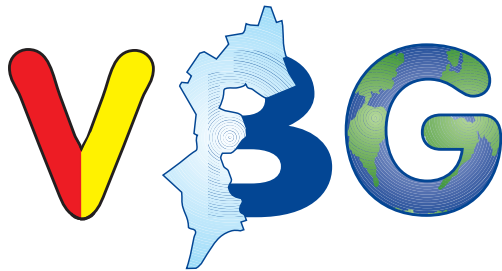


Geographisches Jahrbuch Burgenland 2009



Vereinigung Burgenländischer Geographen

www.burgenland-geographen.at

e-mail: info@burgenland-geographen.at



**Institut für Internationale und Regionale Ökonomie,
Fakultät für Wirtschaftswissenschaften, Universität Westungarn (Sopron)**
<http://nrgit.ktk.nyme.hu>

kultur

BURGENLAND

Herausgeber und Verleger:

Vereinigung Burgenländischer Geographen in Kooperation mit der Universität Westungarn (Sopron),
Fakultät für Wirtschaftswissenschaften

Redaktion: Mag. Dr. Josef Fally
Mag. Emmerich Gager
Mag. Oswald Gruber
Mag. Karl Kremser
Mag. Josef Schmidt
Mag. Karl Trummer, 7343 Neutal, Hauptstraße 21, e-mail: trugeo@utanet.at

Dr. Ferenc Jankó (Gast-Herausgeber)
Laura Bertalan
Dr. Attila Fábíán
Ilona Kaufman
Zsófia Kulbert
und
Béla Németh (ROeEE–Consultant)
Ferenc Wilfing (West-Pannonische Regionale Entwicklungsrat–Consultant)

Die Beiträge wurden übersetzt von:
Fremdsprachenzentrum Universität Sopron,
Orsolya Baranyai, Katalin Hirschler, András Krisch, Szabolcs Locsmándi,
Peter Plander, Ilona Csete, Ágota Ács, Susanne Huber

Umschlag: Mag. art. Günter Temmel

Für den Inhalt verantwortlich: jeweils der Autor

Das Geographische Jahrbuch Burgenland 2009 erscheint mit Förderung und Unterstützung des Amtes der Burgenländischen Landesregierung.

© Copyright 2009 by Vereinigung Burgenländischer Geographen, 7343 Neutal, Hauptstraße 21

Druck: Offset 2000 Guttman G.m.b.H., 7344 Stoob, Stoob-Süd 32, Tel. 02612/43203
Gedruckt auf 100 % chlorfrei gebleichtem Papier

Katalin Szende und József Kücsán¹

Siedlungsstruktur und Topographie von Ödenburg vor der Industrialisierung

Die Vorgeschichte

Ungarn wird sich bald in die Reihe der seit vier Jahrzehnten bestehenden Publikation der europäischen Städteatlanten stellen, einer der erschienenen Faszikel wird Ödenburg sein.² Die nun folgende Übersicht stellt die Entwicklung der Topographie, des Stadtgefüges und des Straßennetzes von Ödenburg von der ungarischen Landnahme bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts dar. Wir haben uns bemüht, die wichtigsten Daten und Feststellungen des für ungarische Verhältnisse unübertrefflich reichen Archivmaterials der Stadt und der herausragend gründlichen archäologischen, kunsthistorischen, siedlungsethnographischen und siedlungsmorphologischen Forschung zu benutzen; eine völlig umfassende Übersicht können wir jedoch wegen Platzmangels dem Leser diesmal nicht anbieten.

Die Stadt Ödenburg kann den größten Teil ihres Entwicklungspotenzials ihrer Verkehrslage verdanken. Sie entfaltete sich gerade dort, wo sich die Verbindung zwischen dem Wiener Becken und der Kleinen Ungarischen Tiefebene am ehesten verengt. Am Fuße der Berge hat sie, die auf einem mittelhohen Terrain im Verhältnis zu ihrer Umgebung liegt, wie ein Trichter die in Nord-Ost und Nordwest-Südost Richtung laufenden Straßen eingesammelt. Die Linienführung dieser Hauptverbindungsstraßen: die seit der Urzeit wichtige Nord-Süd Handelsstraße, die Bernsteinstraße, und die Nordwest-Südost Straße suchten die das ganze Jahr hindurch sicher befahrbaren trockenen Gebiete. Auf Flachhängen verlaufend haben

diese Wege die Verbindung zwischen der Kleinen Ungarischen Tiefebene und dem Wiener Becken gesichert, bzw. führten zum Preßburger Donauübergang, den Feuchtgebieten des Neusiedler Sees und des Hanság im Westen ausweichend.

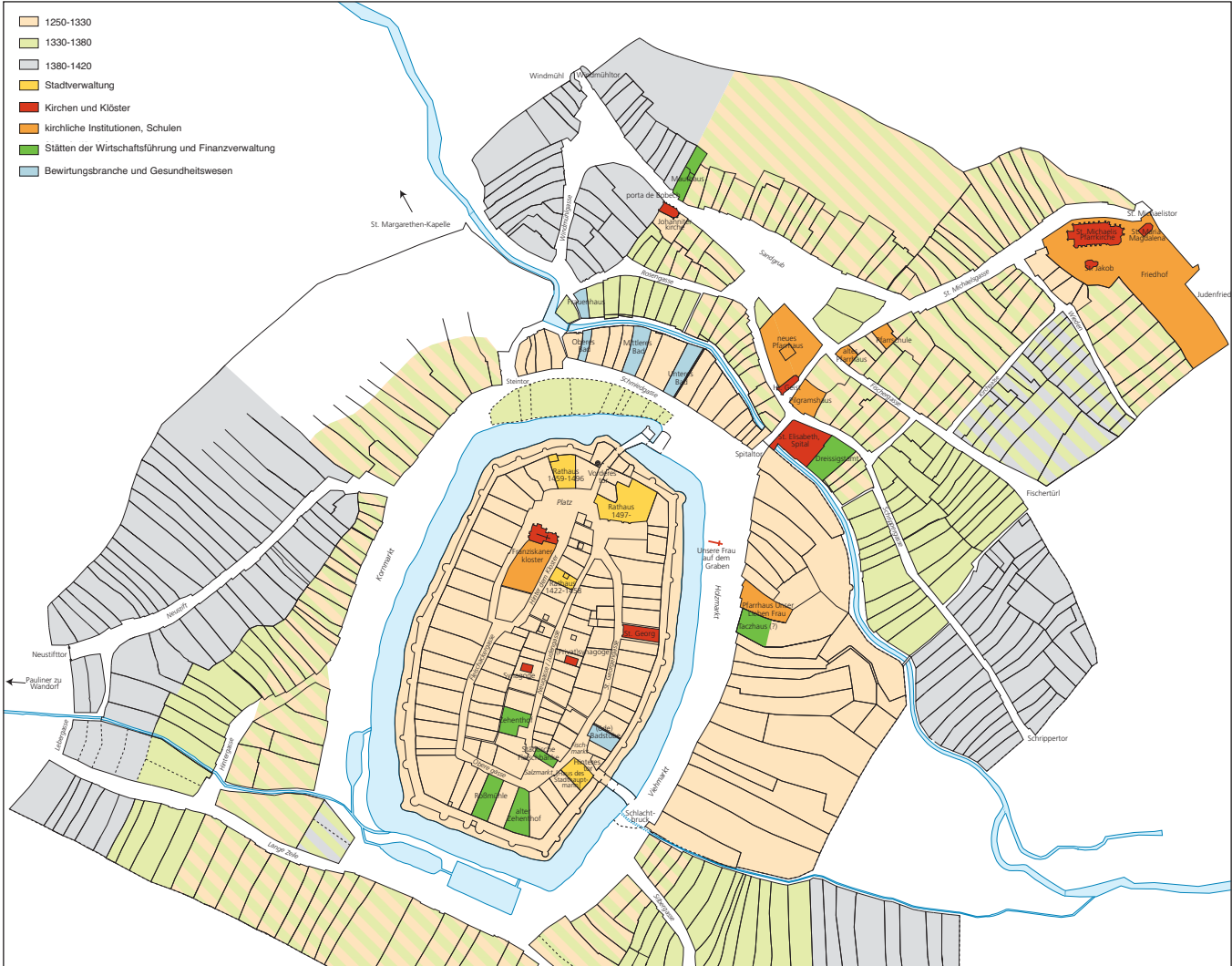
Der römische Vorgänger von Ödenburg war das im 1. Jahrhundert gegründete Scarbantia, dessen Zentrum, d. h. die *insulae* des Forums und des öffentlichen Bades, am Anfang des 4. Jahrhunderts mit einem etwa 400 Meter langen, 250 Meter breiten ellipsenförmigen Mauerring umgeben war. Auf dem Gebiet lebten nach dem Verlassen der Römerstadt bzw. nach dem Auszug der Langobarden im Jahre 568 nur wenige Menschen. Die auf die Unbewohntheit hinweisende „schwarze Schicht“, die auch die Ortschaften des Wiener Beckens und des mittleren Donauraumes vom 6. bis 10. Jahrhundert charakterisiert, kann man auch in der Ödenburger Innenstadt finden.³ Zur unbewohnten Periode kann man jedoch ein wichtiges „Ereignis“ anfügen: die Entwicklung des bis heute benutzten deutschen Namens der Stadt „Ödenburg“.⁴ Die überwiegend deutschsprachige Bevölkerung in der östlichen Grenzregion (Oriens) des Karolingerreiches ging offenbar nicht wortlos an dem unbewohnten 6 bis 8 m hohen Mauerkranz der einstigen römischen Stadt vorbei, und sie konnten ihr kaum einen besseren Namen als „die öde Burg“ geben.

Die landnehmenden Ungarn haben seit den ersten Jahren des 10. Jahrhunderts das westliche Grenzgebiet des Karpatenbeckens erobert, mit dem Sieg über die Bayern in der Schlacht von Preßburg im Jahre 907 haben sie endgültig ihre Herr-





Abb. 1: Sopron/Ödenburg als Gespanschaftsburg, bis ca. 1240. Wachstumsphasenkarte A.3.2 aus dem Historischen Städteatlas Sopron, Entwurf von Péter Banyó und Katalin Szende, aufgrund der Forschungen von Gabriella Gabrieli und János Gömöri. Kartographie: Péter Banyó.



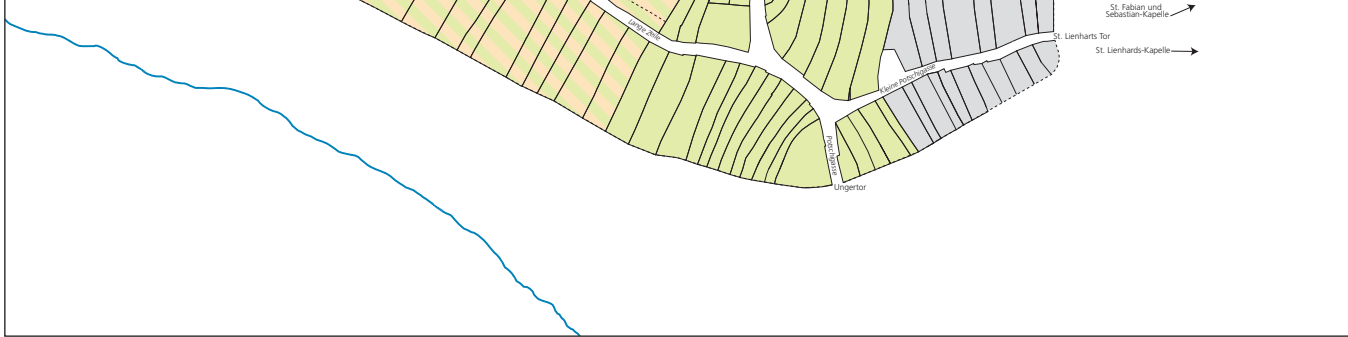


Abb. 2: Sopron / Ödenburg von der zweiten Hälfte des 13. bis zum Ende des 15. Jahrhunderts. Wachstumsphasen-karte A.3.3 aus dem Historischen Städteatlas Sopron, Entwurf von Péter Banyó, Katalin Szende und József Kücsán, aufgrund der Forschungen von Ferenc Dávid, Gabriella Gabrieli, András Nemes, János Gömöri und Imre Holl. Kartographie: Péter Banyó.

schaft auf diesem Gebiet stabilisiert. Wahrscheinlich gehört die auf dem Fundort Krautäcker nordwestlich von Ödenburg erschlossene Häusergruppe zu einer Siedlung aus dieser Epoche. Die Siedlungsspuren sind vom Archäologen János Gömöri aufgrund der Keramikfunde in das 9. bis 10. Jahrhundert datiert und er hält es für nicht ausgeschlossen, dass an diesem Ort die Bevölkerung vor der Landnahme weiterlebte. Es ist wahrscheinlich, dass die verkehrsgeographisch günstig gelegene, aber nicht leicht zu verteidigende Siedlung zur Zeit des Ausbaus der Gespanschaftsburg oder noch davor aufgegeben wurde.⁵

Die Árpádenzeit – Das Zeitalter der Gespanschaftsburg

Im Laufe des Ausbaus der westlichen Schutzlinie des ungarischen Fürstentums und später des Königreiches weckte die unbewohnte und zerstörte Festung die Aufmerksamkeit der neuen Besitzer des Landes. Die römischen Ruinen haben somit eine entscheidende Rolle bei der Platzwahl der neuen Siedlung gespielt. Der inneren Linie der Stadtmauer folgend, wurde nämlich die Holz-Erdschanze der Gespanschaftsburg ausgebaut, deren Nordtor an der Stelle des römischen Nordtores errichtet wurde, das Süd-Osttor (das spätere Hintertor) aber wurde entsprechend der veränderten geopolitischen Lage von Ödenburg in Richtung des inneren, zentralen Teiles des Landes abgesteckt. (Abb. 1) Die mit Holzbalken kassettenartig gebaute und mit Erde gefüllte Konstruktion hat in der gesamten Länge des Schutzwerkes gebrannt, daher der in der archäologischen Literatur verbreitete Name „rote Schanze“.⁶ Die gebrannte Struktur ist ein verhältnismäßig häufiges Phänomen, neben weiteren Beispielen

kann man es fast bei jeder gleichaltrigen westungarischen Schanzenburg (Draßburg, Lutzmannsburg, Preßburg) finden.⁷ Die Tatsache, dass während des Brandes beide Tore beschädigt wurden und ihre Brandruinen sich unter dem Schutt fanden, lässt uns annehmen, dass der Brand gegen den Willen der Burgabwehr erfolgte. Die bisherige Forschung datiert den Bau der Schanze zwischen dem Ende des 10. Jahrhunderts und der zweiten Hälfte des 11. Jahrhunderts. Die gebaute Festung war stark genug, das von Gottfried von Bouillon geleitete Kreuzfahrerheer aufzuhalten. In den Jahren 1241 bis 1242 widerstand sie auch dem Mongolensturm.

Ab dem 11. Jahrhundert wurde Ödenburg Zentrum eines Grenzkomitats,⁸ was auch die Topographie der Siedlung bestimmte. Die Komitatszentren mussten Herberge und Lebensunterhalt für den an der Spitze stehenden Gespan und sein Gefolge sein, für den Vogt der Burg (castellanus), für das Militär und dessen Dienstvolk Sicherheit und den angeschlossenen kirchlichen Organisationen Platz bieten. Die 8,7 Hektar Grundfläche der Gespanschaftsburg ist größer als die der meisten zeitgenössischen Anlagen. Es ist anzunehmen, dass sie nicht nur als Zufluchtsburg, sondern auch als Lagerungs- und möglicherweise sogar als Wohnort diente. So muss man die Residenz des Vogts und des Gespans innerhalb der Mauer suchen, die vielleicht zwischen dem Stadtturm und dem Dreihäuserplatz stand.⁹

Unter den innerhalb der Schanze erschlossenen Bauten aus dem 11. bis 13. Jahrhundert sind in die Erde gesenkte und an der Erdoberfläche stehende Blochhäuser und Häuser aus geflochtener Hecke, freistehende Backöfen und andere Objekte zu finden.¹⁰ Es scheint, dass das Innere der Burg nur beschränkt eine Wohnfunktion erfüllte, man kann die erschloss-

enen Gebäude aufgrund der Funde als Stall oder als Lager bestimmen, so weisen sie auf die Militär- und Verwaltungsfunktion der Burg hin. Man kann hier auf das aus Schriftquellen bekannte Salzdepot schließen, wo im königlichen Auftrag die Verteilung des strategisch wichtigen Salzes vorgenommen wurde. Im Salzhandel hat die Zisterzienserabtei von Heiligenkreuz eine wichtige Rolle gespielt, die eine bedeutende Menge an frei verwertbarem Steinsalz in Ödenburg bekommen hat. Man kann das Salzdepot und das 1233 erwähnte Haus der Abtei wahrscheinlich auf der Südseite der Burg, auf den als Ortsnamen seit 1428 nachweisbaren Salzmarkt (heute Ursulinerplatz) lokalisieren.¹¹

Die Topographie der Zone außerhalb der Schanze regt noch mehrere Fragen an. Der wichtigste Teil dieses Areals war mit Sicherheit das unmittelbare Suburbium, d. h. die den Burggraben umfassende breite, für Verkehr und Markthaltung geeignete Zone, die spätere Grabenrunde. Das andere wichtige Element des Gebiets nördlich der Burg war der Ikva Bach, der mit dem Wagen nur an einer Stelle, auf der noch heute so genannten Ikvahíd (híd = Brücke) zu jeder Jahreszeit und bei jeder Wasserstandshöhe sicher zu queren war. Vor der Brücke vereinigten sich die aus Wien und Preßburg kommenden Straßen, mündeten in die Grabenrunde und standen dadurch im Schutz des Vorderen Tores. Es ist kein Zufall, dass die wichtigste kirchliche Institution der Gespanschaftsburg, die Kirche des Archidiakonats, die der heiligen Jungfrau gewidmet ist und unter der Hoheit des Raaber Bischofs stand (in den späteren Quellen „Kirche unserer lieben Frau am Graben“), gerade an der verkehrsreichsten Stelle gegenüber der Ikva-Brücke errichtet wurde. Das dritte wichtige topographische Element ist die Pfarrkirche St. Michael, die auf dem nördlich der Burg liegenden Hügel, am höchsten Punkt der

unmittelbaren Umgebung, gebaut wurde. Ursprünglich war sie vielleicht eine Kirche der Villa Supron. Die arpadenzeitliche Geschichte der Kirche und deren Umgebung soll noch Gegenstand weiterer Forschung sein: in ihrer Umgebung kamen bis jetzt auf nur einer Stelle, in der St. Michaelgasse 14, bestimmte Siedlungsspuren der Arpadenzeit zum Vorschein.¹² Die in den östlichen und südlichen Gebieten außerhalb der Burg und im späteren südwestlichen Vorort (in der heutigen Rákóczi utca) erschlossenen Gebäudereste beweisen, dass das Gebiet bewohnt war, aber Art und Ausdehnung der Bebauung sind unklar.¹³ In anderen Fällen weisen in den Urkunden nachweisbare Ortsnamen auf die die Burg umgebenden Niederlassungen des Militärs hin¹⁴. All diese Spuren zeigen auch im Fall von Ödenburg einen für die frühen Zentralorte des Karpatenbeckens allgemein charakteristischen, aus kleineren Einheiten bestehenden Siedlungskomplex, wobei die einzelnen Elemente unterschiedliche militärische, administrative, handwerkliche Funktionen und Handels- und Landwirtschaftsfunktionen ausgeübt haben.¹⁵ Auch viele andere städteartige Siedlungen in Mitteleuropa zeigen ähnliche topographische Merkmale. In der nachfolgenden Periode wird davon, als Ergebnis parallel laufender Umgestaltungs- und Konzentrationsprozesse, das Gefüge einer qualitativ neuen Einheit, die der Rechtsstadt, entstehen.

Von der Gespanschaftsburg zur königlichen Stadt

Am Übergang der Entwicklung von der Gespansburg zur freien königlichen Stadt erschien in der Mitte des 13. Jahrhunderts als neues Element der Johanniterorden in der nördlichen Vorstadt von Ödenburg.

Den Orden ließ König Béla IV. 1247 mit

dem Ziel nach Ödenburg kommen, dass er eine Rolle bei der Verteidigung der Burgen an der westlichen Landesgrenze übernimmt.¹⁶ Ihre Kirche und ihr Ordenshaus in der Wienerstraße (Bécsi út) 5–7 und ihr Mauthaus auf der anderen Straßenseite geben gleichzeitig die nordwestliche Grenze der damaligen Ausbreitung der Siedlung an.¹⁷ Laut späteren Angaben ist anzunehmen, dass der Orden das neben der Brücke am Ikva (auch Spitalbrücke genannt) liegende Spital erbauen ließ und betrieb. Die Urkunden, die im Zusammenhang mit dem innerstädtischen Grundbesitz der Johanniter ausgestellt worden sind, berichten gleichzeitig über die Umwandlung des Inneren der Burg und stellen die Frage, wie lange die zur Militärfunktion der Gespanschaftsburg gehörende Bebauung bestand. Unserer Meinung nach erfolgte die Aufteilung des Stadtgebiets schon in den späten 1240er-Jahren, ebenso die Ausbildung des Grundstücksystems und des Straßennetzes. (Abb. 2)

Die Städtepolitik Bélas IV. hatte nach dem Mongolensturm das Ziel, Siedlungskerne zu entwickeln, die geordnet und gut zu verteidigen waren, teils mit neuen Gründungen (z. B. in Ofen oder auf dem Zagreber/Agramer Gradec), teils mit der Umsiedlung der Bevölkerung der Umgebung in die schon vorhandenen Festungen. Sich an die Ortsgegebenheiten anpassend erfolgte auch in Ödenburg die Vermessung der Grundstücke planmäßig innerhalb einer Gebietseinheit. Zuerst hat man wahrscheinlich entlang der Schanze die Grundstücke vermessen und danach von der heutigen Kirchgasse (Templom utca) ausgehend noch eine Grundstückslänge dazu gegeben. Dies erklärt, warum die westliche Linie der Neugasse so genau der Linie der westlichen Burgmauer bzw. der westliche Linie der Kirchgasse folgt.¹⁸ Auf dem geschlossenen, linsenförmigen Gebiet zwischen der Fassadenlinie der späteren

St. Georgengasse und der Neugasse konnte man die Vermessung der Grundstücke nicht ganz systematisch vornehmen, hier entstanden Grundstücke von ungleichmäßigem Maß (Abb. 3).

In der Innenstadt entstanden zwei größere Plätze: der spätere Hauptplatz und der Ursulinerplatz. Den südlichen Abschluss des größeren, nördlichen Platzes bilden die Kirche und das Kloster der Franziskaner. Der Block des Franziskanerklosters trennt sichtlich die Ordnung der Vermessung der von Westen gerechneten zweiten Grundstücksreihe. Dies weist darauf hin, dass die Ansiedlung der Franziskaner (wobei man auch die Absicht des Herrschers annehmen kann) während der Vermessung der Grundstücke stattfand. So hat die Markierung des Klostergebiets die Klostergasse ergeben. Die Umstände der Ansiedlung erklären den zentralen Standort des Klosters im Grundriss der Stadt, der sich von dem in West-Europa gewohnten Modell stark unterscheidet. Dort musste man nämlich in Städten mit einer ausgebildeten Struktur, die auf eine Vergangenheit von mehreren hundert Jahren zurückblicken, Platz für die neuen kirchlichen Institutionen finden, in Ödenburg aber (ähnlich wie in anderen ungarischen Städten) erschienen die Bettelmönche gerade im entscheidenden Moment der Umstrukturierung der Stadt.¹⁹

Die andere, mit den Franziskanern gleichzeitig erschienene Religionsgruppe war das Judentum, dessen Anwesenheit auch auf den städtischen Charakter der Siedlung hinweist.²⁰ Der genaue Zeitpunkt ihrer Ansiedlung ist nicht bekannt, der erste Beweis ihrer Anwesenheit ist die in der Neugasse 22–24 erbauten Synagoge, deren Errichtung von der kunsthistorischen Forschung an die Wende des 13. und 14. Jahrhunderts gesetzt wird.²¹

Der Prozess der Umgestaltung der Ödenburger Gespanschaftsburg zu einem

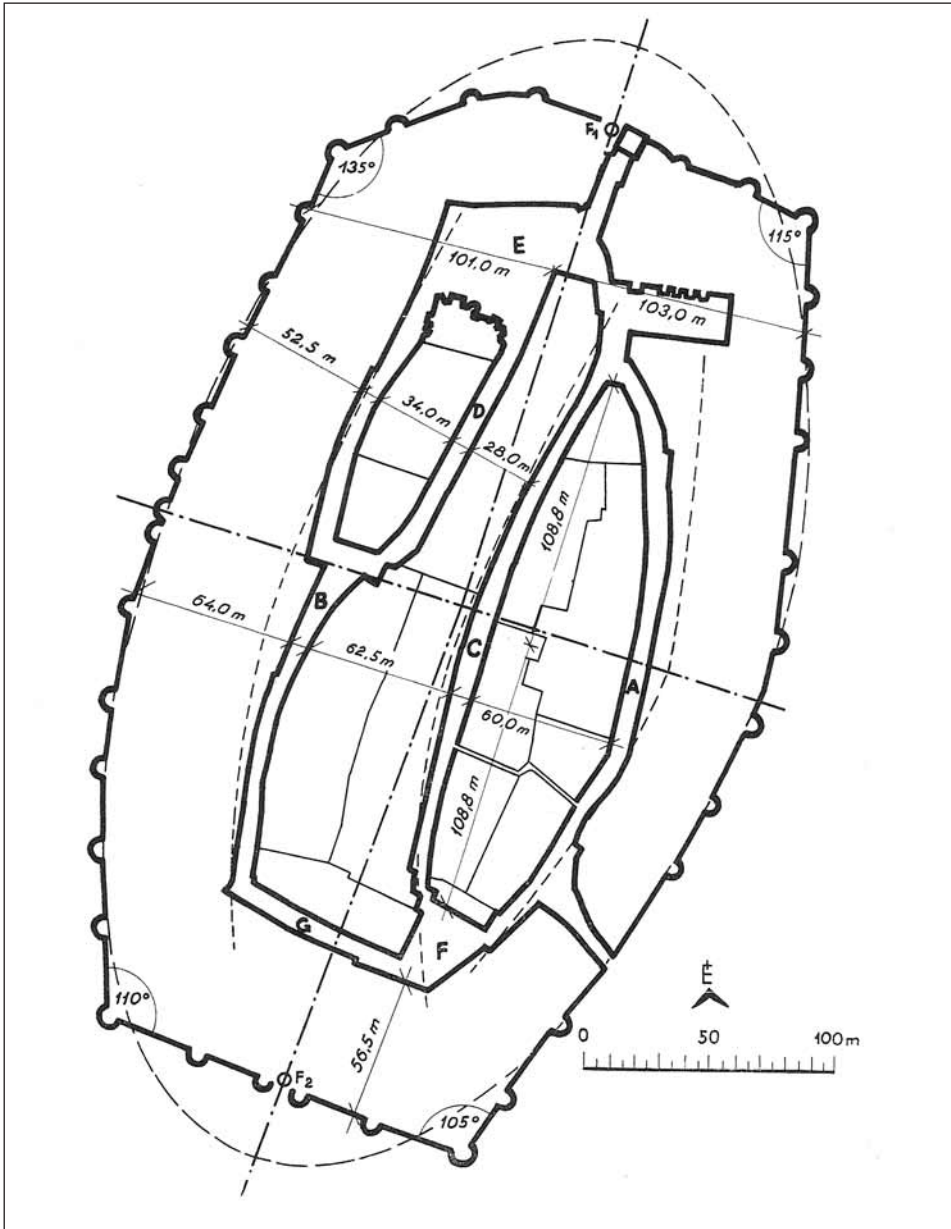


Abb. 3: Strukturmerkmale des Grundrisses der Innenstadt von Sopron / [den
 burg. Entwurf und Zeichnung von Major. Aus: Major 1965, Abb. 1.
 Zeichenerklärung: A. St. Georgengasse; B. Kirchgasse; C. Judengasse / Neugas
 se; D. Klostersgasse; E. Hauptplatz; F. Salzmarkt / Ursuliner Platz

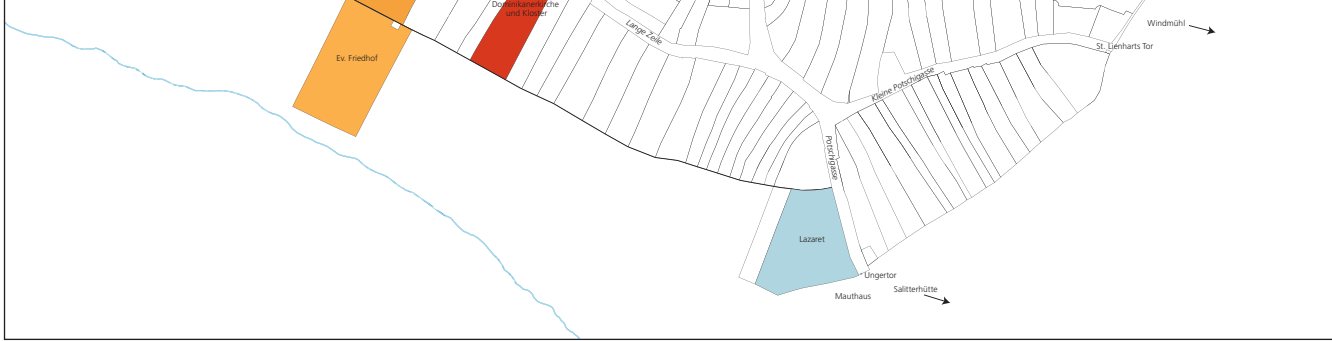


Abb. 4: Sopron / Ödenburg im 16. bis 18. Jahrhundert. Wachstumsphasenkarte A.3.4 aus dem Historischen Städteatlas Sopron, Entwurf von Péter Banyó, József Kücsán und Katalin Szende, aufgrund der Forschungen von Ferenc Dávid und József Kücsán. Kartographie: Péter Banyó.

Rechtsstadt erfolgte im Einklang mit der Umstrukturierung der Gesellschaft des ganzen Landes, die sich während des 13. Jahrhunderts abgespielt hat, höchstwahrscheinlich schon ab dem Ende der 1240er-Jahre. Der von König Ladislaus IV. der Stadt 1277 geschenkte Freibrief ist mit Sicherheit nicht das früheste Stadtprivileg, er war lediglich die Bekräftigung des Privilegs von Béla IV., das im Laufe der oben beschriebenen Umstrukturierung des Ortes ausgestellt wurde.²²

Parallel mit der Umstrukturierung der Gespanschaftsburg musste offensichtlich auch die umgebende Wohnzone umgestaltet werden. An der Wende vom 13. zum 14. Jahrhundert war das Leben in den Vorstädten für die Bevölkerung von Ödenburg ersichtlich anziehender als jenes in der Innenstadt. Deshalb missachtete ein beachtlicher Teil der Bevölkerung die königlichen Befehle zur Ansiedlung in der Innenstadt bzw. die Verbote, aus der Innenstadt auszuziehen, und ließ sich trotzdem in den Vorstädten nieder. Hier konnte sie nicht nur umfangreiche Grundstücke erwerben, sondern sich auch jener Belastungen entziehen, die mit dem Bau und der Instandhaltung der Stadtmauer zu leisten waren. Die Bevölkerung der Vorstädte war natürlich auch durch neue Zuwanderer gewachsen.

Topographische Änderungen im 14. und 15. Jahrhundert

In den ersten Jahrzehnten des 14. Jahrhunderts wurde die Struktur des die Innenstadt umgebenden Mauersystems massiv verändert. Das Ziel während der Arbeiten zwischen 1297 und 1340 war nicht mehr die Erhaltung der Verteidigungskraft der Roten Schanze. Es wurde ein dreifacher Mauerring gebildet, von dem auch kartographische Quellen berichten. Seine Struktur wurde durch archäologische Forschun-

gen ab den 1960er-Jahren geklärt.²⁴ Beim Bau der neuen Befestigungsanlage wurden die Vorgaben durch die römischen Mauern berücksichtigt. Der mittlere Mauerring ist auf römischen Grundmauern aufgebaut, der innere stützte sich auf die Rote Schanze, außen erhob sich der dritte Mauerring, an den der Wassergraben anschloss. Durch diese etwa 25 m breite Befestigung wurde die Innenstadt zu einer uneinnehmbaren Festung.²⁵ Ein Mauerbau, der die ganze Stadt samt Vorstädten mit einer Mauer umschlossen hätte, wäre mit den der Stadt zur Verfügung stehenden Finanzmitteln nicht möglich gewesen. (Abb. 2)

Zu dieser Zeit setzte sich die funktionelle Differenzierung der Standorte des Warenaustausches fort, sowohl in der Innenstadt, wie auch in den Vorstädten. Die verhältnismäßig kleine Fläche der Innenstadt und ihre Ausschließung vom System der Fernstraßen haben ihre Handelsfunktionen stark eingeschränkt. Auf der Stelle des schon erwähnten Salzmarktes bzw. daneben erfolgte der Verkauf von Fleisch, mehr östlich Richtung Hintertor von Fisch, an dem östlichen Vorsprung neben dem Hauptplatz (Fragnermarkt) von Geflügel und Gemüse. Der Hauptplatz und eventuell das dreieckförmige Plätzchen südlich des Franziskanerklosters dienten zum Vertrieb wertvoller Waren auch in kleinen Mengen, wie Textilarten, Gewürze, Goldschmiede- und anderer Metallgegenstände. Dieser war auch der Schauplatz der jährlichen Märkte.²⁶ Die östliche Strecke der platzartig sich ausbreitenden Straße außerhalb des Stadtgrabens diente als Viehmarkt und Holzmarkt, es war also der Markt der in der Innenstadt nicht erwünschten und Verschmutzung verursachenden Waren.²⁷ Der Getreidemarkt kam aus ähnlichen Gründen auf die westliche Seite des Burgmauergürtels.

Von den innerstädtischen Gebäuden in bürgerlichem Besitz kann man behaupten,

dass sich bis zum 14. Jahrhundert das Grundstückssystem und die Besitzverhältnisse stabilisiert haben. Die Denkmalforschung konnte die mittelalterliche Herkunft der Grundstücksgrenzen bei den meisten innerstädtischen Häusern nachweisen. Die Fassaden der innerstädtischen Häuser bildeten immer stärker zusammenhängende Reihen. Bis zur Wende des 14. zum 15. Jahrhundert stand schon auf jedem Grundstück ein überwiegend einstöckiges Haus. Während des 15. Jahrhunderts zeigt die Entwicklung der Haustypen in Richtung Bebauung der gesamten Grundstücksbreite.²⁸ Auf dem hinteren Teil der Grundstücke blieben natürlich immer einige Wirtschaftsgebäude, die Bebauung konnte später noch dichter werden.

Das Straßennetz der Vorstädte kristallisierte sich um das System der durch die Stadt führenden Handelsstraßen heraus. Diese Straßen bekamen mit dem Ausbau der Handelskontakte des mittelalterlichen Siedlungsnetzes von Transdanubien²⁹ ab dem 13. und 14. Jahrhundert bis zur Neuzeit ihre entscheidende Linienführung. Die Steinamanger-Güns bzw. Ofen-Raab Haupthandelsstraßen vereinten sich von Südwesten vor dem Ungertor und führten durch die Potschigasse-Silbergasse zum Hintertor bzw. zur Grabenrunde. In Richtung Nordwesten führte die wichtigste Straße durch das Wiener Tor Richtung Wiener Neustadt und Wien. Allein hier wurden die Straßen- und Marktzölle erhoben und hier wurde der gesamte Außenhandel in westliche Richtung weitergeführt.³⁰ Die nördliche Straße führte durch das St. Michaeltor und -Straße, an der Pfarrkirche vorbei nach Preßburg. Zu diesen Straßen führten die dem Güterverkehr dienenden Straßen der nordöstlichen Vorstadt: die Schrippergasse, die Fischergasse und der Wieden. Diese West-Ost verlaufenden Straßen folgten den Schichtlinien der Hänge, waren mehr oder weniger parallel zueinander und

etwa zwei Grundstückslängen von einander entfernt.³¹ Die Richtung der Straßen der Vorstadt südlich des Spitalbaches zeigt zu den benachbarten Siedlungen (die Dörfer im Besitz der Stadt), sie münden praktisch in die die Innenstadt umgebende Grabenrunde – Potschi- und Silbergasse, Neustift, Langezeile – oder sie waren kurze Verbindungs- oder Nebenstraßen, wie die Hintergasse und Kleine Potschi Gasse.

Entlang der östlichen und nördlichen Seite der Grabenrunde bis zum Ikva, bzw. bis zum Sumpfgebiet der Pfarrwiese war die auch in den schriftlichen Quellen vorkommende „Inner Vorstadt“ (innere Vorstadt),³² um deren Verteidigung man sich zusammen mit den Stadtmauern sorgen musste, damit die Stadt ihre Rolle in der Grenzverteidigung erfüllen konnte. Mangels derer – weil durch die Innenstadt keine Hauptstraße führte, im Gegensatz zur Situation in der Römerzeit – war der Durchgang durch die Vorstadt möglich. Zur Verteidigung der inneren Vorstadt diente im Süden, beim Hintertor der „Slachpruckh“ über den Graben, der das Wasser vom Stadtgraben zum Ikva leitete, weiterhin das Tor der Spitalbrücke und im Nordwesten das Steintor.³³ Die Mauer, die die innere Vorstadt am Ikva entlang bzw. am Rande der sumpfigen Pfarrwiese begrenzte, war meistens eine Palisadenwand, die Strecke hinter dem Stadtmeierhof war aber aus Stein gebaut, wie man noch auf städtischen Karten aus dem 19. Jahrhundert beobachten kann.

Der Ausbau des Bereichs außerhalb der Mauer der inneren Vorstadt war eine anderthalb Jahrhunderte lang dauernde Entwicklung, deren Verlauf wir schon annähernd rekonstruieren können, möglicherweise werden weitere archäologischen Forschungen diese Periodisierung ändern oder präzisieren. Als Endpunkt der ersten Periode bietet sich 1330 an,³⁴ als

der Herrscher der Erhaltung der außerhalb der Stadt gebauten Holz- und Steinhäuser und Meierhöfe der innerstädtischen Hausbesitzer zustimmte, was gewiss zum Aufschwung des Siedlungsverlaufes beitrug. 1379 entstand jene Liste, die schon numerische Angaben über die Einwohner der Vorstadt enthält. Demnach wohnten schon 290 Haus(teil)besitzer außerhalb der Mauer, dieses Jahr markiert also das Ende der zweiten Periode.³⁵ 1424 gibt 441 steuerzahlende vorstädtische Hausbesitzer an, das ist die höchste Zahl im gesamten Mittelalter.³⁶ Ödenburg erreichte zu diesem Zeitpunkt die größte Ausbreitung, deshalb dient dieses Jahr als Endpunkt unseres Rekonstruktionsversuches.

Die Kartierung des angenommenen Ausbaues (siehe Abb. 2) zeigt die extensive Erweiterung der Raumnutzung. Es ist fast sicher, dass in der ersten Periode neben der Pfarrkirche, dem Johanniterkloster, dem Mauthaus und dem Spital auch die Grundstücke der inneren Vorstadt früh ausgebaut wurden. Aufgrund der bei den Ausgrabungen vereinzelt gefundenen Siedlungsspuren des 13. Jahrhunderts war vielleicht die ganze Zone um die Stadtmauern, d.h. die spätere Grabenrunde, bebaut. Man kann mit Recht die Ansiedlung entlang der zwischen dem Johanniterkloster, der Spitalbrücke und der St. Michaelskirche durchführenden Straßen annehmen, wenigstens an einer Seite. Auf diesem Gebiet hat die Denkmalforschung schon für das 14. Jahrhundert Steinhäuser nachgewiesen, die wahrscheinlich nicht ohne Vorgeschichte zustande kamen.³⁷ Der ungleichmäßige dreieckförmige Platz dazwischen könnte im Vergleich zum späteren Adlerplatz größer gewesen sein, und neben der Abwicklung des Verkehrs diente er auch als Sandgrube, wie es auch sein deutscher Name zeigt. Der Wieden, der unter der St. Michaelskirche in Ost-West Richtung führte, war möglicherweise von

seiner wirtschaftlichen Rolle her auch schon früh bewohnt, dessen Bewohner nämlich den Zehnten nicht dem Raaber Bischof, sondern dem Ödenburger Pfarrer bezahlten, gegen sein Recht zum 16tel des Zehents.

