Gekauft! Unterfranken handelt.
Texte der Begleitbroschüre zur Ausstellung als barrierefreie PDF-Datei

Zum Geleit

Handel und Wandel waren von Anfang an Teil der Menschheitsgeschichte. Ohne Handel und Wandel gäbe es weder Wohlstand noch Fortschritt. Diese Erkenntnis ist so zentral, dass es längst an der Zeit war, darüber einmal intensiver nachzudenken. Unsere diesjährige Wanderausstellung widmet sich daher unter dem Titel „Gekauft! Unterfranken handelt“ den herausragenden Aspekten des tagtäglichen Warenaustauschs.

Erstmals zu sehen ist unsere neue Präsentation im Museum für Franken, um dann von dort aus auf eine Tournee durch ganz Unterfranken zu gehen. Die Schau blickt weit zurück in die Vergangenheit, als römische Kaufleute mit ihren Luxuswaren über die Alpen zu uns kamen, oder als im Mittelalter die fränkischen Handelsherren ihre Absatzmärkte in fernen Ländern suchten. Die Ausstellung schaut aber auch nach vorne und frägt nach der Zukunft des Handels in Zeiten von E-Commerce und Internet. Konsum und Handel sind zudem eine Frage der natürlichen Ressourcen und der technischen Möglichkeiten. „Gekauft! Unterfranken handelt“ widmet sich daher auch den findigen Köpfen, die Unterfrankens Produkte in die Welt hinaustragen, ebenso, wie den Verkehrswegen, auf denen die Güter zu uns kommen.

Handel und Wandel bestimmen seit alters her den Gang der Geschichte. Und daran wird die Zukunft nichts ändern. In diesem Sinne wünsche ich den Besucherinnen und Besuchern viel Vergnügen und der Wanderausstellung „Gekauft! Unterfranken handelt“ viel Erfolg.

Erwin Dotzel
Bezirkstagspräsident

Handel bringt Wandel!

Die Kultur des Handels und der Konsum von Waren und Dienstleistungen sind so alt wie die menschliche Zivilisation. Die neue Wanderausstellung „Gekauft! Unterfranken handelt“ – mit wechselnden Stationen in Unterfranken mobil – erzählt die spannende Entwicklung einer ganzen Region anhand der für sie typischen Güter und Produkte, der handelnden Akteurinnen und Akteure, der genutzten oder neu geschaffenen Transport- und Wegenetze sowie der technischen Errungenschaften im Laufe der Zeit.

Aus Museumssicht erscheint dabei – gerade unter historischer Perspektive und vor allem zu Zeiten, die allgemein als krisenhaft wahrgenommen werden – von besonderem Interesse, welche Formen der Nutzung natürlicher Ressourcen und welche ökonomischen, aber auch gesellschaftlich-kulturellen Impulse zu Veränderungen im wirtschaftlichen Miteinander führten. Entscheidende Träger und Treiber dieser Rahmenbedingungen sind Innovationen, die als Motor der Transformation neue Märkte erschließen, Wachstumschancen eröffnen und durch Produktion und Verkauf Wohlstand fördern.

Diese Marktmechanismen in der bedeutenden Handelsregion Unterfranken, vorgestellt an Beispielen des sich wandelnden Warenangebots, des Konsumverhaltens, der sozialen Umwälzungen und des nachhaltigen, auch künftigen Umgangs mit der Umwelt präsentiert die Wanderausstellung der Unterfränkischen Kulturstiftung des Bezirks Unterfranken in Zusammenarbeit mit dem Museum für Franken in Würzburg.

Dem Ausstellungsteam war es von Anfang an wichtig, dieses Thema leicht zugänglich zu machen. Dabei helfen historische Abbildungen genauso wie aktuelle Statistiken, die die gut verständlichen Ausstellungstexte illustrieren. Händlerinnen und Händler aus Unterfranken kommen zu Wort und die Besucherinnen und Besucher sind dazu aufgerufen, sich zu einem Einkaufstypus zu bekennen. Die Ausstellung spricht alle Sinne an und bietet vielfältige Möglichkeiten zum Mitmachen und Ausprobieren, sei es beim Rasseln der „Meekuh“ oder beim Schnuppern an Gewürzen vom Mainbogen.

Wir hoffen, dass wir mit der Ausstellung unser Publikum ganz im Sinne des Ausstellungstitels dazu ermutigen, selbst zu handeln und damit Wirkung über den Museumsbesuch hinaus zu entfalten.

Fest steht: Handel verbindet Land und Leute, schafft Kultur, Transfer und bringt Bewegung, über die Zeiten hinweg, analog wie digital und nicht zuletzt über die Region hinaus!

Anne Kraft
Sachgebietsleitung Museum, Bezirk Unterfranken

Jörg Meißner
Direktor, Museum für Franken

Gekauft! Unterfranken handelt.

Handelsplätze, Händler und Händlerinnen.
Wo kaufen wir ein?

Marktplätze sind Dreh- und Angelpunkte des Handels: Hier kommen Menschen und Waren zusammen, der Platz bildet meistens das Zentrum eines Ortes. Zu festen Zeiten finden dort Wochen- oder Jahrmärkte statt. Mancher Markt hat seine Wurzeln im Mittelalter, als das Marktrecht vom Landesherrn an Städte und Gemeinden verliehen wurde.

Auf dem Land, wo die Bevölkerung über Jahrhunderte hinweg ihren Grundbedarf an Lebensmitteln selbst erzeugte, boten fahrende und wandernde Händlerinnen und Händler ein ergänzendes Sortiment. Eine moderne Warenversorgung mit Kramläden und Fachgeschäften entstand erst im Laufe der letzten 200 Jahre. Große Waren- und Kaufhäuser gibt es erst seit rund 150 Jahren.

