



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

10.1293.01

BVD/P101293
Basel, 18. August 2010

Regierungsratsbeschluss
vom 17. August 2010

Ratschlag

**Neubau einer Fussgänger- und Velobrücke über die Birs am
Birköpfli – Neuer Birkopfsteig**

Inhaltsverzeichnis

1. Begehren	3
2. Ausgangslage	3
3. Ausschreibungsverfahren	4
3.1 Allgemeines.....	4
3.2 Rahmenbedingungen der Totalunternehmer-Ausschreibung	4
4. Projektbeschreibung	5
4.1 Siegerprojekt	5
4.1.1 Beschreibung	5
4.1.2 Bewertung der Jury	5
5. Kosten	7
5.1 Gesamtkosten.....	7
5.2 Finanzbeiträge Dritter.....	7
6. Ablauf und Termin	7
6.1 Genereller Ablauf und Organisation.....	7
6.2 Termine	8
7. Antrag	8

1. Begehren

Wir beehren uns, dem Grossen Rat den Ratschlag betreffend Neubau des Birskopfsteigs am Birsköpfli zu unterbreiten. Der vorgesehene Neubau, der den alten Steg aus den sechziger Jahren ersetzt, wurde in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Landschaft und der Gemeinde Birsfelden erarbeitet.

Das Vorhaben ist mit RRB Nr. 09/27/8.5 vom 1. Sept. 2009 ins Investitionsprogramm, Investitionsbereich 1, „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, aufgenommen worden. Für das Vorhaben beantragen wir Ihnen einen Kredit von insgesamt CHF 2'400'000 inkl. MwSt. ($\pm 10\%$, Preisbasis April 2010, Index 100.0, PKI Brückenbau) zu Lasten des Investitionsbereichs 1 „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“, Bau- und Verkehrsdepartement, Tiefbauamt, Positionsnummer 6170.200.2.0002. Abzüglich der Beiträge des Kantons Basel-Landschaft und der Gemeinde Birsfelden ist für den Kanton Basel-Stadt mit Nettokosten von CHF 1'200'000 inkl. MwSt. zu rechnen.

2. Ausgangslage

Der Birskopfsteig ist Bestandteil einer viel genutzten Langsamverkehrsachse entlang des Rheins. Die rund 70 m lange Brücke überspannt an der Kantonsgrenze zwischen Basel-Stadt und Basel-Landschaft die Birs. Die erste Brücke wurde in den sechziger Jahren erstellt und sollte im Herbst 2007 saniert werden. Namentlich ging es um den Ersatz der sechs Hängekabel. Im Juni 2007 musste der bestehende Birskopfsteig infolge Bruches eines der Hängekabel gesperrt und anschliessend teilweise demontiert werden. Der Pylon auf der Basler Seite sowie ein Stegelement stehen nach wie vor. Aufgrund der neuen Ausgangslage wurde nochmals hinterfragt, ob eine Instandstellung des bestehenden Steigs tatsächlich die optimale Lösung darstellt, zumal die nutzbare Brückenbreite von 2.70 m aufgrund der heute immer intensiveren Nutzung eigentlich zu schmal ist.

Umfangreiche Abklärungen haben gezeigt, dass ein Ersatz des bestehenden Steigs unter Berücksichtigung der neuen Bedürfnisse für den Fuss- und Veloverkehr bezüglich der nutzbaren Breite die wirtschaftlichste Lösung darstellt. Aus diesem Grund haben sich die Bauherrschaften Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Birsfelden gemeinsam zum Bau einer neuen Brücke entschlossen. Projektierung und Realisierung sollten einem Totalunternehmer übertragen werden.

Die Totalunternehmer-Ausschreibung richtete sich an qualifizierte Teams (Ingenieure, Architekten, Landschaftsarchitekten, Baumeister) mit dem Ziel, das gesamtwirtschaftlich günstigste Projekt mit dem dazugehörigen verbindlichen Angebot für die weiteren Projektierungsarbeiten und die Ausführung unter Berücksichtigung sämtlicher Randbedingungen und unter Berücksichtigung der Gestaltung und der Lebenszykluskosten zu ermitteln. Veranstalter der Totalunternehmer-Ausschreibung waren die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie die Gemeinde Birsfelden. Die Federführung lag beim Kanton Basel-Stadt, vertreten durch das Bau- und Verkehrsdepartement und handelnd durch das Tiefbauamt.

