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

Einführung

Warenhandel und Konsum sind für uns alltäglich. Wir kaufen im Supermarkt oder am Marktstand ein, wählen einen Snack am Automaten, bummeln durch die Geschäfte der Innenstädte oder shoppen online. Dabei ändert sich nicht nur das Warenangebot ständig, auch unser Kaufverhalten wandelt sich.

Die Wanderausstellung "Gekauft! Unterfranken handelt" nähert sich dem vielfältigen Thema Warenhandel und Warenproduktion in Unterfranken daher über verschiedene Schwerpunkte an. Der erste Themenbereich, bestehend aus großformatigen Stellwänden und dazugehörigen freien Modulen in Form von Kisten und Tischen, befasst sich mit den "Handelsplätzen, Händlern und Händlerinnen". Im zweiten Themenbereich, der sich ebenfalls aus Stellwänden und freien Modulen zusammensetzt, stehen die "Handelswaren, Kunden und Kundinnen" im Zentrum. Diese beiden Hauptthemen werden verbunden durch den Themenbereich "Transportwege", der sich in die vier Bereiche "Fährt", "Schwimmt", "Rollt" und "Fließt" auffächert. Diese Themen finden sich auf freien Tisch- und Kistenmodulen verteilt im Ausstellungsraum.

Handelsplätze, Händler und Händlerinnen

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!

Vom Pilgermarkt zum Volksfest. Die Kiliani-Messe in Würzburg

Sie ist fast 1000 Jahre alt! Die Würzburger Kiliani-Messe gehört zu den ältesten Handelsplätzen in Unterfranken. Begonnen hat sie im Jahr 1030 als Verkaufsmesse. Vor allem Pilgernde, die zum Festtag des Heiligen Kilian nach Würzburg kamen, besuchten sie.

Seit rund 200 Jahren ergänzen immer mehr Fahrgeschäfte und Unterhaltungsangebote die Messe. Deshalb musste der Bereich der Schausteller von der Verkaufsmesse getrennt werden. Heute findet die "Häfelesmesse" auf dem Marktplatz statt, "Kiliani" wird als großes Volksfest auf der Talavera gefeiert.

Schwein gehabt! Der Schweine- und Ferkelmarkt in Arnstein

Die Adresse "Schweinemarkt" im Zentrum von Arnstein signalisiert: Hier muss es einen Viehmarkt gegeben haben! 1834 führte die Stadt einen Markt für Rinder und Schweine ein. Er machte den anderen Viehmärkten in Hammelburg, Schweinfurt und Karlstadt Konkurrenz.

Arnstein konzentrierte sich deshalb ab 1921 auf das Geschäft mit Ferkeln und erließ eine eigene Ferkelmarkt-Ordnung. Traditionell gab es im Viehhandel viele jüdische Händler. Sie wurden im Nationalsozialismus verdrängt und durften ab 1935 den Markt nicht mehr betreten. Um 2000 fand der Ferkelmarkt zum letzten Mal statt.

Alte Maße: Hohlmaß, Längenmaß, Waage

Leihgaben der Stadt Ochsenfurt und der Unterfränkischen Kulturstiftung des Bezirks Unterfranken

Früher hatte jede Stadt eigene Maßeinheiten. Oft waren sie mit einem städtischen Wappen und einer Jahreszahl markiert. Hohlmaße für Getreide nannte man "Metzen", mit der "Elle" wurden Stoffe gemessen. Sie war ursprünglich so lang wie ein Unterarm. In Bayern galt die "Bayerische Elle": Sie misst genau 83,3 cm.

Obst und Gemüse wird auf dem Markt bis heute nach Gewicht bezahlt. Dafür sind Waagen im Einsatz: In die Schale kommt das Wiegegut und auf die Platte werden die Gewichte gestellt, bis das Gleichgewicht hergestellt ist.

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.

Ein Hauch von Luxus. Angebotsmix im Kolonialwarenladen

Vor 100 Jahren hießen viele Geschäfte "Kolonialwarenladen". Sie boten neben Gemischtwaren auch Exotisches an: Kaffee, Tee, Reis, Zucker, Tabak, Kakao und Schokolade. Kaufleute brachten sie aus Afrika, Asien und Südamerika. Die Anzahl der Kolonialwarenläden wuchs schnell, seit Deutschland 1884 selbst Kolonialmacht war. In den "Kolonien" wurden die einheimischen Menschen jedoch unterdrückt und ausgebeutet, um diese Waren nach Europa zu bringen.