Und in Zukunft? Wenn die Nahversorgung durch den Einzelhandel nicht mehr gesichert ist, können neue Ideen helfen: Zum Beispiel mobile Verkaufswägen oder rund um die Uhr geöffnete Smart-Stores. Der Marktplatz „Internet“ kennt keine Ladenschlusszeiten: Im digitalen Warenkorb landen Produkte aus allen Branchen. Einkaufen soll aber auch Spaß machen - bummeln, stöbern, Leute treffen und natürlich auch bewusst und nachhaltig konsumieren gehören dazu.

Per Handschlag

Traditionelle Handelsplätze in Städten sind Marktplätze:
Sie bilden das Zentrum des Handels unter freiem Himmel.

Wochenmärkte bieten frisches Obst, Gemüse und vieles andere aus der Region für den täglichen Bedarf. Zu den Jahrmärkten und Messen reisen Kaufleute von nah und fern mit unterschiedlichsten Waren an.

Viele Märkte und Messen haben eine lange Tradition: Sie reichen zurück bis ins Mittelalter, als es ein Privileg war, einen Wochen- oder Jahrmarkt abhalten zu dürfen. Welchen Orten das erlaubt wurde, entschied der Landesherr. Die Märkte waren eine Quelle des Wohlstands, da die Händlerinnen und Händler für ihre Stände und Waren Gebühren und Zölle bezahlen mussten.

Viehmärkte spielten eine wichtige Rolle: Bäuerinnen und Bauern konnten dort Pferde, Schweine, Schafe, Ziegen, Rinder, Gänse oder Hühner kaufen und

verkaufen. Ihre Geschäfte besiegelten sie meist per Handschlag. Die meisten Viehmärkte wurden in den 1970er und 1980er Jahren aufgegeben.

Echte Publikumslieblinge sind heute Weihnachtsmärkte, Flohmärkte und Messen, wie die Mainfranken-Messe in Würzburg. Dort kommen viele Menschen zusammen – und das ist gut für's Geschäft!

Kaufhaus – Laden – Supermarkt.
Hereinspaziert! Einkaufserlebnisse im Wandel.

Vor etwa 200 Jahren entwickelte sich in Deutschland ein flächendeckendes Netz von Läden und Kaufhäusern. Sie waren eine Folge der Industrialisierung. Immer mehr Menschen zogen in Städte und betrieben keine eigene Landwirtschaft mehr. In den Geschäften kauften sie sich von ihrem Lohn alles Nötige für den täglichen Bedarf.

Das Warenangebot wuchs ständig: erst in den Städten, dann auf dem Land. Vorläuferinnen der Warenhäuser waren Markthallen und überdachte Verkaufsflächen in Rathäusern wie in Kitzingen. In Würzburg baute Balthasar Neumann schon 1741 ein Kaufhaus. Es stand direkt am Marktplatz.

In den Städten entstanden prächtige Gebäude als Konsumtempel für die anspruchsvolle Kundschaft. Die Landbevölkerung versorgte der Gemischtwarenladen. Dort gab es auch Luxusgüter, wie die so genannten Kolonialwaren. Als vor 70 Jahren die ersten Supermärkte eröffnet wurden, änderte sich das Konsumverhalten grundlegend. Selbstbedienung wurde selbstverständlich.

Lokal – Regional – Global

Im globalen Shoppinguniversum sind wir nicht an Markttage und Ladenschlusszeiten gebunden. Der Wandel im Handel hat aber Schattenseiten.

Wir brauchen und verbrauchen täglich neue Waren: Angebot und Vertriebswege dafür erweitern sich stetig. Nicht erst seit der digitalen Revolution sind wir global vernetzt und können überall und zu jeder Zeit Handel treiben. Der ungebremste Konsum bleibt nicht folgenlos. Klima, Ökologie und Menschen leiden darunter.

Vor etwa 130 Jahren boten die ersten Warenautomaten eine Versorgung rund um die Uhr an. Gegen Münzeinwurf gab es Süßigkeiten, Getränke, Zigaretten, Seidenstrümpfe, sogar Blumen und vieles mehr. Die Direktvermarktung setzt heute wieder auf Automaten und spart sich den Zwischenhandel.

Im ländlichen Raum ohne Einzelhandel können mobile Bäckereien und Metzgereien dazu beitragen, die Leute vor Ort mit frischen Lebensmitteln zu versorgen. Den Austausch von Neuigkeiten gibt es gratis dazu.

Online zu shoppen ist für viele bequem. Die Corona-Pandemie hat diesen Trend noch verstärkt. Nur eine Minderheit hat dafür den nötigen Wohlstand. Der Lebensstil im Überfluss belastet die Umwelt global stark. Unser Konsumverhalten sollten wir deshalb bewusst gestalten.

Handelsgüter, Kunden und Kundinnen.
Heute schon geshoppt?

Einkaufen tun wir fast täglich. Dabei verhalten wir uns aber ganz unterschiedlich: Wir kaufen spontan oder nach ausführlicher Beratung und kritischer Prüfung der Ware, sind zögerlich oder wissen ganz genau, was wir wollen. Verschiedene Anlässe und persönliche Neigungen spielen dabei eine Rolle.

