

Neugestaltung der Altstadt Würzburgs

Von Baurat Paul Heinrich Otte, Leiter des Stadtplanungsamtes Würzburg.

Würzburg gehört zu den Städten, die hinsichtlich ihrer Gestaltung von mehr als örtlichem Interesse sind. Der Ruf Würzburgs als Stadt von besonderer Eigenart und Schönheit hat auch heute noch einen weiten Widerhall, auch über die Grenzen unserer Heimat und unseres Vaterlandes hinaus, behalten. Das Bild der über dem Fluß mit seiner alten Brücke thronenden Festung, der Blick von der Höhe der Festung auf die in einem klaren Halbrund des Talkessels daliegende vieltürmige Stadt, die Kostbarkeiten der Residenz und vieler anderer Bauwerke, der besondere Glanz heißer Sommertage über Stadt und Landschaft mit ihren Rebenhängen, bleibt demjenigen, der Würzburg mit offenem Empfinden erlebte, haften. Und wenn er sich mit dem Geschehen in diesem alten Lebensraum etwas näher befaßt hat, so sind ihm mit der Erscheinung der Altstadt vielerlei Erinnerungen verbunden.

Es sind Erinnerungen an die fröhteste Zeit der Stadtentwicklung, als an der Stelle des heutigen Herzraumes der Altstadt fränkische Herzöge Hof hielten und von hier aus herrschten. Erinnerungen an die ersten Kinder des Christentums, die hier für ihre Überzeugung den Tod fanden und deren Reliquien in der Gruft Neumünsters ein Verehrungspunkt des weiten fränkischen Umlandes geblieben sind. Erinnerungen an das Entstehen des Bistums Würzburg, an die erste Klosteranlage an der Stelle der heutigen Burkarduskirche, an den Saalhof und den Bruderhof im Schatten des heutigen Domes und Neumünsters, der ersten Residenz und Wohnstätte des Bischofs von Würzburg und seiner Domherren, an die Stadtbildung mit ihrer ersten größeren Umwehrung, die im heutigen Altstadtgrundriß noch deutlich in den Straßenzügen um das Fünfeck des Kernraumes spürbar ist, an die erste Blütezeit der Stadt, als bereits machtvolle Bauten die Bedeutung der Stadt und des immer mehr steigenden weltlichen Einflusses der Bischöfe, die sich als Nachfolger der früheren Herzöge fühlten, kündeten, als deutsche Kaiser hier weilten, an den großen deutschen Minnesänger Walther von der Vogelweide, der im Schatten Neumünsters seine letzten Lebensjahre verbrachte und im Lusamgärtlein Ruhe fand. Erinnerungen an Streitigkeiten und Händel zwischen Bischof, Adel und Bürger, die immer wieder das Leben in der Stadt unruhig machten und die den Bischof zur Festigung seiner weltlichen Macht die starke Burg auf dem Marienberg errichten ließ, an verhängnisvolle Zeiten, an die letzten großen Bauern- und Bürgerkriege, in die auch Würzburgs Bürgerschaft mit Tilman Riemenschneider, dem begnadeten Bildhauer und Bildschnitzer, verwickelt waren. Erinnerungen an Matthias Grünewald, der mit Würzburg verbunden war. Erinnerungen an die weiteren Wirren der Reformation und Gegenreformation, an die große politische Gestalt Julius Echters, der mit starkem Geist die Dinge in seinem Bereich ordnete und durch seine umfangreiche Bautätigkeit der Stadt und der weiten Landschaft bleibende Prägung gab. Schließlich

Erinnerungen an die hervorragende Blütezeit, als die Leiden des dreißigjährigen Krieges verwunden waren und vorwiegend unter den Fürstbischöfen des Hauses Schönborn die Baubegeisterung jener Zeit auch in Würzburg Werke hervorbrachte, die in der Verschmelzung der bildenden Künste unter Führung der Architektur zu einer nicht mehr überbietbaren Pracht gesteigert wurden.

Würzburg erhielt damals die Vollendung seines Stadtbildes. Die mächtigen Bastionen, die in großem Zug um Burg und Stadt in ihrer inzwischen entstandenen weiteren Ausdehnung gelegt wurden, hoben das Stadtbild klar aus der umgebenden Landschaft und im Innern häuften sich die hervorragenden Werke, die in der Residenz, in dem kühn angelegten Treppenhaus und dem Kaisersaal mit den Deckengemälden Tiepolos den Höhepunkt fanden. Petrini, Greising und vor allem Balthasar Neumann mit einer großen Zahl bedeutender Künstler, aus verschiedenen Gegenden Europas zusammengekommen, gaben der Stadt das neue Gepräge, das trotz aller Verluste des letzten Krieges noch heute bewundert wird. Mehr als je zuvor strahlte das künstlerische Schaffen wieder aus Würzburg heraus und befruchtete das nähere und weitere Umland, teilweise auch weit über die Grenzen Frankens hinaus.

Würzburg um 1800

Der noch vorhandene Katasterplan aus dem Jahre 1832 zeigt uns, wenigstens im Grundriß, den genauen Zustand der damaligen Stadt. Charakteristisch ist die ringförmige Entwicklung, deren einzelne Stufen noch klar aus dem Stadtgrundriß herauszulesen sind. Die Stelle der ersten Besiedelung, die hochwasserfrei der Furt am Fuße des Marienberges gegenüber entstanden ist, ist auch heute noch der Kern der ganzen weiteren Stadtgestalt. Dom und Neumünster, die hier gebildet wurden, stellen eindeutig den Mittelpunkt aller Stadterweiterungen dar, der ersten fünfeckartigen Ummauerung und der letzten halbkreisförmigen großen Stadtbefestigung, die in ihrer Linienführung der Bewegung der landschaftlichen Gestalt des Talkessels, in den die Stadt eingebettet ist, folgt und damit eine schöne Beziehung zwischen Stadtform und Landschaftsform herstellt. Diese Verbindung zwischen Stadt und Landschaft ist noch mehr für die Stadtgestaltung auf dem linken Mainufer festzustellen. Die hier sehr bewegte Landschaftsform findet durch die weitläufige Festungsanlage, die auf der in den Raum vorspringenden Bergnase des Marienberges errichtet wurde, eine lebhafte Steigerung. Die vieltürmige Stadtsilhouette auf dem rechten Ufer und über dem Fluß mit seiner alten Brücke, die aufragende von hohen Wällen umwehrte Festung bieten ein Gesamtbild von größter Einprägsamkeit und lebendigster Wirkung.