Das Ende der Kolonialzeit bedeutete das Ende der Läden. Den Verkauf der Waren übernahmen die Supermärkte und spezialisierte Handelsunternehmen. Einstige Kolonialwaren wurden zu Lebensmitteln.

Es lebe die Selbstbedienung! Mit dem Einkaufskorb zur Kasse

Was heute normal erscheint, war 1950 eine Revolution: der Supermarkt mit Selbstbedienung in deutschen Städten. Vorher wurden die Waren am Verkaufstresen bestellt. Nun bewegte sich die Kundschaft frei durch die Gänge und legte die Produkte in Einkaufskörbe oder Einkaufswägen.

Die Idee entstand in den USA und setzte sich schnell durch. Größere Auswahl, niedrigere Preise und kürzere Wartezeiten überzeugten die Kundschaft. Das Schlendern durch das Sortiment führt zu Spontankäufen und lässt die Kassen klingeln. Das Auspreisen der Produkte, das Auffüllen der Regale und das Abwiegen offener Waren ist bestens organisiert. Seit viele Läden einen Onlinelieferservice anbieten, ist der Einkauf nicht mehr an Öffnungszeiten gebunden.

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.

Klingelingeling. Hier kommt der mobile Verkaufswagen!

Wenn Geschäfte in den Dörfern schließen, dann fehlt es schnell am Nötigsten. Seit über 50 Jahren kommen Bäckereien und Metzgereien mobil und direkt zu ihrer Kundschaft. Mit Verkaufswägen liefern sie frische Waren zu festen Zeiten und an die gleichen Standorte. Sie sind auf Markt- oder Parkplätzen zu finden, aber auch an Schulen und bei Firmen zur Pausenverpflegung. Im Sommer rollt so mancher Eiswagen durch Unterfranken.

Lebensmittel werden auch direkt bis zur Haustüre geliefert. Als Online-Einkauf beim Supermarkt, Gemüse-Abo beim Direktvermarkter oder als komplette Kochkiste mit Zutaten und Rezepten.

Schöne neue Einkaufswelt. Kontaktloser Einkauf in "Smart-Stores" Im Supermarkt einkaufen – ganz ohne Kontakt? Das klingt futuristisch, ist aber schon Realität. In "Smart-Stores" gibt es kein Personal, Zutritt erfolgt nach Registrierung, bezahlt wird mit Karte und das rund um die Uhr, sieben Tage pro Woche!

2022 eröffnete der erste Markt dieser Art im ländlichen Bayern in Johannesberg bei Aschaffenburg. Seit 2011 gab es dort keinen Lebensmittelladen mehr, jetzt ist die alltägliche Versorgung wieder gesichert. Vielleicht ein Zukunftsmodell für unterversorgte Regionen.

Die ganze Welt im Wohnzimmer: Online-Shopping

Das Internet entwickelt sich zu einem wichtigen Handelsraum: Im "digitalen Warenkorb" landen Produkte aus allen Branchen, das Angebot reicht von Handarbeit bis Massenware. Das hat viele Vorteile – birgt aber auch Risiken: Die Waren können vorab nicht getestet werden, den Händlerinnen und Händlern begegnet man nicht.

Umso wichtiger sind rechtliche Schutzmaßnahmen, Erfahrungen anderer Kundinnen und Kunden und eine gute Portion Skepsis. Neben dem Preis können Bewertungen und Gütesiegel Kaufentscheidungen erheblich beeinflussen. Aber Achtung: Sie könnten gefälscht sein!

Der Verbraucherschutz ist bei Online-Käufen wichtig. Getätigte Käufe können innerhalb von 14 Tagen ohne Angabe von Gründen widerrufen werden. Auch bei den Bezahlmethoden kann die Wahl einer sicheren Variante den Schutz erhöhen.

Übrigens: Manche "Waren" gibt es nur digital. Bei Download-Angeboten von Musik, Filmen oder Software wird digital bestellt und auch digital "geliefert".

Automatisch! Immer im Einsatz

Hunger und Durst nach Ladenschluss aber kein Laden in Sicht? Die Lösung heißt: Automat! Die praktischen Geräte bieten ein spezielles Sortiment unabhängig von Öffnungszeiten und Servicepersonal: Heiß- und Kaltgetränke, süße und salzige Snacks, Speiseeis, auch Fahrkarten, Kondome oder Bargeld.

