

STUDIEN UND FORSCHUNGEN AUS DEM
NIEDERÖSTERREICHISCHEN INSTITUT FÜR LANDESKUNDE

Herausgegeben von Elisabeth Loinig und Roman Zehetmayer

Band 77

LandUmStadt
100 Jahre Trennung von
Wien und Niederösterreich

Herausgegeben von Stefan Eminger

Verlag NÖ Institut für Landeskunde
St. Pölten 2022

Umschlag: Erste Sitzung des Landtages von Niederösterreich-Land am 10. November 1920, aus: Das Bundesland Niederösterreich. Seine verfassungsrechtliche, wirtschaftliche, kulturelle und soziale Entwicklung im ersten Jahrzehnt des Bestandes. 1920–1920. Hrsg. Niederösterreichische Landesregierung (Wien 1930) 35.

Medieninhaber (Verleger und Herausgeber):
NÖ Institut für Landeskunde
A-3109 St. Pölten, Kulturbezirk 4

Verlagsleitung: Elisabeth Loinig

Redaktion: Tobias E. Hämmerle, Nikolaus Wagner
Lektorat: Hanna Vietze

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

Hersteller:
Gugler GmbH
Auf Der Schön 2, A-3390 Melk

© NÖ Institut für Landeskunde, St. Pölten
ISBN 978-3-903127-37-1
DOI doi.org/10.52035/noil.2022.stuf77

Das Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdruckes, der Entnahme von Abbildungen, der Rundfunk- oder Fernseh-sendung, der Wiedergabe auf fotomechanischem oder ähnlichem Wege und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen, bleiben, auch bei nur auszugsweiser Verwendung, vorbehalten. Nach Ablauf des der Veröffentlichung im Druck folgenden Kalenderjahres wird dieses Werk als Open-Access-Publikation zur Verfügung stehen. Der Text inklusive der Grafiken und Tabellen unterliegt 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 Inhaberinnen und Inhaber der Rechte sind in der Bildunterschrift genannt und diese Rechte werden auch in der elektronischen Veröffentlichung maßgeblich bleiben.

Vom Wanderungs- zum Agglomerationsnetzwerk

Von *Andreas Weigl*

Abstract: Die demographischen Austauschbeziehungen zwischen Niederösterreich und Wien waren bis in das 19. Jahrhundert in mehrfacher Hinsicht durch Ungleichheit geprägt. Zum einen stand der Zuwanderung in die Hauptstadt kaum Abwanderung aus ebendieser gegenüber. Zum anderen lebte der ganz überwiegende Teil der Gesamtbevölkerung des Erzherzogtums unter der Enns bis in das Zeitalter der Frühindustrialisierung „auf dem Land“. Erst mit der Metropolenbildung in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts entstand ein Wanderungsnetzwerk in beide Richtungen, wenn auch der Zug nach Wien weiterhin überwog. In diese Phase sind auch die Anfänge der Suburbanisierung zu legen, die ihre volle Entfaltung – angetrieben von der werdenden Wohlstandsgesellschaft und der Massenmotorisierung – freilich erst ab den späten 1960er Jahren erlebten. Zum Agglomerationsnetzwerk entwickelte sich das System des Austausches zwischen Stadt und „Land um Stadt“ durch Verdichtung und räumliche Ausweitung des Pendelverkehrs und sprunghafter Zunahme der Multilokalität. Mit diesem Prozess ging eine über den unmittelbaren Austausch von Menschen hinausgehende Annäherung der Lebensbedingungen im Agglomerationsraum einher, wie sie etwa im generativen Verhalten und in Wohlstandsindizes zum Ausdruck kommt.

Keywords: capital city and hinterland, suburbanization, commuting, secondary residences, agglomeration networks

Demographische Beziehungen des „Landes um der Stadt“ zur Hauptstadt

Seit der hochmittelalterlichen Gründungsphase des europäischen Städtewesens verband die urbanen Zentren schon allein aufgrund der Beschränkungen des zeitgenössischen Transportwesens ein enger Austausch von Menschen. Bekanntlich bildete das „mittelalterliche Klimaoptimum“ – eine in Europa ca. 1100–1250 ihren Höhepunkt erreichende Warmzeit¹ – und das Ausbleiben von Pestepidemien die Basis für einen rasanten demographischen Aufschwung Europas, der die Grundlage für die sich nun entwickelnde Arbeitsteilung von Land und Stadt lieferte.² Mit Ausnahme der Wasserstraßen waren es nun das teils noch aus der Antike bestehende Landstraßennetz und natürlich auch die unmittelbare räumliche Nähe des Umlandes, die günstige Bedingungen für Austauschbeziehungen boten. Die je nach Standort und wirtschaftlicher Konjunktur variierende Attraktivität der städtischen Arbeitsmärkte sorgte neben den bloßen Marktbeziehungen auch für die dauerhafte Verlagerung des Lebensmittelpunktes von ländlicher und kleinstädtischer Bevölkerung in bestimmte zentrale Orte, die sich als *caput* und *locus principalis* des Landes etablierten.³ Eine grundlegende Veränderung setzte ab dem 17. Jahrhundert ein, als sich manche dieser Städte zu rasch wachsenden Haupt- und Residenzstädten wandelten, während die übrigen Städte eher stagnierten oder jedenfalls nur wenig an Einwohnerinnen und Einwohnern dazugewannen.⁴ Schon in dieser Periode der Stadtgeschichte begann die scharfe rechtliche Trennung zwischen Stadtbürgerinnen und Stadtbürgern und ländlicher Bevölkerung allmählich zu erodieren, um mit der Frühindustrialisierung im 19. Jahrhundert lebensweltlich, wenn auch nicht rechtlich, weiter zu verschwimmen. Große Stadterweiterungen vollzogen diesen Prozess einer Urbanisierung des Umlandes mit erheblicher zeitlicher Verzögerung gegen Ende des 19. Jahrhunderts nach.

Die Revolution von Verkehrstechnologien ab dem zweiten Drittel des 19. Jahrhunderts ließ die Migrationsströme in die großen Städte in weiterer Folge zur Massenmigration werden. Gleichzeitig veränderte sie die zuvor sehr ungleichen demographischen Beziehungen zwischen Stadt und Land, was die Verlagerung von Wohnsitzen anlangte, wenngleich der Zuzug in die Stadt noch deutlich überwog.

¹ Johannes PREISER-KAPPELLER, *Der lange Sommer und die kleine Eiszeit. Klima, Pandemien und der Wandel der Alten Welt von 500 bis 1500 n. Chr. = Expansion – Interaktion – Akkulturation*, Bd. 38 (Wien 2021) 91–155.

² Dieter SCHOTT, *Europäische Urbanisierung (1000–2000). Eine umwelthistorische Einführung* (Köln, Weimar, Wien 2014) 42.

³ Evamaria ENGEL u. Karen LAMPRECHT, *Hauptstadt – Residenz – Residenzstadt – Metropole – Zentraler Ort. Probleme ihrer Definition und Charakterisierung*. In: Evamaria ENGEL, Karen LAMPRECHT u. Hanna NOGOSSEK (Hrsg.), *Metropolen im Wandel. Zentralität in Ostmitteleuropa an der Wende vom Mittelalter zur Neuzeit* (Berlin 1995) 11–31, hier 15.

⁴ Paul M. HOHENBERG u. Lynn Hollen LEES, *Urban Systems and Economic Growth: Town Populations in Metropolitan Hinterlands 1600–1850*. In: Peter CLARK u. Bernard LEPETIT (Hrsg.), *Capital Cities and their Hinterlands in Early Modern Europe* (Aldershot 1996) 26–50.

Es dauerte in Kontinentaleuropa bis in die 1950er und 1960er Jahre ehe sich auch dies änderte – und wieder bildete eine „Verkehrsrevolution“ die Grundlage dafür. Ab dem letzten Drittel des 20. Jahrhunderts entstanden größere Städte und Umland umfassende „postmoderne Agglomerationen“, die durch die Diffusion flexibler Arbeitsverhältnisse und Arbeitszeiten gekennzeichnet sind.⁵ In räumlich-zeitlicher Perspektive stellt sich dieser Wandel der Stadt-Land-Beziehungen in etwa so dar:

Tabelle 1: Räumliche und zeitliche Entwicklung von Stadttypen

Raum-Zeit-Entwicklung	Zeitlich kompakt	Zeitlich dispers
Räumlich kompakt	Mittelalterliche Stadt	Kompaktes „Land“ mit moderner Dienstleistungsstruktur
Räumlich dispers	Fordistische Industriestadt	Postmoderne Agglomeration

Quelle: adaptiert nach Matthias EBERLING und Dietrich HENCKEL, Alles zu jeder Zeit? Die Städte auf dem Weg zur kontinuierlichen Aktivität = Difu-Beiträge zur Stadtforschung, Bd. 36 (Berlin 2002).

Ungleiche Wanderungsbeziehungen

Die Anfänge der Wanderungsbeziehungen zwischen dem (Erz-)Herzogtum Österreich außerhalb Wiens und der *civitas* reichen in das Hochmittelalter zurück und erfuhren sicherlich durch die Entscheidung Herzog Heinrichs II., Wien zu seiner Residenz zu machen, ab der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts eine erhebliche Intensivierung. Bereits im 13. Jahrhundert kann Wien als „Vorort“ des Herzogtums Österreich bezeichnet werden.⁶ Das hoch- und spätmittelalterliche Bevölkerungswachstum der Stadt speiste sich im erheblichen Ausmaß aus der Zuwanderung aus dem mehr oder minder weiten Umland, auch wenn sich diese vor Mitte des 19. Jahrhunderts quantitativ nicht für die gesamte Bevölkerung fassen lässt. Nach einer Liste aus dem Jahr 1435, die vermögende Wiener Bürger verzeichnet, lässt sich bei aller Vorsicht auf einen Umlandanteil von etwa der Hälfte unter den Zugewanderten schließen.⁷ Ähnlich könnten auch die Verhältnisse im Wiener Handwerk und Gewerbe gelegen haben. Auf Basis der Auswertung von Grund- und Zechbüchern, Testamenten, Ehematriken, Kammeramtsrechnungen und einer Gewerbezahlung lässt sich für Spätmittelalter und frühe Neuzeit folgender Verlauf dieser Art von Zuwanderung von Niederösterreich nach Wien skizzieren:

⁵ Dietrich HENCKEL u. Benjamin HERKOMMER, Gemeinsamkeiten räumlicher und zeitlicher Strukturen und Veränderungen. In: Walter SIEBEL (Hrsg.), Die europäische Stadt = edition suhrkamp, Bd. 2323 (Frankfurt am Main 2004) 52–66, hier 54.

