



Gerhard Fuchs · Michael Batz · Rando Aust



Handbuch für die Illumination von Bahnunterführungen

Stadträume aufwerten, Energie sparen, Kosten senken

Impressum

Sonderveröffentlichung der Stiftung „Lebendige Stadt“

Autoren:

Gerhard Fuchs, Michael Batz und Rando Aust

Gestaltung:

Societäts-Verlag, Frankfurt am Main

Fotos und Zeichnungen:

Michael Batz (Seite 16, 18, 19)

Gerhard Fuchs (Seite 7, 11, 28, 29)

Thomas Hampel (Titel, Seite 17, 20, 21, 22)

Adrian Zorndt (Seite 8)

Internet:

www.lebendige-stadt.de

Hamburg, August 2011

Eine Gemeinschaftsinitiative von:





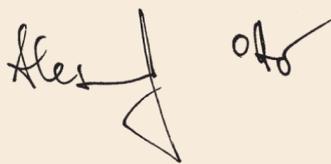
Vorwort

Innerstädtische Bahnunterführungen sind häufig keine attraktiven Aufenthaltsräume, sondern mancherorts sogar soziale Brennpunkte. Mit dem Ziel, Bahnunterführungen ihren Schrecken zu nehmen und gleichzeitig die künstliche Trennung städtischen Raums zu überwinden, hat die Stiftung „Lebendige Stadt“ schon 2007 mit Hilfe eines künstlerischen Illuminationskonzeptes die in der Nähe des Düsseldorfer Hauptbahnhofes gelegene Unterführung Erkrather Straße in einen attraktiven Stadtraum verwandelt, der bis heute eine positive Wirkung ausstrahlt.

Die Dimensionen in Düsseldorf können nicht Maßstab für die vielen Bahnunterführungen in Deutschland sein. Vor diesem Hintergrund haben sich die Stiftung „Lebendige Stadt“, die Handwerkskammer Hamburg, die Deutsche Bahn AG, Philips Deutschland GmbH und das Bezirksamt Altona zu einer Initiative zusammengeschlossen und mit der künstlerischen Illumination einer weiteren Bahnunterführung ein Pilotprojekt geschaffen, um damit im Sinne von „Best-practice“ andere Städte und Kommunen mit ähnlichen Brücken zur Nachahmung anzuregen. Dieses Pilotprojekt ist in Hamburg im Bezirk Altona an der Sternschanzenbrücke am S-Bahnhof Sternschanze entstanden. Die beteiligten Partner haben sich auf unterschiedliche Weise mit Leistungen und Know-how in das Projekt eingebracht und einander dabei ergänzt. Das Bezirksamt war Auftraggeber und hat das Projekt auf Verwaltungsseite maßgeblich begleitet und unterstützt.

Der Planungs- und Realisierungsprozess wurde nach Projektfertigstellung in Form dieses Handbuchs in allen einzelnen Schritten dokumentiert. Mit dem Handbuch möchten wir allen Städten und Kommunen das Know-how an die Hand geben, nach dem Beispiel der Sternschanzenbrücke Bahnunterführungen zu illuminieren und öffentlichen Raum aufzuwerten. Gleichzeitig besteht damit die Möglichkeit, den Energieverbrauch und die Kosten zu senken.

Wir danken der Deutschen Bahn AG, der Handwerkskammer Hamburg, Philips Deutschland GmbH und dem Bezirksamt Hamburg-Altona für die gute und vertrauensvolle Zusammenarbeit und wünschen allen Städten und Kommunen gutes Gelingen bei der Nachahmung dieses Projekts.



Alexander Otto
Vorsitzender des Kuratoriums



Dr. Andreas Mattner
Vorsitzender des Vorstands

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	3
1. Unterführungen als schwieriger urbaner Raum	7
1.1 Quartiere und Verkehre	7
1.2 Die (Rück-)Gewinnung verlorener Öffentlichkeit	8
2. Der Planungsprozess	9
2.1 Aufstellung des Projektteams	9
2.2 Aufgabenverteilung und Zuständigkeiten	9
2.2.1 Aufgaben und Leistungen der Stadt/Kommune	9
2.2.2 Aufgaben und Leistungen der Deutschen Bahn AG	10
2.2.3 Leistungen der Stiftung „Lebendige Stadt“	10
2.2.4 Leistungen der Handwerkskammer	11
2.2.5 Leistungen von Philips Deutschland GmbH	12
2.3 Vorlauf und Erstellung von Planübersichten und Dokumentationen	12
2.3.1 Projektübersicht	13
3. Die Gestaltung und der Auswahlprozess des Objektes	15
3.1 Typologie der Bauwerke	15
3.2 Auswahlentscheidung für eine bestimmte Brücke	17
3.3 Illuminationskonzept	17
3.4 Übersicht zu den Leuchten	20
4. Kommunikation	22
5. Die Ansprechpartner	23
5.1 Handwerkskammern	23
5.2 Bezirksamt Altona	26
5.3 Deutsche Bahn AG	26
5.4 Philips Deutschland GmbH	27
6. Kosten des Pilotprojektes	27
7. Ergänzende Maßnahmen	27
7.1 Vorhandene Fliesenwand	27
7.2 Wandgestaltung – Imagekampagne des Deutschen Handwerkes	28
7.3 Folgeinvestitionen der Stadt	29

1. Unterführungen als schwieriger urbaner Raum

1.1 Quartiere und Verkehre

Eisenbahntrassen haben ihre Ambivalenz: Sie verbinden Städte, aber durchtrennen Quartiere und Landschaften. Sie schaffen eine Vielzahl von Schnittstellen unterschiedlicher Ebenen und Geschwindigkeiten. Für den alltäglichen urbanen Gebrauch sind diese Knotenpunkte meist eindeutig definiert: als Transiträume mit ausschließlich verkehrlicher Funktion ohne Aufenthaltsqualität. Die angrenzenden Stadträume bzw. Milieus empfinden sich als separiert, der Durchgangsraum wird als trennende Abgrenzung empfunden.

In ihrer üblichen Zustandsform und damit auch in der subjektiven Empfindung wirken viele Unterführungen als Hässlichkeitsröhren und Beschleunigungskorridore und können Ängste erzeugen. Häufig stellen sie sich dar als „wilde Orte“ ohne sichtbare Zuständigkeit, verdreckt und chaotisch zuplakatiert. Graffitis sorgen für die bekannte Zeichengebung des urbanen Dschungels. Kommerziell genutzte Werbeflächen bieten meist die einzigen „Hingucker“ an den Wänden.

Mit Abstrichen lassen sich diese Aussagen auf viele Unterführungen in deutschen Städten übertragen. Dieses negative Erscheinungsbild hat für den Alltag fatale Konsequenzen: Es lädt zu weiterer Destruktion ein, da eine positive Identifizierung keinen Ansatz findet.



Vor der Illumination: „Wilder Ort“ unter der Sternschanzenbrücke



Vor der Illumination: Schwach ausgeleuchteter, dunkler Brückenraum

1.2 Die (Rück-)Gewinnung verlorener Öffentlichkeit

Welche Möglichkeiten gibt es, den Prozess der Verwahrlosung aufzuhalten und diese „lost places“ wieder aufzuwerten, d. h. überhaupt einer Wertschätzung wieder zuzuführen? Der hier vorgeschlagene Lösungsweg geht von einem breiten Kooperations- und Partizipationsmodell aus. Zu den Partnern zählen die in diesem Handbuch genannten Institutionen. Je nach Stadt, Ort, Engagement und Umständen können weitere Partner hinzukommen.

Im Spektrum der praktischen Lösungen sind die Aspekte Farbe, Licht, Werbung und Wandgestaltung aufeinander abzustimmen. Entscheidend von Beginn an ist, dem Flair des Aufgegebenen, Missachteten entgegenzuwirken. Hier sind vor allem die Deutsche Bahn AG und die Kommunen gefragt, für entsprechende Grundstandards praktizierter Aufmerksamkeit und Pflege zu sorgen. In Zusammenhang mit den werblichen Unternehmen ist die oft zum Bauwerk bezugslose, willkürlich erscheinende Verteilung von Werbeflächen zu überprüfen, zu verbessern oder es ist gar darauf zu verzichten. Oft kann bereits eine Grundreinigung den farblichen Charakter des Ortes deutlich verbessern. Auch ist jeder Lichtplaner für eine bessere Reflexionseigenschaft der vorhandenen Oberflächen dankbar, da im Verhältnis weniger Licht eingesetzt werden muss, um trotzdem eine sichtbare Verbesserung zu erzielen.