Kaugummiautomaten erinnern Viele an ihre Kindheit. Sie tauchten in Deutschland vor 70 Jahren auf. Länger gibt es Automaten für Schokolade und Tabakwaren. Seit 90 Jahren betreibt das Unternehmen Wolf solche Automaten. Sie stehen in Gasthäusern und im öffentlichen Raum. Die Firma aus Gerolzhofen ist marktführend in Franken, Thüringen und Sachsen.

Seit einigen Jahren setzen bäuerliche Erzeugerinnen und Erzeuger auf Automaten als Alternative zum aufwändigeren Hofladen. Kartoffeln, Milch und Käse, Eier, Wurst- und Fleischwaren können gegen Bar- oder Kartenzahlung erworben werden.

Hörstation "Soundbar"

An der Hörstation berichten eine Biobäuerin und Marktfrau aus Sennfeld und ein "mobiler Bäcker" aus Schweinfurt von ihrem Arbeitsalltag.

Handelsgüter, Kunden und Kundinnen

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.

Bodenschätze: Wertvolles unter unseren Füßen

Bodenschätze sind nutzbare Rohstoffe, die als natürliche Ablagerungen in der Erde vorkommen. In Unterfranken gibt es viele davon. Sand und Kies finden sich im Maintal. Buntsandstein, Muschelkalk, Keuper, Sandstein und Kalkstein bestimmen den geologischen Aufbau. Basalt ist typisch für die Rhön, Gips lagert zwischen Maintal und Steigerwald. Ein seltenes Gestein bei uns ist der Zechsteindolomit, der im Landkreis Aschaffenburg gewonnen wird. Quarzporphyr wird nur in Sailauf abgebaut.

Die Rohstoffe werden direkt vor Ort verarbeitet oder zur Aufbereitung weitertransportiert. Viel Sand, Kies und Steine benötigt man im Baugewerbe. Aus dem Kalkstein wird in großen Fabriken im Landkreis Main-Spessart Zement gewonnen.

Mach was draus! Was aus Sonderkulturen alles werden kann

Günstige geologische Voraussetzungen, klimatische Verhältnisse und fruchtbare Böden sorgen in vielen Regionen Unterfrankens für eine erfolgreiche Landwirtschaft.

Der Anbau von Kräutern und Gemüse und der Weinbau stechen besonders hervor. Im Mainbogen bei Sennfeld, Gochsheim und Schwebheim gibt es besonders viele Kräuter- und Gemüsefelder. Kräuter können zu Gewürzen, Heilmitteln oder Tee verarbeitet werden. Gemüse wird auf Märkten verkauft. Gochsheim lieferte früher viele Gurken an die Konservenindustrie: Sagenhafte 60 Eisenbahnwaggons füllte die Ernte von 1917!

Weinbau findet vor allem entlang des Mains und an den Hängen des Steigerwalds statt. Die Spitzen-Rebsorte des Frankenweins ist der Silvaner. Keine andere Rebe ist so mit der Region verbunden wie diese alteingesessene Sorte. Ernte und Ausbau entscheiden darüber, ob der Silvaner als junger, frischer Wein oder edle Spätlese ins Glas kommt.

Aktivstation zum Tasten und Riechen

Die Aktivstation besteht aus zwei Teilen. An der Taststation können drei Gesteinsarten aus Unterfranken befühlt werden: Basalt, Sandstein und Gips. An der Riechstation kann man vier Kräuter erschnuppern, die im Mainbogen angebaut werden: Pfefferminze, Basilikum, Thymian und Melisse.

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.

Präzisionsarbeit! Kugellager aus Schweinfurt

Wer "Schweinfurt" hört, denkt "Industrie". Der Mechaniker Ernst Sachs gründete dort 1895 zusammen mit dem Kaufmann Karl Fichtel die "Schweinfurter Präcisions-Kugellagerwerke Fichtel & Sachs". Ihre Fahrradnabe "Torpedo" war ein Meilenstein, da sie Freilauf und Rücktrittbremse ermöglichte.

Mit der Zeit wurden immer mehr Wälzlager hergestellt. Sie werden umgangssprachlich "Kugellager" genannt und haben unzählige Einsatzgebiete. Sie finden sich heute in Skateboards, Bohrmaschinen, Autos, Schiffsschrauben und vielem mehr. Fichtel & Sachs ist inzwischen Teil der ZF Friedrichshafen AG.

Bei Komponenten für den Fahrzeugbau ist das Unternehmen ein "Global Player".

