierten das juristische Ungleichgewicht zwischen Stadt und Land, das bereits die josephinischen Reformen verringert hatten.

46 Ernő DEÁK, Die städtische Entwicklung in der Franzisko-josephinischen Epoche. Eine quantitative Untersuchung. In: Erich ZÖLLNER (Hrsg.), Österreichs Städte und Märkte in ihrer Geschichte (Wien 1985) 85–112, hier 85.

47 Siehe den Beitrag von Thomas Buchner in Band 1.

48 Kreisstädte gab es bis 1849 und dann wieder 1851 bis 1860. Es waren dies Krems, Korneuburg, St. Pölten und Wiener Neustadt. In Statutarstädten umfassten die Aufgaben der Gemeinde auch die Agenden einer Bezirkshauptmannschaft. In Niederösterreich gab es zwei Statutarstädte: Wiener Neustadt (1866) und Waidhofen an der Ybbs (1869). Im 20. Jahrhundert kamen St. Pölten (1922) und Krems (1938) hinzu.

Tabelle 3: Städtewachstum in Niederösterreich (im Vergleich die Jahre 1868 und 1910)

Stadt	Einwohnerzahl		Zunahme		Bevölkerungsdichte (pro km ²)	
	1868	1910	absolut	relativ in Prozent	1868	1910
Dynamisches Wachstum (>120 Prozent)						
Amstetten	1.223	7.470	6.247	510,79	671,01	907,65
Berndorf	1.285	6.965	5.680	442,02	1.162,41	1.711,30
Mödling	4.357	18.067	13.710	314,67	1.537,17	1.813,96
Liesing	2.326	8.663	6.337	272,44	2.527,47	3.184,93
Wien	607.514	2.031.498	1.423.984	234,4	9.404,59	7.308,86
St. Pölten	7.779	21.805	14.026	180,31	1.255,01	1.878,12
Klosterneuburg	5.330	14.787	9.457	177,43	914,43	1.441,85
Eggenburg	1.585	3.892	2.307	145,55	285,69	348,12
Baden	5.847	14.081	8.234	140,82	1.099,56	1.243,90
Stockerau	5.232	11.740	6.508	124,39	337,40	387,84
Marchegg	1.261	2.807	1.546	122,6	78,45	99,65
Substanzielles Wachstum (50–120 Prozent)						
Korneuburg	4.256	9.054	4.798	112,73	1.224,82	1.337,37
Oberholla- brunn	2.365	4.904	2.539	107,36	287,91	340,79
Mistelbach	2.401	4.831	2.430	101,21	170,40	200,29
Groß- Enzersdorf	1.158	2.219	1.061	91,62	49,89	122,60
Tulln	2.286	4.309	2.023	88,5	132,51	152,26
Laa an der Thaya	2.489	4.414	1.925	77,34	175,96	193,77
Hainburg	4.178	7.399	3.221	77,09	271,12	322,12
Krems	8.155	14.384	6.229	76,38	1.333,79	889,55
Wiener Neustadt	19.173	32.874	13.701	71,46	471,03	539,54
Melk	1.664	2.670	1.006	60,46	507,64	601,35
Begrenztes Wachstum (<50 Prozent)						
Horn	2.136	3.077	941	44,05	215,23	243,24

Stadt	Einwohnerzahl		Zunahme		Bevölkerungsdichte (pro km ²)	
	1868	1910	absolut	relativ in Prozent	1868	1910
Ybbs an der Donau	3.597	5.130	1.533	42,62	268,24	291,97
Bruck an der Leitha	4.203	5.900	1.697	40,38	347,13	398,92
Feldsberg	2.424	3.402	978	40,35	88,90	99,62
Gmünd	1.900	2.606	1.006	36,89	507,64	601,35
Waidhofen an der Thaya	1.984	2.675	691	34,83	232,78	259,46
Waidhofen an der Ybbs	3.497	4.884	987	28,22	944,37	1.036,94
Zistersdorf	1.940	2.443	503	25,93	116,81	130,29
Stein an der Donau	3.870	4.553	683	17,65	1.226,78	1.243,99
Zwettl	2.918	3.103	185	6,34	258,38	244,14
Abnehmend (≤0 Prozent)						
Weitra	2.299	2.201	-98	-4,26	246,77	244,83
Ebenfurth	2.513	2.241	-272	-10,82	246,77	244,83

Die identischen Bevölkerungsdichten von Weitra und Ebenfurth für 1868 und 1910 sind der Originalquelle entnommen.

Quelle: Ernő DEÁK, Die städtische Entwicklung in der franzisko-josephinischen Epoche. Eine quantitative Untersuchung. In: Erich ZÖLLNER (Hrsg.), Österreichs Städte und Märkte in ihrer Geschichte (Wien 1985) 101 f.

Die tabellarische Darstellung der Bevölkerungsentwicklung beruht auf Zahlen von Ernő Deák, der als Bezugspunkte die Volkszählungen von 1868 und 1910 wählte. Er unterschied zwischen drei Formen der städtischen Entwicklung: 1.) dynamisch, 2.) stagnierend, 3.) abnehmend (deszendierend).⁴⁹ Aufgrund der großen Streuung des relativen Wachstums der einzelnen Städte erscheint aber eine noch genauere Differenzierung der Wachstumsstufen nützlich. Anhand des Medians⁵⁰ wurde eine Unterscheidung in vier Wachstumsklassen gewählt. Das Wachstum der Städte mit

⁴⁹ Ebd., 105.

⁵⁰ Der Mittelwert des relativen Wachstums aller niederösterreichischen Städte liegt für diese Periode bei 117 Prozent.

einer relativen Bevölkerungszunahme über 120 Prozent wird als „dynamisch“ bezeichnet, das von Städten mit einer Zunahme zwischen 50 und 120 Prozent als „substantziell“, das von Städten mit einer Zunahme geringer als 50 Prozent als „begrenzt“. Städte, die eine negative Bevölkerungsentwicklung verzeichneten, werden als „abnehmend“ geführt. Zwischen 1869 und 1910 zeigten vor allem Gemeinden mit weniger als 5.000 Einwohner*innen eine besondere Dynamik. Amstetten wuchs um 510 Prozent und Berndorf um 442 Prozent, beide wurden in der zweiten Jahrhunderthälfte zu Städten erhoben.⁵¹

Niederösterreichs Städtelandschaft wurde also neben Wien von einer Vielzahl an Klein- und Mittelstädten geprägt. Hannes Stekl und Hans Heiss haben darauf hingewiesen, dass sich die Begriffe „Kleinstadt“ und „Mittelstadt“ nur als kontextabhängige Konzepte verstehen lassen.⁵² Sie schlagen daher eine Typologisierung vor, die demographische, rechtliche, topographische, politisch-administrative, wirtschaftliche bzw. sozioökonomische und kulturelle Funktionen berücksichtigt. Dabei zeigte sich, dass die meisten Kleinstädte typologisch ein breites Spektrum aufwiesen und meist nur geringe Spezialisierung zeigten. Sie vereinten häufig Funktionen der Verwaltung, der gewerblichen Produktion und der Dienstleistungen und behielten dennoch ihre stark ackerbürgerliche Struktur. Ungeachtet ihrer zentralörtlichen Bedeutung und ihrer funktionalen Verschiedenheit verfügten Klein- und Mittelstädte aber über einige Gemeinsamkeiten, die eine Form von „Mikro-Urbanität“ entstehen ließen.⁵³

Spannungsfelder zwischen Stadt und Umland, Zentrum und Peripherie, Besitz und Arbeit, kultureller Tradition und Avantgarde, Staat und Kirche, Nationalitäten und Ethnien sowie zwischen politischen Gruppen bzw. Machtblöcken prägten die Atmosphäre der Städte. Der „moderne Lebensstil“ erforderte auch in Kleinstädten eine Neuorientierung. Urbanität bedeutete Herauslösung aus vertrauten Beziehungen, aus emotionalen und kognitiven Gewissheiten, eine „Entbettung“ (*disembedding*).⁵⁴ Das kleinstädtische Leben „oszillierte [...] zwischen Beharrung auf Vertrautem, teils bereitwilliger, teils erzwungener Anpassung an die Moderne und der Suche nach Kompromissen mit dem Überkommenen“.⁵⁵ Der Übergang von einem stark personengebundenen Honoratiorensystem zu „moderner“ Parteipolitik kennzeichnete die politischen Handlungsfelder. In Cisleithanien wertete die sogenannte Verfassungsära mit dem Reichsgemeindengesetz von 1862 den bürgerlichen Einfluss auf, das Kurienwahlrecht führte zur Privilegierung der besitz- und

51 Berndorf verdankte sein Wachstum der von Alexander Schoeller und Alfred Krupp gegründeten und von Hermann Krupp bzw. später Arthur Krupp geführten Metallwarenfabrik, die 1913 6.000 Beschäftigte hatte. Arthur Krupp verlieh der Industriesiedlung städtische Züge.

52 STEKL u. HEISS, Klein- und mittelstädtische Lebenswelten, 561 f.

53 Ebd., 563.

54 Ebd., 563 f.; siehe auch GIDDENS, Konsequenzen, 52 f.

55 STEKL u. HEISS, Klein- und mittelstädtische Lebenswelten, 564. Zum Folgenden ebd., 564–571.

bildungsbürgerlichen Kernwähler – jeder Wahlkörper stellte ein Drittel der Mitglieder des Gemeindeausschusses, wodurch sich kleine Gruppen vermögender Wähler entscheidenden politischen Einfluss sicherten. Es kam zu einer durchgreifenden Erneuerung der Bürgervertretungen, die das Ausmaß des sozialen Wandels reflektierte: Die etablierten Gewerbetreibenden versuchten, ihre alten Positionen zu verteidigen, zunehmend gewann jedoch eine schmale Schicht von Großunternehmern an Einfluss. Industrielle begannen, Einfluss auf politische Alltagsgeschäfte zu nehmen, z. B. Schlumberger in Vöslau oder Schoeller und Krupp in Berndorf. Obwohl das aufstrebende Vereinswesen ein integratives Element bildete, brachen besitz- und bildungsbürgerliche Aufsteiger häufig die kleinstädtischen Horizonte auf. Die Städte nahmen eine neue Gestalt an, die Veränderungen im Erscheinungsbild waren oft mit Konflikten verbunden, so bei der Schleifung von Befestigungsanlagen, und gingen außerdem mit einem Wandel der kleinstädtischen Lebensräume einher. Die Neuordnung der Verfassungsstruktur, die unterschiedliche Intensität der Industrialisierung, die Einbindung in überregionale Marktverflechtungen, der Ausbau der Verkehrsverbindungen sowie das Bevölkerungswachstum spielten hierbei eine maßgebliche Rolle.⁵⁶ Das Wachstum der Städte erforderte besonders den Ausbau städtischer Infrastruktur, der Wasserversorgung, der Gas- und später elektrischen Beleuchtung, der Abfallbeseitigung etc.⁵⁷

Im Folgenden werden einige Städte- bzw. Siedlungstypen näher vorgestellt, um die Bedeutung einzelner Einflussfaktoren hervorstreichend.

Kleinstädtische Entwicklungsmuster

Das Wiener Becken als industrieller Ballungsraum

Die erste Phase der Industrialisierung hatte einen wesentlichen Einfluss auf die Entwicklung ländlicher Siedlungsstrukturen, insbesondere jener Regionen, in denen neue Fabriken entstanden. Aufgrund landwirtschaftlicher Nebenerwerbsmöglichkeiten konnten auf dem Land niedrigere Löhne gezahlt werden. Das war ein gewichtiger Grund, großbetriebliche Unternehmungen auf dem flachen Land zu etablieren.⁵⁸ Die frühen Fabriken des Wiener Beckens hatten nicht nur einen wesentlichen Anteil daran, dass sich die Textilindustrie als erster Leitsektor der Industrialisierung in der Habsburgermonarchie etablierte, sondern auch daran, dass sich ländlich geprägte Dorfgemeinden in industrielle Produktionsstätten und Wohnorte teils

56 Ebd., 571 bzw. 571–577.

57 Ebd., 577–589.

58 Herbert MATIS, Die Ansätze der Industrialisierung im Wiener Becken. In: Helmuth FEIGL u. Andreas KUSTERNIG (Hrsg.), Die Anfänge der Industrialisierung in Niederösterreich. Vorträge und Diskussionen des zweiten Symposions des Niederösterreichischen Instituts für Landeskunde, Reichenau an der Rax, 1. bis 3. Oktober 1981 = StUF 4 (Wien 1982) 82–227, hier 96.

für Hunderte von Arbeiter*innen verwandelten – ein neues Phänomen. Die hohe Konzentration von Fabriken führte zu einer Verdichtung der Bevölkerung, wodurch das südliche Wiener Becken zum ersten industriell geprägten Ballungsraum Niederösterreichs wurde. Anstelle einer schrittweisen Urbanisierung dörflicher Strukturen entwickelten sich vielerorts hybride Zwischenräume, in denen traditionelle Verbundenheit und industrielle Schnellebigkeit nebeneinander bestanden.

1841 existierten allein 37 Baumwollspinnereien im Wiener Becken, die um die 7.500 Personen beschäftigten, darunter ein Drittel Frauen und Kinder. Großbetrieblich-organisierte Spinnereien befanden sich unter anderem in Teesdorf, Trumau, Schwadorf, Ebenfurt und Pottendorf.⁵⁹ 1811 beschäftigte die Pottendorfer Maschinenspinnerei bereits 1.800 Arbeiter*innen an 38.000 Spindeln. Zum Fabrikkomplex gehörten neben den Produktionsstätten auch Arbeiterwohnhäuser, Herrenhäuser für die Fabrikdirektion und Schulen zur Erziehung der Kinder. Die Fabrik wurde zum neuen Lebensmittelpunkt. Allerdings wiesen die Industrieorte des Wiener Beckens meist nur eine geringe Durchmischung zwischen bestehender Dorfgemeinde und Fabrik auf. Die Franziszeische Landesaufnahme zeigt 1819 für Pottendorf eine klare räumliche Trennung zwischen dem Fabrikgelände und dem um das Schloss angesiedelten Dorfkern.⁶⁰ Die Ansiedlung des Industriebetriebes führte hier zu einem sozialen Dualismus, einer Unterscheidung zwischen „Dörfler“ und „Fabrikler“. Ein Großteil der Arbeiterschaft kam aus den nahen Grenzgebieten Ungarns; auch Sprachbarrieren standen vielfach zwischen den neu Zugezogenen und den Alteingesessenen.⁶¹ Jedoch bot die Fabrik der ansässigen Bevölkerung neue Erwerbsmöglichkeiten und Absatzchancen für landwirtschaftliche Produkte. Seit der Errichtung der Baumwollspinnerei bis 1832 wurden beispielsweise in Pottendorf 80 neue Häuser erbaut, deren Bewohner*innen zum Großteil im Kleingewerbe tätig waren.⁶² Zumindest das dörfliche Gewerbe profitierte also vom Ausbau der Fabrik. Infrastrukturprojekte wie der Bau eines fabrikeigenen Kanals und der Anschluss an das Eisenbahnnetz durch den Bau der Pottendorfer Linie in den 1870er Jahren waren jedoch ausschließlich der betrieblichen Nutzung vorbehalten und dienten in erster Linie dem schnelleren An- und Abtransport von Waren.

Die Lebenswelt der Industrieorte, ihr sozioökonomisches Gedeihen war an das Bestehen der Großbetriebe, deren Nachfrage nach agrarischen und gewerblichen Gütern sowie deren Bedarf an Arbeitskräften gebunden. Wie fragil diese Beziehung war, zeigt der unmittelbare Einfluss von Konjunkturschwankungen. Nach dem Fall

59 Sylvia HAHN, *Am Puls der Industrie. Arbeit und Leben im Industrieviertel*. In: Mella WALDSTEIN (Hrsg.), *Das Industrieviertel. Am Puls der Zeiten* (Weitra 2011) 52–65, hier 54.

60 Die Arbeitersiedlung war durch einen Zaun eingefasst. Franziszeischer Kataster, Pottendorf 1819, online: <https://mapire.eu/de/map/cadastral/?layers=osm%2C3%2C4&bbox=1822778.9239359624%2C6091558.300059792%2C1825836.4050673693%2C6092752.628626747> (6.11.2018).

61 HAHN, *Am Puls*, 53.

62 Ebd., 9.

der Kontinental Sperre und der Wirtschaftskrise von 1811 wurden viele Betriebsgründungen wieder aufgelassen. Zu einem besonders starken Verfall in der Baumwollindustrie kam es in den 1820er Jahren.⁶³ In der Pottendorfer Spinnerei musste in der Folge die Arbeitszeit deutlich verkürzt und die Arbeit teils eingestellt werden. Außerdem wurden die Löhne reduziert und die Kindererziehungsanstalt aufgelassen.⁶⁴ Trotz wiederkehrender Konjunkturschwankungen konnte sich die Pottendorfer Fabrik bis zum Zusammenbruch der Monarchie als eine der führenden Baumwollspinnereien halten. Hingegen stellten 82 der 178 im Viertel unter dem Wienerwald gegründeten Betriebe bis Ende des 19. Jahrhunderts ihre Tätigkeit wieder ein.

Pottendorf ist ein Beispiel dafür, dass Industrie Gründungen auf dem flachen Land durchaus zu einer langdauernden Veränderung dörflicher Lebensräume geführt haben. Auch wenn die monobetriebliche Wirtschaftsausrichtung und die sozialräumliche Abgrenzung der Fabriksiedlungen eine Verschmelzung dörflicher und industrieller Lebenswelten erschwerten, trugen die Industriebetriebe doch entscheidend zur wirtschaftlichen und infrastrukturellen Modernisierung der ländlichen Regionen im südlichen Wiener Becken bei. Aus siedlungsräumlicher Perspektive weisen Ortstypen, deren Entwicklung stark oder fast ausschließlich von der Ansiedlung eines, selten mehrerer Industriebetriebe beeinflusst wurde, nur wenige Kennzeichen zentraler Orte auf. Die funktionale Bedeutung hängt vielmehr vom wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens ab. Geht der Betrieb zugrunde oder wandert er ab, schwindet die Bedeutung der Ortschaft drastisch. Manufaktur- und Industrieorte wie Pottendorf lassen sich demzufolge nur schwer in die rigide Raumordnung des *Systems der zentralen Orte* von Walter Christaller einordnen. Sie erfüllen vielmehr die Funktion von Netzwerkstädten, die aufgrund ihrer Spezialisierung oft engere Verbindungen zu weit entfernten Zentren als zu Städten in der näheren Umgebung hatten. Daher konnten zahlreiche Industrieorte nebeneinander existieren, ohne zueinander in direkte Konkurrenz zu treten. Diese Orte verteilten sich nicht, einem regionalen Bedarf an funktionaler Differenzierung entsprechend, in einer gleichmäßigen geometrischen Anordnung über das Wiener Becken; ihre Entwicklung folgte vielmehr der rein ökonomischen Logik eines vertikal-integrierten, branchenspezifischen Netzwerkes.⁶⁵

63 MATIS, Ansätze, 116.

64 Ebd., 118.

65 Paul M. HOHENBERG u. Lynn Hollen LEES, *The Making of Urban Europe 1000–1950* (Cambridge [Massachusetts] u. a. 1985) 243.

Industriestädte

Zahlreiche Fabrikgründungen machten Niederösterreich spätestens in der vom Wirtschaftsliberalismus geprägten Gründerzeit auch zum Industrieland, in dem es neben Industriedörfern auch einige bedeutende Industriestädte gab.

Städte wie Wiener Neustadt, St. Pölten oder teilweise Berndorf verzeichneten nicht nur ein besonders dynamisches Bevölkerungswachstum, sondern wiesen auch einen höheren Grad an funktionaler Diversität auf als die Industrieorte auf dem flachen Land. Neben der industriellen Prägung kam diesen Städten zudem eine zentralörtliche Bedeutung zu, die sich in der Ansiedlung zahlreicher Institutionen im Bereich Kultur, Verwaltung, Bildung, Militär und Dienstleistung widerspiegelt. Zumeist stützten sich diese Städte auf eine lange Siedlungsgeschichte und repräsentierten eine Verdichtung von Bevölkerung, die sie schon zu Beginn des 19. Jahrhunderts aus ihrem Umland hervorhob. So verzeichnete St. Pölten um 1800 rund 3.845 Einwohner*innen und Wiener Neustadt zählte gar 7.385 Einwohner*innen.⁶⁶ Bis zur Jahrhundertwende wuchs die Bevölkerung beider Städte um ein Vielfaches an (siehe Tabelle 3).

Allerdings stehen diese Wachstumswahlen nicht repräsentativ für alle industriell geprägten Gemeinden Niederösterreichs. Die industrielle Schwerpunktbildung führte zu einem Prozess der wirtschaftsräumlichen Ausdifferenzierung. Regionale Zentralisierung und Peripherisierung bildeten strukturelle Ungleichheiten aus, die bis heute erkennbar sind.⁶⁷ Einige traditionsreiche Zentren der gewerblichen Produktion profitierten nur wenig von der voranschreitenden Industrialisierung. Waidhofen an der Ybbs, die kleinste Statutarstadt Niederösterreichs, litt unter dem Rückgang der Kleisenindustrie in den Eisenwurzten und dem späten Anschluss an das Eisenbahnnetz. Die Stadt verzeichnete zwischen 1869 und 1910 nur einen bescheidenen Bevölkerungszuwachs um 41 Prozent von 1.984 auf 2.807 Einwohner*innen.⁶⁸

Wiener Neustadt etablierte sich hingegen bereits im Zeitalter der Protoindustrialisierung als wichtiger Industriestandort. Ende des 18. Jahrhunderts siedelten sich in den aufgelassenen Anlagen des Karmeliterklosters eine Sammet-, Seiden- und Florettfabrik und im ehemaligen Jesuitenkolleg eine Seidenfabrik an. Als 1803 der Wiener Neustädter Schifffahrtskanal eingeweiht wurde, avancierte Wiener Neustadt zu einem Warenumserschlagplatz. Das leitete eine erneute Belebung des Wirtschaftslebens und die Ansiedlung weiterer Betriebe ein. Die anfangs 56 Kilo-

66 Genannte Bevölkerungszahlen für St. Pölten von 1800 und Wiener Neustadt von 1805. Siehe Kurt KLEIN (Bearb.), Historisches Ortslexikon. Statistische Dokumentation zur Bevölkerungs- und Siedlungsgeschichte. Niederösterreich, Teil 1: Statutarstädte, Amstetten, Baden, Bruck an der Leitha, Gänserndorf, Gmünd, 15 u. 22, online: https://www.oeaw.ac.at/fileadmin/subsites/Institute/VID/PDF/Publications/diverse_Publications/Historisches_Ortslexikon/Ortslexikon_Niederostereich_Teil_1.pdf (17.4.2019).

