

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](http://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](https://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.

# Verkehrswege und Verkehrsströme. „Erreichbarkeit“ als Konzept einer Geschichte der Mobilitätsbeziehungen zwischen Metropole und Umland

Von *Bernd Kreuzer*

**Abstract:** Die Verkehrsverhältnisse zwischen der Großstadt Wien und dem umliegenden Bundesland Niederösterreich erfuhren im 20. Jahrhundert einen grundlegenden Wandel. Die den Verkehrsströmen zugrundeliegende Verkehrsinfrastruktur zeichnet sich durch eine sehr hohe Beständigkeit und Kontinuität aus, die demnach enorme Pfadabhängigkeiten barg und birgt; sie unterlag jedoch auch bemerkenswerten Umbrüchen und Ausbau- wie auch Innovationsschüben insbesondere im Straßenverkehr, die wiederum Voraussetzung für den Prozess der Suburbanisierung waren. Das hier angewandte, aus den Raum- und Verkehrswissenschaften entlehnte Konzept der „Erreichbarkeit“ bietet neue Perspektiven in der Analyse des Beziehungsgeflechts zwischen Wien und Niederösterreich, um die Folgen dieser „Revolutionen der Erreichbarkeit“ besser verstehen zu können.

**Keywords:** Vienna, Lower Austria, roads, mobility, travel times

Wenn es um die Stadt-Land-Beziehungen zwischen Metropole und Umland in den 100 Jahren seit der Trennung der beiden Bundesländer Wien und Niederösterreich geht, so geraten unweigerlich auch die Verkehrswege und Verkehrsströme als nicht unwesentlicher Teil dieser Beziehungsgeschichte in den Blick der Historiker\*innen, denn gerade „das 20. Jahrhundert hat die sozial-räumlichen Beziehungen und Grenzen zwischen Stadt und Land fundamental verändert.“<sup>1</sup> Franz-Werner Kersting und Clemens Zimmermann führen hier vor allem Umbrüche in der Landwirtschaft, in den Lebensstilen, im Kommunikationswesen und eben im Verkehrswesen an, die zu einer tendenziellen Aufhebung – oder anders ausgedrückt: zur allmählichen Nivellierung der jahrhundertlang gültigen Stadt-Land-Differenzen – führten. Dieser Befund bezieht sich freilich vor allem auf die USA und Nordwest- und Mitteleuropa und verweist gleichzeitig auf ebenso vorhandene gegenläufige Tendenzen.<sup>2</sup> Die durch die Corona-Pandemie bedingten mentalen Umbrüche vor allem unter Großstadtbewohner\*innen sind hier natürlich noch nicht einmal ansatzweise in Rechnung gestellt. Es deutet allerdings vieles darauf hin, dass sich der Trend zur Suburbanisierung und Stadtfucht in Zukunft aufgrund der Erfahrungen während der sogenannten Lockdowns noch verstärken wird.

Im Bereich der Telekommunikation und des Verkehrs handelt es sich bei den oben genannten Umbrüchen in aller Regel nicht nur um technische Innovationschübe bzw. um die breitere Diffusion bereits vorhandener Technologien, sondern auch um Verbesserungen der Infrastruktur, die oft mit massiven Kostenreduktionen und leichter Verfügbarkeit von Technologien für die breite Masse zusammenhängen. Konkret geht es um Innovationen wie das Telefon, (Breitband-)Internet und Glasfaserkabel; allgemein gesprochen spielt einerseits die Digitalisierung und

<sup>1</sup> Franz-Werner KERSTING u. Clemens ZIMMERMANN, Stadt-Land-Beziehungen im 20. Jahrhundert. Geschichts- und kulturwissenschaftliche Perspektiven. In: Franz-Werner KERSTING u. Clemens ZIMMERMANN (Hrsg.), Stadt-Land-Beziehungen im 20. Jahrhundert. Geschichts- und kulturwissenschaftliche Perspektiven = Forschungen zur Regionalgeschichte, Bd. 77 (Paderborn [u.a.] 2015) 9–31, hier 9; vgl. Ferdinand OPLL, Wien und Niederösterreich. Ein historischer Überblick zu den Beziehungen zwischen Land und Stadt. 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, Bd. 70 (St. Pölten 2017) 57–76; Willibald ROSNER, Die Hauptstadt und das Land – ein Spannungsverhältnis? Wien und Niederösterreich im 19. und im 20. Jahrhundert. In: Pro Civitate Austriae. Information zur Stadtgeschichtsforschung in Österreich NF 11 (2006) 45–56. – Als Überblick zur Verkehrsgeschichte Niederösterreichs: Bernd KREUZER, Ein Land im Aufbruch: 100 Jahre Mobilität. In: 100 Jahre Niederösterreich. Ein Jahrhundert in Gelb-Blau = NÖN Edition Geschichte (St. Pölten 2022) 66–70; Günter DINHOBL u. Bernd KREUZER, Unterwegs in Niederösterreich. Verkehr im Land um Wien. In: Peter MELICHAR, Ernst LANGTHALER u. Stefan EMINGER (Hrsg.), Niederösterreich im 20. Jahrhundert. Bd. 2 Wirtschaft (Wien, Köln, Weimar 2008) 51–100; Werner BERTHOLD, Eine revolutionäre Schrumpfung der Welt. Verkehr in Niederösterreich vom 19. ins 21. Jahrhundert. In: Stefan EMINGER, Elisabeth LOINIG u. Willibald ROSNER (Hrsg.), Ein Land im Zeitraffer. Niederösterreich seit 1848 (Weitra 2012) 107–116.