Jeder städtische Raum ist neben seiner Baulichkeit nicht nur durch seine Betreiber geprägt, sondern auch durch seine Nutzer. Diese Feststellung geht dem Grundgedanken und methodischen Ansatz voraus, im Sinne der sozialen und lebendigen Stadt eine Situation zu schaffen, die nicht allein Transitstrecke, sondern möglichst auch Transformationsraum ist. Neben der bloßen Funktionalität der Durchquerung ist ein „Erfahrungsmehrwert“ zu stiften, der mit Begriffen wie Ver-

trautheit, Freundlichkeit, Helligkeit und allgemein Kommunikation beschrieben werden kann. Die Spezifik der Bauform bietet das Potenzial für urbane Ausdrucksformen.

Primär auf den Fußgänger – sein Sicherheitsbedürfnis ebenso wie sein Erlebnis- bzw. Aktivitätsbedürfnis und seine urbane Aneignungsfreude – ist der Gedanke der Partizipation abgestellt. Nutzer, die nicht mit dem Auto hindurchfahren und sich der Verkehrsröhre gegenüber lediglich abstrakt verhalten, sind in der Regel Anlieger und/oder Bewohner der benachbarten Stadtquartiere. Angehörigen von „Szenen“ oder subkulturellen Gruppen, die sich ihrem Selbstverständnis nach ohnehin territorial definieren, kann das Angebot gemacht werden, für den von ihnen beanspruchten Raum auch Verantwortung zu übernehmen.

2. Der Planungsprozess

2.1 Aufstellung des Projektteams

Die Stadt als öffentlicher Baulastträger handelt als Auftraggeber und Projektkoordinator. Die Deutsche Bahn AG ist in der Regel Baulastträger der eigentlichen Brückenkonstruktion. Somit darf nur sie in die stehende Infrastruktur der eigenen Anlagen eingreifen. Die Deutsche Bahn AG hat zugesagt, für jedes Projekt einen verantwortlichen Bauleiter zu stellen. Es bietet sich im Vorfeld des eigentlichen Planungsgeschehens an, die konkrete örtliche Situation und damit die jeweilige Zuständigkeit vorzuklären. Die örtlichen Handwerkskammern kooperieren gern durch die Unterstützung mit Handwerksleistungen, und die Philips Deutschland GmbH gibt gern Angebote für Beleuchtungskörper ab. Alle relevanten Ansprechpartner werden in den nachfolgenden Kapiteln benannt.

Die Anwerbung weiterer privater Projektpartner ist je nach örtlichen Gegebenheiten möglich. Für die Absprache unter den Projektpartnern und die Suche weiterer sollten drei Monate eingeplant werden.

Die Stadt erstellt eine Auflistung aller Projektbeteiligten und lädt zu den Besprechungsterminen ein. Dieser Einladung sollten schon ein vorläufiger Zeitenplan und eine fortzuschreibende Übersicht zur Aufgabenverteilung, Planung, Realisierung, zu städtebaulichen Ergänzungen und zur Öffentlichkeitsarbeit sowie eine Kostenvorschau beiliegen (siehe 2.3).

2.2 Aufgabenverteilung und Zuständigkeiten

2.2.1 Aufgaben und Leistungen der Stadt/Kommune

Nach Aufstellung des Projektteams übernimmt die Stadt neben der Organisation der Besprechungstermine, der Erstellung und Verteilung der Gesprächsvermerke und der Überwachung bzw. Fortschreibung der Planunterlagen folgende Prozesse als Baulastträger selbständig:

- Beantragung der Straßensperren
- ggfs. Genehmigung der Straßensperren, wenn die Verkehrsaufsicht als städtische Aufgabe durchgeführt wird

- Organisation der Straßensperren durch den städtischen Bauhof (hier sind aufgrund der Betriebsabläufe bei der Deutschen Bahn AG z. T. Arbeitszeiten außerhalb der Regelarbeitszeiten einzuplanen)
- bei Bedarf Gestellung von Hubfahrzeugen

Die Stadt erteilt die Aufträge und übernimmt die Überwachung der Aufträge und der Gewährleistungsfristen sowie die (teilweise abgestimmt mit der Deutschen Bahn AG) Gewährleistungsabnahme. Auch private Projektpartner, die sich mit Sachspenden oder unentgeltlichen Arbeitsleistungen an diesem Projekt beteiligen, erhalten Aufträge, deren Abnahme ebenfalls durchgeführt wird. Die Abnahmefristen richten sich dabei nach der Vergabe- und Vertragsordnung für Bauleistungen (VOB).

Ansprechpartner beim Bezirksamt Altona war Carsten Butenschön, Fachamtsleiter „Management des öffentlichen Raumes“ (Jessenstraße 1-3, 22767 Hamburg, Tel. 040-435 766).

2.2.2 Aufgaben und Leistungen der Deutschen Bahn AG

Die Deutsche Bahn AG hat sich diesem gemeinsamen Projekt anlässlich ihres 175-jährigen Jubiläums verschrieben und sieht in ihm einen Baustein der eigenen laufenden Imagekampagne und zur Intensivierung der Zusammenarbeit mit den Städten. Eine Konzentration auf Brückenunterführungen in Stahlkonstruktion bietet vergleichbare technische Voraussetzungen, die für Folgeprojekte zu Planungsvereinfachungen und Kosteneinsparungen führen können und sich damit besonders für die Übernahme des im Rahmen des Pilotprojekts gewonnenen Know-hows eignen.

Die Deutsche Bahn AG übernimmt für alle Standorte in Deutschland die Projektleitung vor Ort und stellt den beteiligten Partnern bei Bedarf Planungsunterlagen zur Entscheidungsfindung für die Auswahl der Brücke zur Verfügung. Innerhalb dieser Steuerungsfunktion leistet sie ihren Beitrag mit:

- Erstellung eines Bauzeitenplanes in Abstimmung mit den beteiligten Gewerken
- Überwachung der Arbeiten
- Überprüfung der Notwendigkeit einer Sicherung aufgrund der aus dem laufenden Bahnbetrieb auftretenden möglichen Gefahren
- Organisation von Baustrom über DB Station und Service und DB Service
- Unterstellmöglichkeiten für Arbeitsmaterialien für die Dauer der Bauzeit
- Müllentsorgung

Nach Abnahme des Projektes trägt die Deutsche Bahn AG die Betriebskosten für die Illumination (vergleichbar Baustrom oder finanziell in Absprache mit der Stadt) und kommt für die Unterhaltung auf. Die Leuchtkörper gehen in ihr Eigentum über.

Ansprechpartnerin bei der Deutschen Bahn AG war Dipl.-Ing. (FH) Selena Gmeiner, DB Netz AG, Regionalbereich Nord (Harburger Poststraße 1, 21079 Hamburg, Tel. 040-3918 6184).

2.2.3 Leistungen der Stiftung „Lebendige Stadt“

Die Stiftung „Lebendige Stadt“ war Initiatorin der künstlerischen Illumination der Unterführung und brachte die einzelnen Projektpartner zusammen. Die Stiftung hat die Kosten für die von Philips Deutschland GmbH bezogenen Beleuchtungskörper in Höhe von rd. 22.000 Euro übernommen und wird die Nachahmung dieses Brückenprojektes andernorts bei grundsätzlicher Eignung der



Installation des Leuchtmaterialies durch die Landesinnung der Elektrohandwerke

Konzepte und solange Mittel verfügbar sind finanziell mit bis zu 25.000 Euro fördern. Dazu bedarf es einer Bewerbung bei der Stiftung. Mit der Bewilligung einer Zuwendung geht die alleinige Verantwortung auf den Antragsteller über. Bei den Folgeprojekten findet keine aktive Beteiligung der Stiftung statt.