67 EIGNER, Niederösterreichs Wirtschaft 1848–1995, 86.

68 DEÁK, Städtische Entwicklung, 101 f.

meter lange Kanaltrasse vereinfachte den Transport schwerer Güter wie Holz, Ziegel und Kohle zwischen Wiener Neustadt und der Hauptstadt Wien. Die Franzosenkriege taten dem wirtschaftlichen Aufschwung der Stadt keinen Abbruch. Zum Industriezentrum ersten Ranges wurde Wiener Neustadt jedoch durch den Bau der Südbahnstrecke. Nur ein Jahr nach Fertigstellung der Bahnverbindung zwischen Wien und Wiener Neustadt 1841 wurde im Nordosten der Stadt eine Lokomotivfabrik errichtet.⁶⁹ Durch die Überwindung des Semmerings (1854) und die Weiterführung der Südbahn bis nach Triest [*Trieste*, Trst, Terst] (1857) gewann die Fabrik zusätzliche Bedeutung. Ihre Expansion führte zu einer erheblichen Zuwanderung von Arbeitskräften aus den verschiedensten Gebieten der Monarchie, die zur starken Bevölkerungszunahme von Wiener Neustadt in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts beitrug. Im Zeitraum von 1864 bis 1875 stieg allein die Belegschaft der Wiener Neustädter Lokomotivfabrik von 400 auf knapp 2.900 Arbeiter*innen an.⁷⁰ Die zunehmende Bedeutung der Metallverarbeitung im Wiener Becken machte die Region und insbesondere Wiener Neustadt zu einem Zentrum der österreichischen Arbeiterbewegung.

Eine andere Ortschaft, die ihren rasanten Aufschwung im 19. Jahrhundert der Metallverarbeitung zu verdanken hatte, ist das am Rande des Wienerwaldes gelegene Berndorf. Anfang des 19. Jahrhunderts noch ein verschlafenes Nest von 200 Seelen, entwickelte sich der Ort zu einer wichtigen Industriestadt mit rund 7.000 Einwohner*innen (1910). Es handelt sich um das österreichische Musterbeispiel einer *single factory town* bzw. *company town*, denn die Entwicklung war ganz der Berndorfer Metallwarenfabrik geschuldet, die im Eigentum der Familien Schoeller und Krupp stand.⁷¹ Arthur Krupp ließ im letzten Drittel des Jahrhunderts neben den Produktionsstätten auch eine werkseigene Konsumanstalt, Arbeiterwohnungen, Schulen (die bekannten Berndorfer Stilklassen), ein Theater, eine Kirche, eine Sanitätsstation und eine Zahnklinik errichten. Das lockerte die anfangs ausschließlich ökonomische Funktionalität der Stadt auf. Die sozioökonomische Abhängigkeit von der Metallwarenfabrik blieb jedoch bestehen. Die Wirtschaftskrise von 1873 und die späteren finanziellen Probleme des Unternehmens bekam die Bevölkerung schwer zu spüren.⁷²

Anders als Berndorf entwickelte sich Wiener Neustadt trotz seiner geographischen Nähe zur Hauptstadt zu einem bedeutenden zentralen Ort des 19. Jahrhunderts.

69 Gertud GERHARTL, Wiener Neustadt. Kommentar zur Siedlungsgeschichte. In: Österreichischer Städteatlas, 1. Lieferung. Hrsg. Wiener Stadt und Landesarchiv u. Ludwig Boltzmann Institut für Stadtgeschichtsforschung (Wien 1982), online: http://staedteatlas.mapire.eu/oesterreichischer-staedteatlas/wiener-neustadt/#OV_64_I (7.11.2018).

70 HAHN, Industrie, 54.

71 Jan TABOR, Planstadt. Väterliche Utopie. In: Mella WALDSTEIN (Hrsg.), Das Industrieviertel. Am Puls der Zeiten (Weitra 2011) 86–97, hier 86 f.

72 EIGNER, Niederösterreichs Wirtschaft, 86.

Neben den Fabriken erweiterten zahlreiche zentrale Institutionen die funktionale Bandbreite der Stadt. So war Wiener Neustadt bereits seit der Gründung der Theresianischen Militärakademie 1752 eine befestigte Garnisonsstadt. Obwohl die Befestigung im Laufe des 19. Jahrhunderts geschleift wurde, behielt die Stadt ihre militärische Funktion. 1898 wurde sogar ein neues Truppenspital errichtet und im Norden der Stadt entstanden neue Kasernenbauten. Durch die Einrichtung einer Fachschule für Maschinenwesen (1863), eines Staatsgymnasiums (1871) und die Gründung eines Landes-Lehrerseminars (1872 bzw. 1876) kam der Gemeinde auch hohes Ansehen als Schulstadt zu.⁷³ Die funktionale Diversität machte Wiener Neustadt zum zentralen Ort des südlichen Wiener Beckens. Dementsprechend war die Verleihung des eigenen Statuts 1866 Ausdruck der ökonomischen und politischen Bedeutung von Wiener Neustadt als zweitgrößter Stadt Niederösterreichs nach Wien.

Die endgültige Transformation St. Pöltens zur Industriestadt vollzog sich erst am Anfang des 20. Jahrhunderts. Im letzten Jahrzehnt vor dem Ersten Weltkrieg erlebte die Stadt durch den Bau der Voith-Werke (1903) und der österreichischen Glanzstofffabrik (1906) eine „zweite Gründerzeit“.⁷⁴ Wirtschaftliche Bedeutung hatte St. Pölten aber bereits im Josephinischen Zeitalter als Standort der Tuchfabrikation erlangt. Im Laufe des 19. Jahrhunderts wurde das Manufakturwesen dann durch andere Betriebe wie die Revolverfabrik und die Weicheisengießerei (1870) ersetzt.⁷⁵ Getragen von der langen Siedlungsgeschichte lässt sich die Bedeutung St. Pöltens aber nicht nur entlang ökonomischer Entwicklungsmuster festmachen. Die große Bevölkerungszunahme Ende des 19. Jahrhunderts hing entscheidend mit der steigenden wirtschaftlichen Bedeutung zusammen, allerdings hatte auch die Stellung der Stadt als administratives Zentrum der Region einen wesentlichen Anteil daran. Die Aufhebung der Grundherrschaften machte St. Pölten seit 1848 zu einem wichtigen Verwaltungsmittelpunkt Niederösterreichs. Die Stadt beherbergte nun ein Bezirks- und Landesgericht, ein Steueramt und ab 1868 eine Bezirkshauptmannschaft.⁷⁶ Außerdem beflügelte die Anbindung an die 1858 fertiggestellte Kaiserin-Elisabeth-Bahn die städtische Entwicklung. Das breite Funktionsspektrum wurde durch diverse Bildungseinrichtungen und die Gründung einer Sparkasse komplementiert. In beiden Städten, St. Pölten wie Wiener Neustadt, kam die Einkaufsfunktion hinzu, beide waren Geschäftszentren.

Die verschiedenen Phasen der Industrialisierung haben die wirtschaftsräumliche Entwicklung und strukturelle Organisation Niederösterreichs entscheidend beein-

73 GERHARTL, Wiener Neustadt.

74 EIGNER, Niederösterreichs Wirtschaft, 86.

75 Karl GUTKAS, Sankt Pölten. Kommentar zur Siedlungsgeschichte. In: Österreichischer Städteatlas, 3. Lieferung. Hrsg. Wiener Stadt und Landesarchiv u. Ludwig Boltzmann Institut für Stadtgeschichtsforschung (Wien 1988), online: <http://staedteatlas.mapire.eu/oesterreichischer-staedteatlas/sankt-polten/> (7.11.2018).

76 Karl GUTKAS, St. Pölten. Werden und Wesen einer österreichischen Stadt (St. Pölten 1964) 47.

flusst. Während einige Ortschaften und Städte durch den fehlenden Anschluss an das Eisenbahnnetz oder den Rückgang einzelner Industriezweige wirtschaftliche Peripherie wurden, konnten einige Städte wie Wiener Neustadt und St. Pölten ihre Stellung in der urbanen Hierarchie ausbauen. Dieser Bedeutungsgewinn wurde zum einen durch die ökonomische Tragkraft der Metall- und Maschinenindustrie getragen und zum anderen durch die funktionale Diversität in verschiedenen Bereichen des sozialen, kulturellen, ökonomischen und politischen Lebens ermöglicht.

Einen wesentlichen Wachstumsfaktor stellte die jeweilige Verkehrsanbindung dar. Eine verbesserte Verkehrsverbindung begünstigte etliche Klein- und Mittelstädte. Insbesondere die Eisenbahn beeinflusste den Urbanisierungsprozess nachhaltig.⁷⁷ An die Eisenbahn angeschlossen zu sein, vielleicht sogar einen Knotenpunkt im Verkehrssystem zu bilden, bedeutete eine Verkürzung der Kommunikationszeiten und bot einen mehrfachen Vorteil, nicht zuletzt einen Standortvorteil, beförderte die Konzentration von Dienstleistungen, von Gewerbe- und Handelsbetrieben und von Industrieunternehmen. Die steigende Mobilität und die bessere Erreichbarkeit machten sich aber auch bei den Fremdenverkehrsarten positiv bemerkbar.

Zentralität und Eisenbahn

Die Eisenbahn bewirkte eine radikale Veränderung des Verhältnisses von Raum und Zeit. Für die Zeitgenoss*innen fühlte es sich geradezu wie eine „Vernichtung“ der bislang von der Natur des Raumes eingeschränkten Möglichkeiten der Bewegung an.⁷⁸ Durch den raschen Ausbau des Bahnnetzes ab der Jahrhundertmitte wurde auch in Niederösterreich die Eisenbahn zum wichtigsten Motor städtischer Expansion, zum „Vermittler zwischen Raum und Zeit“.⁷⁹ Die Eisenbahn ermöglichte den schnelleren Austausch von Waren, Personen und Informationen und führte zu einem höheren Grad an Mobilität und Marktintegration. Durch die Eisenbahn konnten vormals abgelegene Ortschaften in bestehende Austauschsysteme integriert werden und dadurch an Bedeutung gewinnen.⁸⁰ Auf der anderen Seite konnte ein fehlender Eisenbahnanschluss auch die Abwertung einzelner Städte zur Folge haben.⁸¹ Mit der Eisenbahn entstand ein höherrangiges Netzwerk von Städten, das sich gewissermaßen auf das bestehende Städtenetzwerk setzte. Die Prozesse der städtischen Zentralisierung und Peripherisierung sind untrennbar mit der Geschichte der Eisenbahn verwoben. Städte wie Amstetten, Gmünd oder St. Pölten hätten ohne die Eisenbahn keinen so rasanten Aufschwung genommen. Auf der wirtschaftlichen

77 BANIK-SCHWEITZER, Prozess der Urbanisierung, 187 f.

78 Wolfgang SCHIVELBUSCH, Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert (Frankfurt am Main 2015) 16.

79 BANIK-SCHWEITZER, Prozess der Urbanisierung, 187 f.

80 STEKL u. HEISS, Klein- und mittelstädtische Lebenswelten, 571.

81 Siehe den Beitrag von Bernd Kreuzer in Band 1.



Abbildung 6: Die Eisenbahn beeinflusste maßgeblich die städtische Entwicklungsdynamik. St. Pölten lag seit 1858 an der hochrangigen Verkehrsachse, die durch die Kaiserin-Elisabeth-Westbahn geschaffen wurde. Die Abbildung inszeniert Brücken- und Tunnelbau als technische Errungenschaften. Im Zentrum aber steht die „Personenhalle“ in St. Pölten als Zugang in die neue Welt schneller Fortbewegung.

Album zur Erinnerung an die feierliche Eröffnung der Kaiserin-Elisabeth-Westbahn von Wien bis Salzburg im Jahr 1860, Tonalithographie, Niederösterreichische Landesbibliothek, Topographische Sammlung, 8.927.

Ebene wirkte die Eisenbahn wortwörtlich als Schiene, mit der sich der Werttransfer von der Peripherie ins Zentrum effektiver bewerkstelligen ließ.⁸²

In vielen stark landwirtschaftlich geprägten Regionen konnte die Eisenbahn zu einer Intensivierung der Stadt-Umland-Beziehung beitragen, indem die Stadt nicht nur als regionaler Absatzmarkt, sondern als Warenumsschlagplatz für den überregionalen Handel fungierte. So wurde Eggenburg nach dem Anschluss an die Franz-Josefs-Bahn 1871 quasi zu einem „Vorort von Wien“, über den sich über-

82 Andrea KOMLOSY, Vom Kleinraum zur Peripherie. Entwicklungsphasen der wirtschaftlichen Abhängigkeit im 19. Jahrhundert. In: Herbert KNITTLER (Hrsg.), Wirtschaftsgeschichte des Waldviertels (Waidhofen an der Thaya 2006) 217–340, hier 324.

schüssige Agrarprodukte nach Wien abtransportieren und im Gegenzug Bedarfsgüter und industrielle Erzeugnisse an die Landbevölkerung verteilen ließen.⁸³

Während Eggenburg von der Streckenführung profitierte, konnte die nahe gelegene Kleinstadt Horn ihrer regional-beschränkten Bedeutung nicht entfliehen. Aufgrund bautechnischer Probleme verlief die Trasse der Franz-Josefs-Bahn rund zehn Kilometer von der Stadt entfernt. Horn versuchte, diesen Nachteil durch die Stärkung zentralörtlicher Einrichtungen auszugleichen.⁸⁴ Als im Gefolge des 1869 beschlossenen Reichsvolksschulgesetzes das Schulwesen expandierte,⁸⁵ wurde das bestehende vierstufige Untergymnasium in ein Obergymnasium mit durchschnittlich 250 Schüler*innen umgewandelt. Während Horn wirtschaftlich anderen Städten hinterherhinkte, konnte es sich durch solche gezielten Investitionen immerhin als größte Schulstadt der Region etablieren.

Die Logik des Eisenbahnbaus folgte im Kern weder der regionalen Bevölkerungsverteilung noch dem Bestehen von zentralen Verwaltungsbehörden. In den meisten Fällen gaben privatwirtschaftliche und topographische Gründe den Ausschlag für die Streckenführung. Trotzdem erkannten schon die Eliten der Zeit den potenziellen Mehrwert eines Eisenbahnanschlusses für die städtische Entwicklung. Der Bau neuer Strecken war daher ein Politikum. Schlussendlich kommt man nicht umhin, der Eisenbahn eine Schlüsselrolle in der Ausdifferenzierung und Konsolidierung der österreichischen Städtelandschaft zuzuschreiben. Sie war zum einen die Triebfeder der Urbanisierung und Industrialisierung, verschärfte aber zum anderen regionale Ungleichheiten, indem sie die Konzentration des Wertschöpfungsprozesses auf wenige Zentren begünstigte.

Die Schaffung einer neuen Urbanität: die Bürgerstadt im 19. Jahrhundert

Städte im historischen Längsschnitt anhand feststehender Merkmale zu definieren, ist überaus schwierig, zumal sich im Zuge der Industrialisierung während des 19. Jahrhunderts urbane Strukturen radikal veränderten. Insbesondere die Forschung zu Mittelalter und Früher Neuzeit verwendet den Begriff „Bürgerstadt“, um die Konstitution einer städtischen Bürgerschaft mit eigenen Rechten und Privilegien zu bezeichnen. Der Bürger erscheint zweifach bestimmt: zum einen als vollberechtigter Stadtbewohner und zum anderen als Angehöriger einer sozialen Formation.⁸⁶

Die Bürgerstadt dient in diesem Abschnitt als Beispiel für die Transformation von klein- und mittelstädtischem Lebensraum. Entlang der Leitmotive „Moderni-

83 Elisabeth ULSPERGER, Horn, Eggenburg, Retz – Kleinstädte an der Peripherie. In: Hannes STEKL (Hrsg.), Kleinstadtbürgertum in Niederösterreich. Horn, Eggenburg und Retz um 1900 (Wien 1994) 15–39, hier 28.

84 Ebd., ab 1868 war Horn Sitz einer Bezirkshauptmannschaft.

85 GUTKAS, Geschichte Niederösterreichs, 233 f.

86 Oliver KÜHSHELM, Bad Vöslau und seine Bürger 1850–1914 (Bad Vöslau 1996) 18.

tät“ und „Urbanität“ zeigten viele niederösterreichische Kleinstädte eine beachtliche Dynamik in der Definition und Herausbildung eines neuen städtischen Selbstverständnisses.

In vielen Städten, die das Stadtrecht bereits im Mittelalter oder in der Frühen Neuzeit erlangt hatten, manifestierte sich der Repräsentationsanspruch des an Selbstbewusstsein und Macht gewinnenden Bürgertums in der Gestaltung und Architektur markanter Gebäude, Straßen und Plätze. Ein markantes topographisches Merkmal war die Ausrichtung der Siedlungsstruktur auf einen eingefassten Hauptplatz, an dessen Seiten sich repräsentative Bauten und Bürgerhäuser aufreichten.⁸⁷ Das unübersehbare Emblem der Bürgerstadt war die Stadtmauer. Anfang des 19. Jahrhunderts waren Stadtmauern allerdings bereits ein Relikt vergangener Zeiten. In den Franzosenkriegen hatten sie ein letztes Mal militärische Bedeutung, wurden vielerorts jedoch zu einem realen Hindernis städtischer Expansion. Spätestens mit Einführung der Provisorischen Gemeindegesetzgebung von 1849 verlor die Stadtmauer dann definitiv die Funktion als formale Trennlinie zweier administrativ-rechtlich unterschiedlicher Gebiete: der Stadt und des Landes. Die neue Gesetzgebung räumte den Bürger*innen einer Stadt keine gesonderten Privilegien gegenüber der Landbevölkerung mehr ein; sie nivellierte also den Gegensatz zwischen Stadt und Land und machte die Bürgerstadt als städtetypologische Kategorie obsolet. Trotzdem behielt die Verleihung des Markt- und Stadtrechts einen prestigeträchtigen Symbolcharakter, der in den zahlreichen Stadt- und Markterhebungen des 19. und 20. Jahrhunderts zum Ausdruck kommt. Einige Relikte des rechtlichen und sozialen Konstruktes der alten Bürgerstadt überdauerten die neue Gemeindegesetzgebung, so war die Verleihung des Titels „Bürger“ fortwährend mit Prestigegewinn, einer privilegierten Form der Gemeindezugehörigkeit und häufig dem Wahlrecht verbunden.⁸⁸

Politische Partizipation und damit die aktive Teilnahme an der Umgestaltung des öffentlichen Raumes war im ausgehenden 19. Jahrhundert noch weitestgehend den männlichen Eliten und Honoratioren vorbehalten, also lediglich einer privilegierten Minderheit der sich sozial ausdifferenzierenden Stadtbevölkerung. Das proklamierte Selbstbild der „modernen“, auf Fortschritt ausgerichteten Klein- und Mittelstädte war demnach im Kern eine bürgerliche Interpretation städtischen Lebens. In der Schul- und Garnisonsstadt Krems und der Kurstadt Baden beispielsweise entwickelten sich im Laufe des 19. Jahrhunderts eigene Formen von „Mikro-Urbanität“, in denen sich der funktionale Pluralismus und eine besitz- und bildungsbürgerliche Identität widerspiegelten.⁸⁹

87 DEÁK, Städtische Entwicklung, 106.

88 Elisabeth ULSPERGER u. Hannes STEKL, Kleinstadtbürgertum – Schnittstellen von Stadtgeschichte und Bürgertumsforschung. In: STEKL, Kleinstadtbürgertum in Niederösterreich, 1–14, hier 10.

89 STEKL u. HEISS, Klein- und mittelstädtische Lebenswelten, 563.

Der Ausdifferenzierungsprozess städtischer Lebenswelten folgte allerdings keinem uniformen Entwicklungsmuster, sondern hatte schon allein aufgrund der Heterogenität des Bürgertums als soziale Gruppierung verschiedene lokal-regionale Ausprägungen. In isolierten Kleinstädten mit einer schwach ausgebildeten Bürgerschaft war die Entwicklung mitunter deutlich träger und weniger augenfällig.

