

# Neugestaltung der Altstadt Würzburgs

Von Ernst Paul Heinrich Otto, Leiter des Stadtplanungsamtes Würzburg.

Würzburg gehört zu den Städten, die hinsichtlich ihrer Gestaltung von mehr als örtlichem Interesse sind. Der Hof Würzburgs als Stadt von besonderer Eigenart und Schönheit hat auch heute noch einen weiten Wiederhall, 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 Halbmond des Talbessels dahingehende viertürmige Stadt, die Kathedralen der Residenz und vieler anderer Burwerke, der besondere Glanz heiliger Sonnentage über Stadt und Landschaft mit ihren Höhenzügen, bleibt demjenigen, der Würzburg mit offenem Empfinden erlebt, haften. Und wenn er sich mit dem Geschehen in diesem alten Lebensraum etwas näher befaßt hat, so sind ihm mit der Erinnerung der Altstadt vielerlei Erinnerungen verbunden.

Es sind Erinnerungen an die früheste Zeit der Stadtentwicklung, als an der Stelle des heutigen Herrmanns der Altstadt frühfränkische Herrzige Hof hielten und von hier aus herrschten, Erinnerungen an die ersten Kinder des Christentums, die hier für ihre Überzeugung den Tod lachten und deren Reliquien in der Graß Neumünsters ein Versammlungspunkt des weiten frühfränkischen Untandes geblieben sind. Erinnerungen an das Entstehen des Bistums Würzburg, an die erste Klosteranlage an der Stelle der heutigen Burkardskirche, an den Saalhof und den Bruderhof im Schatten des heutigen Domus und Neumünsters, der ersten Residenz und Wohnstätte des Bischofs von Würzburg und seiner Domherren, an die Stadtbildung mit ihrer ersten größeren Umschreibung, die im heutigen Altstadtgrundriß noch deutlich in den Straßenrängen um das Fünfeck des Kernraumes spürbar ist, an die erste Blütezeit der Stadt, als bereits mächtige Kräfte die Bedeutung der Stadt und des immer mehr steigenden weltlichen Einflusses der Bischöfe, die sich als Nachfolger der früheren Herrzige fühlten, kündeten, als deutsche Kaiser hier weilten, an den großen deutschen Minnesänger Walther von der Vogelweide, der im Schatten Neumünsters seine letzten Lebensjahre verlebte und im Luginschein Ruhe fand, Erinnerungen an Streithelien und Händel zwischen Bischof, Abt 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 Thomas Ritterschneider, dem begnadeten Rittersmann und Ritterschlichter, verwickelt waren, Erinnerungen an Matthias Grünewald, der mit Würzburg verbunden war, Erinnerungen an die weltlichen Wirren der Reformation und Gegenreformation, an die große politische Gestalt Julius Ertzars, der mit starkem Geist die Dinge in seinem Bezirk ordnete und durch seine umfangreiche Baatigkeit der Stadt und der weiten Landschaft blühende Prägung gab. Schließlich

Erinnerungen an die hervorragende Blütezeit, als die Leiden des dreißigjährigen Kriegs überwunden waren und vorwiegend unter den Fürstbischöfen des Hauses Schönborn die Baugeschichte jener Zeit auch in Würzburg Werke hervorbrachte, die in der Verschmelzung der blühenden Künste unter Führung der Architektur zu einer nicht mehr überlebenden Pracht gelangt waren.

Würzburg erhielt danach die Vollendung seines Stadtbildes. Die aufstrebenden Bauformen, die in großem Zug am Burg und Stadt in ihrer inzwischen entstandenen weiteren Ausdehnung gelegt wurden, hoben das Stadtbild klar aus der umgebenden Landschaft und im Innern knüpfen sich die hervorragenden Werke, die in der Residenz, in dem kühn angelegten Treppenturm und dem Kaiserpalast mit dem Deckengemälden Tilpach den Höhepunkt fanden. Petrici, Geising und vor allem Rulhuser Neumann mit einer großen Zahl bedeutender Künstler, aus verschiedenen Gegenden Europas zusammengekommen, gaben der Stadt das neue Gepräge, das trotz aller Verluste des letzten Kriegs noch heute bewundert wird. Mehr als je zuvor strahlte das bauerische Schaffen wieder aus Würzburg heraus und beherrschte das ältere und weitere Umland, teilweise auch weit über die Grenzen Franken hinaus.