Die Richtung des Flußlaufes, der im Bereich der Altstadt fast genau von Süden nach Norden fließt, die klare Ausrichtung beider Stadthälften auf diesen Flußlauf und die Stellung der Kirchen von Westen nach Osten geben der Stadterscheinung eine straffe Linienführung, die auch von den verschiedenen markant hervortretenden weltlichen Hauptgebäuden im Stadtraum auf-

genommen wird. Auffallend ist, daß in dem Stadtgrundriß dieser Zeit große durchgehende Straßenzüge nicht enthalten sind. Die einzige bewußt breit angelegte Straße ist die Domstraße, die über die Mainbrücke mit dem Stadtteil des linken Mainufers und mit der Festung Marienberg Verbindung aufnimmt, aber in der anderen Richtung am Domportal endet. Diese Straße diente in früherer Zeit als Marktstraße, sie war aber auch die festliche Straße, die der Bischof zu feierlichen Prozessionen von seiner Residenz auf der Bergfeste zum Dom benutzte. Die übrigen breiten Straßenräume im Zuge des inneren Fünfeckes sind durch die Verlegung der Stadtbefestigung, die es erlaubte, die nutzlos gewordenen Wallgräben der inneren Mauern zuzuschütten, vor allem nach Herstellung des großen barocken Befestigungssystems einfach freigeworden. Die Verkehrszüge für die Durchquerung des Stadtgebietes von den 6 Stadttoren aus heben sich in der Vielfalt enger Gassenräume kaum heraus und auch die Platzanlagen, am Marktplatz und um den Dom das ineinander greifen mehrerer Platzräume, sind nur beiläufig mit diesen Verkehrszügen verbunden. Verschiedene Bereiche sind im Stadtgrundriß der Zeit vor 1800 feststellbar: Ein geistlicher Bereich mit dem Mittelpunkt Dom und Neumünster und der Ausstrahlung zur Universität, mit den verschiedenen Quartieren der Domherren und der Geistlichkeit.

Ein adliger Bereich mit dem Mittelpunkt Residenz und den in der Umgebung der fürstlichen Hofhaltung bis zum Dombereich vorhandenen Palais und Quartieren der Adelsgeschlechter und hohen Hofbeamten.

Ein bürgerlicher Bereich mit seinem Mittelpunkt Grafeneckart, Domstraße und Markt, der im Gegensatz zum adligen und geistlichen Bereich eine verhältnismäßig dichte Bebauungsart aufweist und der sich zwischen Dom und Mainufer erstreckt.

Ein klösterlicher Bereich, der in verstreut liegenden Niederlassungen zwischen den übrigen Bereichen vermittelt.

Ein Bereich der früheren Vorstädte Pleich, Haug und Peter, die sich (vor allem bei den beiden erstgenannten) in ihrer Struktur noch deutlich von dem inneren Raum des Fünfeckes abheben und vorwiegend im Stadtquartier Haug, aber auch in der Pleich und im Petererviertel, über noch ausgedehnte unbebaute gärtnerisch genutzte Flächen verfügen.

Ein militärischer Bereich mit dem Mittelpunkt Festung Marienberg mit den verschiedenen Versorgungseinrichtungen (Mühlen um St. Burkard) und den Kasernenanlagen zwischen Deutschhaus und Schottenkloster.

Eine auffallende Erscheinung in dem Stadtgrundriß jener Zeit ist im Vergleich mit dem Grundriß unserer Zeit die außerordentlich aufgelockerte Art der Bebauung im größten Teil der innerhalb der Befestigung zur Verfügung stehenden Baufläche. In den Bereichen der Geistlichkeit, des Adels und auch der äußeren Bezirke Pleich, Haug und Peter sind die Bebauungen durch große Gartenanlagen, die in den erstgenannten Bereichen zu jedem Haus gehören und

teilweise erstaunliche Flächen in Anspruch nehmen, durchsetzt und aufgelockert. Es muß ein äußerst reizvoller Ausdruck in diesen Wohngebieten vorhanden gewesen sein, gepflegte Ruhe und weite Räume inmitten der Stadt. Die eng bebauten Quartiere des bürgerlichen Bereiches, in denen ebenfalls zwar nicht so weiträumige aber doch in ihrer Art reizvolle und mitunter großzügige Bauanlagen mit schön gestalteten Innenhöfen, reichen Treppenaufgängen und kunstvollen Einzelgestaltungen vorhanden waren, (vor dem Kriege waren noch gute Beispiele zu sehen) umfassen nicht einmal ein Drittel der Fläche innerhalb der Befestigung. Die Stadt befand sich damals in einem Zustand wie er hinsichtlich der aufgelockerten Bebauungsart unter den heutigen Voraussetzungen auch bei den größten Anstrengungen, eine Auflockerung durchzusetzen, niemals mehr erreicht werden kann. Ein Vergleich der Bevölkerungszahlen — um 1800 etwa 20 000, 1939 fast 40 000 auf der gleichen Fläche — zeigt, wie sehr sich die Bebauung innerhalb der Altstadt verdichtet hat, die Bevölkerungszahl hat sich verdoppelt, obwohl viel mehr Grundstücke als zur Zeit um 1800 einer geschäftlichen Nutzung zugeführt wurden. Dabei ist noch zu bedenken, daß damals unmittelbar vor den Umwallungen die ungestörte freie Landschaft begann, während in unserer Zeit die mehr als doppelt so dicht bebaute Altstadt mit weiteren ausgedehnten Bebauungszonen umringt ist.

Würzburg um 1900

Nach der Blütezeit im 17. und vor allem im 18. Jahrhundert, die der Stadt die große Geltung brachte, ist künstlerisch gleichwertiges nicht mehr geschaffen worden.

Der menschliche Geist wandte sich anderen Dingen zu. Nicht mehr der aus dem menschlichen Empfinden bildende Geist, sondern der forschende Geist, der Wissenschaftler, der Entdecker bisher verborgener Geheimnisse naturwissenschaftlicher oder technischer Art, der drängende Geist trat in den Vordergrund und bestimmte schließlich das neue Weltbild. Berühmte Namen, wie der Arzt und Universitätslehrer Virchow, der Entdecker der X-Strahlen Röntgen, der als Universitätslehrer hier seine Forschungen betrieb, der Erfinder der Schnellpresse Koenig sind mit Würzburg eng verbunden.

Man wollte den Menschen freier machen von den Fesseln seiner engen Ein gebundenheit, die ihm von Natur und Umwelt auferlegt waren, man wollte ihm immer mehr Hilfsmittel in die Hand geben, die ihn gesunder und lebenskräftiger machten, die ihn aus dem engen Kreis in eine weite offene Welt hinaufhoben, die seinen Blickwinkel ausweiteten, die ihn glücklicher machen sollten...