<sup>2</sup> KERSTING u. ZIMMERMANN, Stadt (wie Anm. 1) 9 f.; vgl. Friedrich LINGER, Der Stadt-Land-Gegensatz in der europäischen Geschichte des 19. und 20. Jahrhunderts – ein Abriss. In: Friedrich LINGER, Stadt-Geschichten. Deutschland, Europa und die USA seit 1800 (Frankfurt am Main 2009) 15–29, hier 15. Erstmals veröffentlicht in: *Comparativ* 18/2 (2008) 57–70.



Abbildung 1: Karl SCHÖBER: „Handkarte des Erzherzogthumes Oesterreich unter der Enns“, um 1900, Wien (1:750.000, Ausschnitt).

andererseits die Motorisierung sowie der Ausbau der Verkehrswege eine Rolle. Stefan Schmitz spricht deswegen von „Revolutionen der Erreichbarkeit“.<sup>3</sup>

Sowohl die Suburbanisierung als auch die Globalisierung als Phänomene enormer Tragweite haben hier ihre Grundlagen und Voraussetzungen. Gerade der sich nach dem Zweiten Weltkrieg durch die private Motorisierung beschleunigende Prozess der Suburbanisierung<sup>4</sup> ließ die vormals scharf gezogenen Grenzen zwischen Stadt und Land zusehends verwischen und schuf eine Art diffuser Grauzone aus Wohn-, Gewerbe-, Industrie- und Agrargebieten am Rande der Städte, die nicht als städtisch-urban, aber auch nicht als ländlich-dörflich bezeichnet werden kann. Für sie prägte Thomas Sieverts den Begriff der „Zwischenstadt“.<sup>5</sup>

Diesen eindeutig zu konstatierenden Umbrüchen steht die gerade in jüngster Zeit von der Forschung so eindrucksvoll hervorgehobene „Beständigkeit“ der Infra-

<sup>3</sup> So der Titel seines Werkes: Stefan SCHMITZ, *Revolutionen der Erreichbarkeit. Gesellschaft, Raum und Verkehr im Wandel = Stadtforschung aktuell*, Bd. 83 (Opladen 2001).

<sup>4</sup> Vgl. Gerd KUHN, *Suburbanisierung in historischer Perspektive*. In: Clemens ZIMMERMANN (Hrsg.), *Zentralität und Raumgefüge der Großstädte im 20. Jahrhundert* (Stuttgart 2006) 61–81; Gerd KUHN (Hrsg.), *Themenheft Suburbanisierung, Informationen zur modernen Stadtgeschichte (IMS) 2002/2* (Berlin 2002).

<sup>5</sup> Thomas SIEVERTS, *Zwischenstadt zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land* (Wiesbaden, Braunschweig 1997).

struktur gegenüber. Insbesondere ist hier die Verkehrsinfrastruktur hervorzuheben, die enorm langfristige Pfadabhängigkeiten schafft, denn jede einmal erstellte Infrastruktur ist in der Regel außerordentlich langlebig und schränkt den Entscheidungsspielraum der nachfolgenden Generationen ein, neue „Pfade“ – sprich: neue Lösungen – zu versuchen.<sup>6</sup> Die Hauptlinien des von Wien ausgehenden Eisenbahnnetzes sind mit Ausnahme der neuen Westbahnstrecke durch den Wienerwaldtunnel und über das Tullnerfeld die gleichen wie vor 100 Jahren. Dass die von Karl Schober um 1900 herausgegebene *Handkarte des Erzherzogthumes Oesterreich unter der Enns* die Eisenbahnen mit dicken roten Linien hervorhebt, während die Straßen mit dünnen schwarzen Linien vergleichsweise unauffällig im Hintergrund bleiben, ist selbstverständlich kein Zufall und spiegelt die Bedeutung der jeweiligen Verkehrsträger zu diesem Zeitpunkt wider. Aktuelle Landkarten heben im Gegensatz dazu vor allem die Autobahnen und Schnellstraßen farblich stark hervor.

Die alles überragende Konstante stellt allerdings die Tatsache dar, dass Wien ungeachtet allen politischen, wirtschaftlichen, kulturellen und technischen Wandels auch 2022 noch das unbestrittene Verkehrszentrum Niederösterreichs ist. Die Öffnung der Grenzen zur damaligen Tschechoslowakei und der Umzug der niederösterreichischen Landesregierung von Wien nach St. Pölten bewirk(t)en allerdings eine gewisse Verlagerung der Schwerpunkte.

## Das Konzept der „Erreichbarkeit“

Um den Wandel der Verkehrswege und Verkehrsströme zwischen Metropole und Umland zu beschreiben, möchte ich das in den Raum- und Verkehrswissenschaften schon lange etablierte, in den historischen Wissenschaften jedoch noch kaum gebräuchliche Konzept der „Erreichbarkeit“ anwenden und daran die Entwicklung der Verkehrswege und Verkehrsströme festmachen, wohl wissend, dass dieser methodische Zugang nur einen von vielen Aspekten einer Beziehungsgeschichte der Mobilität ausmacht und diese bei Weitem nicht vollständig zu beschreiben vermag. Für die Analyse und Bewertung historischen Wandels im Spannungsverhältnis von Metropole und Umland kann es aber neue Perspektiven öffnen.