2.2.4 Leistungen der Handwerkskammer

In Absprache mit der Projektleitung wurde der Bedarf an Unterstützung durch das Hamburger Handwerk festgestellt. Bei der Illumination der Sternschanzenbrücke war es notwendig, im Vorfeld die Widerlager und Stützen der Brücke zu reinigen und die Plakate und Graffitis zu entfernen. Diese Leistungen könnten eventuell im Rahmen der Reinigungszyklen auch durch die Deutsche Bahn AG erfolgen. Eine weitere Aufgabe bestand in der Montage des Leuchtmaterialies.

Den Aufgaben entsprechend, wurden die Landesinnungen der Gebäudereiniger und der Elektrohandwerke durch die Handwerkskammer angesprochen und für das Projekt gewonnen. Ein wichtiges Argument, um die Innungen von der Teilnahme zu überzeugen, war die langfristige Integration und Sichtbarmachung der bundesweiten Imagekampagne des Handwerkes (www.handwerk.de) vor Ort. Es war das Anliegen der Handwerkskammer Hamburg, diese Kampagne in das Gesamtprojekt der Brückenillumination zu integrieren.

Ziel war es zudem, die Lehrlinge des Handwerkes in das Projekt einzubeziehen, weshalb eine Kooperation mit den jeweiligen Ausbildungszentren vorgesehen war. Das Kernproblem hierbei war,

die Haftung, Versicherung und Gewährleistung sowohl während der Ausführung der Arbeiten als auch an dem fertiggestellten Objekt sicherzustellen. Diese können Innungen und Bildungszentren nicht übernehmen, sodass es notwendig war, einen Betrieb mit der Durchführung zu beauftragen. Hierzu wurden kammernahe und ehrenamtlich engagierte Betriebe angesprochen. Dem ausführenden Betrieb wurden im Rahmen eines Praktikums Lehrlinge bzw. Umschüler der Bildungszentren zur Unterstützung zur Seite gestellt, sodass die Kosten für das ausführende Unternehmen gering gehalten werden konnten. Die anfallenden Material- und Arbeitskosten wurden durch Geldspenden der D+H Mechatronic AG sowie der Handwerkskammer Hamburg gedeckt.

Ansprechpartnerin bei der Handwerkskammer Hamburg war Alexandra Pioch, Referentin Kommunikation und Marketing (Holstenwall 12, 20355 Hamburg, Tel. 040-3590 5367, Fax: 040-3590 44367, E-Mail: apioch@hwk-hamburg.de).

2.2.5 Leistungen von Philips Deutschland GmbH

Entsprechend der vorgelegten Plankonzepte beriet Philips bei der Auswahl der Beleuchtungskörper, gab ein Angebot auf Basis des Herstellungspreises – rd. 22.000 Euro – ab und nahm an den einzelnen Schritten der Illumination vor Ort teil. Für Folgeprojekte gibt Philips Deutschland GmbH gern Angebote für Beleuchtungskörper ab. Eine Abnahme ist aber nicht zwingend, sondern kann auch über andere Anbieter erfolgen. Ansprechpartnerin ist Stephanie Ramsauer (Tel. 040-28990, E-Mail: stephanie.ramsauer@philips.com).

2.3 Vorlauf und Erstellung von Planübersichten und Dokumentationen

Die Projektbeteiligten führten mit einem Vorlauf von rund drei Monaten insgesamt drei Vorbesprechungen und zusätzlich Begehungen vor Ort durch. Dabei wurden die Aufgaben definiert und auf die Projektpartner aufgeteilt. Ein erster Zeitplan wurde Anfang September 2010 unter Federführung der Deutschen Bahn AG in enger Abstimmung mit dem Bezirksamt Altona und den beteiligten Gewerken gefertigt, der inhaltlich so umgesetzt werden konnte. Einzelheiten sind der Rubrik „Vorgänge“ zu entnehmen.

Bauzeitenplan Beleuchtung Eisenbahnunterführung Sternschanze

Vorgänge	SEPTEMBER 2010																		
	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO	MO	DI	MI	DO	
	13.9.	14.9.	15.9.	16.9.	17.9.	18.9.	19.9.	20.9.	21.9.	22.9.	23.9.	24.9.	25.9.	26.9.	27.9.	28.9.	29.9.	30.9.	
Besprechung Botenschon-Gmeiner																			
Besprechung mit Gewerken																			
Lichtprobe 20.00 Uhr								S											
Besprechung mit Ergebnisvorstellung Lichtprobe																			

Vorgänge	OKTOBER 2010																		
	DO	FR	SA	SO	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO	
	14.10.	15.10.	16.10.	17.10.	18.10.	19.10.	20.10.	21.10.	22.10.	23.10.	24.10.	25.10.	26.10.	27.10.	28.10.	29.10.	30.10.	31.10.	
Reinigung Widerlager Seite Altona																			
Graffiti Widerlager Seite Altona																			
Reinigung Widerlager Seite Hbf																			
Graffiti Widerlager Seite Hbf																			
Auftragen Graffitienschutz																			
neue Beleuchtungsmasten LSBG																			

Vorgänge	NOVEMBER 2010																		
	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO	MO	DI	MI	DO	FR	SA	SO	MO	DI	MI	DO	
	1.11.	2.11.	3.11.	4.11.	5.11.	6.11.	7.11.	8.11.	9.11.	10.11.	11.11.	12.11.	13.11.	14.11.	15.11.	16.11.	17.11.	18.11.	
Reinigung Überbau 12:00–22:00 Uhr	S																		
Entfernung S-Bahn-Schild durch Mitarbeiter DB 24:00 Uhr	B																		
Entfernung Höhenleitmale durch Verkehrsamt Altona 22:00–24:00 Uhr	S																		
Beleuchtung Bereich über der Straße 20:00–24:00 Uhr	S																		
Beleuchtungsprobe																			
Fertigstellungstermin																			

S: einseitige Straßensperrung

B: Betriebsruhe bzw. Sperrpause

F: Fertigstellungstermin

Arbeiten können um max. 1 Woche nach hinten verschoben werden, damit der Fertigungstermin am 15. 11. 2010 noch eingehalten wird.

2.3.1 Projektübersicht

Fortgeschrieben wurde eine Übersicht zum Projekt, die auch als Hilfe für eine spätere Dokumentation dienen kann. Diese scheint zwingend zu sein, um die Zahlungsströme einschließlich der Spenden gegenüber der Innenrevision festzuhalten. Gleichzeitig dient sie dem reibungslosen Projektlauf, der Sicherstellung des Auftrags- und Gewährleistungsmanagements und der Fixierung der jeweiligen Verantwortlichkeiten. Darüber hinaus ermöglicht sie detaillierte Beantwortungen bei Fragestellungen aus der Öffentlichkeit oder dem kommunalpolitischen Raum.

Kooperationspartner:		
Bezirksamt Altona Deutsche Bahn AG Handwerkskammer Hamburg Philips Deutschland GmbH Stiftung «Lebendige Stadt»		
	Pilotprojekt	künftige Projekte
AUFGABENVERTEILUNG		
Zuwendungsempfänger	BA Altona	Kommune
Auftraggeber	BA Altona	Kommune
Projektgesamtsteuerung	Stiftung (Gerhard Fuchs)	Kommune
Projektbetreuung und -leitung	DB (Selena Gmeiner)	DB
Projektbetreuung HWK	Alexandra Pioch	örtliche HWK
Projektbetreuung BA Altona	Carsten Butenschön	Kommune
Auswahl Objekte, Bestandsaufnahme	Stiftung und Förderer	Stiftung, DB
Finanzielle Förderung	Stiftung	Stiftung, Sponsoren
Kostenlose Sach- und Dienstleistungen beteiligter Gewerke, Montagehelfer	Innungen der HWK, DB	je nach Bestandsaufnahme DB, örtliche HWK, Sponsoren
Kostenlose Stromversorgung	DB	DB
Unterhaltung	DB nach Überlassung und Übereinkunft mit HWK und Philips Deutschland GmbH	Einzelfallregelung je nach rechtlicher Ausgestaltung des Projektes
Haftung	DB nach Abnahme	siehe zu Unterhaltung
Gewährleistung Sachmittel	Philips Deutschland GmbH	Firmen lt. Auftrag
Gewährleistung Arbeit	Firmen lt. Auftrag/HWK	Firmen lt. Auftrag
Abnahme	DB/BA Altona	DB/Kommune
Versicherung	über jeweilig Beteiligte	über jeweilig Beteiligte
PLANUNG		
Konzeptentwurf	Stiftung (Michael Batz)	Handbuch, Kommune
Planung und Planungskosten	Stiftung	Kommune, Anteil Zuwendung
REALISIERUNG		
Straßensperrungen	BA Altona	Kommune
Gebühren, Genehmigungen	BA Altona	Kommune
Sicherungspersonal Schiene	DB	DB
Sicherungspersonal Straße	BA Altona	Kommune
Anpassung sonstige öffentl. Beleuchtung	LSBG Hamburg	Kommune/Versorger
Gestellung von Geräten	BA Altona, DB, HWK	bedarfs- und situationsbezogen
Reinigung Brücke, Widerlager	HWK	HWK oder Reinigungszyklus DB
Schwingungsdämpfung	keine	DB
Elektroinstallation	HWK, Otto Speetzen KG	HWK

