



Gerhard Fuchs · Michael Batz · Rando Aust



Die künstlerische Illumination von Bahnunterführungen

Öffentliche Räume aufwerten, Sicherheitsempfinden erhöhen,
Energieverbrauch senken, Kosten reduzieren





Die Stiftung „Lebendige Stadt“ wurde für ihr Bundesprogramm zur künstlerischen Illumination von Bahnunterführungen in der Kategorie „Kultur“ als Bundessieger 2013/14 im Wettbewerb „Ausgezeichnete Orte im Land der Ideen“ prämiert. Jurymitglied und Tagesschau-Sprecherin Judith Rakers überreicht dem Kuratoriumsvorsitzenden Alexander Otto den Preis.



Im Rahmen eines feierlichen Empfangs in Frankfurt am Main wurden die Initiatoren von Jürgen Fitschen, Co-Vorsitzender des Vorstands Deutsche Bank AG, und Ulrich Grillo, Präsident des Bundesverbandes der Deutschen Industrie und Präsident des Deutschland – Land der Ideen e. V., geehrt. „Die Bundessieger liefern mit ihren Ideen moderne Lösungen für die Zukunft unserer Städte. Sie sind Vorbilder, denn sie setzen ihre Visionen mit Leidenschaft, Engagement und Kreativität in die Tat um“, so Jürgen Fitschen. Für die Stiftung nehmen Andreas Mattner und Gerhard Fuchs den Preis entgegen.

Vorwort

31 Bahnunterführungen wurden in 24 deutschen Städten dank des bundesweiten Illuminationsprogramms der Stiftung „Lebendige Stadt“ in künstlerisches, dauerhaftes Licht gesetzt. Dunkler, unangenehm empfundener Raum wurde damit erlebbar und die Menschen fühlen sich sicherer. Darüber hinaus schont der Einsatz moderner Leuchtentechnik Umwelt und Stadtkassen.

Für diese Initiative wurde die Stiftung im Wettbewerb „Ausgezeichnete Orte im Land der Ideen“ als Bundessieger im Bereich Kultur ausgezeichnet. „Im öffentlichen Raum kann es gar nicht genug Kunst geben, denn sie inspiriert und macht das Leben bunt. Die illuminierten Bahnunterführungen tragen zusätzlich zur Sicherheit der Anwohner bei und das hat überzeugt“, so das Urteil der Fachjury.

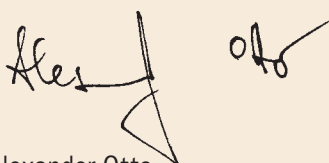
Das Illuminationsprogramm der Stiftung war dreistufig angelegt. 2010 initiierte die Stiftung in Hamburg-Altona als Pilotprojekt die künstlerische und dauerhafte Illumination der Bahnunterführung Sternschanzenbrücke. Projektpartner waren die Deutsche Bahn AG, Philips, die Handwerkskammer Hamburg und das Bezirksamt Altona. Jeder Partner brachte seine Kompetenzen ein. Aufgrund ihrer Erfahrung mit Illuminationen war die Stiftung federführend für den Planungs- und Umsetzungsprozess und kam für die Kosten in Höhe von rd. 22 000 Euro auf. Im Sinne von Nachhaltigkeit hatten neben dem gestalterischen Aspekt Kosten- und Energieeffizienz höchste Priorität.

In der zweiten Stufe dokumentierte die Stiftung in einer ersten Auflage dieses Handbuchs das Pilotprojekt und stellte das gewonnene Know-how allen Städten und Kommunen als Gebrauchsanweisung zur Verfügung. Verbunden war damit der Aufruf an Städte und Kommunen, sich für die Förderung eigener Brückenilluminationen nach dem Altonaer Vorbild zu bewerben. Die eingereichten Lichtkonzepte wurden von einer Fachjury bewertet und die zu fördernden Unterführungen ausgewählt. Das Ergebnis: Die Stiftung förderte in 24 deutschen Städten insgesamt 31 künstlerische Illuminationen mit einem Gesamtvolumen von rd. 775 000 Euro.

Folgende Städte waren an dem Illuminationsprogramm beteiligt: Aachen, Berlin, Bottrop, Gütersloh, Hagen, Hamburg, Hamm, Hannover, Helmstedt, Herne, Hiddenhausen, Karlsruhe, Köln, Leipzig, Moers, Offenbach, Osnabrück, Schönebeck/Elbe, Schwerte, Singen am Hohentwiel, Soest, Velbert, Weimar und Witten.

In der dritten Projektstufe haben diese Städte eigenverantwortlich individuelle Lichtkonzepte erarbeitet und umgesetzt. Neben dem Zuschuss der Stiftung „Lebendige Stadt“ und der Unterstützung durch die Deutsche Bahn AG haben sie dabei vielfach weitere Geldspender oder freiwillige Dienstleister gewonnen. Vielerorts führten die künstlerischen Illuminationen zu weiteren Attraktivitätssteigerungen im Brückenumfeld: So wurde das Brückenmauerwerk gereinigt oder restauriert und die öffentliche Beleuchtung modernisiert, störende Werbeflächen wurden entfernt und neue Fahrradstellplätze errichtet. In den Städten ist man zu Recht stolz auf das erbrachte Werk.

Wir würden uns freuen, wenn das vorliegende Handbuch weitere Städte inspiriert, durch eigene Illuminationen zu einem „ausgezeichneten Ort“ zu werden.



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.	Das Pilotprojekt in Hamburg-Altona	9
2.1	<i>Der Planungsprozess</i>	9
2.1.1	Aufstellung des Projektteams	9
2.1.2	Aufgabenverteilung und Zuständigkeiten	9
2.1.2.1	Aufgaben und Leistungen der Stadt/Kommune	9
2.1.2.2	Aufgaben und Leistungen der Deutschen Bahn AG	10
2.1.2.3	Leistungen der Stiftung „Lebendige Stadt“	10
2.1.2.4	Leistungen der Handwerkskammer	11
2.1.2.5	Leistungen von Philips Deutschland GmbH	12
2.1.3	Vorlauf und Erstellung von Planübersichten und Dokumentationen	12
2.1.3.1	Projektübersicht	12
2.2	<i>Die Gestaltung und der Auswahlprozess des Objektes</i>	15
2.2.1	Typologie der Bauwerke	15
2.2.2	Auswahlentscheidung für eine bestimmte Brücke	17
2.2.3	Illuminationskonzept	17
2.2.4	Übersicht zu den Leuchten	20
2.3	<i>Kommunikation</i>	22
2.4	<i>Kosten des Pilotprojektes</i>	22
2.5	<i>Ergänzende Maßnahmen</i>	23
2.5.1	Vorhandene Fliesenwand	23
2.5.2	Wandgestaltung – die Imagekampagne des Deutschen Handwerkes	23
2.5.3	Folgeinvestitionen der Stadt	25
3.	Best-Practice-Beispiele aus dem Illuminationsprogramm	25
3.1	<i>Berlin – Yorckbrücken</i>	25
3.1.1	Ausgangssituation	26
3.1.2	Der Planungs- und Umsetzungsprozess	26
3.2	<i>Hamm – Wilhelmstraße</i>	27
3.2.1	Ausgangssituation	27
3.2.2	Der Planungs- und Umsetzungsprozess	29
3.3	<i>Hiddenhausen – Herforder Straße</i>	29
3.3.1	Ausgangssituation	29
3.3.2	Der Planungs- und Umsetzungsprozess	30
3.4	<i>Schönebeck (Elbe) – Bahnbrückental</i>	31
3.4.1	Ausgangssituation	31
3.4.2	Der Planungs- und Umsetzungsprozess	32
3.5	<i>Weimar – Ettersburger Straße</i>	33
3.5.1	Ausgangssituation	33
3.5.2	Der Planungs- und Umsetzungsprozess	34
4.	Fotodokumentation aller Illuminationsprojekte	35
	Fazit	56

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. Das Pilotprojekt in Hamburg-Altona

2.1 Der Planungsprozess

2.1.1 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.

2.1.2 Aufgabenverteilung und Zuständigkeiten

2.1.2.1 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).

2.1.2.2 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).

2.1.2.3 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 Leuchtmateriales 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.

2.1.2.4 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 Leuchtmateriales.

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).

2.1.2.5 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).

2.1.3 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.

2.1.3.1 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 Projektablauf, 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.

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 Ergebnis- vorstellung 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 Graffitischutz																				
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															F				

S: einseitige Straßensperrung

B: Betriebsruhe bzw. Sperrpause

F: Fertigstellungstermin

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

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

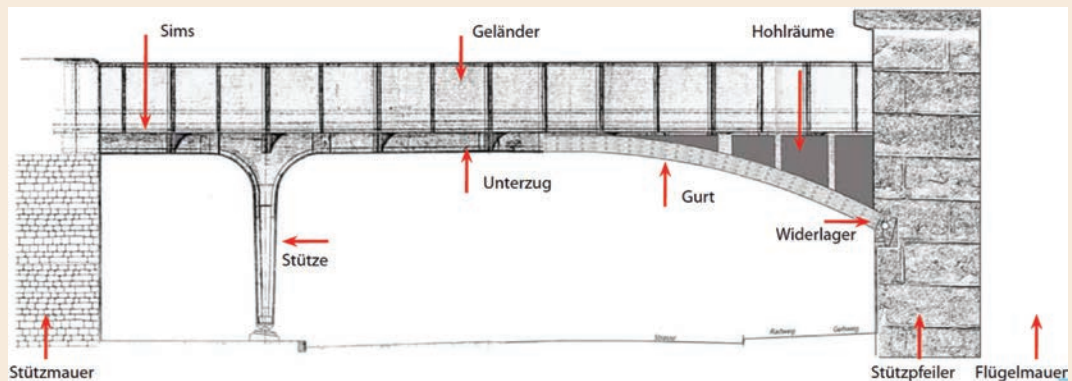
Auslobung Wettbewerb	Stiftung	
Handbuch Stiftung	Gerhard Fuchs, Michael Batz, Rando Aust	
Beteiligung BA Altona	Carsten Butenschön	
Beteiligung DB	Selena Gmeiner	
Beteiligung HWK	Alexandra Pioch	

2.2. Die Gestaltung und der Auswahlprozess des Objektes

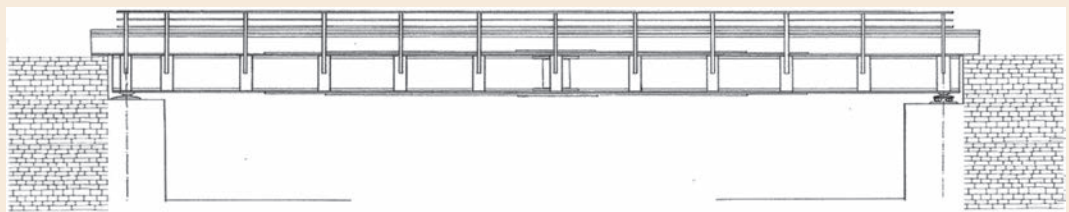
2.2.1 Typologie der Bauwerke

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.

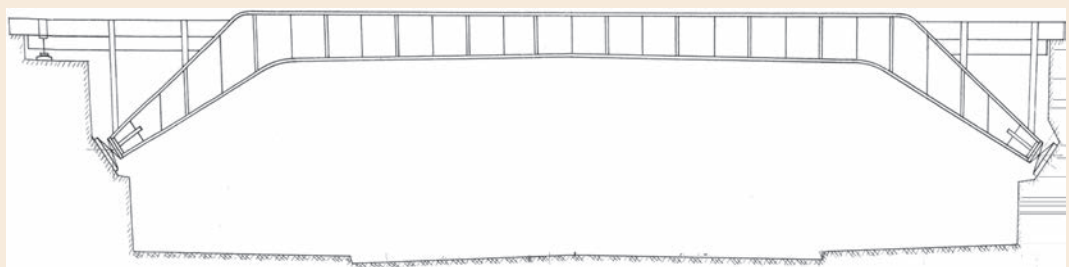
Oben sind mehrere Brücken-Typologien in der Ansicht der konstruktiven Teile zusammenfassend schematisch dargestellt. Stützmauern und Stützpfeiler sind häufig als Mauerwerk (links) oder in Natursteinquadern (rechts) ausgeführt. Innerhalb des Durchgangsraumes finden sich zwischen Gehweg und Fahrbahn gliedernde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

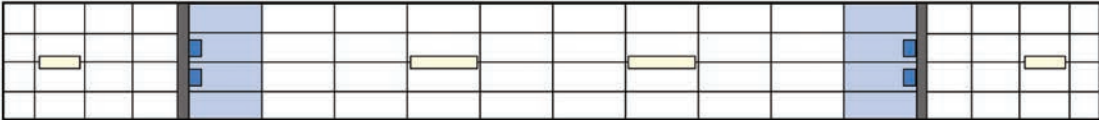
2.2.2 Auswahlentscheidung für eine bestimmte Brücke

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.