Die mittelalterliche Bürgerstadt Krems verlor bis Mitte des 19. Jahrhunderts viel von ihrer einstigen wirtschaftlichen Relevanz als Handelszentrum an der Donau. Die kontinentaleuropäischen Handelsströme hatten sich verlagert, zudem fehlte lange Zeit die Einbindung in das Eisenbahnnetz. Erst 1872 erhielt Krems durch den Bau einer Flügelbahn Anschluss an die Franz-Josefs-Bahn. Somit besaß die Stadt nur wenig Anziehungskraft als Standort für großindustrielle Unternehmungen. Auch der Weinanbau, lange Zeit das Rückgrat der landwirtschaftlichen Produktion, ging deutlich zurück, seit die Zollunion mit Ungarn 1850 die Konkurrenz verstärkte und außerdem der Bierkonsum zunahm.⁹⁰ Mit der Reform der Gemeindegeldverwaltung 1849 wurde die Doppelstadt Krems-Stein in zwei unabhängige Gemeinden getrennt, was zum Ausbau neuer Agenturen regionaler Verwaltung führte. So wurde in Krems 1851 ein Kreisgericht und 1868 ein dauerhafter Sitz der Bezirkshauptmannschaft eingerichtet. Aufgrund dieser zentralörtlichen Bedeutung zeigte Krems im Vergleich zu anderen Städten Niederösterreichs im 19. Jahrhundert ein substantielles, aber eben nicht dynamisches Wachstum (siehe Tabelle 3).⁹¹ Von 1869 bis 1910 stieg die Bevölkerung um rund 76 Prozent von 8.155 auf 14.384 Einwohner*innen.⁹² Krems schaffte es, sich als Bildungs- und Garnisonsstadt eine neue Identität aufzubauen und das mittelalterliche Stadtbild Schritt für Schritt zu modernisieren. Bereits seit dem frühen 17. Jahrhundert existierte ein von den Jesuiten und später den Piaristen betriebenes Gymnasium, das ab 1802 als Philosophische Lehranstalt geführt und schließlich in ein staatliches Gymnasium umgewandelt wurde. 1871 kam eine Lehrerbildungsanstalt dazu. Außerdem wurden eine Realschule (1863), eine Handelsschule (1873) und eine Landes-Winzerschule (1874) gegründet. Die neuen Bildungseinrichtungen illustrierten den tiefgreifenden Einfluss des Bürgertums, das durch den Ausbau kultureller und medialer Infrastruktur ein neues urbanes Selbstverständnis zum Ausdruck brachte. Das städtische Theater erlangte ab der Jahrhundertwende große Anerkennung durch die Auftritte bekannter Schauspieler wie Alexander Girardi. Krems war außerdem zwischenzeitlich der Sitz von gleich drei Zeitungen. Seit 1856 erschien das deutschnationale *Kremser Wochenblatt*, 1887 in die *Niederösterreichische Presse* umgewandelt. 1870 wurde das katholische *Kremser Volks-*

90 Helmut ENGELBRECHT, Krems im 19. Jahrhundert – Weichen werden gestellt. In: Willibald ROSNER (Hrsg.), 1000 Jahre Krems – am Fluß der Zeit. Die Vorträge des 15. Symposiums des Niederösterreichischen Instituts für Landeskunde, Krems an der Donau, 3. bis 6. Juli 1996 = StUF 24 (St. Pölten 2001) 221–247, hier 224.

91 Dazu auch ebd., 221.

92 DEÁK, Städtische Entwicklung, 101.

blatt gegründet (ab 1888 *Kremser Zeitung*) und 1879 etablierte sich die *Land-Zeitung*. Daneben spielte ab 1886 der Allgemeine niederösterreichische Volksbildungsverein eine wichtige Rolle in der Erwachsenenbildung.⁹³

Neben der Herausbildung einer von Bildung und Kultur geprägten bürgerlichen Identität wurde baulich die Modernisierung des mittelalterlichen Stadtbildes vorangetrieben. Die alte Stadtmauer – das Relikt der feudalen Grundherrschaft – wurde schrittweise seit der Jahrhundertmitte abgetragen, die hölzerne Wasserleitung 1867/68 durch eine gusseiserne ersetzt, die Straßenbeleuchtung ausgebaut und mit der Pflasterung der Straßen begonnen. Außerdem wurde 1888 nach der Donauregulierung ein Schutzdamm aufgeschüttet, um die Kernstadt vor Überschwemmungen zu schützen.⁹⁴ Die Modernisierung des städtischen Raumes lief nach einem ähnlichen Muster wie in vielen Städten der Monarchie ab, jedoch war die Kreierung von „Mikro-Urbanität“ immer auch eine Form von Imitation großstädtischen Lebens. In Krems wie in anderen Städten orientierte man sich am Vorbild Wiens. Die Großstadt war der Inbegriff von „Modernität“.

In Baden war Wien nicht nur aufgrund der geographischen Nähe omnipräsent. Der Kurort wandelte sich im 19. Jahrhundert von einer Sommerresidenz des Adels, der die Nähe zu Kaiser Franz II. (I.) suchte, zu einem Zentrum des Fremdenverkehrs. Mit der Eröffnung der Südbahn 1841 entdeckte das Wiener Bürgertum den Kurort als beliebtes Tagesausflugsziel.

Die neue Stellung von Baden als beliebte Sommerfrische des Wiener Bürgertums belebte die Bautätigkeit in der Stadt. Bis zum Bau des Kurhauses 1885 wurden der klassizistische Bahnhof und der anschließende Park mit eigenem Restaurant zum neuen gesellschaftlichen Mittelpunkt. Die zahlreichen Bäderbauten der Biedermeierzeit wie das Josefsbad und das Leopoldsbad wurden durch weitere Unterhaltungsbetriebe und Theater ergänzt. Die mittelalterliche Bausubstanz der alten Bürgerstadt war Anfang des 19. Jahrhunderts vollends dem Einheitsstil der klassizistischen Adelspalais und Biedermeierbauten gewichen.⁹⁵

Baden hatte sich damit weitgehend von seinem bürgerstädtischen Erbe gelöst. Als Kurort und Zentrum des Fremdenverkehrs in unmittelbarer Nähe zur Haupt- und Residenzstadt Wien florierte die Stadtentwicklung. Durch die vielfältigen Möglichkeiten der Freizeitgestaltung und das breite Kulturangebot war Baden kein klassisch

93 Harry KÜHNEL, Krems-Stein. Kommentar zur Siedlungsgeschichte. In: Österreichischer Städteatlas, 4. Lieferung. Hrsg. Wiener Stadt und Landesarchiv u. Ludwig Boltzmann Institut für Stadtgeschichtsforschung (Wien 1991), online: http://staedteatlas.mapire.eu/oesterreichischer-staedteatlas/krems-stein/#OV_30_1 (7.11.2018).

94 ENGELBRECHT, Krems, 232.

95 Rudolf MAURER, Baden. Kommentar zur Siedlungsgeschichte. In: Österreichischer Städteatlas, 6. Lieferung. Hrsg. Wiener Stadt und Landesarchiv u. Ludwig Boltzmann Institut für Stadtgeschichtsforschung (Wien 2000), online: http://staedteatlas.mapire.eu/oesterreichischer-staedteatlas/baden/#OV_5_1 (7.11.2018).



Abbildung 7: Kurpark-Partie, Baden bei Wien, Druck nach koloriertem SW-Lichtbild, um 1909, Niederösterreichische Landesbibliothek, Topographische Sammlung, PK 078/1/139.

ländliches Ziel der Sommerfrische, sondern ein Schaukasten des zeitgenössischen Verständnisses von Modernität abseits des Lärms und der Hektik der Großstadt.

Wenngleich in einer kleineren Dimension als in den Metropolen und nicht mit der gleichen planerischen Rigorosität durchgeführt, so brachten doch auch im kleinstädtischen Raum Bauprojekte das zeitgenössische Verständnis von urbanem Lebensraum zum Ausdruck. Der Großteil dieser Baumaßnahmen zielte auf die Aufwertung von Stadtraum und die Modernisierung der in die Jahre gekommenen Infrastruktur ab. In mittelgroßen Kleinstädten wie Baden und Krems begünstigte die Balance zwischen funktionaler Diversität und Spezialisierung den Modernisierungsprozess und die Herausbildung eines neuen städtischen Charakters. In anderen Gemeinden blieben die tradierten sozioökonomischen Strukturen prägend. Die bestehenden Besitz- und Gewerbestrukturen begünstigten beispielsweise in Zwettl die enge Verbindung zwischen den etablierten Honoratioren und der Landwirtschaft. Dies war ein Grund, warum die Kleinstadt im Waldviertel, obwohl sie als Sitz einer Bezirkshauptmannschaft zu einem wichtigen Zentrum regionaler Verwaltung wurde, auch im 19. Jahrhundert ihren traditionellen Charakter als Ackerbürgerstadt behielt. Die Landwirtschaft besaß weiterhin einen hohen Anteil an der lokalen Wertschöpfung und ein kleinteilig strukturiertes Handwerk dominierte die gewerbliche Produktion. Dreh- und Angelpunkt des städtischen (Handels-)Lebens war nicht die neu-

geschaffene Flaniermeile, sondern der Wochenmarkt, der sogenannte „Zwettler Montag“, der für die Stadtgemeinde und die umliegende Region große Bedeutung hatte.⁹⁶

Bis zum Ersten Weltkrieg durchliefen alle Klein- und Mittelstädte Niederösterreichs einen Prozess der Modernisierung. Die repräsentativen Neubauten im monumentalen Baustil des Historismus bezeugen vielerorts die stadträumliche Erneuerung im 19. Jahrhundert. Ebenso wichtig waren die Reformen in der Hygiene- und Gesundheitsfürsorge, Abfallbeseitigung, Lebensmittelverarbeitung, Wasser- und Stromversorgung sowie Leichenbestattung. Sie führten zu einer nachhaltigen Verbesserung der städtischen Lebensqualität⁹⁷ und erzeugten eine visuelle Ordnung, die dem bürgerlichen Verständnis von Modernität entsprach. Die Sauberkeit auf den Straßen sollte den Eindruck einer makellosen, fortschrittlichen und damit modernen Stadt erwecken.⁹⁸ Auf der anderen Seite der Bilanz stand die zunehmende räumliche und soziale Segregation der Stadtbevölkerung, die sich durch den Zuzug einer entwurzelten ländlichen Unterschicht in die wachsenden (Industrie-)Städte verschärfte.

Die Umgestaltung des städtischen Raumes war Gegenstand permanenter Verhandlungen innerhalb der vorwiegend männlichen Eliten. Die Akteure verfolgten so viele verschiedene politische, kulturelle und ökonomische Interessen, dass sich die Entscheidungsfindung als ein gravierendes Problem der Kommunalpolitik herausstellte. Selbst im stark wachsenden St. Pölten konnte man sich erst nach jahrelangen Verhandlungen 1888 auf einen Stadtregulierungsplan einigen. Bis zum Ersten Weltkrieg blieb Stadtplanung im kleinstädtischen Raum „Anpassungsplanung“, die sich wesentlich an den großen europäischen Metropolen orientierte.⁹⁹ Die Nutzung von Stadtraum entwickelte sich allerdings zu einem Gegenstand breiter Diskussion. Darin drückte sich ein gesteigertes Identitätsbewusstsein des aufstrebenden Bürgertums aus, das seine eigene „Mikro-Urbanität“ gestaltete. Stekl und Heiss resümieren in ihrer Studie über die Entwicklung österreichischer Kleinstädte: „Das Gefühl provinzieller Rückständigkeit, unter dem Kleinstadtbürger noch um 1880 leiden mochten, schwächte sich im Blick auf gepflegte Ortsbilder, repräsentative Rathäuser, freundliche Parkanlagen, gepflasterte Straßen, funktionale Infrastrukturen und das wachsende Kultur- und Unterhaltungsangebot der eigenen Lebenswelt deutlich ab.“¹⁰⁰

96 Friedel MOLL u. Werner FRÖHLICH, *Zwettler Stadtgeschichte(n)*, Bd. 1 (Zwettl 2000) 40.

97 STEKL u. HEISS, *Klein- und mittelstädtische Lebenswelten*, 578.

98 Ebd., 576.

99 Ebd., 577.

100 Ebd., 617.

Conclusio

Obwohl die rechtlichen Unterschiede zwischen Stadt und Land 1849 weitgehend eingeebnet wurden, setzte die Industrialisierung einen Ausdifferenzierungsprozess in Gang, der zum einen die urbane Hierarchie Niederösterreichs neu ordnete und zum anderen das Stadt-Land-Gefälle verschärfte. Durch die Ansiedlung von Industrie, den Ausbau des Eisenbahnnetzes oder durch die Häufung von zentralen Funktionen konnten bestimmte Städte und Regionen profitieren. Sie verzeichneten ein dynamisches Wachstum und gewannen somit an Bedeutung. Regionen und Städte, die den Anschluss an den Modernisierungsprozess verpassten, wurden an den Rand gedrängt. Die Siedlungsentwicklung im 19. Jahrhundert war somit durch einen Prozess der Zentralisierung und Peripherisierung gekennzeichnet, der langfristige strukturelle und regionale Ungleichheiten verstärkte.¹⁰¹ Dieses wirtschaftliche Ungleichgewicht führte unweigerlich zu einer Aufwertung des unumstrittenen Zentrums, also Wiens, gegenüber seinen Zulieferregionen, die vorrangig als Quelle von Rohstoffen und Halbfertigwaren bzw. von Lebensmitteln dienten. Die Anziehungskraft Wiens war ungebrochen und verhinderte letztlich eine stärkere Urbanisierung Niederösterreichs. So erschwerte der Einwanderungsradius der Metropole die Entstehung größerer städtischer Agglomerationen in ihrem Umkreis. Dennoch hatte an der Wende zum 20. Jahrhundert die Moderne nicht nur in Wien Einzug gehalten, sondern auch Niederösterreichs Städte hatten Modernisierungsprozesse durchlaufen und spezifisch kleinstädtische Urbanitäten entwickelt.

Peter Eigner, Mag. Dr., a. o. Univ. Prof. am Institut für Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Universität Wien. Forschungen und Publikationen zur Wirtschaftsgeschichte der Habsburgermonarchie bzw. Österreichs (mit Schwerpunkt Banken- und Industriegeschichte) und zur Stadtgeschichte bzw. Stadtentwicklung Wiens vom 18. bis zum 21. Jahrhundert. Zuletzt erschienen (mit Helmut Falschlehner und Andreas Resch): Geschichte der österreichischen Privatbanken. Von Rothschild bis Spängler (Wiesbaden 2018).

Maximilian Martsch, Mag., Studium der Geschichte an der Universität Wien, 2015 bis 2017 Junior Fellow am IFK Wien, seit 2019 Doktorand am Institut für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte an der Johannes Kepler Universität Linz und Projektmitarbeiter am Institut für Geschichte des ländlichen Raums in St. Pölten, Dissertation über die Wissensgeschichte der Sojabohne in Österreich (1870–1950). Forschungsschwerpunkte: Wirtschafts-, Sozial- und Ernährungsgeschichte der Habsburgermonarchie im 19. und frühen 20. Jahrhundert. Neuste Publikation: Fleisch essen in der Krise. Die Wiener Fleischversorgung während der Gründerkrise (Innsbruck 2019).

101 Andrea KOMLOSY, Niederösterreichs Wirtschaft im Wandel. In: Manfred WAGNER (Hrsg.), Niederösterreich. Eine Kulturgeschichte von 1861 bis heute, Bd. 1: Menschen und Gegenden (Wien u. a. 2004) 211–243, hier 229; EIGNER, Niederösterreichs Wirtschaft 1848–1995, 86.

Niederösterreich im 19. Jahrhundert



Band 2 **Gesellschaft und Gemeinschaft** Eine Regionalgeschichte der Moderne

Hrsg. Oliver Kühschelm
Elisabeth Loinig
Stefan Eminger
Willibald Rosner

Peter Eigner u. Maximilian Martsch, Ungleiche Geschwister. Wien und die Städte Niederösterreichs. In: Oliver Kühschelm, Elisabeth Loinig, Stefan Eminger u. Willibald Rosner (Hrsg.), Niederösterreich im 19. Jahrhundert, Bd. 2: Gesellschaft und Gemeinschaft. Eine Regionalgeschichte der Moderne (St. Pölten 2021) 415–450; <http://doi.org/10.52035/noil.2021.19jh02.16>

Alle Beiträge vorliegender Publikation mit einem entsprechenden Vermerk haben ein externes Begutachtungsverfahren durchlaufen. Auskunft zum Peer-Review-Verfahren (double blind) unter doi.org/10.52035/noil.2021.19jh.dok.

Medieninhaber (Verleger und Herausgeber):
NÖ Institut für Landeskunde
3109 St. Pölten, Kulturbezirk 4
Verlagsleitung: Elisabeth Loinig

Land Niederösterreich
Gruppe Kultur, Wissenschaft und Unterricht
Abteilung NÖ Landesarchiv und NÖ Landesbibliothek
NÖ Institut für Landeskunde
www.noef.gv.at/landeskunde

Redaktion und Lektorat: Heidemarie Bachhofer, Tobias E. Hämmerle
Korrektorat und Register: Claudia Mazanek
Englisches Korrektorat: John Heath
Bildredaktion: Heidemarie Bachhofer, Tobias E. Hämmerle
Bildbearbeitung: Wolfgang Kunerth
Layout: Martin Spiegelhofer
Umschlaggestaltung und Farbkonzept: Atelier Renate Stockreiter
Druck: Gugler GmbH



UW-Nr. 609

Umschlagabbildung: *Viaduct bei Spiess*, kolorierte Tonlithographie von Nicolas-Marie Joseph Chapuy, ca. 1855, Niederösterreichische Landesbibliothek, Topographische Sammlung, 6.985
Vorsatzblatt: Karl Schober, Handkarte des Erzherzogthumes Oesterreich unter der Enns (Wien 1888), Niederösterreichische Landesbibliothek, Kartensammlung, CI 152 / 1888
Nachsatzblatt: Franz Raffelsperger, Übersicht der Eilpost-Fahrten von Wien [...] (Wien [1840]), Niederösterreichische Landesbibliothek, Kartensammlung, CII 273

© 2021 NÖ Institut für Landeskunde, St. Pölten
ISBN 978-3-903127-26-5 (Gesamtpublikation)
ISBN 978-3-903127-27-2 (Band 1)
ISBN 978-3-903127-28-9 (Band 2)
DOI: doi.org/10.52035/noil.2021.19jho2

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdruckes, der Entnahme von Abbildungen, der Rundfunk- oder Fernsehsendung, der Wiedergabe auf fotomechanischem oder ähnlichem Wege und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwendung, vorbehalten. Ein Jahr nach Veröffentlichung des gedruckten Buchs wird dieses Werk als Open-Access-Publikation zur Verfügung stehen. Alle Texte inklusive der Grafiken und Tabellen unterliegen der Creative-Commons-Lizenz BY International 4.0 („Namensnennung“), die unter <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/> einzusehen ist. Jede andere als die durch diese Lizenz gewährte Verwendung bedarf der vorherigen schriftlichen Genehmigung des Verlages. Ausgenommen vom Anwendungsbereich dieser Lizenz sind Abbildungen. Die Inhaber*innen der Rechte sind in der Bildunterschrift genannt und diese Rechte werden auch in der elektronischen Veröffentlichung maßgeblich bleiben.



Peter Eigner · Maximilian Martsch

Ungleiche Geschwister. Wien und die Städte Niederösterreichs

Abstract: Der Beitrag zeichnet die Entwicklung der Städte Niederösterreichs im 19. Jahrhundert nach. Entlang von typologischen Unterscheidungen und Fallbeispielen untersucht er die Verzahnung von Urbanisierung und Industrialisierung. Diese Prozesse bewirkten die Transformation städtischer Lebensräume und die Herausbildung neuer Hierarchien, sowohl in den Städten als auch zwischen ihnen. Die Dominanz der Metropole Wien verhinderte die Ausbildung einer multipoligen Städtelandschaft und führte längerfristig zu einer Vertiefung struktureller und regionaler Ungleichheiten. Im Schatten der Metropole bildeten sich in Klein- und Mittelstädten spezifische Formen der „Modernität“ und „Urbanität“, die einen wesentlichen Einfluss auf die infrastrukturelle Expansion und städtebauliche Assanierung hatten.

Unequal Siblings. Vienna and the Cities of Lower Austria. This chapter discusses the development of Lower Austrian cities in the 19th century. Based on typological distinctions and case studies, it investigates the intertwinement of urbanization and industrialization. These processes brought about the transformation of urban living and the formation of new hierarchies within and between cities. The dominance of the metropolis of Vienna impeded the emergence of a multipolar urban landscape and led to the deepening of structural and regional inequalities in the long run. In the shadow of the metropolis, small and medium-sized towns established specific forms of “modernity” and “urbanity”, which had a tangible influence on infrastructural expansion and urban redevelopment.

Keywords: urban history, urban hierarchies, modernization, urbanity, Lower Austria, small towns

Einleitung

Dorf, Kleinstadt und Metropole, mit diesen drei Siedlungstypen wird ganz Niederösterreich im langen 19. Jahrhundert abgedeckt.¹ Der Schwerpunkt liegt in diesem Beitrag aber zum einen auf der Zeit nach 1848, zum anderen auf den Klein- und Mittelstädten sowie einer Großstadt – denn was Niederösterreich von anderen Kronländern Cisleithaniens unterschied, war das Vorhandensein einer Metropole: Wien, bis zum Ende des Untersuchungszeitraums Haupt- und Residenzstadt der österreichisch-ungarischen Monarchie und Hauptstadt des Kronlandes Niederösterreich. Wiens Bevölkerung wuchs im 19. Jahrhundert um mehr als das Achtfache an, nicht zuletzt durch Zuwanderung. Wien wurde zum Inbegriff eines neuen Lebens, einer, so die Hoffnungen der Zuwander*innen, besseren Zukunft. Angezogen wurden besonders junge und ledige Frauen und Männer, was Wien um die Jahrhundertwende zu einer jungen Stadt machte. Die Metropole „bot eine größere Chance zum sozialen Aufstieg, ein dichteres Kommunikationsnetz, weniger soziale Kontrolle und eine größere Bereitschaft zur Innovation, insgesamt also weit bessere Rezeptionsbedingungen als die Provinz“.²

Wien stellte um 1900 über die Hälfte der Bevölkerung Niederösterreichs, während etwa in Graz nur rund zehn Prozent der steirischen Bevölkerung lebten, und in Wien, inmitten eines ohnehin vergleichsweise eher reichen Kronlandes, konzentrierte sich, was reich und mächtig war.³ Die Anziehungskraft der Hauptstadt verhinderte das Aufkommen weiterer großer Städte in Niederösterreich.⁴ Keine niederösterreichische Stadt erreichte nur annähernd den Status einer Großstadt (über 100.000 Einwohner*innen), obwohl sich parallel zur Industrialisierung ein Prozess der Urbanisierung ausmachen lässt (siehe Tabelle 2).⁵ Dieser Prozess verlief jedoch langsam: So wohnten 1910 über zwei Drittel der niederösterreichischen Bevölkerung

-
- 1 Wiener Neustadt und St. Pölten wären zwar eher als Mittelstädte zu klassifizieren, „Kleinstadt“ meint hier aber eine spezifische Lebensform.
 - 2 Ernst HANISCH, *Provinz und Metropole. Gesellschaftsgeschichtliche Perspektiven der Beziehungen des Bundeslandes Salzburg zu Wien*. In: Alfred EDELMAYER, Friedrich KOJA u. Ernst HANISCH (Hrsg.), *Beiträge zur Föderalismusdiskussion = Salzburg-Dokumentationen 59* (Salzburg 1981) 67–105, hier 69.
 - 3 Daten nach Oliver KÜHSCHMELM, *Wohlstand im ausgehenden 19. Jahrhundert – die Stadt und das Land*. In: Elisabeth LOINIG, Stefan EMINGER u. Andreas WEIGL (Hrsg.), *Wien und Niederösterreich – eine untrennbare Beziehung? Festschrift für Willibald Rosner zum 65. Geburtstag = Studien und Forschungen aus dem Niederösterreichischen Institut für Landeskunde (StUF) 70* (St. Pölten 2017) 259–280, hier 264. Kühschelm macht diese Wohlstandskonzentration an einigen Indikatoren wie dem Hausbesitz oder der Beschäftigung von Dienstbot*innen fest.
 - 4 Dieses Phänomen des „Schlagschattens“ ist auch in Paris und London zu beobachten. Siehe dazu Peter CLARK u. Bernard LEPETIT (Hrsg.), *Capital Cities and Their Hinterlands in Early Modern Europe* (Aldershot 1996).
 - 5 Auch in der gesamten Habsburgermonarchie blieb Wien – trotz aller Imitationsversuche anderer Städte – die einzige wirkliche Großstadt, mit einer Ausnahme: Budapest, die einzige Stadt, die be-

(ohne Wien) in Gemeinden mit weniger als 2.000 Einwohner*innen, in Dörfern. Diese liegen allerdings außerhalb unserer Betrachtung, die auf die niederösterreichische Städtelandschaft fokussiert.