Auch bei der Auswahl der Waren treffen wir individuelle Entscheidungen. Sie hängen von unseren finanziellen Spielräumen und Ansichten ab. Im modernen Lifestyle haben Luxusgüter für manche eine besondere Stellung. Sie sind Zeichen des Wohlstands und signalisieren als Statussymbole die Zugehörigkeit zu einer bestimmten Gruppe. Sie dienen der Abgrenzung und demonstrieren eine bestimmte Lebensführung: Yachten, Luxusautos, Villen, Schmuck, Designermode, Kunstwerke und teure Reisen sind typisch für vermögende Eliten.

Viele Menschen lehnen das ab und überdenken ihr Kaufverhalten. Für sie spielen soziale Gerechtigkeit und ökologische Nachhaltigkeit eine wachsende Rolle. Wer seinen Lebensstil klimabewusst gestalten und weniger Ressourcen verbrauchen möchte, erreicht dies auf vielfältige Weise: Durch den Verzicht auf Fernreisen, weniger Autofahrten, kleine Wohnflächen, eine Ernährung mit Lebensmitteln aus der Region, den Verzicht auf tierische Nahrungsmittel und die Verwendung von Produkten aus nachwachsenden Rohstoffen.

Nicht alles, was wir als besonders wertvoll empfinden, ist materiell: Zeit, Frieden, Freiheit und Sicherheit sind unbezahlbar und sollten allen Menschen zu Verfügung stehen.

Beste Bedingungen!

Natürliche Bodenschätze und Rohstoffe sind ein echter Glücksfall für Unterfranken.

Wirtschaftlicher Erfolg und Wohlstand einer Region hängen von vielen natürlichen Faktoren ab. Gibt es Bodenschätze im Erdreich? Wie fruchtbar sind die Böden? Wie steht es um Rohstoffe wie Holz oder Wasser? Wenn die Bedingungen günstig sind, folgt daraus ein Standortvorteil.

Unterfranken hat einiges zu bieten: Verschiedene Gesteinsarten, große Waldflächen, Böden von herausragender Qualität und den Main als Wasserspender. Wo die Bedingungen für eine Branche günstig sind, siedeln sich Unternehmen an und es entstehen regionale Produktionsschwerpunkte.

Davon profitiert die Kundschaft. Regional hergestellte Produkte haben kürzere Wege und sind nachhaltiger. Viele Verbraucherinnen und Verbraucher achten beim Einkauf darauf.

Start-up. Handel und Wandel: Schlaue Köpfe und findige Unternehmer

Handel und Wandel sind charakteristisch für die Entwicklung menschlicher Gesellschaften. Die richtige Idee zur richtigen Zeit am richtigen Ort kann der Schlüssel zum Erfolg sein. Neben Erfindergeist gehören dazu auch unternehmerischer Fleiß und Geschäftssinn. Erfolgreiche Geschäftsgründungen ziehen Arbeitskräfte und weitere Unternehmen an, so dass Orte und Regionen wachsen.

Während der Industrialisierung zählten zu den boomenden Standorten in Unterfranken Schweinfurt, Würzburg und Aschaffenburg. Dort ließen sich besonders viele Gewerbe- und Handeltreibende nieder.

Luxus – gestern, heute, morgen

Zwischen antiker Lebensart und modernem Lifestyle liegen Jahrtausende – ein Phänomen im Wandel.
Mit dem Limes, der als römische Grenzbefestigung durch Unterfranken verlief, kam auch die römische Lebensart. Die Römer brachten nicht nur handwerkliches Können und landwirtschaftliche Kenntnisse mit, sondern auch die Geldwirtschaft. Sie wurde zur Grundlage der Handelsbeziehungen, die beidseits des Limes entstanden.
Zum römischen Warenangebot zählten Geschirr aus Terra Sigillata, Bronzefibeln, Glasperlen, Wein und Waffen. Umgekehrt kam Bernstein als Rohstoff von der Ostsee ins Römische Reich, wo er zu Schmuck verarbeitet wurde. Weit gehandelte und teure Waren galten als Luxus.

Gilt das heute auch noch? Was wir als Luxus empfinden, ist abhängig von unseren Werten und persönlichen Lebensumständen. Als in der Nachkriegszeit Lebensmittel rar waren, galt Kaffee als Luxus. Heute herrscht bei uns selten Warenmangel – trotzdem können sich viele Menschen kaum etwas leisten. Andere dagegen schwelgen im Überfluss. Es gibt auch Menschen, die bewusst auf Konsum verzichten. Sie handeln nach dem Motto „weniger ist mehr“. Viele schätzen immaterielle Güter wie Ruhe, Zeit und Sicherheit mehr als käufliche Waren. Luxus ist Ansichtssache und ein Thema voller Gegensätze.

Handelswege, Transporteure und Transporteurinnen: **Unterwegs!**

Rohstoffe, Waren und Produkte sind auf unterschiedlichen Routen unterwegs: Auf dem Main schwimmen sie auf Schiffen, fahren auf den Straßen mit LKWs und Radboten, rollen mit dem Güterverkehr auf Schienen oder haben als digitales Produkt überhaupt keinen physischen Transportbedarf. Die besonderen Charaktereigenschaften der Waren beeinflussen ihre Handelswege.

Zu den ältesten Verkehrswegen zählt in Unterfranken der Main. Auf ihm herrschte schon in römischer Zeit reger Verkehr. Der schlechte Zustand der Landwege beförderte die Entwicklung des Flusses zur Wasserstraße. Erst im 18. Jahrhundert entstand ein befestigtes Wegenetz, das eine Vorstufe zu unserem heute ausgedehnten Straßennetz bildete. Konkurrenz bekamen Schiffer und Fuhrleute mit der Eisenbahn, die im August 1852 das erste Mal durch Unterfranken fuhr. Fortan konnten sehr große Frachtmengen schnell und sicher transportiert werden.