3. Ausschreibungsverfahren

3.1 Allgemeines

Die Ausschreibung erfolgte gemäss dem GATT/WTO-Übereinkommen. Das Verfahren wurde als offener Totalunternehmerwettbewerb in Anwendung des Gesetzes über die öffentliche Beschaffung durchgeführt. Die Anbieter mussten im Rahmen des Beschaffungsverfahrens ein Projekt ausarbeiten und dafür unter den vorgegebenen Rahmenbedingungen einen verbindlichen Preis offerieren, welcher die Ausführungsprojektierung und die eigentliche Realisierung des Brückenbauwerks umfasste.

Die Bewertung der Angebote erfolgte anhand folgender Kriterien und Gewichtungen:

- | | |
|--|--------|
| – Preis | (30 %) |
| – Technische Qualität | (25 %) |
| – Gestalterische Qualität | (25 %) |
| – Aufbau- und Ablauforganisation inkl. Schlüsselpersonal | (20 %) |

3.2 Rahmenbedingungen der Totalunternehmer-Ausschreibung

Im Rahmen der Ausschreibung wurden die durch die Unternehmen einzuhaltenden Rahmenbedingungen genau vordefiniert. Namentlich wurden Vorgaben bezüglich folgender Punkte gemacht:

- Einbettung des neuen Stegs in das bestehende Umfeld und Anbindung an das bestehende Wegnetz,
- Nutzbare lichte Breite von 4.5 m gemäss VSS-Norm SN 640 247,
- Maximales Längsgefälle im Rampen- und Brückenbereich von 6%,
- Berücksichtigung einer Hochwasserdurchflussmenge von 380 m³/s,
- Anordnungen betreffend Verbauung der Flussböschungen,
- Angaben zum Baugrund.

Die lichte Breite von 4.5 m ist ein partnerschaftlicher Entscheid, der aufgrund unterschiedlicher kantonaler normkonformer Projektrichtlinien entstanden ist und dem sich alle anschliessen konnten. Im Weiteren wurden zu verschiedenen Zeiten Zählungen der Fussgänger- und Veloströme durchgeführt. Die Spitzenstunden wiesen ein Verkehrsaufkommen von 200 – 250 Bewegungen auf, was einer Reserve von 100% zum Grenzwert (500 Bewegungen) der Norm entspricht. Eine weitere Entscheidungsgrundlage war auch das angrenzende Wegnetz mit Breiten von lediglich 3 bis 3.5 m.

Als Ergebnis der Totalunternehmer-Ausschreibung wurden insgesamt neun Projekte eingereicht, die die Eignungskriterien erfüllten. Die stimmberechtigte Jury zusammen mit Fachexperten beurteilten die Projekte auf die Zuschlagskriterien Technik, Gestaltung und Organisation.

Das nachfolgend erläuterte Projekt ist das eindeutige Resultat der Bewertung aller Mitglieder. Es wird dem Grossen Rat zur Ausführung empfohlen. Die Vergabe wurde am 24. März 2010 im Kantonsblatt publiziert.

4. Projektbeschreibung

4.1 Siegerprojekt

ARGE Birskopf Basel / Birsfelden (CHF 1'583'783.90, exkl. MwSt.)

Huber Straub AG, Basel

Schneider Stahlbau AG, Jona

ZPF Ingenieure AG + Bänziger Partner AG, Basel

Christ & Gantenbein AG, Architekten, Basel

4.1.1 Beschreibung

Die neue Fussgängerbrücke besteht aus einem schlanken Stahlkastentragwerk, welches sich über zwei Felder (25.08 und 50.78 m) spannt. Die Brückenachse entspricht der um 70 cm Richtung Rhein verschobenen bestehenden Brücke. In der Vertikalen wird die Lage durch das Gefälle der Rampe von 6% bestimmt. Im Scheitel erfolgt eine Ausrundung mit einem Radius von 250 m. Der Scheitelpunkt der Fahrbahnplatte liegt auf der Kote 253.90 m.ü.M. Der Brückenträger besteht aus einem dicht geschlossenen Stahlkasten von 4.90 m Breite und 0.68 m Höhe. Im Bereich des Widerlagers Birsfelden verjüngt sich der Träger auf 0.55 m. Als Belag ist ein Gussasphalt mit einer Abdichtung vorgesehen.

