



universität  
wien

# BACHELORARBEIT

DIE INDUSTRIALISIERUNG DES VERKEHRS: WIE DIE VERÄNDERUNGEN DES  
VERKEHRSSYSTEMS VON 1800 BIS 1914 DAS STADTBILD WIENS PRÄGTEN

Verfasser

Michael Meiringer

angestrebter akademischer Grad

Bachelor of Education (BEd)

Wien, Jänner 2025

Studienkennzahl lt. Studienblatt:

UA 198 411 414 02

Fachrichtung:

Bachelor Lehramt UF Geschichte

Betreuerin / Betreuer:

Dr. Gottfried Liedl

## **Abstract**

Die Zeit der Industrialisierung hatte einen prägenden Einfluss auf den heutigen Aufbau westlicher Städte. Viele der heutzutage typischen Grundzüge einer Stadt entstammen den Veränderungen zwischen 1800 und 1914. Dies trifft auch auf Wien zu. Die Hauptstadt Österreichs wurde durch den Ausbau des Verkehrssystems sehr stark geprägt. Diese Arbeit setzte es sich im Zuge dieser Thematik zum Ziel, die tatsächlichen Auswirkungen des industriellen Einflusses auf das heutige Stadtbild zu untersuchen. Hierzu werden historische Karten aus den Jahren 1858, 1887 und 1912 verglichen. Weiters erweist sich ein Einblick auf die gesellschaftliche Wahrnehmung der jeweiligen Zeit als relevant für ein besseres Verständnis der Ergebnisse. Aus diesem Grund bedient sich diese Arbeit zusätzlich an verschiedenen Zeitungsartikeln der frühen sowie späten Industrialisierung. Die gewonnenen Resultate zeigen auf, dass sehr viele der aus dem Mittelalter verbleibenden Strukturen im Sinne des Verkehrsausbaus verbaut wurden. Das zu 1800 eher klein vermessene Wien wuchs durch die Industrialisierung sowohl in seiner Fläche als auch Bevölkerungszahl. Wie diese Bachelorarbeit aufzeigt, diente der neu etablierte Verkehr mit Dampf- beziehungsweise Elektromotoren als wichtiger Teilgrund für dieses Wachstum.

**Schlüsselwörter:** Industrialisierung, Verkehr, Wien, Straßenbahn, Stadtentwicklung

## Eigenständigkeitserklärung

Hiermit gebe ich die Versicherung ab, dass ich die vorliegende Arbeit selbstständig und ohne Benutzung anderer als der angegebenen Hilfsmittel angefertigt habe. Alle Stellen, die wörtlich oder sinngemäß aus veröffentlichten und nicht veröffentlichten Publikationen entnommen sind, sind als solche kenntlich gemacht. Die Arbeit wurde in gleicher oder ähnlicher Form weder im In- noch im Ausland (einer Beurteilerin/einem Beurteiler zur Begutachtung) in irgendeiner Form als Prüfungsarbeit vorgelegt.

**Wien, 29.01.2025**

*M. Meiringer*

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Innere Stadt 1858 (Stadt Wien, 1858) .....	9
Abbildung 2: Innere Stadt 1887 (Stadt Wien, 1887) .....	10
Abbildung 3: Innere Stadt 1912 (Stadt Wien, 1912) .....	11
Abbildung 4: Landstraße 1858 (Stadt Wien, 1858) .....	12
Abbildung 5: Landstraße 1887 (Stadt Wien, 1887) .....	13
Abbildung 6: Landstraße 1912 (Stadt Wien, 1912) .....	14
Abbildung 7: Stadlau 1912 (Stadt Wien, 1912) .....	15

# Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	1
2	Forschungsstand.....	2
2.1	Was ist Industrialisierung.....	2
2.2	Relevante historische Geschehnisse dieser Zeit.....	3
2.3	Verkehrnetzwerk.....	4
3	Forschungsmethodik.....	6
3.1	Kartenvergleich.....	6
3.2	Stimmungsanalyse.....	7
4	Quellenlage.....	7
4.1	Karten der Stadt Wien.....	7
4.2	Quelle zur Stimmungslage.....	8
5	Ergebnisse.....	8
5.1	Kartenanalyse.....	9
5.1.1	Innere Stadt.....	9
5.1.2	Vorstadt - Landstraße.....	11
5.1.3	Stadtrand.....	14
5.2	Stimmungsanalyse.....	15
6	Diskussion.....	17
6.1	Zum Stadtbild.....	18
6.2	Bevölkerungswachstum.....	21
6.3	Ökologische Auswirkungen.....	24
6.4	Bedeutung hinsichtlich weiterer Forschungsmöglichkeiten.....	26
6.4.1	Ausblick auf Wirkung heute.....	26
6.5	Limitationen dieser Arbeit.....	27
7	Fazit.....	27
8	Referenzen.....	29
9	Quellenverzeichnis.....	32

# 1 Einleitung

Jede Epoche hat mit ihren eigenen Problemen aber auch Möglichkeiten zu kämpfen. Heutzutage leben wir in einer Welt, die mit starkem Konsum und einer daraus folgenden Ressourcenverschwendung konfrontiert ist. Unter dem Stichwort der Nachhaltigkeit werden etwaige Methoden zum Erhalt der Natur durchgeführt. Ein Lösungsansatz hierzu ist das Umdenken im Rahmen der Stadtplanung hin zu ökologisch orientierten Strukturen. Die Anpassung der Stadt zur Behandlung eines dem Zeitgeist entsprechenden Problems ist keinesfalls neu. Während der Industrialisierung etwa waren viele Städte damit konfrontiert das durch Industrie entstehende Bevölkerungswachstum, wie auch das physische Anwachsen der Stadt zu regulieren. Besonders der Ausbau des Verkehrsnetzwerkes entpuppte sich, wie Lovra et al. (2016) anführen, als ein elementarer Aspekt der Entwicklungen dieser Zeit. Wie diese Arbeit zeigen wird, sind viele der heutigen Strukturen ein Resultat der Bestrebungen im Zuge der Industrialisierung. Die Zeit der Industrialisierung sollte das Landschaftsbild Europas wie auch der restlichen Welt enorm verändern (Lovra et al., 2016). Hierbei ist aus österreichischer Sicht die nähere Untersuchung der Stadt Wien von besonderem Interesse. Diese Arbeit beschäftigt sich daher mit folgender Forschungsfrage.

RQ: Welche Auswirkungen hat der im Zuge der Industrialisierung stattgefundenen Ausbau des öffentlichen Verkehrssystems auf das Stadtbild Wiens?

Um diese Forschungsfrage erfolgreich zu beantworten ist es notwendig im Rahmen des Forschungsstandes auf die grundlegende Thematik der Industrialisierung, hierzu zeitgleich ablaufende historische Ereignisse und die Geschichte des Verkehrssystems Wiens einzugehen. Jede Entwicklung basiert auf diversen Voraussetzungen für ein besseres Verständnis der gewonnenen Resultate ist die Erläuterung dieser daher unumgänglich. Darauf folgend werden die Forschungsmethoden sowie die herangezogenen Quellen dargelegt. Zur Gewinnung der Ergebnisse vergleicht diese Arbeit sowohl historische Karten aus den Jahren 1858, 1887 und 1912 als auch Zeitungsartikel. Anschließend können die Ergebnisse hinsichtlich diverser Wirkungen und Ursachen diskutiert werden. Im Rahmen der abschließenden Diskussion soll auf die Bedeutung der Erkenntnisse hinsichtlich heutiger Folgen und zukünftiger Lerneffekte aus der Zeit der Industrialisierung eingegangen werden.

## 2 Forschungsstand

Die Phase der Industrialisierung ist ein komplexes, aus mehreren globalen Ereignissen und daraus folgenden Wirkungen resultierendes Konstrukt. Dieses Zusammenspiel verschiedener Aspekte zeigt auch im Bereich des Verkehrsnetzwerkes seine Wirkung. Für ein besseres Verständnis der im Zuge dieser Arbeit gewonnenen Erkenntnisse, ist es daher unabdingbar diese zugrundeliegenden Strukturen näher darzulegen.

### 2.1 Was ist Industrialisierung

Grundsätzlich lässt sich der Begriff Industrialisierung als sehr dynamisch definieren. Im Rahmen der untersuchten Phase von 1800 bis 1914 wird unter diesem Ausdruck vor allem die Mechanisierung in der Warenproduktion verstanden (Wengenroth, 2017). Diese Festlegung darf jedoch keineswegs darüber hinwegblicken lassen, dass der industrielle Fortschritt über technischen Fortschritt hinausgeht. Auch im kulturellen, sozialen sowie organisatorischen Bereich zeigte sich ein starker und für die Industrialisierung notwendiger Wandel.

Viele Güter konnten aufgrund des industriellen Fortschrittes in Scharen produziert und verkauft werden. Dies senkte gegen Ende des 19. Jahrhunderts den Preis und machte somit lebensnotwendige Waren auch für die ärmere Bevölkerung leichter erhältlich. Unter diesem Fortschritt erhofften sich viele Länder eine Verringerung der Arbeitszeit. Doch mit der wachsenden Produktivität kam auch ein gesteigener Konsum einher (Wengenroth, 2017). Das Verlangen nach immer mehr trieb auch die Entwicklung in den Fabriken voran. Es wurde nach neuen Möglichkeiten gesucht die Maschinen noch schneller anzutreiben. Es folgte die Erfindung der mit Kohle beziehungsweise Dampf betriebenen Antriebsmaschinen, welche im Laufe der späten Industrialisierung durch Elektromotoren ersetzt worden sind. Diese Innovationen veränderten nicht nur die Fabriken, sondern auch das Stadt- und Landschaftsbild. Nicht mehr Kutschen und Segelboote, sondern dampfbetriebene Züge und Raddampfer sollten von da an den Transport von Gütern und Personen prägen (Wengenroth, 2017). Das alltägliche Leben der Gesellschaft erleichterte sich durch das Aufkommen der Antriebsmaschinen stark.

Hierbei gilt zu beachten, dass Industrialisierung trotz vieler Übereinstimmungen nicht in jedem Land denselben Verlauf annimmt. Die Entwicklung jeder Region ist durch eigene historische Ereignisse, verfügbare Ressourcen und geografische Aspekte geprägt. Folglich kann

Industrialisierung grundsätzlich nicht als einheitlicher Prozess verallgemeinert werden. (Büsch et al., 1967). Die Städte Österreich-Ungarns etwa profitierten zwar durch die Donau, litten jedoch gleichzeitig unter den politischen und strukturellen Folgen des eigenen Vielvölkerstaates.