⁶ Peter CSENDES, „Des Riches Houpstat in Osterrich“. In: Jahrbuch für Landeskunde von Niederösterreich NF 53 (1987) 47–58.

⁷ Ferdinand OPLL, Zur spätmittelalterlichen Sozialstruktur von Wien. In: Jahrbuch des Vereins für Geschichte der Stadt Wien, Bd. 49 (1993) 7–87, hier 9, 32, 44.

Tabelle 2: Anteil Niederösterreichs an der Handwerksmigration nach Wien ca. 1350–1750

Jahr/Zeitraum	Anteil	n
1350–1500 ¹⁾	55,8	489
1500–1600 ¹⁾	17,3	133
1742 ²⁾	19,5	4.757

¹⁾ Verschiedene Quellen. – ²⁾ Erhebung der Meister und Dekretisten.

Quelle: Peter TEIBENBACHER, Handwerksimmigration in Wien 1350–1600. In: III. Internationales Handwerksgeschichtliches Symposium. Veszprém 18.–24.10.1986 (Veszprém 1987) 263–269, hier 265; Viktor Thiel, Gewerbe und Industrie. In: Geschichte der Stadt Wien, Bd. 4. Hrsg. Altertumsverein zu Wien (Wien 1911) 411–523, hier 430; eigene Berechnungen.

Mit der Herausbildung der frühneuzeitlichen Haupt- und Residenzstadt veränderten sich die Größenverhältnisse zwischen Wien und den bevölkerungsreichsten niederösterreichischen Städten erheblich, ja man kann sagen, dass ehemalige Konkurrenten wie Krems keine nennenswerte Rolle mehr spielten. Wien wurde zur unbestrittenen *primate city*. Schon um 1600 dürfte Wien etwa zwölfmal so viele Menschen beherbergt haben wie die nächstgrößere niederösterreichische Stadt Krems. Um die Mitte des 18. Jahrhunderts zählte Wien fast vierzigmal so viele Einwohnerinnen und Einwohner wie Wiener Neustadt, die nunmehr zweitgrößte Stadt des Erzherzogtums.⁸

Für eine offensichtliche Zäsur im Wanderungsgeschehen sorgten die Wirkungen von Reformation und Gegenreformation. Die Dominanz Niederösterreichs in der Zuwanderung ging nun verloren, jene aus deutschsprachigen Territorien des Alten Reiches außerhalb der habsburgischen Länder nahm zu.⁹ Ab der Mitte des 17. Jahrhunderts nahm der Anteil der Migrantinnen und Migranten aus Niederösterreich jedoch auch außerhalb des Handwerks wieder etwas zu und pendelte um die 15–20 Prozent.¹⁰

Bekanntlich beruhte das Bevölkerungswachstum größerer Städte bis in das frühe 19. Jahrhundert ganz überwiegend auf beträchtlichen Wanderungsgewinnen, während die Geburtenbilanz in den Städten in der Regel negativ ausfiel. Für Wien lässt sich diese Aussage etwa ab der Mitte des 17. Jahrhunderts auch durch Auszählungen der Geburten und Sterbefälle belegen. Eine Ausnahme bildeten im Spätmittelalter und in der frühen Neuzeit nur die Perioden unmittelbar nach schweren Seuchenausbrüchen. Im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert verschob sich diese Relation während der transitorischen Phase des Demographischen Übergangs.¹¹

Die Abwanderung von Wienerinnen und Wienern fand wohl nur in Ausnahmefällen wie im Fall des Ausbruchs größerer Epidemien oder im Zug der beiden Osmar-

⁸ Ernst BRUCKMÜLLER, Sozialgeschichte Österreichs (Wien, München 1985) 230; eigene Berechnungen.

⁹ Peter TEIBENBACHER, Handwerksimmigration in Wien 1350–1600. In: III. Internationales Handwerksgeschichtliches Symposium. Veszprém 18.–24.10.1986 (Veszprém 1987) 263–269, hier 265.

¹⁰ Andreas WEIGL, Frühneuzeitliches Bevölkerungswachstum. In: Karl VOCELKA u. Anita TRANINGER (Hrsg.), Die frühneuzeitliche Residenz (16. bis 18. Jahrhundert) = Peter CSENDES u. Ferdinand OPLI (Hrsg.), Wien. Geschichte einer Stadt, Bd. 2 (Wien, Köln, Weimar 2003) 109–131, hier 125.

¹¹ Ebd., 128; Andreas WEIGL, Demographischer Wandel und Modernisierung in Wien = Kommentare zum Historischen Atlas von Wien, Bd. 1 (Wien 2000) 364–366.

nischen Belagerungen von 1529 und 1683 im größeren Maßstab statt und hatte zu meist temporären Charakter. Dauerhaft in niederösterreichischen Städten ansässig wurden wohl manche Wiener Gesellen im Zuge der zünftischen Wanderung, doch scheint dies im Zusammenhang mit der „Schließung der Zünfte“¹² im Lauf der frühen Neuzeit nicht allzu oft vorgekommen zu sein. In groben Umrissen lässt sich diese Abwanderung aus Wien aus Herkunftsangaben in Ehematriken abschätzen. Bis zur maria-theresianischen Epoche scheinen selbst in das direkt angrenzende Viertel unter dem Wienerwald nur selten Wienerinnen und Wiener zugewandert zu sein. Für den Zeitraum 1684–1715 traf das in der Pfarre Perchtoldsdorf nur für 26 von 699 Zugewanderten einschließlich der Wiener Vororte zu.¹³ Betrachtet man die nahegelegene Pfarre Mödling, dann lässt sich ab der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts doch eine leichte Zuwanderung aus Wien feststellen. Ein Zusammenhang mit der Herausbildung eines Manufakturclusters im entstehenden „Industrieviertel“ ist hier anzunehmen, zumal es ab etwa 1770/80 zu einem Industrialisierungsschub im Viertel unter dem Wienerwald mit Schwerpunkt auf der Textilproduktion kam.¹⁴

Tabelle 3: Herkunft der Brautleute in der Pfarre Mödling 1683–1784

Herkunft	1683–1715	%	1716–1750	%	1751–1784	%
Pfarre Mödling	887	42,9	1.388	57,0	945	78,2
Niederösterreich	198	9,6	555	22,8		
Steiermark	706	34,1	265	10,9	39	3,2
übrige Alpenländer	47	2,3	45	1,8	43	3,6
Wien	16	0,8	35	1,4	70	5,8
Böhmen/Mähren/Schlesien	34	1,6	35	1,4	42	3,5
Reich	114	5,5	88	3,6	51	4,2
Sonstige	66	3,2	23	0,9	19	1,6
Gesamt	2.068	100,0	2.434	100,0	1209	100,0

Quelle: Wiener Stadt- und Landesarchiv, Nachlass Gutmandlberger, Mappe 61; eigene Berechnungen.

¹² Innerzünftische Politik der Beschränkung der Meisterzahl durch Erhöhung der finanziellen Anforderungen für das Meisterstück bei gleichzeitiger begünstigter Weitergabe der Betriebe an Familienmitglieder. Vgl. dazu Gustav OTRUBA, *Gewerbe und Zünfte in Niederösterreich = Wissenschaftliche Schriftenreihe Niederösterreich*, Heft 88–90 (St. Pölten, Wien 1989) 68 f.; Heinz ZATSCHEK, *Handwerk und Gewerbe in Wien. Von den Anfängen bis zur Erteilung der Gewerbefreiheit im Jahre 1859* (Wien 1949) 144, 146, 235 f.

¹³ Anton SCHACHINGER, *Türkennot 1683 und ihre Überwindung im Markte Perchtoldsdorf = Forschungen zur Landeskunde von Niederösterreich*, Bd. 12 (Wien 1962) 163.

¹⁴ Herbert MATIS, *Die Ansätze der Industrialisierung im Wiener Becken*. In: Helmuth FEIGL u. Andreas KUSTERNIG (Hrsg.), *Die Anfänge der Industrialisierung Niederösterreichs. Vorträge und Diskussionen des zweiten Symposiums des Niederösterreichischen Institutes für Landeskunde Reichenau an der Rax*, 1.-3. Oktober 1981 = *Studien und Forschungen aus dem Niederösterreichischen Institut für Landeskunde*, Bd. 4 (Wien 1982) 82–224.

In den peripheren Landesteilen Niederösterreichs ist hingegen, wenn überhaupt, weiterhin nur von sehr geringen Zuwanderungsanteilen aus Wien auszugehen.

Nun war die Zuwanderung von Niederösterreicherinnen und Niederösterreichern nach Wien nicht immer auf längerfristigen Aufenthalt orientiert: Etwa bei Weingartenknechten, Bauarbeitern und ähnlichen Berufsgruppen, die sich aus den unterbäuerlichen Schichten rekrutierten, hatte sie häufig lediglich saisonalen Charakter und spiegelt sich daher wenig in den Quellen. Aber auch die Dienstbotenwanderung, soweit sie nicht Kammerbedienstete, Köchinnen und Köche oder Dienstpersonal betraf, war wohl durch ein häufiges Hin und Her und eine größere Volatilität geprägt.

Die Wanderungsbeziehungen zwischen Niederösterreich und Wien fielen lange Zeit nicht nur wegen der Richtung der Migrationsströme recht einseitig aus. Auch die demographischen Dimensionen von „Land“ und „Hauptstadt“ in einer noch überwiegend agrarisch geprägten Gesellschaft belegen ein beträchtliches Ungleichgewicht. Nach einer Schätzung von Kurt Klein lebten vor der Ersten Osmanischen Belagerung von 1529 vielleicht eine halbe Million Menschen im Erzherzogtum unter der Enns, davon nur etwa 25.000 in Wien mit seinen Vorstädten.¹⁵

Erst nach der überstandenen Zweiten Osmanischen Belagerung von 1683 begannen sich die Bevölkerungsgewichte immer mehr in den großstädtischen Raum zu verschieben, doch blieb ein erhebliches Ungleichgewicht noch lange bestehen. Laut der „Seelenbeschreibung“ von 1754, die erstmals eine solide Datenbasis für Vergleiche bietet, lag die Bevölkerungszahl des Erzherzogtums bei 929.576, wobei davon lediglich 175.403 auf Wien und seine Vorstädte entfielen.¹⁶ Während die Bedeutung der Migration aus Niederösterreich nach Wien für das Bevölkerungswachstum der Stadt erheblich blieb, konnte das in die umgekehrte Richtung in rein quantitativer Hinsicht weiterhin nicht gelten. Denn selbst wenn ein kleinerer Teil der Wiener Bevölkerung auf das „flache Land“ ausgewandert wäre, hätte das die Bevölkerungsbilanz dieses Teils des Erzherzogtums nicht wirklich nennenswert beeinflusst.