### Würzburg um 1800

Der noch vorhandene Katasterplan aus dem Jahre 1822 zeigt uns, wenigstens im Grundriß, den genauen Zustand der damaligen Stadt. Charakteristisch ist die ringförmige Entwicklung, deren einzelne Stadien noch klar aus dem Stadtgrundriß herauszutreten sind. Die Stelle der ersten Besiedlung, die hochwasserfrei der Fort am Fuße des Marienberges gegenüber entstanden ist, ist noch heute noch der Kern der ganzen weiteren Stadtgestalt. Denn von Neumünster, die hier gebildet wurden, stellen eindeutig den Mittelpunkt aller Stadterweiterungen dar, der ersten ringförmigen Umschließung und der letzten halb-kreisförmigen großen Stadterweiterung, die in ihrer Linienführung der Bewegung der landschaftlichen Gestalt des Talraums, in den die Stadt eingebettet ist, folgt und damit eine schöne Beziehung zwischen Stadtforn 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 wellenförmige Festungsanlage, die auf der in den Raum vorspringenden Bergkuppe des Marienberges errichtet wurde, eine lebhafte Steigerung. Die viertürmige Stadtschlösschen auf dem rechten Ufer und über dem Fluß mit seinen alten Befest., die aufragende von hohen Wällen umschlossene Festung bieten ein Gesamtbild von gründer Eingeprägtheit und lebendiger Wirkung.

Die Richtung des Flußlaufes, der im Bereich der Altstadt fast genau von Süden nach Norden fließt, die klare Ausrichtung beider Stadthälften auf dieses Flutland und die Stellung der Kirchen von Westen nach Osten geben der Stadterweiterung eine straffe Linienführung, die auch von den verschiedenen markant hervorstehenden 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 Stadteil 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 Marktplatz, sie war aber auch die herrliche Straße, die der Bischof zu kirchlichen Prozessionen von seiner Residenz auf der Burg zum Dom benutzte. Die übrigen breiten Straßenräume im Zuge des inneren Fünfecks sind durch die Verlegung der Stadtbefestigung, die es ersetzte, die seitlich geschwenkten Wallgräben der inneren Mauer entstanden, vor allem nach Herstellung des großen barocken Befestigungssystems einfach freigegeben. Die Verkehrswege für die Durchquerung des Stadtgebietes von den 6 Stadttoren aus haben sich in der Vielfalt enger Gassenräume kaum heraus und auch die Platzanlagen, am Marktplatz und um den Dom das ineinandergreifen mehrerer Platzräume, sind nur beiläufig mit diesen Verkehrszielen 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 Adlignachkommen und hohen Hofbeamten.

Ein bürgerlicher Bereich mit seinem Mittelpunkt Graubachert, 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 verstreut.

Ein Bereich der früheren Vorstädte Fleiß, Hang und Peter, die sich (vor allem bei den beiden erstgenannten) in ihrer Struktur noch deutlich vom inneren Raum des Fünfecks abheben und vorwiegend im Stadtquartier Hang, aber auch in der Fleiß und im Peterstviertel, über noch ausgedehnte unbebaute gläsernisch genutzte Flächen verfügen.

Ein militärischer Bereich mit dem Mittelpunkt Festung Marienberg mit den verschiedenen Versorgungsrichtungen (Mühlen am St. Burkard) und den Kasernenanlagen zwischen Deutschhaus und Schattenkloster.