Einfach chic! Mode aus Aschaffenburg

Der Schneidermeister Johann Desch aus Glattbach bei Aschaffenburg stellte ab 1865 Kleidung nach Standardmaßen und auf Vorrat her. Mit seiner "Konfektion" legte er den Grundstein für eine florierende Textilindustrie. Er beschäftigte mehrere kleine Heimschneidereien in den Dörfern rund um Aschaffenburg. Seinem Vorbild folgten weitere Geschäftsleute: 1905 existierten bereits 830 Heimschneidereien mit insgesamt über 2.000 Beschäftigten!

Zeitgleich entstanden in Aschaffenburg auch Kleiderfabriken mit Spezialmaschinen und Fließbandarbeit. Sie setzten sich ab 1950 gegen die Heimschneiderei durch. Bis in die 1970er Jahre liefen die Geschäfte bestens. Dann verlor die Textilindustrie den Kampf gegen die kostengünstigere Konkurrenz aus dem Ausland. Die meisten Betriebe mussten schließen.

Mit Druck! Schnellpressen aus Würzburg

"Koenig & Bauer" ist die älteste Druckmaschinenfabrik der Welt. 1817 gründete der Buchdrucker Friedrich König zusammen mit Andreas Bauer in Oberzell bei Würzburg eine Fabrik für maschinenbetriebene Druckerpressen.

Ihre Schnellpressen wurden ein Riesenerfolg. Bald belieferten sie viele Verlage und Zeitungen mit ihren fortschrittlichen Druckmaschinen. Seit 1923 stellt das Unternehmen auch Maschinen für den anspruchsvollen Druck von Banknoten her.

In den höchsten Tönen! Orgelbau in Ostheim vor der Rhön

"Königin der Instrumente" wird die Orgel genannt: Wegen ihres großartigen Auftretens, ihres gewaltigen Klanges und ihrer komplexen Bauweise. Der Orgelbau ist ein anspruchsvolles Handwerk. Jede Orgel wird an die Akustik eines Raumes angepasst, keine zwei Instrumente gleichen sich vollständig.

In Ostheim vor der Rhön begann die Tradition des Orgelbaus in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts mit Andreas Weiß.

Ein besonderes Instrument baute die Firma Hey für die Weltausstellung 2012 in der Küstenstadt Yeosu in Südkorea: "Vox Maris" ist mit 138,4 Dezibel die lauteste Orgel der Welt! Handwerk, Kunst und Tradition des Orgelbaus und der Orgelmusik in Deutschland sind seit 2017 immaterielles Kulturerbe der UNESCO.

Unsichtbare Hilfen! Rohre aus Königsberg in Bayern

Die Geschichte der FRÄNKISCHEN Rohrwerke begann in Schweinfurt. Nach einem verheerenden Großbrand im Fabrikgebäude zog das Unternehmen 1911 nach Königsberg in Bayern. Hergestellt wurden in dieser Zeit Isolierrohre und Zubehör für Elektroinstallationen.

Unter der Leitung von Auguste Kirchner kamen ab 1949 einige Innovationen auf den Markt: 1952 produzierte die Firma die weltweit ersten flexiblen Elektroinstallationsrohre aus Metall, später die ersten Wellrohre aus Kunststoff. Bekannt ist das seit 1961 hergestellte gelbe Dränrohr.

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.

Antike Lebensart: Lagerleben und Lebensart der Römer

Auf ihrem Eroberungszug durch Europa erreichte die römische Armee vor rund 2000 Jahren den Main. Sie errichteten zur Sicherung der Grenze den Limes und auf römischer Seite Lager und Kastelle.

Die Soldaten brachten Gewohnheiten mit, die den Einheimischen unbekannt waren. Spuren davon tauchen bei Grabungen auf. So kam die römische Badekultur nach Unterfranken, genau wie der Wein- und Gartenbau. Auch exotische Genussmittel gehörten zur römischen Lebensart.

Außerhalb der Militärlager entstanden Siedlungen. Hier ließen sich Handwerker, Händler und Gewerbetreibende nieder. Am Limes herrschte reger Warenaustausch und Handel.

Luxus als Ansichtssache: Moderner Lifestyle und Luxuskritik

Unsere Gesellschaft ist marktwirtschaftlich geprägt. Luxusgüter haben darin eine besondere Stellung. Sie sind Zeichen des Wohlstands. Als Statussymbole signalisieren sie die Zugehörigkeit zu einer bestimmten Gruppe, dienen der Abgrenzung und demonstrieren eine bestimmte Lebensführung: Yachten, Villen, Schmuck, Mode, Kunstwerke und teure Reisen sind typisch für vermögende Eliten.