Aufstieg zur Metropole: Wien 1800–1913

Wien war um 1800 viertgrößte Stadt Europas, büßte danach aber den Status als Weltmetropole ein. In den Blickpunkt geriet die Stadt durch den Wiener Kongress, der die europäische Ordnung neu festlegte. Obwohl die Habsburgermonarchie wirtschaftlich gegenüber Großmächten wie England oder Frankreich in Rückstand geriet, wuchs Wien zu einer Millionenstadt.

Der Wachstumsvorteil von Großstädten bestand in ihrer Multifunktionalität.⁶ In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts war Wien ein Zentrum der Textil-, insbesondere der Seidenindustrie; nach deren Niedergang übernahm die Bekleidungsindustrie die Funktion als bei weitem beschäftigungsstärkste Branche. Wirtschaftliche Modernisierungseffekte gingen von Wiens Ausbau zum Eisenbahnknoten aus. Neue Arbeitsplätze entstanden in modernen, Know-how-basierten Branchen wie der Maschinen- und der Elektroindustrie bzw. dem Fahrzeugbau. Aber auch die oft im Verlagssystem betriebene Massenerzeugung von Konsumgütern, wie etwa im Bekleidungs- oder in der Holzverarbeitung, war charakteristisch für Großstädte, weil sie die größten Absatzmärkte bildeten und über ein nahezu unerschöpfliches Arbeitskräftereservoir verfügten. Die Heimarbeit im Bekleidungs- oder in der Holzverarbeitung ermöglichte einer großen Zahl von Arbeiterhaushalten das Überleben in der teuren Metropole.

Als um etwa 1900 das Wachstum des Wiener Produktionssektors (bis auf einige Ausnahmen) zu erlahmen begann, expandierte der Dienstleistungssektor und entwickelte sich zum Motor weiteren Wachstums. Wien war das politische und verwaltungsmäßige Zentrum der Monarchie, hier lagen die Ministerien, arbeiteten die hohen Beamten. Hohe Beschäftigtenanteile verzeichneten Dienstleistungsbereiche wie das Geld- und Kreditwesen, der Warenhandel oder der öffentliche Dienst; vor allem aber die Freien Berufe konzentrierten sich in Wien, ein Indiz für die Modernität der Stadt, da darunter produktionsbezogene Dienstleister vereinigt waren, die vor allem von den modernsten Branchen benötigt wurden. Gleichzeitig behielt das alte Klein- und Luxusgewerbe einen hohen Anteil an der Beschäftigtenzahl, wäh-

völkerungsmäßig und auch sonst in vielen Bereichen an Wien herankam, bei der Größe des Parlaments oder der Anlage einer U-Bahn sogar voran lag.

6 Renate BANIK-SCHWEITZER, Der Prozess der Urbanisierung. In: Helmut RUMPLER u. Peter URBANITSCH (Hrsg.), Die Habsburgermonarchie 1848–1918, Bd. 9: Soziale Strukturen, Teilbd. 1: Von der feudal-agrarischen zur bürgerlich-feudalen Gesellschaft, Teil 1: Lebens- und Arbeitswelten in der Industriellen Revolution (Wien 2010) 185–232, hier 221.



Abbildung 1: Auf dieser Radierung ist sowohl der Linienwall als auch Gumpendorf als romantisches Dorf zu sehen.

Aussicht von Gumpendorf, kolorierte Radierung von Ignaz Kibler, um 1805, Österreichische Nationalbibliothek, Bildarchiv, KAR0500267.

rend auf die neue Mittelschicht bzw. höher qualifizierte Angestellte im Produktionssektor nur ein relativ kleiner Anteil entfiel.

Stadträumliche Entwicklung

Altstadt und Vorstädte Wiens wuchsen bereits im Vormärz funktionell zu einem Stadtganzen, räumlich allerdings getrennt durch eine zunehmend funktionslos gewordene Stadtmauer und das davorliegende Glacis. Die Vorstädte wiederum wurden von den Vororten durch den Linienwall getrennt, einer 1704 errichteten Befestigungsanlage, die als Steuergrenze (für die Verzehrungssteuer) diente, die Lebenshaltungskosten innerhalb der „Linien“ verteuerte und damit auch sozialräumlich eine Grenze darstellte.⁷

Die Gewerbe- und Handelsbetriebe, Manufakturen und ersten Fabriken konzentrierten sich noch auf Altstadt und Vorstädte und bildeten um das Schottenfeld im heutigen 7. Bezirk einen Gewerbecluster. Die Wohnungen der Beschäftigten in

⁷ Bertrand Michael BUCHMANN, Die Verzehrungssteuer. In: Wiener Geschichtsblätter 34 (1979) 20–29; Renate BANIK-SCHWEITZER, Zur sozialräumlichen Gliederung Wiens 1869–1934 (Wien 1982).

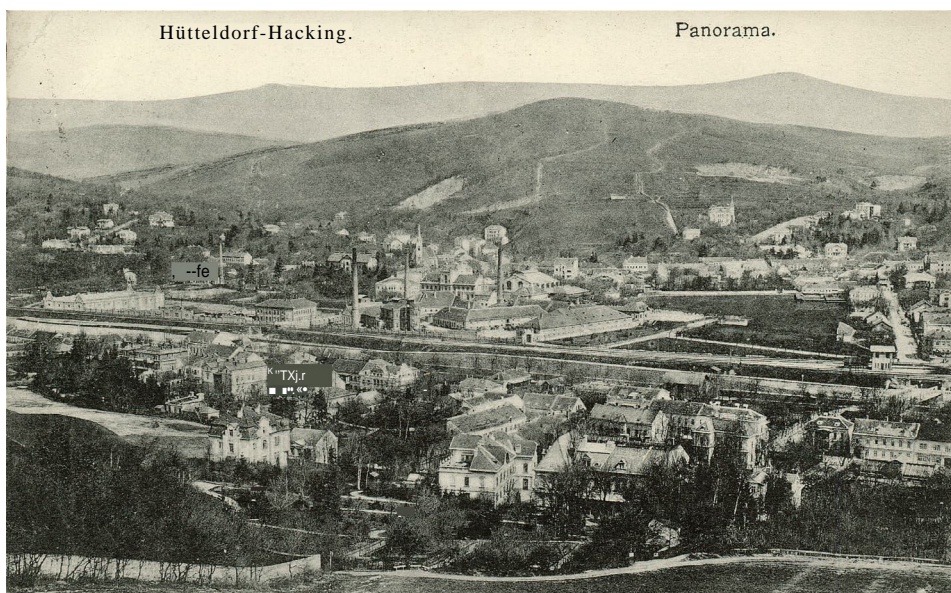


Abbildung 2: Die Stadt überwuchert das umliegende Land: Industrialisierung am Stadtrand am Beispiel von Hütteldorf, Niederösterreichische Landesbibliothek, Topographische Sammlung, PK 1667/XIV/065.

der Textilindustrie, beispielsweise in der anfangs dominierenden Seidenindustrie, lagen häufig in den billigeren Vororten. Das ergab eine tägliche Pendelwanderung zwischen Niederösterreich und Wien.

Unter den Vororten zeigten sich im Laufe des 19. Jahrhunderts unterschiedliche Entwicklungen; einige wurden Fabrikstandorte und Arbeiterwohngebiete (Favoriten, Simmering), einige behielten eher kleingewerblichen Charakter und waren Wohnort kleiner Handwerker und Gewerbetreibender (Ottakring und Hernals), einige entwickelten sich zu Nobel- bzw. Villenvierteln (Hietzing, Teile Währings und Döblings), einige blieben ländlich und/oder wiesen die Funktion von Erholungsräumen, von anfangs Sommerfrischen und dann Wiener Ausflugsorten auf (Wienerwaldgemeinden wie Sievering, Neustift, Grinzing). In vielen Vororten und späteren Außenbezirken mischten sich Funktionen und Bebauungsformen.

Ottakring war Ende des 19. Jahrhunderts in großen Teilen durch eine strenge Rasterbebauung charakterisiert, in den „Bassenawohnungen“⁸ der Zinskasernen wohnten hauptsächlich Arbeiter*innen bzw. Angehörige der Unterschicht. Es be-

8 In nahezu allen Wiener Kleinwohnungen fehlte neben Toiletten auch ein Wasseranschluss, die sogenannte „Bassena“. Die Bassena befand sich wie die von mehreren Hausparteien genutzten Klos auf dem Gang und war ein wichtiger Treffpunkt und Kommunikationsort.

saß mit der Brauerei und der Kaffeerösterei Julius Meinl sowie der angrenzenden Schokoladenfabrik der Firma Josef Manner einige große Industrieunternehmen. Der Bezirk war außerdem bekannt für seine Konzentration von holzverarbeitenden Gewerben und galt als Zentrum der kleinbetrieblichen Perlmutter-Schnitzerei bzw. Pfeifenherstellung, bewahrte aber in Alt-Ottakring seinen ländlichen und dörflichen Charakter. An den Rändern beim Wilhelminen- und Gallitzinberg im Übergang zum Wienerwald wies er Villenbebauung auf. Seine frühere landwirtschaftliche Bedeutung, als Sitz einiger Meiereien, hatte der Bezirk um 1900 bereits weitgehend verloren. Ottakring zählte mit Hernals schon vor der Eingemeindung 1890/92 zu den bevölkerungsstärksten Städten Niederösterreichs, die Bevölkerungszusammenballung ließ kaum mehr landwirtschaftliche Nutzung zu.

Dieser Prozess hatte in den Vorstädten, die 1850 als Innenbezirke eingemeindet wurden, noch früher eingesetzt. Die Innenbezirke erfuhren in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine bauliche und soziale Aufwertung und wurden zunehmend bürgerlich, mit wenigen Ausnahmen: Diese waren der 5. Bezirk Margareten, Teile des 3. Bezirks und die Brigittenau, die 1900 vom 2. Bezirk, der Leopoldstadt, als eindeutig proletarisch geprägt abgespalten und zum 20. Bezirk erklärt wurde. In der Brigittenau oder in Teilen des (ab 1874) 10. Bezirks Favoriten fanden sich teils slum-ähnliche Verhältnisse. Die Zuwanderung bedingte einen starken Bevölkerungszuwachs und ließ am Stadtrand, meist um bestehende Strukturen herum, einige „Bretteldörfer“ mit diversen Wohn- und Schlafprovisorien entstehen. Dort, an den Rändern der Stadt, hielten sich bebaute, landwirtschaftlich genutzte, aber auch unbebaute Flächen. Im Nordosten der Stadt schloss das landwirtschaftliche Zuliefergebiet Marchfeld an, im Westen der Wienerwald, das Ausflugsgebiet und neben dem Prater die „Rekreationszone“ der Wiener*innen, im Süden das Wiener Becken. Hier ging die Stadt in Land über, stärker bebaut entlang der Ausfallstraßen und um Ortskerne, kaum bis gar nicht verbaut dazwischen.

Stadtland/Landstadt: das Dorf in der Stadt

Die Stadt überwuchert das umliegende Land, das ist die aus der einschlägigen Literatur vertraute Figur für Stadtwachstum. Doch genauso zutreffend scheint das Bild der Eroberung der Stadt durch das Land. Die Stadt wuchs und sie wuchs insbesondere durch Zuwanderung. Die Zugewanderten kamen aus verschiedenen Regionen der Monarchie und teils aus dem Ausland, fast allen gemeinsam war jedoch der ländliche Hintergrund. Der „typische Wiener“ stammt, so der Volksmund, aus Böhmen, Mähren oder Ungarn, aber er (bzw. sie) stammte ebenso aus Niederösterreich, Oberösterreich oder der Steiermark. Um 1910 waren 48,8 Prozent der Wiener Bevölkerung in Wien geboren und 11,1 Prozent in Niederösterreich (ohne Wien). Fast ein Viertel der Wiener Bevölkerung war in Böhmen (12,6 Prozent), Mähren (10,4 Prozent) oder Schlesien (1,6 Prozent) geboren. Neun Prozent waren im Ausland

gebürtig, wobei hiervon der größte Teil auf Ungarn entfiel.⁹ Wien und Budapest hatten mit einem Einwanderungsradius von etwa 300 km den größten Einzugsbereich. In Wien war zudem der Anteil von Migrant*innen, die zwar aus ländlichen Regionen, aber aus Städten wie Wiener Neustadt, Linz, Steyr, mährischen Statutarstädten usw. kamen, am größten. Hingegen rekrutierten die meisten Klein- und Mittelstädte ihre zuwandernden Arbeitskräfte aus der engeren ländlichen oder kleinstädtischen Umgebung.¹⁰ In der Nähe von Staatsgrenzen wiesen Städte zudem einen höheren Anteil an Zuwander*innen aus dem Ausland auf. Das betraf z. B. Wiener Neustadt, das unweit der ungarischen Grenze lag. Bei der Abwanderung aus Wien handelte es sich meist um Randwanderungen in das verstädterte Umland, fast immer um eine aus der Kernstadt verdrängte Unterschichtbevölkerung, die billigere Unterkünfte suchte, seltener um Angehörige der Oberschicht, die nach attraktiven Wohnlagen im Umland Ausschau hielten.

Die Zuwander*innen kamen also mehrheitlich vom Land, entstammten meist dem bäuerlichen Milieu und brachten ihre Auffassungen, Bräuche und Gewohnheiten mit in die Stadt. Einige davon mussten sie schnell aufgeben (z. B. die Kleintierhaltung aus Mangel an Platz), andere behielten sie lange bei.¹¹ Je mehr aus einem Dorf, einer Gegend, einem Bezirk stammten, je konzentrierter sie in der Stadt wohnten, umso mehr gelang es ihnen, zumindest einen Teil ihres vertrauten Umfelds und ihrer ländlichen Lebenswelt in das neue städtische Leben zu integrieren. Und natürlich war vieles neu: der Verkehr, der Lärm, der Staub, der Gestank,¹² die Hektik an manchen Knotenpunkten der Stadt, der neue Beruf, das dichte Wohnen beieinander, die Orientierung, die ob der vielen Häuser schwer fiel. Neu waren vielleicht Gas, sicher Elektrizität, neu waren diverse Lebensmittel, neu der Luxus in den Auslagen der Geschäfte. Doch bekam man all das auch zu Gesicht? Wohn- und Arbeitsstätte lagen, da es Wien bis zur Kommunalisierung der Straßenbahnen an einem leistungsfähigen und leistbaren Massenverkehrsmittel mangelte, notwendigerweise eng zusammen. Bei einem der häufig erzwungenen Arbeitswechsel musste man oft der Arbeit nachziehen, bei einer der nicht seltenen Wohnungskündigungen versuchte man in der Nähe unterzukommen. Der innerstädtische Mobilitätsradius scheint gering gewesen zu sein. Dem unmittelbaren Wohnumfeld, dem „Grätzl“, in dem man lebte, kam große Bedeutung zu und dieses Grätzl wies wiederum große Ähnlichkeit mit einem Dorf auf. Hier gab es das Wirtshaus bzw. die Wirtshäuser, die Geschäfte,

9 BANIK-SCHWEITZER, Prozess der Urbanisierung, 193 f.

10 Ebd., 194.

11 Es wäre spannend zu wissen, ob in den „Dörfern“ Wiens am 1. Mai der Maibaum aufgestellt, der Tag der Arbeit zelebriert oder ob und wie lange der sonntägliche Besuch der Messe beibehalten wurde.

12 Zu diesen „sinnlichen“ Aspekten der Großstadt vgl. Peter PAYER, Der Gestank von Wien. Über Kanalgase, Totendünste und andere üble Geruchskulissen (Wien 1997); Peter PAYER, Der Klang der Großstadt. Eine Geschichte des Hörens, Wien 1850–1914 (Wien 2018).



Abbildung 3: Das Dorf in Wien: Hof mit Staffage in der Sobieskigasse 4 (1090 Wien), Fotografie von August Stauda, um 1904, Österreichische Nationalbibliothek, Bildarchiv, ST 1857F.

in denen man einkaufte, tratschte, sich austauschte, den zentralen Platz, vielleicht Marktplatz, und eine Kirche.¹³

Was machte Wien nun aber zu einer Großstadt, was rechtfertigt es, den Begriff Metropole zu verwenden? Welche Bestimmungsmomente, lebensweltliche Praktiken oder Wahrnehmungsweisen müssen gegeben sein, um von Großstadt und Großstadterfahrung zu sprechen?¹⁴

13 Vom „Dorf“ in der Großstadt berichtet auch Karl RENNER, *An der Wende zweier Zeiten. Lebenserinnerungen* (Wien 1946) 187, zit. nach Wolfgang MADERTHANER, *Urbane Lebenswelten. Metropolen und Großstädte*. In: RUMPLER u. URBANITSCH, *Die Habsburgermonarchie 9/1/1*, 493–538, hier 497 f.

14 MADERTHANER, *Urbane Lebenswelten*, 500.

Die Modernisierung Wiens

„Ich verlange von einer Stadt, in der ich leben soll: Asphalt, Straßenspülung, Haustorschlüssel, Luftheizung, Warmwasserleitung. Gemütlich bin ich selbst.“

(Karl Kraus)¹⁵

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts erfolgte eine weitreichende Neugestaltung und Modernisierung Wiens – nicht zuletzt, weil immer häufiger ein großer Nachholbedarf gegenüber den „Weltstädten“ London und Paris konstatiert wurde. Als erklärtes Vorbild diente Wien der Umbau von Paris, den dessen Präfekt Baron Haussmann von 1853 bis 1870 vollzog.¹⁶ Großprojekte wie die Anlage der Ringstraße, die Donauregulierung oder die Abhaltung der Weltausstellung sollten Wien (wieder) zur europäischen Metropole von Weltrang machen. Wien wollte sich verschönern und es musste sich modernisieren. Die vorhandene Infrastruktur hielt dem Bevölkerungszuwachs schon längst nicht mehr stand und erforderte beträchtliche Anpassungen. Es bedurfte insbesondere auch Wohnraums. Die neue „aktive“ Stadt des 19. Jahrhunderts sollte geruch- und staubfrei, hygienisch und gesund, hell und schnell, menschenfreundlich geplant sowie in wirtschaftlicher, sozialer und verkehrstechnischer Hinsicht gut versorgt sein.¹⁷ Jahrzehntlang, insbesondere in den 1860er und 1870er Jahren, wurde Wien zu einer einzigen Baustelle, der gründerzeitliche Umbau ließ kaum einen Stein auf dem anderen. Die alten Befestigungsanlagen und das Glacis wichen der Ringstraße, Wien öffnete sich so den 1850 eingemeindeten Vorstädten und verschönerte sich mit zahlreichen Repräsentationsgebäuden. Die Donauregulierung bannte die Hochwassergefahr weitgehend, erschloss neues Bauland und urbanisierte eine Naturlandschaft, die Leopoldstadt (wozu auch die Abhaltung der Weltausstellung 1873 auf dem Pratergelände massiv beitrug).

Die Erste und später die Zweite Hochquellenwasserleitung versorgten Wien mit erstklassigem Trinkwasser und reduzierten die Sterblichkeit.¹⁸ Wien wandelte sich von einer imperialen Residenz- zu einer modernen Großstadt.

Die rasche Expansion der Stadt machte noch vor der Jahrhundertwende eine zweite Modernisierungsphase notwendig. 1890/92 wurden die Vororte eingemeindet

15 Karl KRAUS, *Pro domo et mundo* (1919), <https://www.aphorismen.de/zitat/150741> (28.2.2019).

16 Andreas NIERHAUS, *Der Maßstab der Großstadt. Die Architektur der Ringstraße aus der Sicht eines Zeitgenossen des Jahres 1866*. In: Michaela PFUNDNER (Hrsg.), *Wien wird Weltstadt. Die Ringstraße und ihre Zeit* (Wien 2015) 45–57, hier 46.