Die nach 1330 sich beschleunigende Entwicklung der Vorstadt brachte teils die Ausdehnung des Ausbaus der wichtigeren auswärts führenden Straßen, teils die Ausbildung neuer Straßen mit sich. Die Entwicklung wurde auch durch das mit dem Verteidigungssystem zusammenhängende Wasser- und Kanalisationsnetz beeinflusst: die Hintergasse zweigt vom Kornmarkt dort ab, wo der Wasserspeicher und Fischteich, der die Südseite des Platzes (heute Petöfi Platz) ausfüllt, den Verkehr behinderte; die Grundstücke der Silber- und Potschigasse breiteten sich bis zum Rosmarin Bach aus, der aus dem Burggraben hinausführte. In der bis in die 1420er-Jahre dauernden dritten Etappe, als die mittelalterliche Ausbreitung der Stadt vervollständigt wurde, sind neue Gebiete ausgebaut worden. Im Nordosten schließen sich die Abschnitte der Wienergasse außerhalb des Johanniterklosters und die Windmühlgasse zur Vorstadt an, im Osten entlang der Schrippergasse und im Südosten in der Kleine Potschigasse wurden weitere neue Grundstücke vermessen. Das größte Wachstum entstand auf der westlichen Seite, wo die Absteckung einer neuen Siedlungseinheit mit eigenständigem Namen „Neustift“ stattfand. Einen Teil davon gab es schon 1379, obwohl ihr Name wurde im Register nicht im Zusammenhang mit Grundstücken, sondern mit der Lokalisierung der zu den innerstädtischen Häusern gehörenden Äcker genannt.³⁸ Die neu ausgebaute Straße sicherte eine Verbindung zwischen Ödenburg und Wandorf, das schon früher erworben wurde, und zu zwei neuen Dörfern im städtischen Besitz (1373 Agendorf, 1416

Klingenbach). Zu dieser Zeit wurde auch die Langezeile erweitert. Weil die Vorstadt zu dieser Zeit noch nicht mit Stadtmauern umgeben war, konnten sich auch ihre Grenzen leichter ändern. Allein die auf den wichtigen Ausfuhrstraßen Ende des 15. Jahrhunderts errichteten Tore waren der weiteren Ausdehnung hinderlich.

Die frühe Neuzeit – 16. bis 17. Jahrhundert

Den Schutz der Innenstadt konnte das im Mittelalter gebaute Mauersystem bieten, sogar in dieser kriegerischen Zeit. Weil die Stadt weiter von den Kämpfen gegen die Türken entfernt war, wurden die Modernisierung oder der ganze Umbau der Mauer seitens der zentralen Regierung gar nicht in Betracht gezogen. So musste die Stadt selber die Verstärkung der Verteidigung lösen, die wegen der Knappheit der finanziellen Quellen zu verzettelten ad-hoc-Lösungen führte.

Die erste Maßnahme, die auf das Stadtbild die größte Wirkung ausübte, setzte der Ödenburger Rat 1532, auf die Nachricht hin über die Belagerung von Güns und das nach Wien vorrückende Osmanische Heer. Der Rat hat sich zu einem Opfer entschlossen, nämlich die Kirche unserer lieben Frau am Graben aus strategischen Gründen abzureißen. Mit Verwendung der gemauerten Steine der Kirche hat man sofort eine runde Eckbastei auf die nordöstliche Ecke der äußeren Stadtmauer gegenüber der Spitalbrücke gebaut, die am ehesten gefährdet war.³⁹ Einige Vorstadtkapellen wurden auch demoliert, damit sie dem Feind nicht als Stützpunkt dienen konnten.

Der Ausbau neuer Basteien fand danach erst in den 1610er-Jahren statt: 1613/1614 wurde sowohl die südöstliche als auch die südwestliche Eckbastei vergrößert und unweit von der südwestlichen Bastei wurde

1618 ein neuer Turm, der so genannte Blechturm errichtet. Im Jahre 1631 ließ die Stadt ein die östliche Strecke der Stadtmauer schützendes großes Kanonenrondehl hinter der St. Georgskirche bauen; zehn Jahre später wurde die südwestliche Eckbastei wesentlich vergrößert und zu einem fünfeckigen Grundriss umgebaut. Dies war wahrscheinlich wegen des Schutzes der Einleitung des Wassersystems wichtig, weil es den Burggraben gerade neben dieser Bastei erreichte. (Abb. 4)

Die größte Verteidigungsinvestition dieser Periode war aber der Bau der Vorstadtmauer, die zwischen 1617 und 1627 fertig gestellt wurde. Die noch heute an einigen Stellen bestehende Stadtmauer aus Stein war etwa 2,5 Meter hoch und wurde auf je 80 bis 100 Meter mit kleinen, runden Basteien befestigt. Diese Mauer stabilisierte für gut 200 Jahre die Grenze der Vorstädte, obwohl ihre Wehrkraft nicht der Mauer der Innenstadt gleich kam. In deren Linienführung waren nicht nur die im Mittelalter eingebauten Gebiete inbegriffen, sondern auch die Meierhöfe, Gärten, die ungebauten Flächen hinter den schon fixierten Toren, die schon bestimmte Reserven für die weitere Entwicklung boten. Am ehesten war man bei der Vermessung der Südstrecke geizig – kein Zufall, dass es hier zuerst (im Laufe des 18. Jahrhunderts) zum Durchbruch kam.⁴⁰

Eine wichtige Veränderung dieser Periode ist der Funktionswandel der Ostseite der Grabenrunde, d. h. der Haupthandelszone der Stadt, die sich in der neuen Bezeichnung zweier Abschnitte widerspiegelt. Der frühere Holzmarkt ist schon 1525 alter Holzmarkt, danach wird er, nach der abgerissenen Kirche unserer lieben Frau, Unser Frauen zeyll genannt. Der Holzmarkt mit großem Platzbedarf kam außerhalb des Stadtgebietes vor das Ungertor (Potschi Tor); stattdessen entstanden auf dieser verkehrsreichen Strecke der Reihe

nach Gasthöfe. Aus ähnlichen Gründen wurde der Viehmarkt nach außen verlegt, neben den neuen Holzmarkt. An seine Stelle kam der weniger Schmutz verursachende Heumarkt, der auch für die mit dem Wagen Durchreisenden wichtig war. Dies weist darauf hin, dass der Durchgangsverkehr entlang der Grabenrunde sogar im Vergleich zu früher gewachsen war.

Nach der Periode des die topographische Entwicklung grundsätzlich bestimmenden Mittelalters brachte die frühe Neuzeit wenig Neues mit sich. Die Siedlungsstruktur und das Straßennetz blieben bis 1700 praktisch unverändert. Das bis zum Spätmittelalter entwickelte Stadtgefüge entsprach bis zum Anfang des 18. Jahrhunderts den Bedürfnissen der Bevölkerung und ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit.

Das Stadtgefüge um 1700

Nach dem Ödenburg-Stich von Zacharias Michel bewahrte die Stadt an der Wende dem 17. zum 18. Jahrhundert noch ihr seit dem Mittelalter fortwährend gebautes innerstädtisches Verteidigungssystem bzw. die Vorstadtmauern, die unter Christoph Lackners Bürgermeisterschaft gestaltet wurden,⁴¹ sowie ihr Straßen- und Gewässernetz. (siehe Abb. 1, S. 65 im Beitrag von É. Sági). Angenommen, man kann dem Hersteller des Stichts glauben, gab es außerhalb der Vorstadtmauern nur zwei nennenswerte Gebäude: Das eine war das Krankenhaus beim Ungertor („13. Lazareth“), das andere das am Krebs-(Bánfalvi-)Bach gebaute Brauhaus („21. Brauhaus“). Außer der Westmauer des ersten Viertels der Vorstadt – in der Höhe des Lackner-Meierhofes – sieht man einige pavillonartige Gartengebäude in den mit Hecken umgebenen äußeren Gärten.

Das bis dahin ausgebaute Straßengeflecht entspricht im Großen und Ganzen dem Straßennetz der heutigen histori-

schen Innen- und Vorstädte, was die Linieneinführung und die Breite betrifft. An manchen Stellen kann man aber noch größere, unbebaute Flächen beobachten. Von Nord nach Süd sind es folgende: die Fläche der Sandgrube auf der Nordseite des späteren Adler Platzes, der erst ab der Mitte des 18. Jahrhunderts bebaut wurde.⁴² Ein Teil des Festetics-Meierhofes am Spitalbach ist unbebaut, ebenso ein Großteil der Fläche des Lackner-Meierhofes hinter dem Häuserblock, der auf den alten Kornmarkt blickt. Am auffallendsten ist die Lücke an der Stelle des inneren Kreises der Grabenrunde, denn der Stich bildet die Schutzwerke der Innenstadt noch in ihrer Vollständigkeit ab, mit Mauern, Basteien und gefülltem Wassergraben. Man sieht auch das leere Gebiet der späteren Theatergasse westlich von der Innenstadt sowie die unbebaute Nordseite des späteren Széchenyi Platzes, von Süden wurde der Platz von ebenerdigen, kammartig gebauten Gebäuden der Langezeile abgesperrt.

Die Innenstadt in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts

Von den fünf Steuerbezirken der Stadt bildete die Innenstadt im eben beschriebenen Zeitraum noch eine kompakte Einheit, dank der intakten Festung, zu der mit Fahrzeugen nur durch das Vordertor und das Hintertor die Zufahrt möglich war. Die Schutzbauten des Vordertores scheinen noch im zweiten Drittel des 18. Jahrhunderts unverseht zu sein. Nachfolgend beschleunigte sich die Bebauung des Gebiets, bis zur Wende des 18. und 19. Jahrhundert standen auf beiden Seiten der kurzen Gässchen bereits Häuser.⁴³ Das Hintertor behielt seine Funktion bis zum ersten Drittel des 19. Jahrhunderts. Als es abgerissen wurde, entstanden an dieser Stelle ebenfalls

Häuser.⁴⁴ Die bauliche Geschlossenheit der Innenstadt in den Friedensjahren nach der Kuruzzenzeit wurde für die Bürger sicherlich schon zur Last, denn laut den Quellen wurde 1710 entlang der südwestlichen „italienischen“ Bastei ein Durchgang eröffnet, und nach einigen Autoren hat man den Burggraben bei dem als Durchgang umgestalteten Hof des Hauses Kirchgasse 26 (laut anderen Quellen an der Linie der Kirchgasse, neben dem ehemaligen Blechturm), am Anfang mit einer Holz-, 1728 mit einer Steinbrücke überspannt.⁴⁵

Das innerstädtische Straßennetz – überwiegend auch die Ordnung der Grundstücke – wurde im Mittelalter stabilisiert, aber der Baubestand wurde im 17. und 18. Jahrhundert wesentlich geändert und erweitert, besonders mit städtischen Palästen und Bürgerhäusern, die nach dem großen Stadtbrand von 1676 im Barockstil umgebaut wurden. Das Straßenbild wurde mit weiteren kirchlichen und öffentlichen Institutionen erneuert und umgestaltet. Die Zahl der Häuser zeigt nur unbedeutende Schwankungen. Zwischen 1715 und 1766 blieb sie unverändert; im letzten Drittel des Jahrhunderts mit dem Ausbau beim Vordertor und Hintertor erhöhte sie sich auf 12 Häuser. In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts verminderte sich die Zahl um drei Einheiten: durch den Bau des Komitatshauses und durch zwei Hausvereinigungen. Die sich in der Innenstadt ansiedelnde wohlhabende Adelsschicht und die reichen Bürger der Stadt haben beim Umbau ihrer Häuser diese auch erweitert. Dieser Verlauf hielt bis zum Ende des untersuchten Zeitraumes an. Im Verhältnis zu der im Jahre 1766 festgestellten Wohnungszahl hielt das Register von 1848 eine Zunahme von 65 % fest.

Die von der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts stammenden Steuerregister zeigen, dass man in einigen Gebäuden neben den Wohnungen der Besitzer mit einem

bedeutenden und weiter anwachsenden Mietwohnungsbestand rechnen kann.⁴⁶ Die Proportionen sind bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts sicherlich zu Gunsten der Mietwohnungen noch mehr verschoben, denn die Zahl der Häuser und Hausbesitzer hat sich kaum verändert, der Wohnungsbestand aber nahm wesentlich zu. Dies zeigt auch andererseits, dass neben dem das Straßenbild bestimmenden Straßentrakten und dessen Hauptfassaden sich auch die Bebauung der Höfe veränderte. Das Niveau der mittelalterlichen, geschlossen bebauten, überwiegend zweistöckigen Straßentrakte – besonders wegen der Innenhöhe der repräsentativen Besitzerwohnungen im ersten Stock – erhöhte sich, sie wuchsen in einigen Fällen zu dreistöckigen Gebäuden. Die Hoftrakte wurden auch mehrstöckig und mit der Benutzung der bescheidenen Möglichkeiten der innerstädtischen Grundstücke bis zum Äußerten an die innere Festungsmauer des dreifachen Mauerring angebaut (z. B. im äußeren Kreis der St. Georgengasse). An anderen Stellen wurde mit dem Abbau der Roten Schanze die Größe der Grundstücke erweitert und die hintere Mauer der Gebäude bis zum mittleren Mauerring verschoben (z. B. am mittleren Abschnitt der Westseite der Kirchgasse).⁴⁷ (Abb. 4)

Die Bebauung des Gürtels der Grabenrunde

Die innere Seite des „Grabenrunde“ genannten Gürtels umfasste im 18. Jahrhundert den ganzen Umfang der Festung. Man kann aber wegen der verschiedenen Intensität des Straßenverkehrs dieses Ringes – die auch die Art der Bebauung bestimmte – gut trennbare Teile festlegen. Deshalb ist es angebracht, diese Abschnitte voneinander getrennt darzustellen.

Die die Festung umgebende äußere Häuserreihe der 60 bis 90 m breiten freien

Fläche des Kornmarktes (Ógabona tér) bis zur Langezeile wurde schon im Mittelalter ausgebaut. Die vom Steintor bis zur Spitalbrücke reichende Strecke wurde ebenso seit dem Mittelalter bewohnt, unter den Namen Schmiedgasse. Sie zählte im 18. Jahrhundert zur elegantesten Geschäftsmietshausreihe der Vorstadt. Der Großteil der zweistöckigen Gebäude wurde im Barockstil umgebaut, im Erdgeschoß der Straßentrakte hat man Geschäfte, im Hoftrakt und in den Stockwerken Mietwohnungen errichtet. Hier stand bis 1830 auch das aus dem Mittelalter stammende städtische Bad.⁴⁸

Der anwachsende Durchgangsverkehr der Grabenrunde wurde in dieser Periode ebenso auf dem Gebiet der inneren Vorstadt, d. h. entlang des Heuplatzes und der Wirtshausgasse abgewickelt, der die weitere Aufwertung dieses Stadtteils mit sich brachte. Auf dieser Strecke befanden sich die größeren Gasthöfe,⁴⁹ der Meierhof der Stadt, der 1763 umgebaut wurde, sowie das Salz- und Dreißigstzollamt. Dies war der Schauplatz der Landes- und Wochenmärkte, die noch mit dem Verkehr des Viehmarktes vor dem Ungertor ergänzt wurden.

Laut einer Angabe der Csányi-Chronik ist anzunehmen, dass die Ansiedlung an der östlichen, verkehrsreicheren Strecke entlang des inneren Kreises des Burggrabens schon Anfang des 18. Jahrhunderts begann – auch wenn noch nicht in Gebäuden mit festen Mauern. Laut einem Eintrag der genannten Chronik ließ 1704 die sich auf dem Widerstand der Kuruzzenbelagerung vorbereitende Stadt vor dem Rondell beim Turm der St. Georgskirche mehrere Läden abreißen, damit diese die Abfeuerung der Feuerwaffen in den die Innenstadt umgebenden Raum nicht behindern.⁵⁰ Diese kurze Anmerkung der Chronik widerspricht gewiss nicht späteren Angaben, denn der Großteil der Bauten auf der Gra-

benrunde, die im Grundbuch 1776/1777 zuerst aufgeführt wurden, sind auch nur Kaufläden von einigen Quadratklaftern.⁵¹ Über das Gebiet haben wir ab 1776/1777 statistisch auswertbare Angaben. Das Steuerbuch des erwähnten Jahres enthält 109 Eintragungen, was die innere Grabenrunde betrifft, die darauf hinweisen, dass die Aufteilung des größten Teils des Grabengürtels schon beendet war. Die Mehrheit des bemessenen Steuersatzes zeigt zwar noch leere Flächen mit der Bezeichnung Graben, Grabengarten, Hausgarten, Zwingergarten, Grabengrund, aber darunter gibt es schon Angaben über 53 Gebäude, die an einigen Abschnitten aneinander gebaut, anderswo lockerer platziert sind.

Die von 1784 und 1798 stammenden Angaben zeigen, dass im Vergleich zur Volkszählung Joseph II. sich die Zahl der zu versteuernden Gebäude im inneren Kreis in kaum anderthalb Jahrzehnten verdoppelte und bis 1810 sich noch erhöhte. Ein Drittel der Bauten waren auch zu dieser Zeit kleine Geschäftsräume mit einer Grundfläche von 1,5 bis 15 Quadratklaftern. Mehr als ein Drittel der 50 Gebäude, die als Wohnhäuser versteuert wurden, hatten auch lediglich 18 bis 50 Quadratklafter. Laut Angaben aus dem Jahre 1784 (Abb. 5) kann man sehen, dass der Westabschnitt des Burggrabens noch unbebaut war, während an der äußeren Linie der späteren Theatergasse schon irgendwelche Gebäude auf dem Großteil der Grundstücke standen. Die entlang des Burggrabens gebaute Häuserreihe begann an der Linie des Fischmarktes und erstreckte sich bis zum Vordertor. Von der südöstlichen Seite des Vordertors bis zum Rondell hinter der St. Georgskirche gab es vereinzelt Gebäude mit kleiner Bodenfläche. Die lückenhaft eingebaute Häuserreihe verlief bis zum Hintertor und darüber hinaus bis an die südöstliche Ecke des Grabens.

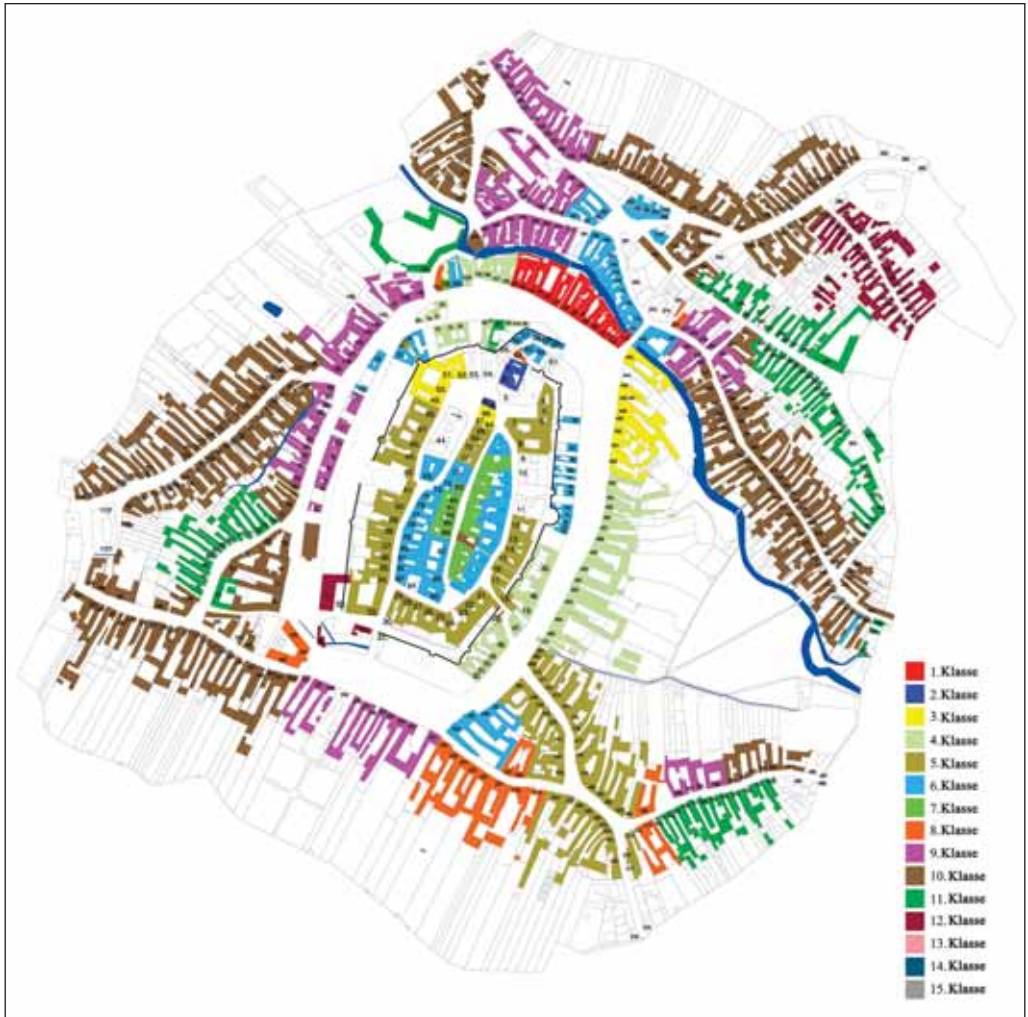


Abb. 5: Haussteuerklassen der einzelnen Grundstücke, 1784.

Thematische Karte B.2.4 aus dem Historischen Städteatlas Sopron, Entwurf von József Kücsán, aufgrund der Forschungen von Gusztáv Thirring. Kartographie: József Kücsán.



Abb. 6: Haussteuerklassen der einzelnen Grundstücke, 1810.

Thematische Karte B.3.1 aus dem Historischen Städteatlas Sopron, Entwurf von József Kücsán, aufgrund eigener Forschungen Kartographie: József Kücsán.

Die die 1810er-Zustände abbildende Karte (Abb. 6) zeigt schon eine viel dichtere Bebauung am inneren Gürtel der Grabenrunde. Es stimmt zwar, dass man an dem westlichen Teil des Burggrabens noch immer zusammenhängende, als Gärten kultivierte Bereiche findet, aber südlich des Fischmarktes standen schon mehrere Gebäude und die nördliche Seite des Grabengürtels zeigt bis zum Vordertor eine geschlossene Straßenreihe. An der Wende des 18. zum 19. Jahrhundert kann man schon die Zeichen dieser Vorgänge gut nachweisen, die die früher verwaltungsmäßig gegliederten Strecken der Grabenrunde funktionsmäßig zusammenschlossen. Der mittlere Bereich des Marktplatzes, der schon früher verkehrsreich war, wurde bis zur zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts das Geschäftsviertel der Handelsstadt. Die Veränderungen der hier dargestellten 150 Jahre liefen auf dem heutigen Széchenyi- und Petőfi-Platz viel langsamer als auf der Nord- und Ostseite des Marktplatzes. Der Abschnitt des Grabengürtels gegenüber der Langgasse wurde bis zum 19. Jahrhundert nicht ausgebaut. Auf der Südseite des Platzes wurden neben dem Dominikanerkloster in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts weitere mehrstöckige Bürgerhäuser gebaut, aber auf der Westseite der Straßenreihe bestand noch die ebenerdige Bebauung. In der Mitte des Platzes blieben bis 1828 bzw. bis 1846 die Becken der früheren Wasserspeicher erhalten. Die Verkehrsverbindungen änderten sich auch nicht, denn die Längsachse hat weiterhin nur den Verkehr zwischen dem Ungertor und dem Neustifttor abgewickelt und die Kirchgasse und die Elisabethstraße wurden erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und die König Matthias Straße in den 1930er-Jahren eröffnet.

An der Südstrecke des alten Kornmarktes (auf dem späteren Petőfi Platz) nennen

die Quellen am Ende des 17. Jahrhunderts noch Meirhöfe.⁵² Mit dem Bau der Wohnhäuser hat man ab dem zweiten Drittel des 18. Jahrhunderts angefangen, aber damals erst auf der äußeren Seite des Platzes. Der Platz entstand, als in ihrer Mitte das alte Teichbett zugeschüttet wurde, von Südosten blieb er aber offen und wurde mit einem kleinen Bogen an die Promenade (dem späteren Széchenyi Platz) angeschlossen, die bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts bestand.

Die Vorstadt im 18. und 19. Jahrhundert

Die äußere Stadtmauer umschloss einen weiten Raum mit Häusern und dazu gehörenden Gärten, mit den Meierhöfen und mit dem damals un bebauten Ring vor den Innenstadtbefestigungen. Es gab dadurch für eine lange Zeit und fast in jedem Viertel genügend Platz zur Entwicklung des Haus- und Wohnungsbestandes, sodass der stürmische Bevölkerungszuwachs des 18. Jahrhunderts absorbiert werden konnte. Die Existenz der Mauer begrenzte aber die weitere Ausdehnung in physischer wie in mentaler und administrativer Hinsicht. (Abb.4)

Es ist anzunehmen, dass ein Teil der größeren vorstädtischen Grundstücke Meierhöfe des innerstädtischen Adels, von Händlern oder reichen Handwerkern waren. Wie und wann sie aber zum Wohnbereich umgestaltet worden sind, kann man nur vereinzelt aus den Tabellen Gustav Thirrings, die die Hauseigentümer aufzählen, verfolgen.⁵³ Laut diesen Angaben ist die Zahl der auf einem selbstständigen Grundstück gebauten vorstädtischen Häuser, von der Wende des 17. zum 18. Jahrhundert bis zum 1766er-Haus- und Wohnungsregister stark angestiegen. Es ist anzunehmen, dass man in diesem Zeitraum auf den noch leeren Gebieten Grund-

stücke vermessen und darauf Häuser gebaut hat. Etwa zu dieser Zeit wurde auch die Mehrheit der oben genannten großflächigen Grundstücke geteilt, die durch ihre Größe zur Gestaltung der eingeschobigen Häuser und der schmalen Höfe geeignet waren. Diese ergaben eine kammartige Bebauung, die für den Großteil der vorstädtischen Straßen charakteristisch war. In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts hielt die Zunahme der Häuserzahl (d. h. der bebauten Gründe) an, der Wohnungsbestand wuchs hingegen schnell. Zwischen 1766 und 1784 wurden 504 (28 %) neue Wohnungen gebaut, die 13 Häuser in der gleichen Zeit zeigen nur einen Zuwachs von 2 %. Während dieses Wachstums wurden die ebenerdigen Häuser überwiegend nicht mit einem Stockwerk, sondern in die Tiefe der Streifenparzellen mit Hausteilen von gleicher Breite und Tiefe erweitert. Ein kleiner Teil dieser war gleichwertig (d. h. enthielten auch Gebäudeteile mit Wirtschaftsfunktionen), der größere Teil war aber lediglich als Mietwohnungen geeignet. Die entsprechend breiten Grundstücke wurden beidseitig bebaut und ließen nur einen schmalen Hof für den Verkehr frei. Herkömmlicherweise erwarb der Besitzer des neuen Häuserteils vom Hof, Grund und Hausgarten auch einen Eigentumsanteil, was zu einer extrem komplizierten Kombination des Eigentumsrechtes und des Grunddienstbarkeitsrechtes, die für einzelne Besitzkörper gültig waren, führte. Dies war die Periode, als in der Vorstadt der Bestand der „Teilhäuser“ sich schlagartig erhöhte, was von Gustav Thirring als Ödenburger Spezialität interpretiert wurde.⁵⁴ So wurde die Peripherie nicht durch Erweiterung der bestehenden Straßen oder durch Vermessung neuer Grundstücke ausgedehnt, sondern es wurde die Bebauungsdichte der schon bestehenden Grundstücke erhöht – die Vorstadt entwi-

ckelte sich also in die Tiefe der alten Parzellen. Häuser mit mehreren Besitzern gab es überall in der Stadt, aber in einigen Vorstadtstraßen waren sie fast ausschließlich, nur ab und zu gab es Häuser mit einem einzigen Eigentümer (Abb. 7).

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts hielt augenscheinlich der Zuwachs des Wohnungsbestandes der historischen Vorstadt an. Die um ein Drittel zunehmende Bevölkerung konnte bis 1848 teils in den Mietwohnungen der Innenstadt, teils in den schnell nacheinander gebauten und erweiterten Geschäftsmiethäusern der Grabenrunde oder in den Mietshäusern des westlichen Grabengürtels, die bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts erbaut wurden, eine Wohnung finden. Aber der größte Zuwachs zeigte sich damals schon vor den Toren der Vorstadt auf dem Gebiet, das von nun an im Vergleich zum alten Stadtkern als „Vorstädte“ bezeichnet wurde.

In der Siedlungsstruktur der historischen Vorstadt kann man die Eigenheiten der funktionellen inneren Gliederung, die zonenartige bzw. sich in Blöcke verdichtende Siedlungsordnung erkennen.⁵⁵ Für die Kaufleute war „das Maß an Erreichbarkeit“ das erstrangige Siedlungskriterium. Deshalb ließ sich – wie es oben am Beispiel der Grabenrunde gezeigt wurde – die überwiegende Mehrheit der aus Geschäftsräumen Verkaufenden entlang der verkehrsdichtesten Durchzugsstrecke der Vorstadt nieder. Zahlreiche reiche Viehhändler haben weiter vom Messe- und Marktplatz der Grabenrunde entfernt, in der weniger belebten Pócsi Straße und in dem südöstlichen Drittel der Langezeile (heute Móricz Zs. Str. und Magyar Str.) ein Haus oder einen Hausanteil gemietet oder besessen. Sie wurden von dem Viehmarkt vor dem Ungertor angezogen. Eine ähnliche Überlegung wie die Kaufleute hatten wahrscheinlich auch die Handwerke rnotiviert, die aus ihren Werkstätten ihre Fertig-

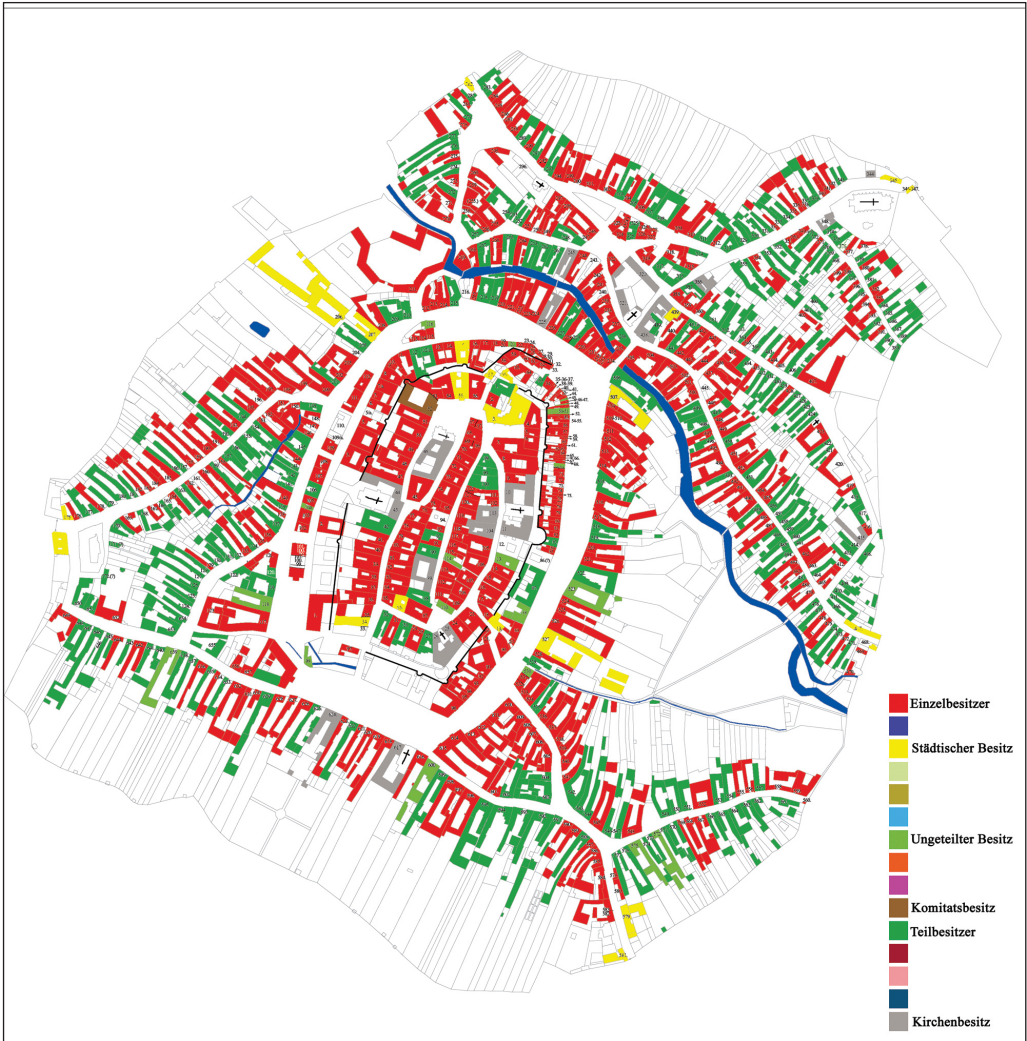


Abb. 7: Häuser mit mehreren Besitzern bzw. mit einem Eigentümer, 1810. Thematische Karte B.3.2 aus dem Historischen Städteatlas Sopron, Entwurf von József Kücsán, aufgrund eigener Forschungen. Kartographie: József Kücsán. Originalmaßstab 1:2 500, verkleinert.

ware verkauft haben (z. B. Schneider, Hutmacher usw.) . So ist es verständlich, dass sie sich bemühten, in den frequentierten Straßen oder in deren Nähe Werkstätte und Wohnung zu haben. Der Bedarf der ländlichen Bevölkerung der Vorstadt an Grundstücksgröße war wesentlich größer. Der Großteil der Wirtschaftsbürger – hauptsächlich die Viehzucht und Ackerbau ausübende Schicht – hat in den Randgebieten der Vorstadt, d. h. in den Straßen entlang der äußeren Stadtmauer, ihre Steuer bezahlt.⁵⁶

Die dargestellten Funktionscharakteristika der Siedlungsordnung zeigte sich auch im Straßenbild dieses Stadtteils. Die Straßen der Vorstadt blieben, abgesehen von den verkehrsdichten Durchgangsstraßen und den Mündungsstrecken der anschließenden Straßen, ebenerdig bebaut. Die typischen Häuser waren mit einer zur Straße senkrechten Firstlinie, mit Feuermauergiebel und mit freiem Toreingang gebaut.⁵⁷ Ihre Grundstücke wurden hinten meistens mit Scheunen (teils Scheunenreihen) abgeschlossen. Auf den Strecken der zum Stadtzentrum nahen Straßen gab es schon eine geschlossene Bebauung. In diesen Gebäuden wohnte gemischt mit Handwerkern auch landwirtschaftliche Bevölkerung, die vom Weinbau lebte. Die überdeckten, aber breiten Toreingänge der ebenerdigen Häuser zeigen bis heute, dass man den Wein in die Stadt zur Verarbeitung brachte, ähnlich der seit dem Mittelalter nachweisbaren Produktionsstruktur. Der zu verkaufende Wein wurde auch im Keller der Wohnhäuser gelagert.⁵⁸

Der im 18. Jahrhundert beobachtete intensive Zuwachs in der Größe der Gebäude und in der Zahl der Wohnungen brachte in einigen Teilen der Vorstadt nicht die Umgestaltung des Straßenbildes und „städteartiger“ Gebäude mit sich. In einigen Straßen wurde der dörfliche Charakter sogar bis zum 21. Jahrhundert konser-

viert.⁵⁹ Man darf aber nicht vergessen, dass diese Giebelhäuser bloß mit ihrer Ebenerdigkeit, mit auf die Straße senkrechter Firstlinie, mit einer Raumordnung, die sich aus der einstöckigen Grundrisseinteilung ergibt, und mit einer Wohnungsgröße, die aus der Beschäftigung der Bewohner hervorgeht, das Dorfbild des 18. Jahrhunderts erwecken. Die Gebäude, hauptsächlich die in ihnen gebauten Besitzerwohnungen, waren trotz ihres ländlichen Charakters durch und durch Stadtwohnungen, auch wenn sie mit städtischem Maß gemessen zu den einfacheren und billigeren gehörten. Ihre Küchen mit offenem Kamin und die von außen beheizbaren Kachelöfen waren in heiztechnischer Hinsicht am fortschrittlichsten und repräsentierten ein Stadtniveau, das die Forschung der Volksarchitektur erst ab dem zweiten Drittel des 19. Jahrhunderts in den Dorfhäusern bemerkte.⁶⁰

Die Siedlung außerhalb der Stadtmauer

Die unsicheren Zustände, die bis zum zweiten Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts dauerten, machen es verständlich, dass sich die Siedlungsentwicklung auf das mit Mauern geschützte Areal beschränkte. Die darauf folgende friedliche Periode hat jedoch die Ängste der Bürger beseitigt. Bis zu den 1750er-Jahren ging es bei den städtischen Bauverböten jenseits der Mauer vor allem um die Besteuerung und um die Umgehung der Zölle.⁶¹ Laut Angaben der Register und Verzeichnisse wuchs die Zahl der Häuser vor den Toren der Vorstadt seit 1766 und die in ihnen registrierten Wohnungen nahmen auch gleichmäßig zu. Im 18. Jahrhundert wurden die meisten Häuser in der Neustift und vor dem Wierntor registriert. Anfang des 19. Jahrhun-

derts fand man aber die meisten Behausungen auf dem Gebiet vor dem Ungertor.⁶²

Die detaillierten Untersuchungen zeigten, dass in den äußeren Gärten vor der Burgmauer der Großteil der Gebäude von kleinem Grundriss war und überwiegend 1 bis 3 Wohnungen enthielten. Die jedoch verhältnismäßig hohe Wohnungszahl dieser Stadtteile lässt sich mit einigen Massenvierteln erklären. Laut Gustav Thirring's Berechnungen waren etwa drei Viertel der außerhalb der Stadtmauer registrierten erwachsenen Männer Häusler oder Tagelöhner⁶³, was die im nördlichen, ärmeren Teil der historischen Vorstadt weit überstieg. Zu den außerhalb der Stadtmauer Angesiedelten muss man die Steuer zahlenden, über städtische Wohnimmobilien verfügenden, handwerklich tätigen Bürger zählen, die nicht aus sozialen Gründen, sondern wegen ihrer Tätigkeit außerhalb der Mauer wohnten. Unter ihnen findet man die meisten Müller der Stadt, in ihren äußeren Gärten Waren produzierende Gärtner, den Bierbrauer, vor dem Wiener-tor einen Glockengießer, den Mieter der städtischen Ziegelbrennerei und ähnliche. Laut statistischen Angaben war der Haus- und Wohnungszuwachs vor den Stadttoren, in den Keimen der späteren „Vorstädte“ gleichmäßig, aber man kann eine

schlagartige Zunahme, die Bildung von Grundblöcken, die sich wesentlich an die inneren Teile der Stadt anschließen, nicht nachweisen. Dies erfolgte erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. (Abb. 1 im Beitrag von F. Jankó)

Zusammenfassung

Diese Studie, die etwa tausend Jahre vom 9. Jahrhundert bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts umspannt, stellt eine Zusammenfassung der topographischen und städtebaulichen Entwicklung der Stadt Ödenburg vor der Periode der Industrialisierung dar. Über die Kartierung der Raumentwicklung und des Straßennetzes hinaus haben wir die funktionellen Unterschiede der Innen- und Vorstädte bzw. der diese verbindenden Grabenrunde beachtet. Wir thematisierten auch die Veränderungen bei der relativen Wichtigkeit der einzelnen Stadtteile und wie sich dies durch ihre Bebauung widerspiegelt. Dabei möchten wir auch betonen, dass sich die Entwicklung von Ödenburg, trotz all ihrer lokalen Charakteristika – die sich aus der Grenz-nähe, aus der römischen Vorgeschichte oder aus der regionalen Rolle ergeben – gut in den Verlauf der Stadtentwicklung des Ungarischen Königreiches einfügt. ●

Literatur

- BÁCSKAI V. – NAGY L. 1984: Piackörzetek, piacközpontok és városok Magyarországon 1828-ban [Marktkreise, Marktzentren und Städte in Ungarn im Jahre 1828]. Budapest.
- CSATKAI E. – DERCSÉNYI D. (Hg.) 1956: Sopron és környéke műemlékei [Die Denkmäler von Ödenburg und Umgebung]. Budapest.
- CSATKAI E. 1939: Hogyan tűnt el Sopron arculatáról a Hátsókapu? [Wie ist das Hintertor vom Gesicht Ödenburgs verschwunden?] 1. rész. Sopronvármegye, 1939. június 25., 2. rész: uo. július 2.
- CSATKAI E. 1966: A soproni vendégfogadók a 16/19. században [Ödenburger Wirtshäuser im 16/19. Jahrhundert]. SSz. 20, 201–217.
- DÁVID F. – GODA K. – THIRRING G. 2008: A soproni belváros házai és háztulajdonosai 1488–1939 [Häuser und Hauseigentümer der Ödenburger Innenstadt, 1488–1939]. Sopron 2008.
- DÁVID F. – SCHÖNERNÉ P. I. 1977: A soproni Pozsonyi út 3. számú ház kutatása és helyreállítása [Erschließung und Wiederherstellung des Hauses Pozsonyi utca 3 in Sopron]. MMV 1973–1974. Budapest, 125–146.
- DÁVID F. 1970: Gótikus lakóházak Sopronban [Gotische Wohnhäuser in Ödenburg]. MMV 1967–1968. Budapest, 95–124.
- DÁVID F. 1971: Történeti – művészettörténeti összefoglalás a soproni Szt. Mihály domb rendezési tervéhez [Historisch-kunsthistorischer Überblick zum Regulierungsplan des Ödenburger St. Michaelhügels]. In: Sopron, északi városrész műemléki vizsgálat és programterv [Ödenburg, nördlicher Stadtteil, Denkmaluntersuchung und Programmplan]. Budapest, (VÁTI tervdokumentáció, Tsz: 3-08-051-9.)
- DÁVID F. 1979: A soproni ó-zsinagóga [Die Ödenburger Alt-Synagoge]. Budapest
- ENGEL P. 2003: A középkori Dunántúl mint történeti táj [Das mittelalterliche Transdanubien als historische Landschaft]. in: Engel Pál, Honor, vár, ispánság. Válogatott tanulmányok [Honor, Burg, Komitat. Ausgewählte Studien] Szerk. Csukovits Enikő, Budapest, 433–450.
- FÜGEDI E. 1970: La formation des villes et les ordres mendiants en Hongrie, in: Annales ESC, no. 4, 966–988.
- GABRIELI G. – NEMES A. 2008: Adatok és feltételezések a Kovácsszer helyrajzához [Angaben und Annahmen zur Topographie der Schmiedgasse], SSz. 62, 226–237.
- GÖMÖRI J. – GERGELYFFY A. 1977: Oltárjavadalmas ház feltárása és helyreállítása Sopron külvárosában [Erschließung und Wiederherstellung eines Altarpründehauses in der Vorstadt von Sopron]. MMV 1973–1974. Budapest, 147–174.
- GÖMÖRI J. 1976: Die Erforschung der Burg der Gespanschaft von Sopron und ihrer Umgebung in den Jahren 1971–74. ActaArchHung 28, 411–424.
- GÖMÖRI J. 2001: Von Scarbantia zu Sopron. Die Frage der Kontinuität. In: Zwischen Römersiedlung und mittelalterlicher Stadt. Archäologische Aspekte zur Kontinuitätsfrage. Beiträge zur Mittelalterarchäologie in Österreich 17/2001, 223–232.
- GÖMÖRI J. 2002: Castrum Supron. Sopron vára az Árpád-korban [Castrum Sopron. Die Burg von Ödenburg in der Arpadenzeit]. Sopron.
- GÖMÖRI J. 2006: A soproni „várarok menti Boldogasszony-templom” köveiből épített bástya [Die aus den Steinen der Ödenburger „Liebfrauenkirche beim Graben” gebaute Bastei]. In: „Gondolják, látják az várnak nagy voltát...” Tanulmányok a 80 éves Nováki Gyula tiszteletére. [Festschrift in Ehren des 80-jährigen Gyula Nováki] Szerk.: Kovács Gyöngyi – Miklós Zsuzsa. Budapest, 141–147.