ERGÄNZUNGEN AUSSERHALB DES BUDGETS

Umfeldarbeiten wie

Veränderung Öffentl. Beleuchtung	LSBG Hamburg	Einzelfallprüfung Kommune
Gestaltung Busplatz	BA Altona	Einzelfallprüfung Kommune
Zusätzliche Fahrradständer	BA Altona	Einzelfallprüfung Kommune

Objektarbeiten wie

Farbanstrich Brücke	keiner	DB nach Einzelfallprüfung/ Reinigungszyklus
Ausbesserung Mauerwerk	keine	Einzelfallprüfung Kommune
Künstlerische Gestaltung Mauerwerk (Sondermittel BV Altona, Sponsor Herr Dingfelder und Stiftung)	Fa. Typeholics	Einzelfallprüfung Kommune/ Sponsoren

ÖFFENTLICHKEITSARBEIT

PR-Arbeit	Stiftung und Förderer	Kommune und Förderer
Städtische Sondermittel	keine	Kommunalpolitik
Einbeziehung Öffentlichkeit	Vorstellung Sanierungsbeirat	Kommune

WETTBEWERB

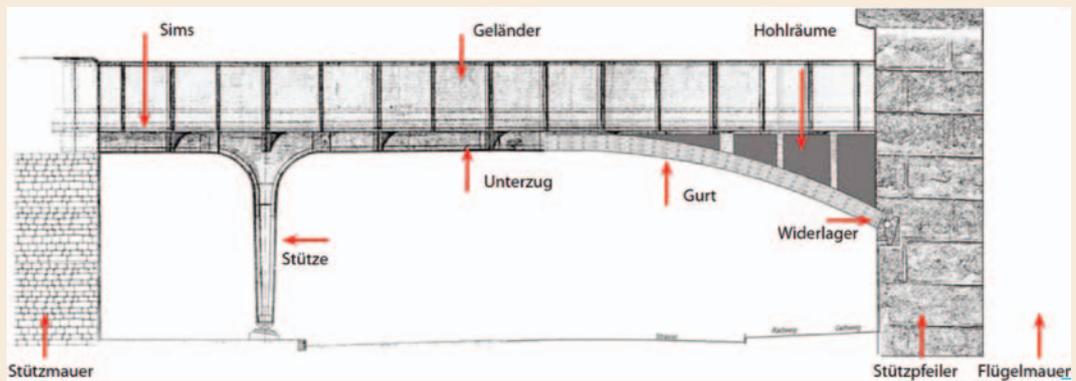
Auslobung Wettbewerb	Stiftung
Handbuch Stiftung	Gerhard Fuchs, Michael Batz, Rando Aust
Beteiligung BA Altona	Carsten Butenschön
Beteiligung DB	Selena Gmeiner
Beteiligung HWK	Alexandra Pioch

3. Die Gestaltung und der Auswahlprozess des Objektes

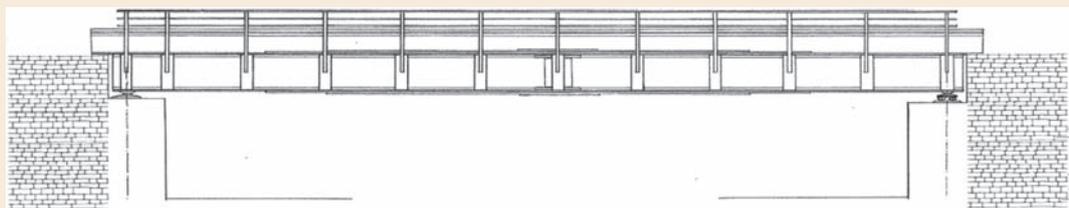
3.1 Typologie der Bauwerke

Die Typologie der Bauwerke ist vielfältig und variiert je nach Baujahr, Standort, Verkehrsdichte und Dimension sehr stark. Aus den Gründerzeitjahren des 19. Jahrhunderts stammt das „klassische“ Design: gemauerte Widerlager und genietete Eisenelemente. Das architektonische und konstruktive Inventar weist im Allgemeinen folgende Komponenten auf: eine Frontseite, bestehend aus Stützmauer, Flügelmauer, Widerlager, Unterzug, Sims, Geländer, Stützen (seitlich, in der Mitte, vertikal oder als Gurt) und Innenraum. Je nach Anzahl der Trassen befinden sich oft mehrere Brückensektionen nebeneinander, zuweilen unterschiedlichen Typs. Die Ausweitung der Verkehre im 20. Jahrhundert ist an den hintereinander gestaffelten Sektionen unmittelbar abzulesen.

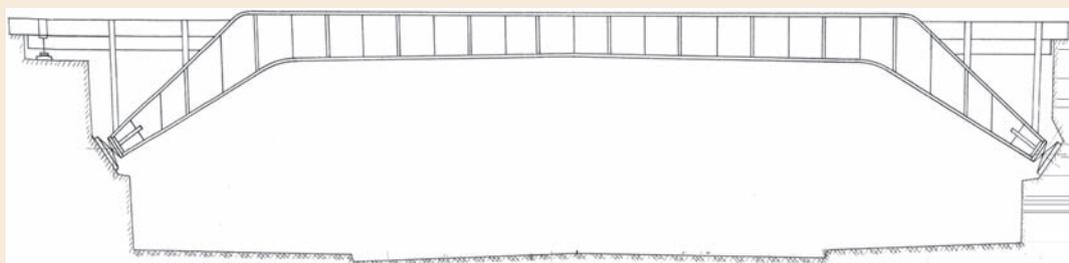
Oben sind mehrere Brücken-Typologien in der Ansicht der konstruktiven Teile zusammenfassend schematisch dargestellt. Stützmauern und Stützpfeiler sind häufig als Mauerwerk (links) oder in Natursteinquadern (rechts) ausgeführt. Innerhalb des Durchgangsraumes finden sich zwischen Gehweg und Fahrbahn gliedernde Stahlstützen (links) oder tragende Bögen und Gurte (rechts).



Einheitliche Beispiele lassen sich z.B. am Querschnitt einer horizontal aufliegenden geraden Brückenkonstruktion



bzw. am Querschnitt einer gewinkelten mit schrägen Widerlagern ablesen.



Überlagerungen der konstruktiven Teile durch Schmutz – zuweilen Spuren von Taubenpopulationen – lassen nicht immer erkennen, dass es sich bei den Bauwerken sehr oft um Meisterleistungen der Ingenieurskunst handelt. Die ästhetische Qualität ist bildprägend und hat einen hohen atmosphärischen Wert.

Wahrnehmungsorientiert unterscheiden sich Brücken von tunnelartigen Unterführungen durch eine größere Überschaubarkeit. Bei Brücken ist die dunkle Strecke meist deutlich kürzer, das Licht am Ausgang durchgehend erkennbar. Das Spektrum der Bewegungsgeschwindigkeiten ist beträchtlich: Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer befinden sich in einer vergleichsweise sehr komprimierten, lauten Situation.