Die Überbrückung der Birs unmittelbar an ihrer Mündung ist ein vergleichsweise unspektakuläres Ereignis. Vielmehr sind es der Rhein und das Kraftwerk Birsfelden, die diesem Erholungsraum oberhalb der Schwarzwaldbrücke seine Identität geben. Die Überbrückung der Birs soll daher nicht theatralisch inszeniert werden. So ist die neue Birsbrücke keine Hängebrücke und auch kein raumhaltiges Tragwerk, sondern fast nur ein Stück Weg, einige Meter schwebender Asphalt. Der Belag löst sich scheinbar vom Boden und führt den Spaziergänger, den Jogger, den Velofahrer in einem sanften Bogen über die Birs. Durch seine Formensprache, bestimmt durch die Schlankheit und das Staketengeländer, und in seiner Materialität, Metall und Asphalt, fügt sich dieses Wegstück in das System der Grünanlagen der Nachkriegszeit ein. Eine offene formale Verwandtschaft zu Hoffmanns Stauwehr stärkt die Kohärenz der Anlage und damit ihre räumliche Grosszügigkeit.

4.1.2 Bewertung der Jury

Technische Qualität

Es handelt sich um einen so genannten „Zweifeldträger“ mit einer Pendelstütze, im Querschnitt als polygonaler Stahlhohlkasten ausgebildet. Auf dem Tragblech des Obergurtes liegt der Gussasphalt. Die Brücke wird auf Micropfähle fundiert und es sind relativ wenig Grabarbeiten notwendig. Es erfolgt ein dauerhafter Korrosionsschutz gemäss den Anforderungen der Nutzungsvereinbarung. Die Montage erfolgt elementweise (3 bis 18 m) mit einem 500-t-Kran von der Seite Basel. Die einzelnen Elemente werden vor Ort zusammengesweisst.

Gestalterische Qualität

Es handelt sich um eine filigrane, bescheidene und sehr präzise definierte Brückenkonstruktion, die sich fast selbstverständlich in die Umgebung eingliedert. Sie lässt den Blick offen in Richtung Rhein und setzt so keine Barriere zwischen Birs- und Rheinraum. Die einzelne

Pendelstütze ist sehr sorgfältig positioniert. Mit der Beleuchtung im Handlauf wird eine sehr grosse Transparenz und ein Bezug zum Kraftwerk Birsfelden geschaffen.

Ablaufplanung

Aufgrund der Stahlbaukonstruktion die vorfabriziert wird kann die Brücke vor Ende 2011 im Rohbau fertig gestellt werden. Für die Montage der Brücke wird auf der Seite Birsfelden ein Hilfspyllon gestellt, der sich in der Flucht des vorhandenen Hilfsbrückenpfeilers befindet.

Berücksichtigung der baulichen Rahmenbedingungen

Sämtliche verkehrssicherheitstechnischen Rahmenbedingungen sind eingehalten. Die provisorische Holzbrücke bleibt während der gesamten Bauphase in Betrieb.

Berücksichtigung der umwelttechnischen Rahmenbedingungen

Auf der Seite Basel wird das Widerlager um 8 m zurückversetzt. Das Fundament wird mit Micropfählen erstellt.

Gemäss den Fachexperten werden die Rahmenbedingungen aus umwelttechnischer Sicht grundsätzlich erfüllt, bedürfen aber in einigen Fachbereichen im Rahmen des Ausführungsprojekts noch der Überarbeitung.