Dieser neue Geist brachte wie überall auch für Würzburg eine völlig neue Entwicklung. Zwar blieb die Stadt noch lange Zeit innerhalb der Einbezogenheit der Festungsmauern und nur hier und da wagten sich Bürger mit neuen Bauanlagen in die Gärten außerhalb der Umwallung, aber die Entwicklung der größeren Freizügigkeit im Verkehrswesen, der maschinellen Fabrikation mit

der dadurch bedingten Änderung der Arbeitsweisen, die Entwicklung der Kriegstechnik, die den Verteidigungswert von umwehrten Städten völlig fragwürdig werden ließen, die aus vielen Gründen bedingte ständige Steigerung der Bevölkerungszahl, sprengten den bisherigen Rahmen der Stadtgestalt. Die Festigungsanlagen, bis auf Reststücke im Zusammenhang mit dem Residenzgarten und der Festung Marienberg, wurden beseitigt und auf dem bisherigen Freiland rings um die Altstadt entstanden die neuen Stadtquartiere.

Welch große geistige Wandlung inzwischen eingetreten ist, zeigte die Art der neuen Bebauung im Vergleich mit der bisherigen Altstadtbebauung. Der neugewonnene Stadtboden wurde rationell in möglichst gleichförmige Quadrate und Rechtecke eingeteilt; die dadurch gewonnenen Baublocks wurden schematisch, auch ohne Rücksicht auf die natürliche Geländebeschaffenheit am Berghang, etwa in Grombühl, meistens mit mehrgeschossigen Mietshäusern bebaut. Die möglichst gute wirtschaftliche Nutzung, der Mietsertrag, war Hauptgesichtspunkt und da doch noch einiges „künstlerisches“ Gewissen vorhanden war, erhielten die neuen Baugebilde Schaufassaden, die willkürlich mit Stilelementen vergangener Kulturepochen versehen wurden. Wenn man bedenkt, welch lebendigen Ausdruck nur hundert Jahre zuvor die Menschen ihren Siedlungsräumen, auch wenn sie bescheidener Art waren, geben konnten, so ist der Anblick dieser kalten berechnenden Belanglosigkeiten auf weiten Räumen geradezu erschütternd.

Die neue Entwicklung, die auf der einen Seite so segensreich wirkte, zeigte hier deutlich ihre sehr schattenreiche Seite. Während noch am Beginn dieses Weges, auch in Würzburg, lebendige künstlerische Leistungen vollbracht wurden, die Bauten des Architekten Spaeth, ging die Gestaltungskraft in der Folgezeit immer mehr zurück und raffte sich nur noch zu Einzelleistungen in einem Meer von Gleichgültigkeit und Unverständnis auf. Auch auf vielen anderen Gebieten menschlicher Lebensäußerungen ist diese Entwicklung zu verfolgen. Während der Verstand immer erstaunlichere Leistungen vollbrachte, ist die Kraft des menschlichen Empfindens in der breiten Allgemeinheit schwächer geworden. Der Mensch sollte frei werden von den Fesseln der engen Ein gebundenheit, aber es wurde auch vieles von dem festen Untergrund gelöst und der Mensch verlor an Wurzelkraft. Die Vervielfachung der Anzahl von Menschen auf gleichem Raum, durch die Heraufsetzung des durchschnittlichen Lebensalters und die Schaffung neuer Lebensbedingungen möglich geworden, beschleunigte diese Entwicklung und brachte durch die Anhäufung der großen Menschenmengen die vielen Probleme geistiger, seelischer und materieller Art. Der Verlust vieler bisheriger Gemeinsamkeiten, die oft unbewußt verbanden, konnten durch neue Gemeinsamkeiten noch nicht ersetzt werden und das in vielerlei Gestalt hereinstürmende Neue verwirrte das Lebensgefühl. Aus den Spannungen zwischen innerem und äußerem Leben begann der ungeheure Umwälzungsprozeß, in dem wir uns noch heute befinden, der eine geistige und seelische Auseinandersetzung größten Ausmaßes darstellt.

Die veränderten Lebensbedingungen spiegeln sich auch in der Umbildung der Stadtgestalt. Der Katasterplan von 1862 zeigt bereits die ersten wesentlichen Eingriffe. Noch ist die Stadt von der großen barocken Befestigungsanlage umschlossen, aber die Wälle sind von den Eisenbahnlinien nach Nürnberg und Frankfurt durchbrochen, auf dem ehemaligen Gartengelände zwischen der Semmelgasse und der Kapuzinergasse sind die Bahnhofsanlagen des sogenannten „Alten Bahnhofs“ errichtet. Die Residenz, nicht mehr Mittelpunkt der früheren Eigenstaatlichkeit, dient nur noch dem vorübergehenden Aufenthalt von Mitgliedern des bayerischen Königshauses, der Bischof von Würzburg hat ein Palais in der Nähe des Domes bezogen. In dem früheren Bereich der Adlichkeit baut die Bürgerschaft ihre Stadthalle, die „Schranne“ und durchdringt auch sonst die früheren adlichen Quartiere. Der erste lineare Straßendurchbruch wird mit dem Bau der Maxschule und der Maxstraße im nahen Bereich der Residenz durchgeführt. Die königlich bayerische Kreisregierung, die die frühere fürstbischöfliche Verwaltung abgelöst hat, ist in einer ausgedehnten ehemaligen Klosteranlage neben der Stephanskirche untergebracht.

Wenige Jahre später wird aus den militärischen Erfahrungen des österreichisch-preußischen Krieges die Befestigungsanlage um den Hauptbereich der Stadt beseitigt und damit der entscheidende Schritt für die weitere Stadtentwicklung getan. Durch das Errichten neuer Wohn- und Arbeitsquartiere außerhalb der bisherigen Stadt geschah etwas sehr bedeutungsvolles: Während sich bisher das Leben auf engem Raum abspielte, die Arbeitsstätte in der Regel mit der Wohnung zusammenlag oder auf kurzem Wege zu erreichen war, mußten nun größere Wege zwischen Wohnung und Arbeitsstätte zurückgelegt werden. Dies bedeutete für viele nicht nur eine Umstellung der bisherigen Lebensart, indem sich die berufliche Tätigkeit nicht mehr im engeren Rahmen oder in der größeren Nähe der Familie abspielte, für die Wege, die bisher ohne Schwierigkeit zu Fuß zurückgelegt werden konnten, trat nun das Bedürfnis nach einem Fahrzeug auf. Der Verkehr in den engen Straßen- und Gassenräumen belebte sich. Die Fußgänger, die bisher in aller Behäbigkeit den ganzen Straßenraum für sich in Anspruch nehmen konnten und nur ab und zu einem langsamen Fahrzeug ausweichen mußten, wurden nun immer mehr an den Rand der Straßen gedrängt. Die Kleinräumigkeit des Stadtgrundrisses mit Gassenräumen von vorwiegend drei, vier und fünf Metern paßte immer weniger zu dem sich ständig steigernden Verkehrsaufkommen. Zwar waren es immer noch Pferdefuhrwerke, aber sie traten in größer werdender Häufigkeit auf und ihre Benutzer steigerten ihre Ansprüche. Mit dem allgemeinen Aufschwung der Gründerjahre wurden die wirtschaftlichen Voraussetzungen zu großen Veränderungen frei.