Im modernen Lifestyle spielen soziale Gerechtigkeit und ökologische Nachhaltigkeit eine wachsende Rolle. Das ist mit hemmungslosem Konsum nicht vereinbar. Viele Menschen überdenken ihr Kaufverhalten. Nicht alles, was wir als wertvoll empfinden, ist materiell: Zeit, Frieden, Freiheit und Sicherheit sind unbezahlbar und sollten allen Menschen zur Verfügung stehen.

Luxus versus Nachhaltigkeit

Wer mehr Geld hat, verbraucht mehr Ressourcen und verursacht einen höheren CO₂-Ausstoß als Menschen mit geringem Einkommen.

Die reichsten 10 % der Menschheit sind für fast die Hälfte aller CO₂-Emissionen weltweit verantwortlich. Ihnen gegenüber steht die Hälfte aller Menschen, die nur 10 % des CO₂-Ausstoßes verursacht. Dazwischen liegt der Mittelstand, dessen CO₂-Ausstoß 43 % ausmacht.

Wer seinen Lebensstil klimabewusst gestalten und seinen CO₂-Fußabdruck verkleinern möchte, erreicht dies durch den Verzicht auf Fernreisen, weniger Autofahrten und kleine Wohnflächen. Auch die nachhaltige und gesunde Ernährung mit Lebensmitteln aus der Region, der weitgehende Verzicht auf tierische Nahrungsmittel und die Verwendung von Produkten aus nachwachsenden Rohstoffen schonen die Umwelt.

Handelswege, Transporteure und Transporteurinnen

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 für die wirtschaftliche Entwicklung der Region.

Seit über 2000 Jahren werden auf dem Main Waren transportiert. Zu Zeiten der Römer 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 den Main 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, um die Waren zu schützen. 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 gebaut. Sie 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. Bei Regenfällen und Tauwetter überschwemmte der Main die Ufer und Siedlungen. Bei Trockenheit sank der Pegel und man konnte den Fluss an seichten Stellen zu Fuß durchqueren. Beim Ausbau zur Wasserstraße wurden die Ufer befestigt, Tiefe und Breite festgelegt und der Lauf begradigt. Bei Volkach bildete die kurvenreiche Mainschleife ein Hindernis. Der Bau eines Kanals 1950 bis 1957 schnitt die Windung ab. Der sogenannte Altmain ist heute ein Paradies für Wassersport.

Mainwärts! Die Zuflüsse

Der Main wird von vielen Flüssen gespeist. Sein längster Nebenfluss ist die Regnitz, die bei Bamberg in den Main fließt. Die 140 Kilometer lange Fränkische Saale stößt in Gemünden dazu. Sie entspringt im Grabfeld und folgt dem Südrand der Rhön. 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. Nur zwölf erreichen eine Länge von 50 Kilometern oder mehr. 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 zum Beispiel Obst, Strümpfe und 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: Mehr als 667.000 Tonnen Güter wurden 2021 im Aschaffenburger Hafen umgeschlagen, vor allem Brennstoffe und Baumaterial sowie Metalle und Erz.

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 die 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. Sie transportierten das Holz aus dem Frankenwald bis in die Niederlande. 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. Auf ihrer tagelangen Fahrt lebten die Männer in einer Holzhütte auf dem Floß. Um 1960 endete die Mainflößerei.

Technik im Fluss: Staustufen und Schleusen

Der Ausbau des Mains zur Wasserstraße war nur mit großem technischem Aufwand möglich. Die Kanalisierung des natürlichen Flusslaufs und das Aufstauen des Flusses schufen die benötigte Wassertiefe für moderne Frachtschiffe. 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.

Königlicher Kanalbau – Von "Karlsgraben" bis "Ludwigkanal"

Eine Idee mit über tausendjähriger Geschichte: Der Frankenkönig Karl der Große wollte um 793 Main und Donau verbinden. Das Megaprojekt scheiterte. Das größte technische Kulturdenkmal des Mittelalters ist als "Karlsgraben" aber bis heute bei Treuchtlingen zu erleben.

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.

Vom Schwarzen Meer über den Main bis zur Nordsee – Der Rhein-Main-Donau-Kanal

Über 100 Jahre lang existierte eine europäische Wasserstraße zwischen Donau, Main und Rhein. Als der "Ludwigkanal" 1950 stillgelegt wurde, endete diese Verbindung.