„Erreichbarkeit“ wird herkömmlich als die Quantifizierung der Aufwände (z. B. Distanz, Kosten, Zeit) bei Interaktionen zwischen standörtlich getrennten Funktionen verstanden. Sie ist folglich ein Maß der Standortqualität, mit anderen Worten: ein Maß der Versorgung der Bevölkerung mit Gütern, Dienstleistungen und Verdienstmöglichkeiten innerhalb eines definierten Betrachtungsraumes. Wesentliche Parameter sind die Reisezeit und die Bedienungshäufigkeit (z. B. Zug-

<sup>6</sup> Vgl. Dirk van LAAK, Garanten der Beständigkeit. Infrastrukturen als Integrationsmedien des Raumes und der Zeit. In: Anselm DOERING-MANTEUFFEL (Hrsg.), Strukturmerkmale der deutschen Geschichte des 20. Jahrhunderts = Schriften des Historischen Kollegs. Kolloquien, Bd. 63 (München 2006) 167–180; Jens IVO ENGELS u. Julia OBERTREIS, Infrastrukturen in der Moderne. Einführung in ein junges Forschungsfeld. In: Saeculum. Jahrbuch für Universalgeschichte 58, 1. Halbbd. (2007) 1–12.

intervalle).<sup>7</sup> Aus einer sozioökonomischen Perspektive wären darüber hinaus jedenfalls auch die damit verbundenen Kosten zu berücksichtigen. Sie bleiben in den heute gängigen Erreichbarkeitsmodellen der Raum- und Verkehrswissenschaften in der Regel unberücksichtigt.

Schon Johann Heinrich von Thünen erklärte im ersten Drittel des 19. Jahrhunderts die landwirtschaftliche Flächennutzung in einer idealtypischen Region durch die Höhe der jeweiligen Transportkosten und die Erreichbarkeit von Absatzmärkten. Damit definierte er ringförmig um die Stadt gelegene Produktionszonen („Thünensche Ringe“) mit jeweils spezifischen Standortqualitäten und Erreichbarkeiten.<sup>8</sup> Auch Alfred Weber erkannte die Bedeutung von Erreichbarkeiten für die Standortwahl von Produktionsbetrieben und Walter Christallers Theorie der zentralen Orte fußt ebenfalls auf diesem Konzept, das heute eine wesentliche Grundlage der österreichischen Raumordnungs- und Regionalpolitik darstellt.<sup>9</sup> Allerdings hat sich die Bedeutung der Transportkosten innerhalb des letzten Jahrhunderts extrem gewandelt, von einem wesentlichen Kostenfaktor zu einer vernachlässigbaren Größe, die für die Endverbraucher\*innen trotz globaler Warenwege praktisch nicht mehr ins Gewicht fällt.

## Eisenbahnen und Isochronenlinien

Um 1880 setzte in Großbritannien die wissenschaftliche Beschäftigung mit Fragen der Erreichbarkeit und Verkehrserschließung ein, die sich der neuen Methode der kartographischen Darstellung von Erreichbarkeiten mittels Isochronenkarten bediente.<sup>10</sup> Durch die Darstellung von Linien gleicher Reisedauer, das heißt gleicher Erreichbarkeit, von einem festgelegten Ort aus kann anschaulich gezeigt werden, welche Orte mit den vorhandenen Verkehrsmitteln (meist den jeweils schnellsten Zügen) innerhalb von einer Stunde, von zwei Stunden, etc. erreichbar sind. Schon bald entstanden auch im deutschen Sprachraum die ersten entsprechenden Arbeiten, darunter eine erste Isochronenkarte der Österreichisch-Ungarischen Monarchie von Albrecht Penck (1887) auf der Basis des Winterfahrplans 1886/87 und eine vergleichende Studie, die auch die Verkehrsverhältnisse im damaligen Herzogtum Salzburg auf Grundlage der 1899 bestehenden Verkehrsverbindungen und Fahrpläne

<sup>7</sup> Vgl. Leonhard HÖFLER u. Gerhard PLATZER, Erreichbarkeit als verkehrliche Determinante der Regionalentwicklung = Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen, Bd. 106 (Wien 2000) 4 f.

<sup>8</sup> Johann Heinrich von THÜNEN, Der isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie (Berlin 1826).

<sup>9</sup> Alfred WEBER, Über den Standort von Industrien (Tübingen 1909); Walter CHRISTALLER, Die zentralen Orte in Süddeutschland. Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmäßigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen (Jena 1933); Hans BOBEK u. Maria FESL, Das System der zentralen Orte Österreichs: eine empirische Untersuchung (Wien, Köln 1978).

<sup>10</sup> Die folgenden Absätze erstmals veröffentlicht in: Bernd KREUZER, „Österreich motorisiert sich!“ Räumliche Strukturen, Stadtentwicklung und Mobilität in Österreich im Kontext der beginnenden Motorisierung (Habil. Linz 2015) 187–191.

erfasste.<sup>11</sup> Penck gelang mit seiner Karte der kartographisch-wissenschaftliche Nachweis der an sich banalen Erkenntnis, dass Wien der Verkehrsmittelpunkt der Monarchie war, denn die Fünfstunden-Isochronen verliefen nahezu kreisförmig um die Stadt, quasi ein Sinnbild für die idealtypische, gleichförmig gute Erreichbarkeit der Hauptstadt innerhalb dieses Zeitrahmens. Erst ab der Zehnstunden-Isochrone verformten sich die Kreise und es zeigten sich die typischen fingerförmigen Erweiterungen entlang der Bahnlinien wie auch die Einbuchtungen in den bahnfernen Regionen zwischen den einzelnen Linien.