Und heute? Heute sind diese Handelswege immer noch von großer Bedeutung – ergänzt werden sie jedoch durch digitale Transfers: Daten, Musik und Filme können heruntergeladen oder gestreamt werden, wir schreiben mehr Emails als Briefe und schicken lieber Emojis als Postkarten.

Der Main: **Vom Fluss bis zur Wasserstraße**

Seit knapp 3 Millionen Jahren gräbt sich der Main in die Landschaft und prägt Land und Leute bis heute. Als Handelsweg ist er unersetzlich.

Schon in römischer Zeit vor über 2000 Jahren herrschte reger Verkehr auf dem Fluss. Dafür war der schlechte Zustand vieler Wege und Straßen verantwortlich: Im 15. Jahrhundert beförderte man auf dem Main viermal so viele Güter wie auf dem Landweg.

Bis ins 19. Jahrhundert war die Fortbewegung auf dem Fluss wegen Sandbänken und Stromschnellen gefährlich. Obwohl er bis zu 350 Meter Breite erreichte, war er meist nur 70 Zentimetern tief. Nur Schiffe mit wenig Tiefgang konnten ihn befahren. Das änderte sich mit dem Ausbau zur Wasserstraße: Heute ist der Fluss auf einer Breite von etwa 40 Metern schiffbar und hat eine Fahrrinne von 2,9 Metern Tiefe.

Die Binnenschiffe: **Vom Schelch bis zum Tanker**

Die technische Entwicklung der Binnenschifffahrt hielt Schritt mit dem Ausbau des Mains zur Wasserstraße.

Früher war der Schelch das häufigste Transportschiff. Er war etwa 30 Meter lang und bis zu 5 Meter breit. Eine Plane deckte den offenen Laderaum ab. Schelche konnten 10 bis 100 Tonnen laden und waren auf kurzen Strecken unterwegs.

Mainschiffe waren länger und breiter als Schelche. Sie konnten bis zu 200 Tonnen transportieren und hatten geschlossene Laderäume. Die Masten konnten umgelegt werden, um unter Brücken hindurchzufahren. Mainschiffe waren die größten Holzschiffe auf dem Fluss und fuhren lange Strecken. Kleiner waren die Marktschiffe, die an Markttagen mit Waren und Personen verkehrten.

Raddampfer waren aus Eisen und fuhren ab 1841 auf dem Main. Die geringe Wassertiefe war ein Problem für dieses Transportmittel. Kettenschleppboote lösten die Dampfschifffahrt ab. Entlang einer ab 1886 im Main verlegten Kette konnten bis zu sieben Lastschiffe auf einmal geschleppt werden. Der Bau von Schleusen beendete die Kettenschleppschifffahrt in den 1930er Jahren.

Heute werden für den Transport von Gütern Frachter und Tanker eingesetzt. Mainaufwärts fahren diese Schiffe mit etwa 8 km/h, mainabwärts werden sie bis zu 20 km/h schnell.

Westwärts! Der Mainverlauf

Als einziger größerer Fluss in Deutschland fließt der Main von Osten nach Westen. Er speist sich aus zwei Quellflüssen, dem Weißen und dem Roten Main, die sich bei Kulmbach vereinen. Er ist über 500 Kilometern lang und grenzt an mehrere Mittelgebirge: Fichtelgebirge, Fränkische Alb, Haßberge, Steigerwald, Spessart und Odenwald.

Vor der Kanalisierung veränderte sich der Flusslauf im Rhythmus der Jahreszeiten. Beim Ausbau zur Wasserstraße wurden die Ufer befestigt, Tiefe

und Breite festgelegt und der Lauf begradigt. Bei Volkach bildete die kurvenreiche Mainschleife ein besonders großes Hindernis. Der Bau eines Kanals 1950 bis 1957 schnitt die Windung schließlich ab.

Mainwärts! Die Zuflüsse

Der Main wird von vielen Flüssen gespeist. Sein längster Nebenfluss ist die Regnitz. Die 140 Kilometer lange Fränkische Saale stößt in Gemünden dazu. Sie ist ebenfalls schiffbar: Im 8. Jahrhundert befuhr sie Karl der Große auf dem Weg zur Königspfalz Salz.

Bei vielen anderen Zuflüssen des Mains handelt es sich um deutlich kürzere, für die Schifffahrt ungeeignete Gewässer. Auch die kleinen Nebenflüsse haben wirtschaftliche Bedeutung für ihre Region. Fischereibetriebe nutzen die gute Wasserqualität der Hafenlohr im Spessart zur Aufzucht von Forellen und Saiblingen.

Sicherer Hafen

Die zentralen Warenumschlagplätze am Fluss sind die Häfen. Das älteste Hafenbecken Bayerns liegt in Unterfranken: Es wurde ab 1711 in Marktsteft erbaut. Von dort aus wurden sogar Soldaten als Söldner nach Nordamerika verschifft. Bis ins 20. Jahrhundert behielt der Hafen eine regionale Bedeutung, dann war er zu klein für die größer werdenden Frachtschiffe.

Am unterfränkischen Main liegen heute sechs Binnenhäfen und mehrere Betriebshäfen von Baustoffunternehmen. Der Binnenhafen Aschaffenburg ist bedeutend für die Region: Dort findet der Wasserweg Anschluss an ein Verkehrsnetz aus Schienen und Straßen.