- HÁZI J. 1921–1943: Sopron szabad királyi város története [Die Geschichte der königlichen Freistadt Ödenburg] Bde. I/1–7. und II/1–6. Sopron, 1921–1943.
- HOLL I. 1979: Sopron (Ödenburg) im Mittelalter. *ActaArchHung* 31 105–145.
- HOLL I. 1981: Feuerwaffen und Stadtmauern. Angaben zur Entwicklung der Wehrarchitektur des 15. Jahrhunderts. *ActaArch Hung* 33, 201–243.
- HOLL I. 1996/7: Marktplätze und Handwerker – Entwicklungstendenzen in Sopron im Spätmittelalter. *ArchÉrt.* 123/4. 7–15.
- JANKÓ F. 2004: „A soproni rézházak” – két emberöltő múltán [Die Ödenburger „Teilhäuser“ – nach zwei Generationen]. *SSz.* 58, 158–178.
- JANKÓ F. 2008: Falu a városban: a külvárosok helye a soproni történelmi városrész településmorfológiai képében [Dorf in der Stadt: die Lage der Vorstädte in der Siedlungsmorphologie des historischen Stadtteiles von Ödenburg]. *Korall* 31, 1, 23–44.
- KAUS K. 1996: Mittelalterarchäologische Beiträge zur Siedlungsgeschichte des burgenländischen Raumes vom 9. bis zum 13. Jahrhundert. In: *Internationales kulturhistorisches Symposium Mogersdorf*, Bd. 24. Graz, 183–197.
- KOVÁCS J. L. 1995: Die Chronik des Marx Faut und Melchior Klein / Faut Márk és Klein Menyhért krónikája 1526–1616. Sopron – Eisenstadt
- KUBINYI A. 1995: A magyarországi zsidóság története a középkorban [Die Geschichte des Judentums in Ungarn im Mittelalter]. *SSz.* 49, 2–27.
- KUBINYI A. 1996: „A magyar várostörténet első fejezete.” [„Das erste Kapitel der ungarischen Stadtgeschichte“] In: *Társadalomtörténeti Tanulmányok* [Studien zur Sozialgeschichte]. *Studia Miskolcensis* 2. Szerk.: Fazekas, Csaba. Miskolc, 36–46.
- KÜCSÁN J. 1993: Sopron északkeleti külvárosának építészeti vizsgálata a 17–18. században [Die bauhistorische Erforschung der nordöstlichen Vorstadt von Ödenburg im 18. Jahrhundert]. In: Cseri Miklós – Perger Gyula (szerk.): *A Kisalföld népi építészete* [Volkstümliche Architektur in der Kleinen Tiefebene]. Szentendre – Győr, 271–280.
- KÜCSÁN J. 1994: A Sopron, Gazda utca 23. számú lakóház építészeti vizsgálata [Die bauhistorische Erschließung des Wohnhauses Wieden 23, Sopron]. In: *Arrabona* 31–33. Győr, 224–252.
- KÜCSÁN J. 2001: Ödenburg und der Wein zu Beginn des 19. Jahrhunderts. In: *Forscher – Gestalter Vermittler. Festschrift Dr. Gerald Schlag*. WAB Heft 105, 225–238.
- KÜCSÁN J. 2005: Sopron északkeleti külvárosának lakásviszonyai a 19. század elején [Die Wohnverhältnisse in der nordöstlichen Vorstadt von Ödenburg am Anfang des 19. Jahrhunderts]. In: Szabó Sarolta (szerk.): *Hagyomány és változás a népi kultúrában* [Tradition und Veränderung in der Volkskultur]. Nyiregyháza, 183–200.
- KÜCSÁN J. 2008a: Soproni „gazdapolgárok” a 19. század elején [Ödenburger „Wirtschaftsbürger“ am Anfang des 19. Jahrhunderts]. *SSz.* 62, 158–169.
- KÜCSÁN J. 2008b: A külváros déli fala [Die südliche Mauer der Vorstadt]. *SSz.* 62, 279–293.
- LASZLOVSZKY J. 1995: Frühstädtische Siedlungsentwicklung in Ungarn. In: *Burg, Burgstadt, Stadt. Zur Genese mittelalterlicher nichtagrarischer Zentren in Ostmitteleuropa*. Hg. Hansjürgen Brachmann. Berlin, 307–316.
- LILLEY K. D. 2000: Mapping the medieval city: plan analysis and urban history, *Urban History*, 27(1), 5–30.
- MAJOR J. 1965: A városalaprajz mint a korai magyar városépítéstörténet forrása (a soproni belváros kialakulása) [Der Stadtplan als Quelle der Frühgeschichte

- des ungarischen Städtebaus]. *Építés- és Közlekedéstudományi Közlemények* 1, 153–174.
- MAJOR J. 1991: Sopron város földrajza (1944) [Die Geographie der Stadt Ödenburg (1944)]. *SSz.* 45, 33–54.
- MENDÖL T. 1963: Általános településföldrajz [Allgemeine Siedlungsgeographie]. Budapest
- MOLLAY K. 1944: *Scarbantia, Ödenburg, Sopron. Siedlungsgeschichte und Ortsnamenkunde*. Budapest.
- MOLLAY K. 1956: Sopron vármegye vázlatos története [Der Abriss der Geschichte des Komitates Ödenburg]. In: *Csatkai – Dercsényi* 39–112.
- MOLLAY K. 1961: Névtudomány és várostörténet Dágtól Ágfalváig (1195–1416) [Namenkunde und Stadtgeschichte von Dág zu Agendorf] *SSz.* 15, 114–130, 193–200.
- MOLLAY K. 1991: A Szélmalom utcai vám 1217–1564 [Die Zollstelle bei der Windmühlgasse, 1217–1564]. *SSz.* 43, 97–121.
- MOŚDZIOCH S. 1995: Zur Genese der Lokationstädte in Polen in Stadtgeschichtlicher Sicht. In: *Burg, Burgstadt, Stadt. Zur Genese mittelalterlicher nichtagrarischer Zentren in Ostmitteleuropa*. Hg. Hansjürgen Brachmann. Berlin, 149–160.
- OPLL F. 2007: Europäische Städteatlanten. Ein Beitrag zu vier Jahrzehnten Stadtgeschichtswissenschaft in Europa. In: *Arhivistika, zgodovina, pravo: Vilfanov spominški zbornik / Archivkunde, Geschichte, Recht. Gedenkschrift für Sergij Vilfan*. Hrsg. Tatjana Šenk. Ljubljana, 71–86.
- PIEKALSKI J. 2001: Von Köln nach Krakau. Der topographische Wandel früher Städte. Bonn, (Zeitschrift für Archäologie des Mittelalters, Beiheft 13).
- ŠTEFANOVIČOVÁ 1996: Anfänge der Stadt Bratislava (Preßburg) im Lichte der archäologischen Funde. *ActaArchHung* 48, 463–470.
- SZABÓ J. 1986: A régi lövér. *SSz.* 40, 1–24, 97–117.
- SZENDE K. 1997a: Sopron. A West-Hungarian Merchant Town on the Crossroads between East and West, *Scripta Mercatoriae* 31/2, 29–49.
- SZENDE K. 1997b: Geschichte und Denkmäler der jüdischen Gemeinde in Sopron / Ödenburg, in *Jüdisches Eisenstadt. Jüdisches Sopron. Ein Exkursionsführer*, Hg. Ferdinand Oppl, Exkursionen des Österreichischen Arbeitskreises für Stadtgeschichtsforschung, Heft 14, Linz, 45–78.
- SZENDE K. 2006: Magyarország városainak történeti atlasza. Részvétel egy európai kutatási programban [The historic Atlas of Hungarian Towns. Participation in a European research project], *Műemlékvédelem* 50, 228–232.
- SZÚCS J. 1993: *Az utolsó Árpádok*. Budapest.
- THIRRING G. 1936: A soproni részházak [Die Ödenburger Teilhäuser]. *Városi Szemle* 22. 401–422.
- THIRRING G. 1939: Sopron városa a 18. században. (Népesedés- és gazdaságtörténeti tanulmány) [Die Stadt Ödenburg in 18. Jahrhundert. Eine bevölkerungs- und wirtschaftsgeschichtliche Studie] Sopron.
- THIRRING G. 1941: Sopron házai és háztulajdonosai 1734-től 1939-ig. [Häuser und Hauseigentümer von Ödenburg von 1734 bis 1939] Sopron
- UB I–V. *Urkundenbuch des Burgenlandes und der angrenzenden Gebiete der Komitate Wieselburg, Ödenburg, und Eisenburg, I–V. Bearb.: Wagner, Hans – Lindeck-Pozza, Irmtraut – Reiter, Erich – Prickler, Leonhard*. Wien – Köln – Graz, 1955–1999.
- WAIGAND J. 1965: Hajnóczy Dániel 1739. évi városleírása Sopronról [Dániel Hajnóczy's Beschreibung von Ödenburg aus dem Jahre 1739]. *SSz.* 19, 257–266.; 362–369.
- WINKLER 1965: Városi lakóházak Sopron barokk építészetében [Städtische Wohnhäuser in der Barockarchitektur von Öden-

burg]. SSz. 19, 42–68.

ZSOLDOS A. 2000: Confinium és marchia (Az Árpád-kori határvédelem néhány kérdéséről) [Confinium und Marchia. Einige Fragen der Grenzverteidigung in der

³ Gömöri 2001.

Abkürzungen

ActaArchHung Acta Archaeologica Academiae Scientiarum Hungaricae (Budapest)

MMV Magyar Múemlékvédelem (Budapest)

Rég. Kut. Régészeti Kutatások Magyarországon (Budapest)

SL SvT Soproni Levéltár, Sopron város térképei

SSz Soproni Szemle (Sopron)

WAB Wissenschaftliche Arbeiten aus Eisenstadt

Anmerkungen

¹ Die Erforschung des Themas und die Zeichnung der dargestellten Karten wurde von der Bewerbung OTKA Nr. T 46866 (Historischer Städteatlas Ungarns) des Ungarischen Wissenschaftlichen Forschungsfonds unterstützt. Während der Bearbeitung des Themas bekam Katalin Szende das Bolyai-Stipendium der Ungarischen Akademie der Wissenschaften. Eine ausführlichere Fassung der Studie und das anschließende topographische Dateiverzeichnis erscheint im Ödenburger Heft des Historischen Städteatlas Ungarns. Die Autoren bedanken sich herzlich für die wertvollen Ergänzungen und Hinweise von Ferenc Dávid (Institut für Kunstgeschichte der Ungarischen Akademie der Wissenschaften).

² Opll 2007. Über den Anfängen der ungarischen Arbeiten s. Szende 2006. Aus dem Gebiet des Burgenlandes erschien schon die Bearbeitung Eisenstadts (1988) und Rusts (1985) in der Reihe des Österreichischen Städteatlas, s. <https://www.wien.gv.at/kultur/archiv/kooperationen/lbi/staedteatlas/gesamt.html>.

- ⁴ In sprachlicher Hinsicht hat sich der Ortsname höchstwahrscheinlich von den „auf der öden Burg“ oder „bei der öden Burg“ Bezeichnungen entfaltet, s. Mollay 1944. Mollay datiert aber die Entwicklung des Ortsnamens zusammen mit Jenő Major (aber aus entgegengesetzter Auffassung) ins 13. Jahrhundert. Diese Ansicht teilen wir nicht.
- ⁵ Gömöri 2002, 144–154.
- ⁶ Gömöri 1976, Gömöri 2002, 49–93.
- ⁷ Gömöri 2002, 36–47, Kaus 1996, Štefanovičova 1996.
- ⁸ Zsodos 2000.
- ⁹ Mollay 1961, 114–123.; Major 1965, 168. Zwischen 1893 und 1896 wurde in diesem Block das Rathaus erbaut, so ist zu befürchten, dass während der Arbeiten die archäologischen Reste, die eventuell die Lokalisation der Residenz des Gespans beweisen könnten, vernichtet wurden.
- ¹⁰ Neben dem von Gömöri 2002, 120–140 vorgestellten Fundorte St. Georgengasse 1–3., Ecke Neugasse – St. Georgengasse, und Neugasse 18, 23, 24 sind seit der Erscheinung des Bandes an den Fundorten St. Georgengasse 16,20 (Rég. Kut., Fundort [FO] 2004/348) und Kirchgasse 1. (Rég. Kut., FO 2003/347) weitere Siedlungsspuren der Arpadenzeit zum Vorschein gekommen.
- ¹¹ Mollay 1956, 48–49. Der Schenkungsbrief aus 1233.: UB I, 143–145. (Nr.196).
- ¹² Gömöri 2002, 141–142.
- ¹³ Gömöri 2002, 143–144.; Rég. Kut. FO 2002/258; FO 2004/346; FO 2005/357 (alle drei Ausgrabungen von G. Gabrieli).
- ¹⁴ Gömöri 2002, 111–120.
- ¹⁵ Über die frühstädtische Siedlungsformen in Ungarn s. Laszlovsky 1995, Kubinyi 1996.
- ¹⁶ Die wichtigsten Urkunden: UB I, 72, 182, 227–229. Vgl. Mollay 1991, 97–108.
- ¹⁷ Dávid 1971, 13–14.
- ¹⁸ Auf diese Regelmäßigkeit wies schon Jenő Major hin (Major 1965, 156–157). Bezüglich der Vermessung des Ursuliner- und des Hauptplatzes teilen wir die Ansicht von Jenő Major nicht.
- ¹⁹ Vgl. Fügedi 1970.
- ²⁰ Kubinyi 1995, 7–9.
- ²¹ Dávid 1979, 67–70; Szende 1997b, 47–50, 67–70.
- ²² Der Freibrief 1277: UB II.102–104.
- ²³ Betreffend des Ausziehens verfügen wir über Quellen aus der Periode zwischen 1283 und 1353, davon die wichtigsten: UB II, 172 (1283); Házi I/1, 55(1328); ebd. 100–101 (1353).
- ²⁴ Holl 1979, 110–119.
- ²⁵ Holl 1981, 206–213.
- ²⁶ Mollay 1956, 31–42; Holl 1979, 129–133; Holl 1996/7, 8–10; Szende 1997a, 34–38.
- ²⁷ Holl 1996/7, 7–9; Szende 1996a, 35.
- ²⁸ Dávid 1967/68, 95–121.
- ²⁹ Szűcs 1993, 266–276; Engel 2003.
- ³⁰ Mollay 1991.
- ³¹ Die Verbindungsstraßen zwischen Wieden, Fischergasse und Schlippergasse – Dorfmeisterstraße, Kirchgasse und Waisenhausgasse – sind nur für den Fußgängerverkehr geeignet. Dávid analysiert 1971 ausführlich die Straßenstruktur der nördlichen Vorstadt.
- ³² Holl 1979, 121–124.
- ³³ Gabrieli – Nemes 2008.

- ³⁴ Aus methodischer Hinsicht sind wir der von M.R.G. Conzen und Schülern entwickelten town plan analysis gefolgt. Eine Zusammenfassung der Methode: Lilley 2000.
- ³⁵ Házi I/1, 183–190.
- ³⁶ Házi II/2, 316–337.
- ³⁷ Dávid – Schönerné 1977; Gömöri – Gergelyffy 1977.
- ³⁸ Házi I/1, 183.
- ³⁹ Gömöri 2006.
- ⁴⁰ Die erste Übersicht der Vorstadtmauer in stadtopographischer Hinsicht: Holl 1979, 124–127. Seine Forschung hat aber die Linie der Südmauer nicht geklärt, dies wurde zuerst von Kücsán 2008b festgelegt.
- ⁴¹ Das Scheitern der Kuruzzenbelagerung 1705–1706 kann auch den guten Zustand der Burgmauer nachweisen.
- ⁴² Vgl. Thirring 1941, 129–130 und 155–156.
- ⁴³ Thirring 1939, 16; Csatkai–Dercsényi 1956, 200–204; SL SvT. 33, zu 1750–1770 bestimmtes Blatt (Veröffentlicht in: Csatkai – Dercsényi 1956, 172, Bild 65.) Die 1764 gebaute St. Johannes von Nepomuk Kapelle kommt auf der Karte mit der Bezeichnung „der Plan zu der Erbauenden Capelen“ vor.
- ⁴⁴ Csatkai 1939.; Mollay 1956, 99.
- ⁴⁵ Waigand 1965, 261–262., 367–368., s. noch Anm. 26. und 79. von E. Csatkai.
- ⁴⁶ Thirring 1939, 73., Taf. Nr. 11.
- ⁴⁷ Winkler 1965, 51–56.; Dávid – Goda – Thirring 2008, 113.
- ⁴⁸ Csatkai – Dercsényi 1956, 302–311.; Winkler 1965, 50. Das Bad war unter dem heutigen Várkerület 19. (im Jahre 1810 N° 221.)
- ⁴⁹ Csatkai 1966, 201–217.
- ⁵⁰ Zitiert von Major 1991, 50, Anm. 108.
- ⁵¹ Thirring 1939, 22–23.
- ⁵² Csatkai–Dercsényi 1956, 321.
- ⁵³ Thirring 1941, passim.
- ⁵⁴ S. ausführlicher: Thirring 1936.; Thirring 1939, 64–71.; Jankó 2004.; Jankó 2008.
- ⁵⁵ Mendel 1963, 404–427.
Ass.-Prof. Dr. Katalin Szende
Historikerin
Kücsán 2008a, 158–160.
Central European University,
Department of Medieval Studies
- ⁵⁷ David 1971, 28–29.; Jankó 2008; Abbildung 2a., 3a.; Kücsán 2008a, 166.
- ⁵⁸ Magdolna Kücsán
Ethnograph
Jankó 2008
- ⁵⁹ Jankó 2008
Museum Sopron

Peter Dominiković Kücsán 1993; Kücsán 1994;
Kücsán 2005, 197–199.

Die Rolle und Stellung Soprons im Handel West-Ungarns in der frühen Neuzeit (Ergebnisse, Forschungsmängel)

¹ Imming 1999, 4.; Szabó 1996, 22.

² Imming 1999, 33.

³ Imming 1999, 34.

KUBINYI András hat das Stadtnetz des spätmittelalterlichen Ungarn aufgrund eines 10 Faktoren betrachtenden Analyse-systems – entwickelt in Fachdiskussionen mehrerer Jahrzehnte – hierarchisiert.¹ Bei der Untersuchung zentraler Orte, die die traditionelle rechtliche Kategorisierung vermeidet, hat er die Städte / Kleinstädte in 5 Klassen eingestuft: 1.) erstklassige (wichtigste) Städte; 2.) zweitklassige Städte; 3.) kleinere Städte und Landstädte mit bedeutender Stadtfunktion; 4.) Landstädte mit Mittel-Stadtfunktion; 5.) Märkte mit teilweise Stadtfunktionen.²

Laut dieser Untersuchungen gehört die Königliche Freistadt Sopron – obwohl mit einer niedrigeren Punkteanzahl, aber in der gleichen Reihe wie Buda, Bratislava (Bratislava) und Kolozsvár (Klausenburg) – zu den 9 erstklassigen (wichtigsten) Ansiedlungen.

Laut der mathematischen Bewertung hat Sopron die gleiche Punkteanzahl wie Pest und Nagyvárad, bzw. kaum etwas weniger als Szeged und Székesfehérvár erhalten.

Sowohl diese strenge Kategorisierung als auch die frühere Fallstudie, die die Siedlungsstruktur der Verwaltungseinheiten Győr, Moson und Sopron untersucht hat, betonen:

Sopron befand sich im städtisch strukturierten Westungarn, umgeben von den bedeutenden kleinen Königlichen Freistädten und Landstädten mit Stadtfunktion, z. B. im Komitat Sopron von Eisenstadt und Csepreg, im Komitat Moson von Nezsider und Magyaróvár, im Komitat Vas von Szombathely und Kőszeg.³

Sopron der Ort der Reichstage (1553, 1622, 1625, 1634/1635, 1681), Königin- (1622, 1681) und Königskronungen (Ferdinand III.: 1625) – wartet ihre gesellschaftliche und wirtschaftliche Geschichte vom 16. bis zum 17. Jahrhundert trotz der vorhandenen Teilergebnisse auf ihre Erforschung, wozu Fachstudien und Zusammenfassungen nötig sind. Das Ziel dieser kleinen wissenschaftlichen Arbeit ist es, einen Überblick über die wichtigsten Forschungsergebnisse des letzten halben Jahrhunderts zu geben und auf die Interdisziplinarität des Themas bzw. auf die Bedeutung weiterer Forschungen hinzuweisen.

Händler – Beziehungen am Beginn des 16. Jahrhunderts

Obwohl schon die Monographie der Geschichte des Handwerks von SZÜCS Jenő auf die Wichtigkeit des Soproner Marktes im späten Mittelalter, bzw. auf die Rolle von Sopron im regionalen und überregionalen Handel aufmerksam gemacht hat,⁸ haben die Forschungen über die Handelsgeschichte im Mittelalter und in der frühen Neuzeit eigentlich erst in den 1990er-Jahren angefangen. Die wichtigste Arbeit des untersuchten Themas ist noch immer die Studie von HÁZI Jenő aus dem Jahr 1959, in der Erhard Artnér, Eichmeister für Weinfässer, die Abrechnungen von 1560 und den Weinhandel der Stadt geprüft hat.⁹ Laut des trockenen historischen Überblickes scheint es, dass die 1988 erschienene Monographie von EMBER Győző¹⁰, die die Dreißigtagebücher von 19 westungarischen Zollämtern aus dem Jahr 1542 aufarbeitete, den weiteren Forschungen einen guten Impuls gegeben hat. 1990 wollte der Germanistik-Professor MOLLAY Károly (1913–1997) eigentlich nicht mit einer Rezension, sondern mit

einer Analyse-Studie die lokalen Beziehungen dieses Bandes vorstellen. Er hat aufgrund einer Datensammlung über die Geschichte der Bürgerschaft von HÁZI die 6 Mittelhändler (z. B. Benedict und Johann Pirss/Bors, Leopold Kaufman) und die 20 Kleinhändler (z. B. Christoph Hummel, Gregor Kewer/Kövérgergely, Michael Paur, Michael Pullendorfer) identifiziert – mehrere von ihnen waren Mitglieder der Stadtverwaltung –, außerdem hat er die Informationen über den „Dreißigstel-Umsatz“ und die Zollbeamten ergänzt. Er hat auch die importierten Waren typisiert, die in der Region um Sopron verwendeten Maßeinheiten definiert und er hat auch auf die Wichtigkeit der Bearbeitung der Zollverzeichnisse hingewiesen, die nach der Besetzung von Székesfehérvár (1543) angefertigt wurden und die auch die Neugestaltung der Handelszentren beschrieben.¹¹ Bezüglich der Analyse der Zolltagebücher von 1542 hat der Bearbeiter EMBER Győző die bedeutende Rolle dargestellt, die Sopron schon 1971 im Handelsverkehr innehatte. Sopron hat auch zu den 13 Städten (z. B. Bratislava, Pest, Székesfehérvár) und den entwickelten Landstädten (z. B. Galánta, Debrecen) gehört, deren Händler einen Zollwert von mindestens 5000 Forint überschritten haben. Auch wegen der Aspekte der Stadthierarchie sollte man einen Blick auf die starken Unterschiede der einzelnen Zollwerte werfen: der Zollwarenwert der Händler von Bratislava war rund das Zehnfache (51.000 Forint), der Zollwarenwert von Nagyszombat das 8,5-fache (43.000 Forint) und der von Debrecen mehr als das Doppelte (11.000 Forint) des Zollwarenwertes von Sopron.¹²

1991 hat MOLLAY Károly die Bedeutung der Wörter „kramer“, „kremery“, „die gwelb“ und den Lebensweg des Händlers Moritz Pál, der verschiedene Händler-Bezeichnungen in seiner Studie geklärt hat, vorge-

stellt und im Jahr 1994 sein Geschäftsbuch mit den Einträgen von 1520 bis 1529 publiziert.¹³ 1995 hat er die Prosopographie der Händler des 1480er-Jahrzehntes angefertigt.¹⁴ Auf diese datenreiche Studie sollte man darum auch aufmerksam sein, weil viele in dieser Zeit neben ihrem Gewerbe noch mit gelegentlichen oder dauerhaften Gesellschaften Handel getrieben haben (Kauf von lebenden Tieren oder Rohstoffen, Verkauf von Fertigteilen). So kann darüber die Datensammlung von HÁZI Jenő, die die Geschichte der Bürgerschaft zwischen 1535 und 1848 vorstellt, keine Information geben.¹⁵

1996 hat SZENDE Katalin auf eine „unikale“ mittelalterliche Beziehung hingewiesen: die expansiven Händler aus der Metropole am Rhein hatten intensiven Kontakt beim Ausbau ihres ungarischen Verbindungsnetzes zwischen 1400 und 1420 nicht nur mit Bratislava, sondern für eine kurze Zeit auch mit Soproner Händlern.¹⁶ 1998 hat sie bei der Untersuchung des ersten Drittels des 16. Jahrhunderts den Handel mit Honig im Gebiet von Westungarn und Niederösterreich beobachtet, außerdem hat sie die wirtschaftliche Bedeutung dieses Produktes in der europäischen Ernährungskultur vor dem Zuckerrohr und vor der Zuckerrübe betont bzw. die Handelsnetzwerke und den Warenverkehr analysiert.¹⁷

BESSENYEI József hat ihre Studien, die den Zusammenhang zwischen der Migration aufgrund der osmanischen Expansion, dem Handel und der Stadthierarchie geprüft haben, im Jahr 2007 in einer Kleinmonographie zusammengefasst. Von der 1541 besetzten königlichen Stadt Buda ist die Stadtführung (viele von ihnen Händler) in die wichtigen Zentren West-Ungarns (Bratislava/Pressburg, Nagyszombat/Tirnavu [heute: Trnava, SK]), Ober-Ungarns (Kassa/Kaschau) und Ost-Ungarns (Nagyvárad, Debrecen) geflüchtet. Viele haben

sich vorläufig im nahen Székesfehérvár niedergelassen (nach deren Besetzung 1543 erfolgte wieder eine Migrationswelle). Über die lokalen Auswirkungen dieser Migration haben wir bis heute wenige Informationen. Dass Sopron auch zum Ziel der Flüchtlinge wurde, beweist der Fall des ehemaligen Steuereintreibers von Székesfehérvár, Dalmady Sebestyén, der in Sopron auch als Dechant eine erfolgreiche Laufbahn einschlug.¹⁸ Der erste Mann der Witwe (Catharina) des Soproner Bürgers Martin Pessler, die im September 1549 in Wien ihr Testament machte, war Laurenz Ebenhauser, auch ein Bürger von Buda.¹⁹

Die neuesten Forschungen haben die an Hans Schwartz (Soproner Hutmacher, „Süvegjártó“) zwischen 1599 und 1606 geschriebenen Briefe aus der Zeit des „langen türkischen Krieges“, bzw. „15 jährigen Krieges“ publiziert. Hans Schwartz wurde als „Fekete János“ in den ungarischen Quellen auch als Beweis des Multilingualismus erwähnt. Aus dem Handelsverkehr der Kriegszeit kann man folgern, dass es einen bedeutenden Huthandel Richtung Nord-Süd, d. h. von Szombathely, Légrad in die Eroberungszentren, nach Pécs bzw. Nándorfehérvár (heute Belgrad), in eines der bedeutendsten logistischen Zentren der ungarischen Eroberungen gegeben hat. Gleiche Tendenz war auch Richtung Pápa zu bemerken. Als Rückwaren wurden Biber- und Fischotterhaut bzw. die beliebten türkischen Waren wie Pflugscharen oder Teppiche nach Sopron geliefert.²⁰

Wein, das Hauptprodukt des Fernhandels

Obwohl der Hauptkatalysator des Handels von Sopron laut überlieferten Geschichten der lokale oder der in der Umgebung gekaufte Wein war, ist in den letzten Jahrzehnten bezüglich der Erforschung des frü-

hen neuzeitlichen Weinbaus und Weinhandels kaum etwas geschehen.²¹ Es ist vielleicht nicht übertrieben, zu behaupten, dass die systematische Sammlung und Analyse der Herrscherprivilegien und Befehlsbriefe der Regierungsbehörde, die die rechtlichen Grundlagen des Weinhandels bedeuten, von besonderer Wichtigkeit wäre. Die folgenden Beispiele zeigen, wie die "große" Politik bei der Änderungen der Regelungen an die Stadtpolitik anschließt: am 4. Jänner 1527 hat Ferdinánd I. (1526–1564) als österreichischer Erzherzog den Soproner Bürgern erlaubt, 20 Dreiling (etwa 13,58 hl, Anmerkung der Red.) des eigenen Weines pro Jahr durch Oberösterreich nach Mähren zollfrei zu liefern.²² In den nächsten Jahren haben die Habsburger den Soproner Händlern die Beibehaltung der Zollfreiheit in den Grenzen des Landes genehmigt.²³ Die Handelsroute und die zollfrei lieferbare Menge des nach Tschechien, Mähren und Schlesien gelieferten Weines verursachten oft Konflikte. Eines der diesbezüglichen Dokumente ist der Befehlsbrief von Miksa I. (1564–1576), der 1566 an die Ungarische Kammer geschrieben wurde, die die Dreißigstel-Freiheit regelte.²⁴ Nach 1613, nachdem der Weinhandel durch das Gebiet von Niederösterreich verboten wurde, begann ein ernster Streit zwischen Sopron und Bratislava wegen der Verwendung der Fähre von Bratislava und der Handelsroute über Bratislava. Dieser Handelskonflikt zwischen den zwei Städten hat einen großen Streit beim Reichstag von Bethlen Gábor, Fürst von Transsylvanien, verursacht, zwischen 1619 und 1620 in Bratislava und im Sommer 1620 auch beim Parlament in Besztercebánya (Novisol, heute: Banská Bystrica).²⁵

Über die ehemalige Stadtpolitik geben die zeitgenössischen Chroniken, von denen besonders die Notizen von Marx Faut, Mitglied der Stadtverwaltung, oder die Schriften von Lackner Kristóf, Stadt-

richter und Bürgermeister im 17. Jahrhundert, ausgezeichnete Informationen.²⁶ Um den städtepolitischen Entscheidungsmechanismus zu untersuchen, müsste man die parlamentarischen Anordnungen der Gesandten bzw. den Schriftverkehr zwischen den Gesandten und dem Magistrat aufdecken.²⁷ Die Vertretung der wirtschaftlichen Interessen der Stadt bei Hof und bei den Regierungsorganen war auch darum nötig, weil die Weinbaugemeinden der weiteren Umgebung – wie Sopron, Rust, Kőszeg, Nezsider, Nyulas –, die Herrschaft Eisenstadt oder die Grafschaft Forchtenstein bzw. das Gebiet der Kleinen Karpanten (z. B. Szentgyörgy [heute: Svety' Jur]) im Weinhandel miteinander rivalisiert haben.²⁸

Es ist überraschend, dass die Analyse von HÁZI Jenő von 1959 aufgrund der lokalen Dokumente im frühen neuzeitlichen Weinhandel von Sopron noch immer eine wichtige Rolle spielt. Laut Notizen von Artner Erhard, Eichmeister für Weinfässer, aus dem Jahr 1566 war die Versorgung des Wiener Hofes das Hauptziel für den Verkauf des Soproner Weines (8743,75 Akó/Ohm, ungarisches Hohlmaß für Wein). Weitere maßgebliche Handelsziele waren Tschechien, Mähren, Klein-Polen und Schlesien. Die vielleicht wichtigste Stadt der weiteren Handelsverbindungen war Olmütz in Mähren, wohin damals 13,6 % (1187,75 Ohm) der Gesamtmenge geliefert wurden. Tschechiens Städte (Caslau, Prag, das durch seine Silberminen bekannte Kuttenberg [heute: Kutná Hora]) waren ähnlich wichtig gewesen wie Boroszló (Breslau [heute: Wrocław]), Schlesiens maßgebendes Handels- und Textilzentrum, wohin ebenfalls bedeutende Mengen geliefert wurden.²⁹ Am weitesten gelangte der Soproner Wein in die Metropole Köln am Rhein.

Unter den größten Händlern in Sopron waren Mitte des 16. Jahrhunderts mehrere

Mitglieder der Stadt-Elite, auch solche, die mehrmals den Posten des Bürgermeisters oder des Stadtrichters bekleidet haben (z. B. Orban Pfleger, Christoph Khlebelsperger, Leonhard Törtl, Nicolaus Nemesch, oder der, auch durch seine Grundstücks-Konzentration bekannte Notar Gregor Gaspitz.).³⁰

Aus dem oben Genannten kann man erkennen, dass die Verbindung nach Olmütz im 16. Jahrhundert eine spezielle Quellenforschung ermöglicht. Diese basiert auf einer der Serien der Briefwechsel der Städte, die miteinander in Verbindung standen: Beispielsweise die Briefe der Olmützer an den Magistrat der Stadt Sopron.³¹ Als eine weitere Möglichkeit für eine Untersuchung aus der Zeit des 16. Jahrhunderts stellt sich ein spezieller Aspekt der Verbindungen zwischen Sopron und Wiener Neustadt dar: die Verbindung zwischen Sopron und den Ländern der Tschechischen Krone (Tschechei-Mähren, Schlesien) und die Geschäftsverbindungen der Händler aus Wiener Neustadt über die Steiermark nach Venedig.³² Der Beschwerdebrief der Gutsherrin Rausar Éva aus Gattendorf an die Stadt Sopron im Jänner 1619 ist nicht nur Dokument für einen Zollkonflikt. Der Fall des Soproner Bürgers Szabó (Zabo) Tamás, der Zoll in Nezsider entrichtet, in Gáta aber nicht, ist die Quelle für eine bis heute wenig bekannte wichtige Handelsverbindung: der Handel mit Krakau, dem Zentrum von Klein-Polen.³³ In das polnische Zentrum des Handels mit den deutschen Städten, mit Schlesien, mit den Ländern der Heiligen Krone von Szent István (Stephan der Heilige) wurde sowohl von Sopron als auch vom Gebiet des sogenannten „Georgianum“, d. h. vom Weingebiet der Umgebung von Bratislava, Wein geliefert.³⁴ Die Intensität der Handelsverbindungen zwischen Sopron und Krakau wird auch durch zwei andere Fälle veran-

schaulicht: Zwischen 1638 und 1647 ist Vittnyédy István, der auch das Notariat der Stadt Sopron innehatte, sogar mit der Stadt wegen seines Weingeschäftes mit Krakauer Handelsleuten in Konflikt geraten.³⁵ In dem auch als Skandal des Jahrhunderts bezeichneten Fall von Fuchs Rosine oder Johann (aus Elitenfamilien stammend und zum Elitekreis der Stadt gehörend), der von Macht- und Konfessionskonflikten geprägt war, war ihr Mann, der Hermaphrodit und Handelsvertreter eines Krakauer Händlers war, für die Stadtverwaltung von bedenklicher Integrität.³⁶

Neben den Briefwechseln und sporadischen Verzeichnissen des Weinhandels im 16. Jahrhundert sind aus den Jahren zwischen 1604 und 1655 die sogenannten „Schwär/Schwärwein“, jährliche Ausfuhrnotizen (52 Fuhren), beinahe vollständig erhalten. Gemäß dieser Quellen könnte eine Datenbank für die Schlesischen, Tschechischen und Mährischen Händler und ihre Faktoreien für Sopron angelegt werden, aber auch für die örtlichen Verkäufer. Diese personenbezogenen und lokalen Daten dieses komplizierten, Mittel-Europa vernetzenden, wirtschaftlichen Netzwerkes hätte man zu einem Ganzen zusammenfügen können.³⁷ In der Mitte des 17. Jahrhunderts sind Forschungen über die Händler, die die Weine von Sopron aufgekauft haben, noch nicht zur Verfügung gestanden. In einer Arbeit über die Stellung Ungarns in der europäischen Wirtschaft betont ZIMÁNYI Vera, dass ein Großteil der Händler an der Tabor-Brücke bei Wien ihre Zollabgaben geleistet haben. Laut der aus der Zeit von 1650 bis 1657 erhaltenen Jahresausweise wurden aus diesem privilegierten Weinbaugebiet 8 000 bis 17 000 akó (Ohm) Wein verkauft, 83 % davon nach Schlesien, 8 % in die polnischen Städten, 4 % in die Tschechei und nach Mähren (Über die Menge der über Bratislava nach Krakau gelieferten Weine sind

keine Daten bekannt.),³⁸ Ein Zeichen für die Macht, die Stabilität der Organisationen und die Vernetzungen des Handels war, dass der Warenverkehr auch nach großen Katastrophen und Kriegen wie dem regionalen Ereignis des Bocskai-Aufstandes oder den west-transdanubischen Feldzügen des Haiduck-Kapitäns NÉMETHY Gergely (1605) ein bedeutender Wirtschaftsfaktor blieb.³⁹

Institution des Außenhandels: Dreißigst-Einnahme-Amt (*tricesima*)

Die Untersuchungen des spät-mittelalterlichen Außenhandels, der Zollstellen und des Straßennetzes zeigt eindeutig, dass Sopron zu den wichtigsten Außenhandels-Zollstellen Westungarns (Dreißigsteinnahme) gehörte und die hiesige Durchfahrtsroute zu den wichtigsten Straßen zählte.⁴⁰ (Dies wird durch das Dreißigsteinnahme-Tagebuch der Jahre 1483-1489/1490 mit konkreten Daten belegt, und die Bedeutung des Zolls wird dadurch veranschaulicht, dass 1494/1495 – ähnlich wie in Bratislava – für 5000 Forint (Gulden) gepfändet wurde.)⁴¹ Die mittelalterliche Geschichte des ab 1383 funktionierenden Dreißigstel in Sopron – die Rechtsregelung, seine Vorgeschichte und Tätigkeit, der Verkehr, die hier durchgehenden Waren, die Größenordnung des Verkehrs, der Lebensweg der Dreißigsteinnahmer – wurde 1993 von MOLLAY Károly aufgearbeitet.⁴² Nach seiner Arbeit hat SZENDE Katalin über das Leben der Soproner Dreißigsteinnahmer Alföldy Bálint († 1493), der im Leben von Sopron und Győr eine bedeutende Rolle spielte, große Vermögen ansammelte und sehr einflussreich war, eine Studie angefertigt, die auch für die Forscher kommenden Zeiten Vorbild sein kann.⁴³

Verglichen mit den Kenntnissen über das Mittelalter sind die über ausgezeichnete Quellen verfügbaren Informationen über das 16. und 17. Jahrhundert auch diesmal unterblieben. Die administrativen und finanzorganisatorischen Reformen von Ferdinand I. in Ungarn haben auch die Dreißigstel-Verwaltungen grundsätzlich betroffen. Als Ergebnis dieses mehrstufigen Reformprozesses sind die Dreißigsteinnahme-Ämter in der Mitte des Jahrhunderts zu den bedeutendsten Institutionen der Einnahmen der Herrscher und des Staates geworden.⁴⁴ Im Herbst 1531 hat die Ungarische Kammer in Bratislava Christoph Resman mit der Kontrolle der der Königin Mária überlassenen Hauptfiliale und der dieser unterstellten Filialen in Sopron, Zurány (Zurndorf) und Nezsider beauftragt und an die Spitze der Filialen – auch in Sopron – wurde ein Schreiber (*scriba*) mit einem Gehalt von jährlich 100 Forint (Gulden) gestellt. Bezüglich der Reform des Haupt-Dreißigsteinnahme-Amtes in Bratislava im Jahr 1536 ist festzustellen, dass Sopron organisatorisch dem Haupt-Dreißigsteinnahme-Amt angeschlossen wurde. Dieses Finanzadministrations-Amt wurde mit seinen Filialen – so auch mit Sopron – zusammen bis 1648 der Niederösterreichischen Kammer und dann der Ungarischen Kammer in Bratislava unterstellt und war immer die wichtigste Zollstelle des transdanubischen Außenhandels.⁴⁵ Ende 1526 hat die Witwe von Lajos II., Königin Mária, von seinem Bruder Ferdinand I. mit der Haupt-Dreißigsteinnahme zeitweilig auch die Dreißigsteinnahme in Sopron erhalten. So wurde im Oktober 1537 nach ihrem Auftrag mit der Erneuerung und Erweiterung des Dreißigstel-Hofs in Sopron (*dreissigist hoff*) begonnen.⁴⁶ Im 16. und 17. Jahrhundert sollten das Dreißigstel-Amt bzw. die Häuser der Dreißigsteinnahmer mehrmals erneuert werden. So z. B. 1605 wegen der Zerstö-

rungen der Haiducken von Némethy Gergely in der Stadt und im Jänner 1681 wegen einer Schießpulver-Explosion.⁴⁷