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 Baufäche. In den Bereichen der Geistlichkeit, des Adels und auch der äußeren Bezirke Fleiß, Hang und Peter sind die Bebauungen durch große Gartenanlagen, die in den erstgenannten Bereichen zu jedem Haus gehören und

teilweise erstrahlende Flächen in Anspruch nehmen, durchsetzt und aufgelockert. Es muß ein bester privater Ausdruck in einem Wohngebiet vorhanden gewesen sein, gepflegte Ruhe und weite Räume hielten der Stadt. Die eng bebauten Quartiere des bürgerlichen Bereiches, in denen ebenfalls zwar nicht so weitläufige aber doch in ihrer Art reizvolle und mitunter großzügige Bauanlagen mit schön gestalteten Innenhöfen, weichen 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, 1838 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 ungünstige freie Landschaft begann, während in unserer Zeit die mehr als doppelt so dicht bebauten Altstadt mit weiteren ausgedehnten Bebauungsprozessen umringt ist.

#### Würzburg um 1800

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 blühende Geist, sondern der forschende Geist, der Wissenschaftler, der Entdecker bisher unbekannter Geheimnisse naturwissenschaftlicher oder technischer Art, der dringende Geist trat in den Vordergrund und bestimmte schließlich das neue Weltbild, bestaute 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 Eingekerkeltheit, 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 Einkerkeltheit 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 unversetzten Stätten völlig fragwürdig werden ließen, die aus vielen Gründen bedingte ständige Steigerung der Bevölkerungszahl, sprengten den bisherigen Rahmen der Stadtgestalt. Die Befestigungsanlagen, bis auf Reste stürzte im Zusammenhang mit dem Residenzgarten und der Festung Marienberg, wurden beseitigt und auf dem bisherigen Perikard rings um die Altstadt entstanden die neuen Stadtquartiere.

Welch große geistige Wandlung inzwischen eingetreten ist, zeigt die Art der neuen Bebauung im Vergleich mit der bisherigen Altstadtbebauung. Der neugesammete Stadtknoten wurde zumeist in möglichst gleichförmige Quadrate und Rechtecke eingeteilt; die dadurch gewonnenen Stadtblöcke wurden schematisch, nach dem Rücksicht auf die natürliche Geländebeschaffenheit am Anfang, etwa in Gestalt, meistens mit nachgeschobenen Mietsblöcken bebaut. Die möglichst gute wirtschaftliche Nutzung, der Mäximierung, war Hauptgrundsatz und da doch noch einige „künstlerische“ Gesinnungen vorhanden war, erhielten die neuen Baugründe Schulbauten, die willkürlich mit Stilelementen vergangener Kulturperioden versehen wurden. Wenn man bedenkt, welch lebendigen Ausdruck nur hundert Jahre vorher die Menschen ihres Städtungsgefühls, auch wenn sie bescheidenen Art waren, geben konnten, so ist der Anblick dieser kalten berechnenden Belanglosigkeiten auf weiten Klauen gredens erschütternd.

Die neue Entwicklung, die auf der einen Seite so gegenwärtig wirkte, zeigte hier deutlich ihre sehr schmerzreiche Seite. Während auch am Beginn dieses Weges, auch in Würzburg, lebendige künstlerische Leistungen vollbracht wurden, die Bauen des Architekten Spatz, 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 erstarrtere Leistungen vollbrachte, ist die Kraft des menschlichen Empfindens in der breiten Allgemeinheit schwächer geworden. Der Mensch sollte frei werden von den Fesseln der engen Eingebundenheit, 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 Heransetzung 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 Gemeinschaften, die oft unbewußt vorhanden, konnten durch neue Gemeinschaften noch nicht ersetzt werden und das in vielerlei Gestalt hereinströmende Neue verwirrte das Lebensgefühl. Aus den Spannungen zwischen innerem und äußerem Leben begann der ungeheure Unwillensprozeß, in dem wir uns noch heute befinden, der eine geistige und seelische Auskundsatzung grüßten Ausmaßes darstellt.