Derartige thematische Karten zur Erreichbarkeit fanden rasch Eingang in gängige Atlanten. 1898 publizierte Gustav Freytag eine weitere Verkehrskarte der Österreichisch-Ungarischen Monarchie, die die Zweistunden-Isochronen vom Ausgangspunkt Wien darstellte.<sup>12</sup> Noch vor dem Ersten Weltkrieg erarbeitete schließlich der Geograph Franz Heiderich auf der Grundlage des Sommerfahrplanes 1910 eine sehr detaillierte Isochronenkarte für die gesamte Österreichisch-Ungarische Monarchie, wieder mit Wien als Zentrum.<sup>13</sup>

Zentrum und Peripherie treten in diesen Karten deutlich hervor, sie bilden (reale oder konstruierte) räumliche Hierarchien ab,<sup>14</sup> wobei theoretisch jeder beliebige Ort als „Zentrum“ „konstruiert“ werden kann. Galton wählte für seine Weltkarte London, Schjerning für seine Vergleiche Berlin, Aachen und die Stadt Salzburg, Penck und Heiderich Wien. Welcher Ort als Zentrum konstruiert wird, verrät viel über den\*die Urheber\*in, über Denkmuster, Vorprägungen und Wunschbilder. Heiderich etwa ignorierte die Bedeutung Budapests als Verkehrsknotenpunkt und sprach dem ungarischen Eisenbahnnetz „nur nationale Bedeutung“ zu.<sup>15</sup> Auch sonst bietet die Wahl der Isochronen und der zugrundeliegenden Parameter wie auch der Darstellungsformen viel Spielraum für den Transport bestimmter Vorstellungen. Auch die Definition dessen, was „Peripherie“ ist, wo sie beginnt und wo sie endet, ist daher zu einem bestimmten Grad von Willkür bestimmt. Die verschiedenfarbigen

<sup>11</sup> Francis GALTON, On the Construction of Isochronic Passage Charts. In: Proceedings of the Royal Geographical Society and Monthly Record of Geography 3/11 (1881) 657–658; Wilhelm SCHJERNING, Studien über Isochronenkarten. In: Zeitschrift der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin 38 (1903) 693–705, 763–783; Tafeln 29–31, besonders Tafel 31 für Salzburg.

<sup>12</sup> Ingrid KRETSCHMER, Johannes DÖRFELINGER u. Franz WAWRIK, Österreichische Kartographie. Von den Anfängen im 15. Jahrhundert bis zum 21. Jahrhundert = Wiener Schriften zur Geographie und Kartographie, Bd. 15 (Wien 2004) 191; Franz WAWRIK u. Elisabeth ZEILINGER (Hrsg.), Austria picta. Österreich auf alten Karten und Ansichten (Graz 1989) 172, 367; dort auch eine Farb-Reproduktion von Pencks Karte auf Tafel 47.

<sup>13</sup> Franz HEIDERICH, Verkehrsgeographische Studien zu einer Isochronenkarte der Österreichisch-Ungarischen Monarchie (mit Kartenbeilage) = Publikationen der Exportakademie, Bd. 31 (Wien 1912).

<sup>14</sup> Vgl. Andrea KOMLOSY, Niederösterreich als Zentrum und Peripherie. In: Oliver KÜHSCHMEL, Elisabeth LOINIG, Stefan EMINGER u. Willibald ROSNER (Hrsg.), Niederösterreich im 19. Jahrhundert. Bd. 1 Herrschaft und Wirtschaft. Eine Regionalgeschichte sozialer Macht (St. Pölten 2021) 579–610.

<sup>15</sup> HEIDERICH, Studien (wie Anm. 13) 24 f.; vgl. Günter DINHOBL, „... die Cultur wird gehoben und verbreitet“: Eisenbahnbau und Geopolitik in „Kakanien“. In: Endre HÁRS, Wolfgang MÜLLER-FUNK, Ursula REBER u. Clemens RUTHNER (Hrsg.), Zentren, Peripherien und kollektive Identitäten in Österreich-Ungarn = Kultur-Herrschaft-Differenz, Bd. 9 (Tübingen 2006) 79–96, hier 94. Auf dem Buchumschlag eine grobe Farb-Reproduktion von Heiderichs Karte.

Isochronenringe rund um das Zentrum ergeben eine abgestufte Peripherie mit nach außen abnehmender Erreichbarkeit. Schließlich verbleiben in der Regel weiße „Verkehrinseln“, also verkehrsmäßig völlig abgelegene Regionen, meist im Alpenraum.<sup>16</sup> 1910 verwendete darüber hinaus der Wiener Geograph Hugo Hassinger Isochronenlinien, um damit die funktionalen Stadtgrenzen Wiens gegenüber dem Umland zu bestimmen.<sup>17</sup>

Natürlich zeigte sich dabei ganz deutlich der Vorteil eines Anschlusses an das Eisenbahnnetz, zumal als Schnellzugsstation. Beispielsweise wies Bischofshofen bei Schjernerjng trotz großer Entfernung von der Landeshauptstadt Salzburg eine viel bessere Erreichbarkeit auf als näher an der Landeshauptstadt gelegene Orte ohne Bahnhof.

Für Oberösterreich steht eine 1965 von Franz Pfeffer erstellte Isochronenkarte für die Zeit knapp vor dem Ersten Weltkrieg zur Verfügung, die auf dem Kursbuch von 1912 basiert und die mitunter schroffen Gegensätze in der Verkehrerschließung Oberösterreichs durch Eisenbahnen, erste Autobuslinien und Pferdepost aufzeigt.<sup>18</sup> Für Niederösterreich sind mir hingegen keine ähnlich gearteten Versuche bekannt, obwohl sie sehr aufschlussreich wären. Immerhin konnte Hilda Pschunder die schlechte Erschließung des südwestlichen Waldviertels und des Raumes um Gföhl durch die Eisenbahn kartographisch veranschaulichen.<sup>19</sup>

Alle diese Versuche einer kartographischen Darstellung von Verkehrsrealitäten offenbaren, dass der „Siegesszug der Eisenbahn“ bei Weitem nicht so flächendeckend und anhaltend verlief wie uns so oft vermittelt wird, sondern dass einige Landesteile nur sehr unzureichend von der Bahn erschlossen worden waren. Vielmehr sollte man daher von „Korridoren des Fortschritts“ sprechen, welche die Eisenbahn schuf.<sup>20</sup> Zeichnete man eine Isochronenkarte für Tirol, käme dies noch eindrucksvoller zum Ausdruck. Dort, wo leistungsfähige Bahnverbindungen zur Verfügung standen, schob sich die Erreichbarkeit von den städtischen Zentren fingerförmig in den ländlichen Raum vor. Mit einem ähnlichen Bild operiert auch Daniel Headrick, wenn er – im Kontext von Kolonialismus und Imperialismus – von „Tentakeln des Fortschritts“ spricht und damit unter anderem die Eisenbahnen (im Verbund mit

---

<sup>16</sup> Vgl. dazu Ute SCHNEIDER, *Die Macht der Karten. Eine Geschichte der Kartographie vom Mittelalter bis heute* (Darmstadt 2004); Ute SCHNEIDER u. Martina STERCKEN (Hrsg.), *Urbanität. Formen der Inszenierung in Texten, Karten, Bildern = Städteforschung, Reihe A: Darstellungen*, Bd. 90 (Köln 2014).

<sup>17</sup> Hugo HASSINGER, *Beiträge zur Siedlungs- und Verkehrsgeographie von Wien*. In: *Mitteilungen der k. k. Geographischen Gesellschaft in Wien* 53 (1910), Tafel 11: Die Wiener Stadtgrenze.

<sup>18</sup> *Zur Geschichte des Motorverkehrs in Oberösterreich = Schriftenreihe des Institutes für Landeskunde von Oberösterreich*, Bd. 18. Hrsg. Institut für Landeskunde von Oberösterreich (Linz 1965) Kartenbeilage II.

<sup>19</sup> Hilda PSCHUNDER, *Verkehrsgeographie des Waldviertels* (Diss. Wien 1947), Karte 5: Stationsfernennkarte der Eisenbahnlinien.

<sup>20</sup> Vgl. Bernd KREUZER, *Korridore der Moderne und der Macht. Verkehrs-, Mobilitäts- und Kommunikationsrevolutionen im Land um Wien*. In: KÜHSHELM, *Niederösterreich (wie Anm. 14)* 747–778.

den parallel laufenden Telegraphen) meint.<sup>21</sup> Ein gar nicht so kleiner Anteil der Bevölkerung im ländlichen Raum konnte von der Eisenbahn überhaupt nicht profitieren, da der nächste Bahnhof einfach zu weit weg lag, und war weiterhin auf die Pferdepост, auf eine Mitfahrgelegenheit auf einem Pferdefuhrwerk oder auf seine eigenen Füße angewiesen, während der Transport von Waren und Gütern nach wie vor insbesondere mittels animalischer Traktion erfolgte: mit dem Pferd, mit Ochsen, aber auch mit Hunden. Nicht nur die Entfernung spielte jedoch eine entscheidende Rolle bei der Beurteilung des jeweils gegebenen individuellen Mobilitätsspielraumes, sondern auch die Leistbarkeit des Angebotes, mit anderen Worten: die Höhe der Tarife des (öffentlichen) Verkehrs in Bezug zur Kaufkraft bzw. Einkommenssituation der potentiellen Nutzer\*innen. Alleine die Tatsache, dass ein neues, schnelleres oder bequemerer Verkehrsmittel theoretisch zur Verfügung stand, sagt noch wenig darüber aus, in welchem Ausmaß das Angebot auch tatsächlich in Anspruch genommen werden konnte. Wie groß der Anteil derer war, die das Angebot an Verkehrsmitteln aus finanziellen oder sonstigen Gründen überhaupt nie in Anspruch nehmen konnten, ist allerdings aufgrund lückenhafter oder fehlender Daten schwierig abzuschätzen.

## Neue Erreichbarkeiten durch Motorisierung und Straßenbau

Eine Verschiebung bzw. Erweiterung der hauptsächlich durch die Eisenbahn gegebenen Erreichbarkeiten im Raum um Wien brachte die anfängliche Motorisierung des Straßenverkehrs in den 1920er und 1930er Jahren mit den damit einhergehenden Forderungen nach einer Anpassung der bestehenden Straßen an die Anforderungen des Automobilverkehrs und nach einem generellen Ausbau des Straßennetzes. Die Bundesregierung setzte nach dem Ersten Weltkrieg in ihrer Verkehrspolitik ganz bewusst nicht mehr auf die Bahn, sondern auf die Straße und das Kraftfahrzeug und dabei im Güterverkehr ganz augenfällig auf den Lastkraftwagen, wie das Beispiel der verkehrsmäßigen Anbindung des Burgenlandes an das restliche Bundesgebiet überaus eindrucksvoll zeigt.<sup>22</sup>

Schon die Straßenverkehrszählungen von 1925/26 und 1928/29 belegten den Übergang vom Pferdefuhrwerk auf den motorisierten Verkehr, auch wenn der Motorisierungsgrad freilich vorerst äußerst gering blieb. Damit einher gingen eine Beschleunigung und allmählich auch eine Verbilligung der Mobilität, die wiederum verbesserte Erreichbarkeiten mit sich führten. Überaus beeindruckt von einer Fahrt auf den damals ersten italienischen Autobahnabschnitten um Mailand, publizierten zwei österreichische Zivilingenieure 1926 den ersten bekannten Entwurf für eine österreichische Autobahn, und zwar für eine schnurgerade Autostraße von Wien zum Semmering. Die Wahl dieser Strecke lag nahe, denn die Triester Straße war da-

<sup>21</sup> Daniel R. HEADRICK, *The Tentacles of Progress. Technology Transfer in the Age of Imperialism, 1850–1940* (New York, Oxford 1988).

<sup>22</sup> KREUZER, „Österreich motorisiert sich!“ (wie Anm. 10) 389–392.



Abbildung 2: „Geplantes Netz der Reichsautobahnen in Österreich“, 1938, Rundschau deutscher Technik, aus: Wochenzeitung des Nationalsozialistischen Bunds Deutscher Techniker 14 (1938) 1.

mals eine der am stärksten befahrenen Straßen Österreichs und die Ausflugsgebiete von Rax und Semmering zogen genug Freizeitverkehr an, um aus den Mautgebühren den Bau der neuen Straße zu refinanzieren – ganz nach dem italienischen Vorbild. „Die gerade Linienführung“ gestatte „die Entfaltung der vollen Geschwindigkeit des Wagens, so dass die 65 km bis Gloggnitz leicht und mühelos in  $\frac{3}{4}$  Stunden und weniger zurückgelegt werden können“, so einer der beiden Ingenieure.<sup>23</sup> Offenbar entsprach also die „volle Geschwindigkeit eines Wagens“ damals ungefähr 90 km/h, für damalige Verhältnisse ein Höllentempo.<sup>24</sup> Das Projekt versandete jedoch in den Mühlen der Bürokratie, vermutlich auch, weil die Bundesregierung im gleichen Jahr ein großangelegtes Straßenbauprogramm ausarbeitete, das 1928 in Angriff genommen und nach einer Unterbrechung durch die Weltwirtschaftskrise bis 1936 vom Ständestaat weitgehend abgeschlossen wurde. „Mein Gott, was für eine Straße! Eine perfekte Gerade, 20 km lang. Der Wagen rast mit 60 km/h mühelos dahin...“,<sup>25</sup> berichtete ein französischer Autofahrer begeistert von der Fahrt auf der 1929 offensichtlich bereits bestens ausgebauten Straße vom Semmering nach Wiener Neustadt, wo ihm freilich in anachronistischer Weise an der Stadteinfahrt drei Schilling Mautgebühr abverlangt wurden. Dies ist eine der wenigen Quellen, die uns über damals übliche Fahrgeschwindigkeiten Auskunft geben, und zeigt, welche

<sup>23</sup> Bernhard MERTH, Das Projekt einer Autostraße Wien–Semmering. In: Zeitschrift des Österreichischen Ingenieur- und Architektenvereins 47/48 (1926) 463–465, hier 465.

<sup>24</sup> Bernd KREUZER, Tempo 130. Kultur- und Planungsgeschichte der Autobahnen in Oberösterreich (Linz 2005) 37.

<sup>25</sup> Dieu quelle route! 20 km. en ligne parfaitement droite. La voiture file 60 à l'heure sans aucun effort.... [Übers. d. Verf.], aus: Marcel AMIGUET, Seul vers l'Asie. Quatre ans en camion automobile (Paris, Neuchâtel 1934) 26 f.

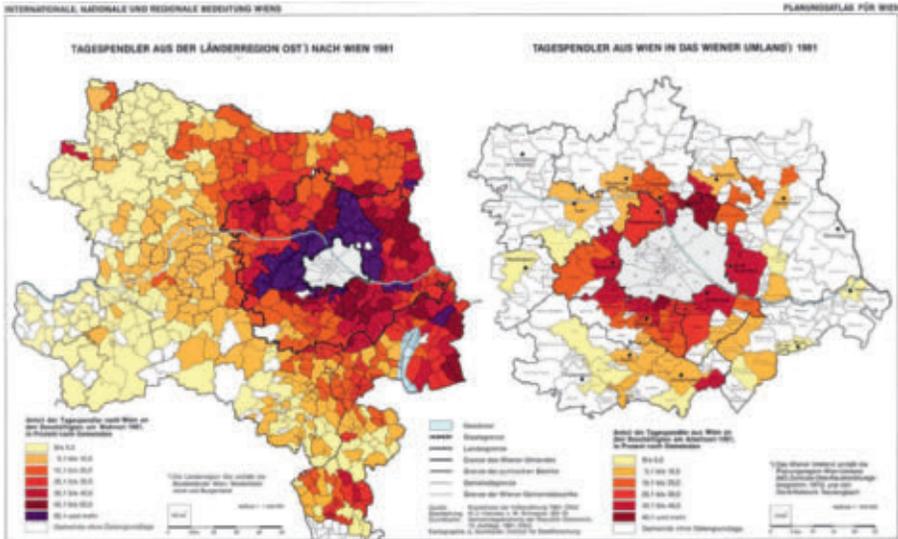


Abbildung 3: Tagespendler\*innen aus der Länderregion Ost nach Wien und Tagespendler\*innen aus Wien in das Wiener Umland (1981), aus: Planungsatlas für Wien, 3. Lief. Hrsg. Magistrat der Stadt Wien, MA 18 (Wien 1990).

zeitlichen Aufwände selbst mit einem modernen Verkehrsmittel erforderlich waren, um von A nach B zu gelangen.

Fahrzeitgewinne und dadurch bessere Erreichbarkeiten versprach auch der Bau der Reichsautobahn in der Zeit des Nationalsozialismus. Für die rund 450 km lange Strecke von München nach Wien sollte eine Fahrzeit von nur noch viereinhalb Stunden ausreichen, während mit dem Zug ca. sechs Stunden zu rechnen waren.<sup>26</sup> Bis zur Einstellung der Bauarbeiten Ende 1942 wurden jedoch nur wenige Kilometer bei Salzburg dem Verkehr übergeben.

Tatsächlich sollte erst die Massenmotorisierung und der forcierte Straßenbau der Nachkriegsjahrzehnte die Erreichbarkeitsverhältnisse spürbar verändern. 1954 wurde der Bau der Westautobahn wieder aufgenommen und 1969 in Niederösterreich fertiggestellt. Es folgten die Südbahn, die Wiener Außenringautobahn, die Donauuferautobahn, die Ostautobahn, die Südbahn und die Nordautobahn, ergänzt durch zahlreiche Schnellstraßen, von denen manche (wie die S3 Waldviertler Schnellstraße) letztlich doch nicht oder nur teilweise realisiert wurden. Das Bundesstraßengesetz 1971 markierte eindeutig den Höhepunkt der Straßenbaueuphorie, die danach aus verschiedensten Gründen, zu denen auch die aufkommende Umweltbewegung zählte, wieder abflachte.

<sup>26</sup> Vgl. Abb. 2; die Zugfahrzeiten sind dem Amtlichen Österreichischen Taschenfahrplan. Sommer 1937 (Wien 1937 [ND 1987]) entnommen.

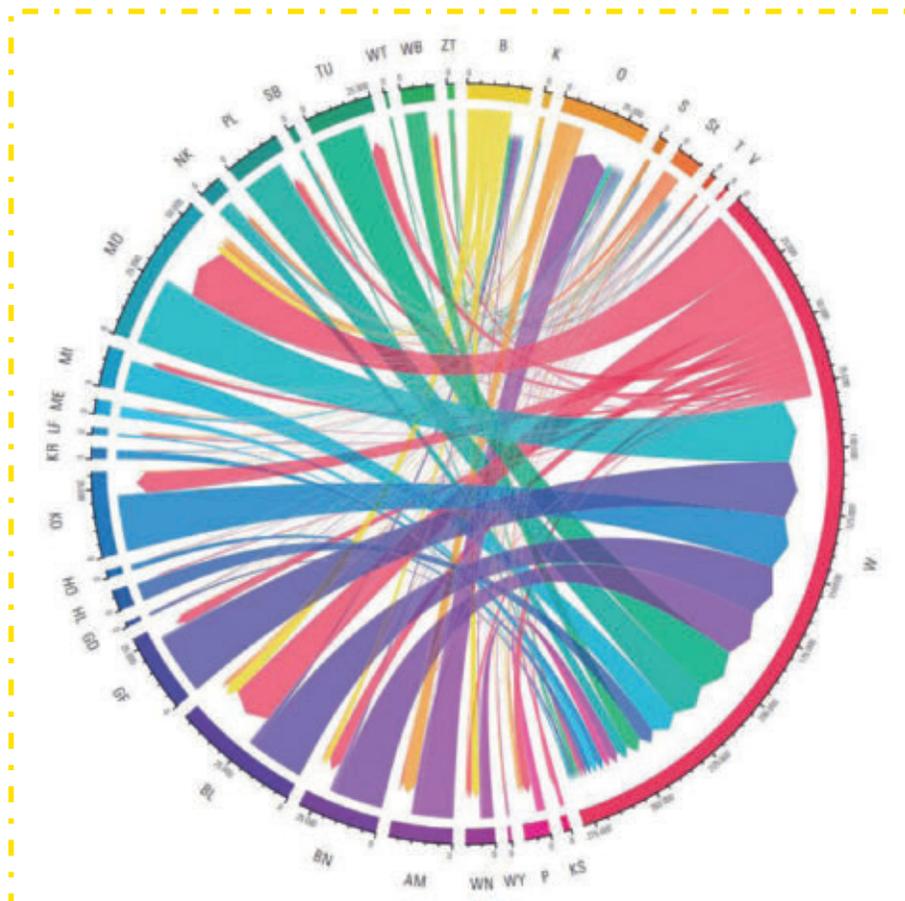


Abbildung 4: Erwerbpendler\*innen in Niederösterreich nach Verwaltungsbezirken und Bundesländern, 2019, Statistisches Handbuch für Niederösterreich 45 (2021) 79.

Im Schienenverkehr war die Entwicklung hingegen ambivalent, denn während der Nahverkehr im Ballungsraum Wien ausgebaut wurde (Elektrifizierung, Wiener S-Bahn 1962, Verkehrsverbund Ost-Region 1984), erfuhr er in peripheren Lagen eine eklatante Ausdünnung durch die Einstellung von Nebenbahnen.

Die insgesamt durch den steigenden Motorisierungsgrad und den Straßenbau verbesserten Erreichbarkeiten spiegeln sich in der Entwicklung der Pendler\*innenzahlen. Die Zahl der Auspendler\*innen stieg in Niederösterreich von knapp 193.000 im Jahr 1961 auf fast 367.000 (1991) und 591.000 im Jahr 2019, davon rund 200.000 nach Wien. Aber auch umgekehrt pendelte eine steigende Zahl von Erwerbstätigen aus Wien nach Niederösterreich, vorrangig natürlich in die Nachbargemeinden.

## Veränderte Erreichbarkeiten im ausgehenden 20. und beginnenden 21. Jahrhundert

Die 1986 erfolgte Entscheidung, St. Pölten als eigene Landeshauptstadt zu etablieren und die Landesverwaltung von Wien in das neu errichtete Landesregierungs-viertel an der Traisen zu verlegen, hatte auch im Verkehrssektor weitreichende Folgen. Das bis dahin noch immer nach Wien ausgerichtete Straßennetz wurde ebenso in Richtung St. Pölten umorientiert wie der öffentliche Verkehr, um die neue Landeshauptstadt aus allen Landesteilen gut erreichbar zu machen. Zu erwähnen sind hier unter anderem der Ausbau der Straße von Krems nach Zwettl und vor allem die Einführung der Wiesel-Buslinien aus dem Wald-, Wein- und Industrie-viertel nach St. Pölten (1996). Der Erfolg dieser Maßnahmen wird sich erst in einer langfristigen Perspektive zeigen, Ansätze einer Schwerpunktverlagerung sind aber deutlich erkennbar.

Hinzu kam der Fall des Eisernen Vorhangs 1989. Die nunmehr offenen Grenzen und das daraus resultierende höhere Verkehrsaufkommen sowie die Entstehung neuer Verkehrsströme, vorwiegend in Richtung Wien, erforderten den Ausbau der Verkehrswege zu den nördlichen und östlichen Nachbarstaaten.

Erreichbarkeitsanalysen der Österreichischen Raumordnungskonferenz für 2016 belegen, dass im motorisierten Individualverkehr St. Pölten, Wiener Neustadt und Wien als die zentralen Orte der obersten Stufe in Niederösterreich aus praktisch allen Landesteilen innerhalb von 90 Minuten Fahrzeit erreichbar sind, während sich die Situation im Öffentlichen Verkehr bedeutend schlechter darstellt.<sup>27</sup> Nicht weniger als 94 Prozent der Haushalte besitzen einen oder mehrere PKW, die Anzahl der im Haushalt verfügbaren Fahrzeuge beeinflusst das Mobilitätsverhalten wesentlich. Immerhin hatten laut Selbsteinschätzung neun von zehn niederösterreichische Haushalte 2018 eine Bushaltestelle in fußläufiger Entfernung, wohingegen nur 57 Prozent der Haushalte eine Bahnhaltestelle zu Fuß erreichten.<sup>28</sup> Gleichförmig gute Erreichbarkeitsverhältnisse innerhalb einer Region oder eines Landes gelten nach wie vor als Indiz für eine hohe wirtschaftliche Integration und gleichwertige Lebensverhältnisse und -chancen. Die „Revolutionen der Erreichbarkeit“ dürften indes noch lange nicht zu Ende sein.

**Bernd Kreuzer**, PD Dipl.-Ing. Mag. Dr., Studium für Übersetzer, Geschichte und Raumplanung/Raumordnung an der Universität Wien und der TU Wien, Habilitation für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte, Forschung und Lehre an den Universitäten Linz, Wien, Salzburg, Innsbruck, ETH Zürich und RWTH Aachen, seit 2019 Wiss. Mitarbeiter am Institut für Zeitgeschichte München, Publikationen zur Verkehrs- und Mobilitätsgeschichte, Tourismusgeschichte, Stadt-, Architektur- und Planungsgeschichte, Geschichte der Alpen.

<sup>27</sup> ÖROK-Atlas Raumbewertung, <https://www.oerok-atlas.at/#indicator/85> (25.6.2022)

<sup>28</sup> Mobilität in NÖ. Ergebnisse der landesweiten Mobilitätsbefragung 2018. Hrsg. Amt der Niederösterreichischen Landesregierung (St. Pölten 2020) 14 f.