Das Wanderungsnetzwerk (ca. 1850–1960)

Etwa ein Jahrhundert nach der ersten „Volkszählung“, 1857, hatte das Kronland Niederösterreich 1.681.697 Einwohnerinnen und Einwohner, von denen 516.105

¹⁵ Kurt Klein, Die Bevölkerung Österreichs vom Beginn des 16. bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts (mit einem Abriß der Bevölkerungsentwicklung von 1754 bis 1869). In: Heimold HELCZMANOVSKI (Hrsg.), Beiträge zur Bevölkerungs- und Sozialgeschichte Österreichs (Wien 1973) 47–112, hier 105; Franz BALTZAREK, Wien an der Schwelle zur Neuzeit. In: Franz BALTZAREK, Peter CSENDES, Grete MECENSEFFY, Richard PERGER, Karl VOCELKA u. Jan VYSLOUŽIL (Hrsg.), Wien an der Schwelle der Neuzeit. Festgabe des Wiener Stadt- und Landesarchivs anlässlich des stadtgeschichtlichen Symposions in Wien 1974 (Wien 1974) 3–10, hier 3.

¹⁶ G[erson] Wolf, Bevölkerungstatistik von Niederösterreich im Jahre 1754. In: Blätter für Landeskunde von Niederösterreich, Bd. 1 (1865) 62.

Tabelle 4: Wanderungsmatrix Wien-Niederösterreich 1890, 1910 und 1934

1890	anwesend in	
Geburtsort	Niederösterreich	Wien
Niederösterreich		155.379
Wien	55.093	
1910	anwesend in	
Geburtsort	Niederösterreich	Wien
Niederösterreich		225.456
Wien	99.575	
1934	wohnhaft in	
Geburtsort	Niederösterreich	Wien
Niederösterreich		236.524
Wien	133.957	

Quelle: Die Ergebnisse der Volkszählung vom 31. December 1890 in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, Heft 2 = Österreichische Statistik, Bd. 32/2. Bearb. K. k. Statistische Zentralkommission (Wien 1893) lxxv, 34; Die Ergebnisse der Volkszählung vom 31. December 1910 in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, Heft 2. Bearb. K. k. Statistische Zentralkommission (Österreichische Statistik NF, Bd 1/2) (Wien 1914) 30–31*; Die Ergebnisse der Österreichischen Volkszählung vom 22. März 1934. Bundesstaat. Tabellenheft = Statistik des Bundesstaates Österreich. Bearb. Bundesamt für Statistik (Wien 1935) 24 f.

auf Wien und die eingemeindeten Vorstädte entfielen. Nach dem heutigen Gebietsstand standen etwa eine Million Niederösterreicherinnen und Niederösterreicher rund 680.000 Wienerinnen und Wienern gegenüber.¹⁷ Die gewandelten Relationen spiegeln nunmehr einen grundlegenden Wandel in den Austauschbeziehungen hin zu einem Wanderungsnetzwerk.

Mit der Frühindustrialisierung trat in den Migrationsbeziehungen von „Land“ und Hauptstadt ein Wandel ein. Zum einen betraf dieser die natürliche Bevölkerungsbeziehung, also die Geburtenbilanz. Trotz mancher Rückschläge infolge von Cholera- und anderen Epidemien sank die Mortalität in ländlichen und kleinstädtischen Zonen und beschleunigte damit das Bevölkerungswachstum am „flachen Land“. Nicht zuletzt durch den nach wie vor bestehenden Abstrom von Personen im Haupterwerbsalter nach Wien lagen die Wachstumsraten Niederösterreichs zwar nach wie vor deutlich unter dem Wiener Niveau, zeigten jedoch ebenfalls eine zunehmende Dynamik. Besonders in den 1830er und frühen 1840er Jahren stieg die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate der niederösterreichischen Bevölkerung über ein Prozent, um sich in der Folge in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bei rund

¹⁷ Historisches Ortslexikon. Statistische Dokumentation zur Bevölkerungs- und Siedlungsgeschichte, Niederösterreich, Teil 1, 2. Hrsg. Vienna Institute of Demography (online unter: <https://www.oeaw.ac.at/vid/research/research-groups/demography-of-austria/historisches-ortslexikon/> (24.5.2022); WEIGL, Demographischer Wandel (wie Anm. 11) 60.

0,5 bis 0,6 Prozent einzupendeln.¹⁸ Dadurch entstand ein zusätzliches Potenzial an Arbeitsmigrantinnen und –migranten auch in Wien, welches gerade in den 1850er und 1860er Jahren den Höhepunkt seines demographischen Wachstums erlebte.¹⁹

Bemerkenswerterweise nahm nun aber dank der stürmischen industriellen Entwicklung des südlichen und südwestlichen Landesteils die Zuwanderung zu und diese betraf nicht nur Migrantinnen und Migranten aus den Ländern der böhmischen Krone. Auch die Austauschbeziehungen mit der einheimischen Wiener Bevölkerung, von der kleinere Teile Arbeit in den nahegelegenen Industriebetrieben des heutigen Niederösterreichs fanden, nahm zu. Nach den Ergebnissen der Volkszählung von 1890 waren von der anwesenden Bevölkerung Wiens rund 155.000 in Niederösterreich geboren, immerhin aber auch 55.000 in Wien Geborene lebten in Niederösterreich. Zwei Jahrzehnte später betrug das Verhältnis 225.000 zu 100.000. Das verweist auf nunmehr beträchtliche demographische Austauschbeziehungen im eigentlichen Sinn.

Am „primacy-distributed urban system“ der Donaumonarchie – einem auf eine alle anderen Städte an Größe weit überragende Metropole ausgerichteten Städtetz – änderte sich jedoch grundsätzlich nichts. Der Ausbau der Zentralverwaltung und die zentralistische Ausrichtung des Eisenbahnnetzes auf die Hauptstädte verfestigten die bestehende regionale Verteilung.²⁰ Vollends galt das für das Verhältnis Wiens zu den größeren niederösterreichischen Städten.

In den Jahrzehnten vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs zählten zu den prozentuell größten Abwanderungsgebieten von Niederösterreich nach Wien Bezirke im Industrieviertel, im angrenzenden Norden (Korneuburg) sowie im Waldviertel (Horn, Waidhofen an der Thaya). Lediglich Teile des Mostviertels waren in das Migrationsnetz mit der Hauptstadt kaum eingebunden.²¹ Die niederösterreichische Zuwanderung nach Wien war durch einen höheren Frauenanteil charakterisiert, der bei den aus Wien abgewanderten Personen weniger deutlich ausfiel. Dieses geschlechtsspezifische Muster blieb auch in der Zwischenkriegszeit bestehen. Die Zuwanderung nach Wien war auch Mitte der 1930er Jahre „weiblich“ bestimmt, die Abwanderung nach Niederösterreich besaß weiterhin kein

¹⁸ Andreas WEIGL, *Niederösterreichs Bevölkerung 1848–2000*. In: Stefan EMINGER, Elisabeth LOINIG u. Willibald ROSNER (Hrsg.), *Ein Land im Zeitraffer. Niederösterreich seit 1848* (Weitra 2012) 76–82, hier 78.

¹⁹ WEIGL, *Demographischer Wandel* (wie Anm. 11) 65.

²⁰ Heinz FASSMANN, *Timing and Pattern of Urban Population Growth in the Austrian-Hungarian Monarchy 1857–1910: A Dynamic Rank-Size Approach*. In: Richard LAWTON u. Robert LEE (Hrsg.), *Urban Population Development in Western Europe from the Late-Eighteenth to the Early-Twentieth Century* (Liverpool 1989) 51–67, hier 66.

²¹ Die Ergebnisse der Volkszählung vom 31. Dezember 1890 in den im Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, Heft 2 = *Österreichische Statistik*, Bd. 32/2. Bearb. K. k. Statistische Zentralkommission (Wien 1893) lxxxii f.; WEIGL, *Niederösterreichs Bevölkerung 1848–2000* (wie Anm. 18) 78.

ausgeprägtes geschlechtsspezifisches Profil.²² Die krisenhafte wirtschaftliche Entwicklung der Zwischenkriegszeit, von der Wien als Industriestadt aber natürlich auch die niederösterreichischen Industriezentren im Süden und Westen stark betroffen waren, spiegelte sich innerhalb des ostösterreichischen Wanderungsnetzes in einem überproportionalen Anstieg der in Wien geborenen, aber Mitte der 1930er Jahre in Niederösterreich wohnhaften Bevölkerung. Es ist demnach von einer nicht unbeträchtlichen Rückwanderung von in Wien Geborenen aus ehemals niederösterreichischen Familien auszugehen und/oder von Wienerinnen und Wienern, die ihren Wohnsitz nach Niederösterreich verlagerten. Letzteres kann mit Arbeitsplätzen oder mit Suburbanisierung in Verbindung zu bringen sein.

Mit dem „Anschluss“ 1938, der Schaffung von „Groß-Wien“, dem Kriegsausbruch und den vom NS-Regime betriebenen oder ausgelösten Vertreibungen, Zwangswanderungen und dem Massenmord an „rassisch“ Verfolgten sowie dem an das Kriegsende anschließenden Besatzungsregime entstand im Zeitraum von etwa 1938 bis Ende der 1940er Jahre eine Ausnahmesituation im Wanderungsnetzwerk. Während des auslaufenden Wiederaufbaus und der Wirtschaftswunderjahre machten sich die mittelbaren Kriegsfolgen in den 1950er Jahren in einer temporären Verstärkung des Ungleichgewichts zwischen der Hauptstadt und Niederösterreich bemerkbar. Allein im Zeitraum 1951–1953 betrug der Wanderungssaldo des noch bestehenden „Groß-Wien“ mit Niederösterreich und dem Burgenland etwa +10.000, in der zweiten Hälfte der 1950er Jahre rund +50.000.²³ Dem stand eine noch wenig abwanderungswillige Wiener Bevölkerung gegenüber: Von den vor 1960 in Wien Geborenen lebten drei Jahrzehnte später noch 92 Prozent in ihrer Geburtsstadt.²⁴

Herausbildung und Stabilisierung des Wanderungsnetzwerkes beförderten in Wechselwirkung der Prozess der Industrialisierung und die damit in Verbindung stehende revolutionäre Umgestaltung der Transportsysteme. Während die Fertigstellung des Wiener Neustädter Kanals 1803 und die stufenweise Inbetriebnahme der Kaiser Ferdinands-Nordbahn aufgrund der beschränkten Kapazitäten der Transportmittel die Vernetzung von Betrieben und Menschen noch vergleichsweise wenig berührten, waren nach der Eröffnung und Erweiterung der Süd-, West- und

²² K. k. statistische Zentralkommission, Volkszählung 1890 32 (wie Anm. 21) 34; Andreas WEIGL, Eine dauerhafte Beziehung. Migrationsbewegungen zwischen Niederösterreich und Wien vom Mittelalter bis in die Gegenwart. In: Elisabeth LOINIG, Stefan EMINGER u. Andreas WEIGL (Hrsg.), Wien und Niederösterreich – eine untrennbare Beziehung? Festschrift für Willibald Rosner = Studien und Forschungen aus dem Niederösterreichischen Institut für Landeskunde, Bd. 70 (St. Pölten 2017) 193–213, hier 207; Die Ergebnisse der Österreichischen Volkszählung vom 22. März 1934. Bundesstaat. Tabellenheft = Statistik des Bundesstaates Österreich. Bearb. Bundesamt für Statistik (Wien 1935) 24 f.

