
Per aspera ad astra

Rezension von: Weigl, Andreas/Eigner, Peter (Hg.) (2022). Sozialgeschichte Wiens 1740–2020. Transformationen des Raums, Inklusion und Exklusion, Außen-sichten und Mobilität. Innsbruck, Studien Verlag. 444 Seiten. Gebundenes Buch. 59,90 EUR. ISBN 978-3-7065-6209-6.

Band 9 der von Weigl und Eigner herausgegebenen „Sozialgeschichte Wiens“ beschäftigt sich mit den Transformationen des Stadtraums in der Untersuchungsperiode sowie mit der sozialen Sicherung der Zugewanderten, Reiseberichten über Wiens Bevölkerung und schließlich mit der urbanen Mobilität; recht unterschiedliche Aspekte der Stadtentwicklung.

Eigner wagt es kaum zu betonen, verwendet aber dann doch den Begriff der „Erfolgsgeschichte“ für die Entwicklung Wiens. Das gilt jedoch für unseren Staat überhaupt. Österreich repräsentiert eine eklatante „Erfolgsgeschichte“. 1945 ein „kleines, aber mieses Land“, wie man in der Zwischenkriegszeit sagte, der westliche Industriestaat mit dem geringsten Pro-Kopf-Einkommen, zählt es heute zu den reichsten Staaten der EU und damit der Welt. Aber dazu kommt noch eine Fülle weiterer Fakten, wie die innere und die höchst entwickelte soziale Sicherheit, der soziale Friede und, im internationalen Vergleich, eine egalitäre Gesellschaft. Das muss man im Auge behalten, weil natürlich Wien und die anderen Bundesländer eng verflochten sind, aber der „Reichshaupt- und Residenzstadt“ in Österreich eine vergleichsweise besonders hohe Bedeutung zukommt.

Gewiss fällt der Vergleich mit der

Nachkriegszeit krass aus, als die Farbe der Fassaden zwischen grau und schwarz wechselte, die Straße holprig und die Nacht finster war. Nur wenige im Ausland dachten daran, diese Stadt am Rande des Eisernen Vorhangs zu besuchen. Heute ist Wien in jeder Hinsicht aufgeblüht, es gilt als Stadt mit der höchsten Lebensqualität und nimmt in vieler Hinsicht einen internationalen Spitzenplatz ein, vor allem in der Musik.

Gerade unter diesen Aspekten scheint es besonders interessant, die Entwicklung der Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur Wiens ab dem Mittelalter zu verfolgen. Nach der Zeit, da es aus den Stadtmauern herauswuchs, entwickelte es sich von einer „barocken Gartenstadt“ zur „bürgerlichen Gewerbestadt“, die sich weiter ausbreitete, um schließlich ab dem letzten Drittel des 19. Jahrhunderts, im Historismus, regelrecht zu explodieren. Letzterer Stil dominiert auch heute noch.

Innerhalb der Stadtmauern lebten 1754 54.000 Menschen, in den heutigen Stadtgrenzen 191.000, 1795 257.000 und um 1850 bereits eine halbe Million. 1890 waren es 1,43 Millionen und 1910, nach den Eingemeindungen, 2,08 Millionen. Wien war damit die viertgrößte Stadt Europas. Das änderte sich natürlich mit dem Zerfall der k.u.k. Monarchie. Wien wurde trotz der eindrucksvollen Leistungen der sozialdemokratischen Stadtverwaltung demografisch zur „sterbenden Stadt“ und blieb das noch einige Zeit nach 1945. Erst in jüngerer Vergangenheit setzte das Wachstum infolge der Zuwanderung wieder ein; 2020 erreichte die Bevölkerungszahl 1,9 Millionen.

Ein besonderes Merkmal der Wiener Stadtentwicklung liegt in der Konstanz der regionalen Bevölkerungsvertei-

lung. Die ursprünglich recht gemischte Population der Altstadt wurde allmählich zum Zentrum der Oberschicht, das Bürgertum wich in die Vorstädte aus – die heutige Innenstadt –, und die ärmeren Schichten siedelten sich in den Vororten an. Dieses Schema änderte sich erst mit dem Entstehen der Villensiedlungen in den Vororten („cottage“ – ausgesprochen wie „cottäsch“).