2.2.3 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 Philips 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

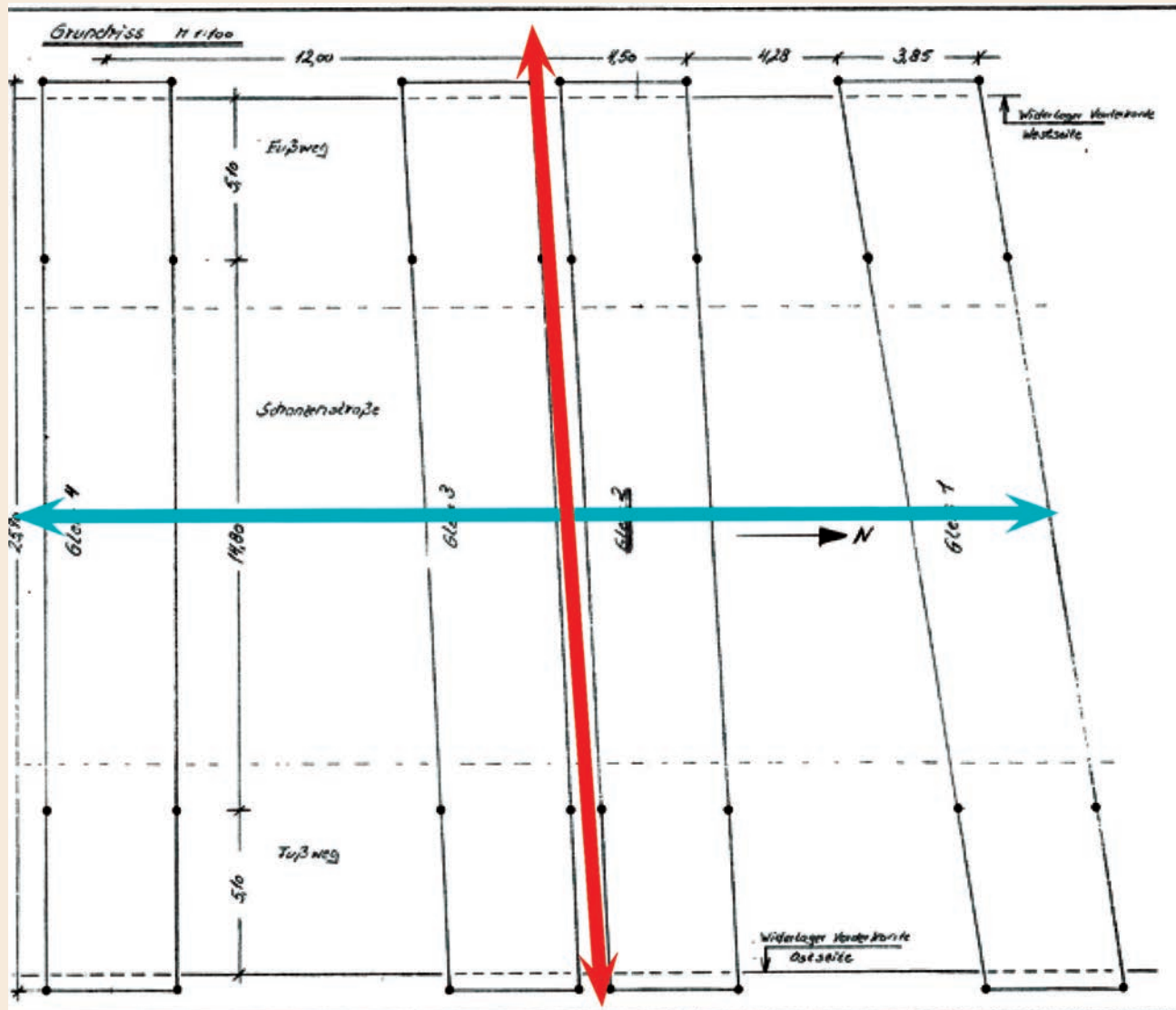
Einseitig stehen unter der Brücke zwei niedrige Masten der öffentlichen Beleuchtung, vor der Brücke in Richtung eines beampelten Fußgängerüberweges steht eine Mastauslegerleuchte.

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 Stützpfeiler 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 Kassettensfelder 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.

2.2.4 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 (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)

2.3. 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.

2.4. Kosten des Pilotprojektes

Für die Lieferung der Leuchten (siehe Kapitel 2.2.4) 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 2.5).

2.5 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:

2.5.1 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.

2.5.2 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, Bernsstorffstraße 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“ Graffiti. 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 verschie-



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

dene 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.



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

2.5.3 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.

3. Best-Practice-Beispiele aus dem Illuminationsprogramm

3.1 Berlin – Yorckbrücken



Berlin, Yorckbrücken, Foto: Jan-Peter Boening

3.1.1 Ausgangssituation

Die derzeit noch vorhandenen 30 Yorckbrücken zählen zu den bedeutendsten Zeugnissen der Eisenbahngeschichte Berlins. Seit 1993 steht das gesamte Ensemble inklusive der Widerlager und Flügelmauern aufgrund seiner stadt- und baugeschichtlichen Bedeutung unter Denkmalschutz. Seit Jahren sind das Land Berlin, die angrenzenden Bezirke zusammen mit der Deutschen Bahn AG bemüht, diesen jahrzehntelang vernachlässigten, stark frequentierten Bereich im Zusammenhang mit dem umliegenden großflächigen und zum überwiegenden Teil nicht mehr benötigtem Bahngelände städtebaulich aufzuwerten. Die alten, nicht mehr bahnbetriebenen Brücken sollen zukünftig Fuß-, Rad- und Naturverbindungen zwischen den nördlich und südlich gelegenen, bereits fertiggestellten Parkanlagen aufnehmen.

Die älteste Brücke ist 1875, der überwiegende Teil in den Jahren 1905–11 errichtet worden, einige wenige stammen aus den 1930er Jahren und die restlichen Brücken aus jüngster Zeit. Das Ensemble erstreckt sich über eine Straßenlänge von ca. 600 m. Bisher wurde nur eine der historischen Brücken (Nr. 5) saniert. Für die übrigen Brücken ist in einem Vertrag zwischen dem Land Berlin, der Bahn und den betroffenen Bezirken u. a. ein Zeitplan für die Sanierung vereinbart worden.

Angestoßen durch die Illuminationsoffensive der Stiftung „Lebendige Stadt“ wurde im Stadtentwicklungsamt die Chance zur weiteren Aufwertung dieses Stadtraumes gesehen. Die politischen Gremien des Bezirks wurden nach der Förderzusage für zwei Teilbereiche zeitnah informiert.

3.1.2 Der Planungs- und Umsetzungsprozess

Die Planung wurde extern an das Büro Gruppe Planwerk vergeben, welches als Hauptakteur und damit auch koordinierende Stelle in permanenter enger Abstimmung mit dem Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg, den anderen Fachverwaltungen sowie den an der Umsetzung beteiligten Firmen agiert hat. Beantragt wurde die Förderung für insgesamt 7 Brücken am westlichen und östlichen Ende des Straßenraumes. Von vornherein wurde somit ein Lichtkonzept für die gesamte Brückensequenz erarbeitet, das auch eine Erneuerung der öffentlichen Straßenbeleuchtung mit einbezog. Langfristiges Ziel ist es, möglichst alle Brücken zu illuminieren. Von der ersten Information im August 2011 über eine entsprechende Fördermöglichkeit dauerte es mit Planung und Umsetzung der Maßnahme fast 1,5 Jahre bis zur feierlichen Einweihung im Januar 2013.

Eingesetzt wurden LED-Leuchten (Lichtbänder/Stableuchten und Strahler), die nicht nur den Überbau sondern auch die Stützen und Widerlager anstrahlen. Dabei wurden die erste und letzte Brücke (als jeweiliger Auftakt zur Brückensequenz) sowie die Brücke Nr. 5 als erstes Beispiel einer gelungenen Sanierung einer historischen Brücke besonders betont. Darüber hinaus ist das Technikmuseum Berlin in die Konzeption einbezogen und hat signalisiert, Exponate, die in Vitrinen o. ä. unter den Brücken ausgestellt werden könnten, leihweise zur Verfügung zu stellen. Des weiteren gibt es ein Konzept zur Neuordnung der vorhandenen Werbetafeln. Die Anzahl der Tafeln soll minimiert, das „wilde“ Plakatieren zukünftig verhindert werden. Das gesamte Umfeld wird derzeit durch die Herstellung mehrerer Parkanlagen auf den ehemaligen Gleisanlagen sowie dem Neubau von Wohnungen und Gewerbe umfassend neugeordnet und aufgewertet. Zur Begleichung der laufenden Kosten der Unterhaltung konnten für die nächsten 3 bzw. 5 Jahre die (zukünftigen) Anlieger (Wohnungsbaugenossenschaft Möckernkiez und Fa. Hellweg) gewonnen werden.

Während der Durchführungsphase ergaben sich viele Fragestellungen und Probleme, die gelöst werden mussten, angefangen von der Erarbeitung des Konzeptes, über die Durchführung mehrerer Probebeleuchtungen (Auswahl der „Farben“, Helligkeit und Leuchtentyp) und das genaue Vermessen der Brückenbereiche, die mit Leuchten bestückt werden sollten (die Brücken sind unterschiedlichen Alters und damit auch verschiedener Bauweise).

Da die Auflage bestand, keine Löcher in die Brücken für die Befestigung zu bohren, mussten entsprechende Halterungen verwendet werden, die es in der erforderlichen Form jedoch nicht vorgefertigt gab. D. h. für jeden verwendeten Leuchtentyp und Brückenbereich musste die passende Halterung neu entwickelt und von einem Statikbüro auf Übereinstimmung mit dem geltenden Regelwerk geprüft werden.

Eine weitere Herausforderung war die Herstellung dieser speziellen Metallhalterungen durch eine entsprechende Fachfirma sowohl der hohen Stückzahl wegen als auch im Hinblick auf den enormen Zeitdruck, da die Einweihung ursprünglich schon für Ende November 2012 vorgesehen war. Zu klären war auch die Frage der Stromzufuhr. Da die ausgewählten Brücken teilweise sehr weit voneinander entfernt sind, mussten insgesamt drei oberirdische Verteilerkästen aufgestellt werden. Hierzu waren entsprechende Anträge beim Stromversorger zu stellen unter Berücksichtigung der normalen Laufzeiten für eine Genehmigung. Von Vorteil erwies sich, dass sowohl die Montage der Leuchten als auch die Stromanschlüsse in der Hand einer Firma lagen und damit keine Reibungsverluste auftraten, zumal mit fortgeschrittener Jahreszeit die Witterungsbedingungen zunehmend schlechter wurden. Bei Temperaturen deutlich im Minusbereich, ohne dicke Handschuhe für die z. T. recht filigrane Befestigungsarbeit tragen zu können, wurden Sonderschichten eingelegt.

Das Ziel, das Projekt innerhalb eines Zeitrahmens von etwas mehr als einem Jahr zwischen Förderzusage und Einweihung durchzuführen, erwies sich als sehr ambitioniert. Die Fülle der zu bewältigenden Aufgaben war enorm und aufgrund des Pilotprojektcharakters vom Bezirk weder im Umfang noch in dem erforderlichen Detaillierungsgrad der Feinabstimmung so erwartet worden. Entscheidend war die ausgesprochen gute Zusammenarbeit zwischen allen Beteiligten, seien es die betroffenen Verwaltungen auf Bezirks- und Senatsebene mit ihren zuständigen Fachämtern als auch die Firmen, die sich unter dem zunehmenden Zeitdruck oft mit Sonderschichten engagiert haben.

3.2 Hamm – Wilhelmstraße

3.2.1 Ausgangssituation

Stadtentwicklung hat viele „Gesichter“ – eines davon ist Lichtkunst. Mit dem Lichtkunstwerk „Gateway“ wurde nicht nur eine Bahnunterführung aufgewertet. Das Projekt zog auch weitere Maßnahmen nach sich, die allesamt zu einer Verbesserung der Situation in der Bahnunterführung mitten in der Hammer Innenstadt geführt haben.

In Reaktion auf den Aufruf der Stiftung „Lebendige Stadt“ zur Illumination von Bahnunterführungen hat das Stadtplanungsamt der Stadt Hamm einen seit langem bestehenden Kontakt zu den beiden Lichtkünstlern Kirsten und Peter Kaiser genutzt, um kurzfristig ein Konzept für die DB-Unterführung Wilhelmstraße erstellen zu lassen. Denn Lichtkunst hat in der Stadtentwicklung der Stadt Hamm eine besondere Bedeutung. Im Rahmen des Konzeptes „Brücken+Licht“ wurden seit 2003 fünf Lichtkunstwerke an Fluss- und Kanalbrücken im Stadtgebiet installiert. Darüber hinaus



Hamm, Wilhelmstr., Foto: Stadt Hamm

wird der Glaselefant im Maxipark Hamm lichtkünstlerisch inszeniert. Auch im neu gebauten Lippepark Hamm wird über Inszenierung von Parkmarken imagebildend und gestaltend mit Licht gearbeitet. Im regionalen Projektkontext von „Hellweg- ein Lichtweg“ nimmt die Stadt Hamm mit diesen Lichtprojekten daher eine aktive Rolle ein. Vor diesem Hintergrund hat das Stadtplanungsamt unter Einbeziehung der Kriterien der Stiftung „Lebendige Stadt“ die DB-Unterführung Wilhelmstraße für das neue Projekt ausgewählt.