17 Martin SCHEUTZ, *Pflasterung, Gaskandelaber, Tramway und Markthallen. Die Infrastruktur der Stadt Wien im Blick von Friedrich Schindler*. In: PFUNDNER, *Wien wird Weltstadt*, 71–83, hier 71; im Detail: Friedrich LINGER, *Metropolen der Moderne. Eine europäische Stadtgeschichte seit 1850* (München 2013) 149–202.

18 Vgl. Gerhard MEISSL, *Gebirgswasser in Wien. Die Wasserversorgung der Großstadt im 19. und 20. Jahrhundert*. In: Karl BRUNNER u. Petra SCHNEIDER (Hrsg.), *Umwelt Stadt. Geschichte des Natur- und Lebensraumes Wien* (Wien, Köln, Weimar 2005) 195–203.

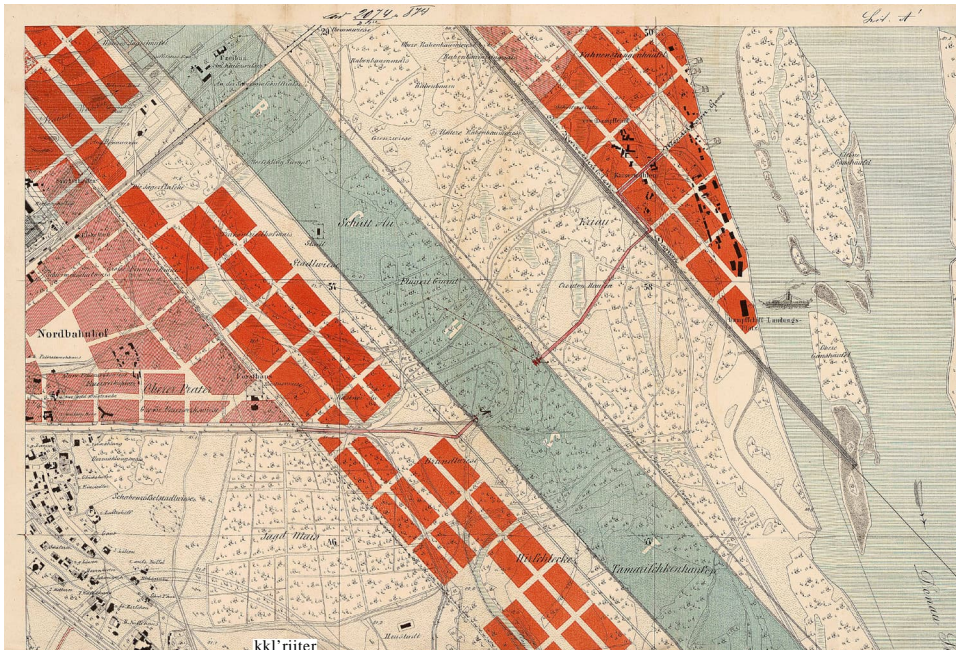


Abbildung 4: Die Karte zeigt jenen Teil des Donaudurchstiches südlich der noch im Bau befindlichen neuen Kronprinz-Rudolfs-Brücke (oder Reichsstraßenbrücke, heute Reichsbrücke). Der blaue Durchstich führt geradlinig über Inseln, Nebenarme und das alte Freibad am Kaiserwasser; die roten Parzellen symbolisieren die neu zu errichtenden Wohn- und Geschäftsbauten in den trockengelegten Bereichen. Am rechten Bildrand verläuft noch der alte Hauptstrom der Donau.

Der Donaudurchstich, kolorierte Kartenzeichnung, 1874, Niederösterreichisches Landesarchiv, NÖ Regierung und Statthalterei, Q-Akten (Straßenbau, Wasserbau) 1874, Zl. 35959.

und 1904 bzw. 1910 griff die Stadt über die Donau aus. Das erweiterte ihr Gebiet enorm und zugleich erhöhte sich der Grünflächenanteil bzw. der landwirtschaftlich genutzte Teil Wiens, aber man gewann auch potenzielles Bauland. Außerdem wurden der Wienfluss reguliert, der Linienwall abgetragen, der Gürtel angelegt, die Stadtbahn gebaut, die Versorgungseinrichtungen (Gas, Strom) kommunalisiert und die soziale Infrastruktur (Krankenhäuser, Kindergärten, Schulen) verstärkt. Zwischen 1890 und 1910 vollzog sich eine Verkehrs- bzw. Kommunikationsrevolution, mit Kommunalisierung und Elektrifizierung der Straßenbahn, Anlage der Stadtbahn, Telefon und Rohrpost und in Gestalt der wachsenden Zahl von Hotels, Restaurants, Gast- und Kaffeehäusern, Kinos und Unterhaltungslokalen.¹⁹ Begegnet man in Hermann Bahrs Erinnerungen im Wien um 1880 „einem dörflichen Stadtleben, das

¹⁹ Einleitung. Wien wie es nie war. In: Roman HORAK, Wolfgang MADERTHANER, Siegfried MATTL, Gerhard MEISSL, LUTZ MUSNER u. Alfred PFOSE (Hrsg.), *Metropole Wien. Texturen der Moderne*,

frühabends in den Bierlokalen beschlossen wird, [...] manchmal unter Nachdruck der Polizei“, so hatte sich Wien um 1900/10 „einen großstädtischen Rhythmus und ein metropolitanes Nachtleben“ zugelegt.²⁰ Andere empfanden Wien hingegen noch immer als „rückschrittlich“ gegenüber „wirklichen“ Großstädten wie Paris, London, Berlin oder gar New York. So wies Max Winter in einer Artikelfolge in der *Arbeiter-Zeitung* anlässlich der Weltausstellung im Jahr 1900 auf die Vorzüge von Paris hin; über Wien bemerkte er hingegen: „Von einer großen Stadt aber zu einer wirklichen Großstadt ist noch ein weiter Weg.“²¹ Zu einem ähnlichen Befund gelangte er noch 14 Jahre später in einem Vergleich mit Berlin.²²

Wien stieg insbesondere zu einem Kultur- und Wissenschaftszentrum auf. Wenn Wien jemals Weltstadt war, dann um 1900, als ein „Aufbruch in die Moderne“ sichtbar wurde. Alan Janik und Stephen Toulmin entwarfen in diesem Zusammenhang das Bild eines „Silicon Valley des Geistes“.²³ Die künstlerische und wissenschaftliche Vielfalt und Innovationskraft hing mit vielen Faktoren zusammen. Gemäß William Johnston war es die „Generation, die aus dem Zerfall schöpfte“, für Carl Schorske brachte die Krise des Liberalismus sowohl den politischen Untergang des Vielvölkerstaates als auch den künstlerischen Aufbruch. Für Friedrich Heer bildeten die nationale und kulturelle Pluralität Kennzeichen und Grundlage der Strahlkraft Wiens.

Dieser Aufstieg vollzog sich vor wechselnden politischen Regimen und Machtkonstellationen (was gleich blieb, war die Dominanz einer Männerherrschaft). Er beginnt in der neoabsolutistischen Ära und erreicht in der liberalen Ära einen ersten Höhepunkt, bis Wien um die Jahrhundertwende Anschluss an die „wirklichen“ Weltstädte gefunden hat. Wien war aufgrund der Zuwanderung stark tschechisch und jüdisch geprägt, wurde jedoch ab 1895 von einer christlichsozialen Stadtverwaltung regiert, an deren Spitze mit Karl Lueger ein charismatischer populistischer Demagoge stand. Lueger war, so John Boyer, ein „reaktionärer Modernist“, der sich fremdenfeindlicher und antisemitischer Ressentiments bediente und im Wiener Kleinbürgertum breite Unterstützung fand.²⁴ Ein Paradoxon der Wiener Modernität – denkt man etwa an die „Municipale Revolution“, vor allem die Kommunalisierung, unter Lueger – besteht somit darin, dass sie von konservativen politischen

Bd. 1 (Wien 2000) 9–23, hier 10; Siegfried MATTL, Wiener Paradoxien. Fordistische Stadt. In: ebd., 38–53.

20 Einleitung. Wien wie es nie war, 11.

21 Arbeiter-Zeitung (9. Juli 1900), (15. Juli 1900), (22. Juli 1900), 29. Juli 1900), (5. August 1900).

22 Arbeiter-Zeitung (1. März 1914), (5. März 1914).

23 Dazu und im Folgenden: Einleitung. Wien wie es nie war, 12; Alan JANIK u. Stephen TOULMIN, Wittgensteins Wien (München 1987).

24 John W. BOYER, Karl Lueger (1844–1910). Christlichsoziale Politik als Beruf (Wien, Köln, Weimar 2010).

Kräften in Gang gesetzt wurde.²⁵ Die Wiener Moderne stand aber zugleich „vor der Unmöglichkeit, im anhebenden Massenzeitalter die Hegemonie einer deutschen Hochkultur in einem übernationalen Staat zu sichern“.²⁶ Das Wien um 1900 war also ein Widerspruch in sich: das Wien der Moderne einerseits, führend in vielen Kunst- und Wissenschaftsbereichen, ein kreatives Milieu, das sich nicht zuletzt aus der regional breit gestreuten Zuwanderung speiste und dadurch bereichert, vielleicht sogar erst ermöglicht wurde. Andererseits war es eine Stadt voller Ressentiments und Vorurteile, voller versteckter und offener Fremdenfeindlichkeit. Vieles erzeugte Angst: Die Stadt und generell die gesellschaftlichen und sozioökonomischen Verhältnisse befanden sich im Umbruch, die Wirtschaftskrise nach dem Börsenkrach von 1873 verschärfte die Unsicherheit. Die zunehmende Ausdifferenzierung des städtischen Raums löste die Menschen aus traditionsgebundenen, stabilen lokalen Lebenswelten. Anthony Giddens bezeichnet diesen Prozess als *disembedding*.²⁷ Der wirtschaftliche Strukturwandel beschleunigte sich. Die Gewerbetreibenden und das Kleinbürgertum sahen sich spätestens seit den 1880er Jahren gleichermaßen vom Fabrikssystem, von der Heimindustrie und von neuen Distributionssystemen bedroht. Dem Wettbewerbsdruck fühlten sie sich nicht gewachsen.²⁸

Im Zuge des radikalen gründerzeitlichen Umbaus der Stadt bildeten sich zwei Lager: Die Bewahrer Alt-Wiens stritten mit den Befürwortern Neu-Wiens. Die einen wollten der Stadt ihren Charakter lassen und das Hergebrachte bewahren, wenn irgend möglich; die anderen wünschten sich mehr Modernisierungsdynamik und Offenheit – das waren vereinfacht die Positionen des Metropolen-Diskurses im Wien der Jahrhundertwende. Städtebaulich spiegeln sich diese Positionen im Kontrast zwischen dem Konzept, das Camillo Sitte in seinem 1889 veröffentlichten Werk *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen* vertrat, und Otto Wagners Vision der *Großstadt* aus 1911.²⁹ Der Skandal um das Loos-Haus am Michaelerplatz ist nur ein Beispiel für die Ablehnung, der die Moderne begegnete. Vor diesem Hintergrund überrascht es, dass Wagner eine prominente und wichtige Position im Wiener Bau- und Planungsgeschehen einnehmen konnte. Wie modern und richtungweisend die Architektur seiner Länderbank, Postsparkasse oder Kirche am Steinhof war, wurde indes nicht erkannt. Wenn Wiens janusköpfige Haltung zur Modernität in Luegers zugleich von Modernisierung und populistischem Klientelismus be-

25 MATTI, Wiener Paradoxien, 82 f.

26 Einleitung. Wien wie es nie war, 19.

27 Ebd., II; Anthony GIDDENS, Die Konsequenzen der Moderne (Frankfurt am Main 1995).

28 Wolfgang MADERTHANER u. Lutz MUSNER, Die Logik der Transgression: Masse, Kultur und Politik im Wiener Fin-de-Siècle. In: HORAK, MADERTHANER, MATTI, MEISSL, MUSNER u. PFOSE, Metropole Wien, 136; John W. BOYER, Political Radicalism in Late Imperial Vienna. Origins of the Christian Social Movement, 1848–1897 (Chicago 1981) 44 f.

29 Zu Camillo Sitte und Otto Wagner siehe Gerhard MEISSL, Hierarchische oder heterarchische Stadt? Metropolen-Diskurs und Metropolen-Produktion im Wien des Fin-de-Siècle. In: HORAK, MADERTHANER, MATTI, MEISSL, MUSNER u. PFOSE, Metropole Wien, 290–302.

stimmter Linie zum Ausdruck kam,³⁰ dann war die Entscheidung, Otto Wagner mit Bauvorhaben wie der Anlage der Stadtbahn zu betrauen, eine für die Funktionalität und für die Moderne.

Um auf unsere Ausgangsfrage, was Wien zu einer Großstadt, einer Metropole machte, zurückzukommen: Es sind Passagen, Warenhäuser und Warenkultur (denkt man an Walter Benjamin), die Elektrische im Morgengrauen (Egon Erwin Kisch), Bahnhöfe, die Kaffeehäuser und Zeitungen, eine Stadt- oder Schnellbahn, rauchende Schornsteine in Fabriklandschaften, die Hektik und das Zerfahrene: die Großstadt, wie sie Robert Musil und vielen seiner Zeitgenossen als Metapher für Modernität schlechthin diente.³¹ Wien verfügte mittlerweile über vielfältige Unterhaltungsmöglichkeiten, Kinos, Theater. Eine Metropole stellt man sich zudem repräsentativ vor und Wien hatte mit der Ringstraße einen Prachtboulevard im historistischen Stilmix angelegt.³² Wien hatte sich modernisiert – die modernste Stadt war es zwar sicher nicht, doch zeigte es sich insbesondere verschönert.

Die Metropole Wien diente als Vorbild. Modearchitekten wie Ferdinand Fellner d. J. und Hermann Helmer, berühmt vor allem durch ihre zahlreichen Theaterbauten, „vervielfältigten“ Wien in anderen Städten der Habsburgermonarchie. Viele Städte imitierten beispielsweise das Ringstraßen-Konzept. Es gab allerdings auch Bereiche, in denen Wien nachhinkte, selbst gegenüber wesentlich kleineren Städten, etwa bei der Übernahme privater Gasbeleuchtungsunternehmen in städtische Regie. In Wiener Neustadt klagte man bereits in den 1860er Jahren über diverse Mängel des privaten Anbieters, 1890, nach Ablauf der vertraglichen Bindung, übernahm die Gemeinde dann das Gaswerk.³³ Scheibbs wiederum durfte sich 1886 rühmen, die erste Stadt in der Monarchie mit elektrischer Straßenbeleuchtung zu sein.³⁴

Stadträumlich vollzog sich die Metropolenbildung durch 1.) einen Citybildungsprozess in der Inneren Stadt und einigen angrenzenden Subgeschäftszentren (wie der Mariahilfer Straße), 2.) in Form einer baulichen und sozialen Aufwertung der meisten Innenbezirke und 3.) durch den Übergang ländlicher, vorindustrieller Vororte zu modernen, industriellen Vorstädten bzw. verwandelten sich einige begünstigte Stadtteile in Villenviertel. Hier und in der Ringstraßenzone wohnte die Oberschicht. Der Glanz hatte seine Schattenseite, es gab auch ein „anderes“, ein dunkles Wien. Zu einer Großstadt gehören auch Elendsviertel, Slums oder slum-ähnliche Viertel sowie auch die „unheimlichen“ Gebiete der Stadt, geprägt von Kleinkriminalität und Prostitution.

30 Ebd., 285.

31 MADERTHANER, Urbane Lebenswelten, 500.

32 DONALD J. OLSEN, Die Stadt als Kunstwerk: London, Paris, Wien (Frankfurt am Main u. a. 1988) 83–109.

33 HANNES STEKL u. HANS HEISS, Klein- und mittelstädtische Lebenswelten. In: RUMPLER u. URBANITSCH, Habsburgermonarchie 9/1/1, 561–619, hier 579.

34 Ebd., 581.



Abbildung 5: Ratzenstall am Magdalenengrund, Bettlerstiege, um 1900, Sammlung Bezirksmuseum Mariahilf, Wikimedia Commons (CCo).

In Wien waren das Neulerchenfeld und die Schmelz, Teile der Brigittenau, der Ratzenstall in Mariahilf und das Rasterviertel der oberen Donaustadt. Als geradezu paradigmatischen Ort sozialen Elends beschreibt Wolfgang Maderthaler den Praterstern.³⁵

Was war Wien nun, ein großes Dorf oder Großstadt und Metropole? Wien um bzw. ab 1900 war beides, Dorf bzw. ländlich-kleinstädtisch und Großstadt bzw. Metropole. Wien blieb und war zugleich – an den Rändern oder kleinräumig konzentriert – ein Dorf in der Großstadt neben dem anderen. Um diese Dörfer herum wuchs die gerasterte Stadt, zerstörte diese oft, oft auch nicht. Wien war somit Großstadt und Land zugleich, ihre Bewohner*innen schufen sich mit den „Grätzln“ gewissermaßen vertraute Zonen in der urbanen Anonymität.

Niederösterreichs Städtelandschaft: Versuch einer Typologie

Niederösterreich war historisch in vier Verwaltungseinheiten eingeteilt: das Viertel ober dem Wienerwald, das Viertel unter dem Wienerwald, das Viertel ober dem Manhartsberg und das Viertel unter dem Manhartsberg. Heutzutage sind die Be-

³⁵ MADERTHALER, Urbane Lebenswelten, 534.

zeichnungen Mostviertel, Industrieviertel, Waldviertel und Weinviertel gebräuchlicher. Im 19. Jahrhundert kam dazu noch die Großstadt Wien, die erst nach dem Ersten Weltkrieg als eigenes Bundesland von Niederösterreich getrennt wurde.

Niederösterreich war und blieb ein agrarisch geprägtes Kronland. Neben anderen Regionen wie dem Tullnerfeld war insbesondere das Weinviertel mit dem Marchfeld ein wichtiger Nahrungsmittellieferant Wiens.³⁶ Niederösterreich war auch als Weinland führend. Große Anbauflächen lagen in der Wachau, dem Kamptal, im Weinviertel und in der Thermenregion im Süden von Wien. Die Sogwirkung der Großstadt ließ im 19. Jahrhundert die Nachfrage nach Agrargütern und das Lohnniveau in der Landwirtschaft steigen. Das trug zu ihrer schrittweisen Mechanisierung bei.³⁷

Alpine Landschaften gibt es in Niederösterreich etwa im Bereich der Wiener Hausberge Rax, Schneeberg und Semmering. Schon früh von der Südbahn erschlossen, etablierte sich der Semmering als Tourismusziel der natursuchenden Stadtbevölkerung. Auch seine Umlandgemeinden spürten einen Entwicklungsschub. Die alpinen und voralpinen Regionen wiesen insgesamt eine geringe Bevölkerungsdichte auf, sodass sich die meisten Ortschaften der Kategorie der ländlichen Gemeinden zuordnen lassen. Doch entlang einiger Täler bzw. Flussläufe breitete sich Industrie aus und veränderte die Siedlungsstruktur. So wurden Lilienfeld und Wilhelmsburg im Traisental oder Scheibbs im Erlaufthal, deren Lage am Wasser einen energiemäßigen Vorteil bot, zu Industriestandorten. Auch Teile des Waldviertels wandelten sich zu Industrieregionen. Ältere Gewerbezentren waren der Amstettener Raum und die Region um Waidhofen an der Ybbs im westlichen Mostviertel. Amstetten gehörte zu den Ortschaften Niederösterreichs, die im 19. Jahrhundert ein besonders dynamisches Bevölkerungswachstum aufwiesen. 1897 wurde die Gemeinde in den Rang einer Stadt erhoben.³⁸ Der wichtigste Wachstumsfaktor war die Eisenbahn. Der Bau der Kaiserin-Elisabeth-Westbahn (1858) und der Kronprinz-Rudolf-Bahn (1872), die als Nord-Süd-Verbindung bis nach Laibach [*Ljubljana*] führte und dort den Anschluss an die Südbahn nach Triest [*Trieste*, Trst, Terst] herstellte, machte Amstetten zu einem wichtigen Bahnknotenpunkt. Zum einzigen wirklichen industriellen Ballungsraum des Landes entwickelte sich im Laufe des 19. Jahrhunderts – beginnend mit einer Gründungswelle von mechanisierten Baumwollspinnereien im ersten Jahrzehnt – das Wiener Becken, das sich von der Haupt- und Residenzstadt bis Wiener Neustadt erstreckte.³⁹

36 Peter EIGNER, Niederösterreichs Wirtschaft 1848–1995. In: Stefan EMINGER, Elisabeth LOINIG u. Willibald ROSNER (Hrsg.), Ein Land im Zeitraffer. Niederösterreich seit 1848 (Weitra 2012) 83–96, hier 83.

37 Ebd., 87.

38 Elisabeth LOINIG, Revolution – Reaktion – Massenparteien. Politik, Verfassung und Verwaltung in Niederösterreich 1848–1896. In: EMINGER, LOINIG u. ROSNER, Land im Zeitraffer, 13–35, hier 34.