zusammen mit einer weitergehenden Verkehrsverbesserung im alten Stadtbild auf dem Reißbrett bearbeitet. Da man nicht weiter als an die geordnete Verbindung zweier Punkte ohne Rücksicht auf die lebendige Gestalt des Altstadtbereichs dachte, entstanden die Planungen der neuerschafften Einschnitte in der Verbindung des Hauptbahnhofs mit dem Stadtzentrum, dem Kirchenhof, des Kirchenhofes mit dem neuen Stadtteil Sanderau und durch die Hünegradener Bebauung zwischen Dem und Neumünster streiche nun der Verkehrskreis an, das den Mittelpunkt der Stadt auf dem schnellsten Wege nach allen Richtungen mit dem neuen Stadtteilen außerhalb der Altstadt verbinden sollte. Die Wohnblöcke, die der Verschiebung dieser Planungen entgegengebracht wurden, die sich an den alten Baubestandserhaltungen orientierten, ließen nur Teile des Gesamtentwurfs zur Ausführung kommen. Die Kaiserstraße, auf früherem Gärtingerfeld angelegt, war verhältnismäßig stark durchzuführen, die Weiterführung zur Stadtmitte in der gedachten genau geradlinigen Form verläuferte bis auf ein Teilstück, die Wilhelmstraße, die im heutigen Stadtgrundriß nur im Zusammenhang mit dieser gedachten Verbindung mit der Kaiserstraße ersichtlich wird, als Ersatz wurde der Durchsich zwischen Jüliapromenade und Kirchenhof angelegt, die Schillerstraße, der die frühere reizvoll zwischen Platzanlagen eingespannte Sandgasse nun Opfer fiel. Da der geplante Durchsich zwischen Kirchenhof und Sanderau ebenfalls nicht zur Durchführung kam, entstand nach dem Abbruch des alten Landgerichtsbauhofes, das auch den Kirchenhof von der Domstraße abtrennte, und nach Vorüberwägungen in der Augustiner- und Sanderau jener mehrmals abgeschickte innerstädtische Hauptverkehrsring, 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 auch in wunderbaren Reichtum erlebt werden, wenn auch hier ab und zu störende Eingriffe übersehen werden mußten. Wie hilflos man Gestaltungsfragen gegenüber stand, zeigte die klaffende Wunde, die dem Stadtbild an bedeutendster Stelle durch die Wegnahme der Bebauung zwischen Dem und Neumünster zugefügt wurde. Anstelle früherer harmonischer Verhältnisse entstand eine ungestaltete Lücke, die deutlich anzeigte, 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 Bauten entstanden, die vorwiegend der Wissenschaft und der Lehre dienen. Die Universität, seit über den früheren Stand wissenschaftlicher Arbeit hinausgeworfen, erhielt eine große Anzahl

neuer Gebäude, Institute und Händel, die am Ringenring und am Sandring 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 Stadtbauung wohlnehmend abgegrenzt und die in immer dichter werdenden Wohnverhältnissen in der Altstadt lebenden Menschen erhielten wenigstens diesen großzügigen Park- und Erholungsgaum 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 Erzeugnisse 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 Halbtönen die Schlichtheit des menschlichen Denkens und Fühlens, die Stärke umfassenden inneren Angelegtheits immer mehr verdrängt hat. Aus Starchheit und dem Tiefstei menschlicher Unvollkommenheit entstand die Katastrophe, die den Mensch aus der Höhe einer großen Illusion auf die Ebene erschreckender Tatsachen stürzte. Das Erkennen, wie hoch über der furchende Geist, auf das Gebiet der Vernichtung angestrich, sich auswirken kann, löste zum ersten Mal statt Bewunderung Angst aus. Man fühlte nun allgemach 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 Massenhelferung von Personen im Stadtverkehr eingesetzt. Neben der Anzahl der Motorfahrzeuge stieg auch die Fahrgeschwindigkeit, so daß aus dem immer noch geschnitten 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 Begegnung 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 liefen, sich oft heftig gegenüberstanden, aber doch einen gemeinsamen Grund hatten. Beide Richtungen sind aus dem Willen entstanden, dem Baues wieder die Wahrheit des Ausdrucks zurückzugeben. Während die einen an die Klarheit handwerklicher Grundformen anknüpften und sich für die Gestalten natürlicher Baustoffe bedienten, gingen die anderen einen grundsätzlich neuen Weg. Sie konnten aus dem Material, das ihnen aus dem modernen technischen Vorsehungsmaterialien zur Verfügung gestellt wurde und wichen 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 gelingenden Zusammenfließen und zu einem einheitlichen Weg.