Die Unterführung Wilhelmstraße stellt eine Klammer zwischen den komplexen Maßnahmen zur Stadtentwicklung in den Stadterneuerungsgebieten Bahnhofsquartier und Hammer Westen dar und war in dieser Funktion besonders geeignet für ein weiteres Lichtprojekt. Diese Unterführung besteht aus einer ca. 160 m langen, dreiteiligen Brückenkonstruktion, über die die Gleisanlagen des ehemals größten Güterbahnhofs Deutschlands und des Hauptbahnhofs Hamm führen. Die Unterführung besteht aus insgesamt 35 Gurtstützen und Unterzügen und wirkt durch ihre Länge wie ein Tunnel. Der gesamte Brückenbereich war vor Projektbeginn durch mittig über der Fahrbahn angebrachte Natriumdampflampen beleuchtet. Die beeindruckende Stahlkonstruktion der Brücken wurde nicht erkennbar hervorgehoben. Seitlich des Fußweges werden die Zwischenräume der Träger durch ca. 1.80 m hohe Wände abgeschirmt, an denen sich Bilder der Hammer Jugendkunstschule befanden.

Die Unterführung Wilhelmstraße ist eine wichtige Verkehrsverbindung, zugleich aber ein sogenannter „Unraum“, ein wenig attraktiver Ort, den man gerne wieder verlässt. Die Bahnlinie trennt den mittelalterlichen Stadtkern von den Stadterweiterungen und stellt zugleich „das Tor zum Westen“ bzw. in der Gegenrichtung das „Tor zur City“ dar. Mit einem ganzen Paket an Maßnahmen haben die Stadt Hamm, die Stadtwerke Hamm bzw. die „Energie- und Wasserversorgung Hamm GmbH“, private Akteure aus dem Hammer Westen, die Deutsche Bahn AG und nicht zuletzt die „Stiftung Lebendige Stadt“ gemeinsam daran mitgewirkt, die Situation in der Unterführung Wilhelmstraße deutlich aufzuwerten.

3.2.2 Der Planungs- und Umsetzungsprozess

Den Auftakt bildete die Neugestaltung der Wände in der Unterführung. Ein örtlicher Handwerksbetrieb hatte sich bereit erklärt, die Platten und die umgebenden Wände kostenlos neu zu streichen. An den Wänden entsteht nun nach und nach eine Galerie der „Blickfänge“, historischer Aufnahmen aus dem Hammer Westen und dem Bahnhofsumfeld, gesponsert von Privatleuten oder Unternehmen. Parallel zu den Planungen für das neue Lichtkunstwerk wurde die ohnehin vorgesehene Erneuerung der verkehrssichernden Beleuchtung zeitlich vorgezogen, um eine hellere, energie- und somit kostensparende Beleuchtung zu erreichen. Die Einsparungen im Stromverbrauch betragen hier ca. 35 %.

Die Stiftung „Lebendige Stadt“ hat mit Ihrer Ausschreibung zur Illumination von Bahnunterführungen die finanzielle Möglichkeit geschaffen, dem Aufwertungsprozess mit einer lichtkünstlerischen Inszenierung ein Highlight hinzuzufügen. Die Lichtkünstler Kirsten und Peter Kaiser haben das Konzept „Gateway“ entwickelt, das die besondere Tor-Situation der Unterführung aufgreift und aus dem Defizit, der besonderen Länge, einen Vorteil macht. Indem sie die Mitte der Unterführung lichtkünstlerisch betonen, erreichen sie einen Wechsel in der Wahrnehmung: Anstatt wie bisher möglichst schnell den Raum durchqueren zu wollen, schaffen sie nun einen Anreiz, die Mitte zu erreichen. Damit wird die monotone Länge der Unterführung unterbrochen und ein Lichtpunkt installiert, der zugleich den ehemaligen Zugang zum Bahnhofsgelände und dem vormals mitten zwischen den Gleisen gelegenen Bahnhofsgelände aufgreift und in Erinnerung ruft. Die blauen „Uplights“ betonen dabei die auffällige Stahlkonstruktion der Unterführung. Im Bereich dieser Lichtinstallation wurden keine „Blickfänge“ angebracht, sondern stattdessen zwei Ortschilder der Stadt Hamm in Bezug zum historischen Bahnhofseingang gesetzt, der für viele Reisende und Besucher das Entree der Stadt darstellte.

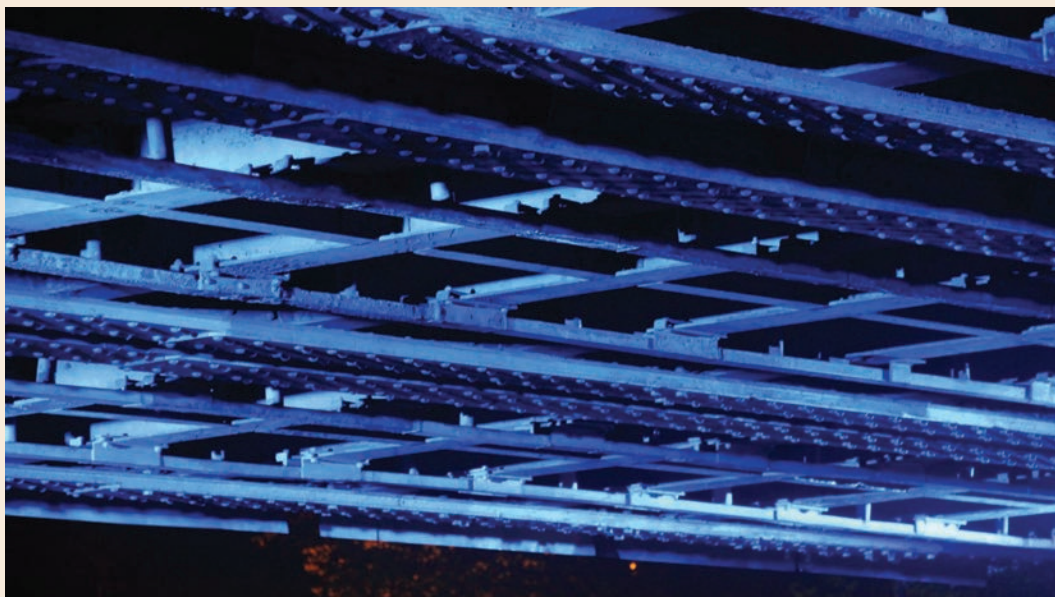
Beim Projekt „Gateway“ hatte die Stadt Hamm die Projektsteuerung, die Erneuerung der verkehrssichernden Beleuchtung und die Unterhaltung aller Lichtelemente übernommen. Dazu kommen die Beiträge der Stiftung „Lebendige Stadt“ in Höhe von 25 000 € für die Erstellung des lichtkünstlerischen Konzeptes und die Realisierung des Lichtkunstwerks sowie der Unternehmen aus dem Hammer Westen für die neue Wandgestaltung. Durch diese gemeinschaftlichen Anstrengungen erscheint nun die Unterführung Wilhelmstraße in einem neuen Licht!

3.3 Hiddenhausen – Herforder Straße

3.3.1 Ausgangssituation

Die Bewerbung um einen Zuschuss für die Brückenillumination wurde im Einvernehmen zwischen Verwaltung und den politischen Gremien getroffen und erarbeitet. Besonderer Reiz, die Bahnunterführung der B 239 für den Wettbewerb auszuwählen, war, aus der „städtebaulichen“ Situation heraus ein „kleines bildprägendes Schmuckstück“ mit hohen atmosphärischen Wert zu schaffen.

Die 5-gleisige Brücke ist ungefähr hundert Jahre alt, hat eine Tiefe von 40 m, eine Durchfahrts Höhe von knapp vier Metern und kreuzt die Herforder Straße im schrägen Winkel, so dass sie optisch länger wirkt. Aufgrund der geringen Breite von nur 10 m wird sie als lange Röhre empfunden.



Hiddenhausen, Herforder Straße, Foto: Gemeinde Hiddenhausen

3.3.2 Der Planungs- und Umsetzungsprozess

Prägend für den Planungsprozess und die Umsetzung (September 2011 bis April 2013) ist der integrative Ansatz der Verwaltung.. Die Machbarkeit wurde mit der E.ON Westfalen-Weser und der Firma Philips besprochen, das Farbkonzept gemeinsam mit der Ausbildungswerkstatt des Diakonieverbundes der Ev. Jugendhilfe Schweicheln entworfen.

Unter der verantwortlichen Leitung von Andreas Homburg koordinierte die Gemeinde die Arbeiten, beantragte die Straßensperrungen und ließ durch den Bauhof das Brückenmauerwerk säubern. Das konkrete Lichtkonzept – bestehend aus LED-Leuchte Mini Koffer 20 Watt (6 Stück), LED-Strahler Philips eColour BurstPowercore blau 30 Watt (14 Stück) und LED-Leuchte Koffer 100 mit 40 Watt (2 Stück) – wurde unentgeltlich von E.ON und Philipps erbracht.

Ein „Glücksfall“ für die Gemeinde war das gesellschaftliche Engagement der Ausbildungswerkstätten (mit sozial benachteiligten Jugendlichen) des Diakonieverbundes der Ev. Jugendhilfe Schweicheln: die Ausbildungswerkstatt der Metallberufe hat die Einzelanfertigungen der Adapter für die Leuchten an der Brückenkonstruktion hergestellt, die Ausbildungswerkstatt der Maler hat die Farbgestaltung der Seitenwände des Brückenmauerwerks einschließlich des Konzeptes für die selbst hergestellten Plakate erbracht. Beim Farbkonzept ist die Gemeinde bewusst einen anderen Weg gegangen. Anstatt Künstler einzubeziehen, wurde das Farbkonzept des Brückenbauwerks den Jugendlichen übertragen. Das Ergebnis hat gezeigt, dass es sich lohnt, den „eingefahrenen Pfad zu verlassen“ und insoweit „mal neue Wege zu gehen“, denn die sozial benachteiligten Jugendlichen sind mit dem öffentlichen Raum verantwortungsbewusst umgegangen und haben ein Erfolgserlebnis gehabt.

Die jährliche Stromeinsparung beträgt 74 % und liegt bei 1 100 Euro. Damit können die von der Gemeinde getragenen Mehrkosten, die über dem Zuschuss der Stiftung „Lebendige Stadt“ lagen, schon in weniger als zwei Jahren erwirtschaftet werden und decken für die Zukunft die laufenden und Folgekosten.

Die Bevölkerung hat bereits während der Arbeiten vor Ort deutlich zu den Mitarbeitern gesagt: „Alles schön hell“, „Ihr habt alles richtig gemacht“. Das Lob der Bürger vor Ort ist daher die beste Anerkennung, die eine Gemeinde bekommen kann.

3.4 Schönebeck (Elbe) – Bahnbrückental



Schönebeck, Foto: Holger Sieglitz

3.4.1 Ausgangssituation

Neben dem Kurort Bad Salzelmen sind die Altstadt und „Mitte“ die bedeutendsten Stadtteile Schönebecks. Das Bahnbrückental als wichtiger Verkehrsknotenpunkt in Bahnhofsnähe verbindet die letzteren beiden miteinander. Die Brücke hat ein Alter von 80 Jahren, trägt vier Gleise bei einer Breite von 11 Metern und einer Tiefe von fast vier Metern.

Es ist das Nadelöhr in die und von der Altstadt mit diesseits und jenseits liegenden Einkaufsmöglichkeiten. Dort jedoch, wo sich konzentriert rollender Verkehr bewegt und die Fußgänger hindurch schreiten, herrschte seit vielen Jahren ödes Grau. Der staubige Bereich erinnerte abends beinahe an eine brechtsche Szenerie mit flackernder Straßenlaterne und durch das verdächtige Dunkel eilenden Gestalten. Kaum jemand ging gern durch diese trübe Schleuse, aber immerhin 10 000 Fahrzeuge fahren täglich hier hindurch.

Mit dem Neubau einer das Zentrum umgehenden Straße und der Sanierung der nahen Bahnhofstraße hat sich die Verkehrsinfrastruktur zwar wesentlich verbessert – aber der genannte Knoten-

punkt ist dadurch als Gestaltungspotenzial noch anspruchsvoller und herausfordernder geworden. Die Stadtplaner sagen deshalb: „Neben der komplexen städtebaulichen Entwicklung geht es hier deshalb um sichtbare Zeichen, die schon kurzfristig und für die Öffentlichkeit wahrnehmbar eine Verbesserung der Situation andeuten.“

Da die sich hier ins Bild setzende Illuminierung der Unterführung nicht nur ästhetisch, sondern auch inhaltlich überzeugt, kam dieses Angebot der Stiftung „Lebendige Stadt“ gleichsam wie gerufen. Aus dem Nadelöhr wird in der schönen Tageszeit der Dämmerung, abends und nachts ein „Tor zur Altstadt“. Das neue blaue Licht ist freundlich, atmet einen Hauch Großstadt und gibt dem Areal ein Stück mehr Sicherheit. Nicht zuletzt korrespondiert dieses Blau harmonisch mit dem Blau der nahen Elbe und den mit dem gleichen Blau versehenen Lichtstelen.