²³ Die Binnenwanderung in Österreich. In: Statistische Nachrichten 9 (1954) 399; Andreas WEIGL, Demographischer Wandel in Wien von 1945 bis in das ausgehende 20. Jahrhundert. In: Michael DIPPELREITER (Hrsg.), Wien. Die Metamorphose einer Stadt = Schriftenreihe des Forschungsinstitutes für politisch-historische Studien der Dr.-Wilfried-Haslauer-Bibliothek, Salzburg, Bd. 6/9 (Wien, Köln, Weimar 2013) 397–444, hier 404 f.

²⁴ Elisabeth AUFHAUSER, Wohnchancen – Wohnrisiken. Räumliche Mobilität und wohnungsbezogene Lebensführung in Wien im gesellschaftlichen Wandel = Abhandlungen zur Geographie und Regionalforschung, Bd. 4 (Wien 1995) 233.

Franz Josefs-Bahn spätestens mit der Pottendorfer Bahn und der Bahnlinie St. Pölten-Leobersdorf in den 1870er Jahren die wichtigsten Industriezonen im Kronland Niederösterreich durch Eisenbahnlinien erschlossen. Das nunmehr dichte Bahnnetz und der Umstand, dass der Industrialisierungsprozess am „flachen Land“ im 19. Jahrhundert uneinheitliche Entwicklungsverläufe, zahlreiche konjunkturelle und strukturell bedingte Auf- und Abschwünge kennzeichnete, verstärkten die Marktintegration in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts.²⁵ Für die betroffenen Arbeitsmigrantinnen und –migranten bedeutete dies ein Mehr an zirkulärer Migration, ein Umstand, der Zeitgenossen von „modernen Nomaden“ sprechen ließ. Aber auch wenn Kettenmigrationen, also Migrationen über mehrere Stationen, zu stabilen Endpunkten führten, verdichtete dies das Wanderungsnetzwerk Niederösterreich-Wien durch vielfältige persönlich-familiäre Netzwerke und Informationskanäle.

Mit dem Industrialisierungsprozess war der sektorale Wandel verbunden. Auch wenn die Ergebnisse von Konskriptionen aus dem frühen 19. Jahrhundert mit Vorsicht zu interpretieren sind, sind Angaben, wonach der Anteil der im Agrarsektor Beschäftigten an den Erwerbstätigen bei 90 Prozent lag, durchaus plausibel. Im Lauf des 19. Jahrhunderts sank der entsprechende Anteil mehr oder minder kontinuierlich und lag 1890 bei 60 und am Vorabend des Ersten Weltkriegs bei 52 Prozent.²⁶ Was den überwiegenden Anteil der Erwerbstätigen anlangt, blieb Niederösterreich zwar bis in die Nachkriegsjahre des Zweiten Weltkriegs ein Agrarland, doch schritt der Strukturwandel bereits vor 1914 kontinuierlich voran. Die Krise des Produktionssektors in der Zwischenkriegszeit in den alten Industriegebieten bremste ihn zwar, beendete ihn jedoch nicht. Nun war die massenhafte Abwanderung vom Land in die Stadt keineswegs ein neues Phänomen, doch nach der vorletzten Jahrhundertwende nahm jene eine größere Dimension an. Kleinere Bauernhöfe wurden aufgegeben und in Großbetrieben sank durch Produktivitätssteigerungen der Bedarf an Arbeitskräften. Das Schlagwort der „Landflucht“ kam auf.²⁷ Zwar verzögerte der Ausbruch der Weltwirtschaftskrise den Strukturwandel, doch bereits unmittelbar nach dem „Anschluss“ verstärkte sich der „Zug in die Stadt“, nicht unbedingt zur Freude der NS-Funktionäre. Anton Reinhaller, der NS-Landesbauernführer in der Ostmark, diagnostizierte besorgt eine „Landflucht-Psychose“. Innerhalb weniger

²⁵ Andreas RESCH, Industrialisierung und Gewerbe. Die allmähliche Durchsetzung von „nützlichem“ Wissen. In: Oliver KÜHSHELM, Elisabeth LOINIG, Stefan EMINGER u. Willibald ROSNER (Hrsg.), Niederösterreich im 19. Jahrhundert, Bd. 1: Herrschaft und Wirtschaft. Eine Regionalgeschichte sozialer Macht (St. Pölten 2021) 673–712.

²⁶ Eigene Berechnungen nach Joseph Marx Freiherr von LIECHTENSTERN (Hrsg.), Archiv für Welt-, Erde- und Staatenkunde, ihre Hilfswissenschaften und Litteratur, Bd. 1 (Wien [o. J.]) 90 f., Bd. 2 (Wien [o. J.]) 171 f.; Andrea KOMLOSY, Niederösterreich: Wirtschaft im Wandel. In: Manfred WAGNER (Hrsg.), Niederösterreich. Menschen und Gegenden = Niederösterreich. Eine Kulturgeschichte von 1861 bis heute, Bd. 1 (Wien, Köln, Weimar 2004) 211–242, hier 221.

²⁷ Roman SANDGRUBER, Die Landwirtschaft in der Wirtschaft. Menschen, Maschinen, Märkte. In: Ernst BRUCKMÜLLER, Ernst HANISCH, Roman SANDGRUBER u. Norbert WEIGL (Hrsg.), Geschichte der österreichischen Land- und Forstwirtschaft im 20. Jahrhundert. Politik – Gesellschaft – Wirtschaft (Wien 2002) 191–408, hier 262 f.

Jahre verzeichneten vor allem die peripheren Bezirke im Norden und Süden bis zu 10 Prozent Wanderungsverluste.²⁸ Der rasch darauf folgende Kriegsbeginn beendete weitere freiwillige Arbeitsplatzwechsel, und durch Einrückungen und Zwangsarbeit entstand bis zu einem gewissen Grad eine Ausnahmesituation; die Erfordernisse der Rüstungsindustrie sorgten jedoch für eine fortgesetzte Absetzbewegung und geänderte Rahmenbedingungen. Die Notsituation in den unterversorgten Städten in der unmittelbaren Nachkriegszeit verzögerte den sektoralen Wandel noch ein letztes Mal. Zu Beginn der 1950er Jahre war der Anteil der in der Landwirtschaft Tätigen kaum niedriger als Mitte der 1930er Jahre.²⁹ Die 1950er und 1960er Jahre kennzeichnete dann ein großer Run von den ländlichen Zonen Niederösterreichs nach Wien. Von den Ende der 1980er Jahre im Rahmen einer Mikrozensus-Erhebung Befragten aus dem ländlichen Raum in Niederösterreich (und dem Burgenland) stammenden Migrantinnen und Migranten wanderten 57 Prozent nach Wien, zwölf Prozent in das Wiener Umland und 15 Prozent in andere Städte der Ostregion. Hingegen bewegte sich die Abwanderung von Wien in den ländlichen Raum nur etwa auf einem Niveau von zehn Prozent der Zuwanderung. In den folgenden Jahrzehnten setzte sich die „Landflucht“, angetrieben vom Strukturwandel, fort, wobei Mitte der 1970er Jahre ein Höhepunkt erreicht war.³⁰

Suburbanisierung

So sehr bis in die 1960er Jahre Kontinuitäten die Austauschbeziehungen zwischen Niederösterreich und Wien bestimmt hatten, setzte nun auf Basis eines enormen wirtschaftlichen Aufschwungs eine vom Individualverkehr getragene Mobilitätsrevolution ein, die bis in die Gegenwart Wirkung zeigt, wenngleich rezent auch wieder gegenläufige Tendenzen zu beobachten sind. Dabei handelt es sich um den Prozess der Suburbanisierung. Darunter ist die „Verlagerung von Nutzungen und Bevölkerungen aus der Kernstadt, dem ländlichen Raum oder anderen metropolitanen Gebieten in das städtische Umland bei gleichzeitiger Reorganisation der Verteilung von Nutzungen und Bevölkerung in der gesamten Fläche des metropolitanen Gebiets“³¹ zu verstehen.

Ansätze der Suburbanisierung reichen bis in das späte 19. Jahrhundert zurück und entsprachen durchaus einem internationalen, vom Großbürgertum getragenen Trend.³² Beispielsweise stammte von den 1900–1910 Zugewanderten des Bezirks Hietzing-Umgebung, die 1910 17 Prozent der anwesenden Bevölkerung umfassten,

²⁸ ERNST LANGTHALER, *Schlachtfelder. Alltägliches Wirtschaften in der nationalsozialistischen Agrargesellschaft 1938–1945 = Sozial- und wirtschaftshistorische Studien*, Bd. 38 (Wien, Köln, Weimar 2016) 260–276, besonders 260.

²⁹ KOMLOSY, *Niederösterreich* (wie Anm. 26) 221.

³⁰ AUFHAUSER, *Wohnchancen* (wie Anm. 24) 232 f., 236, 239.

³¹ Jürgen FRIEDRICHS, *Stadtanalyse. Soziale und räumliche Organisation der Gesellschaft* (Reinbek bei Hamburg 1977) 170.