Ähnlich wenig wissen wir über die Beamten, die in diesem Zollamt als einstufige Finanz-Administrations-Organe tätig waren. Nicht nur die Schulung und Laufbahn (Karriere) ist unbekannt, auch der Ausgangspunkt der Forschungen, die offiziellen Aufzeichnungen der Dreißigsteinehmer und der Dreißigstel-Kontrolloren wurden nicht fertig gestellt. Nach 1541 stehen nur noch vereinzelte Daten zur Verfügung. Im April 1549 hat zum Beispiel die niederösterreichische Kammer den Dreißigsteinehmer Mert Pesser, der bislang das Amt bekleidet hat, aus Altersgründen vom Dienst befreit und Georg Schmid auf diesen Posten gesetzt und ihm Philipp Peyttl als Kontrollor (Gegenschreiber) beigelegt.⁴⁸ Die Wichtigkeit dieses Themenkreises geht weit über die Datensammlung der Ortskunde-Forschungen hinaus. Diese Daten geben in der Tat einen Beitrag zu der Untersuchung der Personenzusammensetzung der früh-neuzeitlichen Landesfinanzadministration, zu der Forschung über die Intellektuellen in dieser Zeit. Darauf und auf die Wichtigkeit der Zollstelle in Sopron, aufgrund der Löhne, macht die Quellenmitteilung von GECSÉNYI Lajos aufmerksam, die über die Dreißigsteinehmer des Ungarischen Königreiches und über ihre Gehälter im Jahr 1656 publiziert worden ist. In dieser Zeit wurde der Posten der Dreißigsteinehmer (tricesimator) von Conrad Ernst bekleidet, und der Kontrollor (contrascriba / Gegenschreiber) war mit einem Gehalt von 150 Forint (Gulden) Petheő György.⁴⁹ Davor wurde der Posten von Samuel Rosenmann bekleidet, sein Helfer (vicegerens) war Jonnes Chaitfogl,⁵⁰ und die Zolluntersuchung vom Jahre 1668 sah Johann Sveninger im Amt.⁵¹

Anfang des 16. Jahrhunderts (1523) schätzt die Forschung die Einnahmen des

Dreißigsteinnahme-Amtes in Bratislava und Sopron auf jährlich 240.000 fl, was 23,1 % des Zollwerts des bedeutendsten Dreißigsteinnahme-Amtes in Richtung Westen ausmachte (Buda-Székesfehérvár, Slawonien). Dank der Forschungen von Harald PRICKLER und ZIMÁNYI Vera verfügen wir nun über zahlreiche Kenntnisse über den Warenverkehr und die Zolleinnahmen des Haupt-Dreißigstel-Amtes in Magyaróvár und über seine Filialen. Diese Daten helfen nicht nur bei der Analyse der Größe von Zolleinnahmen und des Volumens des Handelsverkehrs im Ganzen und im Einzelnen bei den Filialen – z. B. bei der Dreißigsteinnahme in Sopron hat sich die Einnahme zwischen 1569 und 1576 von 815 fl 65 d auf 1935 fl 63 d erhöht (fl = Florenus, d = Denar) –, sie machen auch Untersuchungen der Ein- und Ausfuhr sowie saisonale Untersuchungen möglich. (In der Zeit zwischen 1569 und 1588 stammte ein bedeutender Teil der Einnahmen am Haupt-Dreißigstel in Magyaróvár aus dem Export von Rindvieh.)⁵³

Aufgrund der bisher erforschten Zollverzeichnisse im Spiegel der Zollzahlungen sind für den Verkehr des Haupt-Dreißigstel in Magyaróvár und für seine Filialen die folgenden Tendenzen typisch: bis in die 1590er-Jahre haben sich die Dreißigsteinnahmen wesentlich erhöht. Obwohl die Daten der Jahrhundertwende fehlen, haben die seither aufgefundenen anderen Quellen (die Dreißigstel-Verzeichnisse der Jahre 1603/1604 aus Kittsee die Annahme bestätigt, dass die lang anhaltenden Türkenkriege, der von Bocskai angeführte Aufstand und die Jahre danach einen Tiefpunkt gebracht haben. Obwohl in ähnlicher Weise auch die Feldzüge von Siebenbürgens Fürst Bethlen Gábor einen vorübergehenden Rückfall gebracht haben, gab es doch in der kurzen Zeit zwischen 1618 und 1625 eine schnellere Reorganisation dieses Wirtschaftssektors. Das Friedens-

Jahr	Forint	d
1648	1812	99
1651	2422	55 1/4
1653	3899	72
1660	3085	59 1/2
1662	2043	67 1/2
1666	3883	48 1/2
1669	2894	99 1/6
1674 Halbjahr	1404	82
1675	1550	27
1687	2713	81 1/3
1689	4452	58 3/4

Tab. 1: Geldumlauf des Dreißigsteinnahme-Amtes in Sopron, 1648-1689⁵⁵

jahr 1623 brachte nämlich einen Rekord im Geldumlauf. In der Tätigkeit der ab 1648 der Ungarischen Kammer unterstellten Haupt-Dreißigstel ist ab 1660 eine langfristige Erhöhung bemerkbar, wogegen die Feldzüge der Jahre 1683 und 1686 einen spektakulären Rückfall gebracht haben.⁵⁴ Die Filiale in Sopron zeigt in ihrer Grundtendenz eine Erhöhung, doch in der betreffenden Zeit zeigt der Geldumlauf wesentliche Schwankungen, die in der Tabelle 1 zusammengefasst wurden.

Aus der Zeit von 1692 bis 1700 wird von der Geographisch-Statistischen Darstellung der Dreißigsteinnahmer in West-Transdanubien Sopron zu den bedeutenden Dreißigsteinnahmern mit einer Jahreseinnahme von etwa 10 000-15 000 ft gezählt.⁵⁶

Die Berichte aus dem 17. Jahrhundert über die Tätigkeit der Dreißigsteinnahmer machen auch auf die Schattenseite der Amtstätigkeit und des Handels aufmerksam. So berichtet Daniel Rauch, Haupt-

Dreißigsteinnahmer in Slawonien und Grundbesitzer im Komitat Sopron, in seinem Memorandum von 1665 über, der Kammer seit langem bekannte, Missbräuche und macht z. B. auf Waren aufmerksam, die von Soproner Lieferanten aus Wien eingeschmuggelt wurden. Im Partinger-Bericht von 1668 ist dieses Problem in ähnlicher Weise zu finden. Auch wird der Kämmerer der Stadt Sopron, der Stadtrichter und das Magistrat aufgefordert, an der Beseitigung dieses Problem mitzuwirken (die Zollscheine zu kontrollieren usw.).⁵⁷

Regionalität, Rolle des Marktzentrums

Wie bereits bei den Untersuchungen der Standeshierarchie bemerkt: Wenn es auch Informationen über die Zustände am Ende des Mittelalters oder am Anfang des Vormärz gibt, so weiß man umso weniger über die frühe Neuzeit. Genauso gibt es dieses Forschungsdefizit bei der Marktzentrum-

Untersuchung. Die Wichtigkeit der Marktzentrum-Untersuchungen ist bereits vor einem halben Jahrhundert vom Handwerker-Gewerbe des späten Mittelalters betont worden.⁵⁸ Die bisherigen Forschungen haben die wirtschaftliche und marktzentrische Bedeutung im unmittelbaren Raum der Stadt Sopron vor allem in Hinsicht auf die städtische Fleischversorgung im 16. Jahrhundert analysiert (Die Menge des angekauften Schlachtviehs, die Festlegung der Anschaffungsmenge.).⁵⁹ Bei der Analyse des Handels Wien–Sopron–Pápa–Huldigungsgebiete kann man als Beispiel für die Verflechtungen des Fernhandels mit den kleinräumigen Strukturen des Handels jenes Netzwerk hernehmen, dem die Dörfer im Rábaköz (Schüttinsel) angehörten und an dem auch die Einwohner der kleinen Marktflecken beteiligt waren.⁶⁰ Gemäß der Steuererfassung von 1828 verfügte Sopron über einen bedeutenden, klar umrissenen Einzugsbereich, zu dem wesentliche Teile des Komitats gehörten, doch ihre marktzentrischen Funktionen waren von der Dualität gekennzeichnet. Diese waren regional und überregional (die west-transdanubische Region überschreitend) gewesen.⁶¹ Obwohl aus unserem Zeitalter ähnliche, statistisch verwertbare Quellen, die auch noch auf der Ebene der Mikro-Region basieren, nicht bekannt sind. Doch aufgrund anderen Quellentypen, so z. B. Briefe, Beschwerden an die Stadt oder Protokoll-Eintragungen, die auf ein Verbindungssystem der Bürger hinweisen, können auch aus der Zeit des 16. und 17. Jahrhunderts viele, gegenwärtig aber sporadische Informationen über die wirtschaftlichen Verbindungen zum engeren Umfeld von Sopron gewonnen werden. Aus solchen, zukünftigen Datenerfassungen kann das Marktumfeld von Sopron auch aufgezeichnet werden.

Abkürzungen

SL	=	Archiv des Komitats Győr-Moson-Sopron in Sopron
SVLt	=	Stadtarchiv Sopron

Literatur

- BÁCSKAI V. 1988: Városok és városi társadalmak Magyarországon a XIX. század első felében. [Städte und städtische Gesellschaften in Ungarn, in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts.] Budapest
- BÁCSKAI V.–NAGY L. 1984: Piackörzetek, piacközpontok és városok Magyarországon 1828-ban. [Marktkreise, Marktzentren und Städte in Ungarn 1828.] Budapest
- BÁN J. 1939: Sopron újkori egyháztörténete. [Kirchengeschichte Soprons in der Neuzeit] Sopron, 1939. (Győregyházmege múltjából; IV/2.) [Aus der Vergangenheit der Raaber Diözese]
- BESSENYEI J. 2007: Menekültek ... A kereskedelem helyzete Magyarországon 1526 után, Bornemisza Tamás és a budai menekültek működésének tükrében. [Flüchtlinge ... Die Lage des Handels in Ungarn nach 1526 im Spiegel der Tätigkeit von Bornemissza Tamás und der Flüchtlinge von Buda] Budapest – Miskolc
- DOMINKOVITS P. 2006: „Egy nemzetek lévén...” A Nyugat-Dunántúl Bocskai István 1605. évi hadjárata idején. [“Ein Nation gewesen“ West-Transdanubien während des Feldzugs von Bocskai István vom 1605] Budapest
- DOMINKOVITS P. 2007: Egy soproni kereskedő hódoltsági üzleti kapcsolatai. In: Levéltári Közlemények, 78. 2. 253-294. [Huldigungs-Geschäftsverbindungen eines Händlers in Sopron. Archivatische Mitteilungen]
- EMBER Gy. 1946: Az újkori magyar közigazgatás története Moháctól a török kiűzéséig. Budapest [Die Geschichte der ungarischen Verwaltung der Neuzeit von

- Mohács bis zur Vertreibung der Türken]
EMBER Gy. 1971: Ungarns Außenhandel mit dem Westen um die Mitte des 16. Jahrhunderts. In: BOG, I. (Hg.): Der Außenhandel Ostmitteleuropas 1450–1650. Köln, Wien 87-104.
- EMBER Gy. 1988: Magyarország nyugati külkereskedelme a XVI. század közepén. [Ungarns Außenhandel nach Westen in der Mitte des 16. Jahrhunderts] Budapest
- G. ETÉNYI N. 2002: Sopron a 17. századi nagypolitikában. [Sopron in der Großpolitik im 17. Jahrhundert] In: TURBULY É (szerk.): A város térben és időben. Sopron kapcsolattrendszerének változásai [Die Stadt in Raum und Zeit. Die Veränderungen des Beziehungssystems von Sopron], 81-114.
- FÜGEDI E. 1971: Der Außenhandel Ungarns am Anfang des 16. Jahrhunderts. In: BOG, I. (Hg.): Der Außenhandel Ostmitteleuropas 1450–1650. Köln, Wien. 57-85.
- GECSÉNYI L. 1984: Die Rolle der Stadt Győr (Raab) im Ost-West-Rinderhandel im 16./17. Jahrhundert. In: Burgenland in seiner pannonischen Umwelt. Festgabe für August Ernst. Burgenländische Forschungen; Sdbd 7. Eisenstadt 85-93.
- GECSÉNYI L. 1993a: Ungarische Städte im Vorfeld der Türkenabwehr Österreichs. Zur Problematik der ungarischen Städteentwicklung. In: Archiv und Forschung. Das Haus-, Hof- und Staatsarchiv in seiner Bedeutung für die Geschichte Österreichs und Europas. Wiener Beiträge zur Geschichte der Neuzeit; Bd. 20. Wien 59-77.
- GECSÉNYI L. 1993b: Bécs és Magyarország kereskedelmi kapcsolatainak történetéhez a 16–17. század fordulóján. [Zur Geschichte der Handelsverbindungen zwischen Wien und Ungarn an der Jahrhundertwende vom 16. zum 17. Jahrhundert.] Századok 3-4. 470-484. [Jahrhunderte]
- GECSÉNYI L. 1996: Adatok Pápa szerepéhez a XVI. században a Rába menti tájegységben. [Daten zu der Rolle von Pápa im 16. Jahrhundert in der Landschaft entlang der Raab] In: HERMANN I. (szerk.): Tanulmányok Pápa város történetéből 2. [Studien aus der Geschichte von Pápa] Pápa 75-80.
- GECSÉNYI L. 1999: Routen, Mauten und Dreißiger in Westungarn im Jahre 1668. In: TOBLER, F.-FRANK N. (Hg.): Archivar und Bibliothekar. Bausteine zur Landeskunde des burgenländisch-westungarischen Raumes. Festschrift für Johann Seedoch zum 60. Geburtstag.—, Eisenstadt, 1999. 157-173.
- GECSÉNYI L. 2003: Harmincadok és harmincadosok a 17. század derekán. Dreißigstel und Dreißigst-Einnehmer (tricesimator) in der Mitte des 17. Jahrhunderts] In: LENGVÁRI I.-VONYÓ J. (szerk.): Népek együttélése Dél-Pannóniában. Tanulmányok Szita László 70. születésnapjára. [Zusammenleben der Völker in Süd-Pannonien. Studien für den 70. Geburtstag von Szita László] Pécs 129-145.
- GECSÉNYI L. 2008: Gazdaság, társadalom, igazgatás. [Wirtschaft, Gesellschaft, Administration] In: KATONA Cs. (szerk.): Tanulmányok a kora újkor történetéből. [Studien aus der Geschichte der Früh-Neuzeit] Győr
- GLASER L. 1924: Dunántúl középkori úthálózata. Századok [Mittelalterliches Straßennetz von Transdanubien. Jahrhunderte] 138-167., 256-286.
- HÁZI Jenő: Sopron szabad királyi város története. [Die Geschichte der freien königlichen Stadt Sopron] I/1-7., II/1-6. Sopron, 1921–1943.
- HÁZI J. 1944: Sopron város húsellátása 1570-ben. [Fleischversorgung in Sopron 1570] Városi Szemle [Städtische Rundschau] 30. 136-139.
- HÁZI J. 1959: Az 1566. évi soproni borkezelem. [Weinhandel in Sopron 1566] In: Soproni Szemle, [Soproner Rundschau]

13. (1959) 2. 151-157.

HÁZI J.: 1982: Soproni polgárcsaládok 1535–1848. 1-2. kötet, Budapest [Bürgerfamilien in Sopron 1535-1848. Band 1-2]

HORVÁTH P.: 1971: Die Viehausfuhr aus der Südwest-Slowakei in die europäischen, österreichischen und böhmischen Länder während des Fünfzehnjährigen Krieges In: BOG, I. (Hg.): Der Außenhandel Ostmitteleuropas 1450–1650. Köln, Wien 507-513.

KENYERES I.: 2003: I. Ferdinánd magyarországi pénzügyigazgatási reformjai és bevételei. [Die Reformen des Finanzwesens und die Einnahmen von Ferdinand I. in Ungarn. Geschichtliche Rundschau] *Történelmi Szemle*, 45. 1-2. 61-92.

KOVÁCS J.: 1995: Die Chronik des Marx Faut und Melchior Klein / Faut Márk és Klein Menyhért krónikája 1526–1616. Quellen zur Geschichte der Stadt Ödenburg, R. C, Bd. 1. Sopron–Eisenstadt

KUBINYI A.: 1971: Die Städte Ofen und Pest und der Fernhandel am Ende des 15. und am Anfangs des 16. Jahrhunderts. In: BOG, I. (Hg.): Der Außenhandel Ostmitteleuropas 1450-1650. Köln, Wien 343-433.

KUBINYI A.: 1996: Csepreg a Nyugat-Dunántúl középkori városhálózatában. [Csepreg im Städtenetz von West-Transdanubien] In: DÉNES J. (szerk.): *Tanulmányok Csepreg történetéből*. [Studien aus der Geschichte von Csepreg] Csepreg 130-148.

KUBINYI A.: 2004: Városhálózat a késő középkori Kárpát-medencében. [Städtenetz im Karpaten-Becken des späten Mittelalters] In: *Történelmi Szemle*, 46. 1-2. 1-30.

KÜCSÁN J.: 1999a: Hol termett a soproni bor? Sopron szőlőskertjei a 17–18. században. [Wo ist der Soproner Wein gewachsen? Weingarten in Sopron im 17. und 18. Jahrhundert] *Soproni Szemle* 53. 1. 5-20.

KÜCSÁN J.: 1999b: Adatok Sopron északkeleti külvárosának 17–18. századi szőlőbirtoklásához. [Daten zum Weinbesitz der nord-östlichen Vorstadt Soprons im 17. und 18. Jahrhundert] *Soproni Szemle* 53. 4. 382-389.

LUKINICH I.: 1921/1922: Bethlen Gábor és Bratislava városa. [Bethlen Gabor und die Stadt Bratislava] In: *Századok*, 55/56. 1-31., 172-211.

MAKKAI L.: 1971: Der ungarische Viehhandel 1550-1650. In: BOG, I. (Hg.): Der Außenhandel Ostmitteleuropas 1450–1650. Köln, Wien 483-506.

MAŁECKI, J. M.: 1971: Die Änderungen im Krakauer und polnischen Handel zur Zeit der Türkenkriege des 16. und 17. Jahrhunderts. In: PICKL, O. (Hg.), *Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Türkenkriege*. Grazer Forschungen zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte; Bd. 1. Graz 145-151.

MOLLAY K.: 1990: Magyarország nyugati külkereskedelme a XVI. század közepén. (Soproni kiegészítések és jegyzetek Ember Győző könyvéhez) [Ungarns Außenhandel mit dem Westen in der Mitte des 16. Jahrhunderts. (Soproner Ergänzungen und Notizen zum Buch von EMBER Győző)] *Soproni Szemle* 44. 3., 228-248.

MOLLAY K.: 1991: Kereskedők, kalmárok, árosok Moritz Pál kalmár (1511–1530) [Händler, Krämer, Verkäufer. Moritz Pál Krämer (1511–1530)] *Soproni Szemle*, 45. 1. 1-32.

MOLLAY K.: 1993: A soproniak harmincadvámja 1383–1542. [Der Dreißigstelzoll der Soproner 1383–1542] In: DOMINKOVITS P.-TURBULY É. (szerk.): *Házi Jenő Emlékkönyv*. Sopron [Festschrift für Házi Jenő] 129-153.

MOLLAY K.: 1994: Das Geschäftsbuch des Krämers Paul Moritz / Moritz Pál kalmár üzleti könyve 1520–1529. Quellen zur Geschichte der Stadt Ödenburg, B., Bd. 1. Sopron

- MOLLAY K. 1995: Egy évtized soproni külkereskedelmének társadalomtörténeti háttere. [Der historische Gesellschaftshintergrund eines Jahrzehntes in Sopron] Soproni Szemle, 49. (1995) 4. 298-316.
- PÁLFFY G. 2007: Szent István birodalma a Német-római Birodalom határvidékén. [Das Reich des Heiligen Stephans an der Grenze des Deutsch-Römischen Reiches] Történelmi Szemle, 49. 315-349.
- PAYR S. 1906: Muzsaji Wittnyédy István soproni prókátor és evangélikus főember. [Muzsaji Wittnyédy István Advokat und evangelischer Hauptmann] Budapest
- PERGER, R. 1981: Die Wiener Bürgermeister Lienhard Lackner, Friedrich von Pieschen, Dr. Martin Siebenbürger und andere Mitglieder der „Wiener Handelsgesellschaft“. In: PERGER, R.-HETZER, W. (Hg.): Wiener Bürgermeister der frühen Neuzeit. Wien 3-88.
- PICKL, O. 1966: Das älteste Geschäftsbuch Österreichs. Die Gewölberegister der Wiener Neustädter Firma Alexius Funck (1516–ca. 1538) (...) Forschungen zur geschichtlichen Landeskunde der Steiermark; Bd. 23. Graz
- PICKL, O. 1971: Der Handel Wiens und Wiener Neustadts mit Böhmen, Mähren, Schlesien und Ungarn in der Ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts. In: BOG, I. (Hg.): Der Außenhandel Ostmitteleuropas 1450–1650. Köln, Wien 320-341.
- PRICKLER, H. 1971: Das Volumen des westlichen ungarischen Außenhandels vom 16. Jahrhundert bis 1700. In: PICKL, O. (Hg.), Die wirtschaftlichen Auswirkungen der Türkenkriege. Grazer Forschungen zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte; Bd. 1. Graz 131-144.
- PRICKLER, H. 2004: Wie viele Ochsen wurden um 1570/90 aus Ungarn nach Westen exportiert? Burgenländische Heimatblätter 66. 1., 21-53.
- SZAKÁCS A. 2007: Fuchs Rosina avagy János különös esete. [Rosina, oder Johann Fuchs merkwürdiger Fall] Kézirat [Manuskript], 2007. 1-7.
- SZENDE K. 1996: Kölni kereskedők a középkori Sopronban. [Kölscher Händler im mittelalterlichen Sopron] In: KÖRNYEI A.-G. SZENDE K. (szerk.): Tanulmányok Csatkai Endre emlékére. [Studien zum Andenken an CSATKAI Endre] Sopron 57-70.
- SZENDE K. 1998: Adatok az Északnyugat-Dunántúl mézkereskedelméhez a késő-középkorban. Arrabona. [Daten zum Honighandel von Nord-West-Transdanubien im späten Mittelalter] Múzeumi Közlemények, 36/1-2. Győr 85-98.
- SZENDE K. 2002: Egy győri úr Sopronban: Alföldy Bálint királyi harmincados (+1493) [Ein Herr aus Győr in Sopron. Alföldy Bálint, königlicher Dreißigst-Einnehmer] In: Tanulmányok a 60 éves Gecsényi Lajos tiszteletére. [Studien zu Ehren des 60jährigen Gecsényi Lajos] Fons 9. 1-3. 29-59.
- SZŰCS J. 1955: Városok és kézművesség a XV. századi Magyarországon. [Städte und Handwerk-Gewerbe in Ungarn im 15. Jahrhundert] Budapest
- TÓTH G. 2008: Lackner Kristóf mindkét jog doktorának rövid életrajza / Vitae Christophori Lackner I. U. D. Hominis, brevis consignatio. Quellen zur Geschichte der Stadt Ödenburg, R. C. Bd.; 5. Sopron
- TURBULY É. 1993: Sopron város mézszárszékének tevékenysége számadáskönyvei tükrében [Die Tätigkeit der Metzger der Stadt Sopron im Spiegel ihrer Verrechnungsbücher] 1567-83. In: NAGYBÁKAY P. (szerk.): VIII. Kézművesipartörténeti Szimposium. [8. Handwerker-Industriegeschichtliches Symposium] Veszprém 117-122.
- WOLAŃSKI, M. 1971: Schlesiens Stellung im Osthandel vom 15. bis zum 17. Jahrhundert. In: BOG, I. (Hg.): Der Außenhandel Ostmitteleuropas 1450–1650. Köln, Wien 121-138.
- ZIMÁNYI V. 1969: Sopron húsellátása

1567-ben, 1570-ben és 1593-ban. [Fleischversorgung von Sopron 1567 und 1593] Agrártörténeti Szemle, 11. 3-4. 435-468.

ZIMÁNYI V. 1976: Magyarország az európai gazdaságban. Értekezések a történeti tudományok köréből, [Ungarn in der europäischen Wirtschaft. Abhandlung über den Themenkreis der Geschichtswissenschaften] Új Sorozat; 80. Budapest

ZIMÁNYI V.-PRICKLER, H. 1974: Konjunktúra és depresszió a XVI-XVII. századi Magyarországon az ártörténet és a harmincadbevételek alapján: kitekintés a XVIII. századra. [Konjunktur und Depression in Ungarn im 16. und 17. Jahrhundert aufgrund der Preisgeschichte und der Dreißigstel-Einnahmen: Ausblick in das 18. Jahrhundert] Agrártörténeti Szemle, 16. 1-2. 79-201.

Anmerkungen

¹ Die Merkmale sind folgende: 1.) Dominium-Zentrale, Nobel-, königliche Residenz; 2.) Gerichtszentrale, Ort für Beglaubigung; 3.) finanzielle Zentrale; 4.) kirchliche Verwaltung; 5.) kirchliche Institute; 6.) Anteil der an einer Universität Studierenden; 7.) Anteil der Handwerker bzw. Handelszünfte; 8.) Straßennetz-Knotenpunkt; 9.) Messestadt; 10.) rechtliche Situation der Ansiedlung. KUBINYI 2004. 10-18.

² KUBINYI 2004. 22-25.

³ KUBINYI 2004. 23-24., KUBINYI 1996. 138. Im Vergleich der Untersuchung der Wende vom 16. zum 17. Jahrhundert ist das Stadtnetz bzw. die Stadthierarchie der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts ähnlicherweise aufgearbeitet.: BÁCSKAI 1988.

⁴ für alle diese: PÁLFFY 2007.

⁵ GECSÉNYI 1993/a. Der Band, das das Handels- und Stadtgeschichte-Studium des Autors zusammenfasst: GECSÉNYI 2008.

⁶ GECSÉNYI 1984. für spätere Ergebnisse: GECSÉNYI 2008.

⁷ Überblick über die geopolitischen Funktionen der Stadt: G. ETÉNYI 2002.

⁸ SZÚCS 1955. 82-101.

⁹ HÁZI 1959.

¹⁰ EMBER 1988. Der Autor prüft nicht nur den Jahresumsatz des Soproner Dreißigstelamtes, sondern er gibt auch Informationen über die Soproner Händler bzw. ihre Tätigkeiten (Export, Import, Volumen des Warenumsatzes).

¹¹ MOLLAY 1990. Die Datenbasis der Zollverzeichnisse von 1544 und 1545 wurde vom Ungarischen Staatsarchiv zusammengestellt, ihre Publikation ist in der nahen Zukunft zu erwarten. Auf diesem Weg möchte ich mich für die Information von H. NÉMETH István bedanken.

¹² EMBER 1971. 101.

¹³ MOLLAY 1991., MOLLAY 1994. Die Wiener Beziehungen von Moritz: PERGER 1981. 6.

¹⁴ MOLLAY 1995.

¹⁵ HÁZI hat für fast drei Jahrhunderte festgestellt: die Händler bedeuteten eine der größten Berufsgruppen der städtischen Bürger. HÁZI 1982. 1015.

¹⁶ SZENDE 1996.

¹⁷ SZENDE 1998.

¹⁸ BESSÉNYEI 2007. 45., BÁN 1939. 20-22.

¹⁹ SL:SVLt, Testamenta, Lad. P. Fasc. I. Nr. 14.

²⁰ DOMINKOVITS 2007. passim.

²¹ Eine freudvolle Ausnahme ist eine Studie, die die Weintärten qualifiziert bzw. die Rolle eines Weingartens in der Eigentumstruktur der Bewohnerschaft beschreibt: KÜCSÁN 1999/a., KÜCSÁN 1999/b.

- ²² HÁZI 1921–1943. I/7. Nr. 184-185., 238-239., Idm.: 1549. febr. 19.: SL:SVLt, Lad. XLI. et QQ. Fasc. IX. Nr. 286., PICKL 1971. 328-329.
- ²³ HÁZI 1921–1943. I/7. Nr. 250., 313-314.
- ²⁴ SL:SVLt, Lad. XLI. et QQ. Fasc. I. Nr. 16. Originale und Kopien von Privilegien und Mandaten bezüglich Wein: uo. Fasc. V. No. 176/1-14., Fasc. VII. No. 196-197., 215., 224/1-6., 226., Fasc. VIII. No. 243., Fasc. IX. No. 284-300., 302-303., Fasc. X. No. 307-313.
- ²⁵ SL:SVLt, Lad. XLI. et QQ. Fasc. V. Nr. 176/3., LUKINICH 1921/1922. 176-177., 185.,
- ²⁶ KOVÁCS 1995., TÓTH 2008
- ²⁷ Obwohl sich die meisten Quellen in den Dokumenten SL:SVLt, Lad. X. et K. (Diaetalia) befinden, sollte man nicht vergessen, dass der Schriftverkehr von Gesandten im Vergleich dazu viel mehr gestreut ist!
- ²⁸ Bezüglich der Bedeutung des Gebietes: PRICKLER 1971. 141. Die Unterlagen über die Konflikte bezüglich Weinhandel zwischen den Nachbarherrschaften sind meistens nicht bearbeitet, z.B. das Gerichtsverfahren gegen Seyfrid Kollonich: SL:SVLt, Lad. XLI. et QQ. Fasc. V. No. 175/1-56.; Dokumente des Gerichtsverfahrens von Mauritius von Fürst Hauptmann von Eisenstadt: uo. Fasc. V. Nr. 178/1-4.; Gerichtsverfahren gegen Esterházy Miklós: uo. Fasc. VI. Nr. 185. etc.
- ²⁹ Nach Boroszló/Breslau wurde ein Großteil der Weine aus der Gegend von Sopron und Umgebung, bzw. über die Weingebiete des Komitats Bratislava geliefert. WOLAŃSKI 1971. 136.
- ³⁰ HÁZI 1959. 152-153., SL:SVLt, Lad. VI. Fasc. 2. Nr. 2., für die Personen: HÁZI 1982. Nr. 1016., 2482., 3789., 5362., 8260.
- ³¹ Fallweise Beispiel: SL:SVLt, Lad. XLI. et QQ. Fasc. I. Nr. 6-7.
- ³² PICKL 1971. 328., 330-334. Die maßgebende Publikationsquelle. Viele Handelsverbindungen in Sopron datiert: PICKL 1966. passim, Quelle aus Sopron: MOLLAY 1991., MOLLAY 1994. 11., 23., 35. für die Mitte des 17. Jahrhunderts: GECSÉNYI 1999. 164.
- ³³ SL:SVLt, Lad. XXIV. et Y. Fasc. XII. Nr. 789.
- ³⁴ MAŁECKI 1971. 145., 148., WOLAŃSKI 1971. 124-125., 128., 130., 136.
- ³⁵ PAYR 1906. 28.
- ³⁶ SZAKÁCS 2007. 1-7.
- ³⁷ SL:SVLt, Lad. XLI. et QQ. Fasc. IV. No. 171/1-64. Aufgrund der Forschungen und Untersuchungen aus Schlesien hat die Verarbeitung der Quellen GECSÉNYI Lajos übernommen
- ³⁸ GECSÉNYI 1999. 163-164., ZIMÁNYI 1976. 127. Der Begriff von „Tabor-Zoll“ wurde von Harald PRICKLER in einer, auch von hiesigen Fachliteraturen erwähnten Studie verarbeitet!
- ³⁹ DOMINKOVITS 2006. 86.
- ⁴⁰ FÜGEDI 1971. 57-59., 61., KUBINYI 1971., PICKL 1971. 326., für Straßennetz: GLASER 1924. passim.
- ⁴¹ FÜGEDI 1971. 59., KUBINYI 1971. 367-368.
- ⁴² MOLLAY 1993.
- ⁴³ SZENDE 2002.
- ⁴⁴ KENYERES 2003.
- ⁴⁵ EMBER 1946. 205-209., 219-220.
- ⁴⁶ SL:SVLt, Lad. XXII. et W. Fasc. II. Num. 19.
- ⁴⁷ DOMINKOVITS 2006. 149., SL:SVLt, Lad. XXII. et W. Fasc. II. Nr. 43.,
- ⁴⁸ SL:SVLt, Lad. XXII. et W. fasc. II. Nr. 20.
- ⁴⁹ GECSÉNYI 2003. 132. 138.
- ⁵⁰ SL:SVLt, Lad. XII. et W. Fasc. II. Nr. 35.
- ⁵¹ GECSÉNYI 1999. 160.
- ⁵² KUBINYI 1971. 368.

⁵³ PRICKLER 2004. 23-48., ZIMÁNYI–PRICKLER 1974. 85-86., 188-190. an den Markt der Schlachtviehe : MAKKAI 1971. 494-506.

⁵⁴ GECSÉNYI 1993/b., HORVÁTH 1971., PICKL 1971. 340-341., PRICKLER 1971. 136. 142-143., ZIMÁNYI – PRICKLER 1974. 85-89.

⁵⁵ Die Quellen der Tabelle: ZIMÁNYI – PRICKLER 1974. 120-121., 126-127., 133.

⁵⁶ PRICKLER 1971. 139.

⁵⁷ GECSÉNYI 1999. 163-164.

⁵⁸ SZÚCS 1955. 94-99.

⁵⁹ HÁZI 1944., MAKKAI 1971. 488., TURBULY 1993., ZIMÁNYI 1969.

⁶⁰ GECSÉNYI 1996.

⁶¹ BÁCSKAI–NAGY 1984. 317-338.

Autor:
Mag. Péter Dominkovits
Oberarchivar, PhD Student
Komitatsarchiv Sopron

Ferenc Jankó, Attila Fábián, Laura Bertalan und Ilona Kaufman

Sopron/Ödenburg – Wirtschaftszentrum an der Grenze

Sopron (Ödenburg) ist vor allem durch den Weinbau, den Handel und durch die Kultur zu einer Stadt geworden sowohl für die Bevölkerung im engeren Raum, als auch für die Bewohner der Umgebung. Nach dem Beginn der industriellen Entwicklung am Ende des 19. Jahrhunderts ist Sopron nicht zu einer „Industriestadt“ geworden, obwohl viele berühmte Industrieprodukte zum hervorragenden Ruf der Stadt beigetragen haben. Diese Studie präsentiert jene Elemente der wirtschaftlichen Traditionen, die bis heute übriggeblieben sind und jene neuen Faktoren, die bestehende Elemente durch den gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Wandel nach dem Systemwechsel ergänzen. Bevor dieses Thema dargestellt wird, werden kurz die regionalen Funktionen von Sopron – die an erster Stelle mit wirtschaftlichen Gründen zu erklären sind – und jene Hauptfaktoren angeführt, die das Wirtschaftsleben der Stadt bestimmen.

Die regionalen Funktionen von Ödenburg

Nur von einem Blickpunkt innerhalb der Landesgrenze können die regionalen Funktionen von Sopron nicht erläutert werden. Auf Grund der Geschichte von Sopron ist es offensichtlich, dass die Stadt wegen der unvorteilhaften Verhältnisse, die sich im 19. und 20. Jahrhundert entwickelt haben, von ihrem städtischen Rang verloren hat. Dabei können unter anderem folgende Faktoren und Ereignisse erwähnt werden: Der Soproner Handel ist von den positiven Auswirkungen der Getreidehochkonjunktur

ausgeschlossen worden, der Eisenbahnbau verlief schwerfällig, die Jahrhundertwende (vom 19. zum 20. Jahrhundert) führte zu einem Zusammenbruch des Bankwesens und nachdem die Grenzen in Trianon abgesteckt wurden, hat Sopron ca. 2/3 ihres ehemaligen Einzugsbereiches verloren. Nach dem Zweiten Weltkrieg hat die Stadt weitere Verluste erlitten, ihr wurde der Rang des Komitatssitzes genommen, und in der Grenzzone hat die Stadt nur einen bescheidenen Anteil an Investitionen bekommen (Kovács 1990, Györi 2006).

All das hat sich auch in dem langsameren Prozess der Industrialisierung, in der mäßigen Zunahme der Einwohnerzahl und später im Verlust von weiteren administrativen und städtischen Funktionen gezeigt. Natürlich bereut heute niemand, dass die Industrieförderung in der sozialistischen Ära, insbesondere in den 1950er-Jahren, nicht stattgefunden hat. Diesem Umstand ist es nämlich zu verdanken, dass das traditionelle Image der Stadt nicht durch die Schwerindustrie zerstört wurde.

Den Siedlungshierarchie-Analysen entsprechend hat der Komitatssitz Sopron zur Jahrhundertwende (19. zum 20. Jahrhundert) auch über regionale Funktionen verfügt. Hinsichtlich der Verwaltungsinstitutionen hat Sopron, Arad und auch Brassó (Kronstadt) übertroffen und sich eine ähnliche Position wie Győr (Raab) geschaffen, sodass Sopron zur 5.-bedeutendsten Stadt des jetzigen Landesgebiets wurde (laut Untersuchungen von Pál Beluszky und Róbert Györi). Bei den Wirtschaftsfunktionen hat die Stadt allmählich an Bedeutung

verloren, und Anfang der 1960er-Jahre ist sie auf das Niveau der Mittelstädte gesunken. Später wurde Sopron im „Nationalen Siedlungssystem-Entwicklungskonzept von 1971“ zu einem „Regionalzentrum höchster Wertigkeit“ erklärt, wodurch die Stadt bezüglich der künftigen Entwicklungen gleich nach der Hauptstadt Budapest rangierte (Beluszky-Gyóri 2004.)

Mit der politischen Linderung der 1970er- bis 1980er-Jahre hat die Stadt langsam angefangen aus ihrer Lage entlang der Grenze zu profitieren. Zuerst haben sich die bilateralen Verbindungen durch die Abschaffung des Visumzwangs verstärkt, danach, am Ende der 1980er-Jahre hat sich der Einkaufstourismus sowohl auf der ungarischen, als auch auf der österreichischen Seite entwickelt. Die Ungarn sind wegen Mangelwaren nach Österreich gefahren, und die Österreicher sind wegen der günstigen Preise (alltägliche Verbrauchsartikel, Konsumartikel und Gesundheitsdienstleistungen usw.) nach Sopron gereist. So hat Sopron ihr verlorenes Einzugsgebiet teilweise zurückerlangt. Dies konnte sich jedoch in anderen Bereichen der Lebensverhältnisse nicht durchsetzen. Nach den Deportationen, die nach dem Zweiten Weltkrieg erfolgten, wurde mit dem „Eisernen Vorhang“ auch eine Sprachgrenze gezogen, wodurch die Stadt nur eine geringe Anziehungskraft in den Bereichen Bildung und Kultur jenseits der Grenze ausüben konnte. Wegen der verpassten Möglichkeiten der Politik, der Entwicklung der offiziellen österreich-ungarischen Beziehungen und der Schwierigkeiten der Zusammenarbeit, konnte Sopron nur im kulturellen Leben der Region eine bedeutende Rolle spielen. Die Integration der Grenzregion bedeutet weiterhin eine große Herausforderung und Aufgabe für die Stadt.

Dies wird jedoch im Bereich der Wirtschaft noch lange nicht stattfinden, da

durch die Öffnung der Grenze nicht nur Soprons Einzugsbereich erweitert worden ist, sondern Wien, die ehemalige Kaiserresidenz, wieder eine wesentliche Anziehungskraft auf Sopron ausübt.

Nach der Wende hat Sopron ihre Position in der ungarischen Städtehierarchie wieder verbessert und gehört als einzige Stadt, die nicht Komitatssitz ist, zur hierarchischen Kategorie der „Komitatsstädte“. Das heißt, die Stadt hat zahlreiche, wenn auch nicht alle, auf der Komitatebene organisierte – in erster Linie wirtschaftliche – Funktionen erworben (Beluszky-Gyóri 2004). Es ist kein Zufall, dass damals Sopron mit Hilfe von politischer Unterstützung auch am Wettkampf der Städte um den Rang des Regionszentrums, zusammen mit Győr und Szombathely (Steinamanger), teilgenommen hat. In dieser Zeit sind jene Stadtentwicklungskonzepte entstanden, die für Sopron die Rolle des „Regionszentrums“ – obwohl in einem engeren regionalen Rahmen – bestimmt haben.