3.4.2 Der Planungs- und Umsetzungsprozess

Entwurf und Vorplanung wurden von der Stadtverwaltung Schönebeck gemeinsam mit einem beauftragten Planungsbüro erstellt, sie führte das Genehmigungsverfahren mit der Deutschen Bahn als Eignerin durch und übernahm neben der Bauüberwachung auch die Realisierung. Als Projektverantwortlicher wurde Günter Schreier aus dem Fachbereich Elektro des Baudezernates eingesetzt. Die Umsetzung erfolgte innerhalb der Höhe des Zuschusses von der Stiftung „Lebendige Stadt“ komplett mit LED-Leuchten innerhalb eines halben Jahres.

Die Stromeinsparungen betragen etwa 50 % der ursprünglichen Kosten, obwohl die Beleuchtungsanlage durch die Illumination erweitert wurde. Mit dieser Einsparung kann ein Teil der laufenden bzw. Folgekosten der Stadt aufgefangen werden.

Das in freundliches blaues Licht gesetzte Bahnbrückental steht für die „Stadt am Fluss“ und assoziiert neben der Elbe die bereits in das nördliche Stadtbild integrierten, ebenso blauen Lichtstelen. Das warme weiße Licht der Seitenwände symbolisiert Salz und Sole als Synonyme für das „weiße Gold“, welches die Stadt über Jahrhunderte prägte und bis heute den Kurort Bad Salzelmen als Stadtteil Schönebecks ausmacht – es wird Stadtraum bewusst in Szene gesetzt und aufgewertet. Gleichzeitig wird die stadtteiltrennende Wirkung des Bahnbrückentals optisch überwunden.

Hinzu kommt eine weiterführende ästhetische und stadtgestalterische Aufwertung des Bahnbrückentals: Die bislang unschönen und maroden Seitenwände der Fußgängerunterführung sind durch originelle Graffiti bereichert worden, die bereits Stadtgespräch waren. Mit künstlerischem Händchen und einer satten Prise Humor sprayte das Magdeburger Startup „Strichcode“ eine komplette imaginäre Ladenzeile an die Wände. Ein fröhlicher Hingucker sondergleichen entstand, der den nächtlichen ergänzt.

Schon am Abend des „Lichtanknipsens“ gab es ein reges, durchaus positives Publikumsinteresse. Dies setzte sich im Presseecho und in sozialen Medien wie facebook fort. Die ansonsten nicht unkritischen Bürger sind dabei, das neue Bahnbrückental anzunehmen.

Gefühlt gibt es durch die Illumination und die gesamte Aufwertung wohl schon ein positives, vielleicht bei manchem Verkehrsteilnehmer durch die bessere Übersichtlichkeit auch ein etwas sichereres Empfinden. Der Verkehrsknoten und die folgenden Unfallursachen sind in jenem Bereich allerdings sehr komplex, so dass man hier noch keinen Zusammenhang herstellen kann.

3.5 Weimar – Ettersburger Straße



Weimar, Ettersburger Straße, Foto: Thomas Müller SKP

3.5.1 Ausgangssituation

Rund einhundert Jahre ist sie alt, die Bahnunterführung in der Ettersburger Straße in Weimar. Über sie rollten 1914 Soldatenzüge in den Ersten Weltkrieg, kamen die Abgeordneten der Deutschen Nationalversammlung 1919 in die Klassikerstadt, schoben sich Ende der dreißiger, Anfang der vierziger Jahre Deportationszüge in Richtung Konzentrationslager Buchenwald. Die Brücke war Zeuge der Geschichte. Auch heute noch rollt der – gottlob zivile, friedliche – Bahnverkehr über das zwölf Meter breite intakte Bauwerk. Mehr als sieben Überbauten sind im Lauf der Jahrzehnte hinzugekommen und lassen die Brücke zu einem besonderen Verkehrsdenkmal werden. Es ist damit in mehrfacher Hinsicht ein authentisches Stück Weimarer Geschichte.

Doch nicht nur auf der Brücke, sondern auch unter ihr rauscht der Verkehr in und aus der Kultur- und Klassikerstadt. Tausende Autos, LKW und dutzende Busse passieren tagtäglich die Brücke. Sie ist ein neuralgischer Punkt im Stadtverkehr. Das bleibt für die Brücke nicht ohne Folgen: Verschmutzungen und Ablagerungen durch Abgase nagen unablässig am Bauwerk.

Auch Vandalismus hatte in den letzten Jahrzehnten seinen Teil dazu beigetragen, dass aus der Brücke ein graues, wenig sehenswertes Nadelöhr wurde, durch das man schnell hindurch wollte. Insbesondere die Beleuchtung im Tunneldurchgang war Ziel regelmäßiger Zerstörungen. Dieser Zustand ist seit geraumer Zeit Vergangenheit. Dank des Illuminationsprogramms für Bahnunterführungen der Stiftung „Lebendige Stadt“ wurde die Bahnunterführung von Mai 2011 bis November 2012 modernisiert.

3.5.2 Der Planungs- und Umsetzungsprozess

Dazu reichte die Abteilung Tiefbau der Stadtverwaltung die Bewerbungsunterlagen ein, stellte den Fördermittelantrag, sorgte teilweise für die Bauüberwachung, die Koordinierung der Planung und der Ausführung. Der Rückbau der alten Tunnelbeleuchtung erfolgte im Auftrag der Stadt durch die Wartungsfirma. Der städtische Bauhof zeichnete für die Säuberung und Befestigung der Geländerkonstruktionen verantwortlich.

Für eine moderne, künstlerisch ansprechende Beleuchtung sorgen seither blaue LED-Lichtbänder, die in speziell angefertigten Längen an den Stahlträgern der Brücke befestigt wurden. Für die direkte Anstrahlung in der Brückenmitte wurden vier blaue LED-Strahler montiert. Fußgänger und Autofahrer werden sich besonders über die Ausleuchtung der Fahrbahn und Gehwege freuen: acht LED-Wandleuchten mit warmweißem Licht spenden ausreichend Helligkeit. Die neue Illumination arbeitet deutlich energiesparender als die alten Lampen: pro Jahr ergibt sich eine Einsparung von 800 KW.

Doch nicht nur die Helligkeit und die Optik der Unterführung, auch die Sicherheit bzw. das Sicherheitsempfinden der Fußgänger und Autofahrer wurde deutlich verbessert. Aus einem dunklen Schlauch wird – zumindest in den Abend- und Nachtstunden – eine moderne, künstlerisch beleuchtete Passage, die sich Fußgängern und Autofahrern öffnet. Trotz der Gesamtkosten von 53 000 Euro ist die Investition ein Gewinn für alle – sie wertet das Areal nachhaltig auf.

Im Zuge des Projekts tat auch die Deutsche Bahn als Eigentümerin der Brücke das ihrige, das Brückenbauwerk in ein besseres Licht zu rücken. Sie ließ die Natursteinwände sandstrahlen – ein Jungbrunnen für die Steine. Der alte Schmutz wich neuer Sauberkeit. Die vorhandenen Werbetafeln wurden an einer anderen Stelle außerhalb der Brücke neu angebracht. Sichtbare Regenfallrohre wurden repariert und gestrichen. Damit komplettierte sich die Erneuerung der Bahnunterführung in der Ettersburger Straße zu einem gelungenen Gesamtwerk.

Ein Großteil der Arbeiten musste übrigens bei Vollsperrung des Verkehrs durchgeführt werden. Dafür eigneten sich vor allem die Nachtstunden. In guter Zusammenarbeit mit der Stiftung „Lebendige Stadt“, der Deutschen Bahn AG, dem Planungsbüro Michael Beetz aus Erfurt, der Stadtwirtschaft, den Leuchtenherstellern, der Straßenverkehrsbehörde und der Wartungsfirma wurden für alle Probleme unbürokratische und praktikable Lösungen gefunden.

Unser Dank gilt allen Beteiligten, insbesondere der Stiftung „Lebendige Stadt“ Hamburg und der Deutschen Bahn AG für die finanzielle Unterstützung. Ich wünsche mir, dass noch viele weitere Städte vom Illuminationsprogramm profitieren. Weimar jedenfalls hat sehr gute Erfahrungen damit gemacht!



Fotos: Thomas Hampel

Die Bahnunterführung an der Hamburger Sternschanze war das Pilotprojekt für das bundesweite Illuminationsprogramm der Stiftung „Lebendige Stadt“.

4. Fotodokumentation aller Illuminationsprojekte

31 Bahnunterführungen in 24 Städten erstrahlen in neuem Licht. Mal blau, mal grün, manchmal auch bunt. Dunkler, unangenehm empfundener Raum ist jetzt erlebbar, und die Bürger fühlen sich sicherer. Moderne Leuchtentechnik schont die Umwelt – und die Stadtkassen. Möglich machte all dies das bundesweite Illuminationsprogramm der Stiftung „Lebendige Stadt“.

In den Städten, die an dem bundesweiten Illuminationsprogramm teilgenommen haben, sind revitalisierte und künstlerisch aufgewertete Räume entstanden. Folgende Städte beteiligten sich an dem Illuminationsprogramm: Aachen, Berlin, Bottrop, Gütersloh, Hagen, Hamm, Hannover, Helmstedt, Herne, Hiddenhausen, Karlsruhe, Köln, Leipzig, Moers, Offenbach, Osnabrück, Schönebeck/Elbe, Schwerte, Singen am Hohentwiel, Soest, Velbert, Weimar und Witten.

Verantwortlich für die Erarbeitung und Realisierung der individuellen Lichtpläne waren die örtlichen Planungsämter. Neben dem Zuschuss der Stiftung „Lebendige Stadt“ und der Unterstützung durch die Deutsche Bahn, Philips und die örtlichen Handwerkskammern konnten vielfach weitere Spender oder Freiwillige gewonnen werden. Vielerorts führten die Illuminationen auch zu weiteren Verschönerungen im Umfeld: So wurde beispielsweise das Brückenmauerwerk gereinigt oder restauriert und die öffentliche Beleuchtung modernisiert, störende Werbeflächen wurden entfernt und neue Fahrradstellplätze errichtet. In den teilnehmenden Städten ist man zu Recht stolz auf das erbrachte Werk. Viele Illuminationen wurden gemeinsam mit den Bürgern eingeweiht. Die Dokumentation der einzelnen Projekte ist zu finden unter www.lebendige-stadt.de.



Die Initiatoren: Dr. Andreas Mattner (Vorstandsvorsitzender Stiftung „Lebendige Stadt“), Michael Batz (Lichtkünstler, Theatermacher und Szenograf) und Alexander Otto (Kuratoriumsvorsitzender Stiftung „Lebendige Stadt“).



Alexander Otto,
Kuratoriumsvorsitzender
Stiftung „Lebendige Stadt“:
„Zum 10-jährigen Jubiläum der
Stiftung ‚Lebendige Stadt‘ haben
wir 2010 unser Illuminations-
programm für Bahnunterführungen
ins Leben gerufen und ein
Fördervolumen von 775.000 Euro
zur Verfügung gestellt. Wir
freuen uns sehr, dass inzwischen
mit der Verschönerung von 31
Unterführungen in 24 Städten
herausragende Projekte in
vielen Regionen Deutschlands
entstanden sind.“



Roger Karner,
Geschäftsführer
Philips Lighting:
„Wir haben als technischer
Partner das erfolgreiche Brücken-
programm der Stiftung begleitet.
Neben der Energieeffizienz ist es
besonders die lange Lebensdauer
des Leuchtmittels, die für den
LED-Einsatz spricht. Damit sinken
Stromverbrauch und Wartungs-
kosten – und das bei einer
optimalen Beleuchtungsqualität.“



Witten – Ruhrstraße



Stimmungsvoll in Szene gesetzt: die Bahnunterführung an der Herbeder Straße in Witten. Zur Anlage gehören 20 LED-Hochleistungsstrahler, die die Brückenträger hervorheben, und 20 LED-Rohrleuchten für die Stirnseiten.



Sonja Leidemann, Bürgermeisterin der Stadt Witten:

„Herzlichen Dank an die Stiftung ‚Lebendige Stadt‘, die es der Stadt Witten ermöglicht, an ihrem Programm zur ‚Illumination von Bahnunterführungen‘ teilzunehmen. Licht in dunkle Bereiche der Städte zu bringen – und dazu gehören leider häufig Bahnunterführungen – gibt unseren Bürgerinnen und Bürgern das Gefühl von Sicherheit und schafft im wahrsten Sinne des Wortes ‚Lichtblicke.‘“



Start der Illumination im Mai 2013: (von links) Künstler Paul Rybarsch, Bürgermeisterin Sonja Leidemann, Stiftungsvorstand Gerhard Fuchs und Planungsamtsleiter Franz Buresch.

Fotos: Walter Fischer

Die Bahnunterführung an der Ruhrstraße wird in ein kräftiges grünes Licht getaucht.



Moers – Homberger Straße

Bunt und freundlich beleuchtet – so präsentiert sich die neugestaltete Unterführung an der Homberger Straße in Moers.