Schon 1865 waren die Bahnanlagen des Alten Bahnhofes zu klein geworden, der neue Hauptbahnhof an seiner jetzigen Stelle wurde eröffnet. Der neue Bahnhof mußte mit der Stadt verbunden werden. Mit der rein verstandesmäßigen Einstellung dieser Zeit wurden die notwendigen Maßnahmen

zusammen mit einer weitergehenden Verkehrsverbesserung im alten Stadtgebiet auf dem Reißbrett bearbeitet. Da man nicht weiter als an die geradlinige Verbindung zweier Punkte ohne Rücksicht auf die lebendige Gestalt des Altstadtgrundrisses dachte, entstanden die Planungen der messerscharfen Einschnitte in der Verbindung des Hauptbahnhofes mit dem Stadtzentrum, dem Kürschnerhof, des Kürschnerhofes mit dem neuen Stadtteil Sanderau und durch die Hinwegnahme der Bebauung zwischen Dom und Neumünster strebte man das Verkehrskreuz an, das den Mittelpunkt der Stadt auf dem schnellsten Wege nach allen Richtungen mit den neuen Stadtteilen außerhalb der Altstadt verbinden sollte. Die Widerstände, die der Verwirklichung dieser Planungen entgegengesetzt wurden, ließen nur Teile des Gesamtvorhabens zur Ausführung kommen. Die Kaiserstraße, auf früherem Gartengelände angelegt, war verhältnismäßig einfach durchzuführen, die Weiterführung zur Stadtmitte in der gedachten genau geradlinigen Form scheiterte bis auf ein Teilstück, die Wilhelmstraße, die im heutigen Stadtgrundriss nur im Zusammenhang mit dieser gedachten Verbindung mit der Kaiserstraße verständlich wird. Als Ersatz wurde der Durchstich zwischen Juliuspromenade und Kürschnerhof angelegt, die Schönbornstraße, der die frühere reizvoll zwischen Platzanlagen eingespannte Sandgasse zum Opfer fiel. Da der geplante Durchstich zwischen Kürschnerhof und Sanderau ebenfalls nicht zur Durchführung kam, entstand nach dem Abbruch des alten Landgerichtsgebäudes, das auch den Kürschnerhof von der Domstraße abtrennte, und nach Verbreiterungen in der Augustiner- und Sanderstraße jener mehrmals abgewinkelte innerstädtische Hauptverkehrszug, der bis heute der wesentliche Verkehrsträger im Altstadtbereich geblieben ist.

In der Erscheinung der Altstadt erfolgte durch diese Straßenanlagen eine erhebliche Wandlung. Die früheren gewachsenen Zustände wurden an vielen Stellen auseinandergerissen und die feine Maßstäblichkeit der bisherigen Bebauung wurde durch die neuen, ohne Rücksicht auf die Umgebung in die Straßen- und Platzräume gestellten Bauwerke empfindlich gestört. Der unverfälschte Charakter der Altstadt konnte eigentlich nur noch in den rückwärtigen Gassen, dort allerdings noch in wunderbarem Reichtum erlebt werden, wenn auch hier ab und zu störende Eingriffe überschaut werden müssen. Wie hilflos man Gestaltungsdingen gegenüber stand, zeigte die klaffende Wunde, die dem Stadtbild an bedeutendster Stelle durch die Wegnahme der Bebauung zwischen Dom und Neumünster zugefügt wurde. Anstelle früherer harmonischer Verhältnisse entstand eine ungestaltete Leere, die deutlich anzeigen, wie es um die innere Kraft, die Umwelt zu gestalten, in dieser Zeit bestellt war.

Aber auch positive Erscheinungen sind im Stadtgrundriss zu beobachten. Anstelle der früheren Befestigungsanlagen ist auf der so gewonnenen Fläche ein Ring neuer, meist öffentlicher Baulichkeiten entstanden, die vorwiegend der Wissenschaft und der Lehre dienen. Die Universität, weit über den früheren Stand wissenschaftlicher Arbeit hinausgewachsen, erhielt eine große Anzahl

neuer Gebäude, Institute und Hörsäle, die am Röntgenring und am Sanderring errichtet wurden. Außerdem entstanden mehrere höhere Schulen auf diesem ehemaligen Befestigungsgelände.

Für den Eindruck der Stadt am wichtigsten wurde jedoch die Umbildung des Vorgeländes der Befestigung zu einer großen, die Altstadt umgebenden Grünanlage. Die Altstadt wurde dadurch von der übrigen neuen Stadtbebauung wohltuend abgeschirmt und die in immer dichter werdenden Wohnverhältnissen in der Altstadt lebenden Menschen erhielten wenigstens diesen großzügigen Frei- und Erholungsraum in unmittelbarer Nähe.

Die Altstadt von 1900 bis 1945

Der bauliche Zustand der Altstadt hat sich in der Zeit von 1900 bis zur Zerstörung 1945 wenig verändert. Das Lebensgefühl hat jedoch weiter vielerlei Wandlungen erfahren. Der Mensch, der sich im Allgemeinen in dem stetigen Fortschritt technischer und wissenschaftlicher Errungenschaften so sicher fühlte, der an den Bestand humanistischer Ideale glaubte, erlebte die erste große Enttäuschung. Nur wenige spürten, wie sehr aus der Spannung zwischen innerem und äußerem Leben hinter einer glanzvollen Fassade das Wesen mancherlei Halbheiten die Schlichtheit des menschlichen Denkens und Fühlens, die Stärke umfassenden inneren Ausgefülltseins immer mehr verdrängt hat. Aus Starrheit und dem Vielerlei menschlicher Unvollkommenheit entstand die Katastrophe, die den Mensch aus der Höhe einer großen Illusion auf die Ebene erschreckender Tatsachen stürzte. Das Erkennen, wie furchtbar der forschende Geist, auf das Gebiet der Vernichtung angesetzt, sich auswirken kann, löste zum ersten Mal statt Bewunderung Angst aus. Man fühlte nun allgemein wie das Fundament des Lebens unsicher geworden ist.