Heute lässt sich die Lage entlang der Grenze bezüglich Soprons Anziehungskraft auf die Erwerbstätigen gut zeigen. Der Einzugsbereich von Erwerbstätigen der Stadt ist viel kleiner im Vergleich zu Eisenstadt, das nur über ein Fünftel der Bevölkerung von Sopron verfügt (Abb. 1)¹. In Sopron leben viermal so viele Erwerbstätige wie in Eisenstadt, obwohl die Zahl der Erwerbstätigen am Arbeitsort nur zweimal so groß ist. Dagegen gibt es zweimal so viele Einpendler in Eisenstadt. Jedoch sind die Anziehungskraft der Erwerbstätigen und ebenso die relativ hohe Zahl der Auspendler bei kleineren Städten oftmals beträchtlich. Dies kann in Ungarn am Beispiel von Fertőd und in Österreich mit Ausnahme von Wien im Falle von allen Siedlungen wahrgenommen werden. Das heißt, dass die Beschäftigungskraft von Sopron eher mit der von Győr oder Szom

bathely verglichen werden soll, da in beiden Städten, ähnlich wie in Sopron, 90 % der Erwerbstätigen am Wohnort beschäftigt sind. Wenn die Wohnbevölkerung mit der Zahl der Erwerbstätigen am Arbeitsort

verglichen wird, kann man den Schluss ziehen, dass Sopron auf Grund der Größe ein wesentlich größeres Angebot an Arbeitsplätzen und damit ein größeres Wirtschaftspotenzial haben müsste. (Tabellen 1–2).

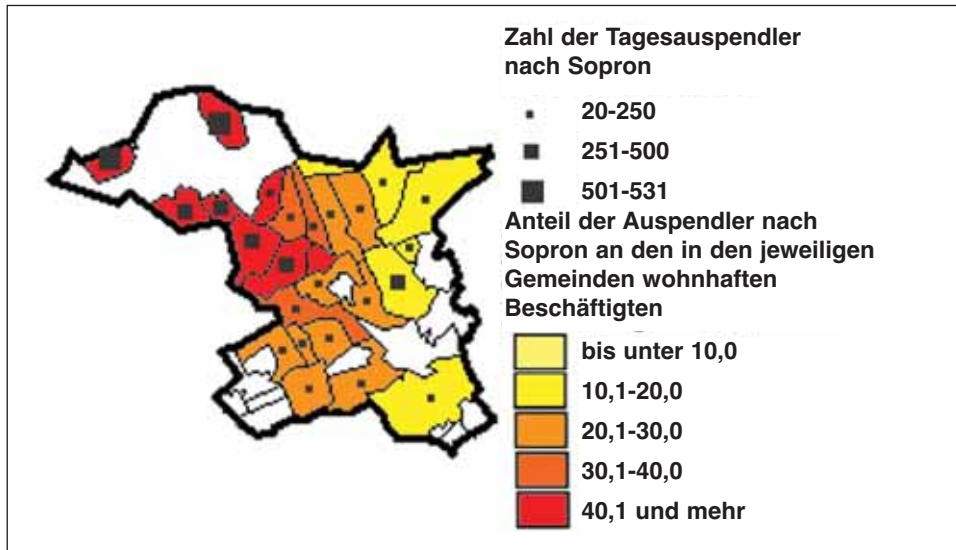


Abb. 1: Einzugsbereich der Pendler von Sopron nach Siedlungen.

Entwurf: Jankó, 2007. KSH laut Daten der Volkszählung 2001 ("<http://www.portal.ksh.hu>")

	Wohnbevölkerung	Erwerbstätige	Erwerbstätige am Wohnort	Auspender	Einpendler	Erwerbstätige am Arbeitsort
Sopron	56175	24461	21797	2664	5882	27679
Győr	129414	56874	52239	4635	25918	78157
Szombathely	81920	37946	33703	4243	13148	46851
Wien	1550123	709679	622551	87128	214625	837173
Eisenstadt	11334	5175	3535	1640	10506	14041
Wiener Neustadt	37627	17194	9519	7675	17220	26739

Tab. 1: Statistische Daten über Bevölkerungs- und Erwerbsstruktur ausgewählter Städte im Grenzraum, 2001, im Vergleich

Quelle: KSH, Statistik Austria, Volkszählungen. "<http://www.portal.ksh.hu>" "<http://www.statistik.at>"

	Erwerbstätige am Wohnort (%)	Einpendler/ Auspendler	Einpendler/ Erwerbstätige am Wohnort	Erwerbstätige am Arbeitsort/ Erwerbstätige (%)	Einpendler+ Auspendler/ Erwerbstätige am Wohnort (%)	Erwerbstätige am Arbeitsort /Wohnbevöl- kerung
Sopron	89,1	2,2	0,3	113,2	34,9	0,5
Győr	91,9	5,6	0,5	137,4	53,7	0,6
Szombathely	88,8	3,1	0,4	123,5	45,8	0,6
Wien	87,7	2,5	0,3	118,0	42,5	0,5
Eisenstadt	68,3	6,4	3,0	271,3	234,7	1,2
Wiener Neustadt	55,4	2,2	1,8	155,5	144,8	0,7

Tabelle 2: Statistische Daten über Beschäftigungsstruktur ausgewählter Städte im Grenzraum, in %, 2001, im Vergleich

Quelle: KSH, Statistik Austria, Volkszählungen, "<http://portal.ksh.hu>", "<http://www.statistik.at>"

Dies kann einerseits mit der Grenzlage der Stadt begründet werden, andererseits ist der Anteil der Pendler an den Erwerbstätigen in Ungarn viel geringer; im Komitat Győr-Moson-Sopron macht er von nur 34,6 % aus, während er im Burgenland 71,6 % beträgt.

Die Stadt mit ihren zahlreichen Funktionen wirkt nicht nur auf die Erwerbstätigen der Stadt, sondern auch auf das Leben und die Menschen in ihrer Umgebung eine starke Anziehungskraft aus. Hinsichtlich des Handels und des Gesundheitswesens ist die Kleinregion Kapuvár eindeutig auf die Stadt Sopron ausgerichtet, deren Bedeutung im Bereich der mittleren Schulbildung die Komitatsgrenzen weit überschreitet. Der Einzugsbereich der Universität von Sopron erstreckt sich bei einigen Fächern (z. B. Forst- und Holzwissenschaften) auf ganz Ungarn.

Faktoren, die die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt beeinflussen

Die infrastrukturelle Situation der Stadt ist ziemlich gut im Vergleich zu anderen Regionen Ungarns. Dies ist teilweise mit der Nähe von Österreich, dessen Schnellverkehrsnetz und mit der Nähe Wiens zu begründen. Eventuell ist es den österreichischen Lesern nicht bekannt, dass dank des Eisenbahnverkehrs zwischen Wien und Deutschkreutz Sopron zwei- bis dreimal so intensiven Kontakt zur ehemaligen Kaiserresidenz Wien als zu Budapest hat. Die öffentlichen Versorgungseinrichtungen von Sopron und Umgebung sind im Landesmaßstab außerordentlich gut. Zurzeit wird das Kanalisations- und Abwasserreinigungsprogramm in der Region Sopron realisiert, wodurch die Qualität der Versorgung



Foto 1: Universität Westungarn, Hauptgebäude im Botanischen Garten
Foto: F. Jankó



Foto 2: Universität Westungarn, Fakultät für Wirtschaftswissenschaften in der Elizabeth Straße Foto: F. Jankó

noch besser wird. Weiters ermöglicht das Programm, dass die Umweltschutzrichtlinien erfüllt werden können. Die Lösung des Abfalldeponieproblems der Region Sopron wird auch zurzeit durchgeführt, unter anderem wird eine regionale Abfallverarbeitungsanlage gebaut. Hinsichtlich der Energieversorgung der Wirtschaft treten keine Kapazitätsprobleme auf, dasselbe gilt auch für die Kommunikations- und Fernmeldeweseninfrastruktur.

In der Stadt befinden sich zwei bedeutende Industrieparks. Ziel des Industrieparks Arany-hegy ist es, sich zu einem innovativen Technologiezentrum zu entwickeln. Dazu stehen außerordentlich gute infrastrukturelle Bedingungen zur Verfügung, und den Anzeichen nach kann das festgelegte kurzfristige Leitbild des Parks umgesetzt werden. Der südöstliche Industriepark ist durch eine Privatinitiative entstanden. In dem Wirtschaftsentwicklungskonzept des Parks ist festgelegt, dass der Park zu einem Logistikzentrum wird, das die Aktivitäten der Raaberbahn gut ergänzt und weiterentwickeln kann.

Die Zahl der Erwerbstätigen in der Stadt und ihrer Region ist stabil. Die Region ist ein Zuwanderungsziel, die Einwohnerzahl steigt. Die demographischen Verhältnisse, die Altersstruktur und das Bildungsniveau der Stadt und ihrer Region gelten alle als vorbildlich verglichen mit dem Landesdurchschnitt oder im Vergleich mit anderen Komitaten. Es ist eine Region, die durch wirtschaftliche und soziale Probleme innerhalb des Komitats am wenigsten betroffen ist, die Arbeitslosenrate ist sehr gering. Nur ein sehr kleiner Anteil der Erwerbstätigen arbeitet in der Landwirtschaft und ein hoher Anteil ist im Dienstleistungssektor aktiv. Innerhalb der Industrie ist die Maschinenindustrie die Leitbranche, gefolgt von Holz- und Möbelindustrie mit fast gleich großem Anteil, Textilindustrie, Herstellung von Nichtmetall- und Mineral-

produkten und Chemieindustrie. Die vorteilhaften Veränderungen, die bezüglich des Arbeitsmarkts von Sopron wahrgenommen werden können, sind unter anderem der Nähe Österreichs zu verdanken. Die Pendler, die wegen der besseren Erwerbsmöglichkeiten von Sopron und Umgebung nach Österreich pendeln, können kaum in den ungarischen Arbeitsmarkt „zurückgelockt“ werden.

Die hohen Immobilienpreise des Wohnungsmarktes von Sopron erschweren die Migration zwischen den Regionen und zwischen den Dörfern und Städten. Die qualitative Zusammensetzung des Wohnungsmarktes ermöglicht jedoch, dass die Geschäftsleute und die neu ankommenden Erwerbstätigen gute Wohnungsverhältnisse finden können, die natürlichen und kulturellen Gegebenheiten der Stadt sind auch außergewöhnlich gut.

Es gibt eine Vielfalt von Ausbildungsmöglichkeiten, besonders Mittelschulen mit vielfältigem Profil. Die Schüler können zwischen zahlreichen Ausbildungen wählen, wobei die bedeutendsten Bereiche die Weinkunde, die Holzwissenschaften, die Elektronik- und Informationsbildung und das Gaststättengewerbe sind. Die traditionellen Fächer an der Universität, die von nationaler Bedeutung sind, sind die Holz- und Forstwissenschaften, die durch eine Kooperation mit den Unternehmen zur Stärkung der Umweltschutz- und Holzindustrie in der Region beitragen können. Die Aufgaben der Fakultät für Wirtschaftswissenschaften gehen weit über die Bildung hinaus: In Zusammenarbeit mit den politischen und wirtschaftlichen Akteuren fungiert die Fakultät als intellektuelle Basis und als Organisator der regionalen Forschungen und der Raumentwicklung.

Die landwirtschaftlichen Traditionen der Stadt

Bezüglich der Soproner Landwirtschaft fällt fast jedem ausschließlich der Weinbau ein. Die Agrartraditionen der Stadt verbinden sich eindeutig mit dem Weinbau und mit dem Garten- bzw. Obstgartenbau. Die Jahrhunderte alte Geschichte des Soproner Weins hängt mit der Entwicklung der Stadt und ihrer Bürger eng zusammen. Die Größe der Stadt Sopron ist also großteils durch den Weinbau und den Weinhandel entstanden, obwohl die Bedeutung des Fernhandels, z. B. die Rolle der Soproner Händler beim Rinder-Export, auch erwähnt werden soll. Die Weinberge von Sopron wurden bis zum Zweiten Weltkrieg vor allem durch deutsche Bauern, „Ponzichter“ (Bohnenzüchter), bewirtschaftet. Der Weinbau der Region ist erstens durch den Marktverlust, der dem preußisch-österreichischen Zollkrieg im 18. Jahrhundert folgte, danach durch die Phylloxera-Seuche (Reblaus-Katastrophe) zurückgefallen. Nachdem die Grenzen in Trianon abgesteckt wurden, sind weitere Schwierigkeiten und weitere Marktverluste aufgetreten. Durch die Deportation der Deutschen und durch die Organisation von sozialistischen Betrieben ist ein wichtiger Teil der Soproner Geschichte verschwunden.

In der Ära der sozialistischen Staatswirtschaft wurden zahlreiche Produktionsgenossenschaften in Sopron und Umgebung gegründet, von denen sich mit der Zeit der so genannte „Dózsa“ (eine landwirtschaftliche Produktionsgenossenschaft = LPG) zur stärksten entwickelt hat. Der Weinbau hat aber erst nach 1970 wieder die führende Stellung innerhalb der Landwirtschaft eingenommen. Die damaligen quantitativen Entwicklungen wurden mittlerweile durch Entwicklungen, die die Erhöhung der Qualität zum Ziel haben, abgelöst. Es ist diesen Entwicklungen zu verdanken, dass

heute das Weinbaugebiet Sopron zu den Weingegenden gehört, wo hohe Qualität garantiert ist.

Natürlich war der Wein nicht das ausschließliche Produkt, das durch die Agrarbevölkerung hergestellt wurde, der Anbau von Zerealien (Getreide), Viehfutter, Zuckerrüben und Kartoffeln war, den westungarischen Gegebenheiten entsprechend, auch typisch. Der Obstbau in der Region hat nach den Schwierigkeiten des Weinverkaufs einen Aufschwung genommen. Der Anbau von Edelkastanien zählt zu den ältesten Traditionen in der Umgebung. Bis um die Jahrhundertwende (um 1900) haben die Dörfer entlang des Ufers des Neusiedler Sees eine Wirtschaft entwickelt, die die Versorgung der städtischen Wirtschaft garantierte.

In der sozialistischen Ära war der Anbau der Futterpflanzen bedeutend, aber auch die spezialisierte Viehzucht, vor allem Rinder und Schafe. In den 1980er-Jahren ist der Acker- und Pflanzenbau praktisch eingestellt worden wie auch die Viehhaltung, wobei sich als „letzte Inseln“ die Rinderzucht in Fertőrákos (Kroisbach), die Pferde- und Schafzucht in Brandmajor, und die Pferdezucht in Ágfalva (Agendorf) in der unmittelbaren Umgebung der Stadt erhalten konnten. Die Ackerflächen wurden bis heute zerstückelt, die Kultivierung der charakteristischen Kleingärten blieb erhalten.

Durch die Entwicklung der Stadt hat sich die Größe der Flächen, die von der Kultivierung ausgeschlossen wurden (bebaute Flächen, Straßen usw.) vervielfacht. Seit 1935 haben sich die Ackerflächen um 1.300 Hektar verringert. Von den bestehenden Ackerflächen sind jedoch viele brach liegend, nach einigen Schätzungen werden nahezu zwei Drittel der Ackerflächen nicht bewirtschaftet. Die bebaute Fläche der Stadt grenzt heute nirgendwo an ausgedehnte Ackerflächen, nur kleinere Ackerflächen befinden sich noch beim

Grenzübergang Klingenbach (Kelénpatak) und in der Umgebung von Ágfalva, Sopronkőhida und Harka (Harkau).

Die landwirtschaftliche Kultivierung der Stadt wird zusätzlich durch die forstwirtschaftliche ergänzt. Der größte Teil der städtischen Waldfläche von 5,9 Hektar wird von der Studien-Forstwirtschaft-AG verwaltet. Diese Firma bewirtschaftet außerdem von der Stadt entfernt gelegene Wälder der ehemaligen so genannten „Nagyerdő“ („Grosswald“) des Komitats Sopron. In der Umgebung von Sopron sind in erster Linie Kastanienwälder in Privatbesitz gekommen. In Ungarn ist der Studien-Charakter der Aktiengesellschaft einmalig, der einen bedeutenden und bestimmten Tätigkeitsbereich vorschreibt: Das primäre Ziel ist die Präsentation durch Fachleute unter betrieblichen Umständen für die Schüler und Studenten der Universität und der höheren Fachschulen und die Bereitstellung der Rahmenbedingungen der wissenschaftlichen Forschung. Fast ein Drittel der Fläche der Forstwirtschaft ist Naturschutzgebiet, und der 2.300 ha Parkwald bietet auch eine spezielle Funktion für den inländischen Tourismus.

Industrie – schwache Industrialisierung, starke Deindustrialisierung

Die Entwicklung von Sopron ist seit Mitte des 19. Jahrhunderts einigermaßen stecken geblieben. Die Stadt wurde durch den wegfallenden Weinexport, der in Richtung deutsche Bundesländer unmöglich wurde, und durch den langsamen Ausbau der Eisenbahnlinien beeinträchtigt. Die Bahnlinie in die kaiserliche Hauptstadt ist vergeblich so früh errichtet worden, viele haben gemeint, dass dadurch eher die Konkurrenz der Wiener Händler bzw. der Einfluss Wiens in Sopron stärker geworden ist. Wegen seiner Verwaltungsfunktionen in

der Bach-Ära hatte Sopron lange Zeit danach aus der Sicht der Regierung ein negatives Image. Ohne die Unterstützung der Regierung sind viele Versuche, Fabriken und Werke zu gründen, bis zur Jahrhundertwende gescheitert (Horváth 1988). Erst danach wurden Leitbetriebe gegründet, obwohl das erste Kohlenbergwerk Ungarns schon seit Ende des 18. Jahrhunderts in Brennbergbánya (Brennberg), in der Nähe von Sopron, in Betrieb war. Der Vorgänger der noch heute funktionierenden Bierbrauerei wurde 1896, der Vorgänger der Teppichfabrik, die 2008 geschlossen wurde, 1909 gegründet. In der Stadt ist zuerst die Metallindustrie bedeutend geworden – 1905 wurde die Eisenwarenfabrik AG mit österreichischem Kapital errichtet, die auch eine Metallgießerei und eine Schlosserei gründete, später, 1943, haben die Budapester Weiss-Manfréd-Werke einen Betrieb gegründet, der Metallwaren hergestellt hat. Die Textilindustrie hat in den 1920er- und 1930er-Jahren angefangen, sich durch die eingeschlossene Strategie der Soproner Führungskräfte zu verstärken. In diesen Jahrzehnten haben sich in der Stadt zwei Seidenfabriken, eine Baumwollfabrik und eine Kammgarnfabrik angesiedelt, die mehrheitlich durch österreichische und deutsche Kapitalinvestitionen finanziert wurden. Innerhalb der Industrie hat also die Textilindustrie dominiert, zwischen den zwei Weltkriegen waren noch ein bis zwei weitere Fabriken in Betrieb, die eine nennenswerte Zahl an Arbeitern beschäftigt haben. Diese waren die Schuhzubehörfabrik in der Kőszegi Straße und die Fleischfabrik in der Hátulsó Straße. Natürlich hat es noch weitere kleinere oder größere Unternehmen (Seifenfabrik, Essigfabrik, Zigarettenpapierfabrik, Brotfabrik, Milchfabrik, Leistenfabrik, Stärkefabrik, Ziegelfabriken usw.) in Sopron gegeben, aber diese haben nicht zu den Betrieben

gehört, die viele Arbeiter beschäftigt haben. Die Arbeitskräftestruktur der Stadt und ihrer Region hat sich daher langsamer umgestaltet, letzten Endes ist die Entwicklung der Stadt im Vergleich mit den Zentren der Region ziemlich zurückgeblieben (Horváth 1985; Kelényi 1964).

Der Verstaatlichung von 1948 folgte die Zusammenlegung der Betriebe zwischen 1955 und 1963, danach erfolgten noch zahlreiche Umorganisirungen. Als Resultat haben alle Betriebe, mit Ausnahme der Bekleidungsfabrik, ihre Selbstständigkeit verloren.

Das Holzindustrie-Profil der Stadt hat sich in den 1950er-Jahren entwickelt. Die Möbelindustrie-Genossenschaft von Sopron hat 1948, der Vorgänger des Holzindustrie-Unternehmens von Sopron (SOFA) 1951, das Spanholzverarbeitungsunternehmen (FORFA) 1956 angefangen zu produzieren. Die Bedeutung der Textilindustrie hat nach dem Krieg weiterhin zugenommen (Bekleidungsfabrik – 1950), ihr Produktionswert innerhalb der Industrie lag in den 1980er-Jahren bei 40 %, der Anteil an Beschäftigten bei 50 %. Die Maschinenindustrie war jedoch auch im Aufschwung: Die Werte des Leichtindustrie Maschinenbauunternehmens, des Autoausrüstungsunternehmens (AFIT) und des Baumaschinenherstellungsunternehmens lagen auch bei ca. 30 %, wohingegen die Holzindustrie nur 20 % bzw. 10 % vorweisen konnte. Hinsichtlich der Gestaltung des industriellen Profils von Sopron haben die Genossenschaften auch eine entscheidende Rolle gespielt, z. B. die Ciklámen-Bekleidungsindustrie-Genossenschaft, die Autometall- und Kupferwerkindustrie-Genossenschaft, die Möbelindustrie-Genossenschaft, die Eisen- und Kraftfahrzeugindustrie-Genossenschaft (Mollay 1985).

Bis zu Beginn der 1980er-Jahre haben die einzelnen Betriebe, als Einheiten der verschiedenen Großunternehmen, mit

mehr oder weniger Selbstständigkeit funktioniert. Folglich war eine dynamische Industrieförderung nicht charakteristisch. 1983 gab es nur noch folgende selbstständige Unternehmen: die Bierbrauerei Sopron, AFIT und SOFA. Die spektakuläre Produktionsvolumen-Erweiterung kann jedoch drei Firmen, ELZETT, AFIT und der Gießerei, verdankt werden. Die Produktion für den Export hat sich auch auf die folgenden drei Firmen bezogen: AFIT, ELZETT und die Teppichfabrik (Horváth 2002).

Von den aufgezählten Betrieben sind viele nach dem Systemwechsel eingestellt worden, so die Baumwollindustrie, die Bekleidungsfabrik, die Mehrheit der Unternehmen, die sich mit Maschinenbau oder mit Eisenwarenherstellung beschäftigten, und SOFA von den Holzindustriefirmen. Zu den Betrieben, die auch heute gut funktionieren, gehören die Bierbrauerei im Besitz von Heineken, das Taeg Sägewerk und die Samas Büromöbel GmbH., die der Rechtsnachfolger von FORFA ist. Neue bedeutende Ansiedlungen, die auf dem „Braunsfeld“ (ein Gebiet mit Industrieruinen aus der sozialistischen Ära) entstanden, sind: die Gala-Kerzen Kerzenfabrik, die Hofmann GmbH., die garagenindustrielle Einrichtungen herstellt, Semperform und Sempermed, die die Gummiindustrie repräsentieren, und Csonka-Glas, die in der Glasindustrie aktiv ist. Viele neu angesiedelte Unternehmen können noch aufgezählt werden: Der Sweedwood Betrieb, der zur Firmengruppe von IKEA gehört, stärkt das Holzindustrie-Profil der Stadt, nebenbei sind die neu angesiedelten Firmen hauptsächlich in der Ersatzteilherstellung für die Autoindustrie (AWF, Hirschler), in der Maschinenindustrie (Unimas, Clemco) und in der Elektronikindustrie (IMS Connector System GmbH.) tätig. Ihre Bedeutung liegt in der Funktion als Arbeitgeber ebenso wie als Gewerbesteuer-Zahler.

Das heißt, dass wir nach dem System-

wechsel Zeugen des kompletten Verfalls der städtischen Textilindustrie wurden. Die Maschinenindustrie und die Holzindustrie haben jedoch große Umwandlungen durchgemacht und sind schließlich übriggeblieben, wiewohl die Rolle der Industrie in der Beschäftigung allgemein sehr nachgelassen hat.

Die zwei Hauptteile der Industriegebiete in der Stadt befinden sich entlang der Eisenbahnlinien. Zuerst ist die nordwestliche Zone entstanden, zu deren Entwicklung zahlreiche Faktoren beigetragen haben. Der wichtigste davon ist wahrscheinlich, dass die erste Eisenbahnverbindung der Stadt zwischen Wiener Neustadt und Sopron ausgebaut wurde (1847), die Hauptstation war der Südbahnhof, der an der westlichen Seite der Stadt gebaut wurde. Der Durchgangsverkehr ist später durch den Bau der Sopron-Nagykanizsa-Linie (1865) am Bahnhof entstanden. Die Lage des Bahnhofs hat sowohl die Entwicklung des Straßennetzes, als auch die Wahl des Standortes von vielen Industrieunternehmen beeinflusst, da der Bahntransport und die Möglichkeit, Industriegleise ausbauen zu können, Priorität bis in die 1950- und 1960er-Jahre hatten. Ein anderer Grund war, dass vor der Grenzziehung von Trianon das selbstverständliche Zentrum für die Stadt Sopron die „Hauptstadt“ Wien war, der Soproner Absatzmarkt Österreich; bis zum Zweiten Weltkrieg wurden auch die meisten Betriebe mit österreichischem oder deutschem Kapital gegründet, deshalb hat sich die Stadt in Richtung Westen gedreht und hat sich in erster Linie in diese Richtung entwickelt. Neben den Fabriken hat auch die Mehrheit der Militärobjekte und Kasernen ihren Platz an dem westlichen bzw. nordwestlichen Teil der Stadt gefunden, wahrscheinlich ebenso wegen der Eisenbahn. Während des Zweiten Weltkriegs wurden mehrere Kasernen bombardiert, auf dessen Plätzen und Rui-

nen neue sozialistische Unternehmen, Wirtschaftsorganisationen (staatliche Forstwirtschaft, Holzindustrie) errichtet wurden, wodurch sich der wirtschaftliche Charakter des nordwestlichen Gebiets erweitert hat (Abb. 2–3).

In den 1960er- und 1970er-Jahren kam die Erkenntnis zu spät, dass die Luftverschmutzung der Industrieanlagen am häufigsten durch die nördlichen und westlichen Winde in Richtung der Stadt getrieben wird. Die größten Umweltverschmutzer – die Eisengießerei, das Wärmekraftwerk – haben die Luft der Stadt für eine lange Zeit belastet. Durch die Schließung der umweltverschmutzenden Industriezweige, durch den Technologiewandel und der daraus resultierenden Emissionsminderung ist die Umweltbelastung, die durch den Transport zu den Betrieben entsteht, zu einem größeren Problem als die direkte Luftverschmutzung geworden. All das kann mit dem Wandel der Verkehrsmöglichkeiten begründet werden, da die Rolle des Eisenbahnverkehrs vom weitaus flexibleren Straßengüterverkehr übernommen wurde. Dies ist vor allem deswegen zu einem großen Problem geworden, weil die Stadt, die im Sozialismus ihre Orientierung gewechselt hat, die Straßennetzentwicklung der nordwestlichen Gebiete vollkommen vernachlässigte. Die nord-südliche Verbindungsstraße, die schon vor dem Zweiten Weltkrieg geplant war, wurde nicht gebaut, weshalb der Straßengüterverkehr gänzlich quer durch die Stadt stattgefunden hat und auch heute stattfindet. Das andere Problem ist, dass das Gebiet heute zum Teil zu einer „Brownfield-Zone“ geworden ist, das heißt zu einer unbenutzten, durch zahlreiche Umwelt- und Immobilienmarkt-Probleme geprägten Industrie- und Bahn-Zone wurde. Die geschlossenen großen sozialistischen Standorte wurden zerstükkelt, und teilweise durch Handels- und Dienstleistungsfunktionen erweitert (Abb. 4).

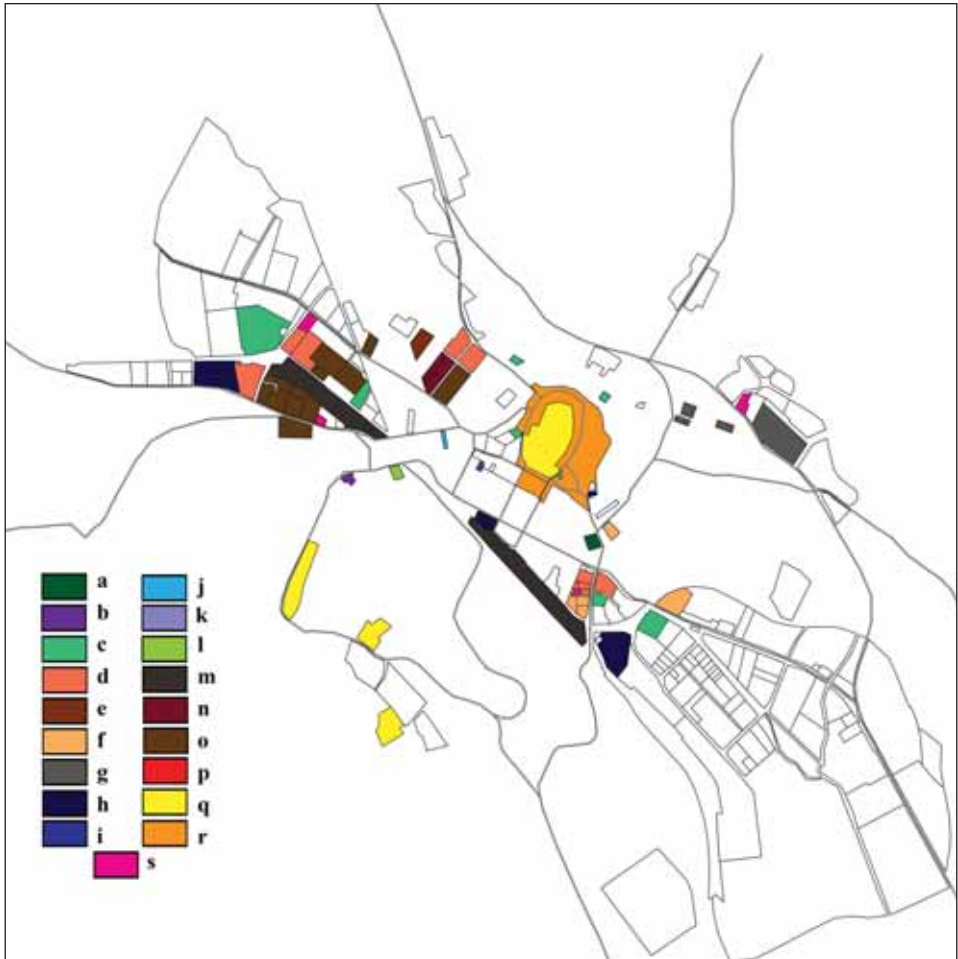


Abb. 2: Funktionen der Wirtschaftsgebiete von Sopron 1938

Legende:

- a: Land- und Forstwirtschaft** **b: Weinbau** **c: Nahrungsmittelindustrie**
d: Textilindustrie **e: Holz- und Möbelindustrie**
f: Chemieindustrie **g: Ziegelproduktion**
h: Produktion von Metallgrundstoffen und Metallwaren **i: Elektronikindustrie**
j: Maschinenbau **k: Kraftfahrzeugindustrie**
l: sonstige Leichtindustrie **m: Transport und Lager**
n: Kommunalbetriebe **o: Kasernen**
p: Bürogebäude **q: Beherbergung und Gastronomie, Tourismus**
r: Handel, Dienstleistungen, s: Wohnfunktion, Wohnhäuser der Erwerbstätigen

Entwurf: Jankó F., 2007

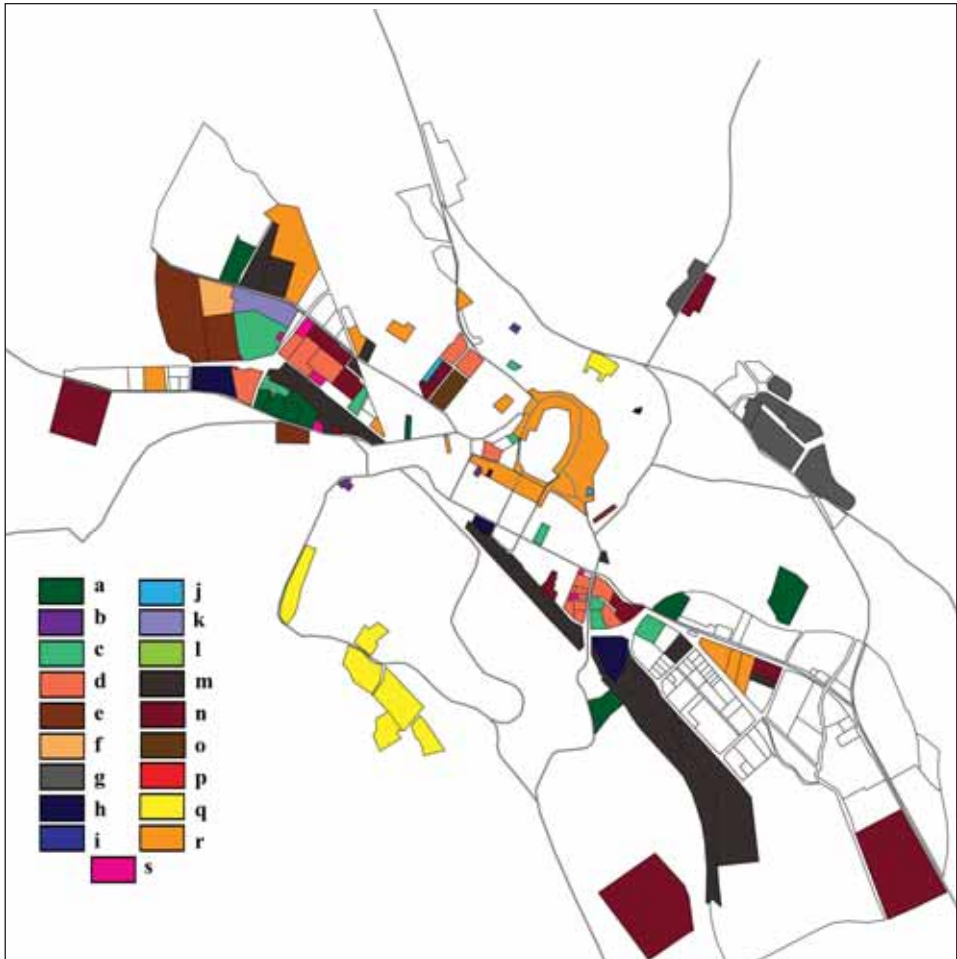


Abb. 3: Funktionen der Wirtschaftsgebiete von Sopron 1987

Legende:

- a: Land- und Forstwirtschaft
- b: Weinbau
- c: Nahrungsmittelindustrie
- d: Textilindustrie
- e: Holz- und Möbelindustrie
- f: Gummi- und Kunststoffindustrie
- g: Glasindustrie, Baumaterialienindustrie
- h: Produktion von Metallgrundstoffen und Metallwaren
- i: Elektronikindustrie
- j: Maschinenbau
- k: Kraftfahrzeugindustrie
- l: sonstige Leichtindustrie
- m: Transport und Lager, Großhandelsunternehmen
- n: Kommunalbetriebe
- o: Verteidigung
- p: Bürogebäude
- q: Beherbergung und Gastronomie, Tourismus
- r: Handel, Dienstleistungen, Dienstleistungsunternehmen
- s: Wohnfunktion, Wohnhäuser der Erwerbstätigen

Entwurf: Jankó, 2007

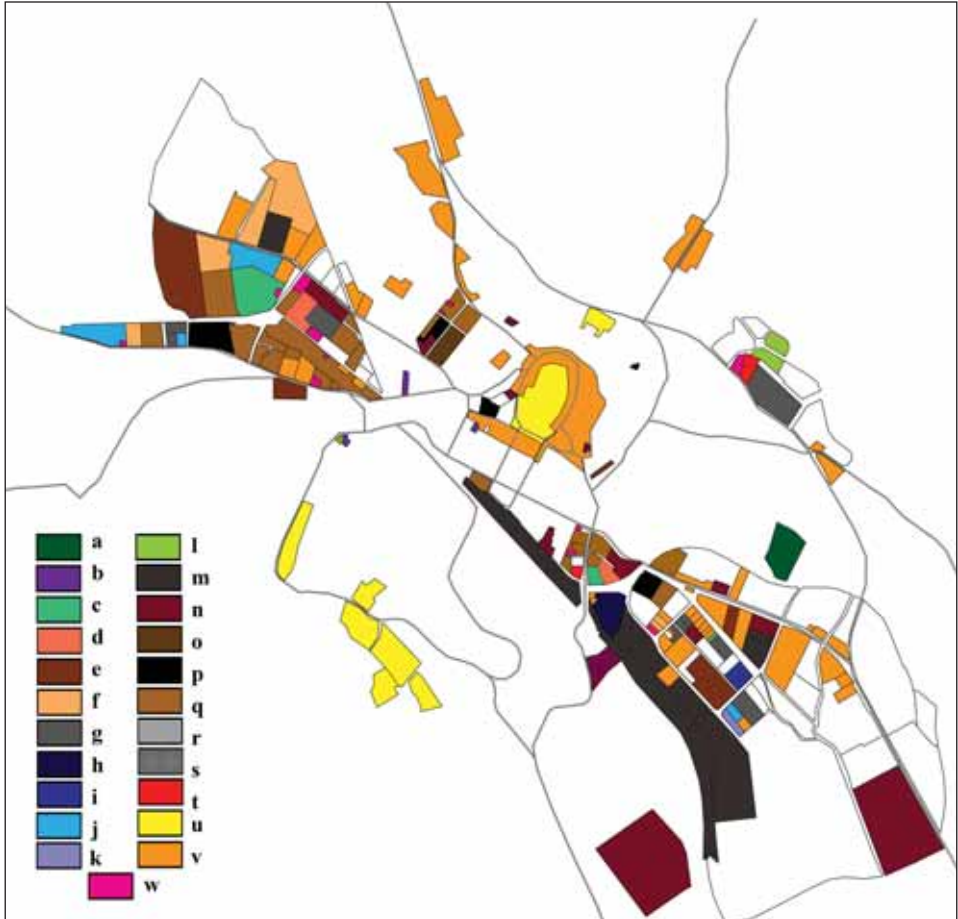


Abb. 4: Funktionen der Wirtschaftsgebiete von Sopron 2007

Legende:

a: Land- und Forstwirtschaft **b:** Weinbau **c:** Nahrungsmittelindustrie

d: Textilindustrie **e:** Holz- und Möbelindustrie

f: Gummi- und Kunststoffindustrie **g:** Glasindustrie, Baumaterialienindustrie

h: Produktion von Metallgrundstoffen und Metallwaren **i:** Elektronikindustrie

j: Maschinenbau **k:** Kraftfahrzeugindustrie

l: sonstige Leichtindustrie **m:** Transport und Lager

n: Kommunalbetriebe **o:** Verteidigung **p:** unbenutztes Betriebsgelände

q: teilweise genutztes Betriebsgelände, wo die frühere Funktion eingestellt wurde

r: ehemaliges Betriebsgelände, das zur Handelsfunktion umkonstruiert wurde

s: ehemaliges Betriebsgelände, das zur Wohnfunktion umkonstruiert wurde

t: Bürogebäude **u:** Beherbergung und Gastronomie, Tourismus

v: Handel, Dienstleistungen **w:** Wohnfunktion, Wohnhäuser der Erwerbstätigen

Entwurf: Jankó, 2007

Das zweitgrößte Industrie- und Wirtschaftsgebiet liegt im südöstlichen Teil von Sopron. Dieses Gebiet hat nun seit Ende der 1960er-Jahre angefangen sich an dem Gelände östlich der Eisenbahnüberführung über die Győri Straße auszubreiten, bis dahin standen auf diesem Gebiet nur der Schlachthof und die Dózsa LPG, die auf dem Platz der ehemaligen Seifenfabrik angesiedelt ist. In der sozialistischen Ära haben sich die industriellen Merkmale des Gebiets nicht verstärkt, sondern verschiedene Dienstleistungs- und Handelsunternehmen haben hier Standorte gegründet. Nur nach dem Systemwechsel kann man von einer Industrieförderung sprechen: Mehrere Betriebe haben sich an den inneren Bereichen des westlichen Rangierbahnhofs angesiedelt. Das Gebiet um die Győri Straße ist heute das Zentrum der kommerziellen Entwicklung.

Mehrere größere Industrie- und Wirtschaftsgebiete befinden sich im nördlichen bzw. nordöstlichen Teil der Stadt. Der Charakter der Ausfahrtstrecke der Pozsonyi Straße wird durch Autosalons und Baumaterialhandlungen bestimmt, die durch die Rekultivierung des Müllablageplatzes an der ehemaligen Sandgrube entstanden sind. Im Gegensatz zum Namen „Industriepark Arany-hegy“ hat das Gebiet kein industrielles, sondern eher ein kommerzielles und Dienstleistungsprofil. Der Park ist auf jenem Gebiet gegründet worden, das durch die Rekultivierung des Geländes der Ziegelfabrik entstanden ist, wobei die Ziegelfabrik (Wienerberger) noch immer neben dem Park besteht.

Handel, Dienstleistungen

Bei der Vorstellung der Wirtschaft von Sopron spielen bei den wirtschaftlichen Eigenheiten der Stadt natürlich auch die Dienstleistungen eine wichtige Rolle. Heut-

zutage arbeiten in allen Städten die meisten Erwerbstätigen im tertiären Sektor. Zwischen den 1980er-Jahren und der letzten Volkszählung ist die Zahl der Erwerbstätigen, die in der Industrie beschäftigt waren von 11.000 auf 5.000 Tausend gesunken. Eine noch größere Verminderung konnte nur bei der Landwirtschaft wahrgenommen werden. Innerhalb des tertiären Sektors haben der Handel, die Beherbergung und Gastronomie, die wirtschaftlichen Dienstleistungen nach und nach ihren Anteil zumindest verdoppelt. Das Profil einer Handelsstadt hat sich wieder ausgeprägt, zusammen mit dem Transport waren 2001 in diesen Bereichen mehr Erwerbstätige beschäftigt als in den sekundären Wirtschaftszweigen. Das kann auch anhand der Verteilung der wirtschaftenden Unternehmen wahrgenommen werden (Tabelle 3–4).

Einer der bedeutendsten Wirtschaftsaktoren der Stadt ist die Raaberbahn AG (GYSEV Zrt.), die schon seit 1872 als eine selbstständige Eisenbahngesellschaft innerhalb der Monarchie funktioniert hat. Seit Trianon wird sie von Eigentümern beiderseits der Grenze betrieben und verwirklicht Entwicklungen in der Region. Die Raaberbahn AG hat die Sopron-Győr- und die Sopron-Szombathely-Szentgottárd-Eisenbahnlinien elektrifiziert, sie betreibt die Bahn in der Region des Neusiedler Sees und spielt eine entscheidende Rolle im Personen- und Gütertransport der Grenzregion.

Die Stadt ist jedoch auch zu einer Dienstleistungsstadt geworden, ihre städtischen Funktionen haben sich verstärkt; all das kann anhand der sich schnell entwickelnde Verwaltungs-, Bildungs- und Gesundheitssektoren festgestellt werden. Die Bedeutung des Tourismus kann durch diese zwei Datentypen nicht real bewertet werden, da das ausgegebene Geld der angekommenen Gäste in mehreren Wirt-

	1980	1990	2001
Landwirtschaft	5,1	4,9	1,6
Industrie	43,1	33,3	22,3
Baugewerbe	4,4	4,7	6,1
Handel, Instandhaltung und Reparatur	7,9	9,4	14,7
Beherbergung und Gastronomie	3,9	6,2	8,0
Transport und Lagerwirtschaft, Nachrichtenübermittlung	10,8	11,9	11,2
Kredit- und Versicherungsgewerbe	0,5	0,9	1,8
Grundstücks- und Wohnungswesen, Wirtschaftsdienstleistungen	3,8	3,4	5,8
Öffentliche Verwaltung, Verteidigung	2,9	4,8	6,1
Erziehung und Unterricht	7,9	8,4	8,8
Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen	5,6	7,2	8,2
Erbringung von sonstigen öffentlichen Dienstleistungen	4,2	4,7	5,5

Tabelle 3: Anteil der Erwerbstätigen von Sopron nach Wirtschaftsbranchen 1980, 1990 und 2001 (Volkszählungen)

Quelle: KSH, "<http://portal.ksh.hu>"

	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Landwirtschaft	2,3	2,4	2,2	2,1	1,9	1,7	1,6
Industrie	11,3	11,1	11,5	10,6	10,0	9,4	9,4
Baugewerbe	7,9	7,7	7,6	8,0	8,4	8,6	8,3
Handel, Instandhaltung und Reparatur	28,4	26,5	24,0	21,2	20,4	20,2	20,0
Beherbergung und Gastronomie	7,5	7,3	6,9	6,5	6,1	6,0	5,7
Transport und Lagerwirtschaft, Nachrichtenübermittlung	4,4	4,4	4,6	6,2	6,3	6,0	5,7
Kredit- und Versicherungsgewerbe	2,4	3,2	2,8	2,5	2,4	2,8	3,2
Grundstücks- und Wohnungswesen, Wirtschaftsdienstleistungen	21,1	22,3	24,6	23,3	24,4	24,9	25,6
Öffentliche Verwaltung, Verteidigung	1,9	2,4	2,9	3,0	3,5	3,5	3,6
Erziehung und Unterricht	4,3	4,3	4,4	4,6	4,7	4,8	5,0
Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen	8,2	8,4	8,4	12,1	12,0	12,0	11,9

Tabelle 4: Branchenstruktur der Soproner Unternehmen 1999–2005

Quelle: KSH, "<http://portal.ksh.hu>"

schaftszweigen realisiert wird. Es ist viel mehr bezeichnend, dass Sopron 2006 hinsichtlich der Zahl der Touristen und der Zahl der Übernachtungen den 5. bzw. den 6. Platz in Ungarn erreicht hat, nur von der Hauptstadt und von einigen Badeorten übertroffen. Der Anteil der ausländischen Touristen an diesen Daten ist gar nicht so hoch (8., 12.), die Stadt ist also eher ein Zielpunkt des nationalen Tourismus.

Der wichtigste Bereich des Kleinhandels ist die traditionelle Einkaufsstraße, die „Grabenrunde“ (Várkerület), der sich Straßen in einer funktionellen Weise, mit geringerer Funktionsdichte, anschließen. Diese Straßen werden eher von der lokalen Bevölkerung benutzt. Seit Anfang der 1990er-Jahre wurde die Kleinhandels- und Gastgewerbezone der Grabenrunde um die Füredi Promenade erweitert. Auf demselben Raum konzentrieren sich die Zahnarztpraxen, die auch heute noch gut vom Dentaltourismus leben, und die Schönheitsdienstleistungen (Abbildung 5–6).

Eine weitere Handels- und Gastgewerbezone ist entlang der Lackner Kristóf Straße in Richtung des Grenzübergangs entstanden (Stadion-Geschäftshaus, der ehemalige Standort der Baumwollindustrie, die Umgebung des Sportzentrums, bis zum Sopron Plaza), die in erster Linie durch den Einkaufstourismus ins Leben gerufen wurde. Viele Handels- und Dienst-

leitungsunternehmen mit großen Grundflächen sind entlang der südöstlichen und der nördlichen Ausfahrtstraßen der Stadt angesiedelt, die an erster Stelle die Versorgung der Bevölkerung der Stadt und ihrer Umgebung abdecken, und deren Zahl sich heute weiter vermehrt. Dadurch ergibt sich die Frage, wie die Handelszentren am Rande der Stadt die traditionellen Räume des Kleinhandels beeinflussen. Obwohl in diesem Zusammenhang immer mehr Zeichen auf den Niedergang des Burgrings hinweisen, haben diese Prozesse erst begonnen. Die Entscheidungsträger haben schon die Behandlung des Problems angesprochen, die Lösung liegt wahrscheinlich in der Umgestaltung der Raumnutzung und der Verkehrsordnung des Burgrings und in der Anwendung von Förderungsmaßnahmen zugunsten des lokalen Kleinhandels.

Die Struktur des Soproner Handels hat sich in den vergangenen anderthalb Jahrzehnten ziemlich gewandelt. Die Zahl der Kleinhandelsgeschäfte hat sich sehr verringert und ist auf das Niveau von vor 10 Jahren zurückgefallen. Dies kann zum Teil durch den Niedergang des Einkaufstourismus begründet werden, aber die Unternehmen, die sich im Handel unbedingt durchsetzen wollten aber scheiterten, haben auch dazu beigetragen. Regionale Daten im Vergleich widersprechen diesen Argumenten (Tabelle 5).

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Komitat Győr-Moson-Sopron	6254	6923	7293	7486	7630	7723	7768	7771	7793
Kleinregion Sopron-Fertőd	1686	1818	1908	1890	1920	1869	1801	1775	1730
Sopron	1252	1368	1461	1456	1482	1427	1372	1345	1296

Tabelle 5: Zahl der Kleinhandelsgeschäfte 1997–2005 im Vergleich

Quelle: KSH, portal.ksh.hu



Abb. 5: Bekleidungs-, Textilwaren-, Schuh- und Lederwarengeschäfte in der Innenstadt von Sopron, 2000

Legende:

a: Bekleidung und Textilwaren

b: Schuhe und Lederwaren

c: leere Geschäftsräume

Quelle: Jankó, 2001



Abb. 6: Gesundheitsdienstleistungen in der Innenstadt von Sopron, 2000

Legende:

1: Zahnarztpraxen

2: Friseursalons und sonstige Gesundheitsdienstleistungen

Quelle: Jankó, 2001

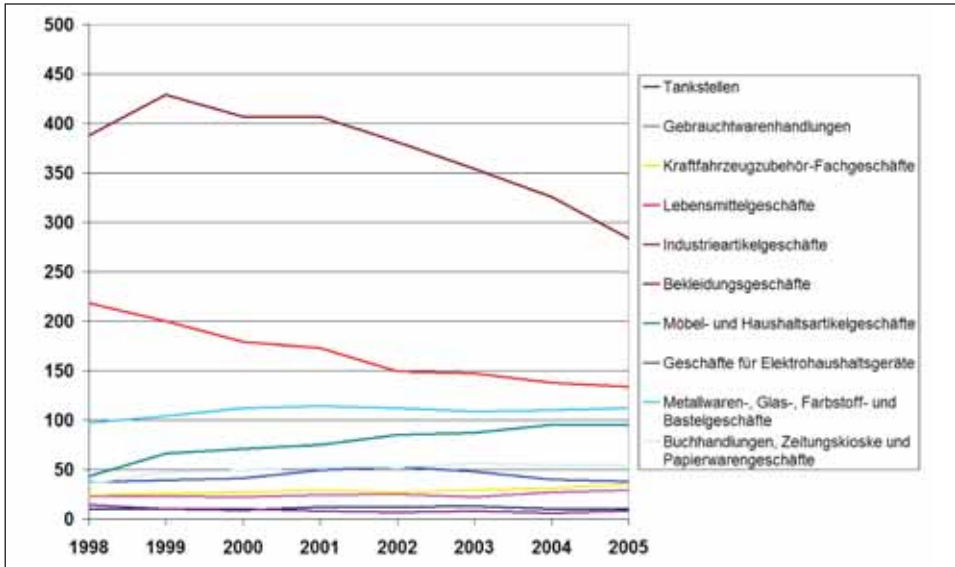


Abb. 7: Entwicklung der Kleinhandelsstruktur von Sopron, 1998–2005

Quelle: KSH, portal.ksh.hu

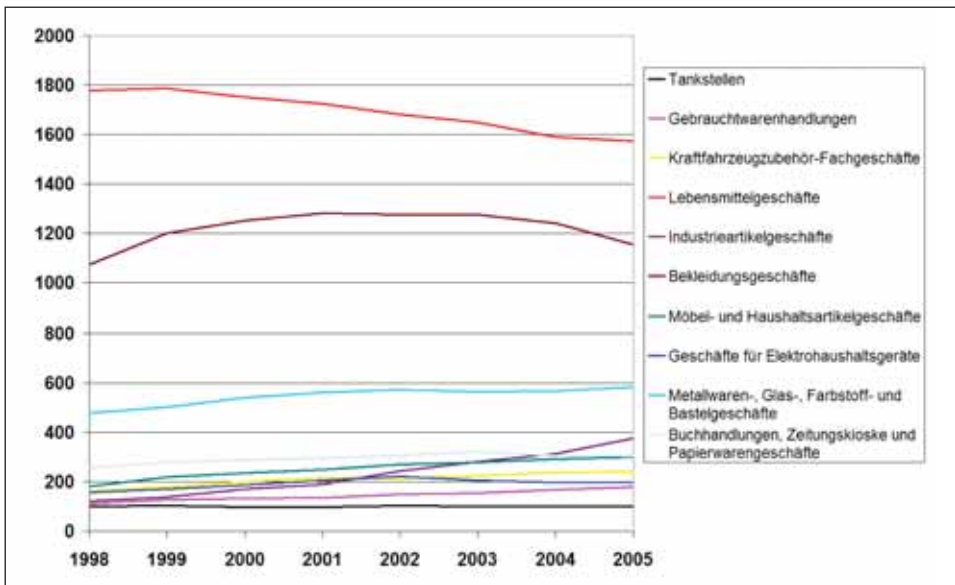


Abb. 8: Entwicklung der Kleinhandelsstruktur des Komitatus Győr-Ménfőcsanak-Sopron, 1998–2005 Quelle: KSH, portal.ksh.hu

Die deutliche Abnahme der Bekleidungs- und Lebensmittelgeschäfte ist offensichtlich. Diese Verminderung zeigt sich auch auf der Komitatsbene, obwohl der Rückgang in Sopron viel stärker sichtbar ist. Dies kann mit der Entstehung der großen Einkaufszentren, der Veränderung des Käuferverhaltens und auf jeden Fall mit dem Niedergang des Einkaufstourismus begründet werden (Abbildung 7–8). Die Verringerung des Einkaufstourismus ist dem Ausgleich der Verbraucherpreise zu verdanken. Heute nimmt die Zahl der Personen, die mit Einkaufsabsichten von Sopron nach Österreich fahren, wieder zu, da die Preise in vielen Fällen in Ungarn nicht mehr günstiger sind. Die Käufer, die Qualitätsprodukte kaufen wollen, wählen auch immer öfter Österreich, und das gilt auch für einige Dienstleistungen (z. B. Schwimmbad, Strandbad).

Perspektive

Viele Experten meinen, dass Sopron nicht vom Einkaufstourismus leben sollte. Für die Stadt ist die große Herausforderung, wie sie ihren ehemaligen Einzugsbereich immer mehr integrieren kann, um sich dadurch Stadtentwicklungspotenziale verschaffen zu können. Dabei ergeben sich zahlreiche Fragen. Ist es möglich, dass Sopron im kulturell-touristischen Bereich wieder eine zentrale Rolle in der Grenzregion spielen wird? Kann bzw. will die Stadt wieder zweisprachig werden, hat überhaupt diese Frage Realität in der nahen Zukunft? Was für eine Rolle spielt und welche Rolle will Sopron in der Wiener Makroregion bekommen? Wohnort, Erholungs-ort, Rekreations- und Gesundheitszentrum?

Doch Sopron hat die industrielle Entwicklung noch gar nicht aufgegeben. Wird die Stadt dazu fähig sein, in einem der industriellen Wirtschaftszweige, die einen

hohen Mehrwert generieren (z. B. Umweltindustrie) eine regional oder auch landesweit bedeutende Rolle zu erringen? Dies sind die Fragen, die sich in den kommenden Jahrzehnten entscheiden werden und die langfristig die Verhältnisse von Sopron und ihrer Region bestimmen werden. ●

Literatur

- BELUSZKY P., GYÓRI R. 2004: Fel is út, le is út...(Városaink településhierarchiában elfoglalt pozícióinak változásai a 20. században) (Aufstieg und Untergang... - Positionsveränderungen unserer Städte in der Städtehierarchie in der 20. Jahrhundert). *Tér és Társadalom* 18. 1. 1–41.
- HEIMLER K. (szerk.) 1936: Sopron topográfiaja (Topographie von Sopron). Röttig-Romwalter, Sopron
- HORVÁTH Z. 1985: Sopron városias fejlődése a kapitalizmus első időszakában (1848–1914) (Die städtische Entwicklung von Sopron in der ersten Periode des Kapitalismus – (1848–1914). – *Soproni Szemle* 39. 2., 3., pp. 119–146., 213–235.
- HORVÁTH Z. 1988: Idegen (külföldi) tőkések gyáralapítási kísérletei Sopronban 1918 előtt (Betriebsgründungsversuche der ausländischen Kapitalisten in Sopron vor 1918). *Soproni Szemle* 42. 3. 193–220.
- HORVÁTH Z. 2002: Sopron önkormányzatának jogai és címerei. *Várostörténet 1277–2002* (Rechte und Wappen von Gemeinde Sopron. *Stadtgeschichte 1277–2002*). Sopron
- JANKÓ F. 2001: Sopron történelmi épülettállományának funkcionális hasznosítása (Funktionsspezifische Verwendung der historischen Gebäude von Sopron). – *Soproni Szemle* 55. 3., 4. pp. 277–296, 411–432.
- KELÉNYI F. 1964: Sopron kereskedelme és ipara a kiegyezés évében (Industrie und Handel von Sopron in dem Jahr des Ausgleiches). *Soproni Szemle* 18. 4. 307–318.

MATHEJKA M. 1959: A Kisalföld főbb városainak földrajzi helyzete (Die geographische Lage von größeren Städte an der kleinen Tiefebene (Kisalföld)) . Földrajzi Értesítő. 8. 4. 451–472.

MOLLAY K. (szerk.) 1985: Sopron a felszabadulás óta. Eredmények és tanulságok 1945–85 (Sopron seit der Befreiung. Resultate und Lehren 1945–85). Sopron.

SOPRONI E. 1940: A kultursarok gondjai. Sopronvármegye szociális és gazdasági viszonyainak feltárása (Sorgen der Kulturecke. Erforschung der sozialen und wirtschaftlichen Verhältnisse von Komitat Sopron). Magyar Társaság, Budapest.

THIRRING G. 1939: Sopron a 18. században (Sopron in der 18. Jahrhundert). Sopron Szab. Kir. Város Kiadása, Sopron.

¹ Vergleiche: Volkszählung 2001, Berufspendler. Statistik Austria, Wien, 2004, Seite 12

Autoren:

Dr. Ferenc Jankó

Geograph

Universität Westungarn (Sopron)

Wirtschaftswissenschaftliche Fakultät

Institut für Internationale und Regionale

Ökonomie

Ass.-Prof. Dr. Attila Fábíán

Ökonom, Institutsleiter

Universität Westungarn (Sopron)

Wirtschaftswissenschaftliche Fakultät

Institut für Internationale und Regionale

Ökonomie

Mag. Laura Bertalan

Ökonomin

Universität Westungarn (Sopron)

Wirtschaftswissenschaftliche Fakultät

Institut für Internationale und Regionale

Ökonomie

Mag. Ilona Kaufman

Ökonomin, Ökonom-Lehrerin

Universität Westungarn (Sopron)

Wirtschaftswissenschaftliche Fakultät

Institut für Internationale und Regionale

Ökonomie

Ferenc Jankó

Stadtgeographische Probleme der Stadt Sopron/Ödenburg

Unmittelbare Vorgeschichte. Stadtentwicklung in der Periode vom Ausgleich bis zum Zweiten Weltkrieg

Die Stadtentwicklung von Sopron nimmt –ähnlich wie es auch bei anderen Städten der Region der Fall ist – in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine neue Größenordnung an. Die Stadtpläne¹, die anlässlich der in den 1850er Jahren durchgeführten Katasterarbeiten entstanden sind, halten im Wesentlichen jenen Zustand der Stadt Sopron fest, der sich im Laufe einer organischen Stadtentwicklung herausgebildet hatte, bis hin zur Urbanisierung, die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts begann und zu einer auch nach ungarischen Maßstäben nicht allzu stürmischen, im Vergleich zu früher jedoch beschleunigten Entwicklung führte. Das mittelalterliche Stadtbild und die damit verbundene Funktion der Innenstadt gehört teilweise schon der Vergangenheit an, denn die innere Häuserzeile der Grabenrunde (Várkerület) wurde vom Beginn des 18. Jahrhunderts an größtenteils ausgebaut, die Promenade, der heutige Széchenyi Platz, begann sich in ihrer ganzen Pracht zu entfalten. Die Entwicklung der Stadt im Laufe des 17-18. Jahrhunderts sprengte zu dieser Zeit die mittelalterlichen Wehranlagen, die zwei auch für Wagen passierbaren Tore erwiesen sich als zu wenig. Die historischen Vorstädte waren Mitte des 19. Jahrhunderts im Wesentlichen in unverändertem Zustand, die äußere Stadtmauer aus der frühen Neuzeit, die

die Vorstädte schützte, ist auf den Stadtplänen zur Gänze gut zu erkennen, und sogar hinter der Häuserzeile der Gasthöfe (Vendégfogadó szer) ist die zum Schutz der „inneren Vorstädte“ errichtete Stadtmauer gut zu erkennen (Holl I. 1997: S. 305 – Abb. 1).

Bis zum Ausgleich beschränkte sich die städtische Entwicklung Soprons größtenteils auf die Gebiete innerhalb der äußeren Stadtmauer, die Gebäudesubstanz des historischen Stadtkörpers wurde modernisiert, der Grad der Bebauung nahm weiter zu, und einige Teile der Vorstadtviertel nahmen einen städtischen Charakter an. Während im 19. Jahrhundert hauptsächlich in der Umgebung der Grabenrunde und der Langezeile (Hosszú sor) gebaut wurde, also auf dem heutigen Széchenyi Platz, der Silbergasse (Ötvös utca), der Magyar und Rákóczi Gasse, überschritt die Stadt in der zweiten Hälfte des Jahrhunderts schon hier und da die äußere Stadtmauer; die neuen Stadtviertel, die durch neu angelegte Straßen mit dem Stadtkern verbunden wurden, begannen sich zu entfalten (Erzsébetgasse/Elisabethgasse, Lackner K. Gasse/Christoph Lackner Gasse).

Aus oben genannten Gründen fiel die Entstehung der so genannten Teilhäuser hauptsächlich in das 19. Jahrhundert. Nach Angaben von Thirring gab es 1820 195, 1850 um drei weniger, also 192 Teilhäuser in Sopron, aber die Zahl der Hausteile in den Teilhäusern erreichte zu letzterem Zeitpunkt ihren Höchstwert mit 657 in separatem Eigentum befindlichen Grundstücken (Thirring G. 1936: S. 421). Danach begann deren Zahl wieder zu sinken,

Gesetze und Verordnungen verboten weitere Teilungen, zudem begann die Stadt sich auch außerhalb der Stadtmauern auszudehnen, was die Teilungen überflüssig machte. 1935 gab es nur noch 146 Teilhäuser mit 484 Hausteilen (Horváth Z. 1985: S. 138; Jankó F. 2004: S. 159-164; S. 173).

Nach der Jahrhundertwende erhielt die Entwicklung der ganzen Stadt seitens der Stadtplaner einen großen Impuls. 1905 schuf Sopron als eine der ersten Städte des Landes auf Betreiben des städtischen Chefingenieurs József Wälder ein Reglement für Stadtplanung. Das bestimmte an einigen Stellen für Jahrzehnte die Entwicklung der Stadt. Andernorts – so im historischen Stadtteil – blieb die Umsetzung der Pläne glücklicherweise aus, Wälder hatte nämlich auch zahlreiche Straßendurchbrüche in der Innenstadt vorgesehen (Kubinszky M. 2003: S. 25-27; Winkler G. 1988: S. 22, S. 151-152, S. 178).

In den 30er-Jahren brachte die frühe moderne Architektur etwas vollkommen Neues, wenn auch weniger morphologisch, so jedoch umso mehr stilistisch. Da diese Ära allerdings nur kurz währte, konnte sie in der gesamten Stadtentwicklung Soprons keine wesentlichen Veränderungen herbeiführen, nur in kleineren Gebieten in der Nähe der Innenstadt hinterließ sie bleibende Spuren (Mátyás király u./König Matthias Straße, Frankenburg Allee usw. – Foto 1-2).

1939 erstellte die Stadt einen neuen Stadtentwicklungsplan, der mit dem Namen Pál Bergmann verbunden ist. Er sieht schon die Verbreiterung, Neuanlegung zahlreicher Straßen sowie neue Unter- und Überführungen vor. Man erkannte den Denkmalwert der Innenstadt, förderte deren Erschließung und Erhalt, beschloss die gesundheitsgefährdenden Wohnungen in der Innenstadt aufzulassen, die inzwischen durch Vermietung vollkommen überfüllt war (Bergmann P. 1939, 1940).

Außerhalb der äußeren Stadtmauer kam es erst nach dem Ausgleich zu einer Entwicklung, sie begann mit der Entstehung des Deák Platzes durch die streckenweise Abdeckung des Krebs Baches (Rák-patak), wodurch ein „Grünstreifen“ entstand, oder genauer gesagt der grüne Korridor des Krebs Baches neugestaltet wurde. Die Umgebung des Platzes nahm eine städtische Atmosphäre an. Der Ausbau der Csengery Straße, die sich zwischen dem Platz und der Eisenbahn erstreckt, gelang jedoch nicht vollkommen, besonders nachdem die Fabrik für Schlossereiwaren, die spätere Schlossfabrik erbaut worden war (1893).

Der Ausbau der neueren Vorstädte wurde dann unter anderem schon von Ingenieuren gesteuert. Hier sind Márton Hasenauer, Soprons erster Chefingenieur, und vor allem Agost Hasenauer zu erwähnen. Er leistete die Vorarbeiten für die Flurbereinigung zahlreicher Gebiete, wie für den Deák Platz, die Pfarrwiese (Papré), die Elisabethgasse (Erzsébet utca) und die Bahnhofstraße (Indóház utca, heute: Kosuth utca) (Winkler G. 1988: S. 150). Die Entwicklung der Neustift (Újteleki) Vorstadt trieb zweifellos der Südbahnhof voran, der zwischen 1847-1865, in der Zeitspanne zwischen der Eröffnung der Bahnstrecken Sopron-Wiener Neustadt und Sopron-Nagykanizsa, als Kopfbahnhof fungierte. Entlang der zum Bahnhof führenden Bahnhofstraße (Indóház utca) entstanden repräsentative Villen.

Die Wiener Vorstadt begann sich erst dann zu entwickeln, als die Lackner Gasse bis zur Wiener Straße (Bécsi út) verlängert (1940) und so zu einer Durchzugsstraße wurde, und man außerdem die Feuchtgebiete von der Kleinen Schwimmschule (Kisuszoda) und der Großen Schwimmschule (Nagyuszoda) an in Richtung Süden bereinigte. Vor dem Kleinen Potschi Tor (Kis-Pócsi kapu) und dem Ungartor



Foto 1: König Matthias Straße Foto: F. Jankó



Foto 2: Frankenburg Allee Foto: F. Jankó



Foto 3: Fassade der einstigen Teppichfabrik Foto: Ilona Zambó

(Magyar kapu) entstanden Marktplätze, so z. B. der Hornviehmarkt, der Holzmarkt und der Pferdemarkt, was den mit vorwiegend ebenerdigen und einstöckigen Häusern bebauten Vierteln großzügige Ausmaße verlieh. In der Zeit zwischen den zwei Weltkriegen schossen neue Wohngebiete aus der Erde, im Westen erreichte die Stadt schon die Grenze zu Wandorf (Bánfalva).

Entlang der Mittelachse der Stadt siedelten sich im Osten wie im Westen gleichermaßen Institutionen mit großem Flächenbedarf sowie Ziegeleien an, diese Gebiete entwickelten sich nach dem Ausgleich in eine andere Richtung weiter. In den letzten drei Jahrzehnten des Jahrhunderts kam es im westlichen Teil abgesehen von der Entstehung von Wohngebieten zu einer markanten Entwicklung auf militärischem und industriellem Gebiet, bedingt durch die Nähe des Bahnhofs und der Eisenbahn. So entstanden bis zur Jahrhundertwende

zwischen der Flandorffer (heute: Táncsics) Straße und dem Krebsbach vier Kasernen, außerdem ein Truppenspital und ein Proviantmagazin (Molnár L. 1998: S. 346-349; Molnár L. 2000: S. 76). Das 1865 gegründete Gaswerk war Pionier und gleichzeitig Basis der industriellen Entwicklung in dieser Gegend, dennoch folgte bis zur Jahrhundertwende lediglich die Brauerei bzw. deren Vorgängerin (Chemiefabrik). Danach allerdings verstärkt sich der industrielle Charakter des nordwestlichen Stadtteils immer mehr: es entstanden die Gießerei, Teppichfabrik, Spinnerei, Kammgarnfabrik, Molkerei, Stärkefabrik. Nachdem man erkannt hatte, dass die Lage der Industriebetriebe nicht allzu glücklich gewählt war, sah der Bergmann-Plan 1939 die Auslagerung einiger Betriebe vor, und verlegte das Hauptindustriengebiet in den Südosten der Stadt (Bergmann P. 1939: S. 220; S. 224; Bergmann P. 1940: S. 76; S. 82; S. 85-86 – Bild 3).

Das historische Villenviertel von Sopron, die Löwer (Lőverek), ist in siedlungsstruktureller-siedlungsmorphologischer Hinsicht neben der Innenstadt (und den Wohnsiedlungen) quasi der einzige Stadtteil im heutigen Sopron, der über einen eigenen Namen, eigenen Charakter und eine eigene Geschichte verfügt. Die früheren Vorstädte an sich hörten nicht nur mit dem Wachstum der eigentlichen Stadt auf als solche zu existieren, sondern ihre früheren Namen gingen ebenfalls verloren, Benennungen für Vorstädte oder Stadtteile wie z. B. Neustift (Újteleki), Pressburger (Pozsonyi), Raaber (Győri) Vorstadt gerieten in Vergessenheit, und wenn sie auch manchmal noch z. B. in Reiseführern auftauchen, so sind sie doch aus dem öffentlichen Bewusstsein völlig verschwunden.

Der Grund dafür ist, dass es in Sopron nur wenige markante siedlungsstrukturelle Elemente gibt, die – um die Terminologie des Stadtarchitekten Kevin Lynch vorwegzunehmen – als „Rand“ (edge), als trennende, abgrenzende Linie auf dem geistigen Stadtplan der Bewohner fungieren würden. Eines dieser Elemente ist die Eisenbahnlinie, die auch für die Abgrenzung der Löwer (Lőverek) eine markante Rolle spielt.² Die Löwer bildeten bis zum Beginn des 20. Jahrhunderts praktisch den Übergang von der Stadt zu den Wäldern des Ödenburger Gebirges. Als nicht natürliche Elemente fanden sich hier nur einige Gartenhäuser, eine Ziegelei und die Seidenplantage. Der Grünstreifen erstreckte sich natürlich bis direkt an die Stadtmauer, bis an den Langezeilgraben, also bis an den heutigen Deák Platz (Csapody I. 1959; Csapody I. 1987; Főző G. 1938; Májer A. 1985; Mollay K. 1960).

Die Soproner begannen erst im 19. Jahrhundert die Löwer zu entdecken. Es wurden schmale Spazierwege angelegt, und immer mehr Soproner bauten Holzhäuser, Gartenlauben, später Wochenendhäuser.

Wie schon oben erwähnt, begann die Stadt sich nach dem Bau der Eisenbahnlinien in Richtung Süden auszubreiten, schließlich wurde auch jenseits der Eisenbahn der ebene Teil der Unterlöwer bebaut. Es entstand bis zur Linie der heutigen Mikoviny Straße ein dicht bebautes, kleinstädtisches Viertel, das sich vom ursprünglichen Charakter der Löwer unterschied (Bild 4-5).

Zum Ende des Jahrhunderts hin begann sich die „eigentliche“ Funktion der Löwer zu verändern, und damit auch ihr Siedlungsbild. Zum ersten Mal erschienen aus Stein gebaute Wochenendhäuser. Dann wurden nicht nur neue Häuser erbaut, die als ständige Wohnsitze dienten, sondern auch die Wochenendhäuser wurden ausgebaut, so dass sie auch im Winter bewohnt werden konnten; das heißt, sie erhalten eine neue Funktion. Auch die Neubauten der Stadt bringen eine Funktionserweiterung mit sich: Von 1897-98 wurde im zur Stadt gelegenen Teil der Löwer die Honvéd-Hauptrealschule gebaut, in der später die Berg- und Forstakademie, die von Schemnitz nach Sopron übersiedelte, untergebracht wurde, und 1909 wurde die Karlskaserne gebaut, die Rákóczi-Kadettenschule der Zwischenkriegszeit. Es dürfte bekannt sein, dass nach dem Trianoner Vertrag und der damit verbundenen Grenzrevision die Bestrebungen zur Stadtverschönerung dahin gingen, Sopron und die Löwer als Ferienort dem Fremdenverkehr zu erschließen: man begann für Sopron zu werben und baute Ferienhäuser, Gasthöfe und Hotels (Kubinszky M. 2003: S. 60-66; Kubinszky M. 2001; Szabó J. 1984: S. 34-41 – Abb. 2.).



Foto 4: Zrínyi Straße Foto: F. Jankó



Foto 5: Madách Straße Foto: F. Jankó

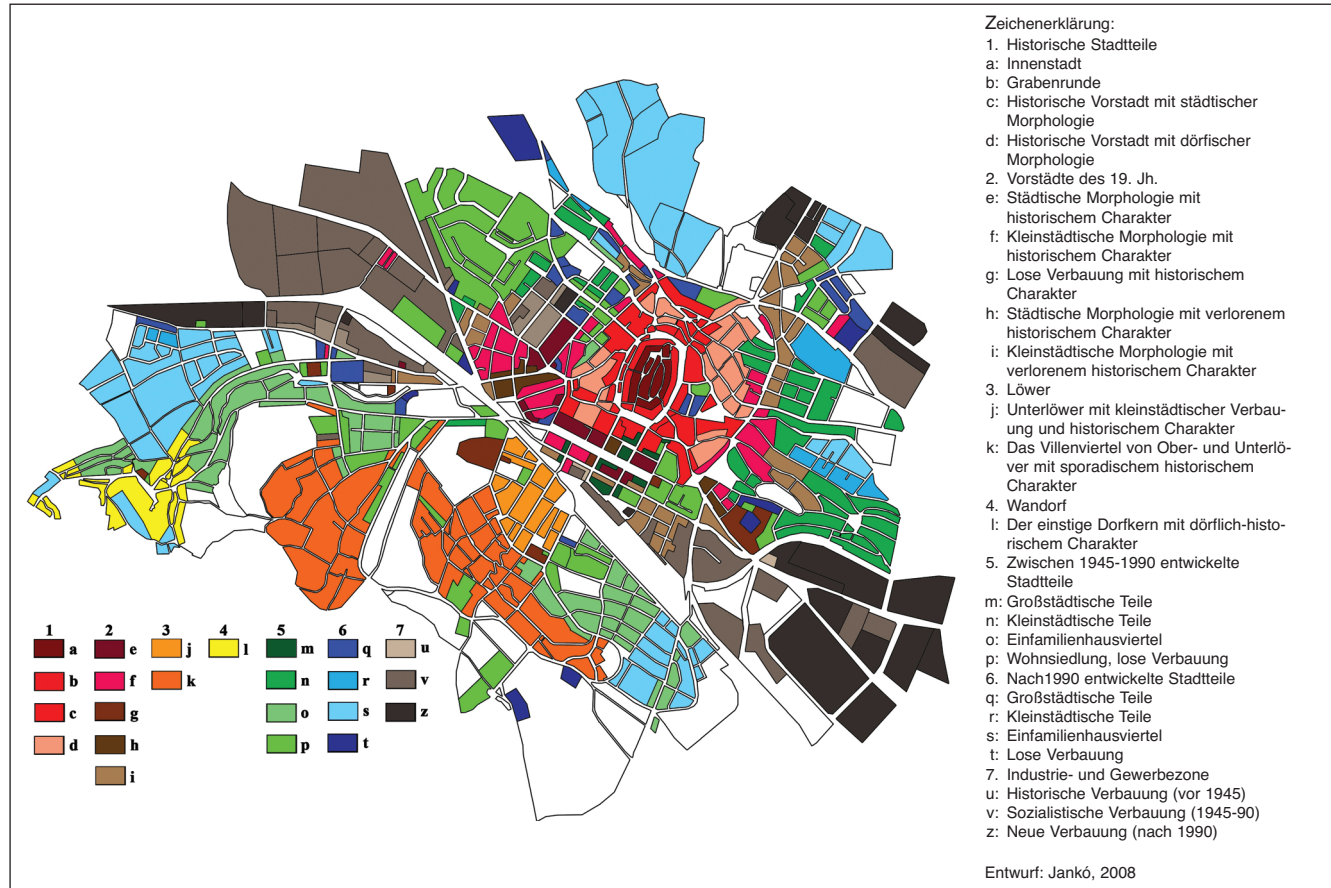


Abb. 2. Skizze zur Stadtanlage und Stadtmorphologie von Sopron (Entwurf Jankó)

Die Jahrzehnte des Sozialismus

In Sopron ist es allgemein bekannt, dass die Stadt zum Ende des Zweiten Weltkriegs hin mehrfach bombardiert wurde, was stellenweise zu einer markanten Umgestaltung des Stadtbildes führte. Einerseits wurden anstelle der ausgebombten Häuser in der Regel Gebäude in einem neuen Stil, mit einem bisher unüblichen Baukörper gebaut, an anderen Stellen – wie z. B. auf der Grabenrunde und vereinzelt in den historischen Vorstädten oder jenseits der Eisenbahn – wurden die Baulücken oder komplett ausradierte Straßenzüge nicht mehr vollständig bebaut (Bahnzeile/Vasúti sor, ungerade Seite der Felsőbüki Str.). Die Bebauung der Baulücken war bis zur Mitte der 1960er-Jahre eine der typischsten Formen des Wohnungsbaus, was mit dem Tausch von eingeschossigen Häusern gegen Häuser mit Stockwerken bzw. dem nachträglichen Aufbauen eines Stockwerkes einherging, häufig in den historischen Stadtteilen, in der Umgebung des Deák Platzes, in der Kosuth Lajos Straße, was nach und nach das Stadtbild negativ veränderte.

Durch die Bombardements wurden die vormaligen Kasernen quasi vollständig dem Erdboden gleich gemacht, lediglich die Franz-Josef-Kaserne (heute: 48-er Kaserne) blieb zu einem Gutteil in einem renovierfähigen Zustand erhalten. Einzig sie behielt ihre militärische Funktion, die übrigen Flächen erhielten eine andere Funktion. Auf dem Gelände der früheren militärischen Objekte im nordwestlichen Teil der Stadt siedelten sich industrielle, landwirtschaftliche Betriebe, Großhandelsunternehmen an, während an der Stelle der Karlskaserne die József-Attila-Wohnsiedlung erbaut wurde.

Was in den Kriegsjahren die freistehenden Villen mit einfacher werdenden Stilele-

menten des späten Historismus oder der frühen Moderne waren, wurde in den 60er Jahren des Sozialismus ein Einfamilienhaustyp, das so genannte Quadrathaus, das in ganz Ungarn und so auch in Sopron außerordentlich große Verbreitung fand. Bis zum Ende der 60er Jahre wächst die Stadt abgesehen von den Industriegebieten in horizontaler Richtung nur geringfügig; in den Wohnvierteln wird die Bebauung infolge des staatlichen Wohnungsbaus und durch Einfamilienhäuser eher dichter. Die industrielle Entwicklung konzentriert sich flächenmäßig nach wie vor auf den nordwestlichen Teil der Stadt, wo sich entgegen dem Willen der Stadtplaner bis zur Wende mit Investitionen auf der grünen Wiese mehrere Fabriken ansiedeln (SOFA, AFIT, Sägewerk, FORFA, Bauunternehmen), wohl bedingt durch die vorhandene Infrastruktur, das hier erbaute Wärmekraftwerk (1963) und das Vorhandensein der Industriegleise. Der Plan zahlreiche Betriebe umzusiedeln blieb die ganze Zeit über ohne Erfolg (Winkler O. 1961: S. 105).

Mit dem Ende der 60er Jahre kam die Zeit für den Bau von Wohnsiedlungen, Sopron war jetzt ebenso wie andere Städte so weit, sowohl in technischer Hinsicht (Bauunternehmen) als auch in Bezug auf die Finanzen und Planung (Allgemeiner Flächennutzungsplan von 1960). Die erste Wohnsiedlung, jene am Steinmetz Platz (Kőfaragó tér), wurde auf dem teilweise durch Abrisse frei gewordenen historischen Vorstadtelände noch mit der Bestrebung gebaut, den ursprünglichen Ortscharakter nachzuempfinden. Von den übrigen größeren Wohnsiedlungen wurden die Wohnsiedlung Jereván, die Wohnsiedlung an der Ibolya Straße und jene an der Kirschenzeile (Cseresznye sor) dann schon als Greenfield-Investition gebaut (Foto 6).

Nach Buda war Sopron die zweite Stadt in ganz Ungarn, die mit Arbeiten zum



Foto 6: Im Vordergrund: Wohnsiedlung-Jereván (Zentrum). In der Mitte: Gewerbe- und Sportgebiet an der Lackner Straße, Mitte rechts: 48-er Kaserne. Foto: B. Németh

Denkmalschutz begann. Auch in Sopron begannen Restaurierungsarbeiten, denen umfangreiche Untersuchungen und Erhebungen an jedem einzelnen Haus vorausgingen. So gelang es bis zur Mitte der 70er-Jahre die meisten Häuser der Innenstadt zu restaurieren, sofern dies aber nicht möglich war, da sich ein Gebäude in Privatbesitz befand, wurde das dafür vorgesehene Geld in die Vorstädte umgeleitet. Bis zum Ende dieser Periode hatte in der Bevölkerung der Innenstadt ein weitgehender Wechsel stattgefunden und parallel dazu war ein ziemlich großer Mietwohnungssektor entstanden.

In der Geschichte der Stadterneuerung Soprons stoßen wir auf keine typische, vorbildliche Rekonstruktion eines ganzen Ensembles oder Häuserblocks. Dennoch darf hier vielleicht die Flurbereinigung und Bebauung des Bahnhofplatzes (Állomás tér) und die Bebauung der Grundstücksenden zwischen der Neustiftgasse (Újteleki

utca) und der äußeren Stadtmauer in Form eines Doppelhauses erwähnt werden. Diesen für die 80er-Jahre typischen Lösungen ging in den 60er- und 70er-Jahren an unzähligen Stellen der Stadt noch der Bau zahlreicher Wohnhausgruppen mit intensivierend-rekonstruierendem Charakter voran. Ein zweites für die 80er-Jahre typisches siedlungsmorphologisch neues Element ist das Reihenhaus, das ebenfalls recht große Verbreitung fand: zahlreiche Beispiele finden wir in den Löwer, am Ufer des Spitalbachs (Ikva), in der Lehár Ferenc Straße.

Entsprechend dem ungarweiten Trend ließ in den 80er-Jahren die staatliche Bautätigkeit immer mehr nach, gleichzeitig ging auch dem Denkmalschutz die Luft aus, demgegenüber erstarkte der Bau privat finanzierter Einfamilienhäuser.