Das Verbleibungshaus der Wallstraße an der Mengentheimer Straße an der südlichen Brückenauffahrt zur Ludwigskirche ist ein früheres Beispiel und die 1945 zerstörte Sparkasse von Theodor Fischer, die in dem Bruchstein, die Bausteine der Jahrhundertwende unter Schließung der Lücke zwischen Dem und Neudamier wieder gut zu machen, errichtet wurde, war ein weiteres Beispiel, wenn es auch nicht zu dem stärksten Arbeiten Theodor Fischers gehörte. Die Ausstrahlung dieser Bauten zu einer Gestaltung des allgemeinen Baueingefühls ist in dem deutlichen Unterschied zwischen den Bauweisen der Zeit um die Jahrhundertwende und den späteren Bauweisen zu spüren. Das Baueingefühl zusammen mit dem allgemeinen Lebensgefühl auf einer breiten Basis weiter zu bauen, ist jeder Bauweise wert und gerade darum, da die Geschichte unserer Zeit zu manchen Lebenslagen Anlaß geben.

Die Entwicklung nach dem ersten Weltkrieg führte die Menschen zu einer zweiten Katastrophe nach größeren Ausmaßen. Wiederum war es das Wissen der Haltbarkeit, der verknüpften Ideale, des ansehnlichen Patens, der starken Werte, des Mehrschickens als Sein, der inneren Ungleichheit, des nicht mehr umfassenden Denkens und Empfindens, diesmal gepaart mit Bestätigt, Überheblichkeit und Unabkündbarkeit, das zu einer weiteren Katastrophe führte und wiederum schuf der fortschreitende 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 100.000 Einwohnern Lebensraum gab, fast vollständig in einem ausgeglühten Ruinensfeld verwandelt.

### Die Neugestaltung der Altstadt

Was hat die Zerstörung des 16. März 1945 von der Altstadt übergelassen? Im ersten Katastrophen schenken es uns nicht! 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 Fünfecks, des Dombereiches, die Ringbandbreite 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 Johannis-Hospital und viele weitere Bauten, Spitäler und Klosteranlagen, waren wenigstens im äußeren Eindruck, oft auch in ihren Innenräumen nicht unerkennbar verblieben. Die meisten dieser aus früherer Zeit überkommenen Bauten sind heute wieder lebendiger Bestandteil des Stadtbildes und mit unserem Leben erfüllt. Unser voller Dank muß denjenigen gelten, die mit ihrer Liebe und ihrem Können und oft mit großen Opfern an diesem Werk tätig waren und weiter tätig sind, die Teil um Teil die Kasttheit unserer Stadterhebung wieder herstellen und weiter vollenden. Daß es sich um kein tottes Nachschaffen handelt, sondern daß echter und wahrer Geist hier wirksam ist, zeigen die Werke selbst.

Die Umgestaltung 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 aufgeworfen waren, aber durch die beschleunigte Weiterentwicklung nach dem Kriege dringend wurden, können aus einer Lösung zugeführt werden. Eine 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 Plätze eine neu lebendige städtische Gefüge herstellen.

Die Altstadt Würzburg ist auch heute noch, nach der Entwicklung zur Großstadt, der wesentlichste Bestandteil des gesamten Stadtraumes geblieben. Die völlige Zerstörung des Jahres 1945 hat eine Verschiebung dieses Kräfteverhältnisses nicht besiegt. Dies liegt einmal an der landschaftlichen Gestalt des Talraums und des Mainlaufes, die die Altstadt trotz der Erweiterung des bebauten Stadtbodens um das Vieltische 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 Geschichtsausübung, 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 beschäftigt oder in den meisten Fällen hinführt und in der der größere Teil der berufstätigen Bevölkerung die stägliche Arbeit im Büro oder im Geschäft verrichtet.