Die stark frequentierte Sternschanzenbrücke in Hamburg-Altona

3.2 Auswahlentscheidung für eine bestimmte Brücke

Die Entscheidung für die Qualifizierung einer Brückensituation ist von Stadt zu Stadt und von Fall zu Fall individuell. Empfohlen wird die Wahl von innerstädtischen, stark frequentierten und sozial relevanten Objekten. Dort, wo der Bedarf deutlich ist, lässt sich auch die Sinnhaftigkeit bzw. Glaubwürdigkeit der Maßnahme am besten unter Beweis stellen. Im Hamburger Beispiel des Pilotprojektes wurde die endgültige Entscheidung einvernehmlich zwischen den Projektpartnern auf der Grundlage einer Vorschlagsliste der Deutschen Bahn AG und des Bezirkes Altona als Kommune getroffen.

3.3 Illuminationskonzept

Als Pilotprojekt wurde eine sehr belebte Brücke in einem äußerst bunten Hamburger Stadtteil gewählt: die Sternschanzenbrücke. Ziel des Projektes war die unmittelbare Aufwertung durch ein integriertes Handlungskonzept (Licht- und Farbkonzept). Das konstruktive Brückenbild war wiederherzustellen.

Das Eisenbrücken-Ensemble besteht aus vier aufgeständerten Überführungen zweier Fernbahn- und zweier S-Bahn-Gleise, die in zwei Einzelüberführungen und eine Doppelüberführung aufgeteilt sind. Unter der Brücke verläuft neben der einspurigen Schanzenstraße je Richtung jeweils beidseitig ein Fuß- und Radweg; es bestehen ebenfalls beidseitig Parkstreifen und Fahrradstellplätze.

MICHAEL BATZ SZENOGRAFIE LICHT HAMBURG	KONZEPT					
Projekt Innerstädtische Bahnbrücken Update Gestaltung						
Bahnbrücke Sternschanze	LED 90 cm, weiß, 3000° K Downlight, 2. Feld von der Wand	2 x LED 30 cm, blau, horizontal für das erste Kasset- tenfeld, keine Streuwirkung	LED 115 cm, weiß, 3000° K Downlight, 4. Feld von den Stützen	LED 115 cm, weiß, 3000° K Downlight, 4. Feld von den Stützen	2 x LED 30 cm, blau, horizontal für das erste Kasset- tenfeld, keine Streuwirkung	LED 90 cm, weiß, 3000° K Downlight, 2. Feld von der Wand
Auftrag Deutsche Bahn AG Handwerkskammer HH Phillips GmbH LSBG Hamburg Bezirk Hamburg-Altona Stiftung Lebendige Stadt					LICHTGESTALTUNG Konzept nach Lichtprobe am 18. 10. 2010. Kombination aus Qualifizie- rung des Verkehrsraumes (Weg- und Fahrbahnaufhel- lung) und gestalterischer Brückendarstellung. Das dargestellte Schema gilt für alle vier Trassen. Gesamtzahl der Leuchten = 32.	
Status Konzept						
Datum 19. 10. 2010						
KONTAKT@MICHAELBATZ.DE WWW.MICHAELBATZ.DE						

Das Illuminationskonzept für die Sternschanzenbrücke

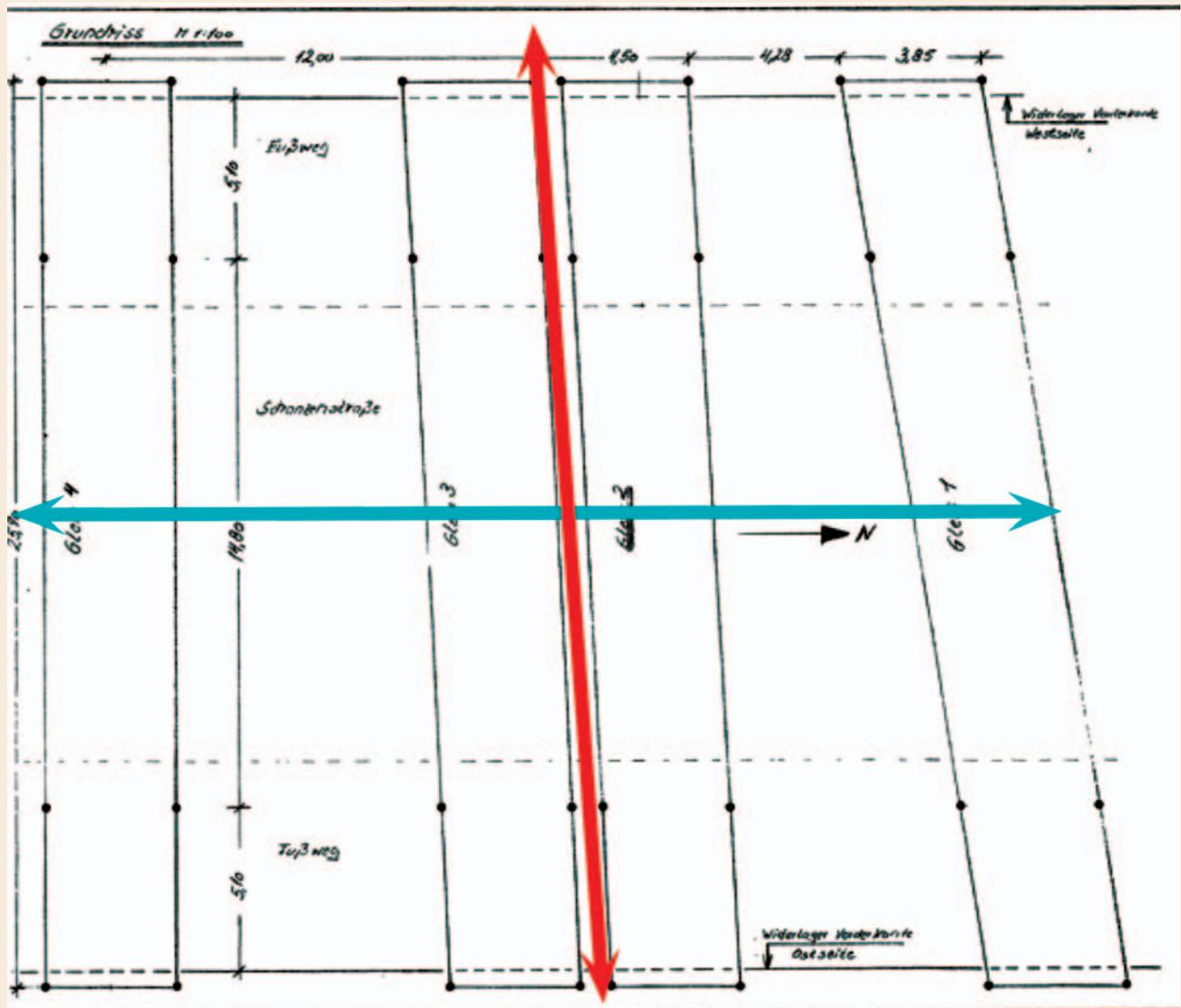
Einseitig stehen unter der Brücke zwei niedrige Masten der öffentlichen Beleuchtung, vor der Brücke in Richtung eines beampelten Fußgängerüberweges steht eine Mastauslegerleuchte.

Die Brückenständer sind beschmiert und an ihnen wird wild plakatiert – ebenso beidseitig am Mauerwerk. Am östlichen Mauerwerk befindet sich ein eingelassenes großflächiges, ebenfalls beschmiertes Mosaik und in einer Nische zurückgesetzt der schmale Eingang zu einem McDonald's-Fastfood-Restaurant mit beleuchteter Werbung.

Mit dem eigentlichen Ziel der Brückenillumination verknüpften einzelne Projektpartner weitere Teilziele. Die konkreten Handlungsansätze lauteten somit:

- Illumination (LED-Technik) der Brückenkonstruktion einschließlich der Seitenwände
- Säuberung und Farbanstriche der Bahnüberführungen und Aufständungen
- Ersatz und Ergänzung der öffentlichen Beleuchtung
- Säuberung und Gestaltung der gemauerten Seitenwände
- Beseitigung nicht mehr benötigter Verkehrsschilder und Errichtung zusätzlicher Fahrradstellplätze

Das Lichtkonzept wurde von dem Hamburger Lichtkünstler und Mitglied der Stiftung „Lebendige Stadt“ Michael Batz erstellt. Es sah die Kombination aus Qualifizierung des Verkehrsraumes (Weg- und Fahrbahnaufhellung) und gestalterischer Brückendarstellung vor.