Norbert Ballhaus,
Bürgermeister
der Stadt Moers:

„Moers hat jetzt dank der Unterstützung der Stiftung ‚Lebendige Stadt‘ ein attraktives Eingangstor zur Stadt. Der Bahnhofstunnel ist bunt und hell statt grau und dunkel. Die energieeffiziente LED-Technik schont Umwelt und öffentliche Kassen gleichzeitig. Die Bahnunterführung in Moers hat außerdem eine zusätzliche künstlerische Note erhalten. Zwei Graffiti-Künstler haben bunte Radfahrer-Motive an die Mauern gebracht – passend zur fahrradfreundlichen Stadt Moers.“



Einweihung im November 2012 mit Bürgermeister Norbert Ballhaus (2.v.l.) und Prof. Dr. Rainer P. Lodemann vom Stiftungsrat der „Lebendigen Stadt“ (ganz rechts).

Fotos: Anne Orthen

Köln – Marzellenstraße



Die Bahnunterführung an der Marzellenstraße in Köln: Eine Hintergrundbeleuchtung der Glasbausteine sowie die Inszenierung der Stahlkonstruktion mit grünlichem LED-Licht machen den vorher düsteren Tunnel zu einer hellen Lichtpassage.

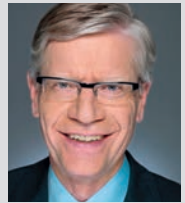
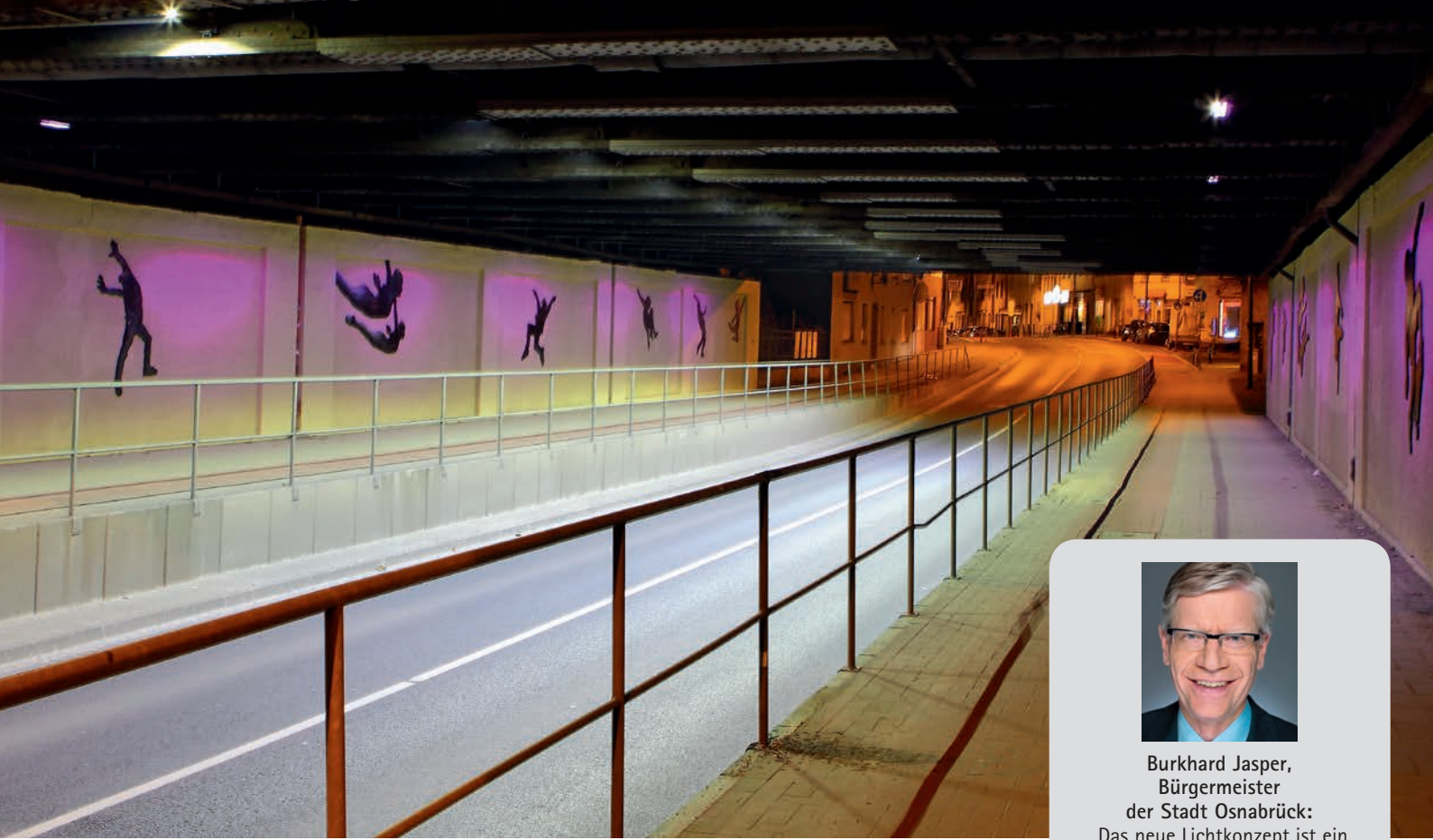


Jürgen Roters,
Oberbürgermeister
der Stadt Köln:

„Die Bahnunterführung Marzellenstraße erstrahlt in neuem Licht. Erst jetzt entfaltet die historische Gusseisenkonstruktion ihre stadt-räumliche Wirkung, aber die beste Wirkung ist: Der Unraum unter der Eisenbahnbrücke ist verschwunden, stattdessen ist jetzt der Übergang zwischen Eigelstein und der direkten Domumgebung einladend gemacht.“

Fotos: Stadt Köln

Osnabrück – Buersche Straße



**Burkhard Jasper,
Bürgermeister
der Stadt Osnabrück:**

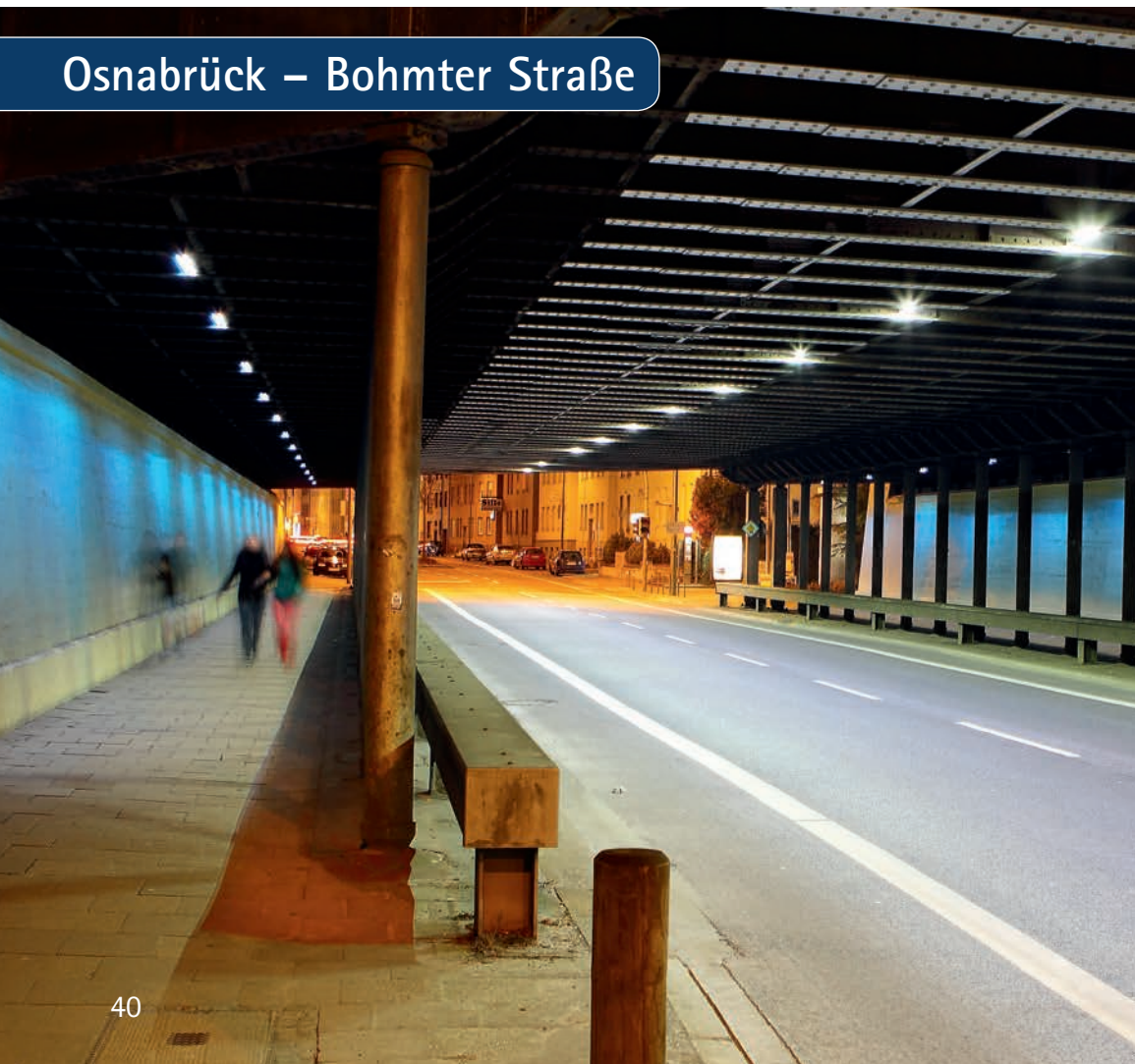
„Das neue Lichtkonzept ist ein hervorragendes Beispiel dafür, wie Ästhetik und Energieeffizienz miteinander harmonisieren können. Die Aufwertung der Unterführungen durch die neue LED-Beleuchtung ist evident. Gleichzeitig wird der Energieverbrauch um über 60 Prozent reduziert und ein jährlicher Ausstoß von über 24 Tonnen CO₂ vermieden. Überdies erhalten Fahrbahn und Gehweg eine vorzügliche Ausleuchtung. Wir in der Stadt Osnabrück wünschen uns, dass auch zukünftig derartige Projekte durchgeführt werden, um unsere Umwelt zu schonen und die Lebensqualität unserer Stadt aufzuwerten.“



Fotos: Jürgen Ruhrmann

Schalten gemeinsam die neue LED-Beleuchtung an der Bahnunterführung Bohmter Straße ein: (von links) Jürgen Ruhrmann (Stadtwerke-Projektleiter), Wolfgang Griesert (Stadtbaurat), Gerhard Fuchs (Vorstand Stiftung „Lebendige Stadt“) und Burghard Gutowski (Leiter Netzplanung Stadtwerke).

Osnabrück – Bohmter Straße



Hannover – Lister Meile



Fotos: Nancy Heusel

Einweihung der Illumination im Dezember 2012 mit Niedersachsens damaliger Sozialministerin Aygül Özkan, die auch dem Stiftungsrat der „Lebendigen Stadt“ angehört, und Hannovers Stadtbaurat Uwe Bodemann (rechts).

In neues Licht getaucht: 50 LED-Lichtleisten erhellen die bislang eher im Dunkeln liegenden Säulen und Träger der Bahnunterführung Lister Meile in Hannover.



Wittich Schobert,
Bürgermeister
der Stadt Helmstedt:

„Die Helmstedter Brücke hat als eine Art ‚Stadtter‘ eine große gestalterische Bedeutung. Das Ergebnis überrascht nicht nur wegen der künstlerischen Wirkung, sondern weil es den Charakter der Brücke so deutlich ins Freundliche wandelt und dem Fußgänger subjektiv viel mehr Sicherheit vermittelt. Wir sind sehr erfreut darüber, dass wir durch die Förderung einen prägenden Teil unserer Stadt weiterentwickeln konnten.“



Fotos: Jeremy Lahn

Einweihung der neu illuminierten Bahnunterführung im Dezember 2012.

Helmstedt – Magdeburger Tor

Offenbach am Main – Bieberer Straße



**Horst Schneider,
Oberbürgermeister
der Stadt Offenbach:**

„Die Eisenbahnüberführung ist ein Eingangstor in die Innenstadt. Hier kommen jeden Tag viele Fußgänger, Radfahrer und PKWs vorbei. Sie werden von der frechen, plakativen Gestaltung begrüßt und neugierig gemacht. Die Unterführung ist außerdem ein wichtiges Verbindungsglied zwischen der Innenstadt und der südlichen Vorstadt. Diese Funktion wird durch die Illumination unterstützt. In der Nacht ist die Illumination ein echter Gewinn für das Stadtbild.“



Foto: georg-foto

Bei der Einweihung in Offenbach im März 2013: Oberbürgermeister Horst Schneider (Mitte), Handwerkspräsident Bernd Ehinger (links) und Dr. Roland Gerschermann, Geschäftsführer der Frankfurter Allgemeinen Zeitung und Stiftungsrat der „Lebendigen Stadt“.



g waren
nd Erde.
n Rest
gemacht.

Die Eskimos haben
90 Wörter für Schne
Die Deutschen über
für Handwerk!!!