Dem dadurch entstehenden Pendelverkehr zwischen der Altstadt und den äußeren Wohngebieten, teilweise mit Massenverkehrsmitteln, Straßenbahn und Autokenn, 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 Altstadtbereich selbst muß das neue Verkehrsnetz gerecht werden können. Gleichzeitig ist für genügendes Raum zum Abstellen von Fahrzeugen in der Nähe der einzelnen Zentren zu sorgen.

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

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

Ausbau einer neuen großzügigen Überstraße auf dem linken Mainufer entlang der Überbrückungen des Mainrivers als Verbindung zwischen der Messegelände-Straße und der Mainmaistraße, die den Fernverkehr und den Ortsverkehr in Richtung Süden oder Norden auf dem linken Ufer übernimmt und durch ein neues Brückenprojekt bei Kloster Himmelspforten zwischen Zellhausen und Dierbachern mit der Volkshochschul-Straße auf dem rechten Ufer Verbindung erhalten soll. Beide Straßenzüge halten jeden nur durchfließenden Verkehr aus dem Bereich der vornehmlich städtischen Altstadt und entlasten dadurch den dortigen Verkehr.

Ausbau eines neuen innerstädtischen Hauptverkehrsanges Wohngartenstraße — Oststraße — Raltheim-Neumann-Promenade — Theaterstraße — Tante-Emma-Straße — Bahnhofstraße und eines weiteren Hauptverkehrsanges entlang des rechten Mainufers Ludwigskanal (mit Verbindung zur Ludwigbrücke) — Unterer Mainkanal — Oberer Mainkanal — Friedlandstraße. Beide Straßenzüge nehmen den Kernraum der Altstadt zwischen sich und führen den Verkehr entweder von Osten über die Neuhafenstraße, die Hafstraße, die neue Spiegelstraße, die Theaterstraße, oder von Westen über die Wiesbergstraße, die Domstraße, die untere Juliuspromenade zu den einzelnen Zentren in der Altstadt. Beide Straßenzüge sind bei voll beladenen Fahrzeugen und sollen besonders gut ausgestattet werden.

Ausbau des Systems der Stadtstraßen zwischen diesem neuen städtischen und westlichen Hauptverkehrsang durch wesentliche Verbesserung der Platzmstraße in Verbindung mit dem neuen Brückentafel, dem Paradeplatz und der Haltestelle, — der Domplatzstraße, über die eine neue Verbindung zwischen Paradeplatz und Kardinal-Finkhaber-Platz hergestellt wird — der Domstraße bis zum Frauenklosterplatz, der Schützenhofstraße (bisher durchgezogen),

der Petenstraße und der Münzstraße — der Sanden- und Augustinerstraße (größtenteils durchgeführt) — der Karmelitenstraße, der Großerstraße (zu einem großen Teil durchgeführt) — der Eichhornstraße und Spiegelstraße (bereits durchgeführt) — der Neumünsterstraße, der Kreutzstraße bis zum Altstadtring.

Außer der Gemeinräume zwischen diesem System der Stadtstraßen für den reinen Anlageverkehr mit Mindestbreiten von 5,5 m und eigenen etwas mehr verkürzten Zufahrten.

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

Schaffung eines Autoknotenpunktes 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 Altstadttraum — zügiger Verkehrsring um die ganze Altstadt — zwei neue gut ausgefüllte Hauptverkehrsstränge rechts und links des inneren Kernraumes — verbundene Stadtstraßen zwischen beiden Hauptträngen — soll das Verkehrsbild im inneren Bereich der Altstadt beseitigt und vor allem der heutige Hauptverkehrsring mitten durch die Altstadt, der zusätzlich auch den Straßenbahnverkehr übernimmt, wesentlich entlastet werden. Dieses neue Verkehrssystem folgt in der Hauptsache schon im Altstadtringriff spürbaren Linieneführungen und bildet daher dem Stadtkörper ohne Geschnittensendung für unsere Zeit weiter. Es ist außerdem so angelegt, daß möglichst gute Beziehungen zu den wertvollen Hauptgebäuden und gute Straßeneinfürte entstehen. An verschiedenen Stellen werden neue sehr reizvolle Blickbeziehungen hergestellt, die im früheren Stadteindruck nicht vorhanden waren. Dies wird vor allem nach Fertigstellung der neuen Verhältnisse im Dambereich 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 Verkehrsführung ebenfalls eine Lösung finden. Die bereits von Theodor Fischer bei seinen Sparkassenentwürfen angestrebte vollkommene Schließung der Beziehung 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 überschüssigen Stelle ein vom Verkehr abgeschnittener ruhiger Raum entstehen, der den Atem einer langen erlebnisreichen Vergangenheit spüren läßt.