Der Krieg beschleunigte die technische Entwicklung. Das Automobil, das bis dahin im Straßenverkehr nur wenig in Erscheinung trat, wurde zu einem immer häufiger auftretenden Verkehrsmittel und beherrschte schließlich ganz den Straßenverkehr. Neben der Personenbeförderung übernahm es auch im steigenden Ausmaß den Lastenverkehr und wurde schließlich neben der elektrischen Straßenbahn zur Massenbeförderung von Personen im Stadtverkehr eingesetzt. Neben der Anzahl der Motorfahrzeuge stieg auch die Fahrgeschwindigkeit, so daß aus dem immer noch geruhsamen Verkehrsbild der Zeit vor dem ersten Weltkrieg, das schnelle dichte Verkehrsbild unserer heutigen Zeit entstand. Neue Probleme für die Ausbildung des Stadtgrundrisses wurden dadurch ausgelöst, die jedoch bis 1945 neben der Verbesserung der Straßendecken im Stadtbild noch keinen sichtbaren Ausdruck erhielten.

Eine wesentliche Veränderung trat in der allgemeinen Baugesinnung ein. Neben anderen Bestrebungen, das Lebensgefühl des Menschen aus den Verwirrungen zu lösen, die aus den Veränderungen des geistigen Untergrundes entstanden sind, wurden auch Versuche unternommen, den Tiefpunkt in der Gestaltung der menschlichen Umwelt zu überwinden. Im wesentlichen können

zwei verschiedene Richtungen festgestellt werden, die bis in unsere Zeit nebeneinander herliefen, sich oft feindlich gegenüberstanden, aber doch einen gemeinsamen Urgrund besitzen. Beide Richtungen sind aus dem Willen entstanden, dem Bauen wieder die Wahrheit des Ausdruckes zurückzugeben. Während die einen an die Ehrlichkeit handwerklicher Grundformen anknüpften und sich für ihr Gestalten natürlicher Baustoffe bedienten, gingen die anderen einen grundsätzlich neuen Weg. Sie formten aus dem Material, das ihnen aus den modernen technischen Verarbeitungsmethoden zur Verfügung gestellt wurde und suchten ganz aus der Eigenart dieses Materials zu einem neuen Ausdruck zu gelangen. Daß sich heute beide Richtungen in vielen echten Gestaltungen sehr nahe kommen, ist ein gutes Zeichen zu einem geistigen Zusammenfinden und zu einem einheitlichen Weg.

Das Verbindungshaus der Wallhalla an der Mergentheimer Straße an der südlichen Brückenauffahrt zur Ludwigsbrücke ist ein früheres Beispiel und die 1945 zerstörte Sparkasse von Theodor Fischer, die in dem Bemühen, die Bau-sünde der Jahrhundertwende unter Schließung der Lücke zwischen Dom und Neumünster wieder gut zu machen, errichtet wurde, war ein weiteres Beispiel, wenn es auch nicht zu den stärksten Arbeiten Theodor Fischers gehörte. Die Ausstrahlung dieser Bemühungen zu einer Gesundung des allgemeinen Bauempfindens ist in dem deutlichen Unterschied zwischen den Bebauungen der Zeit um die Jahrhundertwende und den späteren Bebauungen zu spüren. Das Bauempfinden zusammen mit dem allgemeinen Lebensempfinden auf einer breiten Basis weiter zu bessern, ist jeder Bemühung wert und gerade darum, da die Geschehnisse unserer Zeit zu mancher Lebensangst Anlaß geben.

Die Entwicklung nach dem ersten Weltkrieg führte die Menschheit zu einer zweiten Katastrophe noch größeren Ausmaßes. Wiederum war es das Wesen der Halbheiten, der verkrampften Ideale, des unechten Pathos, der starken Worte, des Mehrscheinens als Sein, der inneren Unausgeglichenheit, des nicht mehr umfassenden Denkens und Empfindens, diesmal gepaart mit Brutalität, Überheblichkeit und Unduldsamkeit, das zu dieser weiteren Katastrophe führte und wiederum schuf der forschende Geist Werkzeuge zur Massenvernichtung von Menschen und Menschenwerk und der Weg der Wissenschaft brachte Erkenntnisse, die, gegen den Menschen angewandt, zu vollkommenem Grauen, vielleicht zu endgültiger Vernichtung führen können.

Am 16. März 1945 wurde als Werk von 20 Minuten eine Stadt, die 110 000 Einwohnern Lebensraum gab, fast vollständig zu einem ausgeglühten Ruinenfeld verwandelt.

Die Neugestaltung der Altstadt

Was hat die Zerstörung des 16. März 1945 von der Altstadt übrig gelassen? Im ersten Erschrecken schien es so: nichts! Aber bei einer ruhigen Betrachtung konnte man erkennen, daß die wesentlichen Züge der Altstadt wiederzuerwecken waren, daß dieses Stadtbild nicht endgültig vernichtet wurde. Die Merk-

male des Stadtgrundrisses, der große Ring der Grünanlagen, die Entwicklungsringe des inneren Fünfeckes, des Dombereiches, die Eingebundenheit der Stadt in die unberührt gebliebene Landschaft waren erhalten geblieben und die markanten Hauptgebäude, die der Stadt Charakter gaben, die Festung Marienberg, Dom und Neumünster, die übrigen großen Kirchenbauten, die Residenz, die Universität, das Juliusspital und viele weitere Bauten, Spitäler und Klosteranlagen, waren wenigstens im äußeren Eindruck, oft auch in ihren Innenräumen nicht unrettbar verloren. Die meisten dieser aus früherer Zeit überkommenen Bauten sind heute wieder lebendiger Bestandteil des Stadtganzen und mit unserem Leben erfüllt. Unser voller Dank muß denjenigen gelten, die mit ihrer Liebe und ihrem Können und oft mit großem Opfermut an diesem Werk tätig waren und weiter tätig sind, die Teil um Teil die Kostbarkeit unserer Stadterscheinung wieder herstellen und weiter vollenden. Daß es sich um kein totes Nachschaffen handelt, sondern daß echter und wahrer Geist hier wirksam ist, zeigen die Werke selbst.