Tischlerin

Industriemechanik

Elektronik

Maler + LackiererIn



Die Bahnunterführung Bieberer Straße in Offenbach präsentiert sich mit neuer Beleuchtung und neuer Wandgestaltung. Auszubildende aus dem regionalen Handwerk haben die Wände gemeinsam mit Handwerksmeistern gestaltet. Das Motiv ist eine Idee des Limburger Graffiti-Künstlers Christian Wagner von „100 Herz Kreativkultur“.

Neues Lichtzeichen: Das Bahnbrückental in Schönebeck an der Elbe ist durch die neue Illumination zu einem echten Hingucker geworden.

Schönebeck – Bahnbrückental



Hans-Jürgen Haase,
Oberbürgermeister der Stadt
Schönebeck an der Elbe:
„Mit der Illumination des Schöne-
becker Bahnbrückentals wurde
unsere aktuelle Stadtentwicklung
durch einen buchstäblichen
'Lichtblick' ergänzt. Ich bin den
Initiatoren, Förderern und
Umsetzern dieses Vorhabens
auch deshalb sehr dankbar, weil
das abendliche Licht auf das
symbolische Tor zu unserer Alt-
stadt aufmerksam macht und
diesem Quartier ein gutes Stück
mehr urbanen Charakter verleiht.
Es ist ein echter Hingucker,
dient dem Sicherheitsgedanken
und hat einen die Stadtteile
verbindenden Charakter.“

Fotos: Holger Sieglitz



Berlin – Yorckbrücken



Schluss mit der Dunkelheit: Sieben der 30 denkmalgeschützten Yorkbrücken zwischen Kreuzberg und Schöneberg sind jetzt effektiv illuminiert.



Klaus Wowereit,
Regierender Bürgermeister
von Berlin:

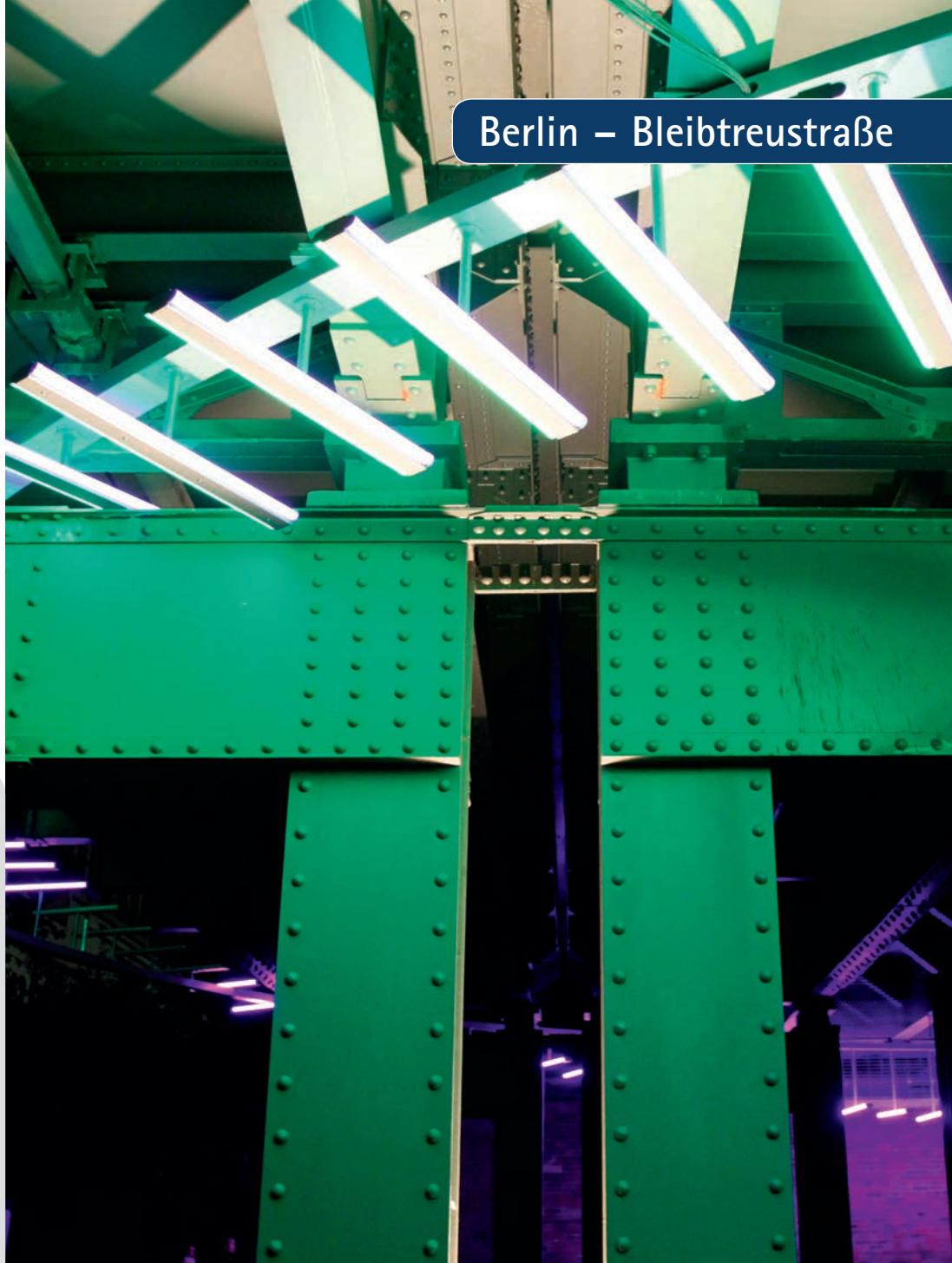
„Bahnbrücken prägen in Berlin vielerorts das Stadtbild. Werden sie lichttechnisch in Szene gesetzt, so fördert dies nicht nur das Sicherheitsgefühl der Passantinnen und Passanten; häufig tritt erst durch die kunstvolle Illuminierung auch die architektonische Qualität des Bauwerks in Erscheinung. Ich danke der Stiftung „Lebendige Stadt“ dafür, dass sie diese Aufwertung eines wichtigen Teils des öffentlichen Raums an mehreren markanten Brückenbauwerken in Berlin möglich gemacht hat.“



Fotos: Jan-Peter Boehning

Einweihung der Illumination an den Yorkbrücken in Berlin im Januar 2013: (von links) Ingulf Leuschel (Deutsche Bahn), Bezirksbürgermeisterin Angelika Schöttler, Wolfgang Tiefensee (Bundesminister a.D. und stv. Kuratoriumsvorsitzender Stiftung „Lebendige Stadt“), Heinz Tippe (Gruppe Planwerk) und Michael Batz (Lichtkünstler und Vorstandsmitglied Stiftung „Lebendige Stadt“).

Berlin – Bleibtreustraße



Farbig beleuchtet: die Unterführung am S-Bahnhof Grünau in Berlin.

Berlin – S-Bahnhof Grünau



Foto: Archiv SIS

Herne – Von-der-Heydt-Straße

Neu beleuchtet: die Bahnunterführung an der Von-der-Heydt-Straße in Herne-Mitte.



Herne – Hauptstraße

Kein dunkler „Angstraum“ mehr: die Unterführung an der Hauptstraße in Wanne.



Herne – Wilhelmstraße

Ebenfalls neu illuminiert: die Bahnunterführung an der Wilhelmstraße in Wanne.



Horst Schiereck,
Oberbürgermeister
der Stadt Herne:

„Mit den jetzt umgesetzten drei Projekten zur künstlerischen Illumination von Bahnbrücken konnte die Stadt Herne auf ihrem Weg zur städtebaulichen Erneuerung weiter voranschreiten. Die Maßnahmen fügen sich ein in die Stadtumbau-Strategie der Stadt zur Stärkung der Zentren Herne-Mitte und Wanne-Mitte. Gleichzeitig konnten mit der Illuminierung der über hundert Jahre alten Brücken wichtige bauhistorische Zeugnisse der Industrialisierung Hernes in den Fokus der Aufmerksamkeit gerückt werden. Die Zielsetzungen der Stadt und die Fördermöglichkeiten der Stiftung ‚Lebendige Stadt‘ sind so zum richtigen Zeitpunkt eine gelungene Symbiose eingegangen.“

Fotos: Thomas Schmidt (Stadt Herne)



Jörg Dehm,
Oberbürgermeister
der Stadt Hagen:

„In Zeiten ausgesprochen knapper finanzieller Ressourcen fällt es zunehmend schwer, wünschenswerte Projekte im Stadtraum in die Tat umzusetzen. Umso dankbarer sind wir daher als Stadt Hagen, dass wir zu jenen insgesamt 23 deutschen Städten zählen durften, die von der Stiftung ‚Lebendige Stadt‘ eine namhafte Förderung für die Illumination einer Bahnunterführung erhalten haben. Erklärtes Ziel war es, den ansonsten eher dunklen Raum durch eine moderne, künstlerisch gestaltete Beleuchtung auf besondere Weise erlebbar und zugleich auch noch ein Stück sicherer zu machen. All dies ist im vorliegenden Fall eindrucksvoll gelungen.“



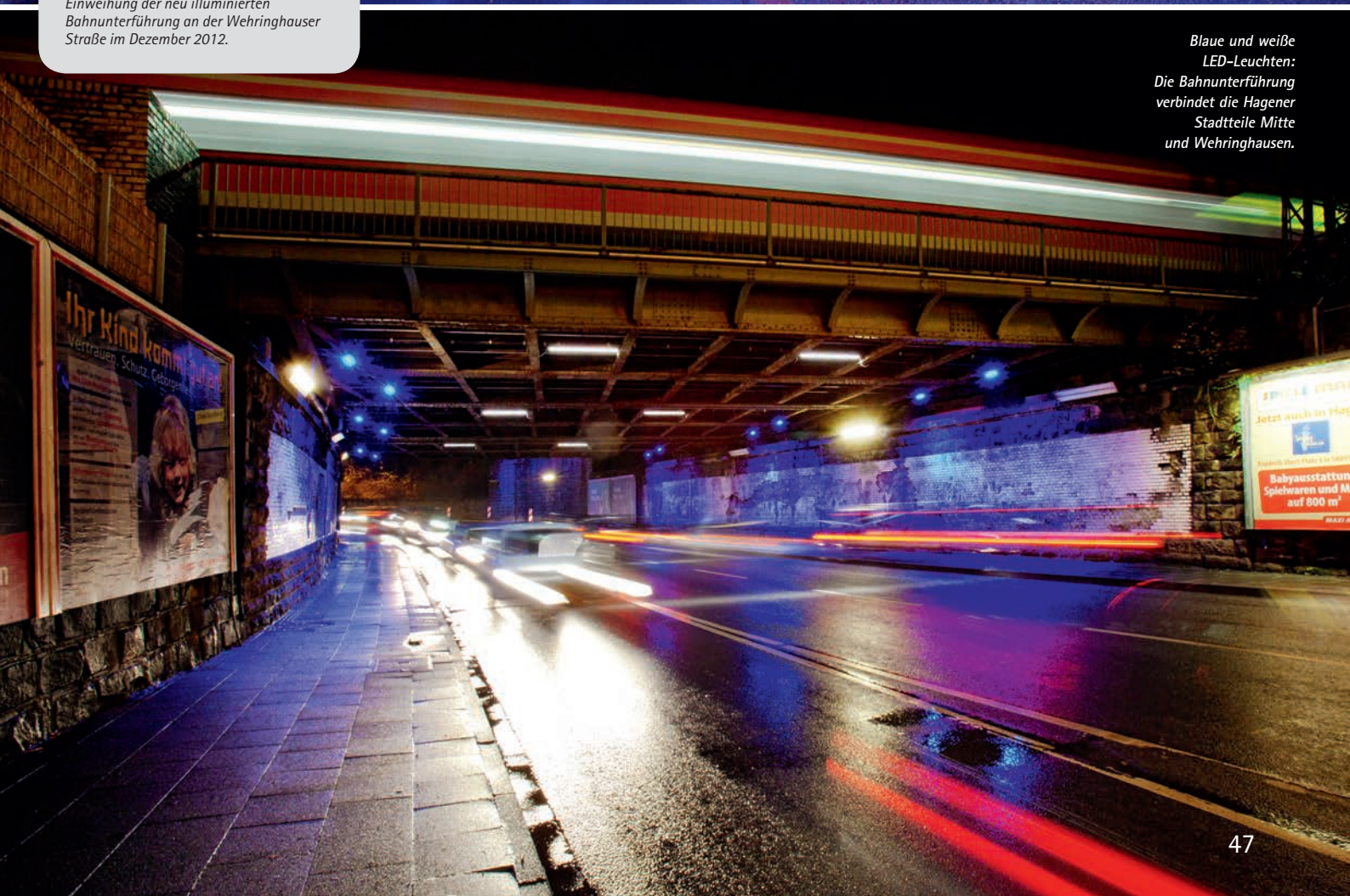
Fotos: Anne Orthen

Einweihung der neu illuminierten
Bahnunterführung an der Wehringhauser
Straße im Dezember 2012.

Hagen – Wehringhauser Straße



Blaue und weiße
LED-Leuchten:
Die Bahnunterführung
verbindet die Hagener
Stadtteile Mitte
und Wehringhausen.