Eigner schildert ausführlich das Werden der Metropole, den Rückschlag in der Zwischenkriegszeit, die Stagnation, den Krieg, das ökonomisch-funktionale Leitbild in der Folge und schließlich die „Reurbanisierung“ ab 1980. Der Autor scheut sich auch nicht, den rüden Umgang mit dem historischen Baubestand nach 1945 anzuprangern. Viele erinnern sich noch an die Vernichtung der Bastei mit Renaissancehäusern in der Marc-Aurel-Straße sowie der Barockhäuser in der Sterngasse.

Die Wanderungsschübe

Andrea Komlosy schildert die Wanderungsentwicklung in der Untersuchungsperiode sowie die Veränderungen in der sozialen Absicherung der Zugezogenen. Die Wiener Bevölkerungszusammensetzung wurde historisch durch zwei große Wanderungsschübe verändert. Der erste vollzog sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts im Zuge der Industrialisierung und betraf vor allem Zugewanderte aus Böhmen und Mähren. Ihre rechtliche und sozialpolitische Unterscheidung von der Wiener Bürgerschaft beruhte auf dem Prinzip des Heimatrechtes. Dem kam deshalb Relevanz zu, weil in sozialen Notfällen die Heimatgemeinde für die Versorgung zuständig blieb und die Betroffenen dann in diese „abgeschoben“ wurden. Diese Regelung

wurde um die Jahrhundertwende mehr und mehr abgewandelt; endgültig wurde das Heimatrecht erst mit der deutschen Okkupation aufgehoben und durch das Wohnsitzrecht ersetzt.

Die Autorin weist darauf hin, dass die Wanderung teilweise kurzfristigen Charakter trug, die Arbeitskräfte nicht nur die Familien in der Heimat unterstützten, sondern auch sparten, um sich dort eine neue Existenz aufzubauen. Allerdings verfestigte sich der Aufenthalt mit zunehmender Dauer immer mehr. Die Relation von Zu- und Abwanderung betrug schließlich fünf zu eins.

Mit dem Zerfall der Monarchie büßte Wien seine zentrale Funktion ein, wie auch die ökonomische Entwicklung keine besonders starke Nachfrage nach Arbeitskräften generierte. Eher kam es sogar zur Rückwanderung von Arbeitskräften, insbesondere in die CSR. Die Wiener Bevölkerung stagnierte.

In der Zweiten Republik konnte die ökonomisch bedingt stets wachsende Nachfrage nach Arbeitskräften zunächst durch die Abwanderung aus der Landwirtschaft gedeckt werden. Ausländische Arbeitskräfte spielten noch keine Rolle. Als der Zulauf aus der Landwirtschaft nicht mehr ausreichte, fassten die Unternehmen ausländische Kräfte ins Auge. Deren Zugang zum Arbeitsmarkt wurde jedoch durch die geltenden gesetzlichen Bestimmungen praktisch unmöglich gemacht und auch von den Gewerkschaften wegen Lohndrucks abgelehnt. Schließlich einigten sich die Sozialpartner auf ein strikt reguliertes System der Anwerbung, das „Fremdarbeiterkontingent“, welches 1962 in Kraft trat. Im ersten Jahr wurden in diesem Rahmen 16.000 Beschäftigte eingestellt, 1973 waren es schließlich 227.000.

Und hier kam die von Komlosy angeführte Rotation sogar explizit zur Anwendung: Die Beschäftigungsbewilligungen wurden vom April oder Mai bis Weihnachten erteilt. Dieses System ging erst mit der „Ölkrise“ zu Ende, da die Arbeitskräftenachfrage schwächer wurde und die im Ausland Angeworbenen selbst trachteten, ihren Aufenthalt zu verstetigen. Tatsächlich reduzierte sich die Zahl dieser Arbeitskräfte auf etwa 140.000, sodass man sagen kann, dass damals ein Teil der österreichischen Arbeitslosigkeit exportiert wurde.

Nach der Wende im Osten begann die Zuwanderung wieder zuzunehmen, besonders mit dem EU-Beitritt der östlichen Nachbarn – trotz siebenjähriger Übergangsphase –, um schließlich durch die politischen Ereignisse in anderen Regionen einen neuen Schub zu verzeichnen. Dieser führte nunmehr auch wieder zu Bevölkerungswachstum in Österreich. Da sich die große Mehrheit der ausländischen Personen auf Wien und Vorarlberg konzentrierte, bestimmten sie dort in hohem Maße die Bevölkerungsstruktur. Überdies haben indessen sehr viele dieser Arbeitskräfte die österreichische Staatsbürgerschaft erhalten, sodass sich der Anteil solcher Personen mit Migrationshintergrund in Wien bereits auf rd. 50% beläuft (der Rezensent zählt auch dazu). Dass sich diese Veränderung ohne größere Verwerfungen vollzog, stellt der Integrationskraft Wiens ein bemerkenswertes Zeugnis aus.

Die historische Sicht von außen

Den amüsantesten Beitrag dieses Sammelwerkes präsentiert zweifellos Harald Tersch mit Reiseberichten über Wiens Bevölkerung vom 18. bis ins 20.

Jahrhundert. Allein die Überfülle des verarbeiteten Materials beeindruckt. Noch mehr die spezifischen Aussagen, welche bei der Lektüre oftmals erheitern. Natürlich widersprechen sich auch die Aussagen, je nach der Position der Autorin oder des Autors sowie nach dem ideologischen Hintergrund. Dennoch lassen sich in dieser Vielfalt einige Akzente erkennen.

Da ist beispielsweise das „Tor zum Osten“. Das bedeutete nach der Türkenbelagerung zunächst, dass Besuchende in ein orientalisches Flair eintauchten. Offenbar nutzten viele türkische Kaufleute nach dem Friedensschluss die Gelegenheit zu Handelsaktivitäten in Wien. Später sollte die Stadt östliche, vor allem slawische Lebensart aufnehmen und vermitteln. Letztlich habe Wien die westliche Lebensart in den Osten ausgestrahlt.

Die Kernaussage nahezu aller Berichte konzentrierte sich auf die Charakterisierung der Wiener Lebensart. Diese unterscheidet sich prinzipiell von der angelsächsischen oder norddeutschen Ernsthaftigkeit und sei durch Leichtigkeit und Lebenslust, die Hingabe zum Genuss gekennzeichnet. Das wird negativ wie positiv gesehen. Ersteres bedeutet geringe Arbeitslust und Initiative und wird als Ursache für ökonomische Rückständigkeit gesehen, Letzteres als positive Lebenseinstellung, die insbesondere die Auswärtigen beeindruckte.

Und diese Einstellung finde sich weniger beim von der Bevölkerung abgeschlossenen Hochadel, sondern im breiten Mittelstand. Interessanterweise macht sich niemand Gedanken darüber, woher die Mittel für diese Leben stammen. Da sind ja keine anderen, die für den Mittelstand produzieren konnten, wie die Untertänigen für die

Aristokratie. Tatsächlich dürfte aber die wirtschaftliche Lage im 18. Jahrhundert durchaus günstig gewesen sein. Man denke nur an die explosionsartige Ausweitung der Bauwirtschaft zwischen 1680 und 1740. Damals wurden zahllose Herrschaftssitze gebaut und die vorhandenen barockisiert, ebenso wie die Kirchen und Stadthäuser. Auch wenn ein Teil der Arbeitskräfte aus Leibeigenen und Soldaten bestanden haben sollte, so mussten, insbesondere für qualifizierte Arbeitskräfte, beträchtliche Ausgaben angefallen sein.

Diese Gegebenheiten änderten sich im 19. Jahrhundert, als ein Proletariat mit marginalen Einkommen entstand, wie beispielsweise die „Maurerweiber“. Es bleibt unklar, wie weit diese Schichten sich an Vergnügungen beteiligen konnten. Als solches wird vor allem der Praterbesuch hervorgehoben. Alle Besuchenden heben diesen größten Park Europas (der „Hyde Park“ von Wien) hervor, wo man sich auch dem Weingenuss hingeben konnte. Willibald von Alexis (1833) sah das differenzierter: Das Wichtigste sei es gewesen, in einer vornehmen Equipage im Schrittempo die Prater-Hauptallee auf- und abzufahren, um zu sehen und gesehen zu werden. Diese Gesellschaft durfte sich natürlich niemals in den „Würstelprater“ begeben, wo es hoch herging und man die Würstel mit den Fingern verzehrte.

Natürlich wurde ebenfalls die politische und intellektuelle Situation kommentiert. Die geistige Stagnation wurde dem Einfluss der katholischen Kirche zugeschrieben, das System Metternich, je nachdem, begrüßt oder verabscheut. Auch diesen sah Alexis differenziert. Was ausländische Literatur anbelangte, meinte er: „De jure ist alles verboten, de facto ist alles erlaubt“ (ebenda, 377).

Ein „fordistischer“ Irrweg

Die städtische Mobilität untersucht Sándor Békési, welcher sie, wie im Untertitel dokumentiert, als Problem von „Freiheit und Zwang“ versteht. Das ergibt sich daraus, dass er die städtische Mobilität nicht rein technisch betrachtet, sondern auch ihre sozialen Implikationen. Damit gelangt Békési verschiedentlich zu originellen Ergebnissen, wenn er etwa Verkehrsvorschriften als Anwendung von „struktureller Gewalt“ sieht.

Doch zurück zur Technik. Von öffentlichem Verkehr in Wien kann man erst mit der Einführung des Omnibusses oder Stellwagens sprechen, also eines Transportmittels mit fester Route und fixen Tarifen. Dessen Wirkung reicht bis in die Gegenwart, da man auch heute noch jemandem „mit dem Stellwagen ins Gesicht fahren“ kann.

Er wurde durch die Straßenbahn abgelöst, schließlich mit elektrischem Antrieb. Dieses Verkehrsmittel wurde wenig benützt, wegen des Preises und der begrenzten Linienführung. Letzteres änderte sich mit der Kommunalisierung, nicht jedoch der Preis, sodass die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel limitiert blieb. Das änderte sich mit der sozialdemokratischen Stadtverwaltung, sodass die Verkehrsleistung 1928 ihren Höhepunkt erreichte.

An diesen Wert kam man nach 1945 nicht mehr heran. Das hing damit zusammen, dass ab den sechziger Jahren die Autowelle Wien erreichte und die Zahl der PKW explosionsartig zunahm. Damit sank die Nachfrage nach den Leistungen der öffentlichen Verkehrsbetriebe. Die Gemeindeverwaltung versuchte, sich diesem neuen Trend anzupassen und eine „autogerechte“ Stadt zu schaffen. Sie unter-

warf sich dem „fordistischen“ System, welches dadurch gekennzeichnet ist, dass es auf permanentes Gewinnstreben zielt, von diesem einen Teil fatalerweise an die Beschäftigten weiterreicht, wodurch ein ständig wachsender Konsum sichergestellt wird. Und das Symbol dieses Systems findet man im Auto.

Erst in jüngerer Zeit hat man alle dessen Nachteile, seine externen Kosten, voll erfasst und geht dazu über, die Stadt wieder den Menschen zurückzugeben, die zu Fuß oder per Rad unterwegs sind. Dass die Autowelle dem ehemaligen Proletariat eine völ-

lig neue, hinreißende Welt erschloss, und das auf weitestgehend egalitärer Basis, bleibt zeitgenössischen Intellektuellen verschlossen.

Alles in allem aber ein sehr interessantes Buch, das eine Fülle neuer Informationen vermittelt. Eingesessene freut es, dass sich manche Konstanten über die Jahrhunderte erhalten haben.

Felix Butschek

Literatur

Von Alexis, Willibald (1833). Wiener Bilder. Leipzig, Brockhaus.