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

Aus geschäftlichen Gründen waren Kaufleute und Fuhrleute früher die meiste Zeit auf Straßen und Wegen unterwegs. Sie gingen zu Fuß, ritten auf Pferden oder nutzten Kutschen. Erst mit der Eisenbahn und anderen neuen Verkehrsmitteln wurden Geschäftsreisen schneller und bequemer.

Schon im Mittelalter gab es ein ausgedehntes System von Fernstraßen mit Nebenwegen, 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 befahrbaren Straßen wurden ergänzt durch ein Netz lokaler und regionaler Fußwege.

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. Straßenkarten wurden aus politischen oder militärischen Gründen angefertigt. 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!

Unterfranken ist durch vier Bundesautobahnen (BAB) mit anderen Wirtschaftsräumen verbunden:

- BAB 3 ist mit 769 km die zweitlängste deutsche Autobahn; der Bau des Streckenabschnitts durch Unterfranken war 1964 abgeschlossen.
- BAB 7 ist mit 962 km die l\u00e4ngste deutsche Autobahn und f\u00fchrt von Nord nach S\u00fcd durch die ganze Republik.
- BAB 70 entstand durch den Ausbau von Bundesstraßen ab den 1980er Jahren.
- BAB 71 entstand nach der Wiedervereinigung und wurde 2015 fertiggestellt.

Beschleunigte Kommunikation – Von der Postkutsche bis zum Ferngespräch

Ohne Kommunikation und Mobilität gibt es keinen Handel. Technische und wirtschaftliche Entwicklungen beflügeln sich oft wechselseitig.

Der Postversand ist dafür ein gutes Beispiel. Bayern verstaatlichte das Postwesen Anfang des 19. Jahrhunderts. Auf besser ausgebauten Straßen konnten Eilpostkutschen mit neuartiger Federungstechnik schneller vorankommen. Sie transportierten Briefe, Pakete und Reisende, wie etwa Kaufleute und Handelstreibende. Die schnellere Eisenbahn löste die Postkutschen ab. Ab dem Beginn des 20. Jahrhunderts ergänzten motorisierte Postbusse das Transportsystem.

Schon Mitte des 19. Jahrhunderts wurde mit der Telegrafie eine neuartige Technik entwickelt, die die Kommunikation beschleunigte und über weite Strecken ermöglichte. Durch sie wurden Nachrichten als elektronische Impulse versendet, die fast ohne Zeitverlust empfangen werden konnten. Auf die Telegrafie folgte die Telefonie: Ab 1883 klingelten die ersten Telefone in München, wenige Jahre später gab es sie in Würzburg. Noch zu Beginn der 1960er Jahre verfügten 10 % der Haushalte in der Bundesrepublik über einen Anschluss. Bis 1980 stieg die Rate auf praktisch 100 %.

Immer schön langsam: Reisegeschwindigkeiten vor der Industrialisierung

Die Reisegeschwindigkeit von Waren und Menschen hängt vom Zustand der Straßen und Wege und von der Wahl des Verkehrsmittels ab.

Im Mittelalter ging man üblicherweise zu Fuß: So ließen sich 20 bis 40 Kilometer am Stück bewältigen. Die Menschen waren damals auch in der Nacht unterwegs: Ein hell leuchtender Vollmond trug zur Orientierung bei.

Seit dem Spätmittelalter wurden überdachte Wagen für die Reise oder den Transport genutzt. Kaufleute mit Lasttieren oder Packwagen bewältigten damit 30 bis 45 Kilometer am Tag. Hausierhändlerinnen und Haushierhändler aus der Rhön waren noch im 20. Jahrhundert mit Planwagen unterwegs: In Sandberg hatten 1908 insgesamt 41 Personen einen Gewerbeschein für den Hausierhandel – davon waren 24 Frauen.

In der Zeit vor der Industrialisierung war in einer Woche eine Strecke von 100 Kilometern auf dem Landweg möglich. Pausen und Ruhetage sind dabei berücksichtigt.

Quer durch den Spessart: Die Birkenhainer Straße

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 verlief in ost-westlicher Richtung von Langenprozelten nach Gelnhausen. Sie verband die Handelsstädte Frankfurt, Bamberg und Nürnberg miteinander. Die Straße gehörte zu einem europaweiten Fernstraßensystem. Eine Besonderheit war ihr zweispuriger Ausbau: Auf zwei bis zu 1,40 Meter breiten Wegen konnten Fuhrwerke aneinander vorbeifahren. Heute ist die Birkenhainer Straße ein beliebter Wanderweg.