³² Peter CLARK, *European Cities and Towns 400–2000* (Oxford 2009) 288.

die Mehrzahl aus Wien, ähnlich im Bezirk Tulln mit 13 Prozent und im Bezirk Mödling mit 11 Prozent.³³ Der beträchtliche Wanderungsgewinn des Bezirks Hietzing-Umgebung im Zeitraum 1923–1934 im Ausmaß von 13 Prozent der Wohnbevölkerung spricht dafür, dass die schon in der späten Monarchie bestehende Tendenz in der Wiener Bevölkerung, ihren Wohnsitz in das Wiener Umland zu verlagern, auch in der Zwischenkriegszeit keineswegs völlig abbricht.³⁴ Klammert man die Periode von „Groß-Wien“ (1938–1954) aus Gründen der mangelnden statistischen Vergleichbarkeit aus, dann lässt sich feststellen, dass die Suburbanisierung sich bis etwa 1960 innerhalb sehr bescheidener Grenzen von wenigen Tausend Abwandernden bewegte.³⁵

Doch ab den 1960er Jahren nahm der Suburbanisierungsprozess Fahrt auf. Den Schwerpunkt bildete zunächst der Süden Wiens. Von dort dehnte er sich in den Westen und Osten aus. Die Suburbanisierungszone erreichte in der Folge die steirische Grenze im Süden, im Nordwesten Tulln und im Nordosten Gänserndorf. In den 1990er Jahren lebte bereits etwa ein Drittel der niederösterreichischen Bevölkerung in der suburbanen Zone um Wien.³⁶

Die Suburbanisierung im Raum Wien war zum überwiegenden Teil wohnungs- und nicht arbeitsplatzmotiviert, obwohl der suburbane Wachstumsring rund um Wien sich, besonders im Süden, auch wirtschaftlich dynamisch entwickelte. Die Verlagerung des Wohnsitzes in das nahe Wiener Umland stand meist in Verbindung mit Familiengründungen, während die Übersiedelung in das stadtf fernere Umland eher bei geplanten Familienerweiterungen oder als Wohnungsverbesserung im höheren Erwerbsalter stattfand.³⁷

Basis für die Verlagerung von Wohnsitzen bildeten Realeinkommensgewinne der Wiener Haushalte, die in den Konsumausgaben erkennbar werden. Nach Stichprobenerhebungen lag das durchschnittliche jährliche reale Wachstum der Verbrauchsausgaben der Wiener Haushalte in den 1950er und 1960er Jahren bis zum Ölpreisschock von 1973 bei jährlichen Wachstumsraten um 3,1 (Arbeiterhaushalte) und 3,4 Prozent (Angestelltenhaushalte).

Die Pro-Kopf-Realeinkommensgewinne der Haushalte blieben noch bis Mitte der 1990er Jahre bestehen, doch das Wachstum in Niederösterreich lag nunmehr auf einem doppelt so hohen Niveau wie in Wien. Das lag nicht ausschließlich, aber

³³ K. k. Statistische Zentralkommission, Volkszählung 1910 (wie Tabelle 4) 13.

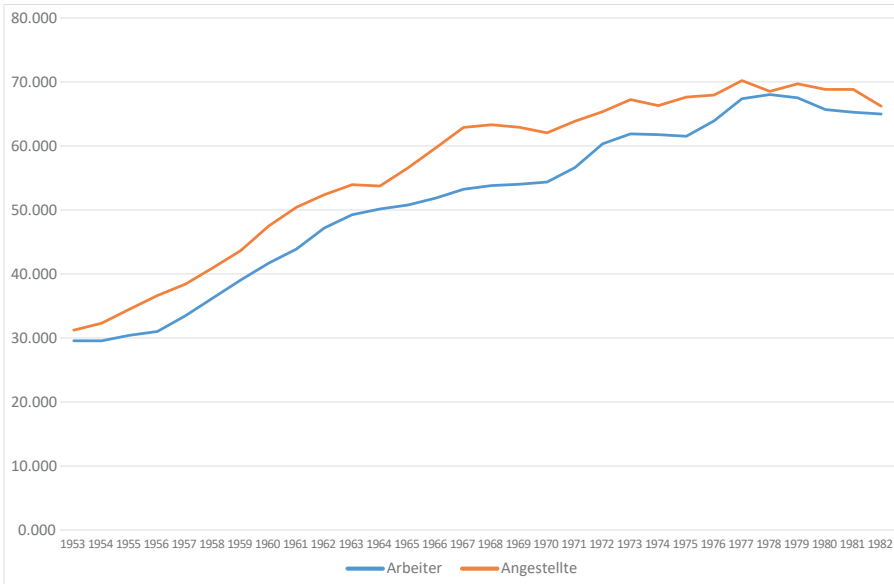
³⁴ Bundesamt für Statistik, Volkszählung 1934 (wie Anm. 22) 66.

³⁵ AUFHAUSER, Wohnchancen (wie Anm. 24) 232.

³⁶ Manfred SCHARF, Sozialer Wandel in Niederösterreich. In: Michael DIPPELREITER (Hrsg.), Niederösterreich. Land im Herzen – Land an der Grenze. = Geschichte der österreichischen Bundesländer seit 1945. Schriftenreihe des Forschungsinstitutes für politisch-historische Studien der Dr.-Wilfried-Haslauer-Bibliothek, Salzburg, Bd. 6/6 (Wien, Köln, Weimar 2000) 139–269, hier 173–175.

³⁷ AUFHAUSER, Wohnchancen (wie Anm. 24) 253.

Grafik 1: Durchschnittliches Jahreseinkommen Wiener Arbeitnehmerhaushalte pro erwachsener männlicher Person 1951–1982 in Schilling (zu Preisen 1982)



Quelle: Wirtschafts- und sozialstatistisches Handbuch, Bd. 11. Hrsg. Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien (1945–1969) (Wien 1970) 460–463, 470–473; 18 (1976) (Wien 1977) 374 f., 386 f.; 24 (1982) (Wien 1984) 284 f., 288 f.; Indizes zur Wertsicherung. Anleitungen, Langzeitreihen, Beispiele. Hrsg. Österreichisches Statistisches Zentralamt (Wien 1998) 35 f.; eigene Berechnungen.

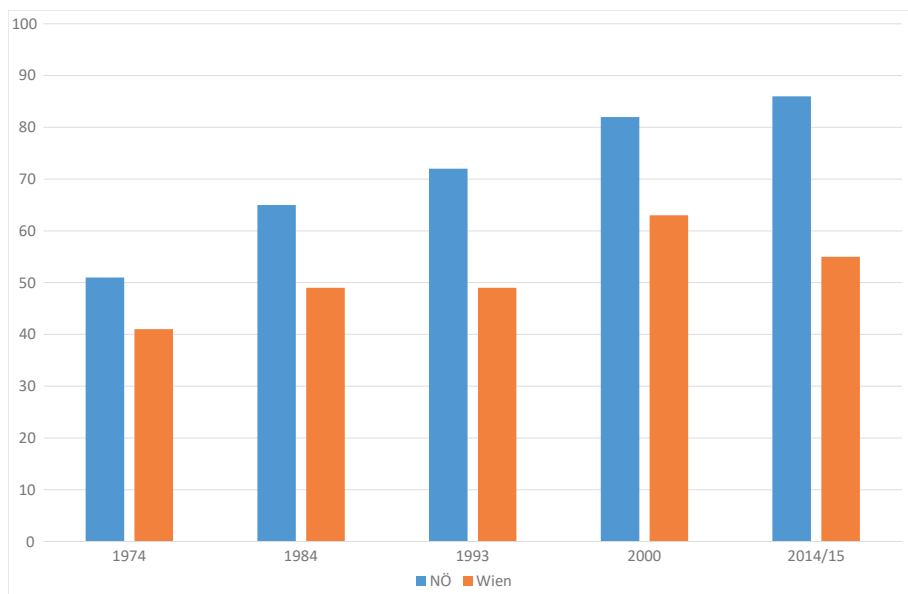
doch zu einem Gutteil, an der Abwanderung einkommensstarker Haushalte von Wien nach Niederösterreich.³⁸

Mit den satten Einkommensgewinnen der „goldenen Jahre“ war die Möglichkeit verbunden, die Ausgaben für den Individualverkehr überproportional zu steigern. Den Startschuss machte die Liberalisierung der Einfuhr von Fahrzeugen, verbunden mit einer massiven Zollsenkung im Jahr 1954.³⁹ Gaben Wiener Haushalte im Jahr 1954 noch lediglich 1,4 Prozent ihres durchschnittlichen Monatsbudgets für den Kauf und Betrieb von Kraftfahrzeugen aus, waren es ein Jahrzehnt später bereits 7,6 Prozent. Reale Zuwächse von durchschnittlich sagenhaften 15 Prozent befeuerten den Individualverkehr. Im gleichen Zeitraum stiegen die Ausgaben für die Be-

³⁸ Andreas WEIGL, Von der Existenzsicherung zur Wohlstandsgesellschaft. Überlebensbedingungen und Lebenschancen in Wien und Niederösterreich von der Mitte des 19. Jahrhunderts bis zur Gegenwart = Schriftenreihe des Forschungsinstitutes für politische-historische Studien der Dr.-Wilfried-Haslauer-Bibliothek, Salzburg, Bd. 73 (Wien, Köln, Weimar 2020) 236.

³⁹ Roman SANDGRUBER, Ökonomie und Politik. Österreichische Wirtschaftsgeschichte vom Mittelalter bis zur Gegenwart (Wien 1995) 478.

Grafik 2: Ausstattungsgrad privater Haushalte in Niederösterreich und Wien mit Pkw (in %)



Quelle: Johannes KLOTZ und Christa KRONSTEINER, Ausstattung privater Haushalte. Konsumerhebung 1999/2000. In: Statistische Nachrichten NF Bd. 56 (2001), 644–648, hier 645 f.; Ausstattungsgrad der Haushalte – Bundesländerergebnisse 2014/15. Hrsg. Statistik Austria (http://www.statistik.at/web_de/statistiken/menschen_und_gesellschaft/soziales/ausstattung_privater_haushalte/index.html) (29.11.2018).

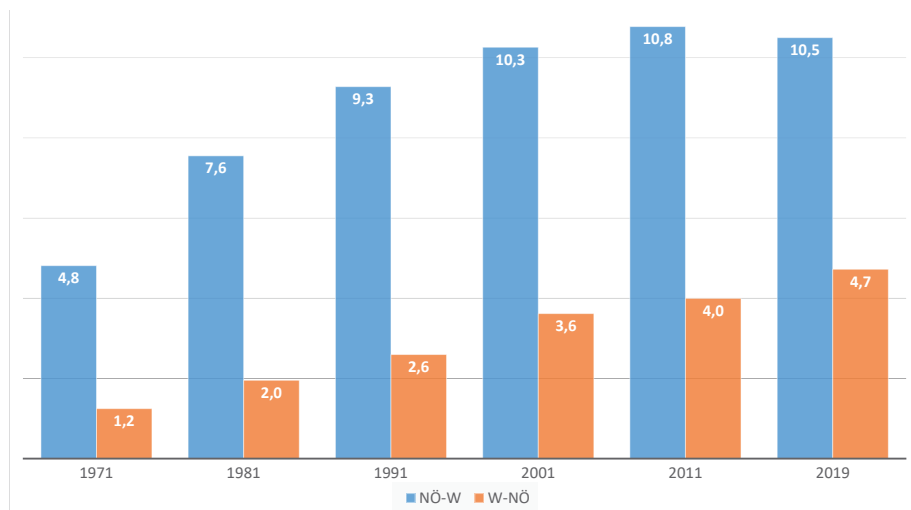
nützung öffentlicher Verkehrsmittel zwar auch anteilmäßig von 2,2 auf 2,9 Prozent, aber das Auto hatte die Straßenbahn und den Autobus in den Verbrauchsausgaben längst überholt.⁴⁰ Ohne Übertreibung rollte ab der zweiten Hälfte der 1950er Jahre eine „Autowelle“. „Besonders in den 50er- und 60er-Jahren wurde der Ankauf eines eigenen Autos als großer Schritt in Richtung Wohlstand empfunden.“⁴¹ Dies galt freilich nicht nur in Wien.