39 EIGNER, Niederösterreichs Wirtschaft 1848–1995, 83.

Siedlungstypen können nach Größe bzw. Bevölkerungszahl unterschieden werden; dann gibt es allerdings Gemeinden, die formal nicht als Städte galten, aber mehr Bevölkerung aufwiesen als einige andere, die schon im Mittelalter das Stadtrecht besaßen hatten, wie z. B. Hardegg oder Marchegg. Unter den Städten wird oft nach ihrer Zentralität⁴⁰ unterschieden. Der Grad der Zentralität richtet sich nach vorhandenen Einrichtungen bzw. deren Konzentration (Gericht, Krankenhaus, Schulen etc.). Wien war der „zentrale Ort der zentralen Orte“.⁴¹

Eine Unterteilung nach Funktionen legt weitere Differenzierungen nahe. So können nach der vorherrschenden Wirtschaftsstruktur Ackerbürger- bzw. Agrarstädte wie Hollabrunn, Laa an der Thaya und Mistelbach von Gewerbezentren oder Industriestädten unterschieden werden. Diese lassen sich ihrerseits grob nach Schwerpunkten untergliedern: Zu denken ist vor allem an Bergbau- und Schwerindustriestädte wie z. B. Waidhofen an der Ybbs und später Ternitz, Textilstädte wie z. B. St. Pölten⁴² oder Metall- und Maschinenbaustädte wie z. B. Mödling, Berndorf und Wiener Neustadt. Ähnliche Differenzierungen bieten sich im Dienstleistungsbereich an. Zu unterscheiden sind Verwaltungszentren, Handelszentren, Schulstädte, Garnisons- und Festungsstädte, Fremdenverkehrs- oder Kurstädte etc. Seit der Jahrhundertmitte stieg auch abseits des Sitzes der Zentralbürokratie und der niederösterreichischen Statthalterei in Wien die Bedeutung der Verwaltungstädte durch neue staatliche Mittelbehörden. Ab 1854 wurden die sogenannten gemischten Bezirksämter eingerichtet, in denen Rechtspflege und Verwaltung vereint waren, bis sie 1868 durch das noch heute bestehende System aus Bezirksgerichten und Bezirkshauptmannschaften abgelöst wurden. Die allgemeine Wehrpflicht ab 1868 machte wiederum viele Städte zu Standorten von Garnisonen und der Heeresverwaltung. Außerdem wurden Gesundheits- und Fürsorgewesen sowie Bildungseinrichtungen ausgebaut.

40 Das Raumplanungskonzept der Niederösterreichischen Landesregierung unterliegt auch im 21. Jahrhundert im Kern immer noch der Theorie der Zentralen Orte, die in den 1930er Jahren von dem deutschen Geographen Walter Christaller entwickelt wurde; Walter CHRISTALLER, Die zentralen Orte in Süddeutschland. Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmäßigkeit der Verbindung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen (Jena 1933). Die Abteilung für Raumordnung und Regionalpolitik unterscheidet dabei zwischen sechs Stufen von Zentralität. Die Einteilung in die jeweiligen Stufen geschieht anhand dreier Punkte: 1) Existenz zentraler Versorgungs-, Dienstleistungs- und Verwaltungseinrichtungen, 2) Einwohnerzahl und Einzugsgebiet, 3) Entfernung und Anbindung zum nächsten Ort einer höheren Stufe. Es findet also eine hierarchische Gliederung der Ortsgemeinden anhand von Funktionalität, Größe und Distanz statt. Online: http://www.raumordnung-noe.at/fileadmin/root_raumordnung/land/landesentwicklungsplanung/abb_2_zentrale_orte.pdf (6.3.2019).

41 Manfred WELAN, Wien – Eine Welthauptstadt des Geistes. In: Peter BERNER, Emil BRIX u. Wolfgang MANTL (Hrsg.), Wien um 1900 (Wien 1986) 39–45, hier 41.

42 BANIK-SCHWEITZER, Prozess der Urbanisierung, 205.

Tabelle 1: Vergleich der Bevölkerungsdichte 1910 (pro km²)

National	Fläche	Ein- wohner*innen	Inter- national	Fläche	Ein- wohner*innen
	in/pro km ²			in/pro km ²	
Niederösterreich (mit Wien)	19.825	178	Österreich	300.005	95
Niederösterreich (ohne Wien)	19.547	0	Ungarn	324.857	64
Oberösterreich	11.982	71	Deutsches Reich	540.778	120
Steiermark	22.425	64	Schweiz	41.324	91
Böhmen	51.947	130	England und Wales	151.055	239
Mähren	22.222	118	Frankreich	536.464	74
Galizien	78.497	102	Italien	286.682	121

Quelle: Die Ergebnisse der Volkszählung vom 31. Dezember 1910 in den im Reichsrat vertretenen Königreiche und Ländern, Heft 1: Die summarischen Ergebnisse der Volkszählung. Hrsg. k. k. Statistische Zentralkommission (Wien 1912).

Die Siedlungsstruktur von Niederösterreich im 19. Jahrhundert war geprägt durch eine relativ hohe Konzentration von ländlichen Gemeinden und Kleinstädten. Dass dies stark mit der Rolle und Dominanz Wiens zusammenhing, wurde bereits deutlich. 1910 lebten 68,8 Prozent der Bevölkerung Niederösterreichs (ohne Wien) in Ortschaften mit bis zu 2.000 Einwohner*innen, 16,4 Prozent in Kleinstädten mit einer Einwohnerzahl zwischen 2.000 und 5.000.⁴³

Nach der Neustrukturierung des Verwaltungsapparates im Zuge des Revolutionsjahres 1848 wurde Niederösterreich in 1.520 Ortsgemeinden eingeteilt. Auch heute verzeichnet Niederösterreich immer noch die höchste Gemeindeanzahl aller neun Bundesländer⁴⁴ und wird aus diesem Grund oft als Kleingemeindeland bezeichnet.⁴⁵

43 Im Vergleich dazu entfielen in ganz Cisleithanien 1910 10,9 % der Bevölkerung auf Großstädte (über 100.000 Einwohner*innen), 7,3 % auf Mittelstädte (20.000–100.000), 32,3 % auf Kleinstädte (2.000–20.000) und 49,5 % auf ländliche Gemeinden (unter 2.000). Siehe dazu STEKL u. HEISS, Klein- und mittelstädtische Lebenswelten, 561.

44 Und zwar 573 Gemeinden, auf Platz zwei liegt Oberösterreich mit 440 Gemeinden (Statistik Austria, Stand Januar 2018).

45 LOINIG, Revolution, 22.

Tabelle 2: Anwesende Bevölkerung nach Gemeindegrößen 1910 (in Prozent)

Land	unter 500 Ein- wohner- *innen	500- 2.000 Ein- wohner- *innen	2.001- 5.000 Ein- wohner- *innen	5.001- 10.000 Ein- wohner- *innen	10.001- 20.000 Ein- wohner- *innen	über 20.000 Ein- wohner- *innen
Niederösterreich (ohne Wien)	35,6	33,2	16,4	4,8	6,3	3,6
Oberösterreich	61,4	18,7	5,3	1,5	5,1	8,0
Steiermark	50,4	26,2	5,0	4,3	1,6	12,4
Böhmen	29,8	29,1	14,0	7,7	6,7	12,7
Mähren	19,5	39,9	17,4	5,9	6,4	10,9
Galizien	8,0	50,8	23,6	5,3	3,2	9,2
Tirol	33,4	37,5	9,7	5,6	2,4	11,3
Dalmatien	17,9	56,8	14,6	3,2	4,1	3,3

Quelle: Eigene Berechnungen nach Die Ergebnisse der Volkszählung vom 31. Dezember 1910 in den im Reichsrat vertretenen Königreiche und Ländern, Heft 1: Die summarischen Ergebnisse der Volkszählung. Hrsg. v. k. k. Statistische Zentralkommission (Wien 1912).

Der Stadtbegriff entfernte sich in der Moderne zusehends vom rechtlich-topographisch klar definierten Raum des Mittelalters und der Frühen Neuzeit, indem sich die Stadt durch eigene Privilegien politisch vom Umland absetzte und auch durch eigene Mauern sichtbar vom flachen Land getrennt war.⁴⁶ Das Provisorische Gemeindegesetz von 1849 hob die Sonderstellung von Städten und Marktgemeinden auf.⁴⁷ Fortan waren alle Gemeinden ungeachtet ihrer Größe rechtlich gleichgestellt, eine Ausnahme bildeten lediglich die Landeshaupt- und Kreisstädte sowie die Statutarstädte.⁴⁸ Die Einführung der Ortsgemeinden, die Aufhebung der feudalen Grundherrschaft und die neue Gerichtsorganisation nivellierten das juristische Ungleichgewicht zwischen Stadt und Land, das bereits die josephinischen Reformen verringert hatten.

46 Ernő DEÁK, Die städtische Entwicklung in der Franzisko-josephinischen Epoche. Eine quantitative Untersuchung. In: Erich ZÖLLNER (Hrsg.), Österreichs Städte und Märkte in ihrer Geschichte (Wien 1985) 85–112, hier 85.

47 Siehe den Beitrag von Thomas Buchner in Band 1.

48 Kreisstädte gab es bis 1849 und dann wieder 1851 bis 1860. Es waren dies Krems, Korneuburg, St. Pölten und Wiener Neustadt. In Statutarstädten umfassten die Aufgaben der Gemeinde auch die Agenden einer Bezirkshauptmannschaft. In Niederösterreich gab es zwei Statutarstädte: Wiener Neustadt (1866) und Waidhofen an der Ybbs (1869). Im 20. Jahrhundert kamen St. Pölten (1922) und Krems (1938) hinzu.

Tabelle 3: Städtewachstum in Niederösterreich (im Vergleich die Jahre 1868 und 1910)

Stadt	Einwohnerzahl		Zunahme		Bevölkerungsdichte (pro km ²)	
	1868	1910	absolut	relativ in Prozent	1868	1910
Dynamisches Wachstum (>120 Prozent)						
Amstetten	1.223	7.470	6.247	510,79	671,01	907,65
Berndorf	1.285	6.965	5.680	442,02	1.162,41	1.711,30
Mödling	4.357	18.067	13.710	314,67	1.537,17	1.813,96
Liesing	2.326	8.663	6.337	272,44	2.527,47	3.184,93
Wien	607.514	2.031.498	1.423.984	234,4	9.404,59	7.308,86
St. Pölten	7.779	21.805	14.026	180,31	1.255,01	1.878,12
Klosterneuburg	5.330	14.787	9.457	177,43	914,43	1.441,85
Eggenburg	1.585	3.892	2.307	145,55	285,69	348,12
Baden	5.847	14.081	8.234	140,82	1.099,56	1.243,90
Stockerau	5.232	11.740	6.508	124,39	337,40	387,84
Marchegg	1.261	2.807	1.546	122,6	78,45	99,65
Substanzielles Wachstum (50–120 Prozent)						
Korneuburg	4.256	9.054	4.798	112,73	1.224,82	1.337,37
Oberholla- brunn	2.365	4.904	2.539	107,36	287,91	340,79
Mistelbach	2.401	4.831	2.430	101,21	170,40	200,29
Groß- Enzersdorf	1.158	2.219	1.061	91,62	49,89	122,60
Tulln	2.286	4.309	2.023	88,5	132,51	152,26
Laa an der Thaya	2.489	4.414	1.925	77,34	175,96	193,77
Hainburg	4.178	7.399	3.221	77,09	271,12	322,12
Krems	8.155	14.384	6.229	76,38	1.333,79	889,55
Wiener Neustadt	19.173	32.874	13.701	71,46	471,03	539,54
Melk	1.664	2.670	1.006	60,46	507,64	601,35
Begrenztes Wachstum (<50 Prozent)						
Horn	2.136	3.077	941	44,05	215,23	243,24

Stadt	Einwohnerzahl		Zunahme		Bevölkerungsdichte (pro km ²)	
	1868	1910	absolut	relativ in Prozent	1868	1910
Ybbs an der Donau	3.597	5.130	1.533	42,62	268,24	291,97
Bruck an der Leitha	4.203	5.900	1.697	40,38	347,13	398,92
Feldsberg	2.424	3.402	978	40,35	88,90	99,62
Gmünd	1.900	2.606	1.006	36,89	507,64	601,35
Waidhofen an der Thaya	1.984	2.675	691	34,83	232,78	259,46
Waidhofen an der Ybbs	3.497	4.884	987	28,22	944,37	1.036,94
Zistersdorf	1.940	2.443	503	25,93	116,81	130,29
Stein an der Donau	3.870	4.553	683	17,65	1.226,78	1.243,99
Zwettl	2.918	3.103	185	6,34	258,38	244,14
Abnehmend (≤0 Prozent)						
Weitra	2.299	2.201	-98	-4,26	246,77	244,83
Ebenfurth	2.513	2.241	-272	-10,82	246,77	244,83

Die identischen Bevölkerungsdichten von Weitra und Ebenfurth für 1868 und 1910 sind der Originalquelle entnommen.

Quelle: Ernő DEÁK, Die städtische Entwicklung in der franzisko-josephinischen Epoche. Eine quantitative Untersuchung. In: Erich ZÖLLNER (Hrsg.), Österreichs Städte und Märkte in ihrer Geschichte (Wien 1985) 101 f.

Die tabellarische Darstellung der Bevölkerungsentwicklung beruht auf Zahlen von Ernő Deák, der als Bezugspunkte die Volkszählungen von 1868 und 1910 wählte. Er unterschied zwischen drei Formen der städtischen Entwicklung: 1.) dynamisch, 2.) stagnierend, 3.) abnehmend (deszendierend).⁴⁹ Aufgrund der großen Streuung des relativen Wachstums der einzelnen Städte erscheint aber eine noch genauere Differenzierung der Wachstumsstufen nützlich. Anhand des Medians⁵⁰ wurde eine Unterscheidung in vier Wachstumsklassen gewählt. Das Wachstum der Städte mit

49 Ebd., 105.

50 Der Mittelwert des relativen Wachstums aller niederösterreichischen Städte liegt für diese Periode bei 117 Prozent.

einer relativen Bevölkerungszunahme über 120 Prozent wird als „dynamisch“ bezeichnet, das von Städten mit einer Zunahme zwischen 50 und 120 Prozent als „substantziell“, das von Städten mit einer Zunahme geringer als 50 Prozent als „begrenzt“. Städte, die eine negative Bevölkerungsentwicklung verzeichneten, werden als „abnehmend“ geführt. Zwischen 1869 und 1910 zeigten vor allem Gemeinden mit weniger als 5.000 Einwohner*innen eine besondere Dynamik. Amstetten wuchs um 510 Prozent und Berndorf um 442 Prozent, beide wurden in der zweiten Jahrhunderthälfte zu Städten erhoben.⁵¹

Niederösterreichs Städtelandschaft wurde also neben Wien von einer Vielzahl an Klein- und Mittelstädten geprägt. Hannes Stekl und Hans Heiss haben darauf hingewiesen, dass sich die Begriffe „Kleinstadt“ und „Mittelstadt“ nur als kontextabhängige Konzepte verstehen lassen.⁵² Sie schlagen daher eine Typologisierung vor, die demographische, rechtliche, topographische, politisch-administrative, wirtschaftliche bzw. sozioökonomische und kulturelle Funktionen berücksichtigt. Dabei zeigte sich, dass die meisten Kleinstädte typologisch ein breites Spektrum aufwiesen und meist nur geringe Spezialisierung zeigten. Sie vereinten häufig Funktionen der Verwaltung, der gewerblichen Produktion und der Dienstleistungen und behielten dennoch ihre stark ackerbürgerliche Struktur. Ungeachtet ihrer zentralörtlichen Bedeutung und ihrer funktionalen Verschiedenheit verfügten Klein- und Mittelstädte aber über einige Gemeinsamkeiten, die eine Form von „Mikro-Urbanität“ entstehen ließen.⁵³

Spannungsfelder zwischen Stadt und Umland, Zentrum und Peripherie, Besitz und Arbeit, kultureller Tradition und Avantgarde, Staat und Kirche, Nationalitäten und Ethnien sowie zwischen politischen Gruppen bzw. Machtblöcken prägten die Atmosphäre der Städte. Der „moderne Lebensstil“ erforderte auch in Kleinstädten eine Neuorientierung. Urbanität bedeutete Herauslösung aus vertrauten Beziehungen, aus emotionalen und kognitiven Gewissheiten, eine „Entbettung“ (*disembedding*).⁵⁴ Das kleinstädtische Leben „oszillierte [...] zwischen Beharrung auf Vertrautem, teils bereitwilliger, teils erzwungener Anpassung an die Moderne und der Suche nach Kompromissen mit dem Überkommenen“.⁵⁵ Der Übergang von einem stark personengebundenen Honoratiorensystem zu „moderner“ Parteipolitik kennzeichnete die politischen Handlungsfelder. In Cisleithanien wertete die sogenannte Verfassungsära mit dem Reichsgemeindengesetz von 1862 den bürgerlichen Einfluss auf, das Kurienwahlrecht führte zur Privilegierung der besitz- und

51 Berndorf verdankte sein Wachstum der von Alexander Schoeller und Alfred Krupp gegründeten und von Hermann Krupp bzw. später Arthur Krupp geführten Metallwarenfabrik, die 1913 6.000 Beschäftigte hatte. Arthur Krupp verlieh der Industriesiedlung städtische Züge.

52 STEKL u. HEISS, Klein- und mittelstädtische Lebenswelten, 561 f.

53 Ebd., 563.

54 Ebd., 563 f.; siehe auch GIDDENS, Konsequenzen, 52 f.

55 STEKL u. HEISS, Klein- und mittelstädtische Lebenswelten, 564. Zum Folgenden ebd., 564–571.

bildungsbürgerlichen Kernwähler – jeder Wahlkörper stellte ein Drittel der Mitglieder des Gemeindeausschusses, wodurch sich kleine Gruppen vermögender Wähler entscheidenden politischen Einfluss sicherten. Es kam zu einer durchgreifenden Erneuerung der Bürgervertretungen, die das Ausmaß des sozialen Wandels reflektierte: Die etablierten Gewerbetreibenden versuchten, ihre alten Positionen zu verteidigen, zunehmend gewann jedoch eine schmale Schicht von Großunternehmern an Einfluss. Industrielle begannen, Einfluss auf politische Alltagsgeschäfte zu nehmen, z. B. Schlumberger in Vöslau oder Schoeller und Krupp in Berndorf. Obwohl das aufstrebende Vereinswesen ein integratives Element bildete, brachen besitz- und bildungsbürgerliche Aufsteiger häufig die kleinstädtischen Horizonte auf. Die Städte nahmen eine neue Gestalt an, die Veränderungen im Erscheinungsbild waren oft mit Konflikten verbunden, so bei der Schleifung von Befestigungsanlagen, und gingen außerdem mit einem Wandel der kleinstädtischen Lebensräume einher. Die Neuordnung der Verfassungsstruktur, die unterschiedliche Intensität der Industrialisierung, die Einbindung in überregionale Marktverflechtungen, der Ausbau der Verkehrsverbindungen sowie das Bevölkerungswachstum spielten hierbei eine maßgebliche Rolle.⁵⁶ Das Wachstum der Städte erforderte besonders den Ausbau städtischer Infrastruktur, der Wasserversorgung, der Gas- und später elektrischen Beleuchtung, der Abfallbeseitigung etc.⁵⁷

Im Folgenden werden einige Städte- bzw. Siedlungstypen näher vorgestellt, um die Bedeutung einzelner Einflussfaktoren hervorstreichend.

Kleinstädtische Entwicklungsmuster

Das Wiener Becken als industrieller Ballungsraum

Die erste Phase der Industrialisierung hatte einen wesentlichen Einfluss auf die Entwicklung ländlicher Siedlungsstrukturen, insbesondere jener Regionen, in denen neue Fabriken entstanden. Aufgrund landwirtschaftlicher Nebenerwerbsmöglichkeiten konnten auf dem Land niedrigere Löhne gezahlt werden. Das war ein gewichtiger Grund, großbetriebliche Unternehmungen auf dem flachen Land zu etablieren.⁵⁸ Die frühen Fabriken des Wiener Beckens hatten nicht nur einen wesentlichen Anteil daran, dass sich die Textilindustrie als erster Leitsektor der Industrialisierung in der Habsburgermonarchie etablierte, sondern auch daran, dass sich ländlich geprägte Dorfgemeinden in industrielle Produktionsstätten und Wohnorte teils

56 Ebd., 571 bzw. 571–577.

57 Ebd., 577–589.

58 Herbert MATIS, Die Ansätze der Industrialisierung im Wiener Becken. In: Helmuth FEIGL u. Andreas KUSTERNIG (Hrsg.), Die Anfänge der Industrialisierung in Niederösterreich. Vorträge und Diskussionen des zweiten Symposions des Niederösterreichischen Instituts für Landeskunde, Reichenau an der Rax, 1. bis 3. Oktober 1981 = StUF 4 (Wien 1982) 82–227, hier 96.

für Hunderte von Arbeiter*innen verwandelten – ein neues Phänomen. Die hohe Konzentration von Fabriken führte zu einer Verdichtung der Bevölkerung, wodurch das südliche Wiener Becken zum ersten industriell geprägten Ballungsraum Niederösterreichs wurde. Anstelle einer schrittweisen Urbanisierung dörflicher Strukturen entwickelten sich vielerorts hybride Zwischenräume, in denen traditionelle Verbundenheit und industrielle Schnellebigkeit nebeneinander bestanden.

1841 existierten allein 37 Baumwollspinnereien im Wiener Becken, die um die 7.500 Personen beschäftigten, darunter ein Drittel Frauen und Kinder. Großbetrieblich-organisierte Spinnereien befanden sich unter anderem in Teesdorf, Trumau, Schwadorf, Ebenfurt und Pottendorf.⁵⁹ 1811 beschäftigte die Pottendorfer Maschinenspinnerei bereits 1.800 Arbeiter*innen an 38.000 Spindeln. Zum Fabrikkomplex gehörten neben den Produktionsstätten auch Arbeiterwohnhäuser, Herrenhäuser für die Fabrikdirektion und Schulen zur Erziehung der Kinder. Die Fabrik wurde zum neuen Lebensmittelpunkt. Allerdings wiesen die Industrieorte des Wiener Beckens meist nur eine geringe Durchmischung zwischen bestehender Dorfgemeinde und Fabrik auf. Die Franziszeische Landesaufnahme zeigt 1819 für Pottendorf eine klare räumliche Trennung zwischen dem Fabrikgelände und dem um das Schloss angesiedelten Dorfkern.⁶⁰ Die Ansiedlung des Industriebetriebes führte hier zu einem sozialen Dualismus, einer Unterscheidung zwischen „Dörfler“ und „Fabrikler“. Ein Großteil der Arbeiterschaft kam aus den nahen Grenzgebieten Ungarns; auch Sprachbarrieren standen vielfach zwischen den neu Zugezogenen und den Alteingesessenen.⁶¹ Jedoch bot die Fabrik der ansässigen Bevölkerung neue Erwerbsmöglichkeiten und Absatzchancen für landwirtschaftliche Produkte. Seit der Errichtung der Baumwollspinnerei bis 1832 wurden beispielsweise in Pottendorf 80 neue Häuser erbaut, deren Bewohner*innen zum Großteil im Kleingewerbe tätig waren.⁶² Zumindest das dörfliche Gewerbe profitierte also vom Ausbau der Fabrik. Infrastrukturprojekte wie der Bau eines fabrikeigenen Kanals und der Anschluss an das Eisenbahnnetz durch den Bau der Pottendorfer Linie in den 1870er Jahren waren jedoch ausschließlich der betrieblichen Nutzung vorbehalten und dienten in erster Linie dem schnelleren An- und Abtransport von Waren.

