

GEKAUFT!

UNTERFRANKEN HANDELT

**BEGLEITBROSCHÜRE
ZUR SONDERAUSSTELLUNG**

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

6765-3245-109

GEKAUFT!

UNTERFRANKEN HANDELT

Inhalt

Zum Geleit	S. 5
Handel bringt Wandel!	S. 6
Handelsplätze, Händler und Händlerinnen	S. 8
Per Handschlag	
Kaufhaus – Laden – Supermarkt	
Lokal – Regional – Global	
Handelsüter, Kunden und Kundinnen	S. 16
Beste Bedingungen	
Start-up	
Luxus – gestern, heute, morgen	
Handelswege, Transporteure und Transporteurinnen	S. 24
Schwimmt	
Fährt	
Rollt	
Fließt	
Und was passiert am Schluss?	S. 46
Dank und Impressum	S. 47

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 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 fragt 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 aufgefordert, 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.



Foto: Radboten GmbH / Benjamin Brückner.

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

Wer war Tante Emma?

Bei „Tante Emma“ haben viele Leute eingekauft – vor allem in kleinen Orten und auf dem Land war sie bekannt. Obwohl meist Männer Gemischtwarenläden gründeten, halfen Frauen fleißig beim Verkauf mit. Als Witwen übernahmen sie die Geschäfte selbst. „Tante Emma“ steht daher stellvertretend für all jene Frauen, die selbstständig den örtlichen „Tante-Emma-Laden“ führten.

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.



Vom Pilgermarkt zum Volksfest: Die Kiliani-Messe in Würzburg

Seit fast 1000 Jahren findet in Würzburg die Kiliani-Messe statt. Sie begann als Verkaufsmesse für Pilgernde, später ergänzten Unterhaltungsangebote das Programm. Inzwischen finden die Schaummesse mit den Fahrgeschäften und dem Bierzelt sowie die Verkaufsmesse an zwei Standorten statt. Die Verkaufsmesse auf dem Marktplatz wird wegen des Angebots an Geschirr und Töpfen traditionell auch „Häfelesmesse“ genannt.

Foto: Stadarchiv Würzburg, Städtische Lichtbildstelle, 1960er Jahre.



Schwein gehabt! Der Schweine- und Ferkelmarkt in Arnstein

1834 führte die Stadt Arnstein einen Markt für Rinder und Schweine ein. Ab 1921 konzentrierte man sich auf das Geschäft mit Schweinen und Ferkeln. Besiegelt wurden die Geschäftsabschlüsse gewöhnlich per Handschlag. Um 2000 wurde der Viehhandel in Arnstein eingestellt. Geblieben ist bis heute aber die Adresse „Schweinemarkt“ im Stadtzentrum.

Foto: Volker Müllerklein.

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.



Schöner shoppen im großen Kaufhaus

1913 ließ der jüdische Kaufmann Mathias Löwenthal in Aschaffenburg ein Kaufhaus mit Jugendstilfassade bauen. 1930 kam ein Anbau im Stil der Neuen Sachlichkeit dazu. Wenig später musste die Familie Löwenthal ihre Heimat als Opfer politischer Verfolgung und Gewalt in der NS-Zeit verlassen und wanderte nach Südafrika aus. Das Kaufhaus wurde 1945 durch Bomben schwer beschädigt und schließlich abgerissen.

Foto: Atelier Orth, Stadt- und Stiftsarchiv Aschaffenburg, Fotosammlung.



| Klingelingeling! Hier kommt der mobile Verkaufswagen

Wo Lebensmittelgeschäfte fehlen, können mobile Verkaufswagen helfen. Sie bringen regelmäßig frische Waren in die Ortschaften. Die Bäckerei Zimmermann ist beispielsweise schon seit über 30 Jahren mit ihren Verkaufswagen im Großraum Schweinfurt unterwegs.

Foto: Bäckerei Zimmermann.

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.