Die Umbildung des überkommenen Stadtgrundrisses für die veränderten Lebensbedürfnisse unserer Zeit ist durch die Zerstörung möglich geworden. Die Probleme, die vor allem durch die Veränderung der Art und der Häufigkeit des Verkehrsaufkommens schon vor dem zweiten Weltkrieg aufgetreten waren, aber durch die beschleunigte Weiterentwicklung nach dem Kriege dringend wurden, können nun einer Lösung zugeführt werden. Diese Lösung muß im Rahmen der Wirtschaftskraft der Stadt gefunden werden, muß aber auch für die absehbare Weiterentwicklung wirksam bleiben. Die notwendigen Veränderungen im Stadtgrundriß dürfen nicht in der schematischen rücksichtslosen Art der Eingriffe der Zeit um die Jahrhundertwende durchgeführt werden, sie müssen in einem sorgfältigen Eingehen in den inneren Gestaltungswert des Altstadtgrundrisses selbst und im Zusammenwirken mit der architektonischen Erscheinung der Straßen und Platzräume ein neues lebendiges städtebauliches Gefüge herstellen.

Die Altstadt Würzburgs ist auch heute noch, nach der Entwicklung zur Großstadt, der wesentliche Bestandteil des gesamten Stadtraumes geblieben. Die völlige Zerstörung des Jahres 1945 hat eine Verschiebung dieses Kräfteverhältnisses nicht bewirkt. Dies liegt einmal an der landschaftlichen Gestalt des Talkessels und des Mainlaufes, die die Altstadt trotz der Erweiterung des bebauten Stadtbodens um das Vielfache als zentraler Raum, in dem alle Linienführungen der erweiterten Stadt zusammenlaufen, erscheinen läßt und weiter daran, daß der Altstadtraum groß genug ist, um auch für die heutige Stadt alle übergeordneten Dinge des religiösen und kulturellen Lebens, der Verwaltung, der Geschäftsausübung, der Unterhaltung aufzunehmen, so daß die Stadtgebiete außerhalb der Altstadt auch in der weiteren Entwicklung nur dem Wohnen und der industriellen und gewerblichen Tätigkeit dienen. Im Bewußtsein der Bevölkerung ist so die Altstadt die eigentliche Stadt geblieben, in die man zu allen übergeordneten Dingen, zum größeren Einkauf oder zur

Unterhaltung hineingeht oder in den meisten Fällen hineinfährt und in der der größere Teil der berufstätigen Bevölkerung die tägliche Arbeit im Büro oder im Geschäft verrichtet.

Dem dadurch entstehenden Pendelverkehr zwischen der Altstadt und den äußeren Wohngebieten, teilweise mit Massenverkehrsmittel, Straßenbahn und Autobus, teilweise mit dem Fahrrad, in immer größerem Ausmaß aber mit dem eigenen Motorfahrzeug, dem weiteren Verkehr von den Fernstraßen zur Altstadt oder den Industrie- und Gewerbequartieren zur Altstadt und dem Verkehr zwischen den einzelnen Zentren im Altstadtraum selbst muß das neue Verkehrsnetz gerecht werden können. Gleichzeitig ist für genügenden Raum zum Abstellen von Fahrzeugen in der Nähe der einzelnen Zentren zu sorgen.

Um eine gute Führung und genügend Fläche für dieses Verkehrsaufkommen zu erhalten, sind folgende Maßnahmen im Raum der Altstadt erforderlich:

Ausbau des Straßenringes um die Altstadt entlang der Glacisanlagen, der den aus den verschiedenen Richtungen herankommenden Fernverkehr übernimmt und auch den Verkehr zwischen den einzelnen äußeren Stadtteilen vermittelt.

Ausbau einer neuen großzügigen Uferstraße auf dem linken Mainufer entlang der Uferbastionen des Mainviertels als Verbindung zwischen der Mergentheimer Straße und der Mainaustraße, die den Fernverkehr und den Ortsverkehr in Richtung Süden oder Norden auf dem linken Ufer übernimmt und durch ein neues Brückenprojekt bei Kloster Himmelpforten zwischen Zellerau und Dürrbachau mit der Veitshöchheimer Straße auf dem rechten Ufer Verbindung erhalten soll. Beide Straßenzüge halten jeden nur durchfließenden Verkehr aus dem Bereich der rechtsmainischen Altstadt und entlasten dadurch den dortigen Verkehr.

Ausbau eines neuen innerstädtischen Hauptverkehrszuges Weingartenstraße — Ottostraße — Balthasar-Neumann-Promenade — Theaterstraße — Textorstraße — Bahnhofstraße und eines weiteren Hauptverkehrszuges entlang des rechten Mainufers Ludwigskaai (mit Verbindung zur Ludwigsbrücke) — Unterer Mainkai — Oberer Mainkai — Friedensbrücke. Beide Straßenzüge nehmen den Kernraum der Altstadt zwischen sich und führen den Verkehr entweder von Osten über die Neubaustraße, die Hofstraße, die neue Spiegelstraße, die Theaterstraße, oder von Westen über die Wirsbergstraße, die Domstraße, die untere Juliuspromenade zu den einzelnen Zentren in der Altstadt. Beide Straßenzüge sind frei von schienenstarren Fahrzeugen und sollen besonders gut ausgestattet werden.

Ausbau des Systems der Stadtstraßen zwischen diesem neuen östlichen und westlichen Hauptverkehrszug durch wesentliche Verbreiterung der Plattnerstraße in Verbindung mit dem neuen Bruderhof, dem Paradeplatz und der Hofstraße, — der Domerparrstraße, über die eine neue Verbindung zwischen Paradeplatz und Kardinal-Faulhaber-Platz hergestellt wird — der Domerschulstraße bis zum Franziskanerplatz, der Schönthalstraße (bereits durchgeführt),

der Peterstraße und der Münzstraße — der Sander- und Augustinerstraße (größtenteils durchgeführt) — der Karmelitenstraße, der Gerberstraße (zu einem großen Teil durchgeführt) — der Eichhornstraße und Spiegelstraße (bereits durchgeführt) — der Semmelstraße, der Kroatenstraße bis zum Altstadtring.

Ausbau der Gassenräume zwischen diesem System der Stadtstraßen für den reinen Anliegerverkehr mit Mindestbreiten von 5,5 m und eigenen etwas mehr verbreiterten Zubringern.

Schaffung von Parkplätzen zum Abstellen von insgesamt etwa 1000 Personenkraftwagen im Bereich der Altstadt, vor allem im Bereich des inneren Fünfeckes und der hier vorhandenen Schwerpunkte.