Die Lebenswelt der Industrieorte, ihr sozioökonomisches Gedeihen war an das Bestehen der Großbetriebe, deren Nachfrage nach agrarischen und gewerblichen Gütern sowie deren Bedarf an Arbeitskräften gebunden. Wie fragil diese Beziehung war, zeigt der unmittelbare Einfluss von Konjunkturschwankungen. Nach dem Fall

59 Sylvia HAHN, *Am Puls der Industrie. Arbeit und Leben im Industrieviertel*. In: Mella WALDSTEIN (Hrsg.), *Das Industrieviertel. Am Puls der Zeiten* (Weitra 2011) 52–65, hier 54.

60 Die Arbeitersiedlung war durch einen Zaun eingefasst. Franziszeischer Kataster, Pottendorf 1819, online: <https://mapire.eu/de/map/cadastral/?layers=osm%2C3%2C4&bbox=1822778.9239359624%2C6091558.300059792%2C1825836.4050673693%2C6092752.628626747> (6.11.2018).

61 HAHN, *Am Puls*, 53.

62 Ebd., 9.

der Kontinentalsperre und der Wirtschaftskrise von 1811 wurden viele Betriebsgründungen wieder aufgelassen. Zu einem besonders starken Verfall in der Baumwollindustrie kam es in den 1820er Jahren.⁶³ In der Pottendorfer Spinnerei musste in der Folge die Arbeitszeit deutlich verkürzt und die Arbeit teils eingestellt werden. Außerdem wurden die Löhne reduziert und die Kindererziehungsanstalt aufgelassen.⁶⁴ Trotz wiederkehrender Konjunkturschwankungen konnte sich die Pottendorfer Fabrik bis zum Zusammenbruch der Monarchie als eine der führenden Baumwollspinnereien halten. Hingegen stellten 82 der 178 im Viertel unter dem Wienerwald gegründeten Betriebe bis Ende des 19. Jahrhunderts ihre Tätigkeit wieder ein.

Pottendorf ist ein Beispiel dafür, dass Industrie Gründungen auf dem flachen Land durchaus zu einer langdauernden Veränderung dörflicher Lebensräume geführt haben. Auch wenn die monobetriebliche Wirtschaftsausrichtung und die sozialräumliche Abgrenzung der Fabriksiedlungen eine Verschmelzung dörflicher und industrieller Lebenswelten erschwerten, trugen die Industriebetriebe doch entscheidend zur wirtschaftlichen und infrastrukturellen Modernisierung der ländlichen Regionen im südlichen Wiener Becken bei. Aus siedlungsräumlicher Perspektive weisen Ortstypen, deren Entwicklung stark oder fast ausschließlich von der Ansiedlung eines, selten mehrerer Industriebetriebe beeinflusst wurde, nur wenige Kennzeichen zentraler Orte auf. Die funktionale Bedeutung hängt vielmehr vom wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens ab. Geht der Betrieb zugrunde oder wandert er ab, schwindet die Bedeutung der Ortschaft drastisch. Manufaktur- und Industrieorte wie Pottendorf lassen sich demzufolge nur schwer in die rigide Raumordnung des *Systems der zentralen Orte* von Walter Christaller einordnen. Sie erfüllen vielmehr die Funktion von Netzwerkstädten, die aufgrund ihrer Spezialisierung oft engere Verbindungen zu weit entfernten Zentren als zu Städten in der näheren Umgebung hatten. Daher konnten zahlreiche Industrieorte nebeneinander existieren, ohne zueinander in direkte Konkurrenz zu treten. Diese Orte verteilten sich nicht, einem regionalen Bedarf an funktionaler Differenzierung entsprechend, in einer gleichmäßigen geometrischen Anordnung über das Wiener Becken; ihre Entwicklung folgte vielmehr der rein ökonomischen Logik eines vertikal-integrierten, branchenspezifischen Netzwerkes.⁶⁵

63 MATIS, Ansätze, 116.

64 Ebd., 118.

65 Paul M. HOHENBERG u. Lynn Hollen LEES, *The Making of Urban Europe 1000–1950* (Cambridge [Massachusetts] u. a. 1985) 243.

Industriestädte

Zahlreiche Fabrikgründungen machten Niederösterreich spätestens in der vom Wirtschaftsliberalismus geprägten Gründerzeit auch zum Industrieland, in dem es neben Industriedörfern auch einige bedeutende Industriestädte gab.

Städte wie Wiener Neustadt, St. Pölten oder teilweise Berndorf verzeichneten nicht nur ein besonders dynamisches Bevölkerungswachstum, sondern wiesen auch einen höheren Grad an funktionaler Diversität auf als die Industrieorte auf dem flachen Land. Neben der industriellen Prägung kam diesen Städten zudem eine zentralörtliche Bedeutung zu, die sich in der Ansiedlung zahlreicher Institutionen im Bereich Kultur, Verwaltung, Bildung, Militär und Dienstleistung widerspiegelt. Zumeist stützten sich diese Städte auf eine lange Siedlungsgeschichte und repräsentierten eine Verdichtung von Bevölkerung, die sie schon zu Beginn des 19. Jahrhunderts aus ihrem Umland hervorhob. So verzeichnete St. Pölten um 1800 rund 3.845 Einwohner*innen und Wiener Neustadt zählte gar 7.385 Einwohner*innen.⁶⁶ Bis zur Jahrhundertwende wuchs die Bevölkerung beider Städte um ein Vielfaches an (siehe Tabelle 3).

Allerdings stehen diese Wachstumswahlen nicht repräsentativ für alle industriell geprägten Gemeinden Niederösterreichs. Die industrielle Schwerpunktbildung führte zu einem Prozess der wirtschaftsräumlichen Ausdifferenzierung. Regionale Zentralisierung und Peripherisierung bildeten strukturelle Ungleichheiten aus, die bis heute erkennbar sind.⁶⁷ Einige traditionsreiche Zentren der gewerblichen Produktion profitierten nur wenig von der voranschreitenden Industrialisierung. Waidhofen an der Ybbs, die kleinste Statutarstadt Niederösterreichs, litt unter dem Rückgang der Kleisenindustrie in den Eisenwurzeln und dem späten Anschluss an das Eisenbahnnetz. Die Stadt verzeichnete zwischen 1869 und 1910 nur einen bescheidenen Bevölkerungszuwachs um 41 Prozent von 1.984 auf 2.807 Einwohner*innen.⁶⁸

Wiener Neustadt etablierte sich hingegen bereits im Zeitalter der Protoindustrialisierung als wichtiger Industriestandort. Ende des 18. Jahrhunderts siedelten sich in den aufgelassenen Anlagen des Karmeliterklosters eine Sammet-, Seiden- und Florettfabrik und im ehemaligen Jesuitenkolleg eine Seidenfabrik an. Als 1803 der Wiener Neustädter Schifffahrtskanal eingeweiht wurde, avancierte Wiener Neustadt zu einem Warenumschnlagplatz. Das leitete eine erneute Belebung des Wirtschaftslebens und die Ansiedlung weiterer Betriebe ein. Die anfangs 56 Kilo-

66 Genannte Bevölkerungszahlen für St. Pölten von 1800 und Wiener Neustadt von 1805. Siehe Kurt KLEIN (Bearb.), Historisches Ortslexikon. Statistische Dokumentation zur Bevölkerungs- und Siedlungsgeschichte. Niederösterreich, Teil 1: Statutarstädte, Amstetten, Baden, Bruck an der Leitha, Gänserndorf, Gmünd, 15 u. 22, online: https://www.oeaw.ac.at/fileadmin/subsites/Institute/VID/PDF/Publications/diverse_Publications/Historisches_Ortslexikon/Ortslexikon_Niederostereich_Teil_1.pdf (17.4.2019).

67 EIGNER, Niederösterreichs Wirtschaft 1848–1995, 86.

68 DEÁK, Städtische Entwicklung, 101 f.

meter lange Kanaltrasse vereinfachte den Transport schwerer Güter wie Holz, Ziegel und Kohle zwischen Wiener Neustadt und der Hauptstadt Wien. Die Franzosenkriege taten dem wirtschaftlichen Aufschwung der Stadt keinen Abbruch. Zum Industriezentrum ersten Ranges wurde Wiener Neustadt jedoch durch den Bau der Südbahnstrecke. Nur ein Jahr nach Fertigstellung der Bahnverbindung zwischen Wien und Wiener Neustadt 1841 wurde im Nordosten der Stadt eine Lokomotivfabrik errichtet.⁶⁹ Durch die Überwindung des Semmerings (1854) und die Weiterführung der Südbahn bis nach Triest [*Trieste*, Trst, Terst] (1857) gewann die Fabrik zusätzliche Bedeutung. Ihre Expansion führte zu einer erheblichen Zuwanderung von Arbeitskräften aus den verschiedensten Gebieten der Monarchie, die zur starken Bevölkerungszunahme von Wiener Neustadt in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts beitrug. Im Zeitraum von 1864 bis 1875 stieg allein die Belegschaft der Wiener Neustädter Lokomotivfabrik von 400 auf knapp 2.900 Arbeiter*innen an.⁷⁰ Die zunehmende Bedeutung der Metallverarbeitung im Wiener Becken machte die Region und insbesondere Wiener Neustadt zu einem Zentrum der österreichischen Arbeiterbewegung.

Eine andere Ortschaft, die ihren rasanten Aufschwung im 19. Jahrhundert der Metallverarbeitung zu verdanken hatte, ist das am Rande des Wienerwaldes gelegene Berndorf. Anfang des 19. Jahrhunderts noch ein verschlafenes Nest von 200 Seelen, entwickelte sich der Ort zu einer wichtigen Industriestadt mit rund 7.000 Einwohner*innen (1910). Es handelt sich um das österreichische Musterbeispiel einer *single factory town* bzw. *company town*, denn die Entwicklung war ganz der Berndorfer Metallwarenfabrik geschuldet, die im Eigentum der Familien Schoeller und Krupp stand.⁷¹ Arthur Krupp ließ im letzten Drittel des Jahrhunderts neben den Produktionsstätten auch eine werkseigene Konsumanstalt, Arbeiterwohnungen, Schulen (die bekannten Berndorfer Stilklassen), ein Theater, eine Kirche, eine Sanitätsstation und eine Zahnklinik errichten. Das lockerte die anfangs ausschließlich ökonomische Funktionalität der Stadt auf. Die sozioökonomische Abhängigkeit von der Metallwarenfabrik blieb jedoch bestehen. Die Wirtschaftskrise von 1873 und die späteren finanziellen Probleme des Unternehmens bekam die Bevölkerung schwer zu spüren.⁷²

Anders als Berndorf entwickelte sich Wiener Neustadt trotz seiner geographischen Nähe zur Hauptstadt zu einem bedeutenden zentralen Ort des 19. Jahrhunderts.

69 Gertud GERHARTL, Wiener Neustadt. Kommentar zur Siedlungsgeschichte. In: Österreichischer Städteatlas, 1. Lieferung. Hrsg. Wiener Stadt und Landesarchiv u. Ludwig Boltzmann Institut für Stadtgeschichtsforschung (Wien 1982), online: http://staedteatlas.mapire.eu/oesterreichischer-staedteatlas/wiener-neustadt/#OV_64_I (7.11.2018).

70 HAHN, Industrie, 54.

71 Jan TABOR, Planstadt. Väterliche Utopie. In: Mella WALDSTEIN (Hrsg.), Das Industrieviertel. Am Puls der Zeiten (Weitra 2011) 86–97, hier 86 f.

72 EIGNER, Niederösterreichs Wirtschaft, 86.

Neben den Fabriken erweiterten zahlreiche zentrale Institutionen die funktionale Bandbreite der Stadt. So war Wiener Neustadt bereits seit der Gründung der Theresianischen Militärakademie 1752 eine befestigte Garnisonsstadt. Obwohl die Befestigung im Laufe des 19. Jahrhunderts geschleift wurde, behielt die Stadt ihre militärische Funktion. 1898 wurde sogar ein neues Truppenspital errichtet und im Norden der Stadt entstanden neue Kasernenbauten. Durch die Einrichtung einer Fachschule für Maschinenwesen (1863), eines Staatsgymnasiums (1871) und die Gründung eines Landes-Lehrerseminars (1872 bzw. 1876) kam der Gemeinde auch hohes Ansehen als Schulstadt zu.⁷³ Die funktionale Diversität machte Wiener Neustadt zum zentralen Ort des südlichen Wiener Beckens. Dementsprechend war die Verleihung des eigenen Statuts 1866 Ausdruck der ökonomischen und politischen Bedeutung von Wiener Neustadt als zweitgrößter Stadt Niederösterreichs nach Wien.

Die endgültige Transformation St. Pöltens zur Industriestadt vollzog sich erst am Anfang des 20. Jahrhunderts. Im letzten Jahrzehnt vor dem Ersten Weltkrieg erlebte die Stadt durch den Bau der Voith-Werke (1903) und der österreichischen Glanzstofffabrik (1906) eine „zweite Gründerzeit“.⁷⁴ Wirtschaftliche Bedeutung hatte St. Pölten aber bereits im Josephinischen Zeitalter als Standort der Tuchfabrikation erlangt. Im Laufe des 19. Jahrhunderts wurde das Manufakturwesen dann durch andere Betriebe wie die Revolverfabrik und die Weicheisengießerei (1870) ersetzt.⁷⁵ Getragen von der langen Siedlungsgeschichte lässt sich die Bedeutung St. Pöltens aber nicht nur entlang ökonomischer Entwicklungsmuster festmachen. Die große Bevölkerungszunahme Ende des 19. Jahrhunderts hing entscheidend mit der steigenden wirtschaftlichen Bedeutung zusammen, allerdings hatte auch die Stellung der Stadt als administratives Zentrum der Region einen wesentlichen Anteil daran. Die Aufhebung der Grundherrschaften machte St. Pölten seit 1848 zu einem wichtigen Verwaltungsmittelpunkt Niederösterreichs. Die Stadt beherbergte nun ein Bezirks- und Landesgericht, ein Steueramt und ab 1868 eine Bezirkshauptmannschaft.⁷⁶ Außerdem beflügelte die Anbindung an die 1858 fertiggestellte Kaiserin-Elisabeth-Bahn die städtische Entwicklung. Das breite Funktionsspektrum wurde durch diverse Bildungseinrichtungen und die Gründung einer Sparkasse komplementiert. In beiden Städten, St. Pölten wie Wiener Neustadt, kam die Einkaufsfunktion hinzu, beide waren Geschäftszentren.

Die verschiedenen Phasen der Industrialisierung haben die wirtschaftsräumliche Entwicklung und strukturelle Organisation Niederösterreichs entscheidend beein-

73 GERHARTL, Wiener Neustadt.

74 EIGNER, Niederösterreichs Wirtschaft, 86.

75 Karl GUTKAS, Sankt Pölten. Kommentar zur Siedlungsgeschichte. In: Österreichischer Städteatlas, 3. Lieferung. Hrsg. Wiener Stadt und Landesarchiv u. Ludwig Boltzmann Institut für Stadtgeschichtsforschung (Wien 1988), online: <http://staedteatlas.mapire.eu/oesterreichischer-staedteatlas/sankt-polten/> (7.11.2018).

76 Karl GUTKAS, St. Pölten. Werden und Wesen einer österreichischen Stadt (St. Pölten 1964) 47.

flusst. Während einige Ortschaften und Städte durch den fehlenden Anschluss an das Eisenbahnnetz oder den Rückgang einzelner Industriezweige wirtschaftliche Peripherie wurden, konnten einige Städte wie Wiener Neustadt und St. Pölten ihre Stellung in der urbanen Hierarchie ausbauen. Dieser Bedeutungsgewinn wurde zum einen durch die ökonomische Tragkraft der Metall- und Maschinenindustrie getragen und zum anderen durch die funktionale Diversität in verschiedenen Bereichen des sozialen, kulturellen, ökonomischen und politischen Lebens ermöglicht.

Einen wesentlichen Wachstumsfaktor stellte die jeweilige Verkehrsanbindung dar. Eine verbesserte Verkehrsverbindung begünstigte etliche Klein- und Mittelstädte. Insbesondere die Eisenbahn beeinflusste den Urbanisierungsprozess nachhaltig.⁷⁷ An die Eisenbahn angeschlossen zu sein, vielleicht sogar einen Knotenpunkt im Verkehrssystem zu bilden, bedeutete eine Verkürzung der Kommunikationszeiten und bot einen mehrfachen Vorteil, nicht zuletzt einen Standortvorteil, beförderte die Konzentration von Dienstleistungen, von Gewerbe- und Handelsbetrieben und von Industrieunternehmen. Die steigende Mobilität und die bessere Erreichbarkeit machten sich aber auch bei den Fremdenverkehrsarten positiv bemerkbar.

Zentralität und Eisenbahn

Die Eisenbahn bewirkte eine radikale Veränderung des Verhältnisses von Raum und Zeit. Für die Zeitgenoss*innen fühlte es sich geradezu wie eine „Vernichtung“ der bislang von der Natur des Raumes eingeschränkten Möglichkeiten der Bewegung an.⁷⁸ Durch den raschen Ausbau des Bahnnetzes ab der Jahrhundertmitte wurde auch in Niederösterreich die Eisenbahn zum wichtigsten Motor städtischer Expansion, zum „Vermittler zwischen Raum und Zeit“.⁷⁹ Die Eisenbahn ermöglichte den schnelleren Austausch von Waren, Personen und Informationen und führte zu einem höheren Grad an Mobilität und Marktintegration. Durch die Eisenbahn konnten vormals abgelegene Ortschaften in bestehende Austauschsysteme integriert werden und dadurch an Bedeutung gewinnen.⁸⁰ Auf der anderen Seite konnte ein fehlender Eisenbahnanschluss auch die Abwertung einzelner Städte zur Folge haben.⁸¹ Mit der Eisenbahn entstand ein höherrangiges Netzwerk von Städten, das sich gewissermaßen auf das bestehende Städtenetzwerk setzte. Die Prozesse der städtischen Zentralisierung und Peripherisierung sind untrennbar mit der Geschichte der Eisenbahn verwoben. Städte wie Amstetten, Gmünd oder St. Pölten hätten ohne die Eisenbahn keinen so rasanten Aufschwung genommen. Auf der wirtschaftlichen

77 BANIK-SCHWEITZER, Prozess der Urbanisierung, 187 f.

78 Wolfgang SCHIVELBUSCH, Geschichte der Eisenbahnreise. Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert (Frankfurt am Main 2015) 16.

79 BANIK-SCHWEITZER, Prozess der Urbanisierung, 187 f.

80 STEKL u. HEISS, Klein- und mittelstädtische Lebenswelten, 571.

81 Siehe den Beitrag von Bernd Kreuzer in Band 1.



Abbildung 6: Die Eisenbahn beeinflusste maßgeblich die städtische Entwicklungsdynamik. St. Pölten lag seit 1858 an der hochrangigen Verkehrsachse, die durch die Kaiserin-Elisabeth-Westbahn geschaffen wurde. Die Abbildung inszeniert Brücken- und Tunnelbau als technische Errungenschaften. Im Zentrum aber steht die „Personenhalle“ in St. Pölten als Zugang in die neue Welt schneller Fortbewegung.

Album zur Erinnerung an die feierliche Eröffnung der Kaiserin-Elisabeth-Westbahn von Wien bis Salzburg im Jahr 1860, Tonalithographie, Niederösterreichische Landesbibliothek, Topographische Sammlung, 8.927.

Ebene wirkte die Eisenbahn wortwörtlich als Schiene, mit der sich der Werttransfer von der Peripherie ins Zentrum effektiver bewerkstelligen ließ.⁸²

In vielen stark landwirtschaftlich geprägten Regionen konnte die Eisenbahn zu einer Intensivierung der Stadt-Umland-Beziehung beitragen, indem die Stadt nicht nur als regionaler Absatzmarkt, sondern als Warenumsschlagplatz für den überregionalen Handel fungierte. So wurde Eggenburg nach dem Anschluss an die Franz-Josefs-Bahn 1871 quasi zu einem „Vorort von Wien“, über den sich über-

82 Andrea KOMLOSY, Vom Kleinraum zur Peripherie. Entwicklungsphasen der wirtschaftlichen Abhängigkeit im 19. Jahrhundert. In: Herbert KNITTLER (Hrsg.), Wirtschaftsgeschichte des Waldviertels (Waidhofen an der Thaya 2006) 217–340, hier 324.

schüssige Agrarprodukte nach Wien abtransportieren und im Gegenzug Bedarfsgüter und industrielle Erzeugnisse an die Landbevölkerung verteilen ließen.⁸³

Während Eggenburg von der Streckenführung profitierte, konnte die nahe gelegene Kleinstadt Horn ihrer regional-beschränkten Bedeutung nicht entfliehen. Aufgrund bautechnischer Probleme verlief die Trasse der Franz-Josefs-Bahn rund zehn Kilometer von der Stadt entfernt. Horn versuchte, diesen Nachteil durch die Stärkung zentralörtlicher Einrichtungen auszugleichen.⁸⁴ Als im Gefolge des 1869 beschlossenen Reichsvolksschulgesetzes das Schulwesen expandierte,⁸⁵ wurde das bestehende vierstufige Untergymnasium in ein Obergymnasium mit durchschnittlich 250 Schüler*innen umgewandelt. Während Horn wirtschaftlich anderen Städten hinterherhinkte, konnte es sich durch solche gezielten Investitionen immerhin als größte Schulstadt der Region etablieren.