Visualisierung des vorgesehenen Projektes

5. Kosten

5.1 Gesamtkosten

Die Investitionskosten sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Totalunternehmer		1'583'000.00
Projektierung	147'000.00	
Realisierung (Abbruch und Neubau)	1'310'000.00	
Schwingungsversuch inkl. Tilger	63'000.00	
Zusatzleistungen	63'000.00	
Preisgelder	(CHF 150'000 inkl. MwSt.)	140'000.00
Weitere Kosten		307'000.00
Bauherrenunterstützung	110'000.00	
Oberbauleitung	80'000.00	
Prüfingenieur	50'000.00	
Geotechnische Beratung / Voruntersuchungen	15'000.00	
Geotechnische Untersuchungen	20'000.00	
Rissaufnahmen Häuser Birsquai	12'000.00	
Baumschutzexperte /-Massnahmen	20'000.00	
Zwischentotal		2'030'000.00
Diverses und Unvorhergesehenes	ca. 10%	200'000.00
Zwischentotal		2'230'000.00
MwSt. 7.6%	gerundet	170'000.00
Total		2'400'000.00

5.2 Finanzbeiträge Dritter

An die gesamten Investitionen tragen der Kanton Basel-Landschaft und die Gemeinde Birsfelden zusammen 50% oder CHF 1'200'000 inkl. MwSt. bei. Somit verbleiben für den Kanton Basel-Stadt Nettoausgaben in Höhe von CHF 1'200'000 inkl. MwSt.

6. Ablauf und Termin

6.1 Genereller Ablauf und Organisation

Da es sich beim vorliegenden Projekt um eine partnerschaftliche Aufgabe handelt, sind auch verschiedene politische Prozesse einzuhalten. Im Kanton Basel-Landschaft erfolgt die Finanzierung über den Rahmenkredit für den Ausbau und die Fertigstellung des Radroutennetzes, so dass keine Landratsvorlage erfolgen muss. In der Gemeinde Birsfelden wird die Gemeindeversammlung über den Projektkredit abstimmen. Im Kanton Basel-Stadt erfolgt

die politische Projektgenehmigung durch die Genehmigung des vorliegenden Ratschlags, unter Vorbehalt der definitiven Kreditgenehmigung auf Seiten Basel-Landschaft und Birsfelden.

Die Details der Zusammenarbeit zwischen den drei Bauherrschaften werden in einer entsprechenden Vereinbarung auf Stufe Tiefbauämter/Gemeinde geregelt. Die Federführung für die Realisierung liegt beim Kanton Basel-Stadt.

6.2 Termine

Der Terminplan ist so abgestimmt, dass der neue Steg vor der Sommersaison 2012 betriebsbereit, die Baustelle geräumt und die Umgebung instand gestellt ist. Um den Terminplan einzuhalten, müssen die Bauarbeiten vor Ort im August/September 2011 beginnen. Wünschenswert wäre eine Bauzeit vor Ort, die ausschliesslich in der kalten Jahreszeit liegt, um die Freizeitnutzung rund um das Birsköpfli nicht unnötig einzuschränken. Es gibt jedoch Arbeiten, wie das Schweißen oder der Belagseinbau, welche auf gute Witterungs- und Transportverhältnisse angewiesen sind, so dass eine Beeinträchtigung nicht gänzlich vermieden werden kann.

- | | |
|--|--------------------|
| – Politische Genehmigung | bis Ende 2010 |
| – Planvorlage, Ämterzirkulation und Planaufgabe | bis Frühjahr 2011 |
| – Beginn Stahlbau (Werkstatt) | Juni 2011 |
| – Baubeginn vor Ort | Mitte August 2011 |
| – Provisorische Inbetriebnahme | Mitte Februar 2012 |
| – Demontage Provisorium / Instandstellung Umgebung | bis Ostern 2012 |

7. Antrag

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss §55 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 16. April 1997 überprüft.

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfs.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilage
Entwurf Grossratsbeschluss

Grossratsbeschluss

Neubau Birskopfsteg

[Hier Untertitel eingeben]

(vom [Hier Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsicht in den oben stehenden Ratschlag und in den Bericht Nr. [Hier Nummer des GRK-Berichts eingeben] der [Hier GR-Kommission eingeben]-Kommission, beschliesst:

://: Für den Neubau des Birskopfsteigs am Birköpfli wird, unter Vorbehalt der Kreditgenehmigungen der Gemeinde Birsfelden und des Kantons Basel-Landschaft (50% der Gesamtkosten), ein Kredit von CHF 2'400'000 inkl. MwSt. (Preisbasis April 2010, Index 100.00, PKI Brückenbau) zu Lasten der Rechnung 2011 bis 2012, Investitionsbereich 1, „Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur“; Position 6170.200.20.002, des Tiefbauamtes bewilligt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem fakultativen Referendum.