Hinsichtlich der für diese Arbeit vorgenommenen Forschungen erscheint es sinnvoll die von Suitner (2021) angeführte Periodisierung der Industriellen Zeit Österreich-Ungarns anzuführen. Hierbei unterscheidet Suitner die Phase des regulierten industriellen Wachstums zwischen 1829 und 1858, welche durch Unzufriedenheit der Bevölkerung, Umstrukturierung der Landesverwaltung sowie die ersten großen industriellen Bauprojekte wie das Eisenbahnnetzwerk geprägt waren. Hieran angrenzend kommt eine Phase des Wachstums und der Reformen, welche von 1858 bis 1919 anhalten sollte (Suitner, 2021). Diese Periodisierung ermöglicht es, die beobachtenden Ergebnisse den verschiedenen Unterphasen der Industrialisierung zuzuordnen und somit ein besseres Bild über den Entwicklungsverlauf der Stadt zu gewinnen.

## 2.2 Relevante historische Geschehnisse dieser Zeit

Die interne Spannung des Vielvölkerstaates ist nur eines von vielen global wirkenden Ereignissen, welche Einfluss auf die Entwicklungen der Zeit der Industrialisierung nahmen.

Industrialisierung und Bevölkerungswachstum sind zwei eng miteinander verwobene Aspekte bei denen, wie sich an Büsch et al. (1967) zeigt, bereits seit geraumer Zeit kontrovers diskutiert wird, in welchem Zusammenhang diese beiden Entwicklungen stehen. Das Anwachsen der Bevölkerung löst neuen Bedarf für Güter und Arbeitsplätze aus. Dies treibt Wirtschaft sowie Entwicklung voran. Gleichzeitig erhöht die Industrialisierung die Lebensqualität und somit auch die Lebenserwartung, wodurch wiederum die Bevölkerung stärker anwächst (Büsch et al., 1967). Die Zeit zwischen 1800 und 1914 kann dementsprechend nur unter Berücksichtigung des Bevölkerungswachstums untersucht werden.

Mit anwachsender Bevölkerung ging jedoch ebenso eine steigende Ungleichheit einher (Wengenroth, 2017). Ein neues durch technischen Fortschritt entstandenes Machtverständnis sollte sich etablieren. Der ehemalige Adel wurde teilweise durch die an Bedeutung gewinnenden Unternehmer ersetzt. Viele Regionen der Welt unterlagen nun den mächtiger erscheinenden Europäern. Die hiesige Bevölkerung und Ressourcen dieser von den Europäern

neu erworbenen Gebiete wurden im Sinne der Weiterentwicklung der jeweiligen Heimat ausgebeutet. Jene Machterweiterung ist heutzutage in Form der Begriffe des Kolonialismus und Imperialismus nicht mehr aus der Geschichte wegzudenken (Ploetz, 2008). Gleichzeitig löste ein Fehlen an Industrialisierungsbewegungen in „freien“ Ländern bei der Bevölkerung ein Auswanderungsbestreben aus (Wengenroth, 2017).

Die Möglichkeit auszuwandern war nur eine der vielen Ausdrücke für die bis hin zum Ende der Industrialisierung gewachsene Macht der Bevölkerung. Durch den erstarkten Einfluss der Einwohner:innen entstand seitens der Regierungen zunehmend Druck im Sinne des Volkes zu agieren. Viele in der industriellen Zeit erbauten Infrastrukturen, wie auch Grünflächen oder Parks waren ein direktes Resultat dieser politischen Bemühungen. Ausgangslage für die gestiegene Bedeutung der Bevölkerung ist gewissermaßen der Zeitgeist gegen Ende des 18. und zu Beginn des 19. Jahrhunderts, welcher durch die französische Beteiligung an der erfolgreichen amerikanischen Revolution (1760-1783) auf Europa übersprang (Ploetz, 2008). Die neu entstandene amerikanische Demokratie schadete nach Bayly et al. (2006) den besiegten Briten viel weniger als der, die Amerikaner unterstützenden, französischen Monarchie (Bayly et al., 2006). Das Gefühl von tatsächlich möglicher Freiheit und Gleichheit machte sich unter der französischen Bevölkerung breit und löste anschließend die Französische Revolution (1789–1799) sowie die Napoleonischen Kriege (1803–1815) aus (Ploetz, 2008). Nachdem auch dieser Widerstand der Bevölkerung gelungen war, folgte eine Welle an Aufständen auf der gesamten Welt. Die gereizte Stimmung kam schließlich mit den vielzähligen Revolutionen von 1848 bis 1851 zu ihrem Höhepunkt. Obwohl diese größtenteils scheiterten, leiteten sie eine Phase des Machtzuwachses der Bevölkerung ein. Dies traf auch auf die Gebiete Österreich-Ungarns zu und sollte somit langfristig die soziale Industrialisierung vorantreiben (Bleyer, 2022).

### 2.3 Verkehrsnetzwerk

Wie viele weitere Länder der Welt haderte auch Österreich-Ungarn mit dem durch die Industrialisierung ausgelösten Bedarf an Infrastruktur. Dies führte zu einer starken Investition der Staaten in ihre jeweiligen Verkehrssysteme. Im Falle Österreich-Ungarns wurde das neu gegründeten Staatsbahnsystem mit Ausbau, Verwaltung und Förderung von Privatunternehmen des heimischen Verkehrsnetzwerkes anvertraut (Brandt, 2020). Die daraufhin 1838 gegründete

Kaiser-Franz-Ferdinands-Nordbahn sollte als erste dampfbetriebene Eisenbahn Österreichs der nächste große Schritt sein, um den wachsenden Bedürfnissen der industrialisierten Welt gerecht zu werden (Emberger, 2017). Die von Wien aus bis nach Krakau errichteten Schienen ermöglichten nicht nur den schnelleren Transport von für die Industrie relevanten Rohstoffen, sondern erhöhten auch die Reiserreichweite der Bevölkerung. Verschiedene Eisenbahnknoten entlang der Route dienten als Anschlüsse an die preußische Eisenbahn. Die Fertigstellung der Eisenbahnstrecke sollte jedoch unter anderem bedingt durch die zuvor angeführten Unruhen der Revolution bis 1856 andauern. (Benkö, 2015). Im Zuge der aus dem Krimkrieg entstandenen schlechten finanziellen Lage wurde 1854 das Eisenbahnkonzessionsgesetz erlassen. Dieses stellte den weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzwerkes in den Auftrag der Privatunternehmen und erleichterte somit das Budget des Staates (Fischer, Matis, 1973). Bis 1870 folgte ein starker Fokus auf die Erweiterung des Österreichisch-ungarischen Eisenbahnsystems. Die vielen neu errichteten Gleise verbanden die großen Städte der Monarchie untereinander. Zusätzlich stieg die Zugänglichkeit zu entlang der Strecke liegenden Ressourcen. Das gesamte Netzwerk wurde mit Wien als Zentrum geplant (Peukert, 2019). Doch wie Lovra et al. (2016) anführen unterscheiden sich die Entwicklungen der Stadtbilder der Städte Österreich-Ungarns untereinander. Die Industrialisierung löste zum Beispiel in Budapest ein anders ausgerichtetes Straßenbild als es in Wien der Fall ist (Lovra et al., 2016).

Das Augenmerk der Industrialisierung des Verkehrsnetzwerkes lag wie sich hieran erkenntlich macht, trotz verschiedener Ansätze, vor allem an der besseren Vernetzung des Landes an sich. Auf der Stadt internen Ebene hingegen herrschte seitens privater Investoren aber auch der Bevölkerung selbst primär aus monetären Gründen ein eher geringes Interesse an innerstädtischen Verkehrsausbau. Aus diesem Grund musste Wiens erste von der Ringstraße ausgehende Straßenbahn, welche 1865 errichtet wurde, weitere 8 Jahre bis zum nächsten Ausbau warten. Diese Erweiterung wurde im Zuge der Weltausstellung von 1873 vollzogen. Die hiesige Regierung erhoffte sich hierdurch das Gelände rund um das Gebiet des damaligen Praters attraktiver und zugänglicher für den Tourismus zu machen.

Dieser Tourismus Boom darf jedoch keinesfalls darüber hinwegblicken lassen, dass auch Wiens Industrien durch die 1873 stattgefundene Wirtschaftskrise gebeutelt waren. Viele private Eisenbahnunternehmen konnten sich den Fortbestand aus finanziellen Gründen nicht mehr

leisten. Diese Entwicklung löste eine Phase der Verstaatlichung der Verkehrsindustrie aus, wodurch die Verantwortung über das Eisenbahnnetzwerk zurück an den Staat fiel (Fischer, Matis, 1973). Bis hin zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges sollte sich dieser Trend nicht mehr ändern, wodurch ein sehr großer Teil der errichteten Eisenbahnen des Landes in das System der Kaiserlich-königlichen österreichischen Staatsbahnen eingegliedert wurden (Emberger, 2017).

Die Privatisierung sollte gegen Ende des 19. Jahrhunderts die Bedeutung des öffentlichen Verkehrsnetzwerkes Wiens verändern. Von der Ringstraße als Zentrum ausgehend kam es ab 1880 unter anderem durch politische Initiativen zum starken Ausbau der Straßenbahnlinien. Die innere Stadt wurde somit mit den damaligen Bezirken II bis IX verknüpft. Die wachsende Anzahl an Strecken und der gleichzeitig sinkende Fahrpreis machten die öffentlichen Verkehrsmittel zu einem tagtäglich wichtigen Gut des Mittelstands. Das Bild der Straßenbahnen als Mittel der Oberschicht zur persönlichen Naherholung in Wiens Umgebung verschwand. Die Phase von 1880 bis 1912 läutete zusätzlich die Integration der Vorstädte wie Favoriten sowie umliegender Dörfer in die Grenzen der Stadt ein (Capuzzo, 1998).

Neben der Straßenbahn spielte auch die Stadtbahn in der Entwicklung Wiens eine große Rolle. Diese ermöglichte nicht nur den Personen, sondern auch Warentransport. Ausgangslage für den Bau der Stadtbahn war die Eingemeindung der Vororte in die Stadt. Das 1892 in Auftrag gegebene Stadtbahnnetz verknüpfte durch verschiedene Linien und Bahnhöfe entlang des neu entstandenen Gürtels das Umland der Stadt (Hödl, 2015).

### 3 Forschungsmethodik

Diese Arbeit widmet sich zur Beantwortung der Forschungsfrage nicht nur den geografisch beobachtbaren Veränderungen, sondern versucht auch die Stimmungen der damaligen Gesellschaft hinsichtlich dieser Stadtentwicklung zu erfassen. Da sich die beiden hierzu herangezogenen Quellen (Karten, Zeitungsartikel) in ihrem Aufbau sehr stark unterscheiden ist es notwendig ebenso zwei verschiedene Forschungsmethoden heranzuziehen.

#### 3.1 Kartenvergleich

Die Karten der Stadt Wien werden mittels Überlappung verglichen. Hierzu sind die jeweiligen Quellen direkt übereinander zu legen. Dies macht Veränderungen in der Bebauung unmittelbar erkenntlich. Durch die Nutzung mehrerer, in verschiedenen Abschnitten der Industrialisierung

hergestellten Karten, kann der Entwicklungsprozess besser nachvollzogen werden. Eine Untersuchung der gesamten Stadt würde den Forschungsrahmen dieser Arbeit jedoch bei weitem sprengen. Aus diesem Grund erscheint es sinnvoller, den Fokus auf bestimmte Gebiete Wiens zu legen, welche repräsentativ für die Veränderungen der Zeit stehen. Dies soll mittels der Fenstermethode erreicht werden, welche die untersuchten Karten auf einzelne Ausschnitte reduziert. Diese Reduktion spiegelt optimalerweise die typischen Entwicklungen der jeweiligen Regionen (Stadtkern, Randbezirke, Vorstädte) wider. Wie im Rahmen des Forschungsstands dargelegt, ist die Entwicklung jeder Stadt abhängig von diversen Faktoren. Diese Varianz hört jedoch nicht auf Stadtebene auf, sondern kann auch auf viel kleineren Ebenen auftreten. Daher gilt anzuführen, dass die gewonnenen Erkenntnisse bedingt durch die jeweilige Auswahl nicht für sämtliche Gebiete Wiens zutreffen werden.

### 3.2 Stimmungsanalyse

Zur Analyse der Stimmungen wird anhand der qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring gearbeitet. Hierzu sollen die in den Zeitungen gefundenen Aussagen und Inhalte auf Basis von Aspekten wie etwa der Ausdrucksweise und Wortwahl in zwei Kategorien (Zustimmung und Ablehnung) unterteilt werden. Die gewählten Kategorien sollen die Einstellung der Bevölkerung gegenüber den Veränderungen des Stadtbildes Wiens einfangen (Mayring, 2015). Anhand dieser Aufteilung ist es zwar möglich ein gültiges Abbild zu generieren, diese ist jedoch bedingt durch die qualitative Methodik und die Auswahl der Quellen erneut lediglich ein Teilausschnitt. Die gewählte Herangehensweise mag auf den ersten Blick wie eine Limitation der Ergebnisse wirken, jedoch trifft dies keinesfalls zu. Vielmehr eröffnet die Reduktion auf bestimmte Ausschnitte möglicherweise die Untersuchung neuer bisher eher untergegangener Aspekte.

## 4 Quellenlage

Passend zu der soeben angeführten Methodik bedient sich diese Arbeit auf diversen historischen Karten der Stadt Wiens, sowie auf regionale Zeitungsartikel, welche zur Zeit der Industrialisierung publiziert wurden.

### 4.1 Karten der Stadt Wien

Zur Beobachtung der Veränderungen des urbanen und ökologischen Bildes Wiens erscheint es sinnvoll auf drei aus verschiedenen Jahren stammenden Karten zurückzugreifen. Weiters

erweist sich eine Einteilung nach den Phasen Suitners (2021) ebenso als sinnvoll. Damit die untersuchten Quellen diese Phasen mitsamt deren Entwicklungen widerspiegeln, wurden historische Karten aus dem Jahr 1858, 1887 und 1912 herangezogen. Erstere bildet das Ende der Phase des regulierten industriellen Wachstums ab. Jene Karte von 1887 hingegen ist zeitnah zur Wende der gesellschaftlichen Wahrnehmung hinsichtlich öffentlicher Verkehrsmittel entstanden. Hieraus verspricht sich, die ersten Auswirkungen dieses Sinneswandels auf der Karte ausfindig zu machen. Jene Quelle von 1912 soll einen Einblick auf das Finale Stadtbild Wiens während der Industrialisierung geben. Dieses ermöglicht den Entwicklungsverlauf besser herauszuarbeiten. Weiters kann durch einen Vergleich mit einer aktuellen Karte im Rahmen der Diskussion festgestellt werden, welche Wirkungen die Industrialisierung noch auf das heutige Bild Wiens hat. Die historischen Karten werden allesamt von der Stadt Wien vollständig digitalisiert auf der Stadtwebsite angeboten.

#### 4.2 Quelle zur Stimmungslage

Die zur Analyse herangezogenen Quellen stammen ebenso wie die bereits angeführten Karten aus verschiedenen Abschnitten der Industrialisierung. Die Zeitungsartikel wurden mittels Recherche auf der Onlineplattform Anno gewonnen. Die anfänglich mit den Suchbegriffen wie „Park“, „Natur“, „Wiese“ und „Grünanlage“ gefundenen Ergebnisse lieferten jedoch inhaltlich nicht den gewünschten Fokus auf Wien. Eine spätere Recherche anhand des Begriffs „Ringstraße“ brachte die ersten Erfolge. Viele der für die Ergebnisse dieser Arbeit untersuchten Zeitungsartikel wurden im Zuge der Ringstraßeneröffnung 1865 verfasst. Diese bilden den Beginn der von Suitner (2021) angeführten zweiten Phase der Industrialisierung ab (Suitner, 2021). Als Gegenstück wurden Artikel des frühen 20. Jahrhunderts hinzugezogen, welche eventuelle Änderungen im Stimmungsbild gegenüber den Veränderungen der Stadt ersichtlich machen sollen.

## 5 Ergebnisse

Die folgenden Ergebnisse werden sowohl nach Art der Quelle als auch größtenteils der historischen Reihenfolge entsprechend geordnet. Dies bedeutet, dass beide Quellenlagen erst im Rahmen der angrenzenden Diskussion in Bezug zueinander gesetzt werden.

## 5.1 Kartenanalyse

Zur Analyse der Karten wird neben der soeben genannten Unterteilung ebenso regional gegliedert. Dies bedeutet, dass die Ergebnisse Stadtkern, Vorstadt und Stadtrand in dieser Reihenfolge behandelt werden.

### 5.1.1 Innere Stadt

Die Untersuchung der inneren Stadt offenbart vor allem in der frühen Phasen der Industrialisierung starke Veränderungen des Stadtbilds. 1858 umgaben noch die kaum mehr instand gehaltenen Stadtmauern den Kern der Stadt (siehe Abbildung 1). Diese erlitten im Zuge der Revolutionen von 1848 sowie der Napoleonischen Kriege starke Schäden. Der Mangel an Bedarf für innere Stadtmauern veranlasste die Regierung das noch bestehende Mauerwerk zu vernachlässigen beziehungsweise teilweise zu zerstören. Das umliegende Gelände wurde Stück für Stück verbaut, um sowohl die neu eingegliederten Gemeinden Wiens stärker an den Stadtkern zu binden als auch Wohnraum für die stark wachsende Bevölkerung zu gewinnen. Diese Umfunktionierung sollte einige Jahrzehnte andauern, wodurch vorübergehend ein für die Bevölkerung leicht erreichbarer innerer grüner Ring entstand.



Abbildung 1: Innere Stadt 1858 (Stadt Wien, 1858)

Der Kartenvergleich von 1858 und 1887 zeigt, dass ein Großteil dieser freien Fläche bereits in die Wiener Ringstraße umgewandelt wurde (siehe Abbildung 2). Entlang der Ringstraße,

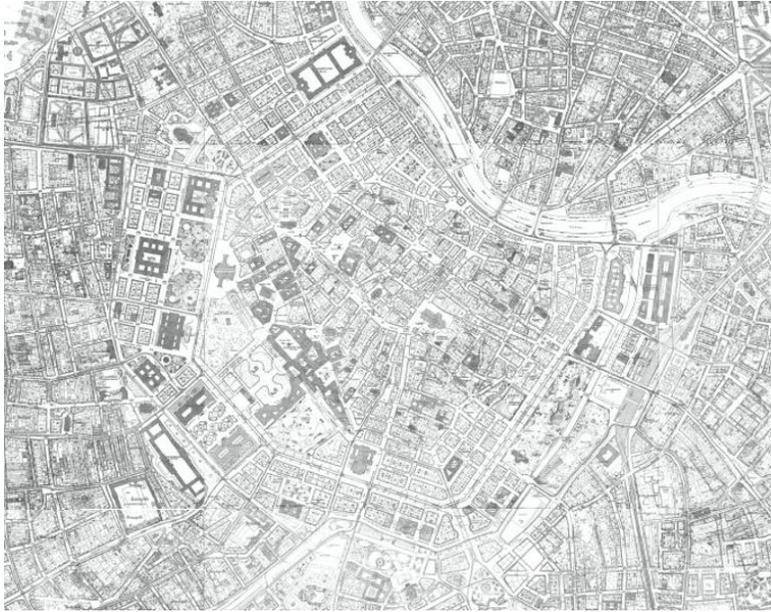
welche ungefähr dem Umriss der ehemaligen Mauern entspricht, ist zusätzlich der vollendete Bau der Straßenbahn erkenntlich. Entlang des neu entstandenen Straßenbahnnetzes sind etliche Unterschiede sichtbar. Im Süden etwa enthüllt die Deckungsanalyse viele neue Wohnungen. Diese Bauten sollten den Wohnungsbedarf, der im Zuge der Stadterweiterung und Zuwanderung entstanden ist, tilgen. Ebenso lassen sich entlang der Straßenbahn der inneren Stadt neue bis heute das Stadtbild stark prägende Infrastrukturen entdecken. Hierunter fallen das im Westen liegende Rathaus (1873), das aktuelle Hauptgebäude der Universität (1873), das Parlament (1871), sowie das naturhistorische-(1871) und kunsthistorische (1871) Museum (Stadt Wien, 2024). Die große Anzahl an neuen Bauten und umgewidmeten Flächen darf nicht darüber hinwegblicken lassen, dass die nach Zerstörung der Burgmauer freigesetzten Grünbereiche teilweise in Form von Parks und Naherholungsgebieten erhalten geblieben sind. Im Rahmen der analysierten Karten stechen vor allem der in Abbildung 2 im Osten erkennbare Stadtpark, sowie der südlich liegende Resselpark heraus. Weiters zeigen sich besonders im direkten Umfeld um die angeführten Infrastrukturen kleinere Grünflächen.



Abbildung 2: Innere Stadt 1887 (Stadt Wien, 1887)

Während die Kartenanalyse im Bereich der inneren Stadt von 1858 bis 1887 viele Veränderungen aufwies, sollten die Entwicklungen bis 1912 (siehe Abbildung 3) eher gering ausfallen. Die größte Auffälligkeit zeigt sich anhand der Wien (Fluss), dessen Verlauf ab dem Stadtpark teilweise mit Straßen überbaut wurde. Die Karte von 1912 weist den zuvor

angeführten Sinneswandel hinsichtlich Straßenbahnen auf. Das Netzwerk wurde weiter ausgebaut und auch die nun über der Wien errichteten Straßen sind teilweise mit öffentlichen Verkehrsmitteln ausgestattet worden.



*Abbildung 3: Innere Stadt 1912 (Stadt Wien, 1912)*

### 5.1.2 Vorstadt - Landstraße

Wie anhand Abbildung 2 erkenntlich ist, wurde auch bereits in den um den Kern liegenden Vorstädten ein grundlegendes Straßenbahnnetzwerk errichtet. Dies zeigt sich etwa bei Betrachtung des dritten Bezirks (Landstraße). Dieser im Ostern der inneren Stadt liegende Bereich, wie er in Abbildung 4 – 6 dargestellt wird, erlebte im Laufe der Zeit eine drastische Entwicklung. Auslöser für diese Veränderung sind vor allem der starke Bevölkerungszuwachs beziehungsweise die Bestrebungen der Regierung die Bezirke Wiens besser an den Kern zu knüpfen. Inwiefern der Ausbau des Verkehrssystems hierzu in Bezug steht, wird in der anschließenden Diskussion näher erläutert.

Die in Abbildung 4 dargestellte Karte der Landstraße bildet eine mit einigen wenigen Häusern bebaute Region ab. Diese ist durch einzelne Straßen durchzogen. Bei Betrachtung der restlichen Bezirke dieser Zeit sind hier sehr starke Unterschiede in der Menge an Besiedlung zu erkennen. Die im Westen des Stadtkerns liegenden Regionen sind bereits in großen Mengen bebaut. Hierbei gilt anzuführen, dass der Bezirk der Landstraße erst durch die Eingemeindung an die innere Stadt angrenzender Vorstädte im Jahre 1850 und somit kein Jahrzehnt vor der Karte

entstand (Kreuzer, 2006). Folglich handelt es sich bei dem abgebildeten Ausschnitt um noch eine relativ dezentrale Region Wiens. Gerade aus diesem Grund liefert der Vergleich interessante Eindrücke.

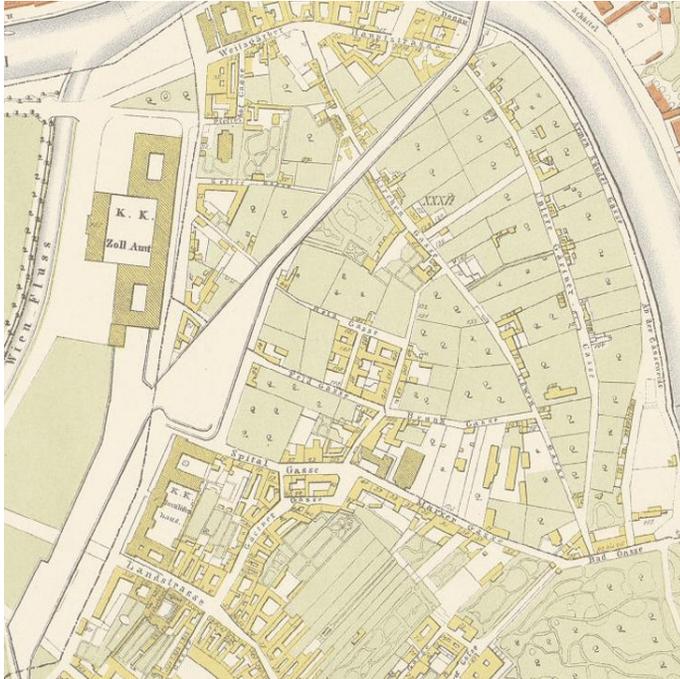


Abbildung 4: Landstraße 1858 (Stadt Wien, 1858)

In den laufenden dreißig Jahren sollte sich das Aussehen der Region, wie an Abbildung 6 erkenntlich ist drastisch ändern. Um die Zugänglichkeit zur inneren Stadt für die Bewohner der äußeren Gebiete zu erhöhen, wurden etliche Straßen errichtet. Weiters sollte durch die Schaffung weiterer öffentlicher Verkehrsmittel anknüpfend an jene der inneren Stadt die Bevölkerungszuwanderung erhöht werden. Im Fall der Landstraße sticht hier besonders der Bahnhof Wien Mitte heraus. Dieser wirkte während der Industrialisierung aufgrund der Nähe zur Donau sowie zum Stadtkern als wichtiger Knotenpunkt für den Waren und Personenverkehr mittels Eisenbahnen. Die stark wachsende Bedeutung des Sektors ging einher mit einem enormen Ausbau der hiesigen Wohnsituation. Die etwaigen freien Stellen wurden daher größtenteils als Wohngebiet genutzt.



Abbildung 5: Landstraße 1887 (Stadt Wien, 1887)

Bis 1912 sollten diese Bebauungsvorhaben weiter durchgeführt werden. Die Deckungsanalyse zeigt, dass die meisten freien Flächen inzwischen vollständig für den Wohnungsbau herangezogen wurden. Im Vergleich zur Analyse der inneren Stadt sind hierbei jedoch kaum Grünflächen oder Naherholungsgebiete aufzufinden. Ebenso mangelt es abseits der Verkehrsmittel an größeren Infrastrukturen. Grund hierbei könnte etwa die durch Verkehrsmittel bedingte Nähe zum im Westen befindlichen Stadtpark sowie der daran angrenzenden Ringstraße sein, welche vor allem durch die Straßenbahnen zugänglich gemacht wurden. Hierzu etwa lassen sich im Süden neu errichtete Straßenbahngleisen erkennen, welche relativ geradlinig durch den Bezirk der Landstraße hindurch in Richtung Zentrum verlaufen.



*Abbildung 6: Landstraße 1912 (Stadt Wien, 1912)*

### 5.1.3 Stadtrand

Diese soeben angeführten Schienen scheinen eine Konsequenz der Eingliederung von im Umfeld von Wien liegenden Dörfern wie Floridsdorf oder Favoriten sein. Bedingt durch das damalige Verständnis für die Grenzen der Stadt geben die Karten von 1858 und 1887 diese Regionen kaum wieder. Dies zeigt sich unter anderem am Beispiel der bis 1904 unabhängigen Gemeinde Stadlau. Das heute im 22. Bezirk (Donaustadt) liegende Gebiet wurde im Zuge der zweiten Erweiterung Wiens eingegliedert. Die untersuchten Karten bilden diese Region ab dem Generalstadtplan von 1912 ab.



Abbildung 7: Stadlau 1912 (Stadt Wien, 1912)

Anhand von Abbildung 7 ist bereits ein klares Zentrum rund um den Bahnhof Stadlau zu erkennen. Die Bebauung der umliegenden Flächen wurde noch nicht durchgeführt, wodurch die Region um Stadlau noch stark von Ackerland und einzelnen kleinen Dörfern durchzogen ist. Die Industrialisierung dieser Region zeigt sich vor allem durch den Eisenbahnverkehr sowie die im Umfeld Stadlaus liegenden Fabriken. Beispiel hierfür wäre etwa die entlang der nach Osten verlaufenden Langobarden Straße erbaute Öl-Fabrik. Die heute bestehenden Straßenbahnen wurden 1912 größtenteils noch nicht erbaut. Ein Blick auf das heutige Stadtbild Stadlaus zeigt, dass viele der damals freien Flächen auch heute noch sehr stark begrünt sind. Ebenso stimmen die damaligen Wege abseits des Kerns nicht mit dem heutigen Straßenbild überein.

## 5.2 Stimmungsanalyse

Die rund um die Ringstraßeneröffnung entnommene Stimmung gibt eine größtenteils positive Haltung gegenüber den Veränderungen der Stadt wieder. Der am 2. Mai 1865 erschienene Artikel der Wiener Zeitung schreibt über die festliche Eröffnung der Ringstraße. Hierbei wird von einer ausdrucksstechnisch positiv behafteten „unabsehbaren Menschenmenge“ (Wiener Zeitung, 1865, S. 399) berichtet, welche beide Seiten der eröffneten Straße füllten. Die Begeisterung der Bevölkerung ist dem Artikel nach weiters anhand der von den Wohnungen der Stadt wehenden kaiserlichen Fahnen erkennbar gewesen. Hierdurch wird eine Zustimmung gegenüber der kaiserlichen Autorität vermittelt, welche wenige Jahre nach der Revolution von 1848 fraglich ist.

Die untersuchte Wortwahl im Zuge dieses Ereignisses zeigt weitere auffällig positive Ausdrücke wie „des schmucken Gürtels“ (Wiener Zeitung, 1865, S. 399). Besonders die im Zuge des Artikels wiedergegebene Rede des damaligen Wiener Bürgermeisters Dr. Andreas Zelinka weist einige Glorifizierungen der industriellen Bestrebungen auf. Der Abriss der Stadtmauern, sowie die zu dieser Zeit im Planung befindliche Erweiterung der Stadt werden als „hochherziger Entschluss“ (Wiener Zeitung, 1865, S. 399) dargestellt. Die Wiener Zeitung betont weiters die entlang der Ringstraße errichteten „schönsten“ (Wiener Zeitung, 1865, S. 399) Bauten, Parks und Gärten, welche den Einwohnern Wiens zur Erholung dienen sollen. Der Zeitungsartikel streicht hierdurch mehrmals die durch Industrialisierung gewachsene Schönheit der Stadt heraus.

Viele weitere untersuchte Zeitungsartikel geben eine ähnlich positive und die Entwicklung der Stadt glorifizierende Stimmung wieder. Als Ausnahme hierzu ist ein von der Presse am 15. Mai 1865 publizierter Artikel anzuführen. Dieser adressiert die herrschenden gesundheitlichen Folgen des Baus der Ringstraße für die Bevölkerung. Die Errichtung des neuen Verkehrssystems löste eine starke Staubbelastung und in Folge vermehrt Atemwegserkrankungen für die Einwohner:innen der Stadt aus. Die vorhandene Kritik geht jedoch mit vermehrten Lob für die Vorhaben zur Industrialisierung der Stadt einher. So etwa wird zur Lösung der gesundheitlichen Risiken an die „löbliche Stadterweiterungs-Comission“ (Die Presse, 1865, S.5) appelliert. Hierdurch vermittelt die Presse ein Bild der allgemeinen Zustimmung gegenüber den Veränderungen der Stadt. Der Zeitungsartikel zeigt somit auf, dass die Bevölkerung gegenüber der Ringstraßeneröffnung trotz kleiner Kritikpunkte optimistisch war.

Anhand der anfangs des 20. Jahrhunderts veröffentlichten Zeitungsartikel zeigt sich, dass diese grundlegend positive Stimmung gegenüber den Veränderungen des Verkehrssystems und des Stadtbildes größtenteils erhalten blieben. Der Ausbau des Verkehrs wurde seitens der Medien weitestgehend als wirtschaftliche Chance und somit als positive Veränderung erachtet. Über das Anwachsen der Stadt durch die Eingemeindung der umliegenden Dörfer wird mit sehr positiven Ausdrücken berichtet. Dies zeigt sich etwa an einem Artikel der Neuen Freien Presse vom 17. November 1910. In diesem wird über die Erweiterung des Straßenbahnsystems nach

Aspern, Stadlau und Hirschstetten berichtet. Diesen Ausbau beschreiben sie als „von hervorragender Bedeutung“ für die jeweiligen Regionen (Neue Freie Presse, 1910).

Ein späterer Abschnitt der selbigen Ausgabe behandelt die zuvor stattgefundene Plenarversammlung bezüglich der Elektrifizierung der Stadtbahn. Der hierbei beschlossene weitere Aufschub der Vorhaben wurde seitens des Artikels kritisiert. Die genutzten Ausdrücke vermitteln sehr anschaulich die herrschende Zustimmung gegenüber der Industrialisierung des Verkehrs. So etwa werden die genutzten Gründe für den nicht Ausbau als „Unrecht“ (Neue Freie Presse, 1910, S.13) dargestellt. Das Verkehrssystem Wiens wird weiters durch die Neue Freie Presse als „absolut und relativ zurückstehen[d]“ (Neue Freie Presse, 1910, S.13) im Vergleich zu anderen europäischen Städten bezeichnet. Hierdurch entsteht gewissermaßen ein Bogen zu der im Zuge der Ringstraße entstandenen Darstellung Wiens als schönste Stadt Europas. Die Elektrisierung wird schließlich im Zuge des am 22.06.1911 erschienenen Kommentar der Neuen Freien Presse zum vergangenen Wechsel des Tramtarifes erneut aufgegriffen. Dieser kritisiert im Zuge der Jahresergebnisse die gewachsenen Ticketpreise für die Bevölkerung. Auffällig an diesem Artikel ist die geradezu stoische Darlegung der verschiedenen Zahlen. Dieses Fehlen von ausdrucksstarken Begriffen vermittelt in diesem Fall jedoch ebenso eine wachsende Zustimmung der Bevölkerung. Grund hierfür sind die dargelegten Zahlen selbst. So etwa ist die Jahresanzahl an Fahrten mit der Stadtbahn sowie den Omnibussen laut Artikel um ganze 5,5 Millionen angewachsen. Die Stadtbahnen zählen insgesamt 38 Millionen mitgefahrene Personen. Diese Zahlen legen auch ohne positiv konnotierte Ausdrucksweise dar, inwiefern die Industrialisierung Wiens und die damit zusammenhängende Veränderungen des Stadtbildes positiv von der Bevölkerung aufgenommen wurde (Neue Freie Presse, 1911).

## 6 Diskussion

Die Folgen der Veränderungen des Verkehrsnetzwerkes auf das Stadtbild Wiens fallen sehr vielfältig aus. Aus diesem Grund wird folgende Diskussion auf die etwaigen Bereiche eingehen und hierzu die durch die Kartenanalyse sowie Inhaltsanalyse der Zeitungen gewonnenen Ergebnisse einbeziehen.

## 6.1 Zum Stadtbild

Die Stadtplanung Wiens war, wie sich anhand des Forschungsstandes zeigt von vielen verschiedenen Strukturen geprägt. Wie andere europäische Städte stellte sich auch Wien der Herausforderung den zumeist infrastrukturell in die Jahre gekommen Kern und die eher abseits liegenden Produktionssektoren stärker zu verbinden, um somit die Industrialisierung voranzutreiben (Benevolo, 2000). Anhand der Ergebnisse ist erkenntlich, dass die hierzu dazwischen liegenden freien Flächen auf Basis zuvor vorhandener Strukturen wie etwa der Burgmauer bebaut wurden. Die um den Kern gefüllten Lücken sind wie Fassmann und Hätz (2018) anführen auch heute noch anhand einer durch die Anordnung der Straßen wie auch Häuser merkbaren Grenze sichtbar. Viele der im Kern der Stadt noch existierenden Gebäude entstammen der frühen Phase der Industrialisierung. Grund hierfür ist unter anderem die wachsende Macht der Gesellschaft in Form der im Inneren der Stadt ansässigen Oberklasse (Capuzzo, 1998). Diese wollten ihre Vorzüge und ihren gehobenen Lebensstandard gegenüber der stark wachsenden Arbeiterklasse erhalten und verweigerten folglich die „Öffnung“ der Kernstadt. Die alten Strukturen dazwischen wurden in Folge der 1857 getroffenen Entscheidung zur Zerstörung der Stadtmauern gewissermaßen durch neue ersetzt (Fassmann, Hätz, 2018). So wie zu Abbildung 1 und 2 bereits erläutert, die Mauer dem Straßenbahnnetzwerk. Hierbei handelt es sich um eine Neubebauung bereits benutzter Fläche, welche sich hinsichtlich der Zugänglichkeit der Stadt und dem daraus resultierenden angeführten Bevölkerungswachstum als sehr wirksam erwies.

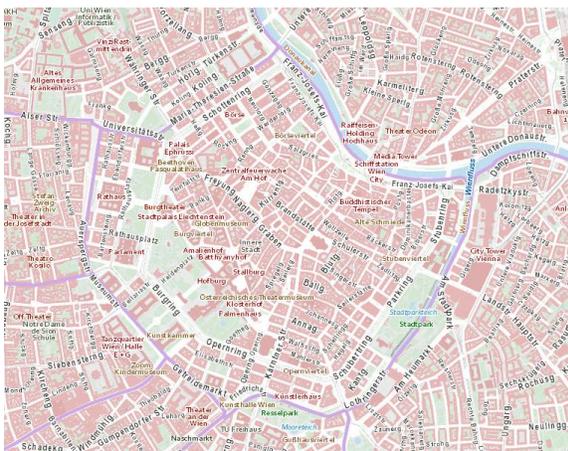


Abbildung 10: Innere Stadt 2024 (Stadt Wien, 2024)

Die „Erhaltung des Kerns“ durch die wohlhabendere Bevölkerung zeigte weiters bei der Errichtung neuer Bahnhöfe seine Wirkung. Das Ziel der Bauvorhaben war es die Bahnhöfe möglichst nach am Zentrum zu platzieren, ohne dessen Struktur zu stark zu zerstören (Bruinsma, 2009). Als Resultat entstanden in den umliegenden Bezirken des Kerns vermehrt Bahnhöfe, welche mittels Straßenbahnen an die innere Stadt angeknüpft wurden. Deren Lage war jedoch sehr stark abhängig vom Preis des jeweiligen Gebiets. Die angeführte erneute Verstaatlichung der Verkehrsindustrie fand zu diesem Zeitpunkt noch nicht statt. Errichtete Bahnhöfe waren folglich vorwiegend im Privatbesitz. Jene Baugründe weiter Abseits des Kerns sollten sich hierbei als leistbarer herausstellen und wurden zum Bau herangezogen (Lovra et al., 2016). In dem untersuchten Bereich der Landstraße etwa wurde der Bahnhof Wien Mitte wie an Abbildung 4 erkenntlich, ursprünglich in einer eher wenig besiedelten Region errichtet. Erst im Laufe der Zeit verdichtete sich die umliegende Wohnsituation. Dieser Knotenpunkt war sowohl mittels Straßenbahn mit der inneren Stadt als auch durch die Eisenbahn mit dem Praterstern verbunden. Wie zu Beginn angeführt, sollte der Tourismus im Zuge der Weltausstellung des Jahres 1873 dem weiteren Ausbau des Verkehrsnetzwerkes einen Aufschwung verleihen (Capuzzo, 1998). Der Bahnhof Wien Mitte diente hierbei durch seine Nähe als wichtiger Knotenpunkt. Dieser Aspekt lässt sich als einer der Gründe für das rapide Wachstum des Bezirks definieren.

Der weitere Ausbau des Straßenbahnsystems knüpfte, wie an den Ergebnissen zum Bezirk der Landstraße erkenntlich, diese umliegenden freien Flächen bis auf eben jene visuellen Aspekte zur Gänze in die Stadt ein. Selbiges ist auch anhand der Vorstädte, welche zu einem späteren Zeitpunkt vollständige Teile Wiens wurden, sichtbar. Das in dieser Arbeit erbrachte Beispiel Stadlaus zeigt anhand der Kartenanalyse, dass die Randgebiete des heutigen Wiens aufgrund der noch nicht stattgefundenen Eingemeindung noch während der Industrialisierung unabhängige Dörfer waren. Der Bau der Stadtbahn etwa konnte durch die hiermit zusammenhängende Vielzahl an Zuständigkeitsbereichen schwer umgesetzt werden (Hödl, 2015). Die Eingemeindung Stadlaus, sowie die zusätzliche Anbindung mit Straßenbahnen sollte daher erst spät erfolgen. Hierdurch entstand ein weniger dicht besiedeltes Gebiet. Die geringere Dichte ist auch heute noch sehr gut erkenntlich.

Die Ergebnisse legen somit nahe, dass jeder „Sektor“ Wiens auf seine eigene Art und Weise durch die Industrialisierung beeinflusst worden ist. Das kompakt strukturierte vorindustrielle Wien entwickelte sich durch die Industrialisierung des Verkehrs in ein weitläufiges, sehr vielseitiges Areal, welches nicht nur in seiner Breite, sondern auch Höhe weiter anwuchs. (Bruinsma, 2009).

Das bis 1912 entstandene Stadtbild konnte sich trotz der Zerstörungen des Zweiten Weltkrieges größtenteils bis in die heutige Zeit halten. Dies wird erkenntlich anhand Abbildung 10, welche Wien heutzutage darstellt. Sowohl die Grünflächen als auch die während der Industrialisierung errichtete Infrastruktur entlang der Ringstraße sowie des restlichen Verkehrsnetzwerkes prägen auch heute noch das Aussehen der Wiener Altstadt. Hierbei gilt anzuführen, dass wie Fassmann und Hätz (2018) erläutern, der Erhalt des Stadtbildes während des 2. Weltkrieges besonders im deutschsprachigen Raum eher unüblich ist (Fassmann, Hätz, 2018). Der Einfluss der Industrialisierung des Verkehrs lässt sich dementsprechend in kaum einer deutschsprachigen Stadt so sehr beobachten, wie es in Wien der Fall ist. Auch der Vergleich mit anderen europäischen Großstädten abseits des deutschsprachigen Raums zeigt die bis heute anhaltenden Besonderheiten Wiens. In Rom, Paris und London der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts fiel die Zustimmung für Straßenbahnen geringer aus. Gründe hierfür waren Bedenken hinsichtlich Stadtbild und Struktur. Als Resultat sollten viele dieser öffentlichen Verkehrsmittel zunehmend durch Omnibusse ersetzt werden (Passalacqua, 2014). Anhand der untersuchten Ausgabe der Neuen Freien Presse konnte zwar auch in Wien ein Anwachsen der Omnibusse vermerkt werden, jedoch blieben die Straßenbahnen vorherrschend. Diese Entwicklung ist auch heute noch anhand der Größen der Straßenbahnnetze zu erkennen.

Wie sich anhand der bisherigen Diskussion erkennen lässt, bietet die Analyse der heutigen Stadtstrukturen einen direkten Einblick auf die Lösungsansätze industrieller Herausforderungen der damaligen Zeit und ermöglicht deren Auswirkungen auf heute zu reflektieren. Die angesprochene klar erkennbare Grenze zwischen dem ersten Bezirk und der umliegenden Gebiete ist ein starker Indikator für den Einfluss der Industrialisierung auf das heutige Wien.

## 6.2 Bevölkerungswachstum

Ein stärkeres Anwachsen der Bevölkerung mag zwar bereits vor der Industrialisierung losgegangen sein, jedoch gibt es keine Zweifel, dass die Industrialisierung diesen Prozess weiter beschleunigte. Das Stichwort der Lebensqualität zeigt sich hier besonders unter Rücksichtnahme der erarbeiteten Stimmungen als elementarer Aspekt. Die damaligen Ansprüche an Lebensqualität sind nicht mit der heutigen Zeit vergleichbar. Dennoch lösen damalige Verbesserungen einer Stadt in diesem Bereich eine niedrigere Sterblichkeitsrate, sowie höhere Zuwanderungsraten aus. Hierbei ist es notwendig das „Early Industrial Growth Puzzle“ anzuführen. Dieses besagt, dass sich trotz des großen Wirtschaftsbooms die Lebensqualität in der Anfangsphase der Industrialisierung kaum veränderte. Die lang fehlende Verbesserung des Lebensstandards hemmte die Entwicklung der öffentlichen Strukturen. Die meisten Menschen konnten sich die Nutzung der Straßenbahnen nicht leisten. Erst die allmähliche Verbilligung der Grundgüter durch Überproduktion ermöglichte auch den Menschen abseits der oberen Schicht einen erhöhten Konsum (Weigl, 2014). Straßenbahnen wurden im Rahmen des starken Ausbaus ab 1880 bereits zunehmend für die obere Mittelschicht leistbar (Capuzzo, 1998). Diese Entwicklung erklärt, warum sich die Verkehrsmittel erst gegen Ende des 19. Jahrhunderts etablierten.

Unter dieser Aussage stellt sich die Frage, wieso Wien trotz gleichbleibender Lebensqualität dennoch so stark gewachsen ist. Als Teilgrund hierfür ist die Zuwanderung im 19. Jahrhundert zu identifizieren. In dieser Phase versechsfachte sich die Bevölkerungszahl (Eppel, 1996). Dieser Zuwachs begann jedoch erst mit dem Ende der Napoleonischen Kriege (1815). Zu diesem Zeitpunkt lebten rund 230.000 Menschen in Wien. Weitere Stagnation fanden im Zuge der Revolutionen von 1848 statt sowie durch die aufstrebenden Unabhängigkeitsbewegungen der diversen Völker des Vielvölkerstaats Österreich-Ungarns statt (Weigl et al., 2015). Wien wuchs in den Jahren bis zum Ende der Industrialisierung auf circa 2 Millionen Einwohner:innen an. Ab 1880 kamen durch die Zuwanderung mehr als 65 Prozent der ansässigen Personen gebürtig nicht aus Wien. Viele Menschen aus Böhmen, Mähren, Schlesien und Ungarn wanderten aufgrund der besseren Arbeitsmöglichkeiten in die Stadt (Eppel, 1996). Das angeführte „Early Industrial Growth Puzzle“ ist dementsprechend ein Resultat der Zuwanderung und dem dadurch mit den Produktionszahlen mitwachsenden Bedarf.

Somit geschieht der gesamte Wachstumsprozess unter anderem auch aufgrund des Aspekts der stark kletternden Anzahl an Arbeitsplätzen. Die Arbeitsstellen der Fabriken können jedoch nur generiert werden, da mit der wachsenden Bevölkerung auch ein erhöhter Konsum einhergeht. Hierfür benötigte Grundressourcen können durch die Eisenbahnen in bis dahin nicht gekannten Mengen und enormer Vielfalt in Stadt gebracht werden. Die durch die Mechanisierung der Fabriken erstarkten Produktionszahlen sorgten für eine langsame Senkung der Warenpreise, wodurch der Bedarf von notwendigen Grundgütern wie auch Luxuswaren anstieg. Dies wiederum benötigte neue Fabriken zur Herstellung. Es zeigt sich, dass Produktion, Bevölkerungsgröße und Arbeitsplätze in einem Verhältnis zueinander wuchsen. Wobei die durch den Verkehrsausbau bereitgestellte Erreichbarkeit hier ein schnelleres Wachstum als in den Jahren zuvor ermöglichte.

Das entstandene Bevölkerungswachstum ist somit ein Resultat der Zuwanderung und der folgenden Ausweitung der Stadt. Durch Wiens industriellen Fortschritt herrschte grundsätzlich eher geringes Interesse in andere Städte wieder auszuwandern. Wengenroth et al. (2017) führen dies vor allem auf das große materielle Wohlstandsniveau industrieller Städte zurück (Wengenroth et al., 2017). Die anhand der Zeitungsanalyse erarbeiteten Stimmungen spiegeln dieses fehlende Interesse an Auswanderung gewissermaßen wider. Grundsätzlich zeigt sich über die untersuchte Zeitspanne hinweg eine sehr positive Einstellung gegenüber dem Ausbau des Verkehrs. Unabhängig vom Herausgeber wurde stets darauf appelliert die industriellen Vorhaben fortzusetzen. Dies ist in Zeiten der wachsenden Pressefreiheit beachtlich. Vor allem die von Peukert (2019) zuvor angeführte Planung des Eisenbahnnetzwerkes mit Wien als Zentrum des Landes spielt eine entscheidende Rolle für diese Stimmung (Peukert, 2019). Die vielen über Wien verlaufenden Schienen entwickelten Wien zu einer für die Bevölkerung der Monarchie gut zugänglichen Stadt. Zusätzlich hatte die sich nun noch stärker etablierende „Hauptstadt“, hierdurch ebenso einen besseren Zugang zu Ressourcen als andere große Städte der Monarchie. Dies wiederum hilft der hiesigen Industrie noch weiter zu florieren und dementsprechend eine Vielzahl an Arbeitsplätzen anzubieten. Das in der Stimmungsanalyse gewonnene Bild der „schönsten Stadt Europas“ spricht sinnbildhaft für die Begeisterung der Bevölkerung für das Leben in Wien. Trotzdem gilt anzuführen, dass vor der Eingemeindung des Umlands durchaus Personen aus der Stadt in die umliegenden Dörfer zogen (Hödl, 2015).

Das Stimmungsbild schwächte dementsprechend, wie anhand der Neuen freien Presse erkenntlich ist gegen Ende der Industrialisierung ein wenig ab.

Als Grund hierfür ist ebenso die im Vergleich zu anderen Großstädten weniger effizienter Verkehrsstruktur zu nennen. Die vorhandenen Straßenbahnen konnten den gestiegenen Bedarf nicht decken. Eine Lösung hierfür sollte die durch die Neue Freie Presse angeprangerte Elektrifizierung der Stadt sein. Diese stieß jedoch seitens der Regierung auf Ablehnung. Die vorhandenen Zweifel zeigen sich auch durch die Betrachtung Niederösterreichs. Bereits am 22. Oktober 1883 setzte die von Mödling ausgehende Südbahn auf Elektrizität. In Wien musste die Bevölkerung jedoch 10 weitere Jahre bis 1894 warten, ehe die erste elektrische Straßenbahn in Baden eröffnet worden ist (Hödl, 2015). Diese verzögerte Entwicklung widerspricht der Idee Wiens als Zentrum des Landes. Erneut ist das Bild des „schönen Wiens“ aufzugreifen. Die möglichen Auswirkungen der Stromleitungen auf das Aussehen der Stadt lösten nach Hödl (2015) Bedenken aus. Ebenso herrschten Zweifel bezüglich der Sicherheit von Stromzuführung über die Schienen selbst (Hödl, 2015). Diese politische Blockade der weiteren Entwicklung erklärt die zumindest in gewissen Maßen stattfindende Stimmung des hinterher liegenden Wiens.

Die weitere Untersuchung der Zuwanderung zeigt, dass der Ausbau der Infrastruktur nicht nur maßgeblich zum Anwachsen der Einwohnerzahlen Wiens beigetragen hat, sondern auch die Stadtinterne Wohnlandschaft verschob. Viele Einwohner:innen wurden aus dem Kern der Stadt in die umliegenden Bezirke hinausgedrängt. Seit Mitte des 19. Jahrhunderts sind die Einwohnerzahlen der inneren Stadt von 65.000 auf unter 20.000 gefallen (Fassmann, Hätz, 2018). Dieser Rückgang sollte bis heute andauern. Die Kartenanalyse macht sichtbar, dass die bebauten Flächen besonders in der zweiten Phase der Industrialisierung Wiens eine Wohnfunktion einnahmen. Grund hierfür ist natürlich der durch die Einwanderung stark wachsende Bedarf an Wohnflächen. Obwohl die Menschen aus dem Kern hinausgedrängt wurden, etablierte sich dieser durch den Anschluss mittels Straßenbahnen dennoch als politisches, und gesellschaftliches Zentrum. Ebenso bildete sich trotz der Verdrängung eine nach Wohlstand geteilte Wohnstruktur. Der Stadtkern wie auch die lange als Erholungsgebiet genutzte Region des Wienerwaldes wurden durch die Oberschicht besiedelt. Die an den Kern grenzenden Regionen oblagen dem Mittelstand (Capuzzo, 1998).