Ein Stück vom Kuchen: Zölle und Stapelrecht

Seit dem Mittelalter florierte der Handel auf dem Main. An den Gewinnen wollten die Grundherren teilhaben. Sie führten daher Zölle ein für den Handel mit verschifften Waren. Die Städte profitierten vom Stapelrecht: Es zwang die Handelstreibenden, mit ihren Schiffen anzulegen und ihre Waren für einige Tage zum Verkauf anzubieten.

Um 1800 gab es 32 Zollstationen am Main. An jeder Station mussten die Kaufleute ihre Waren in Naturalien oder Geld verzollen. Weitere Abgaben erhöhten die Transportkosten. Dazu gehörte das „Lochgeld“ für das Passieren von Mühlen oder „Messzölle“ während bestimmter Verkaufsmessen.

Bei Wind und Wetter – Flößerei auf dem Main

Die Flößer verbanden Baumstämme und Bretter zu Flößen, das Handelsgut wurde als Transportmittel genutzt. Zwischen Kronach und Mainz lagen Floßhäfen, an denen Stücke hinzugefügt oder abverkauft wurden. So wuchsen oder schrumpften die Flöße immer wieder. Sie waren bis zu 150 Meter lang.

Die Flößerei war ein anstrengender und gefährlicher Beruf. Bei Untiefen drohte das Festsetzen, Brücken und Engstellen mussten durchfahren werden, Schiffen musste man ausweichen. Gesteuert wurden die Flöße mit Stangen, die die Flößer in den Grund bohrten und sich dagegenstemmten. Um 1960 endete die Mainflößerei.

Technik im Fluss: Staustufen und Schleusen

Der Ausbau des Mains zur Wasserstraße war nur mit großem technischem Aufwand möglich. Heute besteht der Main aus einer Abfolge von Wasserbecken, die durch 34 Staustufen getrennt sind – 27 davon gibt es in Unterfranken. Trotz aller technischen Hilfsmittel kommt es vor, dass der Fluss bei Hoch- oder Niedrigwasser nur eingeschränkt schiffbar ist.

Staustufen können aus mehreren Elementen bestehen: einem Wehr zum Absperren des Flusses, einer Schleuse für Schiffe, einer Fischtreppe und einem Wasserkraftwerk, das für die Stromgewinnung genutzt wird. Jedes Jahr passieren mehrere Tausend Schiffe und Boote die Schleusen – vom Frachter über das Freizeitboot bis zum Kreuzfahrtschiff.

Vom Schwarzen Meer über den Main bis zur Nordsee

Eine Idee mit über tausendjähriger Geschichte: Der Frankenkönig Karl der Große wollte um 793 Main und Donau verbinden. Das Megaprojekt scheiterte.

Der technikbegeisterte bayerische König Ludwig I. griff die Idee im 19. Jahrhundert wieder auf. Er ließ zwischen Kelheim und Bamberg einen über 170 Kilometer langen Kanal bauen. Bis zu 100 Tonnen Fracht konnte ein Schiff auf dem „Ludwigkanal“ transportieren. Holz, Stein, Kohle und landwirtschaftliche Produkte machten den größten Teil der Waren aus. Der Kanal war von 1845 bis 1950 in Betrieb.

Erst der 1992 eröffnete Rhein-Main-Donau-Kanal schuf wieder eine Wasserstraße vom Schwarzen Meer bis zur Nordsee. 3.500 Kilometer lang ist die Strecke. Sie verbindet elf Staaten und viele Wirtschaftsräume. Die Kanalisierung war mit Eingriffen in die Ökosysteme der Flüsse und Landschaften verbunden. Deshalb war das Projekt heftig umstritten.

Langsam, beschwerlich und gefährlich: Unterwegs auf alten Routen

Schon im Mittelalter gab es ein ausgedehntes System von Fernstraßen, das wichtige Städte und Handelsorte miteinander verband. Dabei wurden antike Römerstraßen weitergenutzt und neue Wegenetze angelegt.

Die alten Straßen führten meistens über die Höhenlagen. Diese waren weniger sumpfig als viele Täler. So etwa die Altstraße von Bamberg nach Schweinfurt, die seit dem Frühmittelalter auf der Höhe zwischen Maintal und Aurachtal verlief.

Die Landesherren erkannten die wirtschaftliche Bedeutung eines gut ausgebauten Straßennetzes. Fürstbischof Julius Echter von Mespelbrunn erließ 1599 eine Wegebauordnung für das Fürstbistum Würzburg. Im 18. Jahrhundert setzte der Bau von Chausseen ein, die von Baumpflanzungen begleitet wurden. Zur Orientierung dienten Meilen- und Richtungssteine.

Ein Netz aus Asphalt: Neue Routen für den Verkehr

Der Ausbau des Straßennetzes nach dem Zweiten Weltkrieg begleitet den wachsenden Wohlstand: Mehr Güter mussten schneller transportiert werden und das Verkehrsaufkommen stieg.

Kein anderes Verkehrsnetz ist in Deutschland so gut ausgebaut wie das Straßennetz mit Autobahnen, Bundes- und Staatsstraßen, Kreis- und Gemeindestraßen. Bis heute werden deutlich mehr Güter per LKW transportiert, als mit anderen Verkehrsmitteln. 2021 waren es innerhalb von Deutschland 3,1 Milliarden Tonnen!

Durch Unterfranken führen vier Bundesautobahnen (BAB): Der Bau der BAB 7 wurde in den 1930er Jahren begonnen aber erst in den 1960er und 1970er Jahren auf veränderter Trasse fortgesetzt. Seit 1964 gibt es die BAB 3, die BAB 70 entstand in den 1980er Jahren und die BAB 71 wurde 2015 fertiggestellt.

Quer durch den Spessart: Die Birkenhainer Straße und die Spessart-Räuber

Im 13. Jahrhundert bauten die Grafen von Rieneck die Birkenhainer Straße im Spessart aus. So konnten die Glashütten mit Rohstoffen versorgt und die Produkte aus Spessartglas vermarktet werden. Die Straße verband die Handelsstädte Frankfurt, Bamberg und Nürnberg miteinander und gehörte zu einem europaweiten Fernstraßensystem. Eine Besonderheit war ihr zweispuriger Ausbau: Auf zwei bis zu 1,40 Meter breiten Wegen konnten Fuhrwerke aneinander vorbeifahren.

Das Reisen war zu damaliger Zeit auch gefährlich. Wilhelm Hauffs Erzählung „Das Wirtshaus im Spessart“ von 1828 und die Verfilmung von 1958 mit Liselotte Pulver machten die Spessarträuber berühmt. Zwar war die Geschichte frei erfunden – Gründe, sich im Spessart zu fürchten, gab es trotzdem.

Der Wald bot einen Rückzugsort für Außenseiter, die außerhalb des Systems früherer Gesellschaften standen. Das gilt für „gute“ Figuren wie Robin Hood ebenso wie für „böse“ Räuber. Ihre einzige Einnahmequelle waren Überfälle auf Kaufleute, die auf Handelsstraßen unterwegs waren. „Romantisch“ war das Räuberleben nicht: Armut, Not und Gewalt prägten den Alltag. Wurden sie erwischt, drohte ihnen die Todesstrafe.

Eine Erfindung verändert die Welt: Die Eisenbahn

Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h fuhr die erste deutsche Eisenbahn 1835 die 6 Kilometer lange Strecke von Nürnberg nach Fürth. Damit begann ein neues Verkehrszeitalter.

Die Eisenbahn ist eine der bedeutendsten technischen Entwicklungen. Sie sorgte für eine ungeahnte Beschleunigung des Transports von Menschen, Handelswaren und Nachrichten.

Etwa 100 Jahre lang beherrschten Dampflokomotiven die Schienen, bevor sie durch Diesel- und Elektro-Lokomotiven abgelöst wurden. In Unterfranken sind seit 1975 alle Strecken elektrifiziert.

Auf Schienen durch Unterfranken: Das Eisenbahnnetz

Der Bau von Eisenbahnstrecken orientierte sich am Verlauf älterer Verkehrswege: vor allem am Main. Die angeschlossenen Regionen profitierten davon.

Im August 1852 fuhr die erste Eisenbahn in Unterfranken. Die Trasse der 1854 fertiggestellten „Ludwigs-Westbahn“ führte von Bamberg bis Lohr entlang des Mains. Dann ging es quer durch den Spessart nach Aschaffenburg und weiter bis nach Hessen.

Nebenstrecken folgten: 1871 die Strecke Schweinfurt – Kissingen, 1879 die Werntalbahn von Gemünden nach Waigolshausen, 1893 die Steigerwaldbahn von Kitzingen nach Gerolzhofen bzw. Schweinfurt und 1911/12 Strecke von Aschaffenburg in den Odenwald.

Der Hauptbahnhof in Würzburg zählt heute zu den bayernweit bedeutendsten Verkehrsknotenpunkten und wird täglich von bis zu 28.000 Reisenden genutzt.

Auf Rang 2 liegt der Hauptbahnhof Aschaffenburg mit täglich etwa 14.000 Reisenden.

Eine Bahn durch den Ochsenfurter Gau: Die Gaubahn

Schon 1870 gab es erste Pläne für den Bau einer Eisenbahnlinie von Ochsenfurt am Main bis Röttingen in Württemberg. Die Eröffnung dieser „Gaubahn“ dauerte aber noch bis 1907.Erst dann hatte man sich über die Trassenführung der 28 Kilometer langen Strecke geeinigt. 1908 wurde die Strecke noch bis Weikersheim und Creglingen fortgeführt. Neben dem Personenverkehr diente die Gaubahn dem landwirtschaftlichen Güterverkehr: Saatgut, Dünger, landwirtschaftliches Gerät und Vieh waren hier unterwegs.

Ab den 1950er Jahren fuhren Waggons voller Zuckerrüben zur Ochsenfurter Zuckerfabrik. Nach 1970 verlor die Gaubahn an Bedeutung. Der Personenverkehr wurde 1974 eingestellt. Der Güterverkehr rollte bis 1990. Heute verläuft auf der Trasse ein beliebter Radweg.

Eine Bahn durch Unterfranken: Die Ludwigs-Westbahn

Beschlossen wurde der Bau der „Ludwigs-Westbahn“ schon 1846. Namensgeber der Bahn war der bayerische König Ludwig I., der die Verkehrsentwicklung auch durch den Bau der „Ludwig-Kanal“ beförderte.

Zwischen 1852 und 1855 konnte die „Ludwigs-Westbahn“ dann in Teilabschnitten eröffnet werden. Der Bau der Trasse erfolgte von Osten nach Westen und orientierte sich bis zum Spessart am Verlauf des Mains. Sie führte von Haßfurt über Schweinfurt, Würzburg, Gemünden und Lohr bis Aschaffenburg und Kahl.

Von Stichbahnen und Bahnradwegen

Stichbahnen zweigen von einer durchgehenden Strecke ab und enden in einem Kopfbahnhof, von dem aus sie zurückfahren. Oft sind diese Strecken nur eingleisig angelegt.

Die erste unterfränkische Stichbahn fuhr ab 1884 von Gemünden am Main nach Hammelburg. Sie diente dem Anschluss der ländlichen Gebiete an den überregionalen Wirtschaftsraum und unterstützte eine wirtschaftlich benachteiligte Region. Vor allem in der Rhön, im Grabfeld und in den Haßbergen wurden Stichbahnen gebaut.

Die Mainschleifenbahn zweigte ab 1909 von der Ludwigs-Westbahn bei Seligenstadt nach Volkach ab. Sie war vor allem für Ausflüge in die Weinregion beliebt. Nach ihrer Stilllegung für den Personenverkehr 1968 wurde sie 2003

für den Tourismus wiedereröffnet. Andere Stichbahnen wurden inzwischen rückgebaut: Statt mit der Eisenbahn kann man hier jetzt mit dem Rad fahren.

Nur für den Güterverkehr: Industriegleise

Industriegleise dienen ausschließlich dem Güterverkehr. Sie verbinden Industriegebiete oder große Firmen mit einem Bahnhof des regulären Bahnnetzes.

Die „Hafenbahn“ am Würzburger Hafen wird seit 1993 von der Würzburger Hafen GmbH betrieben und von dort ansässigen Unternehmen genutzt. Wenn Unternehmen schließen oder ihren Produktionsstandort verlagern, können Industriegleise auch wieder rückgebaut werden.

Güterverkehr auf Straße und Schiene: Die Zahlen

Über 3,6 Milliarden Tonnen an Gütern und Waren wurden 2021 innerhalb Deutschlands transportiert. Auf den Güterverkehr mit der Eisenbahn entfielen davon 357 Millionen Tonnen.

Damit landet die Eisenbahn beim Warentransport auf dem 2. Platz hinter dem Spitzenreiter: Dem Güterverkehr auf der Straße, der fast zehnmal so viele Waren umfasst.

Immer kleiner, besser, leistungsfähiger

1941 – Geburtsstunde des Computers
1960er Jahre – Erste PCs (Personal Computer) und Computermäuse
2022 – Weltweite Produktion von Computerchips im Wert von 500 Milliarden Dollar

Der deutsche Ingenieur Konrad Zuse konstruierte 1941 mit dem Modell „Z3“den ersten funktionstüchtigen Computer. Die ersten Computer verwendeten Lochkarten und füllten als schrankgroße Rechenmaschinen ganze Räume.

In den 1950er Jahren begann die US-amerikanische Firma IBM mit der Serienproduktion. Bis zur Marktreife der PCs für den privaten Gebrauch dauerte es noch gut 20 Jahre. Seitdem entwickelte sich die Computertechnologie mit hoher Geschwindigkeit weiter. Sie erreichte mit der Verbreitung des Internets in den 1990er Jahren einen neuen Höhepunkt.

Die digitale Revolution: Internet und Smartphones

Digitaltechnik und Computer erfassen seit rund 20 Jahren fast alle Lebensbereiche. Digitalisierung prägt unseren Alltag.

Als Auslöser der digitalen Revolution gilt das Internet, das seit 1990 verstärkt genutzt wird. Einen Meilenstein bildete seine Weiterentwicklung zu einem mobilen digitalen Angebot: Suchmaschinen ersetzen Lexika, E-Mails sind schneller als Briefe und Streaming-Dienste liefern Filme und Musik jederzeit an jeden Ort der Welt.

Mit unseren Smartphones sind wir stets online. Allein 62,6 Millionen Personen in Deutschland nutzten sie 2021zur Unterhaltung, zum Arbeiten und zum Einkaufen. Dabei verbraucht das Surfen im Internet auch viel Energie. Mehr als 149 Minuten pro Tag sind wir online – mehr als die Hälfte davon mobil mit dem Smartphone oder Tablet.

Mobile Apps: Anwendungssoftware und Lifestyle

Apps – vom englischen Wort „Applications" – machen aus einem Handy mit Internetzugang ein „Smartphone". Es gibt sie für die unterschiedlichsten Anwendungen, viele stehen kostenfrei zur Verfügung. Das Geschäftsmodell der Hersteller besteht darin, auf die gespeicherten Daten unserer Smartphones zuzugreifen und sie gewinnbringend zu verarbeiten.

Die verschiedenen App-Kategorien haben unterschiedliche Anteile in den App-Stores. Die Kategorien mit den meisten Apps sind:

- Spiele: Anteil ca. 22 %
- Business: Anteil ca. 10 %
- Bildung: Anteil ca. 9 %
- Lifestyle: Anteil ca. 9 %
- Hilfsmittel: Anteil ca. 6 %
- Unterhaltung: Anteil ca. 6 %
- Essen und Trinken: Anteil ca. 4 %
- Reisen: Anteil ca. 4 %
- Gesundheit und Fitness: Anteil ca. 3 %

Vorlieben und Gewohnheiten: Von analog bis digital

Wir lieben Musik! Das gilt ganz besonders für die Menschen in Deutschland: Sie hören wöchentlich fast eine Stunde mehr Musik als der internationale Durchschnitt.

Während Musik-Streaming im Trend liegt, sinkt die Zahl der Musik-Downloads. 2012 war ein Rekordjahr für Musikdownloads in Deutschland: Damals wurde mehr Musik per Download verkauft, als in Form von CDs, Vinyl-LPs, DVDs und Musikkassetten zusammen. Abgespielt wurden die Songs oft mit tragbaren

MP3-Playern. Dann veränderten Smartphones und Online-Plattformen die Musiknutzung grundlegend.