Im Wald, da sind die Räuber!

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. Sie schlossen sich zu Banden zusammen, planten ihre Raubzüge und kundschafteten Orte und Opfer aus. "Romantisch" war das Räuberleben nicht: Armut, Not und Gewalt prägten den Alltag. Wurden sie erwischt, drohte ihnen die Todesstrafe.

Unterwegs auf Europas Straßen: Die Frammersbacher Fuhrleute

Zu den erfolgreichsten Spediteuren seit dem Mittelalter gehörten die Fuhrleute aus Frammersbach und Umgebung. Sie waren mit ihren von Pferden gezogenen Wagen auf den wichtigen Handelsstraßen Europas unterwegs: Antwerpen, Amsterdam, Leipzig, Erfurt, Frankfurt und Nürnberg waren wichtige Ziele ihrer Routen.

Erst transportierten sie die Produkte der Glashütten im Spessart. Später zählten zur Kundschaft die Augsburger Kaufmannsfamilien Fugger und Welser. Zu den beförderten Handelsgütern gehörten Textilien, Pergament, Pfeffer, Salz und Vieh. Ihre Fahrten dauerten oft mehrere Wochen und Monate. Im Dreißigjährigen Krieg zwischen 1618 und 1648 nahmen die Aufträge ab. Im 19. Jahrhundert beendeten neue Verkehrsmittel wie die Eisenbahn das Geschäftsmodell der Fuhrleute.

Voll im Trend - Radfahren auf Radwegen

Fahrradfahren liegt im Trend. Mit E-Bikes können selbst hügelige Strecken kräfteschonend bewältigt werden. Radfahren ist auch eine Frage der Sicherheit: Im Stadtverkehr wird es auf dem Rad gefährlich. An 71,9 % der Fahrradunfälle war 2020 ein PKW beteiligt.

Räumlich abgetrennte Fahrradwege bieten mehr Sicherheit. Auf ausgewiesenen Fahrradstraßen haben Fahrräder Vorrang. Sie dürfen beispielsweise nebeneinander fahren und bestimmen das Tempo, das maximal 30 km/h beträgt. Aschaffenburg wies 2017 erste Fahrradstraßen aus, Würzburg folgte 2019 und Schweinfurt 2021.

Emissionsfrei liefern: Fahrradkuriere

Kurierinnen und Kuriere auf dem Fahrrad bieten eine ökologisch bewusste Alternative zu CO₂-belasteten Lieferungen von Waren mit herkömmlichen Lieferfahrzeugen.

Unternehmen wie die Würzburger Radboten GmbH nutzen diesen Trend für ihr Geschäftsmodell. Bis zu 250 Kilogramm können mit dem Lastenrad transportiert werden. Auch Essenslieferdienste setzen auf das Fahrrad. Das ist im dichten Stadtverkehr schneller als mit dem Auto.

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. Nach ihrer Erfindung in England 1825 eroberte sie die Welt und war ein Motor für die Industrialisierung.

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.

Weitere Nebenbahnen wurden angeschlossen: 1871 Strecke Schweinfurt – Kissingen 1879 Werntalbahn Gemünden – Waigolshausen 1893 Steigerwaldbahn Kitzingen – Gerolzhofen und später Schweinfurt 1911/12 Strecke von Aschaffenburg in den Odenwald.

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

Auf Rang 2 liegt der Hauptbahnhof Aschaffenburg mit täglich etwa 14.000 Reisenden. Er bietet auch dem Güterverkehr gute Anschlussmöglichkeiten an den Straßenverkehr. Zusammen mit dem Bahnhof Schweinfurt übernimmt er eine wichtige Rolle im Warenverkehr.

Eine Bahn durch Unterfranken: Die Ludwigs-Westbahn

Beschlossen wurde der Bau der "Ludwigs-Westbahn" schon 1846. Diskussionen über den Streckenverlauf verzögerten die Umsetzung. Namensgeber der Bahn war der bayerische König Ludwig I. Er förderte die Entwicklung auch durch den "Ludwig-Kanal". Die Verkehrsanbindung Frankens an Altbayern hatte auch politische Gründe: Sie sollte zu einer Annäherung des erst 1814 dem Königreich zugeschlagenen Gebietes führen.

Zwischen 1852 und 1855 konnte die "Ludwigs-Westbahn" 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.

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 noch bis 1907. Erst dann hatte man sich über die Trassenführung der 28 Kilometer langen Strecke geeinigt. Sie wurde 1908 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.