Da die Wohnsitzverlagerung in der Regel nicht mit einer Arbeitsplatzverlagerung in das Umland verbunden war, begann sich der Berufspendelverkehr zwischen Niederösterreich und Wien immer mehr zu verdichten. Die zum Thema veröffentlichten offiziellen staatlichen Statistiken sind mit einiger Vorsicht zu interpretieren, weil sie von der amtlichen Zurechnung von Hauptwohnsitzen abhängen, die für den Finanzausgleich unter den Bundesländern bestimmend sind. Gleichwohl lässt sich

⁴⁰ Andreas WEIGL, Der langfristige Wandel des Konsumverhaltens Wiener Haushalte. In: Statistische Mitteilungen der Stadt Wien 2002/4 (2002) 29–40, hier 32 f.

⁴¹ Franz Xaver EDER, Privater Konsum und Haushaltseinkommen im 20. Jahrhundert. In: Franz Xaver EDER, Peter EIGNER, Andreas RESCH u. Andreas WEIGL (Hrsg.), Wien im 20. Jahrhundert. Wirtschaft, Bevölkerung, Konsum = Querschnitte, Bd. 12 (Innsbruck, Wien, München, Bozen 2003) 201–285, hier 239.

Grafik 3: Arbeitspendler NÖ-Wien, Wien-NÖ 1971–2019 (auf 1.000)



Quelle: Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 2018, 2020. Hrsg. Magistrat der Stadt Wien (Wien 2018, 2020) 62; Bevölkerung zu Jahresbeginn nach Gemeinden 2002–2021. Hrsg. Statistik Austria (Gebietsstand: 1. Jänner 2021).

die gesamte Dynamik der Vernetzung an den Gesamtzahlen gut nachvollziehen. Bereits 1961 pendelten rund 70.200 Niederösterreicherinnen und Niederösterreicher arbeitsbedingt in ein anderes Bundesland und es waren 18.300 Personen zu verzeichnen, die aus Wien auspendelten.⁴² Von diesen entfiel jeweils die überwiegende Mehrheit auf Wien bzw. Niederösterreich. In der Folge kam es zu einem stetigen weiteren Anstieg der Pendelbewegung in beide Richtungen.

Tabelle 5: Berufspendlermatrix Wien und Niederösterreich 1971–2019

Jahr	NÖ → W	W → NÖ
1971	75.836	17.732
1981	115.995	28.333
1991	143.361	39.188
2001	165.757	56.964
2011	184.273	64.422
2019	199.942	79.422
1971–2019 (Zunahme in %)	164	348

Quelle: STATISTIK AUSTRIA; eigene Berechnungen.

⁴² Eigene Berechnungen nach H. HELCZMANOVSKI u. L. VALLANT, Pendelwanderung in Österreich 1961. In: Statistische Nachrichten NF 20 (1965) 439–446, hier 440.

Tabelle 6: Tagespendlerinnen und Tagespendler von Niederösterreich nach Wien nach Verkehrsmittel 1971–2001¹⁾

Verkehrsmittel	1971	%	1981	%	1991	%	2001	%
Auto, Motorrad, Moped	21.759	31,5	45.804	41,4	69.289	48,7	98.119	54,9
Eisenbahn, Schnellbahn	29.594	42,8	41.922	37,9	57.452	40,4	64.083	35,9
andere öffentliche Verkehrsm.	15.247	22,0	21.296	19,2	14.413	10,1	14.512	8,1
Sonstiges	2.559	3,7	1.637	1,5	1.014	0,7	1.914	1,1
Gesamt	69.159	100,0	110.659	100,0	142.168	100,0	178.628	100,0
Tagespendler und Tagespendlerinnen von Wien nach Niederösterreich nach Verkehrsmittel 1971–2001 ¹⁾								
Verkehrsmittel	1971	%	1981	%	1991	%	2001	%
Auto, Motorrad, Moped	6.746	44,0	15.332	54,7	24.412	65,5	38.758	68,3
Eisenbahn, Schnellbahn	2.758	18,0	4.600	16,4	6.517	17,5	7.816	13,8
andere öffentliche Verkehrsm.	5.119	33,4	7.409	26,4	5.671	15,2	9.324	16,4
Sonstiges	701	4,6	684	2,4	658	1,8	884	1,6
Gesamt	15.324	100,0	28.025	100,0	37.258	100,0	56.782	100,0

¹⁾ Arbeits- und Schulpenderinnen und -pendler
Quelle: Statistik Austria, STAT CUBE; eigene Berechnungen.

Auch unter Berücksichtigung des seit den 1990er Jahren feststellbaren erheblichen Bevölkerungswachstums Niederösterreichs und Wiens zeigt sich pro 1.000 Einwohnerinnen und Einwohnern ein Anstieg der Pendlerverflechtung bis etwa 2010. Im letzten Jahrzehnt stieg nur noch die Pro-Kopf-Pendlerzahl von Wien nach Niederösterreich ganz im Sinn des Trends der vorangegangenen Jahrzehnte. Die relative Verflechtung von Niederösterreich nach Wien nahm hingegen etwas ab. Zu berücksichtigen ist bei dieser Berechnung der starke Zustrom von Geflüchteten nach Wien, die in der Regel auf Grund ihres geringen Einkommens kaum als Pendler*innen in Frage kommen.

Insgesamt hat sich die Gesamtzahl der Berufspendlerströme allein zwischen 1981 und 2001 um 54 Prozent erhöht. Von ca. 1970 bis 2020 stieg die Zahl der niederösterreichischen Arbeitspendlerinnen und -pendler nach Wien nahezu um das Dreifache, während sich jene in umgekehrter Richtung fast verfünffachte. Teilweise in Verbindung mit der Suburbanisierung nahmen auch die Bildungspendlerströme beträchtlich zu. Diese kennzeichnet allerdings eine recht einseitige Wien-Orientierung. Um 2000 pendelten rund 24.000 Schülerinnen und Schüler sowie Studentinnen und Studenten täglich von Niederösterreich nach Wien und nur 2.500 von Wien nach Niederösterreich.⁴³

⁴³ Statistisches Jahrbuch der Stadt Wien 2018, 2020. Hrsg. Magistrat der Stadt Wien (Wien 2018, 2020) 31.

Wie sehr der bis zur Jahrtausendwende stark zunehmende Individualverkehr die Pendlerverflechtung zu intensivieren half, belegt Anzahl und Anteil der Tagesein- und -auspendelnden, die dafür Auto, Motorrad oder Moped benutzten. Bei den Einpendlern und Einpendlerinnen stieg der Anteil von 31,5 Prozent auf 54,9 Prozent, bei den Auspendlerinnen und Auspendlern von 44,0 auf 68,3 Prozent jeweils kontinuierlich von Jahrzehnt zu Jahrzehnt an.

Das Agglomerationsnetzwerk

Der geschilderte Prozess der Suburbanisierung blieb in seiner Wirkung im Lauf der Zeit nicht auf die bloße Verlagerung von Wohnsitzen in das nähere oder fernere Umland der Großstadt Wien beschränkt. Er beförderte die Herausbildung hybrider Lebensstile, die Elemente der traditionellen urbanen, suburbanen, aber durchaus auch der ruralen Lebenswelt vereinten. Somit entstand in den letzten Jahrzehnten in Niederösterreich und Wien eine Agglomeration, die mit US-amerikanischen und westeuropäischen Vorbildern zumindest gewisse Ähnlichkeiten hat. Die Annäherung von Stadt und „Land um Stadt“ findet geographisch und demographisch wohl ihren sinnfälligsten Ausdruck in der Zunahme von Multilokalität in Österreich im Allgemeinen und in der Ostregion im Besonderen. Personen mit Zweit-, manchmal auch noch weiteren Wohnsitzen nahmen an Zahl beträchtlich zu.⁴⁴

Im Prinzip war die Verlegung von Wohnsitzen in Grünzonen des großstädtischen Umlandes für den wohlhabenden Teil der städtischen Bevölkerung nichts Neues. Deren Anfänge reichen bis in das 19. Jahrhundert, ja bei Adel und Großbürgertum sogar noch weiter zurück. Sommersitze des Hofadels außerhalb von Wien und seinen Vorstädten gehörten ab der frühen Neuzeit zur standesgemäßen Lebensführung, wobei sich Besitz und Bewirtschaftung landwirtschaftlich genutzter Güter und Rekreation mischten.⁴⁵ Nachdem sich die barocke „Bauwut“ des Adels nach Überwindung der Zweiten Osmanischen Belagerung 1683 zunächst auf den Ring der Wiener Vorstädte konzentriert hatte,⁴⁶ begann sich im letzten Viertel des 18. Jahrhunderts (getragen von der englischen Gartenkultur der Aufklärung) der barocke Gartenkranz in die Wiener Vorstädte auszudehnen und schließlich auch immer mehr auf das heutige Niederösterreich auszugreifen. Prominente, mit großzügigen Gärten ausgestattete Adelssitze entstanden unter anderem in Neuwaldegg, Hadersdorf, Vöslau, Kalksburg, Schönau, Bruck an der Leitha, bei Göllersdorf und

⁴⁴ Alexander WISBAUER, Stephan MARIK-LEBECK u. Hélène VENNINGEN-FRÖHLICH, Multilokalität in Österreich. Regionale und soziodemographische Struktur der Bevölkerung mit mehreren Wohnsitzen. In: Peter WEICHHART u. Peter A. RUMPOLT (Hrsg.), Mobil und doppelt sesshaft. Studien zur residenziellen Multilokalität = Abhandlungen zur Geographie und Raumforschung, Bd. 18 (Wien 2013) 83–120.

⁴⁵ Otto BRUNNER, Adeliges Landleben und europäischer Geist. Leben und Werk Wolf Helmhards von Hohberg 1612–1688 (Salzburg 1949).