Die Logik des Eisenbahnbaus folgte im Kern weder der regionalen Bevölkerungsverteilung noch dem Bestehen von zentralen Verwaltungsbehörden. In den meisten Fällen gaben privatwirtschaftliche und topographische Gründe den Ausschlag für die Streckenführung. Trotzdem erkannten schon die Eliten der Zeit den potenziellen Mehrwert eines Eisenbahnanschlusses für die städtische Entwicklung. Der Bau neuer Strecken war daher ein Politikum. Schlussendlich kommt man nicht umhin, der Eisenbahn eine Schlüsselrolle in der Ausdifferenzierung und Konsolidierung der österreichischen Städtelandschaft zuzuschreiben. Sie war zum einen die Triebfeder der Urbanisierung und Industrialisierung, verschärfte aber zum anderen regionale Ungleichheiten, indem sie die Konzentration des Wertschöpfungsprozesses auf wenige Zentren begünstigte.

Die Schaffung einer neuen Urbanität: die Bürgerstadt im 19. Jahrhundert

Städte im historischen Längsschnitt anhand feststehender Merkmale zu definieren, ist überaus schwierig, zumal sich im Zuge der Industrialisierung während des 19. Jahrhunderts urbane Strukturen radikal veränderten. Insbesondere die Forschung zu Mittelalter und Früher Neuzeit verwendet den Begriff „Bürgerstadt“, um die Konstitution einer städtischen Bürgerschaft mit eigenen Rechten und Privilegien zu bezeichnen. Der Bürger erscheint zweifach bestimmt: zum einen als vollberechtigter Stadtbewohner und zum anderen als Angehöriger einer sozialen Formation.⁸⁶

Die Bürgerstadt dient in diesem Abschnitt als Beispiel für die Transformation von klein- und mittelstädtischem Lebensraum. Entlang der Leitomotive „Moderni-

83 Elisabeth ULSPERGER, Horn, Eggenburg, Retz – Kleinstädte an der Peripherie. In: Hannes STEKL (Hrsg.), Kleinstadtbürgertum in Niederösterreich. Horn, Eggenburg und Retz um 1900 (Wien 1994) 15–39, hier 28.

84 Ebd., ab 1868 war Horn Sitz einer Bezirkshauptmannschaft.

85 GUTKAS, Geschichte Niederösterreichs, 233 f.

86 Oliver KÜHSHELM, Bad Vöslau und seine Bürger 1850–1914 (Bad Vöslau 1996) 18.

tät“ und „Urbanität“ zeigten viele niederösterreichische Kleinstädte eine beachtliche Dynamik in der Definition und Herausbildung eines neuen städtischen Selbstverständnisses.

In vielen Städten, die das Stadtrecht bereits im Mittelalter oder in der Frühen Neuzeit erlangt hatten, manifestierte sich der Repräsentationsanspruch des an Selbstbewusstsein und Macht gewinnenden Bürgertums in der Gestaltung und Architektur markanter Gebäude, Straßen und Plätze. Ein markantes topographisches Merkmal war die Ausrichtung der Siedlungsstruktur auf einen eingefassten Hauptplatz, an dessen Seiten sich repräsentative Bauten und Bürgerhäuser aufrehten.⁸⁷ Das unübersehbare Emblem der Bürgerstadt war die Stadtmauer. Anfang des 19. Jahrhunderts waren Stadtmauern allerdings bereits ein Relikt vergangener Zeiten. In den Franzosenkriegen hatten sie ein letztes Mal militärische Bedeutung, wurden vielerorts jedoch zu einem realen Hindernis städtischer Expansion. Spätestens mit Einführung der Provisorischen Gemeindegesetzgebung von 1849 verlor die Stadtmauer dann definitiv die Funktion als formale Trennlinie zweier administrativ-rechtlich unterschiedlicher Gebiete: der Stadt und des Landes. Die neue Gesetzgebung räumte den Bürger*innen einer Stadt keine gesonderten Privilegien gegenüber der Landbevölkerung mehr ein; sie nivellierte also den Gegensatz zwischen Stadt und Land und machte die Bürgerstadt als städtetypologische Kategorie obsolet. Trotzdem behielt die Verleihung des Markt- und Stadtrechts einen prestigeträchtigen Symbolcharakter, der in den zahlreichen Stadt- und Markterhebungen des 19. und 20. Jahrhunderts zum Ausdruck kommt. Einige Relikte des rechtlichen und sozialen Konstruktes der alten Bürgerstadt überdauerten die neue Gemeindegesetzgebung, so war die Verleihung des Titels „Bürger“ fortwährend mit Prestigegewinn, einer privilegierten Form der Gemeindezugehörigkeit und häufig dem Wahlrecht verbunden.⁸⁸

Politische Partizipation und damit die aktive Teilnahme an der Umgestaltung des öffentlichen Raumes war im ausgehenden 19. Jahrhundert noch weitestgehend den männlichen Eliten und Honoratioren vorbehalten, also lediglich einer privilegierten Minderheit der sich sozial ausdifferenzierenden Stadtbevölkerung. Das proklamierte Selbstbild der „modernen“, auf Fortschritt ausgerichteten Klein- und Mittelstädte war demnach im Kern eine bürgerliche Interpretation städtischen Lebens. In der Schul- und Garnisonsstadt Krems und der Kurstadt Baden beispielsweise entwickelten sich im Laufe des 19. Jahrhunderts eigene Formen von „Mikro-Urbanität“, in denen sich der funktionale Pluralismus und eine besitz- und bildungsbürgerliche Identität widerspiegelten.⁸⁹

87 DEÁK, Städtische Entwicklung, 106.

88 Elisabeth ULSPERGER u. Hannes STEKL, Kleinstadtbürgertum – Schnittstellen von Stadtgeschichte und Bürgertumsforschung. In: STEKL, Kleinstadtbürgertum in Niederösterreich, 1–14, hier 10.

89 STEKL u. HEISS, Klein- und mittelstädtische Lebenswelten, 563.

Der Ausdifferenzierungsprozess städtischer Lebenswelten folgte allerdings keinem uniformen Entwicklungsmuster, sondern hatte schon allein aufgrund der Heterogenität des Bürgertums als soziale Gruppierung verschiedene lokal-regionale Ausprägungen. In isolierten Kleinstädten mit einer schwach ausgebildeten Bürgerschaft war die Entwicklung mitunter deutlich träger und weniger augenfällig.

Die mittelalterliche Bürgerstadt Krems verlor bis Mitte des 19. Jahrhunderts viel von ihrer einstigen wirtschaftlichen Relevanz als Handelszentrum an der Donau. Die kontinentaleuropäischen Handelsströme hatten sich verlagert, zudem fehlte lange Zeit die Einbindung in das Eisenbahnnetz. Erst 1872 erhielt Krems durch den Bau einer Flügelbahn Anschluss an die Franz-Josefs-Bahn. Somit besaß die Stadt nur wenig Anziehungskraft als Standort für großindustrielle Unternehmungen. Auch der Weinanbau, lange Zeit das Rückgrat der landwirtschaftlichen Produktion, ging deutlich zurück, seit die Zollunion mit Ungarn 1850 die Konkurrenz verstärkte und außerdem der Bierkonsum zunahm.⁹⁰ Mit der Reform der Gemeindegeldverwaltung 1849 wurde die Doppelstadt Krems-Stein in zwei unabhängige Gemeinden getrennt, was zum Ausbau neuer Agenturen regionaler Verwaltung führte. So wurde in Krems 1851 ein Kreisgericht und 1868 ein dauerhafter Sitz der Bezirkshauptmannschaft eingerichtet. Aufgrund dieser zentralörtlichen Bedeutung zeigte Krems im Vergleich zu anderen Städten Niederösterreichs im 19. Jahrhundert ein substantielles, aber eben nicht dynamisches Wachstum (siehe Tabelle 3).⁹¹ Von 1869 bis 1910 stieg die Bevölkerung um rund 76 Prozent von 8.155 auf 14.384 Einwohner*innen.⁹² Krems schaffte es, sich als Bildungs- und Garnisonsstadt eine neue Identität aufzubauen und das mittelalterliche Stadtbild Schritt für Schritt zu modernisieren. Bereits seit dem frühen 17. Jahrhundert existierte ein von den Jesuiten und später den Piaristen betriebenes Gymnasium, das ab 1802 als Philosophische Lehranstalt geführt und schließlich in ein staatliches Gymnasium umgewandelt wurde. 1871 kam eine Lehrerbildungsanstalt dazu. Außerdem wurden eine Realschule (1863), eine Handelsschule (1873) und eine Landes-Winzerschule (1874) gegründet. Die neuen Bildungseinrichtungen illustrierten den tiefgreifenden Einfluss des Bürgertums, das durch den Ausbau kultureller und medialer Infrastruktur ein neues urbanes Selbstverständnis zum Ausdruck brachte. Das städtische Theater erlangte ab der Jahrhundertwende große Anerkennung durch die Auftritte bekannter Schauspieler wie Alexander Girardi. Krems war außerdem zwischenzeitlich der Sitz von gleich drei Zeitungen. Seit 1856 erschien das deutschnationale *Kremser Wochenblatt*, 1887 in die *Niederösterreichische Presse* umgewandelt. 1870 wurde das katholische *Kremser Volks-*

90 Helmut ENGELBRECHT, Krems im 19. Jahrhundert – Weichen werden gestellt. In: Willibald ROSNER (Hrsg.), 1000 Jahre Krems – am Fluß der Zeit. Die Vorträge des 15. Symposiums des Niederösterreichischen Instituts für Landeskunde, Krems an der Donau, 3. bis 6. Juli 1996 = StUF 24 (St. Pölten 2001) 221–247, hier 224.

91 Dazu auch ebd., 221.

92 DEÁK, Städtische Entwicklung, 101.

blatt gegründet (ab 1888 *Kremser Zeitung*) und 1879 etablierte sich die *Land-Zeitung*. Daneben spielte ab 1886 der Allgemeine niederösterreichische Volksbildungsverein eine wichtige Rolle in der Erwachsenenbildung.⁹³

Neben der Herausbildung einer von Bildung und Kultur geprägten bürgerlichen Identität wurde baulich die Modernisierung des mittelalterlichen Stadtbildes vorangetrieben. Die alte Stadtmauer – das Relikt der feudalen Grundherrschaft – wurde schrittweise seit der Jahrhundertmitte abgetragen, die hölzerne Wasserleitung 1867/68 durch eine gusseiserne ersetzt, die Straßenbeleuchtung ausgebaut und mit der Pflasterung der Straßen begonnen. Außerdem wurde 1888 nach der Donauregulierung ein Schutzdamm aufgeschüttet, um die Kernstadt vor Überschwemmungen zu schützen.⁹⁴ Die Modernisierung des städtischen Raumes lief nach einem ähnlichen Muster wie in vielen Städten der Monarchie ab, jedoch war die Kreierung von „Mikro-Urbanität“ immer auch eine Form von Imitation großstädtischen Lebens. In Krems wie in anderen Städten orientierte man sich am Vorbild Wiens. Die Großstadt war der Inbegriff von „Modernität“.

In Baden war Wien nicht nur aufgrund der geographischen Nähe omnipräsent. Der Kurort wandelte sich im 19. Jahrhundert von einer Sommerresidenz des Adels, der die Nähe zu Kaiser Franz II. (I.) suchte, zu einem Zentrum des Fremdenverkehrs. Mit der Eröffnung der Südbahn 1841 entdeckte das Wiener Bürgertum den Kurort als beliebtes Tagesausflugsziel.

Die neue Stellung von Baden als beliebte Sommerfrische des Wiener Bürgertums belebte die Bautätigkeit in der Stadt. Bis zum Bau des Kurhauses 1885 wurden der klassizistische Bahnhof und der anschließende Park mit eigenem Restaurant zum neuen gesellschaftlichen Mittelpunkt. Die zahlreichen Bäderbauten der Biedermeierzeit wie das Josefsbad und das Leopoldsbad wurden durch weitere Unterhaltungsbetriebe und Theater ergänzt. Die mittelalterliche Bausubstanz der alten Bürgerstadt war Anfang des 19. Jahrhunderts vollends dem Einheitsstil der klassizistischen Adelspalais und Biedermeierbauten gewichen.⁹⁵

Baden hatte sich damit weitgehend von seinem bürgerstädtischen Erbe gelöst. Als Kurort und Zentrum des Fremdenverkehrs in unmittelbarer Nähe zur Haupt- und Residenzstadt Wien florierte die Stadtentwicklung. Durch die vielfältigen Möglichkeiten der Freizeitgestaltung und das breite Kulturangebot war Baden kein klassisch

93 Harry KÜHNEL, Krems-Stein. Kommentar zur Siedlungsgeschichte. In: Österreichischer Städteatlas, 4. Lieferung. Hrsg. Wiener Stadt und Landesarchiv u. Ludwig Boltzmann Institut für Stadtgeschichtsforschung (Wien 1991), online: http://staedteatlas.mapire.eu/oesterreichischer-staedteatlas/krems-stein/#OV_30_1 (7.11.2018).

94 ENGELBRECHT, Krems, 232.

95 Rudolf MAURER, Baden. Kommentar zur Siedlungsgeschichte. In: Österreichischer Städteatlas, 6. Lieferung. Hrsg. Wiener Stadt und Landesarchiv u. Ludwig Boltzmann Institut für Stadtgeschichtsforschung (Wien 2000), online: http://staedteatlas.mapire.eu/oesterreichischer-staedteatlas/baden/#OV_5_1 (7.11.2018).



Abbildung 7: Kurpark-Partie, Baden bei Wien, Druck nach koloriertem SW-Lichtbild, um 1909, Niederösterreichische Landesbibliothek, Topographische Sammlung, PK 078/1/139.

ländliches Ziel der Sommerfrische, sondern ein Schaukasten des zeitgenössischen Verständnisses von Modernität abseits des Lärms und der Hektik der Großstadt.

Wenngleich in einer kleineren Dimension als in den Metropolen und nicht mit der gleichen planerischen Rigorosität durchgeführt, so brachten doch auch im kleinstädtischen Raum Bauprojekte das zeitgenössische Verständnis von urbanem Lebensraum zum Ausdruck. Der Großteil dieser Baumaßnahmen zielte auf die Aufwertung von Stadtraum und die Modernisierung der in die Jahre gekommenen Infrastruktur ab. In mittelgroßen Kleinstädten wie Baden und Krems begünstigte die Balance zwischen funktionaler Diversität und Spezialisierung den Modernisierungsprozess und die Herausbildung eines neuen städtischen Charakters. In anderen Gemeinden blieben die tradierten sozioökonomischen Strukturen prägend. Die bestehenden Besitz- und Gewerbestrukturen begünstigten beispielsweise in Zwettl die enge Verbindung zwischen den etablierten Honoratioren und der Landwirtschaft. Dies war ein Grund, warum die Kleinstadt im Waldviertel, obwohl sie als Sitz einer Bezirkshauptmannschaft zu einem wichtigen Zentrum regionaler Verwaltung wurde, auch im 19. Jahrhundert ihren traditionellen Charakter als Ackerbürgerstadt behielt. Die Landwirtschaft besaß weiterhin einen hohen Anteil an der lokalen Wertschöpfung und ein kleinteilig strukturiertes Handwerk dominierte die gewerbliche Produktion. Dreh- und Angelpunkt des städtischen (Handels-)Lebens war nicht die neu-

geschaffene Flaniermeile, sondern der Wochenmarkt, der sogenannte „Zwettler Montag“, der für die Stadtgemeinde und die umliegende Region große Bedeutung hatte.⁹⁶

Bis zum Ersten Weltkrieg durchliefen alle Klein- und Mittelstädte Niederösterreichs einen Prozess der Modernisierung. Die repräsentativen Neubauten im monumentalen Baustil des Historismus bezeugen vielerorts die stadträumliche Erneuerung im 19. Jahrhundert. Ebenso wichtig waren die Reformen in der Hygiene- und Gesundheitsfürsorge, Abfallbeseitigung, Lebensmittelverarbeitung, Wasser- und Stromversorgung sowie Leichenbestattung. Sie führten zu einer nachhaltigen Verbesserung der städtischen Lebensqualität⁹⁷ und erzeugten eine visuelle Ordnung, die dem bürgerlichen Verständnis von Modernität entsprach. Die Sauberkeit auf den Straßen sollte den Eindruck einer makellosen, fortschrittlichen und damit modernen Stadt erwecken.⁹⁸ Auf der anderen Seite der Bilanz stand die zunehmende räumliche und soziale Segregation der Stadtbevölkerung, die sich durch den Zuzug einer entwurzelten ländlichen Unterschicht in die wachsenden (Industrie-)Städte verschärfte.

Die Umgestaltung des städtischen Raumes war Gegenstand permanenter Verhandlungen innerhalb der vorwiegend männlichen Eliten. Die Akteure verfolgten so viele verschiedene politische, kulturelle und ökonomische Interessen, dass sich die Entscheidungsfindung als ein gravierendes Problem der Kommunalpolitik herausstellte. Selbst im stark wachsenden St. Pölten konnte man sich erst nach jahrelangen Verhandlungen 1888 auf einen Stadtregulierungsplan einigen. Bis zum Ersten Weltkrieg blieb Stadtplanung im kleinstädtischen Raum „Anpassungsplanung“, die sich wesentlich an den großen europäischen Metropolen orientierte.⁹⁹ Die Nutzung von Stadtraum entwickelte sich allerdings zu einem Gegenstand breiter Diskussion. Darin drückte sich ein gesteigertes Identitätsbewusstsein des aufstrebenden Bürgertums aus, das seine eigene „Mikro-Urbanität“ gestaltete. Stekl und Heiss resümieren in ihrer Studie über die Entwicklung österreichischer Kleinstädte: „Das Gefühl provinzieller Rückständigkeit, unter dem Kleinstadtbürger noch um 1880 leiden mochten, schwächte sich im Blick auf gepflegte Ortsbilder, repräsentative Rathäuser, freundliche Parkanlagen, gepflasterte Straßen, funktionale Infrastrukturen und das wachsende Kultur- und Unterhaltungsangebot der eigenen Lebenswelt deutlich ab.“¹⁰⁰

96 Friedel MOLL u. Werner FRÖHLICH, *Zwettler Stadtgeschichte(n)*, Bd. 1 (Zwettl 2000) 40.

97 STEKL u. HEISS, *Klein- und mittelstädtische Lebenswelten*, 578.

98 Ebd., 576.

99 Ebd., 577.

100 Ebd., 617.

Conclusio

Obwohl die rechtlichen Unterschiede zwischen Stadt und Land 1849 weitgehend eingeebnet wurden, setzte die Industrialisierung einen Ausdifferenzierungsprozess in Gang, der zum einen die urbane Hierarchie Niederösterreichs neu ordnete und zum anderen das Stadt-Land-Gefälle verschärfte. Durch die Ansiedlung von Industrie, den Ausbau des Eisenbahnnetzes oder durch die Häufung von zentralen Funktionen konnten bestimmte Städte und Regionen profitieren. Sie verzeichneten ein dynamisches Wachstum und gewannen somit an Bedeutung. Regionen und Städte, die den Anschluss an den Modernisierungsprozess verpassten, wurden an den Rand gedrängt. Die Siedlungsentwicklung im 19. Jahrhundert war somit durch einen Prozess der Zentralisierung und Peripherisierung gekennzeichnet, der langfristige strukturelle und regionale Ungleichheiten verstärkte.¹⁰¹ Dieses wirtschaftliche Ungleichgewicht führte unweigerlich zu einer Aufwertung des unumstrittenen Zentrums, also Wiens, gegenüber seinen Zulieferregionen, die vorrangig als Quelle von Rohstoffen und Halbfertigwaren bzw. von Lebensmitteln dienten. Die Anziehungskraft Wiens war ungebrochen und verhinderte letztlich eine stärkere Urbanisierung Niederösterreichs. So erschwerte der Einwanderungsradius der Metropole die Entstehung größerer städtischer Agglomerationen in ihrem Umkreis. Dennoch hatte an der Wende zum 20. Jahrhundert die Moderne nicht nur in Wien Einzug gehalten, sondern auch Niederösterreichs Städte hatten Modernisierungsprozesse durchlaufen und spezifisch kleinstädtische Urbanitäten entwickelt.

Peter Eigner, Mag. Dr., a. o. Univ. Prof. am Institut für Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Universität Wien. Forschungen und Publikationen zur Wirtschaftsgeschichte der Habsburgermonarchie bzw. Österreichs (mit Schwerpunkt Banken- und Industriegeschichte) und zur Stadtgeschichte bzw. Stadtentwicklung Wiens vom 18. bis zum 21. Jahrhundert. Zuletzt erschienen (mit Helmut Falschlehner und Andreas Resch): Geschichte der österreichischen Privatbanken. Von Rothschild bis Spängler (Wiesbaden 2018).

Maximilian Martsch, Mag., Studium der Geschichte an der Universität Wien, 2015 bis 2017 Junior Fellow am IFK Wien, seit 2019 Doktorand am Institut für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte an der Johannes Kepler Universität Linz und Projektmitarbeiter am Institut für Geschichte des ländlichen Raums in St. Pölten, Dissertation über die Wissensgeschichte der Sojabohne in Österreich (1870–1950). Forschungsschwerpunkte: Wirtschafts-, Sozial- und Ernährungsgeschichte der Habsburgermonarchie im 19. und frühen 20. Jahrhundert. Neuste Publikation: Fleisch essen in der Krise. Die Wiener Fleischversorgung während der Gründerkrise (Innsbruck 2019).

101 Andrea KOMLOSY, Niederösterreichs Wirtschaft im Wandel. In: Manfred WAGNER (Hrsg.), Niederösterreich. Eine Kulturgeschichte von 1861 bis heute, Bd. 1: Menschen und Gegenden (Wien u. a. 2004) 211–243, hier 229; EIGNER, Niederösterreichs Wirtschaft 1848–1995, 86.