Neben den genannten Faktoren für Bevölkerungswachstum Wiens darf die durch die Ergebnisse dargelegte Eingemeindung der umliegenden Dörfer ab 1890 nicht missachtet werden. Diese konnte lediglich durch das Austauschen der Kutschen mit Eisenbahnen, sowie der Etablierung des Stromnetzwerkes und dem ab 1880 fortlaufenden Ausbau des Straßenbahnsystems ermöglicht werden. Wie sich anhand des untersuchten Zeitungsartikels zu Stadlau zeigt, konnte dieser Ausbau der Infrastruktur teilweise erst wenige Jahre vor dem Ersten Weltkrieg beendet werden. Ursprünglich erhoffte sich die Regierung durch den Bau der Eisenbahnnetzwerke den schnelleren und effizienteren Transport von Waren aber auch Personen (Capuzzo, 1998). Tatsächlich aber sorgte diese Verbesserung der Infrastruktur nicht für Zeitersparnisse, sondern erhöhte durch die schnelleren Reisezeiten die Länge der Reisewege (Wengenroth, 2017). Hierdurch waren in einem weiteren Radius etwaige angrenzenden Dörfer mit Anschluss an das Eisenbahnnetzwerk dennoch bereits mit der Wirtschaft der Stadt verbunden. Erneut ist die Karte Stadlaus anzuführen, welche durch die im Osten befindliche Öl-Fabrik ein typisches Kennzeichen für diese wirtschaftliche Verbundenheit aufzeigt. Weiters ermöglichte dies einer breiteren Schicht an Einwohnern Wiens Zugang zu Naturgebieten wie dem Wienerwald (Capuzzo, 1998).

Anhand all dieser Wirkungen wird klar, dass die Industrialisierung des Verkehrssystems Einfluss auf die Stadtentwicklung nahm. Verkehr machte die Stadt attraktiver und zugänglicher. Weiters brachten die errichteten Eisenbahnen wichtige Güter, welche die Lebensqualität und Zufriedenheit der Einwohner:innen verbesserten. Hierbei darf jedoch nicht darüber hinweggesehen werden, dass wie auch die Ergebnisse der Stimmungslage zeigen, negative Auswirkungen ebenso tagtäglich präsent waren. Die Verunreinigung der Luft durch den Bau der Ringstraße etwa, wie es im herangezogenen Artikel der Presse (1865) adressiert wird ist ein Beispiel eines der vielen negativen ökologischen Folgen.

### 6.3 Ökologische Auswirkungen

Der Ausbau der Verkehrsnetze löste wie bereits erläutert ein starkes Anwachsen der Bevölkerung sowie des Platzbedarfes für Wohnsituationen aus. Die Einwohner:innen Wiens fingen etwa zur Produktion von Energie damit an, mehr Ressourcen als notwendig herzustellen (Wengenroth, 2017). Die Regionen rund um die Vorstädte waren vor der Industrialisierung noch größtenteils von Menschen unberührt (Mokre, 1997). Durch die nun neu entstandene

Konsumgesellschaft und den damit für die Fabriken einher kommenden benötigten Platz sollte sich dies ändern. Sehr viel natürliches Gelände wurde im Sinne der Wirtschaft, sowie des Bevölkerungswachstums bebaut. Hieraus resultierten die Erschließung der vorhandenen Grünflächen rund um den Kern sowie den umliegenden Dörfern. Der ökologische Wandel vollzog sich jedoch, wie anhand der Quellen zu Stadlau dargelegt worden ist, nicht in allen Bereichen Wiens gleich. Die bereits erläuterte geringere Wohndichte ermöglichte einen größeren Erhalt an Grünflächen. Obwohl der im Osten Wiens eingegliederte Bereich somit naturbelassener blieb, kam es dennoch zu einer Bebauung und somit Beeinflussung der Natur. Der Ausbau des Verkehrssystems als Teilgrund des Aufschwungs Wiens beeinflusste ebenso ferner weg liegende Naturgebiete. Als Beispiel ließe sich etwa den Bau der Franz-Josef Bahn von Wien nach Krakau anführen, welcher die Wiesen, Hügel und Wälder zwischen diesen Städten stark industrialisierte. Nach Bruinsma (2009) waren die Eisenbahnnetzwerke aus diesem Grund die zentralen Verursacher für den Geographischen Wandel Europas während der Industrialisierung (Bruinsma, 2009).

Lediglich der Wienerwald sollte als beinahe zur Gänze erhaltene natürliche Grenze, sowie Erholungsgebiet der Stadt bestehen bleiben. Hödl (2015) zeigt auf, dass die Eingemeindung der zweiten Stadterweiterung auch dem Schutz des Wienerwaldes dienen sollte. Dies ermöglichte es der Stadt das Naturgebiet zu bewahren (Hödl, 2015). Die Initiative zeigt das durchaus bereits vorhandene Naturbewusstsein der damaligen Bevölkerung wie auch Regierung auf. Die im Rahmen dieser Arbeit untersuchten Zeitungsartikel spiegeln dieses zur Zeit der Industrialisierung wachsende Umweltbewusstsein kaum wider. Die Thematik der Natur lässt sich zwar auffinden, jedoch hat dies meist gesundheitliche Gründe. So wird zum Beispiel im Rahmen der durch die Presse (1865) vorgeschlagenen Lösungen die „Begrasung“ der Stadt angeführt. Dieser Begriff fällt vor allem als Vorschlag, um die vorhandene Staubbelastung zu senken. Ebenso sind die geschaffenen Gärten und Parks anzuführen, welche als Naherholungsgebiete dienen. Dennoch ist das Interesse an wirtschaftlichen Fortschritt und Industrialisierung größer.

Die Industrialisierung Wiens sorgte somit für ein starkes Sterben an Flora und Fauna. Im Sinne des zuvor angeführten Aspekt der Lebensqualität schufen die damaligen Regierungen, wie etwa jene unter der Leitung Karl Luegers (1898 – 1910) aus den noch vorhandenen Flächen Parks,

Gärten und weitere Naherholungsgebiete. Diese sind im Sinne der öffentlichen Zugänglichkeit entlang der ebenso erbauten Straßenbahnnetze platziert worden. Hierdurch wurden der Mittelschicht naturbasierte Infrastrukturen zur Verfügung gestellt, welche vor der Industrialisierung lediglich der Oberschicht mittels Kutschen zugänglich waren (Mokre, 1997). Durch den Ausbau der Infrastrukturen erhoffte sich Karl Lueger eine wachsende Zustimmung der Bevölkerung gegenüber seiner Partei (Suitner, 2021). Wie bereits anhand der Ergebnisse aufgezeigt, bestehen diese Anlagen größtenteils bis heute und erfüllen immer noch das Prinzip der Naherholung (Capuzzo, 1998). Die errichteten Parkanlagen wurden in Zuge der untersuchten Zeitungen durchaus glorifiziert. Hier gilt anzuführen, dass bereits damals erste Ansätze in Richtung der heutigen Konzepte des Umweltbewusstseins und der Nachhaltigkeit entstanden sind. Der Bau jener öffentlichen Verkehrsmittel, die heute als Ansatz einer nachhaltigen Stadt gehandelt werden, gelten damals jedoch als Auslöser für die damaligen Umweltbedenken. Dies zeigt einen durchaus interessanten gesellschaftlichen Sinneswandel, welcher im letzten Jahrhundert vollzogen worden ist.

#### 6.4 Bedeutung hinsichtlich weiterer Forschungsmöglichkeiten

Auf Basis dieser Erkenntnisse sollte klar werden, dass zum erfolgreichen Umgang mit urbanen und ökologischen Problemen der heutigen Zeit ein Blick in die Vergangenheit mehr als ratsam ist.

##### 6.4.1 Ausblick auf Wirkung heute

Das industrielle Gedankengut ist auch heutzutage noch in den Köpfen vieler Menschen verankert. Transport soll immer schneller und effizienter werden. Sei es Personen oder Waren Transport. Doch wie anhand der Industrialisierung klar wird, führen bessere Transportwege nicht zu kürzeren Zeiten, sondern viel mehr zu längeren Routen (Benkö, 2015). Ein Ausbau des Transportwesens erleichtert womöglich den Konsum in Großstädten oder am Land, zerstört jedoch gleichzeitig durch diverse Schadstoffe und Abfallprodukt die Natur, die zum Leben benötigt wird. Dieser Aspekt ist nur einer von vielen, der unter die heutige Problematik der Ressourcenverschwendung fällt.

Ein weiterer ist etwa der Bau von Wohnsituationen. Das Leben im eigenen Haus erweist sich zum momentanen Zeitpunkt als nicht nachhaltig. Je höher die Bevölkerungsdichte in Kombination mit gut ausgebauten öffentlichen Verkehrsmitteln und Infrastrukturen sind, desto

nachhaltiger lebt diese Region. Dichtere Bebauung wirkt sich nach Currie (2016) direkt auf die Nachhaltigkeit aus. Dicht bebaute Städte, die ihren Planungsfokus der letzten Jahre auf öffentlichen Transport sowie optimierte Erreichbarkeit von Einrichtungen mittels Fuß- und Radwegen festlegten, schnitten bei ökonomischen, sozialen und umweltorientierten Test am besten ab (Currie, 2016).

Zur Umsetzung dieser Vorhaben sollte anhand der Industrialisierung gelernt werden. Anstatt die letzten vorhandenen Grünflächen ironischerweise im „Sinne der Nachhaltigkeit“ zu vernichten könnte anhand des Beispiels der ehemaligen Stadtmauer, welche in einen Kernpunkt des Straßenbahnnetzwerkes umgewandelt wurde, gedacht werden. Dieses Gebiet wurde durch Neubebauung nicht mehr gebrauchter mittelalterlicher Strukturen umfunktioniert. Es folgte ein hierdurch ausgelöstes wirtschaftliches Wachsen Wiens. Ein Blick auf die Industrialisierung sollte dementsprechend veranlassen, Elemente des vergangenen Jahrhunderts zu überdenken und im Sinne der Zukunft zu nutzen. Dies ist nur eines der wenigen Beispiele wie heutzutage aus dem Gedankengut und Folgen der Industrialisierung gelernt werden kann.