Schaffung eines Autobusbahnhofes im Zusammenhang mit der großzügigen Neugestaltung des Vorplatzes vor dem Hauptbahnhof und in Verbindung mit dem Altstadtverkehrsring. (z. Zt. in Ausführung)

Durch diese Neubildung des Verkehrsnetzes im Altstadtraum — zügiger Verkehrsring um die ganze Altstadt — zwei neue gut ausgebildete Hauptverkehrszüge rechts und links des inneren Kernraumes — verbreiterte Stadtstraßen zwischen beiden Hauptzügen — soll das Verkehrsbild im inneren Bereich der Altstadt beruhigt und vor allem der heutige Hauptverkehrszug mitten durch die Altstadt, der zusätzlich noch den Straßenbahnverkehr übernimmt, wesentlich entlastet werden. Dieses neue Verkehrssystem folgt in der Hauptsache schon im Altstadtgrundriß spürbaren Linienführungen und bildet daher den Stadtkörper ohne Gewaltanwendung für unsere Zeit weiter. Es ist außerdem so angelegt, daß möglichst gute Beziehungen zu den wertvollen Hauptgebäuden und gute Straßeneindrücke entstehen. An verschiedenen Stellen werden neue sehr reizvolle Blickbeziehungen hergestellt, die im früheren Stadteinindruck nicht vorhanden waren. Dies wird vor allem nach Fertigstellung der neuen Verhältnisse im Dombereich in Erscheinung treten.

Das alte städtebauliche Problem der Wiederschließung der in der Gründerzeit hervorgerufenen Gestaltungslücke zwischen Dom und Neumünster konnte nun durch die neue Art der Verkehrsleitung ebenfalls eine Lösung finden. Die bereits von Theodor Fischer bei seinen Sparkassenentwürfen angestrebte vollkommene Schließung der Bebauung zwischen Dom und Neumünster war nun durchzuführen, der neue Bau stellte die städtebauliche Einheit dieses Kernbereiches der Altstadt wieder her. Die volle Wirkung der erzielten Lösung wird jedoch erst nach der endgültigen Gestaltung des neuen Platzraumes zwischen beiden Kirchenbauten sichtbar werden. Durch die Art dieser Gestaltung soll im Herzen der Stadt an dieser ehrwürdigen Stelle ein vom Verkehr abgeschirmter ruhiger Raum entstehen, der den Atem einer langen erlebnisreichen Vergangenheit spüren läßt.

Um den Dombereich, der auch für alle Stadterweiterungen Mittelpunkt und Höhepunkt geblieben ist, gruppieren sich, von den breiteren Stadtstraßen klar umrissen, die einzelnen Bebauungsquartiere der Altstadt, des Kernraumes und

außerhalb des Fünfeckes bis zum großen Grünenring der Stadtquartiere Pleich, Haug und Peter, die immer noch in ihrer Eigenart erkenntlich sind. Jedes der Bebauungsquartiere hat wiederum seine eigene Steigerung in einem oder mehreren der überkommenen Hauptbauwerke, die das Stadtbild immer noch beherrschen und den Reichtum der Stadtsilhouette herstellen. Ein Vergleich des Altstadtgrundrisses nach der nunmehrigen Neuplanung mit dem Stadtgrundriss von 1832 zeigt, daß nach den Bedürfnissen unserer Zeit das Stadtgebiet durch klar sich abhebende zusammenhängende Verkehrszüge durchgliedert ist, daß die Bebauung der Stadtquartiere manche Veränderung erfahren hat, daß aber die wesentlichen Merkmale der Stadterscheinung nicht verloren gegangen sind.

Durch die Zerstörung ist es möglich geworden, viele Maßstabfehler im Stadtbild, die durch die Bebauung der Zeit um die Jahrhundertwende verursacht wurden, durch das sorgfältige Einfügen der neuen Bebauung in den einzelnen Stadtquartieren auszugleichen. Vor allem die Feststellung der Höhe der Bebauung in Beziehung zu den Hauptgebäuden und unter Berücksichtigung der Gesamtwirkung des Straßen- oder Platzbildes war besonders wichtig, aber auch die maßstäbliche Haltung der Einzelgestaltung eines jeden Hauses gibt den Ausschlag für die schließlich entstehende Gesamtwirkung.

Große Schwierigkeiten für die Neubebauung der Altstadtquartiere entstehen durch die Enggiedrigkeit der Grundstücksverhältnisse, besonders im Raum des alten Bürgerbereiches zwischen Dom und Mainufer und im Mainviertel. Da die Altstadt immer noch zu etwa 60% des bebauten Bodens dem Wohnen zur Verfügung steht, etwa 40% des bebauten Altstadtbodens werden durch öffentliche Bauten, Geschäftshäuser und dgl. genutzt, ist eine Auflockerung der Bebauung gegenüber dem Zustand vor der Zerstörung sehr notwendig. Das Wohngefühl unserer heutigen Menschen verlangt mit großem Recht Licht und Sonne. Beides ist für die Altstadtwohnungen nur zu erreichen, wenn die vorhandenen Besitzverhältnisse in sehr vielen Fällen durch Besitzumlegungen für diese berechtigten Forderungen umgebildet werden, auch verlangt oft die reine Wirtschaftlichkeit der Bebauung einen Besitzzusammenschluß oder eine Besitzveränderung. Auf diesem Gebiet sind bei einer kritischen Beobachtung der bisherigen Bebauungsart in der Altstadt große Sorgen vorhanden. Da ausreichende gesetzliche Grundlagen für die städtebauliche Arbeit vor allem in Bayern fehlen, kann immer nur die Vernunft der bauenden Bevölkerung angerufen werden, auch in der Altstadt Wohnungen zu schaffen, die nach Abklingen der Wohnungsnot immer noch ihren Wohnwert behalten. Aber auch die öffentliche Hand muß durch Schaffung von größerem Freiraum, von Begrünungen auch innerhalb der Bauquartiere mit zur Gesundung der Wohnverhältnisse im Altstadtraum beitragen.