Um den Dambereich, der auch für alle Stadterweiterungen Mittelpunkt und Höhepunkt geblieben ist, gruppieren sich, von den früheren Stadtstraßen klar untlissen, die einzelnen Wohnbezugsquartiere der Altstadt, des Kernraumes und

aufserhalb des Fächerkes bis zum großen Grünering der Stadtquartiere Platz, Platz und Platz, die immer noch in ihrer Eigenart erkenntlich sind. Jeder der Wohnquartiere hat wiederum seine eigene Stellung in einem oder mehreren der überkommenen Hauptverkehrswege, die das Stadtbild immer noch beherrschen und den Reiz des Stadtbildes herstellen. Ein Vergleich des Abendsgrundrisses nach der nunmehrigen Neuplanung mit dem Stadtgrundriß von 1882 zeigt, daß nach den Bedürfnissen unserer Zeit das Stadtbild durch klar sich abzeichnende zusammenhängende Verkehrswege durchgliederbar 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 Mängelbilder 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 Anstoß für die schließlich entstehende Gesamtwirkung.

Große Schwierigkeiten für die Neubebauung der Altstadtquartiere entstehen durch die Enggliebigkeit der Grundstücksverhältnisse, besonders im Raum des alten Bürgerreiches zwischen Dom und Mainufer und im Mainviertel. Da die Altstadt immer noch zu etwa 60% des bekannten Bodens dem Wohnen zur Verfügung steht, etwa 40% des bekannten 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 erzielen, 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 Besitzumsamenschuß oder eine Besitzveränderung. Auf diesem Gebiet sind bei einer kritischen Beobachtung der bisherigen Bebauungsart in der Altstadt große Sorgen vorhanden. Da ausreichende gestaltliche Grundlagen für die städtebauliche Arbeit vor allem in Bayern fehlen, kann immer nur die Vermehrung der bayerischen Bevölkerung angewendet werden, auch in der Altstadt Wohnungen zu schaffen, die nach Abklängen der Wohnungsmiet immer noch ihren Wohnwert behalten. Aber auch die öffentliche Hand muß durch Schaffung von größerem Freiraum, von Begrünungen auch innerhalb der Bauquartiere mit zur Gewandung der Wohnverhältnisse in Altstadtvierteln beitragen.

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

Alte, so daß eine innige Beziehung zwischen Stadt und Fluß entsteht. Zusammen mit einer Hochwasserschutzmauer, die das Überfluten eines Teiles des Altstadtquartiers für die Zukunft verhindern soll, ist auf dem rechten Ufer zwischen Alter Mainbrücke und Ludwigbrücke eine Uferpromenade als Promenadeweg vorgesehen, dessen Benutzung nach seiner Fertigstellung durch die wunderbare Aussicht auf das gegenüberliegende Ufer mit der Burkardskirche und dem Festungsbau einen großen Reiz erhalten wird. Die Verlegung des jetzigen Lagerplatzes (Hofhof) und die Ausgestaltung des dadurch gewonnenen Raumes zu einer Grünanlage wird außerdem dem jetzt schon sehr belichteten Bahnhofsplatz am Alten Kraut eine wesentliche Erweiterung geben und auch an dieser Stelle das Uferbild bereichern.