Win-Win-Situation – Eisenbahn und Industrialisierung

Mit der Eisenbahn konnten gewaltige Mengen an Rohstoffen für die Industrie und Erzeugnisse für die wachsende Bevölkerung transportiert werden. Waren erreichten deutlich schneller die Kundschaft als mit Schiffen oder auf Straßen.

Vor allem die Städte profitierten durch ein rasches Wachstum von dieser Entwicklung. Von 1882 bis 1907 stieg die Zahl der Personen, die in Handel und Gewerbe tätig waren, in Würzburg von 11.608 auf 22.553, in Aschaffenburg von 3.225 auf 9.694 und in Schweinfurt von 3.060 auf 8.159.

Güterverkehr auf der 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: Fast zehnmal so viele Waren werden auf der Straße transportiert.

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.

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 2021 zur 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. 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 %

Viele Mobile Apps stehen kostenfrei zur Verfügung. Das Geschäftsmodell der Hersteller besteht darin, auf die gespeicherten Daten unserer Smartphones zuzugreifen und sie gewinnbringend zu verarbeiten. Deshalb sollten wir stets kritisch auf die Zugriffsrechte achten, die wir den Apps gestatten.

Apps im Fokus: Das Beispiel TikTok

Wie kaum eine andere Produktbranche unterliegen Mobile Apps Trends. Social-Media-Apps führen dabei die Hitlisten an. 2021 nutzten 59 % der Menschen in Deutschland soziale Netzwerke, 47 % mindestens einmal pro Woche. Ein gutes Beispiel für den Erfolg ist die Beliebtheit des Videoportals TikTok. 19 Millionen Menschen nutzten die App in Deutschland im Januar 2023. Weltweit waren es mehr als eine Milliarde.

Immer wieder wird Kritik geübt an dieser App des chinesischen Konzerns Bytedance. Dabei geht es um Bedenken beim Datenschutz, der ideologisch gesteuerten Zensur von Inhalten, der Verbreitung von Falschnachrichten und möglicher Spionage.

Unbegrenzt Musik: Streaming macht's möglich

"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.

Immer wieder kritisieren Musikerinnen und Musiker, Produzentinnen und Produzenten das System. Sie bemängeln die schlechte Bezahlung für die Nutzung ihrer Songs.

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.

Wie wir Musik abspielen, hängt vom persönlichen Geschmack, vom Alter und der jeweiligen Situation ab. Dabei sind wir flexibel und nutzen verschiedene Möglichkeiten. 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.

Marktwandel im Segment Musik-Downloads

Download war gestern – Streaming ist heute. So lässt sich die Entwicklung der Downloads von Musik im letzten Jahrzehnt zusammenfassen.

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.

Das ist der Hit! Musik-Streaming liegt im Trend

Während die Zahl der Musik-Downloads sinkt, nimmt das Musik-Streaming weiter zu. Mit dem Ausbau von WLAN und mobilem Internet überwiegen inzwischen für viele die Vorteile: Gestreamte Musik belegt keinen Speicherplatz und die Musikauswahl der Online-Plattformen ist riesig. Playlists lassen sich im Freundeskreis teilen und neue Bands können entdeckt werden. Die auf dem individuellen Musikgeschmack basierenden Vorschläge der Anbieter erweitern die Angebotsvielfalt zusätzlich.

Fernsehen to go: Mediatheken statt Fernsehprogramm

Das Konzept des zu festen Zeiten ausgestrahlten TV-Programms passt immer weniger mit den Bedürfnissen individueller Freizeitgestaltung zusammen. Darauf haben viele Fernsehsender reagiert: In Mediatheken stellen sie ihr Angebot online zur freien und kostenlosen Verfügung.

Kino to go? Streaming plus Kino = Filmliebhaberei

Streamingdienste bieten zu einem monatlichen Festpreis Filme, Serien und Dokumentationen an. Darüber hinaus gibt es online kostenpflichtige Leih- und Kaufoptionen. Einige Anbieter setzen auf möglichst breit gefächerte Inhalte.

Andere spezialisieren sich auf einen bestimmten Bereich, wie Sportübertragungen oder spezielle Filmgenres. Der Markt wächst und die Konkurrenz ist groß.

Mehr als die Hälfte der Streamingkundschaft geht ins Kino; und das auch noch besonders häufig. Offenbar finden sich unter ihnen viele Filmfans. Streaming und Kino ergänzen sich, ersetzen können die Streamingangebote das Kinoerlebnis (noch) nicht.

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