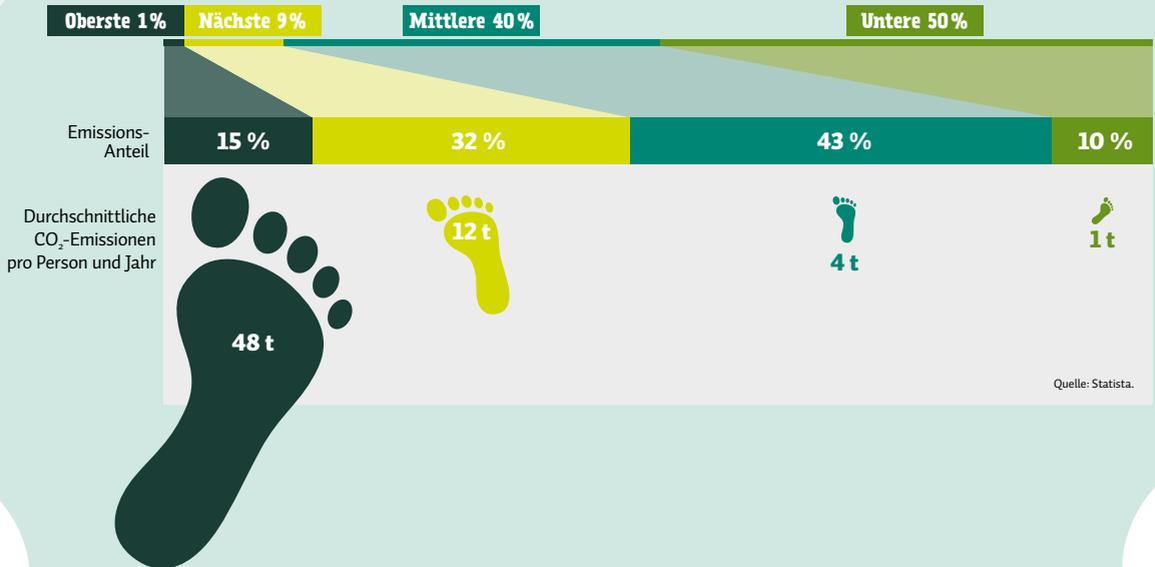
Bodenschätze: Wertvolles unter unseren Füßen

Sandstein ist ein für Unterfranken bedeutender Bodenschatz. Die Steine werden überwiegend als Baumaterial verwendet. Buntsandstein kommt am Untermain und im Spessart vor. Hellen Main-sandstein findet man im Steigerwald und in den Haßbergen. Dort entstanden daraus vor mehr als 100 Jahren große Schleifsteine, die aufgrund ihrer hohen Qualität international gefragt waren.

Foto: Quadratmedia i. A. der Gemeinde Breitbrunn.

Der riesige CO₂-Fußabdruck der Reichen

Anteil der Einkommensschichten an den globalen CO₂-Emissionen



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.



| Süffig! Frankenwein

Seit über 1.200 Jahren wird in Unterfranken Wein angebaut. Entlang des Mains und an den Hängen des Steigerwalds stehen heute die meisten Reben. Frankenwein ist ein wichtiges Aushängeschild für die Region, der Bocksbeutel ist sein Markenzeichen.

Foto: Stiftung Bürgerspital zum Hl. Geist, Weingut.

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.



Über den Wolken: Flugzeugbau in der Rhön

Seit über 100 Jahren ist die Wasserkuppe in der Rhön ein Zentrum für den Segelflug. Kein Wunder, dass hier auch Flugzeuge gebaut werden. Walter Binder, selbst begeisterter Segelflieger, gründete 1979 in Ostheim eine Firma für den Bau von Flugzeugen und Flugmotoren. Heute ist die Binder Motorenbau GmbH in der Branche führend.

Foto: Binder Motorenbau GmbH.

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 in Miltenberg

Die Badekultur gehörte fest zur römischen Lebensart. Auch das römische Kastell in Miltenberg hatte eine Badeanlage. Dort wurde eine antike Figurengruppe gefunden, die eine thronende Fortuna mit zwei Begleitern zeigt. Einer hält ein Ruder als Symbol zur Umschiffung von Hindernissen des Lebens, der andere ein Füllhorn, das für alles Angenehme im Leben steht. Fortuna ist die Schicksalsgöttin, ihr Fuß ruht auf der Weltkugel.

Weihenstein mit Fortuna und Amoren aus dem Badegebäude des Kohortenkastells Miltenberg-Altstadt, um 235 n. Chr., Museen Miltenberg, Inv. Nr. 330.