Schematische Darstellung der farblichen Leuchtenanordnung

Unter der Maßgabe, eine im Aufwand ausgesprochen minimale und dabei modellhaft übertragbare Lösung zu finden („Best-practice“), ging das Konzept von der Kennzeichnung der Bewegungsrichtungen und ihrer Kreuzung durch unterschiedliche Lichtfarben aus. Damit stand zunächst das konstruktive Bauwerk selbst im Mittelpunkt.

Durch eine allgemeine Aufhellung des Durchgangsraumes wurde sowohl eine deutliche Verbesserung der Wahrnehmungsqualität im Bereich von Straße und Fußwegen als auch eine Hervorhebung der Brückenelemente erzielt.

Die vorhandene Straßenbeleuchtung durch Leuchtstoffröhren (im Brückenunterbau angebracht) wurde durch LED-Leuchten ersetzt. Ebenso wurden LED-Downlights in den Fußwegachsen gesetzt. Die öffentliche Beleuchtung ersetzte die bisherigen Kofferleuchten an Masten ebenfalls durch aktuelle LED-Modelle. Der Effekt – nicht nur im unteren Bereich der Wege und der Stra-



Die Illumination mit unterschiedlicher Farbgestaltung hellt den Brückenraum auf und macht ihn erlebbar

Benoberfläche, sondern auch auf die Seitenwände und die Stützpfiler der Brücke bezogen – war deutlich erkennbar und wurde entsprechend positiv registriert.

Zur Illumination des Bauwerkes hätte es viele Möglichkeiten gegeben, so wie es bei vielen anderen Brücken ebenso der Fall sein wird und bei entsprechender Kassenlage sicher auch wünschenswert wäre. Um der Vorgabe der „minimal art“ gerecht zu werden, wurden acht Kassettenfelder mit der Kontrastfarbe Blau dargestellt. Somit wird die Fahrtrichtung der Züge mit weißer, die Bewegungsrichtung von Fahrzeugen und Fußgängern mit blauer Lichtfarbe begleitet.

Dieses Illuminationskonzept wurde anschließend umgesetzt. Als Korrekturen waren nur die Einstellwinkel zu optimieren, um die jeweiligen Lichtkegel zu erweitern und die Verlegung der Anschlüsse für das Tageslicht weniger auffällig vorzunehmen.

3.4 Übersicht zu den Leuchten

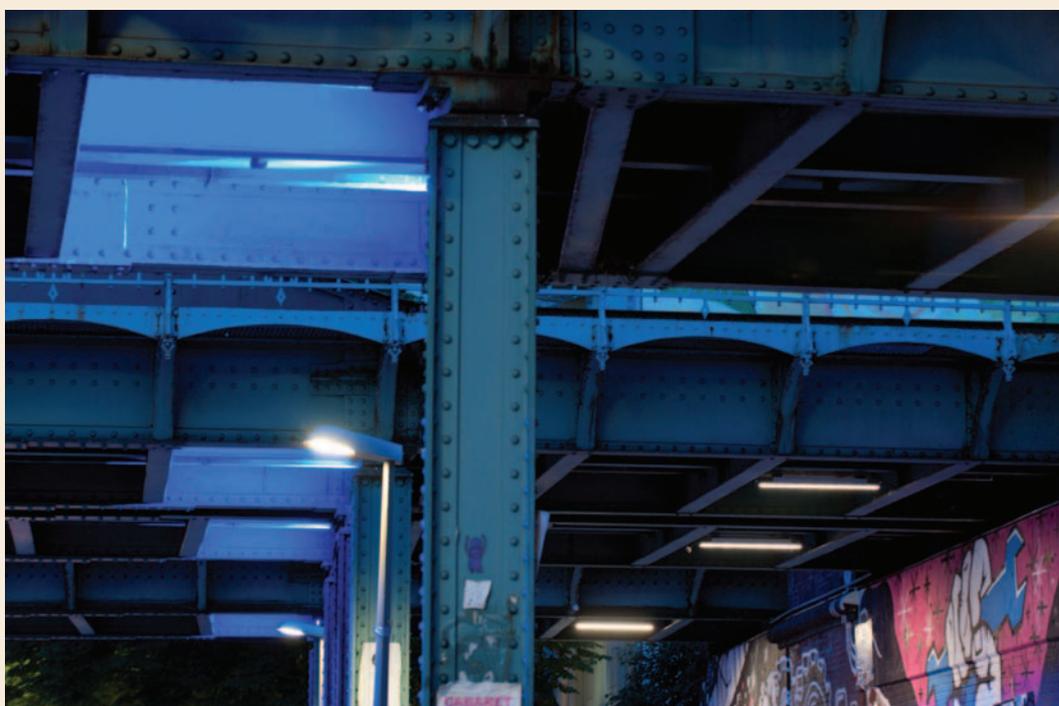
Für die Umsetzung mit insgesamt 16 Feldern an vier Brücken wurden von Philips Deutschland GmbH geliefert:

- 16 x lineares Leuchtensystem eW Graze BCS419 mit 48 LED
Lichtfarbe: Warmweiß 2700 K, Länge: 1219 mm
- 8 x lineares Leuchtensystem Color Graze BC5439 mit 12 LED
Lichtfarbe: Blau, Länge: 305 mm
inkl. Anschluss- und Verbindungsleitungen



Weißes Licht betont die Fahrtrichtung der Züge, blaues die Bewegungsrichtung von Fahrzeugen und Fußgängern

Die dazugehörigen Datenblätter können von Philips Deutschland GmbH, Unternehmensbereich Lighting, Lübeckertordamm 5, 20099 Hamburg (Tel. 01803-888 333, Fax: 01803-888334, E-Mail: lighting.info-center@philips.com), angefordert werden. Aktualisierungen bleiben vorbehalten.



Einzelne Brückenelemente werden farbgestalterisch hervorgehoben



Zur Einweihung drückten am 8. Dezember 2010 gemeinsam auf den Beleuchtungsknopf (von links nach rechts): Jürgen Warmke-Rose (Bezirksamtsleiter Hamburg-Altona), Frank Glücklich (Hauptgeschäftsführer Handwerkskammer Hamburg), Alexander Otto (Kuratoriumsvorsitzender Stiftung „Lebendige Stadt“), Andreas Wente (Sprecher der Geschäftsführung Philips Deutschland GmbH), Frank Limprecht (Leiter Produktionsdurchführung Deutsche Bahn AG) und Michael Batz (Lichtkünstler, Theatermacher und Szenograf)

4. Kommunikation

Die Kommunikation unter den Projektbeteiligten vor Ort obliegt der Stadt. Grundsätzlich sollten alle beteiligten Projektpartner in die Öffentlichkeitsarbeit einbezogen werden.

Beim Pilotprojekt waren die Einbeziehung des Kommunalparlamentes und die Vorstellungen des Projektes in der Öffentlichkeit hilfreich und fördernd, so z. B. beim Sanierungsbeirat des Stadtteiles. Während der Arbeiten haben sich die Ausführenden bewusst Zeit genommen, mit den täglichen Nutzern der Unterführung zu sprechen, sie um Anregungen gebeten und ihre Einschätzungen erfragt. So konnte auch Außenstehenden frühzeitig ein gutes Gesamtbild von dem Projekt vermittelt werden.