Die Bautätigkeit in der Zeit des Sozialismus veränderte das bis dahin einer weitgehend organischen (ungeplanten?) Entwick-

lung folgende siedlungsmorphologische Bild der Stadt in bedeutendem Maße. Durch eine Architektur, die Baukörper, Baumaterial und Grundfläche grundlegend anders einsetzte als zuvor üblich, zerfiel das Stadtbild des alten Sopron wie auch das anderer größerer ungarischer Städte in Fragmente: den historischen Stadtteil, die Wohnsiedlungen und dazwischenliegende Stadtteile, die ihren eigenen Charakter verloren haben oder diesen bis heute suchen. Das lässt erahnen, dass auch die Löwer von diesen Veränderungen nicht verschont blieben, die Wohnfläche des Villenviertels wurde einerseits durch den Bau von Einfamilienhäusern immer dichter, auf der anderen Seite schrumpfte es durch den Bau einer Wohnsiedlung in der nördlichen Hälfte der Oberlöwer zusammen. Sopron hatte großes Glück, dass um die denkmalgeschützte Innenstadt herum die historischen Vorstädte mit ihren städtischen und dörflichen Vierteln größtenteils erhalten blieben. Dem ist zu verdanken, dass die Innenstadt nicht in Isolation geriet, Innenstadt und Vorstädte bilden in siedlungsstruktureller Hinsicht weiterhin eine deutliche Einheit. Und das, obwohl zahlreiche Pläne und Konzepte die Umgestaltung der historischen Vorstädte, vor allem im Süden vorsahen (Simányi F. 1976; Winkler O. 1961: S. 99-100; S. 102).

Die Jahre nach der Wende.

Der Stadtrand

Bei der Siedlungsentwicklung nach der politischen Wende steht der Bauboom privat finanzierter Objekte, vor allem Einfamilienhäuser absolut im Vordergrund. Den ungeheuren Bedarf an Grundstücken konnte die Stadt mit ihren eigenen Flächen decken, wenn auch zum Teil nur auf Kosten des Grünlandes; wir begegnen hier dem Phänomen der Zersiedlung der Stadt bzw. der „Suburbanisierung innerhalb der

Stadtgrenzen“. Allerdings muss hinzugefügt werden, dass sich durch die Abwanderung aus der Stadt, die Suburbanisierung das Siedlungsbild der umliegenden Dörfer, vor allem von Harkau (Harka) und Agendorf (Ágfalva) bzw. den Dörfern am Ufer des Neusiedlersees, ebenfalls veränderte (Abb. 2).

Im ersten Jahrzehnt wucherte die Stadt recht unkontrolliert, in dem neuen wirtschaftlichen und politischen Umfeld veralteten die Bebauungspläne schnell und wurden unbrauchbar. Erst 2000 versuchte der Flächennutzungsplan der Stadt die Ausdehnung zu regulieren, indem die Grenze für Bauland wesentlich nach außen verschoben wurde und circa 3700 Grundstücke im Blumental (Virág völgy), auf dem Arany-Berg, am Rastkreuz (Pihenőkereszt), auf dem Krutzenberg (Kurucdomb), auf dem Egeredi-Berg, an der Teichmühle (Tómalom), in Steinambrückl (Sopronkőhida), in der János-Siedlung, in Wolfs (Balf), in Brennbere (Brennbergbánya), in der Umgebung der Agendorfer (Ágfalvi) Straße und von Wandorf (Sopronbánfalva) ausgewiesen wurden, das heißt also teilweise im Stadtgebiet, teilweise in Siedlungsgebieten, die früher selbständig oder zumindest strukturell separiert waren. Nicht unbedeutend ist auch die Grundfläche, die durch die Rekultivierung der vormaligen Ziegeleien zu Bauland wurde. An diesen Stellen wurden Mehrfamilienhausviertel mit städtischem Charakter erbaut, die ähnlich wie die Einfamilienhausviertel und oft auch die sozialistischen Wohnsiedlungen eine Inversion in der Stadtmorphologie herbeiführten. Ein Paradebeispiel dafür ist das am Ende der Agendorfer (Ágfalvi) Straße erbaute völlig abgeschlossene großstädtische Mehrfamilienhausviertel, ein anderes, das sogar eine zweifache Inversion bedeutet, ist der Arany-Berg am Rande der Stadt; gegenüber einem Viertel mit ebenerdigen Gebäuden im Spi-

talsbachtal (Ikva-völgy) stehen oben auf dem Berg mehrstöckige Mehrfamilienhäuser (Foto 7-8).

In den äußeren Wohngebieten, die sich in unterschiedlichen Phasen der Entwicklung befinden, treten zahlreiche städtebauliche und stadtgeographische Konflikte auf, als da wären: Stadtbild, mangelnde oder unzureichende Grünflächen, Zufahrtsmöglichkeiten, Verhältnis zwischen alten und neuen Bewohnern, Mangel an städtischen Grundfunktionen, um nur einige zu nennen (Oszvald F. N. 2003). Trotz des riesigen Anwachsens der Fläche, zu dem inzwischen auch die Ausdehnung der industriell und wirtschaftlich genutzten Gebiete im Südosten in nicht unerheblichem Maße beiträgt, hat sich die Zahl der Einwohner der Stadt so gut wie nicht geändert. Im Zeitraum zwischen den beiden Volkszählungen von 1990 und 2001 hat die Zahl der Einwohner etwa um 1000 Personen zugenommen, was in Anbetracht des natürlichen Bevölkerungsrückgangs als positive Folge der Migration zu verzeichnen ist. Das heißt also, dass die Entwicklung der Wohngebiete zum größten Teil den höheren Ansprüchen an die Wohnfläche zuzuschreiben ist, die Bewohner „schwärmen“ aus den beengten Verhältnissen und kleingeschnittenen Wohnungen der zentraleren Wohngegenden und der Wohnsiedlungen aus, es leben nicht mehr mehrere Generationen unter einem Dach, aber auch der Verdrängungseffekt des neuen Immobilienmarktes, der die weniger finanzkräftigen Schichten in die äußeren Bezirke und umliegenden Dörfer mit ihren preiswerteren Grundstücken und Wohnungen verdrängte („unfreiwillige Suburbanisierung“), ist mitverantwortlich dafür.

Bevorzugtes Wohngebiet für wohlstehende Schichten bleiben weiter die Löwer, die sich um den Egeredi-Berg, bzw. in kleinerem Ausmaß den Flächen mit Panorama auf dem Krönungshügel (Koronázó-domb)

erweiterten. In diesen Stadtteilen ist der Anteil der Personen mit Hochschulabschluss bzw. in leitenden oder höheren Positionen fast zweimal so hoch wie im städtischen Durchschnitt (Foto 9).

Der Wandel in den Löwer setzte sich also auch nach der Wende fort, aus dem Sozialismus stammende oft recht anspruchslose Häuser wurden durch protzige, fallweise kitschige Villen ersetzt, architektonische Zeugnisse der heutigen Gesellschaft. Dem ist zuzuschreiben, dass die Patina des historischen Villenviertels weitgehend verloren ging, es sich im Meer der Neubauten auflöste. Nur die städtischen Unterlöwer (Alsólöwer) und die Villenzeile (Villa sor) haben bis heute ihr einheitliches Bild bewahrt; den Charakter der ganzen Löwer spiegeln heute nur noch die so typischen Grünflächen wider, die aber ebenfalls einer gnadenlosen Erosion preisgegeben sind (Foto 10-11.).

Die Ausdehnung der Stadt ist aber keineswegs nur die Folge des Anwachsens der Wohngebiete. Wo die Hauptstraße 84 zur Ortseinfahrt wird, haben sich im Osten wie im Westen der Stadt Handelszonen angesiedelt. Im Osten ist es in erster Linie das Einkaufszentrum Sopron Pláza, im Westen hingegen haben sich schon bis jetzt eine ganze Reihe von Einkaufszentren niedergelassen (Alpha Park1-2., Bau-max, Obi, Family Center, Tesco), und es werden mehr werden. Als Standort für neue Industriegebiete ist ebenfalls dieser Stadtteil vorgesehen, es gibt hier schon zahlreiche neue und zeitgemäße Betriebe. Die Entwicklung des städtischen Industrieparks Arany-Berg geht nur schleppend voran, und da sie mit der Entwicklung des schon oben erwähnten Wohngebiets verknüpft ist, bilden sie eine eigene stadtmorphologische Einheit (Foto12.).



Foto 7: Wandorf (Bánfalva), 1987 Foto: F. Jankó



Foto 8: Wandorf (Bánfalva), 2008 Foto: F. Jankó



Foto 9: Die Türme von Sopron. Im Hintergrund: Krönungshügel (Koronázó-domb).
Foto: F. Jankó



Foto 10: Die Villenzeile Foto: F. Jankó



Foto 11: Löwergarten an der Villenzeile Foto: F. Jankó



Foto 12: Gewerbegebiet Gy ̄ri StraÙe Foto: F. Jankó

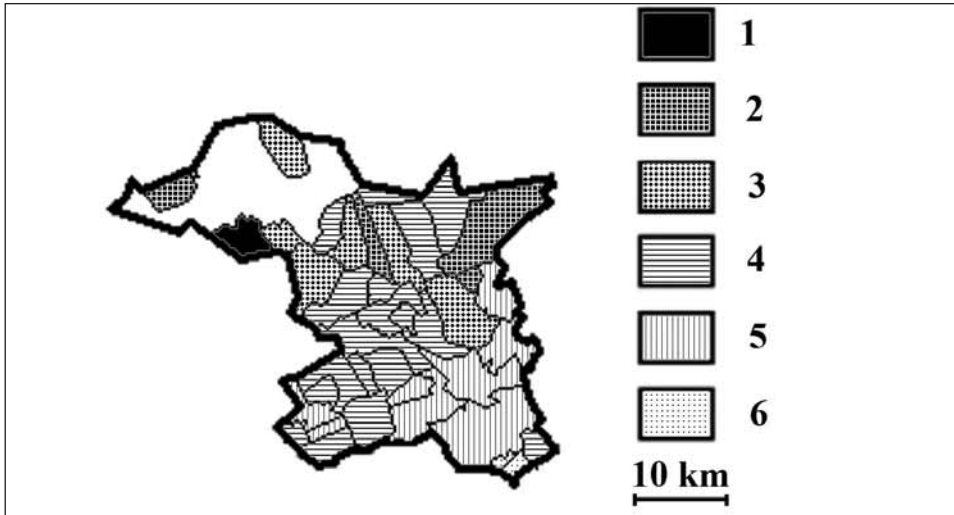


Abb. 3. Intensität der Suburbanisierung (Suburbanisierungsindex der Siedlungen) in der Region Sopron-Fertő, 2001. Suburbanisierungsindex wurde von mehreren Daten (z. B. Einwohnerzahl-Zuwachs, Bautätigkeit, Pkws per Kopf usw.) gerechnet. Zeichenerklärung: 1: über 5,01 2: unter 4,01-5,00 3: 3,01-4,00 4: 2,41-3,00 5: 2,01-2,40 6: 2,00.

Entwurf: Jankó, 2003

Innenstadt, historische Vorstädte

In der intensiven Phase der Stadterweiterung nach der Wende trat die Stadterneuerung völlig in den Hintergrund. Der Staat zog sich vom Wohnungsmarkt zurück, die den Gemeinden überlassene Mietwohnungsbestände wurden größtenteils verkauft. Daher können die Gemeinden heute bestenfalls als Initiator oder Förderer von Renovierungsprojekten auftreten, Entschluss und Durchführung liegen nicht mehr bei ihnen.

Die Erneuerung der inneren Bezirke vollzieht sich nur langsam und ungeplant, hinzukommt, dass für die Sanierung der historischen Vorstädte mit ihrem ziemlich veralteten Wohnungsbestand gerade einmal ein Konzept vorliegt. Die Sanierung der Innenstadt, die einen hohen Anteil an älteren

Bewohnern aufweist, allerdings in einigen Teilen, z. B. um den Deák Platz herum, auch einen hohen Akademikeranteil hat, steckt schon seit mehreren Jahren im Planungsstadium, wobei sich das mit der integrierten Stadtentwicklungsstrategie verbundene Programm nur auf einen Teil der Innenstadt, nämlich in erster Linie auf die Infrastruktur und die öffentlichen Plätze erstrecken kann. Von der geplanten Rehabilitierung ist in der Innenstadt keine wesentliche Veränderung im Stadtbild zu erwarten, sofern nicht doch beschlossen wird, die missglückten Bauten aus sozialistischer Zeit an den Stellen der aus dem Krieg stammenden Baulücken zu ersetzen. In den Vorstädten stellen die dort lebenden, minderbemittelten Schichten mit niedrigerem Status eine gewisse Garantie dafür dar, dass der historische Charakter



Abb. 4: Die jeweiligen Teilhäuser (1734–2002) Entwurf: Jankó, 2004

erhalten bleibt, wenn sich auch die Armut hier in Form von vermeintlich billigeren Kunststofffenstern und anderen weniger aufwändigen Lösungen niederschlägt. Dieser Charakter wird noch heute von den Bezirken mit dörflicher Morphologie, den so genannten Vorstadtkernen verkörpert, obwohl die Streckhof-Bauweise bis zur Jahrtausendwende weiter abnahm, so wie auch die Teilhäuser weniger wurden, ihre Zahl sank unter 100 (Jankó F. 2008 – Abb. 4; Foto 14.).

Es ist jedoch fraglich, wie lange das vorstädtische Stadtbild so einheitlich bleibt, weisen doch schon jetzt einige Beispiele darauf hin, dass diese zentralen Stadtteile vom Großkapital entdeckt werden, und dort, wo es möglich ist, also wo Denkmalschutz und Bauverordnung es nicht verbieten, die ebenerdigen Häuser gegen in der Regel zweistöckige Mehrfamilienhäuser mit ausgebautem Dachboden ausgetauscht werden, die sich nicht in ihre Umgebung einfügen. Es ist festzuhalten, dass die privat finanzierte Stadterneuerung in denselben Gebieten stattfindet, in denen im Sozialismus der Staat die Arbeiten finanzierte, also dort, wo Verordnungen und Immobilienmarkt einen entsprechenden Rahmen dafür boten. Das gilt nicht nur für Neubauten, sondern auch für das Aufstocken von Gebäuden. Aus diesem Grund verläuft in den historischen Vorstädten die Umgestaltung an der früheren Langezeile (Hosszú sor) am schnellsten, denn dieses Viertel bietet in Hinsicht auf den Denkmalschutz und die Situation auf dem Immobilienmarkt bzw. die Stadtstruktur Anrainern und Investoren in gleichem Maße gute Voraussetzungen, um hier zu bauen.

Die Erneuerung in den historischen Vierteln betrifft auch frühere im Wohngebiet eingebettete Gewerbebetriebe, was ausgesprochen vorteilhaft ist. Hier ist die Bebauung der früheren Baumaschinenfabrik in der István bíró Straße und der frühe-

ren Fleischfabrik in der Hintergasse (Hátul-só utca) zu nennen. Das letztere Projekt wurde durch den Abriss von eingeschossigen Häusern und den Bau von Mietwohnungen seitens der Gemeinde ergänzt. Es müssen aber auch die auf Kosten von Grünflächen erbauten Mehrfamilienhäuser erwähnt werden, wie z. B. der an der Stelle der „Grube“, also dem Grundstück und Garten der zerbombten evangelischen Lehrerbildungsanstalt errichtete Komplex mit 200 Wohnungen, oder das Wohnhaus neben dem Hotel Sopron, das nicht nur die einstigen Heimler-Gärten verschlang, sondern auch eine im Bebauungsplan geschützte Aussicht verstellte.

Funktional gesehen sind die Innenstadt und die Grabenrunde nach wie vor das Zentrum der Stadt. Erstere in Bezug auf Kultur und Verwaltung, letztere in Bezug auf Handel und Gastgewerbe. Gerade letzteres wird deutlich in Frage gestellt, wo doch am östlichen Rand der Stadt das Einkaufszentrum mit zahlreichen Hypermärkten und Geschäftshäusern seiner Vollendung entgegensteht. Die Innenstadt hingegen litt schon im Sozialismus an einer relativen Funktionsarmut: das Angebot an Geschäften und Lokalen ist ziemlich bescheiden, zum Teil aus verkehrstechnischen und morphologischen Gründen, aber auch aus wirtschaftlich-touristischen Gründen und bedingt durch die Bausubstanz. Die Belebung der Innenstadt ist auch für die Stadtentwicklung der Gegenwart eine große Herausforderung, ebenso wie die Revitalisierung der Grabenrunde als Geschäftsstraße.

Wohnsiedlungen

In Sopron ist die Anlegung der Wohnsiedlungen relativ gut geglückt. Deshalb finden sich keine scharfen Konflikte im Stadtbild, jedoch bergen Wohnsiedlungen an sich Probleme für das Stadtbild sowie in Hin-

sicht auf die Wirtschaft, die Umwelt und die Gesellschaft, das trifft auch mehr oder weniger auf Sopron zu. So ist es nicht eben besonders vorteilhaft, dass Besucher, die vom Westen in die Stadt kommen, als erstes die Plattenbauten sehen, auch deshalb überlegt die Stadt schon seit einigen Jahren, den westlichen Rand der Wohnsiedlung aufzuforsten.

Was die Grünanlagen der Wohnsiedlungen selber angeht, kann man sagen, dass die Lage in Sopron wesentlich besser ist als im ungarischen Durchschnitt, das gilt besonders für die Wohnsiedlung József Attila, aber auch für Jereván.

Gesellschaftliche, segregative Probleme sind noch weniger typisch für Soprons Wohnsiedlungen. Von den großen Wohnsiedlungen verfügt die am Steinmetzplatz (Kőfaragó tér) über den höchsten Anteil an alter Bevölkerung, die meisten Bewohner mit hohem sozialen Status weisen die Wohnsiedlungen József Attila und Ibolya Straße auf, und in Jereván ist der Anteil der Arbeiter am höchsten. Die hauptsächlich Erneuerungsarbeiten in diesen Wohnsiedlungen sind heute Modernisierungen im energetischen Bereich, mit Plänen für eventuelle Abrisse oder sonstige Maßnahmen zur Verbesserung des Stadtbildes beschäftigt man sich vorerst nur an der Universität.

Brownfield-Gebiete

Die Industriegebiete in Sopron sind inzwischen so gut wie alle – mit Ausnahme der Brauerei – zu Industriebrachen geworden, d. h. der nordwestliche Stadtteil besteht heute nur mehr aus nicht ausgelasteten bzw. leerstehenden Industriegeländen. Obwohl es auch hier neue Industrieanlagen, teils durch Sanierung von Altlasten teils durch Greenfield-Investitionen gegeben hat, so ist doch vermehrt zu beobachten, dass die früheren Betriebsflächen

geteilt oder aufgelassen werden, schrumpfen, teilweise oder zur Gänze ihre Funktion wechseln (Forstbetrieb, Staatlicher Landwirtschaftlicher Betrieb, Kammgarnfabrik, AFIT, Teppichfabrik, Molkerei, SOFA). In einem Teil der leerstehenden Fabrikhallen haben sich eine Reihe von Groß- und Einzelhandelsunternehmen sowie Handwerksbetriebe angesiedelt. Andere hingegen stehen völlig leer, eine dieser problematischen Flächen ist das Gelände der früheren Gießerei. Abgesehen davon, dass es hier zahlreiche Umweltprobleme gibt und die Bausubstanz in einem desolaten Zustand ist, stellt sich auch die Frage, ob es wert ist, dieses industrielle Erbe zu bewahren.

Ein ganz spezielles brachliegendes Gelände ist das des früheren Südbahnhofs, dessen Betrieb 1999 eingestellt wurde. Ist es doch viel weniger Schandfleck als vielmehr Grünfläche. Einige der Gebäude wurden vom Gastgewerbe, eines der Lager von einem Baustoffunternehmen übernommen bzw. renoviert. Andere Gebäude dienen als Wohnhäuser oder bieten Obdachlosen Unterschlupf. Betrachtet man aber die alten Bauwerke der Eisenbahn als wertvolles Erbe, so wären zahlreiche Gebäude bewahrenswert. Im Rahmen einer Ausschreibung zur Stadtentwicklung reichten ebenfalls Studenten erwägenswerte Entwürfe für die Nutzung dieser Fläche ein.

Die Erneuerung der in der Nähe der Innenstadt gelegenen Industriebrachen ging spontan und recht zügig vonstatten. Hier ist die Entstehung eines Handels- und Dienstleistungsviertels zum Teil an der Stelle der früheren Spinnerei an der äußeren Lackner Kristóf Gasse zu nennen, oder das Gelände der früheren Seidenfabrik an der Günser Straße (Kőszegi út), die Sanierung von Flächen in der Innenstadt zu Wohnbauzwecken wurde ja schon oben erwähnt (Abb. 5-6-7.).



Foto 14: Industriegebiet Arany-hegy mit dem Inkubatorhaus Foto: B. Németh



Foto 13: Újteleki (Neustift) Straße Foto: F. Jankó

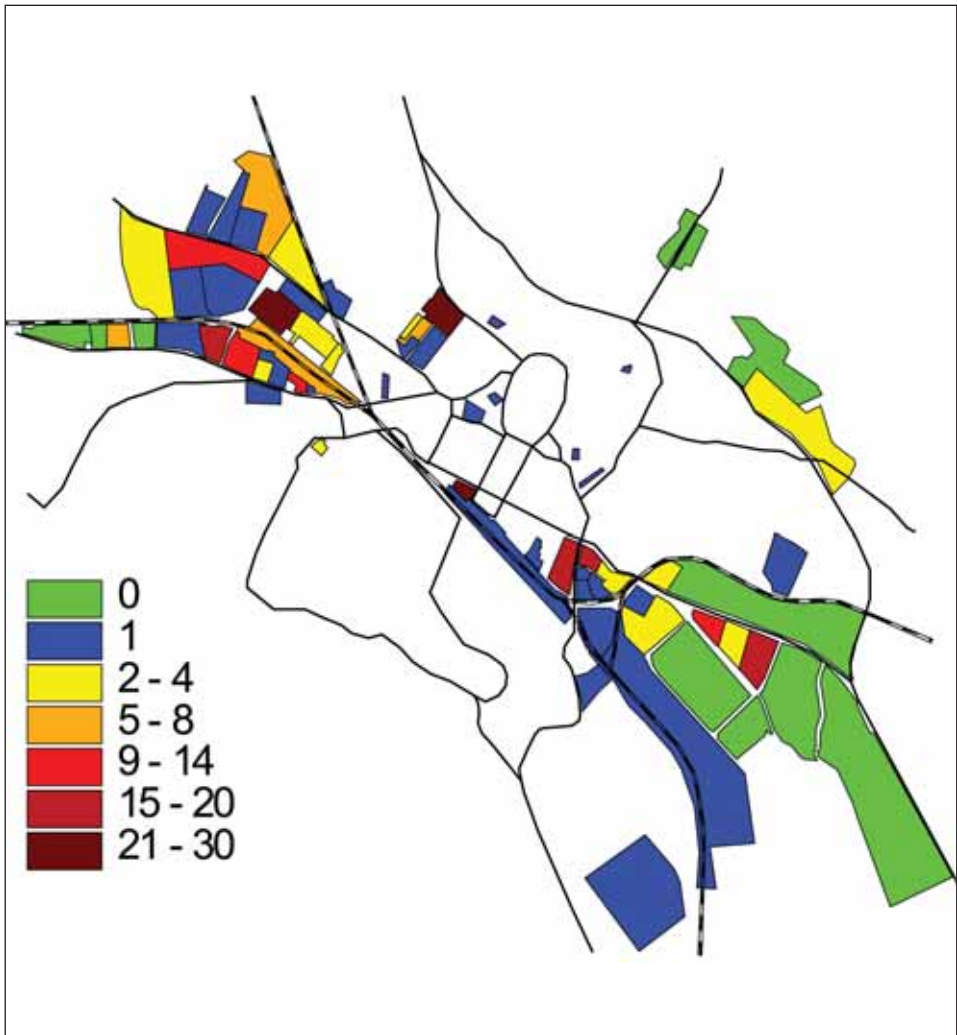


Abb. 5: Industrie- und Gewerbebezonen von Sopron.

Funktionale Zerkleinerung (Fragmentierung) der ehemaligen sozialistischen Standorte
0: Greenfield-Investitionen 1,2 usw.: Zahl der Funktionen

Entwurf: Jankó, 2009

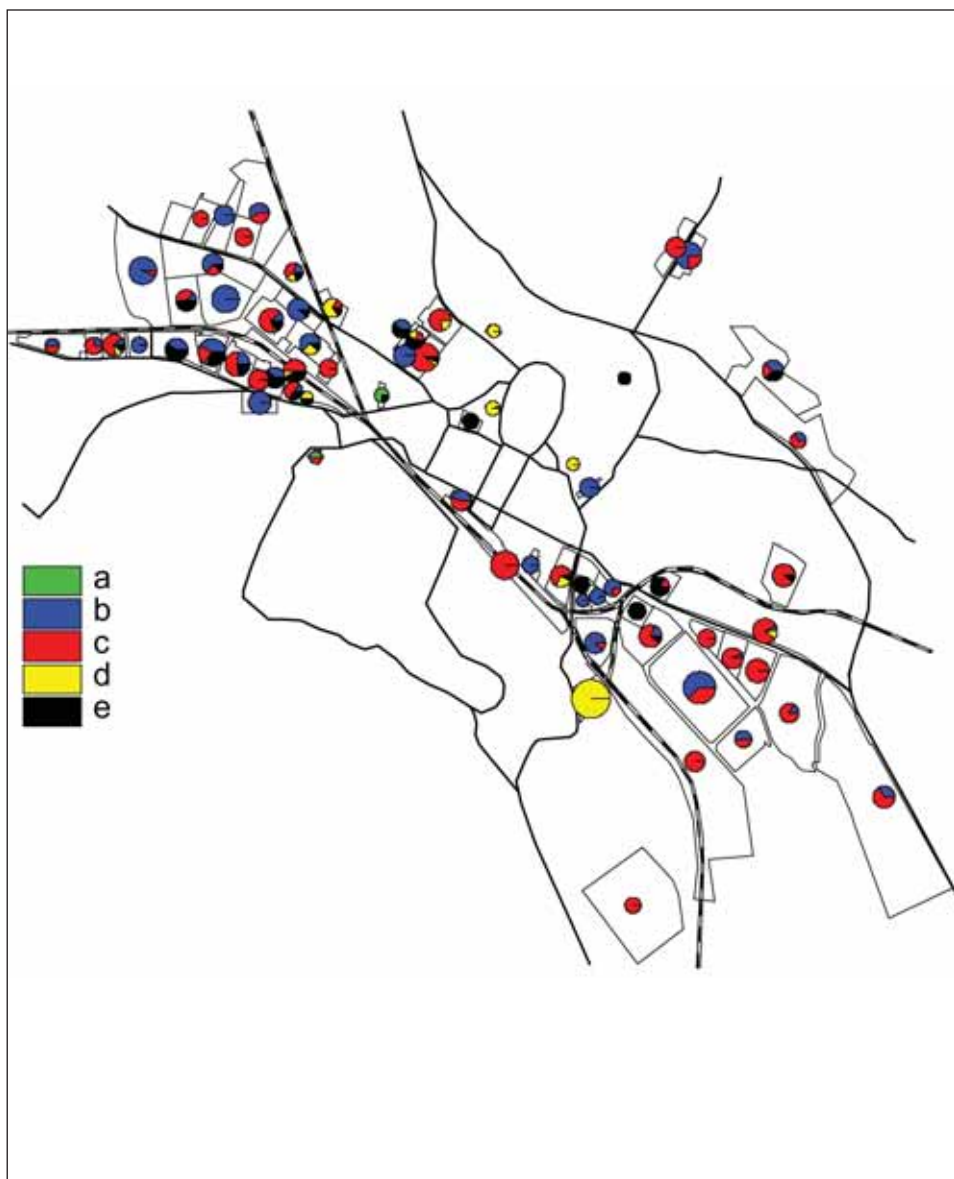


Abb. 6: Industrie- und Gewerbebezonen von Sopron.

Verteilung der Standorte nach Wirtschaftssektoren. a: Primär b: Sekundär c: Tertiär d: Wohnungen e: leere Gebäude

Entwurf: Jankó, 2009

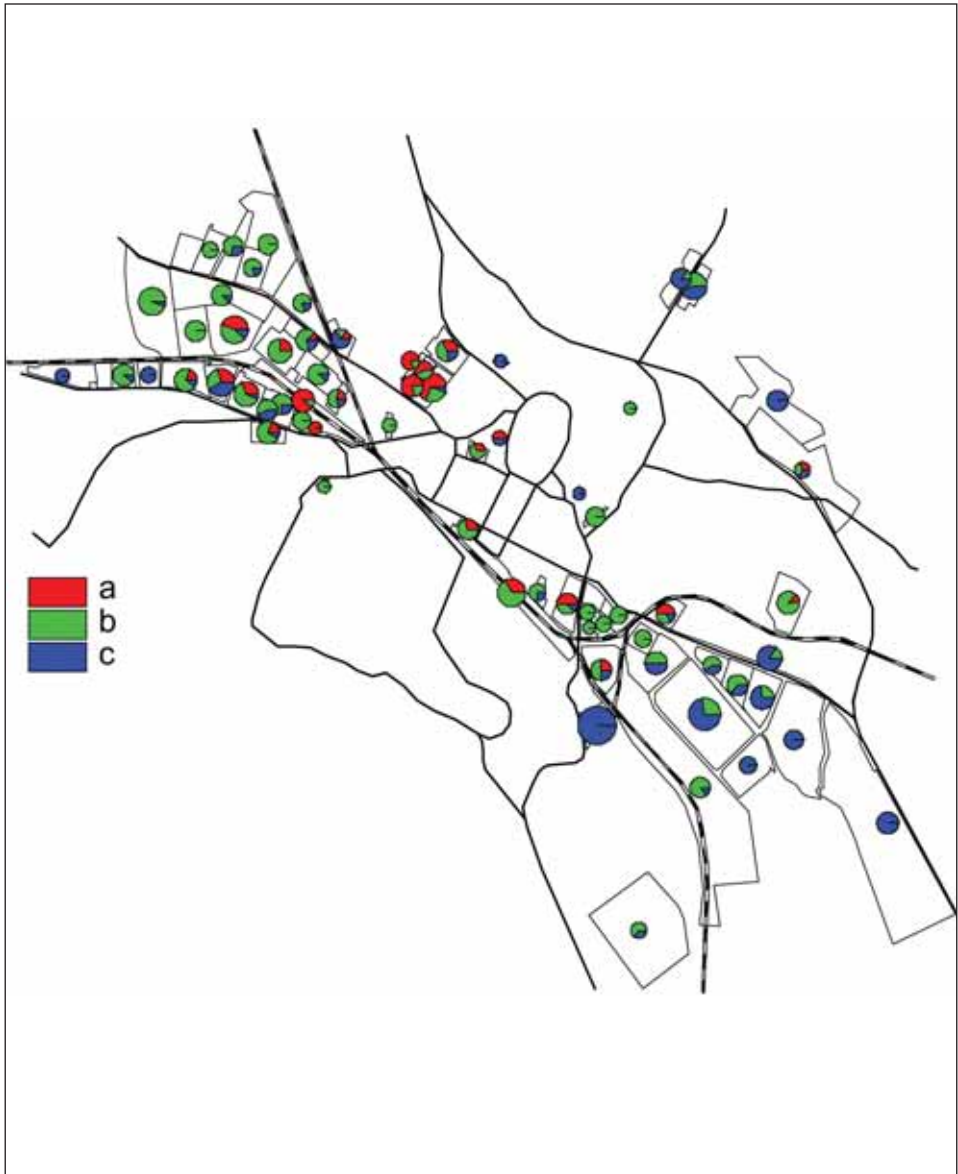


Abb. 7: Industrie- und Gewerbebezonen von Sopron.

Die Baualter der Gebäude. a: vor 1945 b: 1945-1990 c: nach 1990.

Entwurf: Jankó, 2009

Zusammenfassung

Es ist festzustellen, dass sich das Siedlungsbild der Stadt nach der Wende schon alleine durch das rapide Anwachsen der bebauten Flächen weiterhin fragmentierte. Aus einem unvoreingenommenen Blickwinkel betrachtet, können wir nicht mehr von einer typisch Soproner Architektur sprechen, das trifft allenfalls noch auf einzelne Stadtteile zu. Eine Stadtentwicklung, die sich den Schutz der siedlungsmorphologischen Werte zum Ziel setzt, muss sich daher auf „Aktionsgebiete“ konzentrieren, wie es im gegenwärtigen Fachjargon der Europäischen Union so schön heißt. Es kann kein anderes Ziel geben, als das Stadtbild der historischen Viertel, also der Innenstadt und der historischen Vorstädte, der früheren Vorstadtkerne und der Löwer zu bewahren bzw. einen weiteren Verlust ihres Charakters zu verhindern, weiterhin ein Regelwerk zu schaffen, das auf markanten Vorstellungen beruht und der Entwicklung der Gemeinschaft dienlich ist, das richtungweisend ist und den Schwerpunkt nicht auf Verbote legt, außerdem die öffentlichen Flächen und Grünflächen zu entwickeln, gegebenenfalls auseinandergefallene Stadtteile durch das Abreißen von Gebäuden wieder zusammenzuschweißen. Das ist wohl auch im Interesse des Tourismus!

Die Gesellschaft der Stadt entwickelt sich ähnlich. Aber auch wenn wir im landesweiten Vergleich nicht von einer besonders starken gesellschaftlichen Segregation sprechen können, so wäre es doch ein Fehler, die Augen vor der zunehmenden Armut und der wachsenden Zahl von ● Benachteiligten zu verschließen.

Literatur

- BERGMANN P. 1939: Sopron városfejlesztési terve. [Stadtentwicklungsplan Sopron] Soproni Szemle 3. 4. 211-231.
- BERGMANN P. 1940: Sopron városrendezésének kérdései. [Fragen der Flurbereinigung in Sopron] Soproni Szemle 4. 2-3. 74-93.
- CSAPODY I. 1959: A Sopron környéki szelídigesztenyések. [Edelkastanienwäldchen in der Umgebung Soprons] Soproni Szemle 13. 3. 238-256.
- CSAPODY I. 1987: A soproni Lővérek növényvilága. [Flora der Soproner Löwer] Soproni Szemle 41. 1. 2-19.
- FŐZŐ G. 1938: Soproni gesztenyések. [Kastanienwäldchen in Sopron] Soproni Szemle 2. 3. 148-156.
- HOLL I. 1997: Scarbantia – Sopron városfalai. [Scarbantia – die Stadtmauern Soprons] Soproni Szemle 51. 4. 289-306.
- HORVÁTH Z. 1985: Sopron városias fejlődése a kapitalizmus első időszakában (1848-1914). [Soprons Stadtentwicklung in der ersten Periode des Kapitalismus (1848-1914)] Soproni Szemle 39. 2-3. 119-146, 213-235.
- JANKÓ F. 2004: „A soproni részházak” – két emberöltő múltán. [„Soproner Teilhäuser” – nach zwei Generationen] Soproni Szemle 58. 2. 158-178.
- JANKÓ F. 2008: Falu a városban: a külvárosok helye a soproni történelmi városrész településmorfológiai képeben. [Das Dorf in der Stadt: Die Rolle der Vorstädte in der Siedlungsmorphologie der historischen Stadtteile Soprons] Korall 31.9.23-44.
- KUBINSZKY M. 2003: Sopron építészete a 20. században. [Soprons Architektur im 20. Jahrhundert] Belvedere-Zákány-Máthé, Szeged-Tatabánya
- MÁJER A. 1985: Sopron faóriásai. [Soprons Baumriesen] Soproni Szemle 39. 1. 50-76.

MOLLAY K. 1960: A soproni szelídgesztenyések történetéhez. [Zur Geschichte der Soproner Edelkastanienwäldchen] Soproni Szemle 14. 1. 66-70.

MOLNÁR L. 1998: Sopron város hadtörténeti tradíciói. [Heeresgeschichtliche Traditionen der Stadt Sopron] Soproni Szemle 52. 4. 343-352.

MOLNÁR L. 2000: A Rákóczi Baráti kör, a soproni Rákóczi főreáliskola hagyományainak folytatója. [Der Rákóczi-Kreis, Träger der Traditionen der Soproner Militärhauptschule] Soproni Szemle 54. 1. 76-80.

OSZVALD F. N. 2003: Új lakóterületek Sopronban. [Neue Wohngebiete in Sopron] Magyar Építőipar 13. 7-8. 209-214.

SIMÁNYI F. 1976: A komplex városfejlesztés megvalósításának eredményei Győr-Sopron megyében. [Ergebnisse in der komplexen Stadtentwicklung im Komitat Győr-Sopron] Területrendezés 5. 3. 35-44.

SZABÓ J. 1984: A Soproni Városszépítő Egyesület története 1969-1984. [Geschichte des Soproner Stadtverschönerungsvereins 1969-1984] Soproni Szemle 58. 1. 1-10.

Wirtschaftswissenschaftliche Fakultät
 Institut für Internationale und Regionale
 1984 Sopron

1984 Sopron

Tibor Kuslits

Aktuelle Fragen der Raumordnung und Raumentwicklung von Sopron

Anfänge der regulierten Raumordnung. Wendepunkt der Raumentwicklung im Sozialismus und nach der politischen Wende

Die Anfänge der bewusst und systematisch durchgeführten Raumentwicklung und Raumordnung in Sopron sind bei der Bewilligung und Ausführung des „Allgemeinen Raumordnungsplans der freien königlichen Stadt Sopron“ vom Jahre 1905 unter der Leitung des städtischen Oberingenieurs Josef Wälder anzusetzen. Da die damaligen Entscheidungen bis heute ihre Auswirkungen haben, muss die Analyse der heutigen Situation notwendigerweise von diesem Dokument ausgehen.

Ein Spezifikum des Plans war, dass er von der damaligen Situation ausging, dass Entscheidungen über die Zukunft auf den Trends der Zeit der Ausführung beruhten. Er prognostizierte auf Grund der dynamischen Zunahme der Einwohnerzahl für 1940 mehr als 40.000, für 1990 77.000 und für 2065 150.000 Stadtbewohner.

Der Verfasser des Plans konnte nicht damit rechnen, dass im auf ein Drittel seiner Landesfläche geschrumpften Ungarn Sopron eine wichtige touristische-rekreative Rolle zuteil wird, es einer landesweit anerkannten Institution im Hochschulwesen ein Zuhause gewährt, und er konnte zu dieser Zeit auch nicht voraussehen, welche gravierende Rolle das historische Erbe der Bausubstanz spielen wird. Vor allem konnte er aber nicht mit der radikalen Veränderung der Verkehrsansprüche rechnen. Die im Jahre 1905 ausgearbeitete

langfristige Planung der Siedlungsstruktur brachte – bei all ihren positiven Ergebnissen, bei der Markierung wichtiger öffentlicher Institutionen und Stadtparks – an einigen Stellen, so z. B. in der Verkehrsstruktur, einige Lösungen, deren Folgen heute ein Problem darstellen.

Eines dieser Probleme ist das Fehlen eines Systems von Umfahrungsstraßen, zweitens das Fehlen einer Transitstraße außerhalb der Stadt, drittens – und vielleicht am schwerwiegendsten – das Fehlen einer neuen inneren Ringstraße, die zur Entlastung der Innenstadt und zur Schaffung einer Fußgängerzone beitragen könnte. Diese Lücke – nicht unabhängig von den anderen zwei – ist schon deshalb merkwürdig, weil die Mehrheit der erfolgreichen Stadtplanungen der Zeit – und so auch die heimische Praxis – die Schaffung ring-radialer Straßensysteme favorisierte. Ein ernsthafter Konflikt besteht heute auch im Verhältnis zwischen Eisenbahn und Stadt. Das Eisenbahnnetz verursacht heute mit seinem bedeutenden Personen-, aber vor allem Güterverkehr und seiner die Stadt teilenden Lage ein schwerwiegendes Verkehrs- und Lärmproblem. Zur Linderung dieses Problems sollten die Eisenbahnlinien, die die Stadt durchqueren, zusammengelegt werden, wie schon lange beschlossen wurde. Einerseits in Nord-West-Richtung, Richtung Agendorf/Ágfalva, andererseits mit der Aufhebung der Raab-(Győr)-Linie in Süd-Ost-Richtung mit dem Ausbau des Liniennetzes entlang der Szombathelyer Linie. Zur endgültigen Lösung des Problems könnten aber grundsätzlich drei verschiedene Lösungen beitragen, auch die bestehenden Linien

betrachtend: Sanierung der Wohngebiete entlang der Eisenbahnlinie, Errichtung einer Schutzzone entlang der Eisenbahn, Ausbau einer Schallschutzanlage, komplette Unterführung der Bahnstrecke innerhalb der bewohnten Gebiete, Verlegung in einen Tunnel oder als dritte Lösung eine Art Zwischenlösung: Nur an den besonders problematischen Stellen der Innenstadt, bei minimaler Korrektur der Ebenen und der vorhandenen bautechnischen Werke, der Umbau der zentralen Strecke der Gleise.

Für die erste Lösung gibt es kaum Anzeichen, außerdem scheint sie auch sehr unwahrscheinlich, da sie kostenaufwendig ist und keine Einnahmen bringt.