⁴⁶ Wolfgang PIRCHER, Verwüstung und Verschwendung. Adeliges Bauen nach der Zweiten Türkenbelagerung = Forschungen und Beiträge zur Wiener Stadtgeschichte, Bd. 14 (Wien 1984).

in Ernstbrunn. Verbunden war dies mit einer Aufwertung der von den Hauptstädterinnen und Hauptstädtern bevorzugten „Wiener Gegenden“ in der Hinterbrühl, im Badener Helenental und anderswo in der zeitgenössischen Literatur.⁴⁷

Im Vormärz erlebte die Landpartie mit der Einführung von regelmäßigen Verbindungen durch „Zeiselwagen“ in das landschaftlich attraktive Wiener Umland einen größeren, breitere Schichten erfassenden Aufschwung⁴⁸ und erweckte zumindest bei den Vermögenden Begehrlichkeiten zum Erwerb von kleineren Landhäusern oder auch Wohnungen am Land. Besonders der Wienerwald entwickelte sich zu einer beliebten Freizeitregion der Wienerinnen und Wiener.⁴⁹ Im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert nahm die Zahl der Sommersitze der adeligen und bürgerlichen Oberschicht besonders in den durch Bahnlinien erschlossenen Zonen zu.⁵⁰ Neue Verkehrsmittel wie Pferdetramway, Straßenbahn und Eisenbahn ermöglichten sogar bereits das Pendeln zwischen Arbeits- und Wohnort.⁵¹ Vorerst noch eingeschränkt verbreiteten sich damit auch im Umland Lebensstile der städtischen Mittelschicht. Wie am Beispiel der Wanderungsgewinne einiger westlicher und südlicher Wiener Umlandbezirke deutlich geworden ist, kam dieser Prozess auch in der Zwischenkriegszeit nicht völlig zum Stillstand. Die ganz überwiegende Mehrheit der Bevölkerung in Niederösterreich und Wien bedrückten allerdings ganz andere Sorgen, und die Möglichkeit, sich mehrere Wohnsitze leisten zu können, blieb auf eine kleine Minderheit beschränkt. Bis in die 1950er Jahre änderte sich daran wenig. Die Wohlstandsgewinne der „goldenen Jahre“ und die Verbilligung des Individualverkehrs dank industrieller Massenproduktion von Kleinwagen trugen dann jedoch maßgeblich dazu bei, dass der Zweitwohnsitz für immer mehr Menschen in den Bereich des finanziell Möglichen rückte.

Nicht weiter verwunderlich verlief der Anstieg der Nebenwohnsitze parallel zur Entwicklung des Pendlerverkehrs. Nach einer Mikrozensus-erhebung aus dem Jahr 1978 besaßen zu diesem Zeitpunkt bereits 69.000 Wiener Haushalte einen weiteren Wohnsitz in Niederösterreich oder dem Burgenland. Umgekehrt hatten 12.700 niederösterreichische oder burgenländische Haushalte einen weiteren Wohnsitz in

⁴⁷ Géza HAJÓS, *Romantische Gärten der Aufklärung. Englische Landschaftskultur des 18. Jahrhunderts in und um Wien = Studien zu Denkmalschutz und Denkmalpflege*, Bd. 14 (Wien, Köln 1989) 143–231.

⁴⁸ Felix CZEIKE, *Landpartien und Sommeraufenthalte. Die Entwicklung vom ausgehenden 17. bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts*. In: *Wiener Geschichtsblätter* 43 (1988) 41–65.

⁴⁹ Christian MATZKA, *Tourismus im Wienerwald 1850–1914: Die Entstehung einer Freizeitregion vor den Toren der Großstadt, vom Bau der Eisenbahnen bis zum Ersten Weltkrieg = Studien und Forschungen aus dem Niederösterreichischen Institut für Landeskunde*, Bd. 42 (St. Pölten 2007).

⁵⁰ A. KAUFMANN, R. REICHEL, T. BRANDL, R. WEISSIG, K. CSERJAN, D. O. MÄRKI, H. KORDINA u. W. FRITHUM (Hrsg.), *Zweitwohnungen in Österreich. Formen und Verbreitung, Auswirkungen, künftige Entwicklung = Österreichische Raumordnungskonferenz Schriftenreihe*, Bd. 54 (Wien 1987) 23.

⁵¹ Martin KNOLL u. Reinhold REITH, *Mobilities, Migration and Demography*. In: Sebastian HAUMANN, Martin KNOLL u. Detlev MARES (Hrsg.), *Concepts of Urban-Environmental History* (Bielefeld 2020) 203–220, hier 212.

Wien.⁵² Zu Beginn der 1980er Jahren waren die Zweitwohnsitze von Wienerinnen und Wienern noch sehr stark auf die Wienerwaldgemeinden konzentriert. Mit großem Abstand folgte das nordöstliche Wiener Umland (45.000 gegenüber 8.600), alle übrigen Teile Niederösterreichs spielten noch eine sehr geringe Rolle. Die ganzjährige Nutzung dominierte bereits.⁵³ Diese und ähnliche Daten aus Volkszählungen und Mikrozensus waren allerdings bis zur Einführung der Registerzählungen mit dem Makel behaftet, dass die Bestimmung der Hauptwohnsitzgemeinde mehr oder minder bei den befragten Personen lag und dadurch die Zuordnung von Haupt- und Nebenwohnsitz in zahlreichen Fällen zu diskutieren ist. Schließlich ging es den rivalisierenden Gemeinden um Zuteilung von Mitteln aus dem Finanzausgleich, was die Zählung der Einwohnerschaft zum Politikum machte und Begehrlichkeiten weckte. Die folgende Tabelle basiert auf registerbasierten Statistiken, weswegen von einer hohen Genauigkeit auszugehen ist. Untererfassungen und „Karteileichen“ betreffen vor allem Personen, die keinen Hauptwohnsitz in Österreich haben und hier nicht von Interesse sind.⁵⁴ Die Matrix stellt sich nahezu spiegelverkehrt zu den Pendlerströmen dar, die von Einpendlerinnen und Einpendlern aus Niederösterreich nach Wien dominiert werden; unter Personen mit Wohnsitzen in Niederösterreich und Wien überwiegen hingegen jene, die ihren Hauptwohnsitz in Wien haben. Die große Bedeutung der Bundeshauptstadt für in Niederösterreich wohnhafte Personen mit Nebenwohnsitz wird deutlich, wenn man die angeführten Zahlen zur Gesamtzahl von Privathaushalten mit mindestens einem Haushaltsmitglied, welches einen weiteren Wohnsitz hat, in Beziehung setzt. Sie betrug 2013 151.427. 22 Prozent der niederösterreichischen Haushalte entsprachen dieser Kategorie.⁵⁵

Tabelle 7: Personen mit Nebenwohnsitzverflechtung Niederösterreich/Wien 2013

Nebenwohnsitz	Hauptwohnsitz	
	Niederösterreich	Wien
Niederösterreich		118.400
Wien	58.500	

Quelle: BAUER, Nebenwohnsitze, 4; eigene Berechnungen.

Die zunehmende Verflechtung der niederösterreichischen und Wiener Bevölkerung zeitigte Wirkungen, die weit über die geographische Dimension hinausgingen. Die neu gewonnene Mobilität eröffnet vielfache biographische Optionen, was den Bildungsweg, die Wahl des Arbeitsplatzes, aber nicht zuletzt auch das generative Verhalten anlangt. Die weiter zunehmende demographische Verflechtung der bei-

⁵² Wilhelm JANIK, Besitz von Zweitwohnungen. Ergebnisse des Mikrozensus vom März 1978. In: Statistische Nachrichten, Bd. 34 (1979) 70–72, 134–136, hier Tabelle 6.

⁵³ KAUFMANN, Zweitwohnungen (wie Anm. 50) 40 f.

⁵⁴ Adelheid BAUER, Registerbasierte Statistiken. Nebenwohnsitze. Kalenderjahr 2015. Abgestimmte Erwerbsstatistik 2013 (Statistik Austria – Schnellbericht 10.25) (Wien 2015) 1.

⁵⁵ Ebd., 19.

den Bundesländer trug auch, wenngleich in einen gesamtgesellschaftlichen Kontext eingebunden, zur Annäherung und teilweisen Angleichung zahlreicher demographischer Indikatoren im gesamten ostösterreichischen Raum bei. Das generative Verhalten kann dafür als besonders aussagekräftiger Faktor angeführt werden:

Tabelle 8: Altersspezifische Fertilitätsraten in Niederösterreich und Wien 1961 und 1985

Altersgruppe	NÖ	W	Index Wien = 100
1961			
20–24 Jahre	180,9	114,3	158
25–29 Jahre	170,1	107,5	158
30–34 Jahre	103,7	63,4	164
35–39 Jahre	54,8	26,8	204
40–44 Jahre	17,6	7,3	243
1985			
20–24 Jahre	101,9	87,4	117
25–29 Jahre	96,8	87,9	110
30–34 Jahre	46,7	50,9	92
35–39 Jahre	16,4	16,2	101
40–44 Jahre	2,6	3,2	81

Quelle: Statistik Austria, eigene Berechnungen.

Der Vergleich der altersspezifischen Fertilitätsraten wurde bewusst vom Babyboom der 1960er bis Mitte der 1980er Jahre angesetzt, weil danach die stark wienzentrierte Zuwanderung aus dem Ausland, besonders die Flüchtlingsmigrationen der 1990er Jahre und ab 2015, einen statistischen Bias erzeugen, da sie ja nicht die langen Linien des Wandels innerhalb der autochthonen Bevölkerung spiegeln.

Die Angleichung des generativen Verhaltens zwischen Niederösterreich und Wien ist aber nur zum geringeren Teil mit der Verlagerung von Wohnsitzen von Städtetinnen und Städtern in das Umland in Verbindung zu bringen. Vielmehr kann die Entstehung und Verdichtung des Migrationsnetzwerkes als Teil des Urbanisierungsprozesses gesehen werden. Auf eine einfache Formel gebracht: Städtische Lebensformen bedingen bzw. ermöglichen Individualisierung.⁵⁶ Insofern ist das „Land um die Stadt“ verstädtert.

Abseits rein demographischer Betrachtungsweisen geht die Angleichung noch deutlich weiter. Sie umfasst all das, was man als regionalen „Wohlstand“ bezeichnen könnte. Wie Berechnungen eines Regional Development Index für die österreichischen Bundesländer und nach politischen Bezirken belegen, sorgte das Agglomerationsnetzwerk und seine Verdichtung in den letzten Jahrzehnten für eine Angleichung des Wohlstandsniveaus – gemessen mithilfe der Indikatoren

⁵⁶ Michael MITTERAUER, Sozialgeschichte der Familie. Kulturvergleich und Entwicklungsperspektiven = Basistexte Wirtschafts- und Sozialgeschichte, Bd. 1 (Wien 2009) 139.