5. Die Ansprechpartner

5.1 Handwerkskammern

In der Handwerkskammer Hamburg wurde das Projekt der Brückenillumination im Rahmen einer bundesweiten Imagekampagne durchgeführt und von der Imagekampagnenbeauftragten der Kammer betreut:

Handwerkskammer Hamburg
 Alexandra Pioch
 Referentin Kommunikation und Marketing
 Holstenwall 12
 20355 Hamburg
 Tel. 040-3590 5367
 Fax: 040-3590 44367
 E-Mail: apioch@hwk-hamburg.de

Die Ansprechpartner vor Ort sind die Imagekampagnenbeauftragten der bundesweiten Handwerkskammern, die auf eine Kontaktaufnahme vorbereitet sind (Stand: März 2011):

HWK Aachen
 Nicole Tomys
 nicole.tomys@hwk-aachen.de
 (02 41) 47 11 15

HWK Chemnitz
 Romy Weisbach
 r.weisbach@hwk-chemnitz.de
 (03 71) 5 36 42 38

HWK Berlin
 Susan Shakery
 shakery@hwk-berlin.de
 (0 30) 25 90 32 34

HWK Cottbus
 Veronika Martin
 martin@hwk-cottbus.de
 (03 55) 7 83 51 05

HWK Braunschweig-Lüneburg-Stade
 Ansprechpartner in Braunschweig:
 Sandra Jutsch
 jutsch@hwk-bls.de
 (05 31) 1 20 11 20

HWK Dortmund
 Anke Degeler
 imagekampagne@hwk-do.de
 (02 31) 5 49 31 14

Ansprechpartner in Lüneburg-Stade:
 Torsten Bolhuis
 bolhuis@hwk-bls.de
 (0 41 31) 71 21 40

HWK Dresden
 Kornelia Schneider
 kornelia.schneider@hwk-dresden.de
 (03 51) 4 64 04 03

HWK Bremen
 Servicebüro
 service@hwk-bremen.de
 (04 21) 30 50 00

HWK Düsseldorf
 Dr. Georg Cramer
 cramer@hwk-duesseldorf.de
 (02 11) 8 79 53 50

HWK Erfurt
Antje Türk
atuerk@hwk-erfurt.de
(03 61) 6 70 72 56

HWK Flensburg
Andreas Haumann
a.haumann@hwk-flensburg.de
(04 61) 86 61 81

HWK Frankfurt (Oder)
Fred Winter
fred.winter@hwk-ff.de
(03 35) 5 61 91 08

HWK Freiburg
Kathrin von Weber
kathrin.von.weber@hwk-freiburg.de
(07 61) 21 80 04 40

HWK Halle
Manuela Isajewa
misajewa@hwkhalle.de
(03 45) 2 99 91 14

HWK Hamburg
Anemone Schlich
aschlich@hwk-hamburg.de
(0 40) 35 90 53 24

HWK Hannover
Dr. Sabine Wilp
wilp@hwk-hannover.de
(05 11) 3 48 59 36

HWK Heilbronn-Franken
Michaela Maier
Michaela.Maier@hwk-heilbronn.de
(0 71 31) 79 11 05

HWK Hildesheim-Süd-niedersachsen
Birgit Sudhoff
birgit.sudhoff@hwk-hildesheim.de
(0 51 21) 16 21 48

HWK Karlsruhe
Alexander Fenzl
fenzl@hwk-karlsruhe.de
(07 21) 1 60 01 16

HWK Kassel
Annika Hartmann
annika.hartmann@hwk-kassel.de
(05 61) 7 88 81 23

HWK Koblenz
Prisca Mummenhoff
prisca.mummenhoff@hwk-koblenz.de
(02 61) 39 81 71

HWK Konstanz
Ralf Scheel
ralf.scheel@hwk-konstanz.de
(0 75 31) 20 54 13

HWK zu Köln
Peter Panzer
panzer@hwk-koeln.de
(02 21) 2 02 22 17

HWK zu Leipzig
Dr. Andrea Wolter
wolter.presse@hwk-leipzig.de
(03 41) 2 18 81 55

HWK Lübeck
Ulf Grünke
ugruenke@hwk-luebeck.de
(04 51) 1 50 62 02

HWK Magdeburg
Kevin Kaiser
kkaiser@hwk-magdeburg.de
(03 91) 6 26 83 02

HWK Mannheim-Rhein-Neckar-Odenwald
Detlev Michalke
michalke@hwk-mannheim.de
(06 21) 18 00 21 04

HWK für Mittelfranken
Tanja Winter
tanja_winter@hwk-mittelfranken.de
(09 11) 5 30 92 69

HWK für München und Oberbayern
Manuela Koneczny
manuela.koneczny@hwk-muenchen.de
(0 89) 5 11 91 24

HWK Münster
Hubertus Kost
hubertus.kost@hwk-muenster.de
(02 51) 5 20 31 11

HWK Niederbayern-Oberpfalz
Alexander Brandl
alexander.brandl@hwkno.de
(09 41) 7 96 51 15

HWK für Oberfranken
Dr. Bernd Sauer
bernd.sauer@hwk-oberfranken.de
(09 21) 91 01 39

HWK Oldenburg
Ulrich Maaß
maass@hwk-oldenburg.de
(04 41) 23 22 22

HWK Osnabrück-Emsland
Andreas Lehr
alehr@hwk-os-el.de
(05 41) 6 92 91 06

HWK für Ostfriesland
Theodor Kruse
t.kruse@hwk-aurich.de
(0 49 41) 17 97 36

HWK Ostmecklenburg-Vorpommern
Anne-Kathrin Klötzer
info@hwk-omv.de
(03 81) 4 54 91 21

HWK für Ostthüringen
André Kühne
kuehne@hwk-gera.de
(03 65) 8 22 51 48

HWK Ostwestfalen-Lippe zu Bielefeld
Siegfried Mühlenweg
siegfried.muehlenweg@handwerk-owl.de
(05 21) 5 60 81 13

HWK der Pfalz
Dipl.-Kfm. Werner Stephany
wstephany@hwk-pfalz.de
(06 31) 3 67 71 11

HWK Potsdam
Ute Maciejok
ute.maciejok@hwkpotsdam.de
(03 31) 3 70 31 20

HWK Reutlingen
Alfred Bouß
alfred.bouss@hwk-reutlingen.de
(0 71 21) 2 41 21 23

HWK Rheinhessen
Jörg Diehl
j.diehl@hwk.de
(0 61 31) 99 92 39

HWK Rhein-Main
Lars Bökenkröger
boekenkroeger@hwk-rhein-main.de
(0 69) 97 17 21 39

HWK des Saarlandes
Dietmar Henle
d.henle@hwk-saarland.de
(06 81) 5 80 91 14

HWK für Schwaben
Susanne Sylvester
ssylvester@hwk-schwaben.de
(08 21) 32 59 12 02

HWK Schwerin
Dr. Petra Gansen
p.gansen@hwk-schwerin.de
(03 85) 7 41 71 52

HWK Region Stuttgart
Gerd Kistenfeger
gerd.kistenfeger@hwk-stuttgart.de
(07 11) 1 65 72 53

HWK Südthüringen
Ellen Mangold
ellen.mangold@hwk-suedthueringen.de
(0 36 81) 37 01 03

HWK Südwestfalen
Christoph Dolle
christoph.dolle@hwk-suedwestfalen.de
(0 29 31) 87 73 05

HWK Trier
Günther Behr
gbehr@hwk-trier.de
(06 51) 20 71 21

HWK Ulm
Arnold Kleine
a.kleine@hk-ulm.de
(07 31) 1 42 51 03

HWK für Unterfranken
Daniel Röper
d.roeper@hwk-ufr.de
(09 31) 3 09 08 11 26

HWK Wiesbaden
Dr. Martin Pott
(06 11) 13 61 14
martin.pott@hwk-wiesbaden.de

5.2 Bezirksamt Altona

Das Bezirksamt Altona übernahm die verantwortliche Gesamtkoordination. Projektleiter war:

Carsten Butenschön
 Fachamtsleiter „Management des öffentlichen Raums“
 Jessenstraße 1-3, 22767 Hamburg
 Tel. 040-435 766

5.3 Deutsche Bahn AG

Die Deutsche Bahn AG war beim Pilotprojekt zentral in Frankfurt über Peter Zimmer (Tel. 069-2655 9471) und in Hamburg über Frank Limprecht (siehe Liste) eingebunden. Die Projektleitung vor Ort übernahm:

Selena Gmeiner, Dipl.-Ing. (FH)
 DB Netz AG, Regionalbereich Nord
 Harburger Poststraße 1, 21079 Hamburg
 Tel. 040-3918 6184

Die folgende Übersicht enthält die sieben Regionen der Produktionsdurchführungen der DB Netz AG in Deutschland. Die angegebenen Telefonnummern sind die der PD-Leitung, über die die jeweils zuständigen Anlagenverantwortlichen aus dem Bereich des konstruktiven Ingenieurbauwesens zu erfahren sind (Stand: April 2011).