**Dr. Eckhard Ruthemeyer,
Bürgermeister
der Stadt Soest:**

„Das Programm der Stiftung ‚Lebendige Stadt‘ hat der Stadt Soest ermöglicht, das bislang weitgehend konturlose und triste Erscheinungsbild der Walburger Unterführung, einer täglich viel genutzten Eisenbahnunterführung, in mehrfacher Hinsicht aufzuwerten. Dabei offenbaren sich die Verbesserungen gleichsam in ästhetischer wie in funktionaler Weise. Durch den Austausch der alten Beleuchtung gegen moderne, energiesparende LED-Beleuchtung wurde überdies ein nachhaltiger Effekt im Sinne der Umwelt wie der Finanzen erreicht.“



*Einweihung der neuen Illumination mit
Bürgermeister Dr. Eckhard Ruthemeyer (2.v.l.)*

Fotos: Stadt Soest

Soest – Walburger Unterführung



*Weißer und blauer LED-
Leuchten tauchen die
Walburger Unterführung
in Soest bei Dunkelheit
in ein angenehmes Licht.*

Hiddenhausen – Herforder Straße

*Die „Blaue Brücke“: die
neue LED-Beleuchtung in der
Unterführung an der
Herforder Straße sieht nicht
nur gut aus, sondern senkt
auch den Energieverbrauch.*

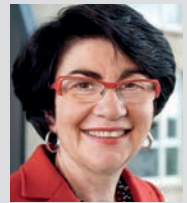


**Ulrich Rolfsmeier,
Bürgermeister
der Gemeinde Hiddenhausen:**
„Die Bahnbrücke Schweicheln-Bermbeck erstrahlt im neuen Licht. Mit Hilfe der Stiftung ‚Lebendige Stadt‘ wurde hier ein blaues Wunder geschaffen. Durch die Akteure vor Ort wurde die Brückenbeleuchtung umgesetzt. Sozial benachteiligte Jugendliche, die eine Ausbildung bei der Evangelischen Jugendhilfe Schweicheln-Bermbeck machen, haben daran mitgearbeitet. Sie hatten die Möglichkeit, ein Werk zu schaffen, das viele Menschen erfreut.“

Fotos: Gemeinde Hiddenhausen

Gütersloh – Lindenstraße

*Tor zur Stadt:
Die Eisenbahnbrücke an
der Lindenstraße in Gütersloh
ist mit energieeffizienter
LED-Technik illuminiert.*



**Maria Unger,
Bürgermeisterin
der Stadt Gütersloh:**

„Diese Illumination mit moderner LED-Technik erhellt das Tor zur Stadt. Damit schaffen wir Verbindungen und bauen Barrieren ab. Diese Unterführung in Gütersloh verbindet Wohngebiete, liegt nah am Bahnhof und ist mittendrin in der Stadt. Mit der Projektförderung durch die Stiftung „Lebendige Stadt“ ist ein freundliches, helles Entree entstanden, eine Aufwertung des Stadtraums, die unseren Bürgerinnen und Bürgern Freude macht.“



Fotos: Anne Orthen

Bei der Einweihung der Illumination im Januar 2013: (von links) Baudezernent Josef E. Löhr, Fachbereichsleiter Alfons Buske, Bürgermeisterin Maria Unger und Gerhard Fuchs vom Vorstand der Stiftung „Lebendige Stadt“.



**Dr. Frank Mentrup,
Oberbürgermeister
der Stadt Karlsruhe:**

„Eine vorher eher triste und unangenehme Situation – die aber im Stadtgrundriss eine bedeutende Eingangssituation formuliert – konnte durch ein neues effizientes Lichtkonzept erheblich wertiger und freundlicher gestaltet werden. Der Stiftung gilt daher unser Dank für die großzügige und unkomplizierte finanzielle Unterstützung.“



Einweihung der Bahnunterführung Mittelbruchstraße in Karlsruhe im Januar 2013 mit Prof. Dr. Willi Alda vom Kuratorium der Stiftung „Lebendige Stadt“.

Fotos: Stadt Karlsruhe

Karlsruhe – Mittelbruchstraße



Mit dem neuen Lichtkonzept ist die zuvor eher triste Unterführung zu einem „Leuchtkörper“ mit anziehender Ausstrahlung geworden.

Bottrop – Brücke am Hauptbahnhof

Grünes Licht: Die Bahnunterführung an der Essener Straße in Bottrop ist mit einem neuen Lichtkonzept verschönert worden.



**Bernd Tischler,
Oberbürgermeister
der Stadt Bottrop:**

„Mit der finanziellen Unterstützung aus der bundesweiten Illuminationsoffensive der Stiftung ‚Lebendige Stadt‘ ist es der Stadt Bottrop gelungen, den Stadteingang durch die Illumination der Brücke am Hauptbahnhof mit einer modernen, künstlerisch gestalteten Beleuchtung erlebbar zu machen. Außerdem wurde eine weitere positive Veränderung des Bahnhofumfeldes bewirkt. Das Feedback der Projektbeteiligten wie auch der Anwohner ist erfreulich positiv.“



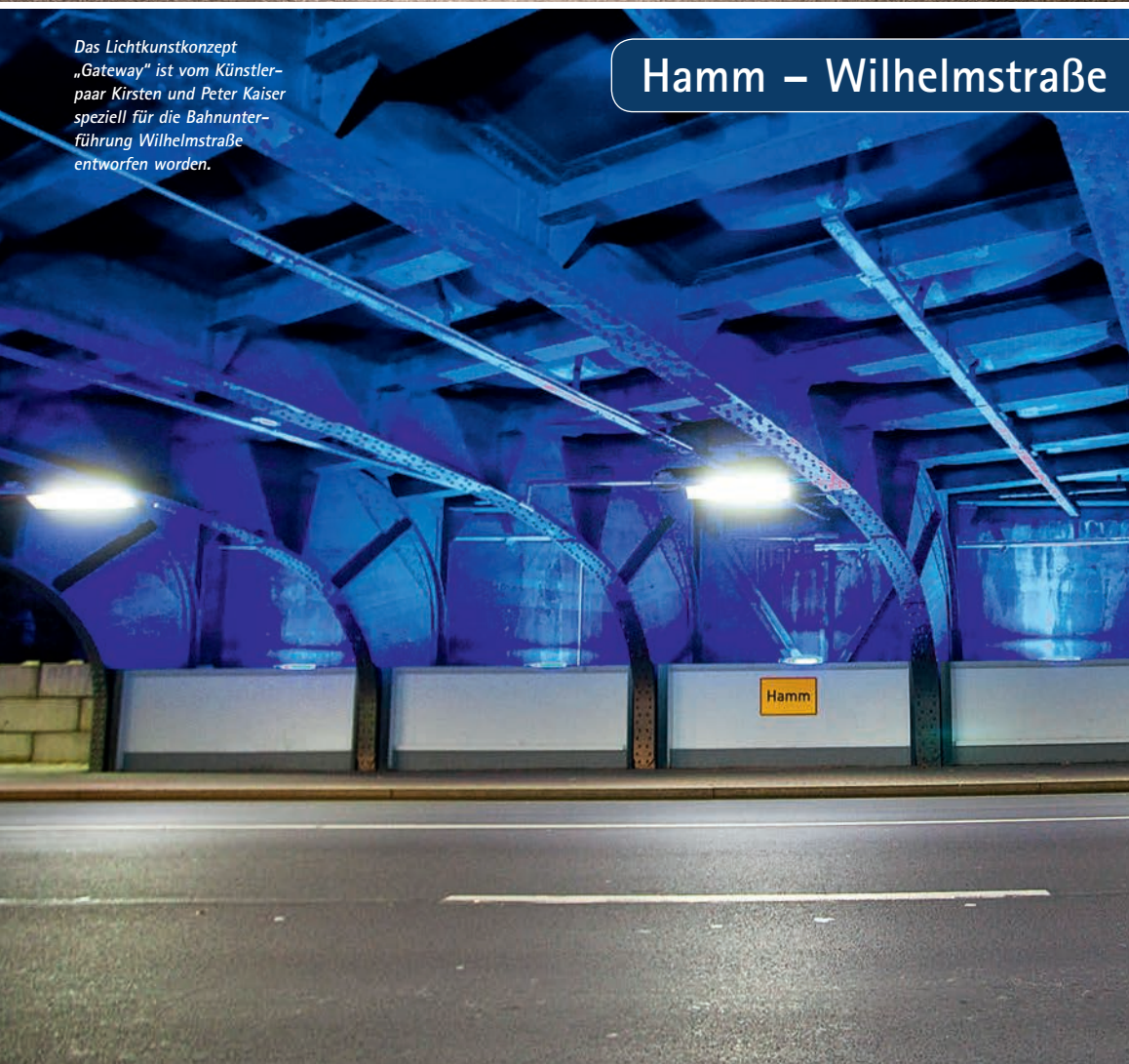
Einweihung der neuen Brückenillumination im Oktober 2012 mit Rando Aust, Vorstandsbevollmächtigter der Stiftung „Lebendige Stadt“ (2.v.r.).

Fotos: Anne Orthen



Das Lichtkunstkonzept „Gateway“ ist vom Künstlerpaar Kirsten und Peter Kaiser speziell für die Bahnunterführung Wilhelmstraße entworfen worden.

Hamm – Wilhelmstraße



Thomas Hunsteger-Petermann,
Oberbürgermeister
der Stadt Hamm:

„Die Neugestaltung der Unterführung Wilhelmstraße, die durch private und öffentliche Initiative möglich wurde, leistet einen wichtigen Beitrag zur Stadtgestaltung in Hamm. Das Lichtkunstkonzept ‚Gateway‘ ist in der Lage, die Unterführung aufzuwerten und attraktiver zu gestalten und zugleich die Torsituation sowohl nach Osten als auch nach Westen zu betonen. Mit der lichtkünstlerischen Inszenierung ist ein Blickfang gelungen. Ich freue mich, dass dieses Vorhaben mit Hilfe der Stiftung ‚Lebendige Stadt‘ umgesetzt werden konnte.“



Licht an: Die neugestaltete Bahnunterführung Wilhelmstraße in Hamm wurde im November 2012 in Anwesenheit von Oberbürgermeister Thomas Hunsteger-Petermann (links) und Stiftungsvorstand Michael Batz (Mitte) eingeweiht.

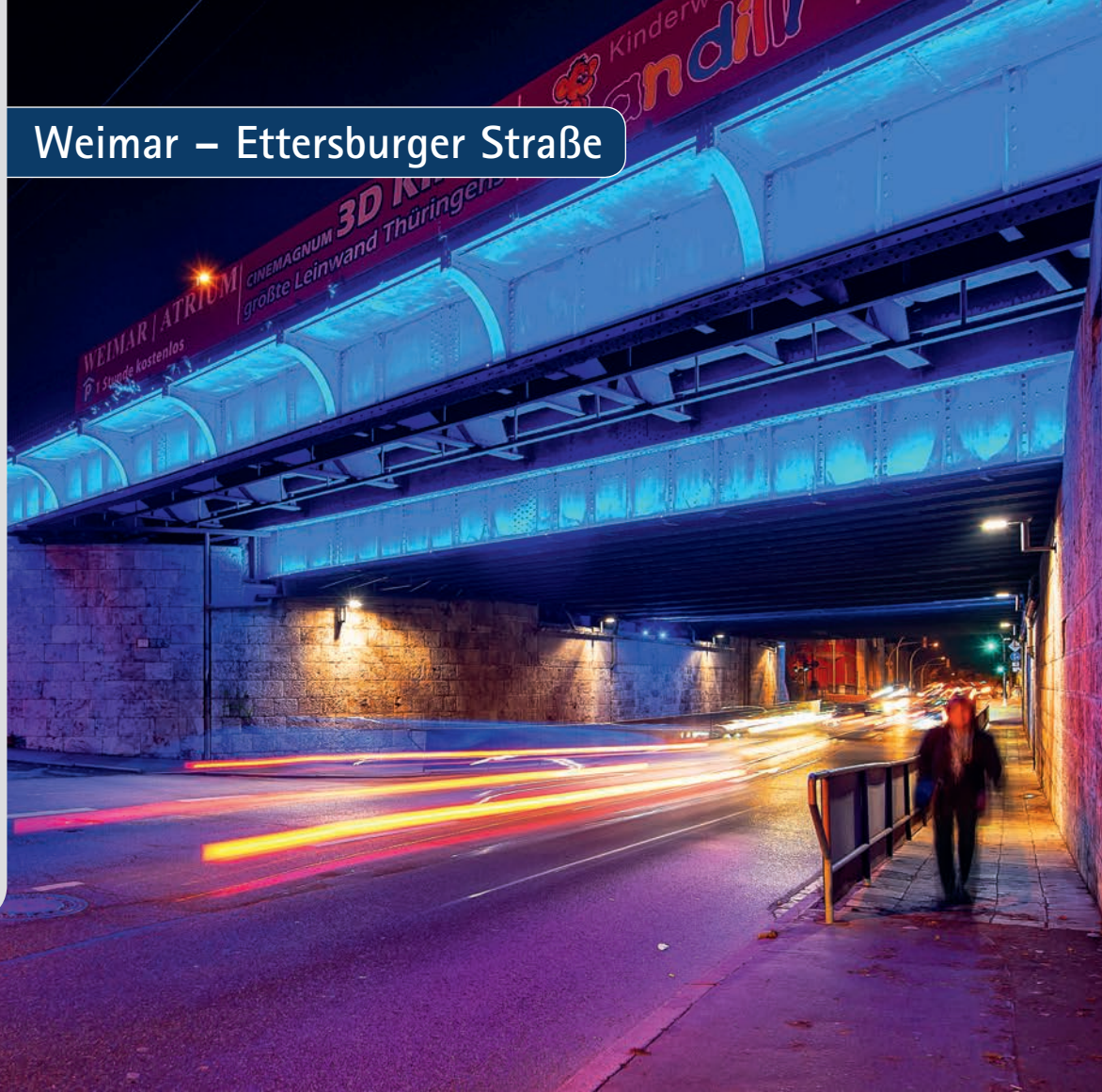


Stefan Wolf,
Oberbürgermeister
der Stadt Weimar:

„Die Illumination der Unterführung an der Ettersburger Straße ist ein Gewinn für unsere Stadt. Dies betrifft sowohl die energetische Einsparung wie auch die ästhetische Form. Die Weimarerinnen und Weimarer, aber auch viele Touristen, die zum Beispiel auf dem Weg zur Gedenkstätte Buchenwald sind, betrachten die Illumination der Unterführung als einen Gewinn für unsere Stadt. Es freut mich sehr, dass Weimar zu den ausgewählten Städten zählt, die von der Stiftung „Lebendige Stadt“ und der Deutschen Bahn AG inspiriert und gefördert wurden. Diesen Institutionen und all den beteiligten Mitarbeitern/-innen gilt mein ausdrücklicher Dank.“

Fotos: Thomas Müller / SKP

Weimar – Ettersburger Straße



Mit blauen LED-Lichtbändern werden die architektonischen Besonderheiten der Brückenkonstruktion hervorgehoben.