I Beschleunigte Kommunikation im Postwesen

Ohne Kommunikation und Mobilität gibt es keinen Handel. Der Postversand ist dafür ein gutes Beispiel. Bayern verstaatlichte das Postwesen Anfang des 19. Jahrhunderts. Auf besser ausgebauten Straßen konnten Eilpostkutschen schneller vorankommen. Eisenbahn und motorisierte Postbusse überholten schließlich das Postkutschensystem: 1910 fuhr die letzte Aschaffener Pferdepost nach Rohrbrunn.

Foto: Atelier Alpha, C. Samhaber Aschaffenburg.
Stadt- und Stiftsarchiv Aschaffenburg, Fotosammlung.

Entschleunigt unterwegs: Reisegeschwindigkeiten vor der Industrialisierung

Reisende zu Land	Ø km pro Std.	Ø km pro Tag	Reisende zu Wasser	Ø km pro Std.	Ø km pro Tag
Zugochse	2,5	10-30	Treidler, Schiffszieher	1,8	8-20
Frachtpferd	3,6	30-50	Rheinschiff, talwärts	3,6	60-100
Fußwanderer	3,6	20-40			
Reiter bei längerem Tourenritt	6,1	30-50			
Läufer (maximal 10 Tage zu 40 km)	10-12	50-65			
„Durchschnittsreisende“, wenig eilig, mit Gefolge und Gepäck, z. B. Kaufleute		30-45			
Kuriere, mit Pferdewechsel		50-80			

Quelle: Ohler, Norbert: Reisen (Mittelalter).
In: Historisches Lexikon Bayerns.

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 E-Mails als Briefe und schicken lieber Emojis als Postkarten.

I Historischer Schiffsverkehr auf dem Main

Reger Verkehr herrscht vor rund 350 Jahren auf dem Main: Im Vordergrund schwimmt ein Schelch, das häufigste Transportschiff auf dem Fluss. Der Frachtsegler im Hintergrund wurde auch „Niederländer“ genannt, weil er nach niederländischem Vorbild gebaut wurde.

Mainlandschaft mit Schloss Johannisburg in Aschaffenburg, Jakobus Jansz. Storck, Öl auf Leinwand, um 1676, Museen der Stadt Aschaffenburg, MSA 66/1957. Foto: Ines Otschik.



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 von 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 Hafenohe im Spessart zur Aufzucht von Forellen und Saiblingen.



Bayerns ältestes Hafenbecken

Der Marktstefter Hafen liegt nicht am Flussufer, sondern wurde als Kanal in den Ort hineingeführt.

Foto: Postkartensammlung Marktstef.



Sicherer Hafen

Die zentralen Warenumschlagplätze am Fluss sind die Häfen. Das älteste Hafenbecken Bayerns liegt in Unterfranken: Es wurde ab 1711 in Marktstefl 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 Handeltreibenden, 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: Stautufen 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 Stautufen 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.

Stautufen 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.



! Präzisionsarbeit!

Flößer steuern die enge Durchfahrt der Alten Mainbrücke in Ochsenfurt an.

Stadtarchiv Ochsenfurt,
Sammlung Heinz Kretzer.

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.



Karlsgraben, Ludwigkanal und der heutige Rhein-Main-Donau-Kanal nahmen zwar unterschiedliche Routen, verfolgten jedoch dasselbe Ziel: Eine europäische Verbindung vom Schwarzen Meer bis zur Nordsee herzustellen.

Abbildung: Grafik Design 25.

Nummer Sicher: Radwege und Fahrradstraßen

Fahrradfahren liegt im Trend. Für mehr Sicherheit im Straßenverkehr sorgen räumlich von den Straßen getrennte Radwege. Mit der Fahrradnovelle 1997 wurden „Fahrradstraßen“ eingeführt. Dort haben Fahrräder Vorrang: Sie bestimmen das Tempo, das maximal 30 km/h beträgt, und dürfen auch nebeneinander fahren.

Fahrradstraße in Würzburg; Foto: frankzept GbR.

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.



Fährt

Ein Netz aus Asphalt: Neue Routen für den Verkehr

Der Ausbau des Straßennetzes nach dem Zweiten Weltkrieg begleitete 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.