Lebenserwartung, Ausbildungsniveau und Nettoeinkommen – zwischen Land und Stadt. Demnach befanden sich Wien und Niederösterreich um 2010 auf der Bundesländerebene in einer Gruppe mit einem Index von 99,0 bzw. 96,9. Der verbliebene Unterschied ging nicht von ungefähr ausschließlich auf das Konto des peripheren oberen Wald- und Weinviertels, das ähnlich niedrige Werte wie einige von einkommenschwachen Schichten bewohnte Bezirke Wiens vorwies. Im Vergleich der Indexwerte 1971 und 2008 zeigt sich sogar, dass das gesamte Bundesland Niederösterreich seit den 1970er Jahren im Vergleich mit anderen Teilen Österreichs eine überdurchschnittliche Erhöhung des Wohlstandsniveaus zu verzeichnen hatte. Verantwortlich dafür waren die Indikatoren Bildungsniveau und Nettoeinkommen.⁵⁷

Unberührt vom Trend zur Konvergenz blieb die Entwicklung der Lebenserwartung in den ehemaligen Ostgrenzgebieten am Eisernen Vorhang an der Grenze zur Tschechischen Republik, der Slowakei und Ungarn. Dafür verantwortlich war vor allem die höhere Sterblichkeit im Bereich bestimmter Stoffwechselerkrankungen (Diabetes, chronische Leberkrankheiten), Darmkrebs, Herz-/Kreislaufkrankungen (Ischämische Herzkrankheiten, Arteriosklerose) und Krankheiten im Zusammenhang mit Suchtmitteln (alkohol- und tabakassoziierte Krankheiten).⁵⁸

Tabelle 9: Regional Development Index nach politischen Bezirken 2008

Politischer Bezirk	RDI	e0 ¹⁾	EDU ²⁾	NE ³⁾
Amstetten	99,68	80,49	3,08	19.500
Baden	98,74	79,24	3,18	21.500
Bruck an der Leitha	97,27	79,19	3,10	21.600
Gänserndorf	96,67	79,35	3,09	20.700
Gmünd	93,02	79,97	2,96	18.000
Hollabrunn	94,29	79,51	3,07	18.800
Horn	92,56	79,08	3,10	18.600
Korneuburg	105,90	80,18	3,27	22.400
Krems an der Donau	101,41	79,82	3,21	21.000
Krems-Land	98,91	80,39	3,12	18.800
Lilienfeld	95,96	80,01	3,04	18.800
Melk	92,93	79,37	3,05	18.600
Mistelbach	94,71	79,16	3,09	19.900
Mödling	117,99	81,22	3,47	25.600
Neunkirchen	95,19	79,40	3,09	19.500
Scheibbs	95,34	79,90	3,05	18.600

⁵⁷ Lukas Andreas SCHROTT, Human Development, Well-Being and Health. Evidence from Regional Development and Occupational Psychology, (Diss. Innsbruck 2014) 19, 64 f.

⁵⁸ Österreichischer Todesursachenatlas 1998/2004. Hrsg. Statistik Austria (Wien 2007) 102–239.

Politischer Bezirk	RDI	e0 ¹⁾	EDU ²⁾	NE ³⁾
St. Pölten-Land	98,06	79,78	3,12	19.900
St. Pölten-Stadt	101,18	80,27	3,11	20.700
Tulln	99,91	79,71	3,17	20.800
Waidhofen an der Thaya	91,12	79,36	3,02	17.800
Waidhofen an der Ybbs	102,68	80,49	3,18	20.200
Wiener Neustand-Land	95,38	79,22	3,10	20.100
Wiener Neustand-Stadt	95,06	78,81	3,14	20.800
Zwettl	93,57	80,28	3,01	17.200
Niederösterreich	96,88	79,76	3,15	20.600
Wien	99,03	79,31	3,28	21.300

¹⁾ Lebenserwartung bei der Geburt. – ²⁾ Index des Bildungsniveaus. – ³⁾ Nettoeinkommen in EUR.

Quelle: SCHROTT, Human Development, 20, 30–33.

Ausblick

Die demographischen Beziehungen von Niederösterreich und Wien haben im Lauf der Geschichte einen erheblichen Wandel durchlaufen. Aus einer über lange Phasen der Regionalgeschichte höchst ungleichen Beziehung entwickelte sich im Lauf der Industrialisierung ein Migrationsnetzwerk. Während die seit dem ausgehenden 19. Jahrhundert bestehende Industrieagglomeration hinsichtlich der Mobilität ihrer Bewohnerinnen und Bewohner noch an Grenzen des öffentlichen Verkehrsnetzes stieß, sorgte die ab den 1950er Jahren einsetzende „Autowelle“ für eine nachhaltige Verdichtung zu einem Agglomerationsnetzwerk. Diese fand in der sprunghaften Ausweitung des Pendelverkehrs und der zunehmenden Verbreitung von Multilokalität ihren Ausdruck. Die ökonomische Basis lieferten deutlich steigende Realeinkommen während der „goldenen Jahre“ zwischen 1953 und 1973, zum Teil auch noch in den folgenden beiden Jahrzehnten nach der Überwindung der beiden Erdölpreisschocks von 1973 und 1982. Die materielle Basis dieses Booms verweist auch auf die Anfänge der Suburbanisierung, die in das späte 19. Jahrhundert zurückreichen und zunächst primär ein auf die Oberschicht beschränktes Phänomen blieben. Der Anstieg der Masseneinkommen induzierte letztlich auch jene Massenproduktion von Personenkraftwagen, weil der Erwerb eines Autos für viele leistbar wurde.

Regionalökonomisch betrachtet profitierten Niederösterreich und Wien von jenem *bidirectional growth*, jenem auf zwei Wachstumspolen beruhenden Entwicklungsmuster, welches die Performance der österreichischen Volkswirtschaft in der Zweiten Republik jedenfalls bis zum „Wendejahr“ 1989 prägte. Bedingt durch die Randlage der Ostregion am Eisernen Vorhang und durch die größere Nähe zum EWG-Raum erzielte Westösterreich zwar eine höhere ökonomische

Dynamik, doch wurde dieser Nachteil durch die Funktion von Wien als Bundeshauptstadt und die Konzentration eines Teils der österreichischen Unternehmen auf den Binnenmarkt weitgehend wettgemacht. Trotz der ungünstigen Randlage verlor Wien daher auch nur wenig an Dominanz im österreichischen Städtennetz.⁵⁹ Daher konnte die Bevölkerung in Niederösterreich und Wien auch jene Wohlstandsgewinne verzeichnen, die als *Conditio sine qua non* für die Aufspannung des Agglomerationsnetzwerks zu bezeichnen sind. Nach 1989 rückte die Agglomeration ohnehin mit einer durchaus günstigen Perspektive in die Mitte Europas: „The reestablishment of trade links with the east – with what was once Vienna’s natural trading area – is reinvigorating the Viennese economy and that of surrounding places. Most of Austria today finds itself between two powerful magnates, a true case of bidirectional development.”⁶⁰

Bis in die Gegenwart ist der Trend der Verdichtung innerhalb des Agglomerationsnetzwerkes ungebrochen. Der von Wien und Niederösterreich gebildete Raum reiht sich damit in jene Kategorie von Regionen, der nachhaltig durch den Pendelverkehr geprägt ist. Um die Jahrtausendwende entfielen mehr als die Hälfte der Jobs in den 20 größten europäischen Städten auf Pendlerinnen und Pendler.⁶¹ Dennoch kündigen sich bereits Veränderungen an, die mittel- und langfristig die Beziehungen von Kernstadt und „Land um der Stadt“ nachhaltig beeinflussen dürften.

Zum einen fordert der Klimawandel eine entschiedeneren Abkehr von fossilen Energieträgern. Eine Aufwertung des öffentlichen Verkehrs gerade auch beim Pendeln zwischen Wohn- und Arbeitsort ist damit unumgänglich und bereits im Lauf. Steigende Fahrgastzahlen im Verkehrsverbund Ostregion (VOR) deuten jedenfalls darauf hin. So überschritt der VOR im Jahr 2020 die Fahrgastzahl eine Milliarde, wovon allerdings nur ein Teil die Grenzen der Bundesländer Niederösterreich und Wien überschritt.⁶² Zum anderen sorgt der steigende Anteil höherer Altersgruppen innerhalb der Bevölkerung Niederösterreichs und Wiens in Verbindung mit laufenden Fortschritten der modernen Medizin zu einem immer größeren Bedarf an hochspezialisierten Gesundheitsdienstleistungen, die in erforderlicher Dichte nur in Wien und den größeren Städten des Umlands angeboten werden können. Darüber hinaus liegt es in der Natur der Sache, dass Pensionistinnen und Pensionisten – Homeoffice hin oder her – weniger pendeln als Erwerbstätige. Schließlich ist noch auf die relativ große Zahl an Arbeitsmigrantinnen und -migranten und Geflüchteten hinzuweisen, die sich in den letzten Jahren in erster Linie in Wien angesiedelt haben und deren Wünsche und Sehnsuchtsorte, was die Möglichkeit von „Zweitwohnsitzen“ anlangt, geographisch eher in den Nachfolgestaaten Jugoslawiens, in der Türkei, Syrien, vielleicht auch in der Ukraine zu verorten sind und nicht unbedingt

⁵⁹ Volker NITSCH, *City Growth in Europe = Volkswirtschaftliche Schriften*, Bd. 518 (Berlin 2001) 153–158.

⁶⁰ Maria POLÈSE, *The Wealth and Poverty of Regions. Why Cities Matter* (Chicago, London 2009) 117 f.

⁶¹ CLARK, *European Cities* (wie Anm. 32) 345.

⁶² Zahlen, die den VOR bewegten, online unter: https://www.vor.at/fileadmin/CONTENT/Dokumente/VOR_Zahlenspiegel_2020.pdf (31.5.2022)

in Niederösterreich. Jedenfalls bleibt die Zukunft für die Beziehungen des „Landes um der Stadt“ zur Bundeshauptstadt spannend und für die Regionalpolitik herausfordernd.

Andreas Weigl, Univ.Doz. MMag. Dr., geboren am 23. März 1961 in Wien, Studium der Wirtschaftsinformatik und der Geschichte an der Universität Wien, wissenschaftlicher Mitarbeiter des Wiener Stadt- und Landesarchivs, Univ.Doz. am Institut für Wirtschafts- und Sozialgeschichte der Universität Wien, Vorsitzender des Österreichischen Arbeitskreises für Stadtgeschichtsforschung, 2019: Viktor-Adler Staatspreis für Geschichte der sozialen Bewegungen.