## 6.5 Limitationen dieser Arbeit

Die Ergebnisse dieser Arbeit zeigen ein sehr breites Feld an Auswirkungen ausgelöst durch die Industrialisierung des Verkehrs. Weiters ließen sich hierzu etwaige potenziell relevante historische Vorereignisse, wie etwa die kurz angeführten Krimkriege oder auch weitere Vergleiche mit anderen Städten näher anführen. Diese vielschichtige Struktur bedingt, dass sich im Rahmen der Arbeit nicht alle Aspekte berücksichtigen lassen. Eine zusätzliche Limitation entsteht im Zuge der Quellenauswahl. Durch die Analyse spezifischer Zeitungsartikel wird ein bestimmtes Stimmungsbild generiert. Dieses kann etwa durch Heranziehen weiterer Zeitungen verändert werden. Die daran anknüpfende Diskussion versucht die potenziell entstehende Varianz durch den Einbezug diverser Forschungsliteraturen zwar zu decken, jedoch kann dies nie zur Gänze vollzogen werden.

## 7 Fazit

Die dargelegte Arbeit zeigt den starken Einfluss der Industrialisierung des Verkehrssystems auf das heutige Stadtbild Wiens. Der Bau von Eisenbahn, Straßenbahn sowie der späteren Stadtbahn verknüpften die Stadt mit dem umliegenden Land und machten Wien ebenso zum

Verkehrszentrum der Monarchie. Diese gewachsene Erreichbarkeit löste schließlich die Eingemeindung der umliegenden Dörfer aus, wodurch es zu einem starken Anwachsen der Stadtfläche kam. Die mittelalterlich dicht bebaute Fläche der heutigen inneren Stadt weitete sich somit zwischen 1800 und 1914 um ein Vielfaches aus. Dies ging mit einem Anwachsen der Bevölkerungszahl einher. Die Ergebnisse erläutern weiters, inwiefern die Industrialisierung des Verkehrs unter anderem die Einwanderung förderte, sowie die Lebensqualität der hiesigen Bevölkerung gegen Ende des 19. Jahrhunderts hob. Die Folgen des industriellen Wiens zeigen ihre Wirkungen bis heute. Beispiel hierfür wäre etwa das größte Straßenbahnnetzwerk Europas beziehungsweise die visuell und strukturell erkennbaren Eingliederungen der Vorstadt sowie Vororte. Die Handhabung heute herrschender ökologischer Hindernisse der Stadt könnte somit durch Berücksichtigung der industriellen Veränderungen profitieren.

## 8 Referenzen

- Bayly, C. A., Bertram, T., & Klaus, Martin. (2006). *Die Geburt der modernen Welt : eine Globalgeschichte 1780-1914*. Campus Verlag.
- Benevolo, L. (2000). *Die Geschichte der Stadt* (8. Aufl.). Campus-Verl.
- Benkö, C. (2015). Der österreichische Eisenbahnbau von 1825 bis 1860 am Beispiel der Budweis/České Budějovice-Linz-Gmundner Pferdeeisenbahn, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Südbahn sowie der Kaiserin Elisabeth-Bahn (Westbahn).
- Bleyer, A., Philipp Reclam jun. Verlag, & Verlag. (2022). *1848 : Erfolgsgeschichte einer gescheiterten Revolution*. Reclam.
- Brandt, H.-H. (2020). Das Wirtschaftsbürgertum Österreichs von den Anfängen der Industrialisierung bis 1848. In *Austriaca* (1. Auflage, S. 217–249). Germany: Ch.Links Verlag. doi: 10.7767/9783205209560.217
- Bruinsma, F. (2009). The Impact of Railway Station Development on Urban Dynamics: A Review of the Amsterdam South Axis Project. *Built Environment (London. 1978)*, 35(1), 107–121. <https://doi.org/10.2148/benv.35.1.107>
- Büsch, O., Fischer, W., & Herzfeld, H. (1976). *Industrialisierung und „europäische Wirtschaft“ im 19. Jahrhundert : e. Tagungsbericht*. De Gruyter.
- Capuzzo, P. (1998). Transportation system and urban space. Vienna 1865-1938. *Jahrbuch Für Wirtschaftsgeschichte*, 2, 153–168.
- Currie, G., & De Gruyter, C. (2018). Exploring links between the sustainability performance of urban public transport and land use in international cities. *Journal of Transport and Land Use*, 11(1), 325–342. <https://doi.org/10.5198/jtlu.2018.957>
- Emberger, G. (2017). National transport policy in Austria – from its beginning till today. *European Transport Research Review*, 9(1), 1–16. <https://doi.org/10.1007/s12544-017-0223-2>

- Eppel, P., & Historisches Museum der Stadt Wien. (1996). *Wir : zur Geschichte und Gegenwart der Zuwanderung nach Wien ; 217. Sonderausstellung des Historischen Museums der Stadt Wien, 19. September bis 29. Dezember 1996*. Eigenverl. d. Museen d. Stadt Wien.
- Fassmann, H., Hätz, G., Fassmann, H., & Hatz, G. (2016). Die historische Altstadt und die moderne City. In *Wien–Städtebauliche Strukturen und gesellschaftliche Entwicklungen* (1. Aufl., S. 39–90). Böhlau Verlag. <https://doi.org/10.7767/9783205119326-002>
- Fischer, P. G. (1973). Matis, Herbert: Österreichs Wirtschaft 1848-1913. Konjunkturelle Dynamik und gesellschaftlicher Wandel im Zeitalter Franz Josephs I (Book Review) [Review of *Matis, Herbert: Österreichs Wirtschaft 1848-1913. Konjunkturelle Dynamik und gesellschaftlicher Wandel im Zeitalter Franz Josephs I (Book Review)*]. *Südost-Forschungen*, 32, 365–366. Oldenbourg.
- Hödl, J., Verkehrsbetriebe, & Wiener Linien GmbH & Co KG. (2015). *Vom Sesselträger zum Silberpfeil : 200 Jahre Wiener Verkehrsgeschichte : dieses Buch erschien anlässlich des Jubiläums „150 Jahre Tramway in Wien“ (4. Oktober 1865-4. Oktober 2015)*. Wiener Linien.
- Kreuzer, B. (2006). The railway network and the city: the case of Vienna. The impact of the railway on urban structure and urban public transport in the Austrian capital.
- Lovra, E., Obad Šćitaroci, M., & Bojanić Obad Šćitaroci, B. (2016). Transformations of Urban Structure: Effects of Railway Construction on the Urban Tissue in the Cities of Austro-Hungarian Empire (1867-1918). *Prostor (Zagreb, Croatia)*, 24(2(52)), 188–201. [https://doi.org/10.31522/p.24.2\(52\).4](https://doi.org/10.31522/p.24.2(52).4)
- Mayring, P. (2015). *Qualitative Inhaltsanalyse : Grundlagen und Techniken* (12., überarbeitete Auflage). Beltz.
- Mokre, J. (1997). The environs map: Vienna and its surroundings c.1600-c.1850. *Imago Mundi (Lymgne)*, 49(1), 90–103. <https://doi.org/10.1080/03085699708592861>
- Passalacqua, A. (2014). Reluctant capitals: transport mobility and tramways in London and Paris 1830–1950. *Town Planning Review*, 85(2), 203–216. <https://doi.org/10.3828/tpr.2014.13>

- Peukert, A. (2019). The Notion of Space on Railway Maps of the Habsburg Monarchy / Austria–Hungary. *The Hungarian Historical Review*, 8(1), 52–76.
- Ploetz, K. J. (2008). Der große Ploetz : die Enzyklopädie der Weltgeschichte (35., völlig neu bearb. Aufl.). Vandenhoeck & Ruprecht.
- Suitner, J. (2021). Vienna’s planning history: periodizing stable phases of regulating urban development, 1820-2020. *Planning Perspectives*, 36(5), 881–902. doi: 10.1080/02665433.2020.1862700
- Weigl, A. (2014). *Der Einfluss geänderter Ernährungsgewohnheiten auf den „biologischen“ Wohlstand der Wiener Bevölkerung im 19. und frühen 20. Jahrhundert.*
- Weigl, A., Eigner, P., & Eder, E. G. (2015). *Sozialgeschichte Wiens 1740-2010 : soziale und ökonomische Ungleichheiten, Wanderungsbewegungen, Hof, Bürokratie, Schule, Theater.* StudienVerlag.
- Wengenroth, U., Sommer, M., Müller-Wille, S., & Reinhardt, C. (2017). Industrialisierung. In *Handbuch Wissenschaftsgeschichte* (S. 294–303). J.B. Metzler. [https://doi.org/10.1007/978-3-476-05347-3\\_27](https://doi.org/10.1007/978-3-476-05347-3_27)

## 9 Quellenverzeichnis

- Die Presse. (1865). Der Wiener Staub. Nr. 133, S.5. <<https://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=apr&datum=18650515&seite=5&zoom=33>> Zugriff am 29. Jänner 2025.
- Neue Freie Presse. (1911). Das erste Verwaltungsjahr des erhöhten Tramwaytarifes. Nr. 16821, S.12-13. <<https://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=nfp&datum=19110622&seite=12&zoom=33>> Zugriff am 29. Jänner 2025.
- Neue Freie Presse. (1910). Die Elektrifizierung der Stadtbahn. Nr. 16609, S.13. <<https://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=nfp&datum=19101117&seite=14&zoom=33>> Zugriff am 29. Jänner 2025.
- Neue Freie Presse. (1910). Neue Straßenbahn nach Aspern. Nr. 16609, S.14. <<https://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=nfp&datum=19101117&seite=14&zoom=33>> Zugriff am 29. Jänner 2025.
- Stadt Wien. Generalstadtplan. 1912. 1:3500. „Wien Kulturgut: Generalstadtplan 1904 und 1912“. <<https://www.wien.gv.at/kultur/kulturgut/plaene/generalstadtplan.html>> Zugriff am 29. Jänner 2025.
- Stadt Wien. Grundriss der Haupt- und Residenzstadt Wien mit sämtlichen Vorstädten. 1858. 1:5760. „Wien Kulturgut: Stadtplan 1858“. <<https://www.wien.gv.at/kultur/kulturgut/plaene/stadtplan-1858.html>> Zugriff am 29. Jänner 2025.
- Stadt Wien. Plan der k.k. Reichs Haupt und Residenzstadt Wien. 1887. 1:4320. „Wien Kulturgut: Stadtplan 1887“. <<https://www.wien.gv.at/kultur/kulturgut/plaene/stadtplan-1887.html>> Zugriff am 29. Jänner 2025.
- Stadt Wien. Stadtplan. 2024. „Wien Kulturgut“. <<https://www.wien.gv.at/kulturportal/public/>> Zugriff am 27. Dezember 2024.

Wiener Zeitung. (1865). Festliche Eröffnung der Ringstraße. Nr. 100, S.399.  
<<https://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=wrz&datum=18650502&seite=9&zoom=33>> Zugriff am 29. Jänner 2025.