Die zweite Lösung würde an der Erdoberfläche bedeutende Gebiete erschließen, die Umgestaltung des Verkehrsnetzes zu einem zusammenhängenden System und die Ausweisung neuer Entwicklungsgebiete ermöglichen. Die Tieferlegung der 4–5 km langen Eisenbahnstrecke und der anschließenden Anlagen, der Stadtwerke, des Rangierbahnhofs und der komplette Umbau des Bahnhofs würden jedoch einen dermaßen immensen Kostenaufwand verschlingen, dass dies kaum als eine rentable, vernünftige Investition betrachtet werden könnte, nicht einmal bei langfristigen Interessen. So scheint die dritte Lösung am vernünftigsten, denn diese benötigt keinerlei gravierende Eingriffe und ermöglicht eine Reihe von Entwicklungsprojekten und Investitionen, nur wurde weder seitens der Stadt noch seitens der Eisenbahngesellschaft ein diesbezüglicher Plan vorgelegt.

Die Entwicklungspläne der Stadt vom Beginn des 20. Jahrhunderts wurden zwischen den zwei Weltkriegen von Oberingenieur Pál Boronkai im Entwicklungsplan vom Jahre 1939 weiterentwickelt. Großer Verdienst dieses Plans ist, dass er z. B. den Verlauf des heutigen Löver Ringes

glücklicherweise festgelegt hat, und auch die Lenkung der Industrieentwicklung in eine neue Richtung von Nord-West an den süd-östlichen Stadtrand war ein guter Gedanke.

Die Raumordnung der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts war einerseits die Basis für die bis heute wirksamen Probleme, andererseits wurden durch sie auch kaum frühere Problemfelder gelöst. Aus heutiger Sicht beurteilen wir es positiv, dass das damalige Großprojekt, das Wohnbauprogramm „Jereván“ auf der Iboya-Wiese, am Stadtrand errichtet wurde und somit der inneren Struktur der Stadt keinen Schaden zufügte. Begrüßenswert ist auch, dass sich die Wohnsiedlung „József Attila“ anstelle der ehemaligen Kadettenschule – der Karl-Kaserne – reibungslos an die Untere Löver (Löver) angeschlossen hat. Die Errichtung der Wohnsiedlung am Kőfaragó Platz allerdings vernichtete gleichzeitig den südlichen Sektor des historischen Stadtrandes. Sie ließ auch das organische Straßennetz der früheren Pläne außer Acht und verbaute somit auch die Trassierung eines heute besonders wünschenswerten inneren Ringes.

Heute wird jene politische Lage vielerorts als Segen betrachtet, welche die Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt, die sich aus der Grenznähe ergaben, bewusst drosselte.

Diese depressive Epoche wurde trotz Allem von einer gewissen industriellen Entwicklung begleitet, es entstanden neue Industriezweige, die Universität übte ihre Tätigkeit aus, wenn auch mit einer geringeren Anzahl an Fakultäten, der Schulstadtcharakter blieb erhalten, der ehemalige Charakter einer Militärstadt blieb auch noch spürbar dank der zunehmenden Grenzschutz-Rolle. Was vom Stadtbild nicht abzulesen war, war der bewusste, entschiedene, in die Zukunft weisende Stadtcharakter. Die industrielle Entwick-

lung machte aber die Stadt nicht zur Industriestadt. Obwohl die Stadt auch zu einem touristischen Ziel wurde, entwickelten sich keine entscheidenden Dienstleistungen für Erholung und Rekreation. Die altehrwürdige Stadt, in erster Linie die Altstadt, war vor allem Zielpunkt von Klassenausflügen und es entwickelte sich kein bewusstes tourismusförderndes Konzept, trotz der Öffnung während der kurz bemessenen Soproner Festwochen und der erfrischenden Ausnahme „Oper im Steinbruch“ von Fertőrákos/Kroisbach.

Mit der Grenzöffnung der 1980er-Jahre entstand ein riesiges Potenzial von Konsumenten aus dem Nachbarland Österreich, was einen dynamischen Aufschwung der Pharmaindustrie sowie der Schönheitsbranche zur Folge hatte. Handel und Gastgewerbe bildeten den Motor der Soproner Wirtschaft und verführten ihre Teilnehmer für Jahre, sogar Jahrzehnte zu einem falschen Sicherheitsgefühl und zur Bequemlichkeit.

Die Jahre nach 1990 stellten die Jahrzehnte lang gewohnte Situation total auf den Kopf. Vor allem gab es eine grundlegende Veränderung in der Stadtführung, der Selbstverwaltung fiel von nun an eine wichtige Entscheidungsposition zu. Andererseits verschwand die frühere Form des Allgemeinguts, die grundlegende Dominanz des staatlichen Eigentums. Die Auflösung der staatlichen Produktionsgenossenschaften, die Wiedergutmachung nach der Verstaatlichung nach 1949 und die Verteilung der Besitzanteile nach der Auflösung der Genossenschaften, sowie der beschleunigte Verkauf der staatlichen Wohnungen, die „Privatisierung“ der Produktionsbetriebe und Unternehmen, all das führte dazu, dass ein riesiges Immobilienvermögen in die Hände eines äußerst weiten Kreises von Privatbesitzern gelangte. Infolge dieser Entwicklungen stellte sich bezüglich der Raumordnung eine grund-

gende Veränderung ein. Die Entscheidungsträger für Raumordnung waren nun nicht mehr identisch mit den Repräsentanten des Unternehmers und Kapitalbesitzers, die diese Entscheidungen auch ausführen konnten.

Das Konzept der Raumordnung nach 1990

Obwohl im Laufe der vergangenen Jahrzehnte jeder allgemeine Entwicklungsplan auf einer Art Entwicklungskonzept basieren musste, auch wenn es nur ein skizzenhaftes Zukunftsbild gewesen ist – diesem Prinzip folgte damals auch Josef Wälder, ein selbstständiges Dokument über die Prioritäten der Raumordnung dieser Art entstand erst 1999 im Auftrag der Hauptversammlung der Stadt. Dies war schon deshalb notwendig, weil das neue Baugesetz vom Jahre 1997 (das Gesetz Nr. LXXVIII vom Jahre 1997 über die Gestaltung und den Schutz der Bausubstanz) das Vorhandensein eines solchen Dokuments vorschreibt und dessen Vorhandensein auch bei jedem weiteren Raumordnungsplan kontrolliert wird.

In den bisher vorhandenen Dokumenten gibt es jedoch noch keinerlei Vereinbarung darüber, ob Soprons Zukunft von der Rolle im Tourismus oder als Vorstadt zu Wien und Umgebung, als traditionelle Schulstadt oder eventuell als Industriestadt geprägt werden sollte. Mit großer Wahrscheinlichkeit kann man sich das ideale Zukunftsbild als wohlproportionierte Kombination mehrerer Entwicklungsrichtungen vorstellen. Das wichtigste Element der Festlegung der Entwicklung fehlt jedoch: Nämlich die Festlegung jener Aspekte der Entwicklung, die wir unbedingt vermeiden wollen.

Das letzte Dokument dieser Art, das von der Hauptversammlung der Stadt gutgeheißen worden war, war die sogenannte Integrierte Raumordnungsstrategie. Unmit-

telbarer Grund ihrer Entstehung war, dass die Nationale Entwicklungsagentur das Vorhandensein eines Dokuments dieser Art als Bedingung für den Gewinn eines Preisausschreibens für Entwicklungsquellen unter den Städten mit Komitatsrecht vorschrieb. Natürlich ist es durchaus angebracht, dass jede Gemeinde die Strategie ihrer Entwicklung ausarbeitet und die Strategie komplex, integriert ist, d. h. sämtliche Sektoren des Lebens der Stadt umfasst, die Auswirkungen evaluiert, die nötigen Maßnahmen festlegt, die Wechselbeziehungen der einzelnen Gebiete beschreibt. Wenn dies aber zur Annahme eines Aktionsplans nötig ist, besteht die Gefahr, dass nur eine formelle Leistung des Plans erfolgt, der dann von seinen Konzipienten auch als solcher betrachtet wird und in Bezug auf den weiteren Verlauf des Projekts kaum als Leitfaden weiterer Entscheidungen dienen wird – denn er wurde ja auch nicht als solcher gedacht.

Markant für die heutige Soproner Raumordnung ist gerade das Fehlen einer in breiten Kreisen anerkannten, professionellen, durchgreifenden, legitimen Raumordnungsstrategie.

Der eigenartige Prozess der Ausbreitung der Stadt (urban sprawl)

In den Jahren nach der Wende wurden in Sopron nach der radikalen Veränderung der Eigentümerstruktur der Immobilien, wie bereits oben erwähnt, und der Entstehung der demokratischen und rechtsstaatlichen Gesellschaftsstrukturen und Entscheidungsträger dem unkontrollierten Verbau der landwirtschaftlichen Nutzung entzogenen Gebiete natürlich alle Hindernisse aus dem Weg geräumt.

Die betroffenen Randgebiete standen früher in landwirtschaftlicher Nutzung und waren Außengebiete, bei denen die Stadt-

führung nicht auf die mit elementarer Kraft einsetzende Bauwelle vorbereitet war. Das oben erwähnte Baugesetz aus dem Jahre 1997 machte die Institution der Raumordnung dermaßen unmöglich und handlungsunfähig, dass die örtliche Rechtsbehörde keine Chance hatte, die Lage unter Kontrolle zu halten.

Großangelegte Bauprojekte starteten auf diesen Außengebieten, auf denen die für landwirtschaftliche Gebiete geltenden Vorschriften notwendigerweise vage Richtlinien für die legale Bauweise vorschrieben, so etwa: „in dieser Zone darf ein maximal 30 m² großes, der Landschaft angepasstes Wirtschaftsgebäude mit Erdschoß und hohem Dach gebaut werden.“ In diesem Rahmen wurden dann Missbildungen von Häusern gebaut, bei denen die Erbauer sich bemühten, zumindest formell die Vorschriften einzuhalten. So entstanden z. B. dreistöckige Dachgeschoßvillen mit Tiefgarage. All dies mit einer Grundstücksstruktur, die die Landwirtschaft und den Gartenbau ermöglichte, aber mit unbefestigten Zufahrten und minimaler Infrastruktur. (Foto 1.).

Es gab auch Beispiele für eine organisiert auftretende Eigentümervertretung, die aus eigener Initiative sogenannte detaillierte Entwicklungspläne erstellen ließ und sich der neu engagierten örtlichen Rechtsvertreter bediente und ihre Pläne von der Gemeinde auch absegnen ließ, dann auf nicht aufgeschlossenen Flächen nach eigenen Vorstellungen mit dem Bau begann.

1997 wollten die neuen Privateigentümer nach Aufteilung der ehemaligen Grundstücke der Außengebiete die landwirtschaftliche Bearbeitung nicht mehr beibehalten, erreichten bei den Behörden die Kategorisierung ihres Grundstücks als Innengebiet, was dessen Wert verzehnfachte. Auf den Grundstücken, die noch nicht aufgeschlossen waren, begannen sie – oft mit eigen-



Foto 1: Virágvölgy – Das Blumental

händigen Bauplänen, die sie vor die Hauptversammlung brachten – mit großzügigen Bauarbeiten. Andernorts, wo die Umwidmung zum Innengebiet nicht möglich war, wurden auf Außengebieten als Neben- bzw. Wirtschaftsgebäude massenhaft mehrstöckige Familienhäuser errichtet ohne entsprechende Grundstückstruktur, Wege und Aufschließungsarbeiten.

Eine der wichtigsten Zielsetzungen des im Jahre 1999 gestarteten Raumordnungsprogramms war die Handhabung dieser Situation. Dazu waren folgende Schritte nötig:

- + Die langfristigen Grenzen des Zuwachses der Innengebiete mussten definiert werden, sodass die bereits vorhandenen bebauten Gebiete enthalten sind.

- + Die für die Verbauung bestimmten Gebiete mussten an eine klare, fixe Grenze angepasst werden (im Norden ist das die Schnellstraße M 85, im Süd-Osten die geplante Sammelstraße zwischen kommunaler Kläranlage und Rangierbahnhof, im

Nord-Osten die geplante Verbindung zwischen der Hauptstraße M 85 und der Ágfalvi Straße, im Süd-Westen die natürliche Grenze des Naturschutzgebietes Soproner-Gebirge).

- + Es musste auch festgelegt werden, dass damit die Befriedigung der langfristigen, mindestens für 25 Jahre bestehenden Ansprüche erfolgt ist, was die Bebauung betrifft, und diese Grenzen nicht weiter ausgedehnt werden können.

- + Voraussetzung für die Ausführung der Erweiterung war, dass sich die Eigentümer verpflichteten, die einzelnen Schritte zur Bebauung nachzuvollziehen (Umgestaltung der Grundstückstruktur, Anpassung an die geometrischen Ansprüche der nötigen Straßen, organisierter Ausbau der nötigen Erschließung und Straßen).

Es ist eindeutig, dass in dieser Hinsicht im Hintergrund nicht etwa bewusste Raumordnungsvorstellungen und Strategien schwebten, sondern sehr wohl eine Art Schadensminimierung, die versuchte, die

zügellose Bauwelle in Richtung einer ausgeglicheneren, womöglich traditionsbewussten und schönen Umgebung zu steuern.

Es ist natürlich eine grundlegende Gesetzmäßigkeit, dass die an den Stadträndern geschaffenen Entwicklungsmöglichkeiten dem Zentrum Entwicklungsenergien entziehen. Es ist für die Stadt von elementarem Interesse, schon wegen der hohen Betriebs- und Anschaffungskosten die Projekte an der Peripherie innerhalb der Stadtgrenzen zu halten. Wichtiges Mittel hierfür ist die Sicherung der Entwicklungsmöglichkeiten einer intensiven, also städtischen, dichteren, mehrstufigen Wohnsiedlung. Das bedeutet Wohnungen mit günstigen Betriebs- und Anschaffungskosten. Es ist zugleich ein wichtiges Mittel, um zu verhindern, dass die Bauvorhaben, die sich notwendigerweise auf die inneren Gebiete konzentrieren, ausschließlich auf übermäßig bebauten älteren Wohngebieten Gestalt annehmen, was zu proportionalen Verschiebungen und ernsthaften Reibungen führt. Letztendlich bedeutet das die Schaffung eines umfangreichen Wohnbautyps. In diesem Sinne entstand in Sopron die besondere Situation, dass neben den Randgebieten mit umzäunten Familienhäusern in lockerer Verbauung (Kutyahegy, Újhegy, Virágvölgy) Wohnviertel von mittlerer Intensität (Gebiete entlang der Ágfalvi Straße, Apácakert, Pihenőkereszt) und Wohnviertel von relativ hoher, städtischer Bevölkerungsdichte liegen (die neuen Wohnbauten am Westhang des Aranyhegy). In dieser Aufzählung fehlt die Nennung eines ausgesprochen großstädtischen Wohnbaugebiets (was ungarische Verhältnisse betrifft). Dazu würden sich die von Militär und Industrie nicht mehr beanspruchten Wohnblocks der Innenstadt eignen, worüber es aber noch keine Entscheidung gibt.

Somit ist der Spielraum der Raumordnung erkennbar: Gibt sie der extensiven

Bebauung freien Lauf, so schafft sie die Möglichkeit einer Erweiterung ohne Aufschließung, unorganisiert, ohne Richtlinien und mit ungeheuren Betriebskosten verbunden. Das einzudämmen, ist nicht mit einem einfachen Verbot möglich – damit gewiss nicht –, sondern mit der Umlenkung der Verbauung in Richtung dichter, intensiverer, somit städtischerer Stadtteile.

So ist die Entstehung der von vielen kritisierten städtischen Wohnsiedlungen am Aranyhegy, wenn auch nach eigener finanzieller Logik, jedoch reibungslos, das einzige Mittel zum Schutz der nicht bebauten Grünflächen am Stadtrand. Denn jeder Quadratmeter Wohnfläche, der hier gebaut wird, rettet ca. 10-12 m² Natur vor der extensiven Bebauung. Die Ermöglichung der Errichtung dichter städtischer Verbauung ist also das natürliche Mittel zum Schutz von Naturzonen in den Randgebieten. Wer die Ausweitung der Stadt und die Entstehung von dicht bebauten Entwicklungsgebieten zugleich verurteilt, weist zwei gegensätzliche Tendenzen zurück.

In diesem Rahmen muss auch die Frage der Handelszonen, die in vieler Hinsicht ähnliche Gesetzmäßigkeiten aufweisen, erläutert werden. Die vielen, oft mit berechtigter Wut verbundenen Tendenzen seitens der Stadtbewohner, die der Bau der Einkaufszentren generiert, gefährden oft die vorhandenen, traditionellen Handelsinstitutionen, die kleinen Geschäfte in der Innenstadt. Dies steht auch im absoluten Gegensatz zu dem Grundsatz, die Innenstadt lebendig zu erhalten, nicht zu sprechen davon, dass das Schicksal und die Perspektiven der Soproner Bürger somit leicht fremden Interessen unterworfen werden könnten. In dieser Entwicklung müssen wir – so sehr wir sie auch verurteilen – auch etwas Organisches sehen:

+ Die neuen Handelsinstitutionen werden von uns Sopronern am Leben gehalten, denn wir geben dort unser Geld aus.

+ Nicht nur die Soproner Einkaufszentren sind die Konkurrenten der Soproner innenstädtischen kleinen Geschäfte, sondern auch die Einkaufszentren in Eisenstadt, Wiener Neustadt und Wien, denn die Soproner kaufen mittlerweile schon seit Jahrzehnten dort ein.

+ Es ist durchaus möglich, dass es ein Warenangebot in den innenstädtischen kleinen Geschäften gibt, die wir nie in den großen Einkaufshäusern suchen werden (Kunsthandel, besonderer Schmuck, Qualitätsmodeware, innenstädtischer Erlebnis-Einkauf, oder wenn wir einfach keine Massenware kaufen möchten usw.). Es ist auch nicht auszuschließen, dass sich eine Umstrukturierung dieser Art positiv auf den Handel auswirken und langfristig gesehen fruchtbar sein könnte.

Sopron kann sich hinsichtlich der Stadtstruktur glücklich schätzen, da sich die großen Einkaufszentren an wichtigen Einfahrtsstraßen, Verkehrsknoten (Győri Str.–Ipar Ring – M84 Hauptstraße – Lackner Kristóf Str.) niedergelassen haben, somit leicht erreichbar sind, über genügend Parkplätze verfügen und den inneren Kern der Stadt nicht belasten und ruinieren. Das einzige großangelegte Einkaufszentrum im Stadtzentrum wurde in Form einer „Brownfield“-Investition verwirklicht, durch die Umgestaltung eines seit Jahren verwaehrten, ruinierten Industriegeländes, und dem Stadtzentrum gut angepasst.

Die spezifische Lage der Innenstadt und die daraus folgenden Konsequenzen

Die grundsätzlich mittelalterliche Innenstadt diente bis nach dem zweiten Weltkrieg ohne besondere Rücksicht auf ihre historischen Werte den natürlichen Ansprüchen der Stadt, teils als Wohnge-

biet, teils als Standort für Kirche und Stadtverwaltung sowie Gastronomie.

Eine grundlegende Veränderung vollzog sich mit dem Ende des zweiten Weltkrieges, denn durch die Zerstörungen der tragischen Luftangriffe kamen zahlreiche vergessene Teile der mittelalterlichen Stadt ans Tageslicht, andererseits gewann in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts der Denkmalschutz, der Schutz und die Achtung der geerbten Bausubstanz stark an Bedeutung. Diese Gesinnung hatte nicht viel gemeinsam mit dem Geist der spezifischen politischen und gesellschaftlichen Einrichtung Ungarns nach dem Zweiten Weltkrieg und stellte Sopron in den Mittelpunkt des Interesses. Somit wurde Soprons Innenstadt von den 50er-Jahren des vergangenen Jahrhunderts an für gut 25 bis 30 Jahre vielleicht wichtigstes Forschungs- und Rekonstruktionsterrain des heimischen Denkmalschutzes: Eine systematische Forschung setzte ein, die Forschung und Erschließung der mittelalterlichen, ja sogar altertümlichen Funde. Bis in die 1980er-Jahre, als dieser Prozess bereits Zeichen der Ermüdung zeigte, stand auf den ersten Anblick die Innenstadt zur Gänze erneuert da, wenn auch bei weitem nicht alle Gebäude in neuem Glanz erstrahlten. Auch die heimische und internationale Anerkennung der großangelegten Arbeit blieb nicht aus.

Diese Erneuerung ging mit Konsequenzen einher, die bis heute wirksam sind. Die Denkmalrekonstruktion wurde versuchsweise von den modernen Leitsätzen der 1964 anerkannten sogenannten Charta von Venedig inspiriert. Diese spezifische Betrachtungsweise offenbarte sich auch darin, dass die architektonischen Ergänzungen, die die früheren Zustände kennzeichneten, aus deutlich anderen, modernen Materialien hergestellt wurden, um authentisch zu wirken – dies löst bei der Rohbeton-Fassade der Rekonstruktion

des Vorderen Tores am Feuerturm bis heute Anstoß bei der Soproner Bevölkerung aus. Ein anderer wichtiger Leitsatz war, dass je nach Möglichkeit sämtliche unterschiedliche Kennzeichen aller historischen Epochen – als Ergebnis der Forschungen – gleichzeitig deutlich erkennbar an den Gebäuden und im Stadtbild dargestellt werden (Foto 6). Dieser heute etwas veraltete Leitsatz hatte zur Folge, dass einzelne Gebäude wie Geschichtsbücher dastehen und auf einen Zustand verweisen, der nie vorhanden war, und somit auch seine Authentizität fragwürdig ist. Andererseits nahmen einzelne Gebäude den Charakter eines Präparats, einer anatomischen Illustration an, nicht immer vollkommen im Einklang mit ihrer ursprünglichen Funktion. Die Rekonstruktionen zeigen heute also eine Art intellektueller Überholung. Das wäre aber noch das geringste Problem.

Viel problematischer ist die funktionale Philosophie der ehemaligen Denkmalrekonstruktionen, die den gesellschaftspolitischen Prinzipien der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts folgte. In den Häusern der einst wohlhabenden großen Familien wurden im Erdgeschoß, das ursprünglich gar nicht bewohnt wurde, sondern vielmehr der Lagerung von Weindienste, Dutzende von minimal berechneten Notunterkünften mit unglücklichem Grundriss eingerichtet. So gab die Innenstadt neben den hier angesiedelten Verwaltungs-, Bildungs- und den noch erhalten gebliebenen kirchlichen Institutionen eigentlich einem massenhaften sozialen Wohnungsbau Raum. Infolge dieses funktionalen Systems können viele Institutionen der Verwaltung, die heute noch hier ihren Sitz haben, nur unter erschwerten Raumbedingungen arbeiten. Aber noch viel tragischer ist, dass mit der allgemeinen Privatisierungswelle die Denkmalschutz-Wohnbauten größtenteils in den Besitz von

meistens alten Leuten übergingen, die nicht in der finanziellen Lage sind, die besonders aufwendigen Renovierungen, ja nicht einmal die Instandhaltung durchzuführen. Von ihnen und mit ihnen kann man die Revitalisierung nicht erwarten, ja sie sich nicht einmal vorstellen (Foto 7).

Dringendste Aufgabe und größtes Problem der Stadt ist heute, über das Fehlen eines von breiten Schichten unterstützten Konzepts hinaus, die verspätete technische und moralische Erneuerung der Innenstadt.

Die Zeit ist an der Denkmalpflege der Innenstadt im vergangenen Jahrhundert in keiner Hinsicht spurlos vorbeigegangen. Rekonstruktion muss neben der unerläßlichen technischen Erneuerung zugleich eine funktionelle Transformation bedeuten. Funktionale Erneuerung muss im Interesse der Erweckung der Vitalität der ganzen Stadt darauf beruhen, dass in der Innenstadt die Wohnfunktion erhalten bleibt, aber in Form von Wohnungen, die denen vom Mittelalter gleichen und die deren originaler Raumgestaltung sowohl in ihrer Größe als auch in ihrem Wert entsprechen. Genauso wichtig ist auch, dass anstelle der Verwaltung – auch dort, wo Wohnen nicht günstig ist, also im Erdgeschoß – verschiedene Einrichtungen des Gastgewerbes treten oder Kunsthandel und Dienstleistungen, die diesen historischen Hintergrund brauchen. Bei bestimmten Gebäuden wäre wiederum ein Hotelbetrieb angebracht.

Das kann nur durch eine konsequente Immobilienverwaltung und auf der Grundlage eines systematischen Rehabilitationsprogramms verwirklicht werden, auf das wir im Rahmen dieser Studie nicht näher eingehen können.



Foto 2: Die Altstadt von Sopron von Osten.

Im Vordergrund, das Krankenhaus von Sopron und die St. Stephans Kirche.

Foto: B. Németh



Foto 3: Der westliche Teil der Altstadt von Sopron.

In der Mitte: Altkornmarkt und Stadttheater.

Foto: B. Németh



Foto 4: Stadtteil West

Unten: nordwestliche Industrie-Standorte; in der Mitte: Wohnsiedlung Ibolya st. und Ober-Lövény; rechts: Wandorf

Foto: V. Takács



Foto 5: Das nördliche Tor von Sopron

Unten: Gewerbezone Nord; in der Mitte: neue Wohngebiete von Arany-hegy; rechts: St. Michaelis Kirche

Foto: V. Takács



Foto 6: Innenstadt –
St. Georgen Gasse



Foto 7: Hinterhof eines
denkmalgeschützten Gebäudes

Möglichkeiten und Situation der Förderung des Tourismus

Die entscheidende Mehrheit der Experten sieht einen Durchbruch im Kampf gegen den Verfall der Stadt in der Förderung des Tourismus. Die Stadt eignet sich durch ihre Gegebenheiten am ehesten für diese Funktion, denn sie verfügt fast in allen bekannten Sparten des Tourismus über hervorragende Voraussetzungen und bedient sich dieser, wenn auch unterschiedlich, in vieler Hinsicht doch sehr ineffizient und auf niedrigem Niveau.

An erster Stelle steht in Sopron der Erholungscharakter an den Hängen des Ödenburger Gebirges. Schon Mitte des vorigen Jahrhunderts wurde das erste Hotel im Löwer-Viertel gebaut. Heute ist das mehrmals umgebaute Gebäude geschlossen. Zuletzt wurde unter lauten Protesten das in vieler Hinsicht attraktivste, moderne Hotel der Stadt gebaut. Der erwähnte Protest beweist, dass die Erweiterung dieser Kapazität auf gewaltigen Widerstand stößt, weiters dass die touristischen Infrastruktureinrichtungen in der walddreichen Umgebung von Sopron – trotz großer bisheriger Anstrengungen – noch sehr verbesserungswürdig sind. Über ähnliche Qualitäten, eine ähnliche landschaftliche Schönheit, wenn auch anderen Charakters, verfügt Brennbergbánya, das den einst seine Lebensgrundlage sichernden Bergbau verloren hat und sogar in seiner empörenden Vernachlässigtheit zauberhaft schön ist. Seine Entdeckung und touristische Nutzung lässt noch auf sich warten, umso mehr, da der Widerstand der Dorfbevölkerung gegenüber jeglicher oben genannten Veränderung von elementarer Kraft ist.

Dank seiner Gegebenheiten könnte Sopron auch Badeort, Erholungsparadies werden – auch wenn diese Bemerkung überraschend ist –, da es ja auch in den

kleinsten benachbarten österreichischen Dörfern gut ausgebaute Freibäder gibt. Leider nutzt die Stadt ihre Möglichkeiten in dieser Richtung überhaupt nicht. Die Gelegenheit zum saisonbedingten Baden, von Bergen umgeben, im traditionsreichen Löwer-Bad könnte neuen Aufschwung nehmen, auch wenn das Bad heute noch ziemlich herabgekommen ist und von seinen Inhabern nur in kleinen Schritten modernisiert wurde. Besonders dann, wenn sich die Bewohner des Sörházdomb-Hügels nicht sofort wehren würden, wenn sie nur von der Idee einer einzigartigen, attraktiven Erweiterung hören.

In einer äußerst ungünstigen Lage befindet sich die Teichmühle/Tómalom und ihre Umgebung, wo sich vor dem Zweiten Weltkrieg noch ein malerischer Erholungsort befand.

An den Ufern des kleinen, frischen Sees, an dessen Stelle schon die alten Römer einen Fischteich anlegten, gab es nur ein Gasthaus mit einer freundlichen Terrasse, eine Pension und den herrlichen Ausblick auf die Berge rund um den See. Heute herrscht in dem Naturschutzgebiet der chaotische und anspruchslose Anblick der ehemaligen Betriebserholungsheime vor, unglaublich dicht bebaut, jede Vorschrift missachtend. Es ist kaum eine Änderung der Situation zu erwarten, da diese Erholungsheime heute Privatpersonen gehören, die ihre Häuser weiter ausgebaut haben und in ihrem jetzigen Zustand nutzen möchten. Damit ist das Schicksal des malerischen Sees am verkehrsreichen Fahrradweg – trotz der Bemühungen des Betreibers, ihn zu einem Erholungsparadies auszubauen – wohl besiegelt.

In vieler Hinsicht kann man Ähnliches über den einzigen als Strand nutzbaren Abschnitt des Neusiedlersees am ungarischen Ufer behaupten, über die Wasser-sportanlage in Kroisbach/Fertőrákos, die die Soproner seit jeher so gern haben. Der

Strand kann als anspruchslosester Strand des Neusiedlersees bezeichnet werden und befindet sich in einem sehr schlechten Zustand. Obwohl er früher hermetisch abgeschlossen war, fungierte er schon immer als Seglerparadies und kann heute unbelastet von der Vergangenheit entwickelt werden. Es gibt zwar einen Schiffsverkehr und doch ist das Niveau, trotz aller Bemühungen des Betreibers, sehr niedrig. Trotz zauberhafter Umgebung und des Anblicks der auf Pfählen gebauten Häuser, mit denen eine neue Tradition begründet wurde, ist die Landschaft ein verzweifelter Aufschrei nach Erneuerung. Der See könnte nicht nur Ort des Badens sein, sondern könnte mit seiner Umgebung statt des neunmonatigen Winterschlafs rund um das Jahr Tausenden von Touristen schöne Erinnerungen und Erlebnisse bescheren. Er tut es aber nicht, dabei könnte der Neusiedlersee im charakterlosen Vakuum der architektonischen Prägung als imagebildende Kraft erscheinen, ohne die Landschaft, die Teil des Weltkulturerbes ist, zu verletzen.

Traditioneller touristischer Zweig des Soproner Angebots ist – und er nahm in der jüngsten Vergangenheit auch kräftig zu – der Heil- und Wellness-tourismus, der gegen die verschiedensten Leiden ein Heilmittel bietet. Die verlockende Kraft der für Lungenprobleme so wirksamen Bergluft ist heute schon verschwunden, aber das Wolfser Heilwasser (Balf) und die damit verbundenen ärztlichen Behandlungen haben auch heute eine besondere Anziehungskraft. Wenn man aus Richtung Wien kommt, trifft man gleich auf die neugebaute Hochburg der Zahnmedizin und der plastischen Chirurgie. Und wenn wir in Soprons Gassen spazieren und in den Fenstern die blauen Zähne leuchten sehen, ist es anhand der vielen Zahnarztpraxen eindeutig, dass wir es mit einem wichtigen Element der Energien, die die

Stadt erhalten, zu tun haben. Gleichzeitig ist es ein ambivalentes Gefühl, denn es stellt sich die Frage, ob es dem Image der Stadt, die eine wahre Schatzkammer der Geschichte und Kultur ist, nützt, wenn sie auch in Übersee als „dentists' city“ – Zahnarztmetropole – bekannt ist. Offensichtlich können wir aber auf dieses wohl stärkste Element der Privatwirtschaft der Stadt nicht verzichten (Foto 8).

Auch der in den 1980er-Jahren boomende Einkaufstourismus und die Dienstleistungen in der Schönheitsbranche, die täglichen Einreisen der österreichischen Staatsbürger, um die hiesige Gastronomie zu genießen, sollen kurz erwähnt werden. Das war eines der wichtigsten und sichersten Elemente der Wirtschaft der Stadt, was den Charakter der Stadt veränderte, aber mit dem Dahinschmelzen der komparativen Vorteile auch viel an Bedeutung einbüßte. Dieses Phänomen wirkte beschleunigend auf den Soproner Handel, die Gastronomie, die verschiedenen Dienstleistungen – wirkte sich sogar positiv auf die Deutschkenntnisse der Soproner aus –, übte aber mit dem Erscheinen von Massenwaren einen ambivalenten Einfluss auf die Struktur des Handels und das Prestige der Stadt aus.

Wichtigstes Element des Tourismus der Stadt ist für uns der vielseitige kulturelle Tourismus, der noch zahlreiche nicht genutzte Möglichkeiten bietet und sehr vielseitig ist. Die historische Stadt, die unser Wohnort ist, ist zugleich touristisches Objekt, deshalb ist ihre Erneuerung, ihre Rekonstruktion nicht nur wegen der Lebensqualität ihrer Einwohner von Bedeutung. Die Stadt verfügt über konkrete Pläne für solche Projekte, z. B. die Erneuerung der öffentlichen Plätze im Rahmen der Rehabilitation der Innenstadt. Wichtig wäre auch, die öffentlichen Sammlungen aufeinander abzustimmen und sie dem breiten Publikum attraktiver und leicht



Foto 8: Dentaltourismus – Grabenrunde

ter zugänglich zu machen. Der kulturelle Tourismus hängt eng mit der Tätigkeit des städtischen Theaters, des Kultur- und Konferenzentrums Franz Liszt und der Oper im Steinbruch Kroisbach/Fertőrákos u.a. zusammen. Ihre technische und funktionelle Erneuerung, ihre Marketingstrategie und Image-Bildung ist laufende Priorität. In diesem Rahmen muss auch die Belebung der örtlichen musikalischen und kulturellen Traditionen erwähnt werden, sie sollen mit Recht zum wesentlichen Element des Profils der Stadt, zum Leitmotiv der kulturellen Marketingpolitik werden. Die Tätigkeit der kulturellen Institutionen sollte ihnen unterordnet werden. Hier soll auch das bei weitem das größte Publikum anziehende musikalische Ereignis, das VOLT-Festival erwähnt werden, das vollkommen unabhängig von der offiziellen Entwicklungspolitik der Stadt entstanden ist und mitten im Sommer die Stadt zu eine Art Wallfahrtsort verwandelt und für fünf Tage die Bevölkerungszahl von Sopron verdoppelt. Ein hervorragendes Beispiel dafür, dass eine Stadt nicht unbedingt nur durch ihre Füh-

rung, sondern auch durch ihre talentierten, uneigennütigen Bürger an Bedeutung gewinnen kann.

Schließlich muss noch der Weintourismus erwähnt werden, denn die Weinkultur der Stadt reicht Jahrhunderte zurück, die Kultur des Weines müsste als Leitmotiv im Stadtmarketing vertreten sein, ja sogar einen Teil jedes touristischen Zweiges verkörpern. Es gibt bereits wichtige Schritte in diese Richtung, ein gesundes Gären – es ist doch die Rede vom Wein – hat auf diesem Gebiet bereits eingesetzt. Die Grundpfeiler des Qualitätsweinbaus wurden gelegt, aber es gibt noch genügend zu tun, was die Infrastruktur der Weinkultur betrifft.

Immanente Förderungsenergien der Stadt

Die organische Entwicklung einer Gemeinde erfolgt im Allgemeinen durch die Ausnützung der lokalen „Energien“ des Ortes. Wichtig ist, welche Schritte zu einem gegebenen historischen Moment, unter den gegebenen wirtschaftlichen, gesellschaftli-

chen und politischen Umständen vor Allem wirtschaftlich rentable, ja profitable Rahmenbedingungen schaffen. Welcher Veränderungen es bedarf, um einen Gewinn, um Nachhaltigkeit zu erzielen. Solche potenziellen Energien gibt es überall, wo Menschen leben, die Frage ist nur, von wem und in wessen Interesse sie genutzt werden.

Im Rahmen dieser Studie soll auch die Immobilienverwaltung der Stadt angesprochen werden. In dieser Hinsicht kommt der Selbstverwaltung der Stadt mit der Führung der lokalen Wirtschaftspolitik eindeutig eine entscheidende Rolle zu. Es soll hier mit Nachdruck bemerkt werden: Nicht wegen ihres Immobilienbestandes, sondern wegen ihrer Vermögensrechte. Die Stadtführung entscheidet, an welchen öffentlichen Verwaltungspunkten welche Entwicklungen unter welchen Bedingungen ermöglicht werden.

Seit 1990 wuchsen die inneren – für die Bebauung vorgesehenen – Gebiete der Stadt auf das Eineinhalbfache. Das sah so aus, dass die Selbstverwaltung nur für ihre vorstädtischen Wege eine Genehmigung als inneres Gebiet beantragte, d. h. der Wertzuwachs von riesigen Gebieten landete ausschließlich im Privatbereich, vergrößerte also das Vermögen privater Personen. Ein weiteres hiesiges Charakteristikum ist, dass die Selbstverwaltung bei ihrer Wertzuwachs bringenden Verordnung die Privatbesitzer und ihre Gemeinden verpflichtete, für den Ausbau der Straßen und die Aufschließung zu sorgen. Diese scheinen sich daran aber nicht zu erinnern, gegebenenfalls hat der seine Immobilie sofort verkaufende und den Wertzuwachs somit sofort realisierende Bürger den neuen Besitzer auf diesen Umstand gar nicht erst aufmerksam gemacht.

Die natürlichen Entwicklungsenergien der Stadt wanderten als materielle Kraft in die Taschen der Bürger der Stadt, die

diese Quellen nur in sehr geringem Maße dem Gemeinwohl zukommen ließen. Anzumerken ist, dass die Selbstverwaltung dies auch nur in Bezug auf ihre eigenen Bedürfnisse vorschrieb.

Sopron bemühte sich in den Jahren nach der Wende, im Gegensatz zu anderen Städten, nicht um die entsprechende Nutzung ihrer Entwicklungsenergien, nahm die Immobilienförderung nicht in die Hand, sondern überließ den riesigen Gewinn den Privatbesitzern und Unternehmern. Damit nahm sie für viele Jahrzehnte einen immensen politischen und finanziellen Ballast auf sich.

Regionale Beziehungen

Das weitere Schicksal Soprons kann natürlich nicht nur im Hinblick auf die Stadt selbst untersucht werden. Die Zusammenhänge der näheren und weiteren Region sind von entscheidender Bedeutung. An erster Stelle müssen die Verkehrsverbindungen genannt werden. Beschlossenes Ziel ist die Entwicklung einer Hochgeschwindigkeitsbahn, um Wien, die europäische Metropole, innerhalb einer halben Stunde erreichen zu können. Das Schicksal der Stadt muss der neuen geopolitischen Lage angepasst werden.

Wichtig ist auch die Verbindung des Autobahnnetzes der beiden Länder, wofür es bereits fertige Pläne gibt. Aber auch die Schaffung eines einheitlichen öffentlichen Verkehrssystems würde der Stärkung der regionalen und persönlichen Kontakte dienen.

Unter Kontakten sind natürlich nicht nur die materiellen, sondern auch die intellektuellen Kontakte zu verstehen, die mindestens ebenso wichtig sind. Diese administrativen, kulturellen, Umwelt-, Wirtschafts- und institutionellen Kontakte, die Kontakte zwischen den sozialen Organisationen, letzten Endes aber auch zwischen den



Foto 9: Zusammentreffen von Alt und Neu

Bewohnern der Region müssen zu gut funktionierenden Netzwerken werden.

Besonders trifft das für die oben beschriebene touristische Organisation zu, wo sich das geplante und organisierte, regional verbreitete, vielfältige, international gewordene System der Institutionen wirksam entfalten soll. Dazu dienen auch die sich organisierenden Tourismus-Destination-Management-Organisationen.

In politischer Hinsicht ist es an der Zeit, das heute in gewisser Hinsicht noch vorhandene lähmende Misstrauen auszuschalten und zu erkennen, dass die gemeinsamen Interessen und die kooperativen Strategien für beide Seiten fruchtbar sein können.

Epilog

Zum Schluss möchte ich dieser Studie über Raumordnung, die grundsätzlich aber zur Lage der Soproner Architektur zurückkehrt, eine bittere Konsequenz hinzufügen. Entscheidend dafür, was und wie viel eine Stadt bauen kann, sind nicht die ästhetischen Gesichtspunkte, sondern die wirtschaftlich-finanzielle, gesellschaftliche und kulturelle Lage zu einem gegebenen Zeitpunkt. Natürlich kann man organische – keine öffentlichen oder institutionellen – Bauvorhaben im Keime ersticken, aber dieser ziellose Schritt wird tragische, weitreichende negative Folgen haben. Die Durchsetzung höchstrangiger Ziele kann nur durch die weise Lenkung und Orientierung des Bauvorhabens verwirklicht werden.

Das Problem der heutigen Architektur Soprons liegt nicht darin, ob viel oder wenig gebaut wird, sondern darin, dass all dies auf sehr niedrigem Niveau geschieht. Problematisch ist nicht, dass die privaten Bauunternehmer mit zu hohem Gewinn arbeiten – die Baubranche gehört selten zu den karitativen Tätigkeiten –, sondern dass sich auch anspruchslose Architektur verkaufen lässt.

Soprons heutige Architektur wird – trotz großer Anstrengungen – von der Tatsache überschattet, dass sie nicht in der Lage ist, sich des jahrhundertelangen hohen architektonischen Niveaus seiner Bausubstanz würdig zu erweisen (Foto 9).

Autor:
DI Tibor Kuslits
Chefarchitekt
Bürgermeisteramt, Sopron, Stadt mit
Komitatsrechten