I Unterwegs auf Europas Straßen

Zu den erfolgreichsten Spediteuren seit dem Mittelalter gehörten die Fuhrleute aus Frammersbach und Umgebung. Ihre Fahrten führten sie bis nach Antwerpen und Amsterdam und dauerten oft mehrere Wochen oder sogar Monate. Die Kleidung dieses Frammersbacher Fuhrmanns besteht aus einem gegürteten Wams, einer offenen Jacke mit langen Ärmeln und hohen, über die angestellten Strümpfe gezogenen Stulpenstiefeln. Auf dem Kopf trägt er einen Hut mit Krempe und Vogelfedern. Typisch für seine Branche sind die Peitsche, um die Pferde anzutreiben, das Signalhorn, um vor Gefahren zu warnen, eine Tasche, um wichtige Papiere und Dokumente zu den transportierten Waren aufzubewahren, und schließlich das in der Scheide steckende Schwert, das seine Wehrhaftigkeit unterstreicht.

„AURIGA FLAMMERSPACHENSIS in Germania / Ein Fuhrmann von Flammerspach oder Algeier“ Holzschnitt, koloriert, von Hans Weigel nach einer Zeichnung von Jost Amman. Aus: Habitus praecipuorum populorum (Trachtenbuch), Nürnberg 1577. Staatliche Kunstsammlungen Dresden, Kupferstichkabinett.

AVRIGA FLAMMERSPACHENSIS
in Germania.

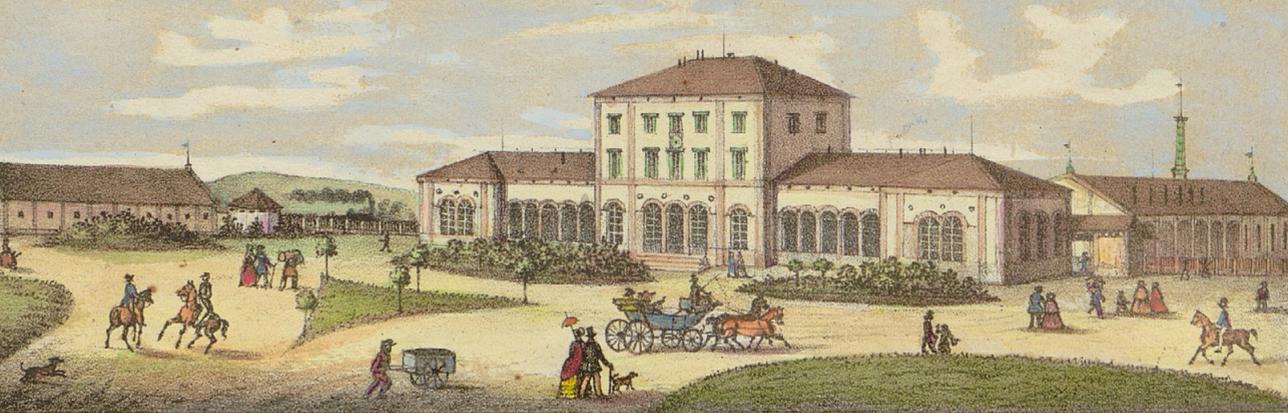


LXXI.

Ein Fuhman von Flammerspach oder Algeier.

Diese Figur zeigt klärtlich an!
In was Kleidung herein gahn.

Die Flammerspacher Fuhleuth!
Vnd die Algeier alle zeit.



BAHNHOF ZU ASCHAFFENBURG.

Lith. Anst. v. Val. Göß

I Funktion und Repräsentation

Ansicht des 1854 fertiggestellten Bahnhofs, der mit Umbauten und Erweiterungen bis 1944 Bestand hatte.

Bahnhof zu Aschaffenburg, kolorierte Lithografie, Lithogr. Anstalt von Valentin Göß, Aschaffenburg, 1853-1857.
Stadt- und Stiftsarchiv Aschaffenburg, Graphische Sammlung (SSAA, AT 139).

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.



Rollt

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 in Unterfranken liegt der Hauptbahnhof Aschaffenburg mit täglich etwa 14.000 Reisenden.

Süße Fracht: Zuckerrüben

In Gaukönigshofen wurden die Güterwagen der Gaubahn mit Zuckerrüben beladen, die für die Ochsenfurter Zuckerfabrik bestimmt waren.

Foto: Gemeindearchiv Gaukönigshofen, um 1960.



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 Waggonen 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 des Ludwigkanals 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.

| Zwischen Schiff und Schiene

Der Würzburger Hafen besitzt eine umfangreiche Infrastruktur, neben Industriegleisen gibt es auch Kräne zum Verladen von Gütern.

BayWa-Kran am Würzburger Hafen.
Foto: Jan (Würzburgwiki).

62,16 €/Jahr
148 kWh

46,20 €/Jahr
110 kWh

38,22 €/Jahr
91 kWh

13,86 €/Jahr
33 kWh

12,60 €/Jahr
30 kWh

2,10 €/Jahr
5 kWh

PC Flatscreen TV Playstation Notebook Tablet Smartphone

* Bei einem neuartigen, handelsüblichen Gerät
und einem Strompreis von 42 ct/kWh.

Stromverbrauch internetfähiger Geräte

Durchschnittliche jährliche Stromkosten
bei einer täglichen Nutzung von 3 Stunden*

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.

| Stromfresser Internet

Datenstreaming im Internet verbraucht nicht nur Energie am Laptop oder Smartphone, sondern betrifft auch den Betrieb von Rechenzentren. Studien zufolge verursacht die globale Nutzung von Social Media, Suchmaschinen, Streaming u.a.m. bereits genauso viel CO₂ wie der gesamte Flugverkehr weltweit.

Fließt

Die digitale Revolution: Internet und Smartphones

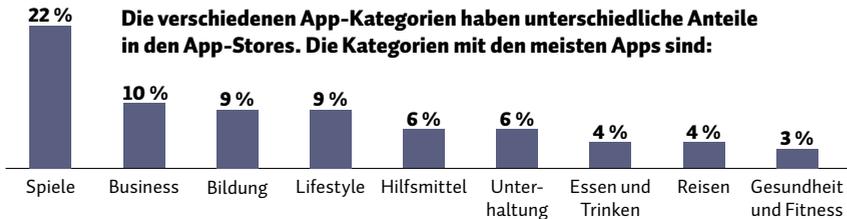
Digitaltechnik und Computer erfassen seit rund 20 Jahren fast alle Lebensbereiche. Digitalisierung prägt unseren Alltag.

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.

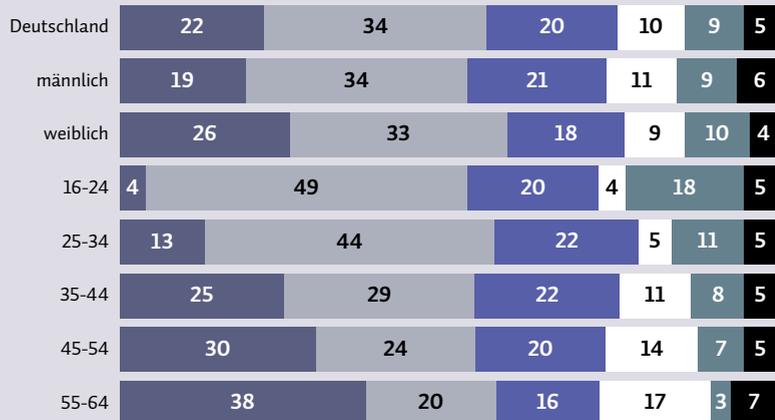
Mobile Apps: Anwendungssoftware und Lifestyle

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



Hörgewohnheiten in Deutschland

Prozentuale Anteile des Musikhörens in einer typischen Woche nach Geschlecht und Alter



Datengrundlage: Bundesverband Musikindustrie e.V.

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 Musik-Downloads 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 Musikkonsumtion 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.



MAINPOP!

Hier geht's zur
YouTube-Playlist
der Ausstellung



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 CO₂-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.

Dagmar Stonus

frankonzept GbR, Würzburg

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

Impressum

Gekauft! Unterfranken handelt.

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

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, Thomas Ludewig (Bezirk Unterfranken); Julia Hasenstab, Dr. Jochen Ramming, Dagmar Stonus (frankonzept); Veronika Genslein, Jörg Meißner, Alexander Schütz (Museum für Franken)

Würzburg 2023

www.bezirk-unterfranken.de/ausstellung-gekauft



Museum für Franken
Staatliches Museum für Kunst- und Kulturgeschichte
in Würzburg



Bezirk
Unterfranken