*Neues Kunstobjekt:
Die Unterführung an
der Rielasinger Straße
ist durch das neue
Illuminationskonzept und
ein 300 Quadratmeter
großes Wandkunstwerk
zu einer neuen Attraktion
in Singen geworden.*



**Oliver Ehret,
Oberbürgermeister
der Stadt Singen:**

„Die neue Illumination ist mehr
als nur schönes buntes Licht, sie
verbindet die Nord- und Südstadt
an der wichtigsten Stelle.
Wir freuen uns sehr über das
gelungene Werk und die Unter-
stützung der Stiftung.“

Fotos: Stadt Singen



Aachen – Königsbrücken

Das Ensemble der Eisenbahnbrücken über die Obere Königstraße in Aachen: Lichtakzente setzen die Königsbrücken neu in Szene.



Fotos: Anne Orthen

Einweihung der Brückenillumination im März 2013 mit Bezirksbürgermeister Achim Ferrari (2.v.l.) und Stiftungsvorstand Fritz Schramma (3.v.l.).



Velbert – Bernsaustraße

In rotem und blauem Licht erstrahlt die Eisenkonstruktion der Bahnunterführung an der Bernsaustraße. Der benachbarte Fußgängertunnel wird in einen warm-weißen Lichtton getaucht.



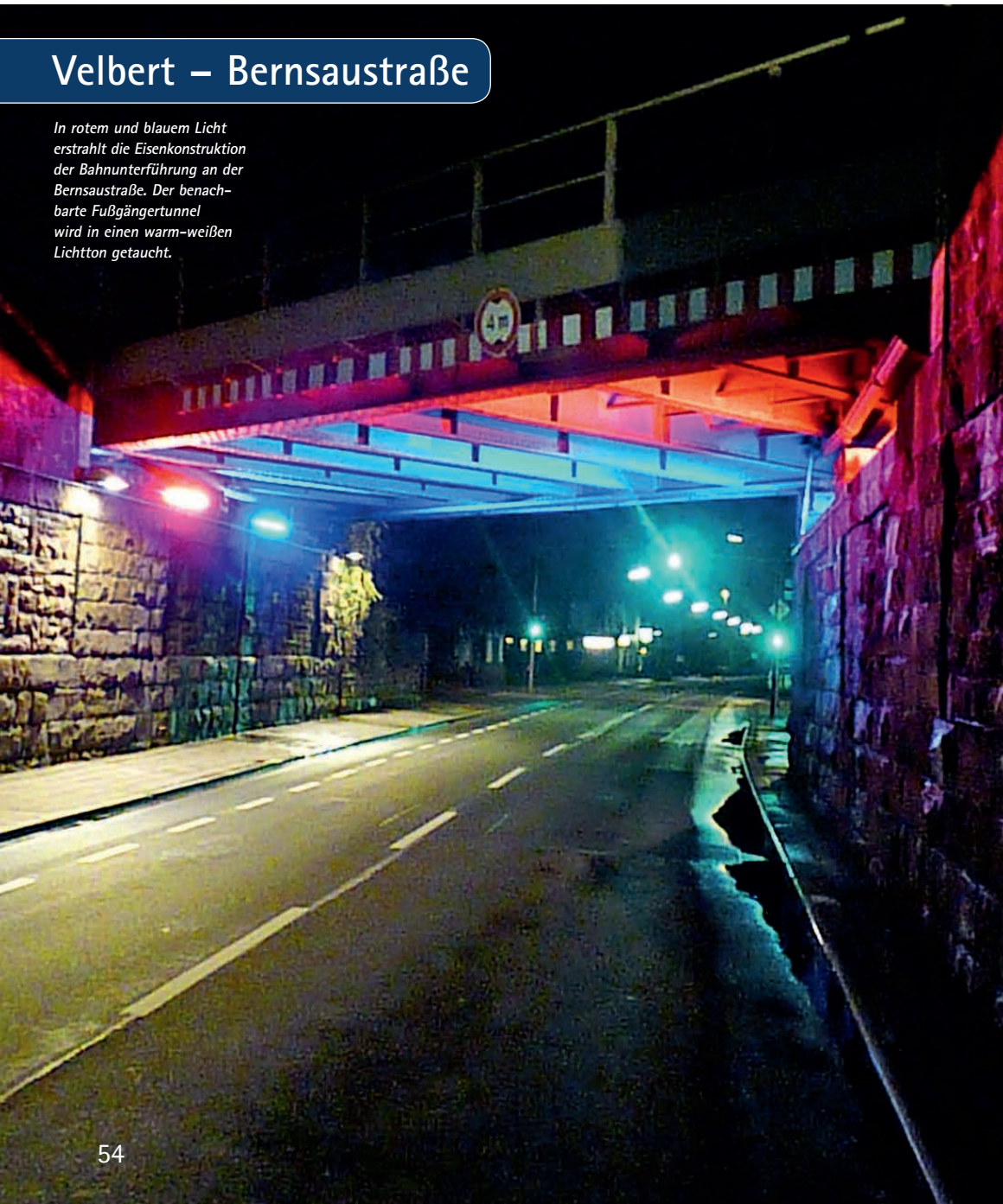
Stefan Freitag,
Bürgermeister
der Stadt Velbert:

„Die Bahnbrücke an der Bernsaustraße in Velbert-Nevigis ist Teil einer der ältesten Bahnstrecken Deutschlands. Ich bin froh, dass wir dank der Förderung durch die Stiftung ‚Lebendige Stadt‘ dieses Bauwerk in neuem Licht erscheinen lassen konnten. Damit wird die bauliche Trennung zwischen dem Stadtteilzentrum und dem Schloss Hardenberg und der dazugehörigen Vorburg aufgebrochen und dieser öffentliche Raum aufgewertet. Darüber hinaus werden jetzt auch die Fußgängerbereiche stärker und mit moderner Lichttechnik ausgeleuchtet, was zu einem höheren Sicherheitsgefühl für die Bürgerinnen und Bürger führen wird.“



Fotos: Stadt Velbert

Einweihung der neuen Illumination mit Bürgermeister Stefan Freitag (Mitte) und Stiftungsratsmitglied Lutz Lienenkämper (2.v.r.) im Februar 2013.



*Lichtkunst statt „Angstraum“:
Die neue Illumination der
Unterführung am Schwerter
Bahnhof wurde im November
2012 mit einem großen
Tunnelfest eingeweiht.*



Heinrich Böckelühr,
Bürgermeister
der Stadt Schwerte:

„Der jetzt mit einer spannenden Illumination ausgestattete Bahnhofstunnel ist ein leuchtendes Beispiel dafür, wie bürgerschaftliches Engagement in unserer Stadt funktioniert. Den Wunsch nach mehr und besserem Licht an dieser Stelle gab es schon lange. Aber den Anstoß zur Realisierung machte letztlich die Stiftung ‚Lebendige Stadt‘. Ohne deren Anschubfinanzierung in Form der Spende hätte das Projekt mangels eigener finanzieller Mittel nicht umgesetzt werden können.“

Fotos: Stadt Schwerte



Fazit

Es hätte den leider verstorbenen ehemaligen Oberbürgermeister von Düsseldorf, Joachim Erwin, sicher gefreut zu sehen, wie fruchtbar sein Impuls geworden ist. Gemeint ist die Anregung, sich der dunklen und schwierigen Orte einer Stadt anzunehmen, den Tunnels und Unterführungen. Welche Chancen, aber auch welche Komplexität ein solches Projekt haben kann, hat die Gestaltung der lang gezogenen Unterführung in der Erkrather Straße bereits vor Jahren gezeigt.

Ein Best-Practice-Modell, so die damalige Erkenntnis, muss einfach, nachvollziehbar und übertragbar sein. Das grundlegende Verkehrsdesign der Städte, entworfen in den Jahrzehnten der industriellen Revolution des 19. Jahrhunderts, hat Knotenpunkte, Engpässe und strapazierte Bauwerke geschaffen, die nach Pflege und zum großen Teil auch nach Revision verlangen. Dass diese Aufgabe – außerhalb grundlegender baulicher Veränderungen – sogar mit relativ überschaubaren Mitteln gelingen kann, ist als allgemeines Fazit festzustellen.

Die konzeptionellen Inhalte und Verfahrensvorschläge, die in einem Handbuch formuliert worden sind, haben sich als äußerst praktikabel und motivierend herausgestellt. Große, mittlere und kleine Städte haben erfolgreich an dem Programm teilgenommen, das es in dieser Form zuvor noch nicht gegeben hatte. Je nach spezifischer Ausgangslage haben sich diverse Modelle der Zusammenarbeit konstituiert: Ämter, Unternehmen, Planungsbüros, Bauhöfe, Gewerke, Künstler, Verwaltungen, Vereine, Verbände u. a. haben sich engagiert. Dieses Spektrum an Kooperation findet man nicht überall, aber fast immer dort, wo Kunst den öffentlichen Raum nicht nur als Ausstellungsfläche benutzt, sondern auch zur praktischen Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltssituation beiträgt. Das wird besonders daran sichtbar, das sich bei fast allen Illuminationen besondere Aktivitäten und Folgeinvestitionen in das direkte Umfeld entwickelten.

Unter diesem Aspekt konnte es auch gelingen, Jugendliche in die Arbeit mit einzubeziehen. Identität transportiert sich über Partizipation, und wer seinen Teil der Stadt mitgestalten kann, bekennt sich auch zu ihr. Insoweit tragen Lichtprojekte auch immer zu sozialen, kommunikativen und politischen Gewinnen bei.

Gestaltete Orte heben Unterbrechungen in urbanen Kommunikationen auf. Licht schreibt sich ein in das Stadtbild als Signatur der Aufmerksamkeit und Wertschätzung. Diese Qualität bleibt, auch wenn sie im hektischen Alltag nicht immer unmittelbar wahrgenommen wird. Die Rückmeldungen der teilnehmenden Städte waren durchweg positiv. Und auch die Auszeichnung der Stiftung „Lebendige Stadt“ für dieses Programm als Bundessieger im Bereich Kultur des Wettbewerbs „Ideen finden Stadt“ unterstreicht den Wert dieser Lichtprojekte.

Zu den Ergebnissen zählt auch die bestätigte Erkenntnis, dass technische Bauwerke nicht nur ein technisches, sondern auch ein gestalterisches Thema darstellen – zumal sie oft von hoher konstruktiver Schönheit sind! –, und dass sich mit zeitgemäßen Lichtsystemen eine vernünftige Lichtbilanz verbinden lässt mit durchaus anspruchsvoller Inszenierung. Der Wechsel zu LED-Applikationen hat durchweg Sinn gemacht und sollte bei zukünftigen Projekten fortgesetzt werden. Ausfälle bei Leuchten durch Vibrationen/Erschütterungen können dadurch minimiert werden.

Insgesamt kann dieses Projekt nur als großer Erfolg beschreiben werden. Es wäre sehr wünschenswert, wenn noch viele weitere Städte von diesem Know-How profitieren würden.

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)

Jan-Peter Boening (Seite 25)

Gerhard Fuchs (Seite 7)

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

Stadt Hamm (Seite 28, Titel)

Adrian Zorndt (Seite 8)

Internet:

www.lebendige-stadt.de

Hamburg, August 2014

Eine Gemeinschaftsinitiative von:

