Zeitschrift: Histoire des Alpes = Storia delle Alpi = Geschichte der Alpen
Herausgeber: Association Internationale pour l'Histoire des Alpes
Band: 8 (2003)

Artikel: Handel und Städtewachstum : das Beispiel der österreichischen Alpen
Autor: Mathis, Franz
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-9240

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 05.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

HANDEL UND STÄDTEWACHSTUM

DAS BEISPIEL DER ÖSTERREICHISCHEN ALPEN

Franz Mathis

Résumé

Commerce et croissance urbaine. L'exemple des Alpes autrichiennes

Les villes sont souvent le facteur le plus dynamique et le plus important du développement des régions et de leurs sociétés. Lorsque l'on s'interroge sur les causes plus profondes de l'urbanisation, on peut dégager une série de conditions, qui renvoient cependant toutes au rôle central de la croissance démographique. Le commerce transalpin a contribué de façon notoire à la naissance des villes alpines autrichiennes entre le XIIe et le XIVe siècle. Par la suite, la croissance urbaine a été favorisée avant tout par leur fonction de centres administratifs et, à partir du XIXe siècle, par l'industrialisation. Les services liés à l'administration ainsi que l'industrialisation ont fourni de nouvelles possibilités de travail aux immigrants provenant des campagnes; leur pouvoir d'achat a contribué à son tour à stimuler le commerce local et régional ainsi qu'à donner de nouvelles impulsions à la croissance urbaine. Le développement des villes sises dans les Alpes autrichiennes a donc été moins marqué par les conditions géologiques et climatiques que par la démographie régionale en liaison avec les facteurs évoqués ci-dessus.

Entstehung und Wachstum von Städten sind kein Thema historischer Forschung wie jedes andere. Speziell für die sozioökonomische Entwicklung einer Region erweisen sie sich vielfach als entscheidender als die meisten anderen Faktoren. Die Entstehung von Städten hat einen ersten Wandel von der Subsistenz- zur Marktwirtschaft zur Folge und ist verbunden mit Arbeitsteilung, Märkten und nichtlandwirtschaftlichen Tätigkeiten, die letztlich alle zu einer höheren Produktivität und höheren Einkommen sowohl in den Städten als auch auf dem Land führen. Die Verbreitung von Städten leitet den Übergang von agrarischen zu agrarisch-urbanen Gesellschaften ein.

In der weiteren Folge kann das fortgesetzte und zum Teil rasche Wachstum der Städte die industriell-fabrikmässige Massenproduktion anregen, indem die wachsende städtische Bevölkerung eine ausreichende Nachfrage, unternehmerisches Potenzial, technisches Know-how und sowohl gelernte wie ungelernte Arbeitskräfte bereitstellt. Schliesslich führen Urbanisierung und Industrialisierung gemeinsam zum Übergang von den agrarisch-urbanen Gesellschaften der Vergangenheit in die urbanen Gesellschaften der Gegenwart.

Man ist daher geneigt zu behaupten, dass Städte den dynamischsten und wichtigsten Faktor in der sozioökonomischen Entwicklung von Regionen und deren Gesellschaften darstellen. Fragt man jedoch nach den tiefer liegenden Ursachen für Urbanisierung, findet man eine Reihe von Bedingungen und Gründen, die sich als günstig für die Entwicklung und das Wachstum von Städten erwiesen haben. Letztlich jedoch lassen sie sich alle auf die zentrale Rolle des Bevölkerungswachstums in diesem Prozess zurückführen.

In einem relativ einfachen Modell kann man davon ausgehen, dass Bevölkerungswachstum sowohl *push*- als auch *pull*-Faktoren auszulösen vermag. Da bebaubarer Grund und Boden als lange Zeit wichtigste Basis menschlicher Existenz nicht endlos ausgedehnt werden kann, tendiert eine wachsende Bevölkerung dazu, die Überlebenschancen der Menschen zu reduzieren und sie – neben anderem – zu Abwanderung zu bewegen. Auf der anderen Seite können mehr Menschen auch mehr Handel und mehr Verwaltung zur Folge haben. Sowohl wachsender Handel als auch zunehmende Verwaltung bieten denen, die das Land verlassen, Möglichkeiten, Dienste und/oder Produkte anzubieten und auf diese Weise von nichtlandwirtschaftlichen Tätigkeiten zu leben.

Die Kombination von *push*- und *pull*-Faktoren regt so die Entstehung von nichtlandwirtschaftlichen Siedlungen an, in denen sich Menschen zunächst treffen und dann auch niederlassen. Sobald diese Siedlungen beziehungsweise Städte, wie sie bald genannt werden, eine gewisse Grösse erreicht haben, bieten ihre eigene Bevölkerung und deren Bedürfnisse selbst genügend zusätzliche Chancen einer nichtlandwirtschaftlichen Tätigkeit für die Menschen vom Land.

Angesichts der grossen Bedeutung der Städte für die sozioökonomische Entwicklung und angesichts des zum Internationalen Jahr der Berge erklärten Jahres 2002 gilt es im Folgenden zu untersuchen, ob gebirgige Regionen wie die Alpen für die Entstehung und das Wachstum von Städten ähnlich günstige oder vielleicht ungünstigere Voraussetzungen bieten als die Regionen der Ebene. Wenn Jon Mathieu in seinem jüngsten Buch über die Geschichte der Alpen zwischen 1500 und 1900 feststellen konnte, dass zu Beginn seines Untersuchungszeitraumes höchstens eine Siedlung in den Alpen mehr als 5000 Einwohner zählte und um 1800 nur 9 Städte diese Grenze überschritten, scheint eine derartige Frage besonders gerechtfertigt.[1]

Welches waren die Gründe für die relativ geringe Grösse alpiner Städte? Einige Antworten hat Mathieu selbst zu geben versucht. Es soll daher nach lediglich *einem* möglichen Grund für mehr oder weniger Städtewachstum in den österreichischen Alpen gefragt werden, nämlich nach den Auswirkungen des regionalen Handels innerhalb der Alpen und des überregionalen Handels über die Alpen hinweg.

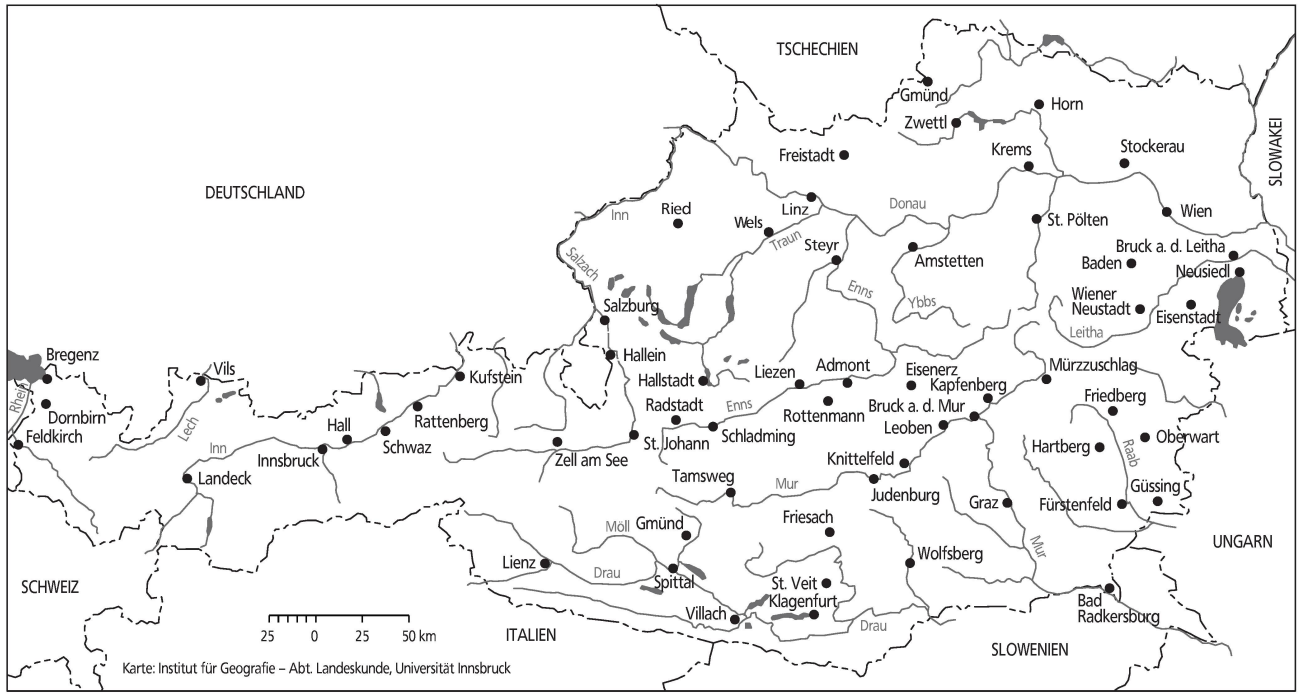
12.–15. JAHRHUNDERT

Wie in anderen Teilen Europas kam es in den österreichischen Alpen während des Mittelalters zur Entstehung zahlreicher Städte, insbesondere zwischen dem 12. und 14. Jahrhundert. Bis zum Jahr 1500 wurde insgesamt 40 Siedlungen das Stadtrecht verliehen, zu denen hier auch die am Rande der Alpen gelegenen Städte Salzburg, Steyr und Graz gezählt wurden, nicht jedoch die eindeutig ausserhalb der Alpen gelegenen Städte Wien und Linz.[2] Mehr als die Hälfte von ihnen, nämlich 24, entstanden entlang der Haupttransitrouten, welche die Alpen in der Nord-Süd-Richtung überqueren.

Die bedeutendste Transitroute in dieser Richtung war durch viele Jahrhunderte die Strasse über den Brenner: ihr Verkehr liess Städte wie Innsbruck, Hall, Rattenberg und Kufstein im heutigen Bundesland Tirol entstehen. Weiter im Westen profitierte Feldkirch vom Verkehr über die Bündner Pässe und den Bodensee, wogegen das tirolische Vils an der Fernpassstrasse über die Grösse einer Zwergstadt nicht hinauskam. Östlich des Brenners verlief die Strasse zwischen Venedig auf der einen und Regensburg auf der anderen Seite über die Tauernpässe mit Stützpunkten in Villach, Gmünd, Radstadt, Hallein und Salzburg. Von Villach aus fuhren die Kaufleute und Frächter auch in nordöstlicher Richtung über Klagenfurt, St. Veit, Friesach, Judenburg, Knittelfeld und Rottenmann zum Pyhrnpass und weiter nach Norden beziehungsweise über Knittelfeld nach Leoben, Bruck a. d. Mur, Mürzzuschlag und über den Semmering in das Wiener Becken. Dieselbe Strasse konnte vom heutigen Slowenien aus über Graz erreicht werden, von wo man auch über Hartberg und Friedberg entlang des östlichen Alpenrandes nach Wien gelangte.

Obwohl alle diese Städte – wie bereits erwähnt – entlang der Haupttransitrouten über die Alpen lagen, unterschied sich ihre Grösse beträchtlich, zählten doch manche nur wenige 100, andere hingegen bis zu 3000 und mehr Einwohner. Die unterschiedliche Grösse kann – obschon eine derartige Annahme nahe läge – nicht nur mit dem unterschiedlichen Handels- und Verkehrsvolumen auf den verschiedenen Strassen, sondern muss auch mit anderen das Städtewachstum begünstigenden Faktoren erklärt werden. Einer von ihnen war der regionale Handel mit einem oder mehreren der wichtigsten inneralpinen Handelsgüter Wein, Salz und Erze. Salz wurde zum Beispiel in Hall und Hallein produziert, Eisen und Eisenwaren vom steirischen Erzberg wurden über Leoben und andere steirische Städte gehandelt, vor allem über die Stadt Steyr. Obwohl Steyr an keiner der wichtigsten alpinen Transitrouten lag, wurde die Stadt dank ihrer überregionalen Stellung im Eisenhandel zu einer der grössten Städte in den österreichischen Alpen. Ähnliches gilt für Schwaz im Inntal, das erst im Jahr 1899 das Stadtrecht erhielt, obwohl es dank seiner herausragenden Stellung als führender europäischer Silber- und Kupferproduzent um 1500 bereits bis zu 5000 Einwohner zählte.[3]

Alle anderen, bisher namentlich nicht genannten österreichischen Alpenstädte blieben – wie auch die meisten der genannten – lange Zeit relativ



Karte 1: *Ausgewählte Städte in Österreich.*

klein. Bis 1500 zählten einschliesslich Steyr und Schwaz lediglich fünf von ihnen mehr als 3000 Einwohner.[4] Die anderen drei – Graz, Salzburg und Innsbruck – verdankten ihr relativ stärkeres Wachstum allerdings nicht mehr allein dem Handel, sondern in zunehmendem Masse ihrer Stellung als Verwaltungs- und regionalem Regierungszentrum. Graz und Innsbruck waren zu Hauptstädten der beiden Länder Steiermark und Tirol geworden, in denen zwei wichtige Nebenlinien der Habsburger Hof hielten, dasselbe gilt für Salzburg, jahrhundertelang Sitz eines Erzbischofs, der über grosse politische Macht und ein viel grösseres Territorium als heute verfügte. Alle drei zogen dank ihrer Stellung sowohl weitere Adelige als auch Beamte an, deren Kaufkraft einen entscheidenden zusätzlichen Faktor für das weitere Wachstum der Stadt darstellte.[5]

Zusammenfassend kann zur ersten Phase der Urbanisierung in den österreichischen Alpen festgehalten werden, dass überregionaler und regionaler Handel zwischen dem 12. und 14. Jahrhundert zwar eine Reihe von Städten entstehen liess, das Handelsvolumen jedoch nicht gross genug war, um mehr als ein sehr bescheidenes Wachstum zu ermöglichen. Lediglich die Stadt Steyr und – eine kurze Zeit lang – Schwaz erreichten und übertrafen dank ihrer bedeutenden Stellung im Eisen-, Eisenwaren-, Silber- und Kupferhandel die Grenze von 3000 Einwohnern. Die restlichen drei Städte mit um 1500 mehr als 3000 Einwohnern verdankten ihr Wachstum weniger dem Handel als vielmehr ihrer Funktion als höfische und politische Verwaltungszentren.[6]

16.–18. JAHRHUNDERT

Die wachstumsfördernde Wirkung zentraler Verwaltung blieb in den folgenden Jahrhunderten der wichtigste Faktor für Städtewachstum in den österreichischen Alpen.[7] Auffälliger ist jedoch, dass bis zum Ende des 18. Jahrhunderts – zumindest in rechtlicher Hinsicht – keine einzige neue Stadt entstand und von den bereits bestehenden nur wenige Städte ihr Wachstum fortsetzten. Beides war zum einen auf die relativ langsame Bevölkerungszunahme und zum anderen auf die – wenn überhaupt – ebenfalls nur bescheidene Ausweitung des regionalen und überregionalen Handels in dieser Zeit zurückzuführen.

In den 250 Jahren zwischen dem Beginn des 16. und der Mitte des 18. Jahrhunderts stieg die Gesamtbevölkerung Österreichs in den heutigen Grenzen von circa 1,5 auf nur 2,7 Millionen Menschen, in den vorwiegend alpinen Ländern Vorarlberg, Tirol, Salzburg, Kärnten und Steiermark von weniger als 700'000 auf über 1,1 Millionen.[8] Die Produktion von Eisen, von dessen Handel neben Steyr einige kleinere Städte lebten, stagnierte zwischen 1550 und 1750 bei etwa 20'000 Tonnen pro Jahr.[9] Fast dasselbe galt für den Transithandel über die Alpen: das Volumen der Güter, die 1730 über den Brenner geführt wurden, war kaum höher als bereits um 1600; auf anderen Strassen war es sogar niedriger als zuvor.[10] Lediglich die Bedeutung der Strasse über den Semmering im äussersten Osten nahm, nachdem die Habsburger den Hafen von Triest auf Kosten Venedigs bewusst gefördert hatten, seit dem frühen 18. Jahrhundert zu, wovon einige steirische und kärntnerische Städte entlang dieser Route profitieren konnten.
Obwohl die Stagnation im regionalen und überregionalen Handel sowie die langsame Bevölkerungszunahme ein Wachstum der meisten Städte in den österreichischen Alpen verhinderten, reichte Letztere doch aus, um zumindest die grösseren unter ihnen weiter wachsen zu lassen. Bis 1600 hatten zwei weitere Alpenstädte die Zahl von 3000 Einwohnern erreicht und überschritten: Klagenfurt als Hauptstadt von Kärnten und die Salzstadt Hallein an der Tauernroute.[11] Wegen des fehlenden Handelsaufschwungs kam die Bevölkerungszunahme in der Folge jedoch eindeutig den Verwaltungszentren zugute, die um die Mitte des 18. Jahrhunderts den Rest der österreichischen Alpenstädte an Grösse klar übertrafen: Graz zählte inzwischen rund 20'000, Salzburg 15'000, Innsbruck 8500 und Klagenfurt 7000 Einwohner, während Steyr mit 7000, Schwaz mit etwa 6000 und Hallein mit 4000 Einwohnern deutlich dahinter zurückblieben.[12]

19.–20. JAHRHUNDERT

Diese Struktur blieb im Wesentlichen bis weit in das 19. Jahrhundert hinein erhalten und besteht – mit gewissen Modifikationen – bis heute. Für den Prozess der Industrialisierung waren die meisten, auch grösseren österreichischen Alpenstädte zu klein, um auf Grund ihrer Bevölkerungszahl die Errichtung von Fabriken anzuregen. Lediglich Graz mit um 1850 über 50'000

Einwohnern bot genug Massennachfrage, um die Entstehung moderner Industrien zu stimulieren, wogegen weder Salzburg noch Innsbruck oder Klagenfurt mit damals weniger als 20'000 Einwohnern zu Industriestädten wurden.[13] Stattdessen vermochten sie vor allem als Verwaltungszentren weiterzuwachsen und zogen speziell im 20. Jahrhundert eine Reihe zusätzlicher öffentlicher wie privater Dienstleistungen an sich, die ihnen bis heute genügend Chancen für weiteres Wachstum verliehen.

Auf der anderen Seite gab es durchaus einige österreichische Alpenstädte, die zwar nicht auf Grund einer Massennachfrage, wohl jedoch auf Grund des in ihnen vorhandenen technischen und kaufmännischen Wissens sowie des unternehmerischen Potenzials moderne Industrien anziehen konnten, sobald die Bedingungen dafür in Form einer von aussen kommenden Nachfrage gegeben waren. So führte zum Beispiel die wachsende Nachfrage nach Eisen und Stahl zur Entstehung einer bedeutsamen Eisen- und Stahlindustrie innerhalb und ausserhalb der Städte, die im Umkreis des Erzberges mit seinen reichhaltigen Eisenerzvorkommen lagen. Die Nachfrage nach Textilien, insbesondere aus den grossen oberitalienischen Zentren, begünstigte die Entstehung einer Baumwollindustrie in der neuen Industriestadt Dornbirn und ihrer Umgebung im äussersten Westen des Landes. Die wichtigsten alpinen Städte, die auf diese Weise zur Verbreiterung der Industrialisierung beitrugen und gleichzeitig als traditionelle kommerzielle Kleinzentren davon profitierten, waren einmal mehr Steyr sowie insbesondere Villach, Dornbirn, Leoben, Kapfenberg und Wolfsberg (Tab. 1).

Während diese sechs Städte 1869 insgesamt auf eine Bevölkerung von rund 66'000 Einwohnern kamen, stieg ihre Gesamtbevölkerung bis 1971 auf circa 218'000 Einwohner an.[14] Im Gegensatz zu früheren Jahrhunderten wuchsen sie damit zumindest in relativer Hinsicht etwa gleich schnell wie die vier Landeshauptstädte Graz, Salzburg, Innsbruck und Klagenfurt, deren Bevölkerung von 176'000 auf 578'000 Einwohner anstieg. Allerdings sollte sich die Industrialisierung nur als vorübergehender Wachstumsmotor erweisen. Im Zuge des Übergangs zur Dienstleistungsgesellschaft setzten sich die Zentralisierungsfaktoren neuerlich durch, mit der Folge, dass zwischen 1971 und 1991 zwar die vier Landeshauptstädte, von den sechs Industriestädten jedoch nur noch Dornbirn und Villach weiterwuchsen, während die Einwohnerzahlen der anderen vier nicht nur kein Wachstum zeigten, sondern sogar zurückgingen.[15]

Tab. 1: *Städte mit über 20'000 Einwohnern in den österreichischen Alpen (in 1000)*

	1869	1910	1971	1991
Graz*	98,2	193,8	249,1	237,8
Salzburg	27,9	56,4	129,9	144,0
Innsbruck	26,6	65,2	116,0	118,1
Klagenfurt	23,3	45,2	82,8	89,4
Bregenz	5,2	13,7	23,2	27,1
Feldkirch	6,2	11,8	21,8	26,7
Villach	11,3	27,5	51,1	54,6
Steyr	16,6	22,2	40,8	39,3
Dornbirn	8,7	16,3	35,1	40,7
Leoben	11,1	29,5	35,6	28,9
Wolfsberg	15,7	19,4	29,0	27,8
Kapfenberg	3,0	10,1	26,3	23,4

* Der scheinbare Rückgang der Einwohnerzahl von Graz zwischen 1971 und 1991 ist darauf zurückzuführen, dass sich das Wachstum der Stadt wie in anderen Grossstädten inzwischen auf die unmittelbar anschliessenden Gebiete ausserhalb der eigentlichen Stadtgrenze verlagert hatte.

Quelle: Volkszählung 1991, Wohnbevölkerung nach Gemeinden mit der Bevölkerungsentwicklung seit 1869 (Beiträge zur Österreichischen Statistik, hg.v. Österreichischen Statistischen Zentralamt, Heft 1.030/0), Wien 1992.

Neben der zentralen Verwaltungsfunktion als traditionellem und der Industrialisierung als wenn auch nur vorübergehendem, modernem Wachstumsfaktor trat nun und speziell in den Jahrzehnten seit dem Zweiten Weltkrieg der regionale und lokale Handel – nicht zuletzt in Form des Fremdenverkehrs – wieder verstärkt in Erscheinung. Getragen von einem gegenüber früheren Jahrhunderten beispiellosen Wirtschaftswachstum und den daraus resultierenden höheren Einkommen verhalf er auch manchen kleineren Städten zu einem neuerlichen, allerdings wie früher nur bescheidenen Wachstum.

SCHLUSSFOLGERUNGEN

Abschliessend lassen sich aus den vorangegangenen Ausführungen folgende Schlussfolgerungen und Hypothesen ableiten:

1. Überregionaler Handel über die Alpen hinweg spielte eine entscheidende Rolle in der Entstehung von Städten zwischen dem 12. und dem 14. Jahrhundert.
2. Das weitere städtische Wachstum wurde jedoch weniger vom überregionalen Handel als vielmehr von der Existenz zentraler Verwaltungsfunktionen getragen.
3. Obwohl die österreichischen Alpenstädte – von Graz abgesehen – zu klein waren, um von der Nachfrage her eine Industrialisierung anzuregen, verfügten ihre Einwohner über ausreichende technische und kaufmännische Kenntnisse sowie unternehmerisches Potenzial, um eine von aussen angeregte, breite Industrialisierung zu ermöglichen und einigen wenigen Städten im 19. und 20. Jahrhundert zumindest vorübergehend zu überdurchschnittlichem Wachstum zu verhelfen.
4. Sowohl die mit den zentralen Verwaltungsfunktionen verbundenen öffentlichen wie privaten Dienste als auch die Industrialisierung und der mit steigenden Einkommen wachsende regionale und lokale Handel boten nichtlandwirtschaftliche Arbeits- und Einkommensmöglichkeiten für Zuwanderer vom Land und schufen somit speziell in jüngerer Zeit zusätzliche Chancen für Städtewachstum.
5. Zur eingangs gestellten Frage, ob gebirgige Regionen über ähnliche Bedingungen für die Entstehung und das Wachstum von Städten verfügen wie die Regionen in der Ebene, erlaubt die Erfahrung in den österreichischen Alpen folgende Hypothese: Es sind nicht so sehr geologische oder klimatische Bedingungen, die in diesem Zusammenhang ausschlaggebend sind, sondern vielmehr das Bevölkerungswachstum in Verbindung mit Handel und Verwaltungsaufgaben auf der einen sowie von innen wie von aussen kommende Anregungen für Handel und Industrialisierung auf der anderen Seite. Vom Ausmass ihrer Existenz hängt es ab, ob mehr oder weniger städtisches Wachstum erfolgt und der Übergang in eine urbane Industrie- und Dienstleistungsgesellschaft stattfindet.

ANMERKUNGEN

1 J. Mathieu, *Geschichte der Alpen 1500–1900. Umwelt, Entwicklung, Gesellschaft,* Wien, Köln, Weimar 1998, S. 77, 96. Zur Problematik der Einwohnerzahl von Schwaz vgl. ebd., S. 81, 83, sowie F. Mathis, «Die wirtschaftliche Entwicklung in der frühen Neuzeit (1519–1740)», *Tiroler Wirtschaftschronik Nordtirol/Südtirol,* Wien 1994, S. 80–82, 93–96.
2 Ermittelt aus *Handbuch der historischen Stätten. Österreich,* 2 Bde., Stuttgart 1966/70, sowie aus *Österreichisches Städtebuch,* 1.–6. Bd., Wien 1968–1996.
3 Zu Schwaz vgl. Mathis (wie Anm. 1).
4 Vgl. unter anderem Ernst Bruckmüller, *Sozialgeschichte Österreichs,* 2. Aufl., Wien 2001, S. 93.
5 Vgl. F. Mathis, *Zur Bevölkerungsstruktur österreichischer Städte im 17. Jahrhundert* (Sozial- und wirtschaftshistorische Studien 11), Wien 1977.
6 Zu einem ähnlichen Befund, was die Rolle des überregionalen Transithandels einerseits und soziopolitische Faktoren andererseits betrifft, gelangt Mathieu für das gesamte Alpengebiet. Mathieu (wie Anm. 1), S. 82–84, 96.
7 Vgl. R. Sandgruber, *Ökonomie und Politik. Österreichische Wirtschaftsgeschichte vom Mittelalter bis zur Gegenwart,* Wien 1995, S. 107–108, und Bruckmüller (wie Anm. 4), S. 150 ff.
8 Bruckmüller (wie Anm. 4), S. 134.
9 Sandgruber (wie Anm. 7), S. 115.
10 Ebd., S. 117–118.
11 Bruckmüller (wie Anm. 4), S. 147.
12 Ebd.
13 Sandgruber (wie Anm. 7), S. 107.
14 *Volkszählung 1991, Wohnbevölkerung nach Gemeinden mit der Bevölkerungsentwicklung seit 1869* (Beiträge zur Österreichischen Statistik, hg. v. Österreichischen Statistischen Zentralamt, Heft 1.030/0), Wien 1992.
15 Auch die beiden Städte Bregenz und Feldkirch, die sich in Vorarlberg die Aufgaben der zentralen Verwaltung teilten, wuchsen in diesem Zeitraum von 45'000 auf 53'800 Einwohner. Wie Anm. 14, S. 80, 82.

Leere Seite
Blank page
Page vide