Eine besonders schöne städtebauliche Aufgabe war und ist in der Neugestaltung der Uferfronten rechts und links des Flußlaufes im Altstadtraum gestellt. Hier ist es nunmehr möglich, beide Ufer, die sich durch den Befestigungscharakter der alten Stadt von der Stadtbebauung abschlossen, weit zu

öffnen, so daß eine innige Beziehung zwischen Stadt und Fluß entsteht. Zusammen mit einer Hochwasserschutzmauer, die das Überfluten eines Teiles des Altstadtbodens für die Zukunft verhindern soll, ist auf dem rechten Ufer zwischen Alter Mainbrücke und Ludwigsbrücke eine Uferterrasse als Promenadenweg vorgesehen, dessen Benutzung nach seiner Fertigstellung durch die wunderbare Aussicht auf das gegenüberliegende Ufer mit der Burkarduskirche und dem Festungsberg einen großen Reiz erhalten wird. Die Verlegung des jetzigen Lagerplatzes (Holzhof) und die Ausgestaltung des dadurch gewonnenen Raumes zu einer Grünanlage wird außerdem dem jetzt schon sehr beliebten Ruheplatz am Alten Kranen eine wesentliche Ausweitung geben und auch an dieser Stelle das Uferbild bereichern.

Große Veränderungen wurden im Zusammenhang mit dem Schleusenneubau für den Rhein-Main-Donau-Schiffahrtsweg und zur Vorbereitung der schon genannten großen linksmainischen Uferstraße bereits durchgeführt. Die technischen Notwendigkeiten der Schleusenanlage verlangten hier eine starke Zurückversetzung der Burkarder Bastion, die als Fußpunkt der Festungsanlage in dem hervorragenden Uferbild des Marienberges eine wichtige gestalterische Funktion ausübt. Ebenso war die Beseitigung der früher dem Chor der Burkarduskirche vorgelagerten Gebäude, einschließlich des früheren Schleusengehöftes, der beiden Schulen an der Burkarderstraße und der Brückenkopfbauung der Alten Mainbrücke an der früheren Saalgasse erforderlich. Die Schiffsliegeplätze oberhalb und unterhalb der großen neuen Schleusenkammer verursachten weitere Eingriffe in den früheren Bestand der Uferausbildung, so daß eine grundlegende Neugestaltung der ganzen linksmainischen Uferfront, von der Friedensbrücke über die Alte Mainbrücke bis zur Ludwigsbrücke, vorgenommen werden mußte. Sorgfältige Studien, die jede Bewegung des hervorragenden Gesamtbildes der linksmainischen Altstadt, vorwiegend des Festungsberges, umfaßten, wurden durchgeführt. Daß bei entsprechendem Bemühen zwischen den Werken nach den Erfordernissen unserer Zeit und den Werken nach dem Gestaltungsausdruck früherer Jahrhunderte eine volle Harmonie herzustellen ist, zeigt die hierbei gefundene Lösung.

Die in der Altstadt gestellte Gestaltungsaufgabe ist überall im Zusammenhang mit den erhaltenen und wiedererweckten Gestaltungsleistungen früherer Epochen zu lösen. Dies bringt andere Grundvoraussetzungen als in einem völlig frei zu gestaltenden Raum, gibt aber der Arbeit einen ganz besonderen Reiz. Dabei kann jede aus unserem Zeitgefühl entstehende Leistung in diesem Raum zur Geltung kommen und sie wird, wenn sie im Eingehen auf den Gestaltungswert der Umgebung entstanden ist, auch Harmonie erzeugen. Sie wird erst dadurch zu einer echten Leistung werden.

Der Mensch, der in unserer Zeit in kürzester Frist weiteste Räume überwinden kann, der sich über die Geschehnisse in aller Welt laufend und sofort unterrichten kann, der mit seinem Einzelschicksal in einen weltweiten Kreis eingespannt ist, hat einen anderen Lebensrythmus als der Mensch in früheren

Zeiten. Sein Lebensrythmus ist schneller und freier und die neue Stadt, auch die Altstadt, muß für diesen Menschen gebildet sein. Da er aber mit seinen kleinen und großen Anliegen, mit seinem inneren Empfinden, immer noch mit dem Früheren Begegnung hat, kann gerade das Zusammenwirken von Altem und Neuem besonders glücklich sein.

Wenn auch noch viel Schlacké, viel Unverstandenes und viel Verwirrendes vorhanden ist, so kann doch beobachtet werden, daß Werke der Architektur, der Malerei, der Plastik unserer Zeit auf ihrem Weg zueinander kommen, daß nicht mehr jede Sparte für sich dasteht, sondern daß sie sich wieder gegenseitig durchdringen, wieder zu gemeinsamen Wirkungen kommen können. Auch ist wieder ein Zusammenspiel in der Gestaltung des menschlichen Lebensstiles festzustellen, das jugendlich und frisch anmutet und das über die Art zu bauen, zu bilden, sich einzurichten, zu kleiden, zu bewegen auf alle Äußerungen des Lebensgefühls unserer Tage übergeht und aus den veränderten Bedingungen und Erscheinungen unseres Lebens wieder zu einer Einheitlichkeit und schließlich allgemeinen Gültigkeit heraufwachsen kann. Diese Erscheinung geht durch alle Länder unseres Lebenskreises, je nach Charakter und Temperament gestimmt und es scheint so, daß auf einem langsamem Weg der Ausgleich zwischen Lebensbedingungen und Lebensgefühl zu finden ist.

Wenn der Mensch, dem so viel Mittel gegeben sind, die Reife besitzt, diese Mittel nach Gewissen und Verantwortung zu gebrauchen, so wird dieser Weg stetig sein und die Skepsis, die in unserer Zeit noch vielfach und hemmend vorhanden ist, kann überwunden werden.

Das Mainfränkische Museum

Von Museumsdirektor Dr. Max H. von Freeden

Das Mainfränkische Museum, das seit 1946 über der Stadt auf dem Marienberg in jener Burg, die fast ein halbes Jahrtausend als Residenz der Fürstbischöfe von Würzburg und Herzöge von Franken diente, neu erstanden ist, bringt in den geräumigen Sälen des Zeughauses und den stimmungsvollen Gewölben der Echterbastei eine Fülle bedeutendster Kunstwerke; was fränkische und für Franken tätige Künstler und Kunsthändler im Laufe der Jahrhunderte schufen, davon ist hier nun in herrlichem Rahmen eine einzigartige Auswahl versammelt; sie zeugt für die großen Epochen der Kunst im mittleren Maingebiet. Wenn die Besucherzahl der Museen — bei einem Anstieg der Fremdenverkehrszahlen gegenüber 1938 um das Doppelte — über fünfmal so groß ist wie vor dem Kriege, so ist das auch ein Beweis dafür, daß in weitesten Kreisen ein echtes Bedürfnis besteht nach dem Kontakt mit uralter Kunst der Heimat. Als museale Neuschöpfung hat das Mainfränkische Museum in den letzten Jahren weit über Deutschland hinaus in der ganzen interessierten Welt lebhaftestes Interesse gefunden.