Mitte:	Frankfurt	(069) 26519150	Südost:	Leipzig	(0341) 9687950
	Kassel	(0561) 7862000		Dresden	(0351) 4618100
	Mainz	(06131) 1512011		Erfurt	(0361) 3004545
	Koblenz	(0261) 3962300		Magdeburg	(0391) 5492000
				Zwickau	(0375) 2142900
Nord:	Hamburg	(040) 39183381	Südwest:	Karlsruhe	(0721) 9387700
	Kiel	(0431) 2479190		Saarbrücken	(0681) 3083600
	Hannover	(0511) 28649433		Stuttgart	(0711) 20927480
		(0511) 28651144		Freiburg	(0761) 2124800
	Osnabrück	(0541) 9151400		Ulm	(0731) 9270540
Ost:	Berlin	(030) 29740515	West:	Duisburg	(0203) 30171330
		(030) 29741688		Hagen	(02331) 2054406
	Cottbus	(0355) 443300		Köln	(0221) 1413700
	Schwerin	(0385) 7503170		Düsseldorf	(0211) 36803800
Süd:	München	(089) 130872230		Hamm	(02381) 3702004
	Augsburg	(0821) 50322000			
	Nürnberg	(0911) 2193236			
	Würzburg	(0931) 342000			
	Regensburg	(0941) 5006250			

5.4 Philips Deutschland GmbH

Die Philips Deutschland GmbH hat zum 1. 6. 2011 als neue Ansprechpartnerin im Unternehmensbereich „Philips Lighting“ Stephanie Ramsauer (Tel. 040-28990, E-Mail: stephanie.ramsauer@philips.com) benannt.

6. Kosten des Pilotprojektes

Für die Lieferung der Leuchten (siehe Kapitel 3.4) entstanden Kosten in Höhe von rund 22.000 Euro, die von der Stiftung „Lebendige Stadt“ übernommen wurden. Alle weiteren Leistungen waren kostenfreie Beiträge der Projektbeteiligten. Ergänzende Maßnahmen wurden separat aus Spenden und öffentlichen Mitteln finanziert (siehe Kapitel 7).

Die Umsetzung von eigenen Illuminationen von Bahnunterführungen fördert die Stiftung „Lebendige Stadt“ bei grundsätzlicher Eignung der Konzepte und solange Mittel verfügbar sind mit einer zweckgebundenen Zuwendung von bis zu 25.000 Euro.

7. Ergänzende Maßnahmen

Pilotprojekte sind Anregungen und Versuche, eine Übertragbarkeit zu testen. Sie können aber auch selbst im eigenen Entstehen Auslöser ergänzender Maßnahmen sein. Dies kann sich aus den örtlichen Gegebenheiten, der Einbeziehung vieler Beteiligter oder der öffentlichen Begleitung ableiten. An der Sternschanzenbrücke ergaben sich folgende Begleitmaßnahmen:

7.1 Vorhandene Fliesenwand

Im Rahmen des städtischen Förderprogrammes „Kunst im öffentlichen Raum“ wurde im Jahre 2003 in eine Bogennische eine Fliesenwand der Künstlerin Sabine Mohr installiert. Sie war über-schmiert, verschmutzt und wild plakatiert. Im Rahmen des Illuminationsprojektes fand durch die Gebäudereiniger-Innung eine Reinigung statt, und es wurde eine Schutzschicht aufgetragen, die aber eine spätere Beeinträchtigung nicht verhindern konnte.



Die Fliesenwand der Künstlerin Sabine Mohr wurde im Zuge der Illumination durch die Landesinnung der Gebäudereiniger gesäubert

7.2 Wandgestaltung – die Imagekampagne des Deutschen Handwerkes

Über die nächsten fünf Jahre, beginnend in 2011, investieren die Handwerkskammern bundesweit 50 Millionen Euro im Rahmen einer Imagekampagne in Werbespots, Plakatwerbung und Anzeigen. Drei übergeordnete Ziele werden damit verfolgt:

- „Ohne Handwerk geht nichts in diesem Land“ (Das soll aufgezeigt und im öffentlichen Bewusstsein verankert werden)
- „Handwerk ist modern, vielfältig und attraktiv“ (Das soll immer aufs Neue bewiesen werden und vor allem Jugendliche neugierig machen)
- „Handwerker können stolz sein auf die eigene Arbeit“ (Dieser Stolz soll geweckt und für alle sichtbar gemacht werden)

Vor dem Hintergrund der bundesweiten Imagekampagne ist es das Ziel der Handwerkskammer Hamburg, die Farben und Motive der Imagekampagne in Form vielfältiger Aktionen und Kooperationen in Hamburg sichtbar zu machen. Die in Hamburg für die Illumination gewählte Sternschanzenbrücke liegt inmitten des Hamburger Schanzenviertels, in einem lebendigen, urbanen und alternativ geprägten Stadtteil, der insbesondere Jugendliche und junge Erwachsene anzieht – eine der Hauptzielgruppen der bundesweiten Imagekampagne.

Die Jugendmotive der bundesweiten Imagekampagne wurden in Zusammenarbeit mit der Agentur Scholz & Friends von dem Hamburger Designbüro Typeholics (Felix Schlüter, Bernstorffstraße



Das Wandgraffiti des Hamburger Designbüros Typeholics entstand im Zuge der Illumination und zeigt verschiedene Handwerksmotive

117b, 22767 Hamburg, Tel. 040-3181 8031, E-Mail: contact@typeholics.de, www.typeholics.de entwickelt. Der Graffiti-Stil dieser Motive fügt sich gut in die Umgebung des Schanzenviertels ein. An der Unterführung Sternschanzenbrücke befanden sich auch vor der Reinigung und Illumination zahlreiche „wilde“ Graffitis. Vor diesem Hintergrund wurde Typeholics auf eine Kooperation angesprochen. In enger Abstimmung mit der Handwerkskammer Hamburg und in Anlehnung an den Stil der bundesweiten Imagekampagne entwarfen und realisierten sie ein Graffiti, das verschiedene handwerkliche Motive, insbesondere der an der Realisierung des Projektes beteiligten Gewerke, aufgreift. Das Logo der Imagekampagne wurde zurückhaltend integriert. Die über das reine Illuminationsprojekt hinausgehende künstlerische Wandgestaltung wurde durch Spenden und öffentliche Sondermittel finanziert, die vor Anbringung des Kunstwerkes vorzunehmende Reinigung einschließlich der Entsorgung wurde von der Gebäudereiniger-Innung vorgenommen.

Das Feedback der Projektbeteiligten wie auch der Anwohner und Gäste ist erfreulich positiv. Über den Umgang mit Nachplakatierungen und deren Wirkung muss jeweils vor Ort abgewogen und entschieden werden.

7.3 Folgeinvestitionen der Stadt

Um das Gesamtprojekt abzurunden, muss es für die Stadt von Bedeutung sein, das direkte Umfeld zeitgleich zu verbessern, um einen insgesamt vitalen Stadtraum zu schaffen. Eine gezielte Umfeldanalyse bietet die Möglichkeit, Maßnahmen zu erörtern, die für mehr Sicherheit und Bürgerfreundlichkeit sorgen können.

Das künstlerische Konzept des Pilotprojektes sah eine Abstimmung mit dem öffentlichen Licht vor. Dazu wurden Gespräche mit dem LSBG (Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer) geführt, der sich bereit erklärte, eine für 2012 vorgesehene Erneuerung und Ergänzung der öffentlichen Beleuchtung vorzuziehen und zeitgleich mit dem Illuminationsprozess zu installieren.

Aus dem kommunalpolitischen Raum ist aufgrund der insgesamt verbesserten Durchgangs- (Hellichtigkeit) und Aufenthaltssituation (Sauberkeit) das Vorhaben entstanden, im kommenden Bezirkshaushalt Mittel für zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten einzuplanen. Denkbar sind darüber hinaus z. B. Rückschnitte von auswuchernden Grünanlagen oder die Instandsetzung von Geh- und Radwegen.