Große Veränderungen wurden im Zusammenhang mit dem Schleusenanstreben für den Rhein-Main-Donau-Schiffahrtsweg und zur Vervollständigung der schon genannten großen Industriehäfen Uferstraße bereits durchgeführt. Die technischen Notwendigkeiten der Schleusenanlage verlangen hier eine starke Zurückversetzung der Burkarder Bastion, die als Fußpunkt der Festungsanlage in dem hervorragenden Uferbild des Markensanges eine wichtige gestalterische Funktion ausübt. Ebenso war die Beschädigung der früher dem Charakter der Burkardskirche vorgelagerten Gebäude, einschließlich des früheren Schleusenpfortens, der beiden Schulen an der Burkardstraße und der Brückenkopfgebäude der Alten Mainbrücke an der früheren Saalgasse erforderlich. Die Schiffsliegeplätze oberhalb und unterhalb der großen neuen Schleusenkommer veranlaßten weitere Eingriffe in den früheren Bestand der Uferanordnung, so daß eine grundlegende Neugestaltung der ganzen Industriehäfen Uferfront, von der Frickensbrücke über die Alte Mainbrücke bis zur Ludwigbrücke, vorgenommen werden mußte. Sorgfältige Studien, die jede Beziehung des hervorragenden Gesamtbildes der Industriehäfen Altstadt, vorwiegend des Festungsbau, einfließen, wurden durchgeführt. Daß bei entsprechendem Bemühen zwischen den Wünschen nach den Erfordernissen unserer Zeit und den Wünschen 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 wiederzuerwartenden 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 nur Geltung kommen und sie wird, wenn sie im Einklang mit dem Gestaltungswort der Umgebung entstanden ist, auch Harmonie erzeugen. Sie wird erst dadurch zu einer echten Leistung werden.

Der Mensch, der in unserer Zeit in kümmerlicher Frist weiteste Räume überwinden kann, der sich über die Geschehnisse in aller Welt laufend und sofort unterrichten kann, der mit seinem Einzelblick in einen weiten Kreis eingepaßt ist, hat einen anderen Lebensrhythmus 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 Föhreren Beggang hat, kann gerade das Zusammenwirken von Altem und Neuem besonders glücklich sein.

Wenn auch noch viel Schlacke, viel Unverständenes und viel Verwirrendes vorhanden ist, so kann doch behauptet 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 Lebens stiles festzustellen, das jugendlich und frisch ansetzt und das über die Art zu bauen, zu bilden, sich einzurichten, zu kleiden, zu bewegen auf alle Enderungen des Lebensgefühles unserer Tage übergeht und aus den veränderten Bedingungen und Erscheinungen unseres Lebens wieder zu einer Einheitlichkeit und schließlich allgemeinen Götlichkeit herauszuweisen kann. Diese Ercheinung geht durch alle Länder unseres Lebenskreises, je nach Charakter und Temperament gefärbt und es scheint so, daß auf einem langsameu 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 heftigend vorhanden ist, kann überwunden werden.

## Das Mainfränkische Museum

Von Museumsdirektor Dr. Max H. von Freeden

Das Mainfränkische Museum, das seit 1946 über der Stadt und dem Marienberg in jener Burg, die fast ein halbes Jahrtausend als Residenz der Fürstbischöfe von Würzburg und Herzöge von Franken diente, neu entstanden ist, bringt in den geräumigen Sälen des Zeughauses und den stimmungsvollen Gewölben der Kuchenhalle eine Fülle bedeutendster Kunstwerke von fränkischen und für Franken tätige Künstler und Kunsthandwerker im Laufe der Jahrhunderte schufen, davon ist hier nun in herrlichem Rahmen eine eindrucksvolle Auswahl versammelt; sie zeugt für die großen Epochen der Kunst im mittleren Mittelel. Wenn die Besucherzahl der Museen — bei einem Anstieg der Fremdenverkehrsahlen gegenüber 1933 um das Doppelte — über hundert 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 realer Kunst der Heimat. Als namhafte Neuschöpfung hat das Mainfränkische Museum in den letzten Jahren weit über Deutschland hinaus in der ganzen internationalen Welt lebhaftestes Interesse gefunden.