„Streaming“ ist in Deutschland die häufigste Art, Musik zu hören. Mehr als die Hälfte der wöchentlich gehörten Musik wurde 2021 auf Online-Plattformen gestreamt. Streamingdienste speichern die Songs auf Servern und senden sie per Datenübertragung auf mobile Endgeräte. Das Smartphone greift damit auf die größten Musiksammlungen der Welt zu.

Wie wir Musik abspielen, hängt vom persönlichen Geschmack, vom Alter und der jeweiligen Situation ab. Ältere Menschen greifen häufiger auf analoge Tonträger zurück oder hören Radio. Schallplatten werden wieder beliebter bei einer Fangemeinde, die größtenteils der Gruppe der 40- bis 60-Jährigen angehört.

Und was passiert am Schluss?

Zum Konsum mit Genuss und Verantwortung gehört auch ein nachhaltiger Umgang mit der Ausstellung und ihren Bauteilen. Das haben wir bereits bei der Planung berücksichtigt. Deshalb sind die Bestandteile so ausgewählt, dass sie am Ende der Laufzeit recycelt werden könnten. Schon bei der Produktion wurde darauf geachtet, möglichst nur Materialien aus nachwachsenden Rohstoffen einzusetzen: Das ist vor allem Holz, das direkt bedruckt werden kann. Damit konnte auf den Einsatz von Kunst- und Verbundstoffen verzichtet werden. Auch die Verwendung von direkt bedrucktem Wabenkarton für die Informationswände ist gut für die Umwelt: Die Pappe stammt aus nachhaltiger Waldwirtschaft, ist recyclebar, leicht zu transportieren und spart deshalb Energie. Ziel ist es, den CO_2 -Fußabdruck der Ausstellung möglichst gering zu halten.

Warum ist uns das wichtig?

Weil wir mit der Ausstellung auch ein Zeichen setzen wollen: Die umweltfreundliche Machart ist Teil des Themas und der Aussage, dass Nachhaltigkeit in unserem Verhalten leicht umsetzbar ist. Für den Schutz der Umwelt können wir alle jeden Tag durch bewusste Entscheidungen für energie- und ressourcenschonende Lösungen etwas beitragen.

Impressum

Gekauft! Unterfranken handelt.

Wanderausstellung der Unterfränkischen Kulturstiftung des Bezirks Unterfranken in Zusammenarbeit mit dem Museum für Franken

Würzburg, 2023

Konzeption, Gestaltung, Texte: frankonzept GbR, Würzburg

Grafik und Layout: Grafik Design 25, Fulda

Medientechnik: ArchimediX GmbH & Co KG, Ober-Ramstadt

Schreinerarbeiten: Roman Siedler, Gerolzhofen

Projektteam:

- Anne Kraft, Celia Maurer und Thomas Ludewig, Bezirk Unterfranken
- Julia Hasenstab, Dr. Jochen Ramming, Dagmar Stonus, frankonzept
- Veronika Genslein, Jörg Meißner und Alexander Schütz, Museum für Franken

Wir danken den Museen, Kommunen, Institutionen, Firmen und Privatpersonen, die mit Informationen, Abbildungen, Objekten und Leihgaben die Ausstellung unterstützt haben.

AKI-Förderkreis Schweinfurt e.V., Archäologisches Spessartprojekt e.V., Bäckerei Oskar Zimmermann, Bamberger Natursteinwerk Hermann Graser GmbH, Benjamin Haupt, Binder Motorenbau GmbH, Bionade GmbH, CASEA GmbH, Deffner & Johann GmbH, FinnComfort Vertriebs GmbH, FRÄNKISCHE Rohrwerke Gebr. Kirchner GmbH & Co. KG, Franz Carl Nüdling Basaltwerke GmbH + Co. KG, Gemeinde Breitbrunn, Gemeinde Gaukönigshofen, Gemeinde Sulzheim, Geschichtswerkstatt im Verschönerungsverein Würzburg e.V., Günther Liepert, Handwerkskammer für Unterfranken, Hans Fischer, Hey Orgelbau, IHK Würzburg-Schweinfurt, Iludest Destillationsanlagen GmbH, Isolde Tietze, Jochen Vogler, Maintal Konfitüren GmbH, Mehling & Wiesmann GmbH, Metzgerei und Gaststätte Anton und Ralph Mohr und Evelyn Hetterich GbR, Museen der Stadt Aschaffenburg, Museen der Stadt Miltenberg, Mustafa Al-Akhras, Nuray Karakoyunlu, Privatbrauerei Oechsner GmbH & Co. KG, Radboten GmbH, Regionalmanagement, Kreisentwicklung und Wirtschaftsförderung Landkreis Würzburg, Schmidt Innovations GmbH, Spessartmuseum Lohr a. Main, Stabstelle Kreisentwicklung Landkreis Bad Kissingen, Stabstelle Kreisentwicklung Landkreis Haßberge, Stabstelle

Kreisentwicklung Landkreis Rhön-Grabfeld, Stadt Ochsenfurt, Stadt- und Stiftsarchiv Aschaffenburg, Stadtarchiv Volkach, Stadtarchiv Würzburg, Stiftung Bürgerspital zum Hl. Geist – Weingut, Uwe Schmidt, Viktor Becker, Weihrauch & Weihrauch Sport GmbH & Co. KG, Wirtschaftsförderung Landkreis Main-Spessart, Wirtschaftsförderung Landkreis Schweinfurt, Volker Müllerklein