



Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt

Tiefbauamt

Neubau Stückisteg

Ausgangslage

Anlass des Wettbewerbes

Im Zusammenhang mit der Erstellung des Einkaufszentrums „Stücki“ an der Hochbergerstrasse wurde als flankierende Massnahme eine neue Velo- und Fussgängerbrücke über die Wiese erstellt. Sie erschliesst das Wohngebiet linksufrig mit dem neuen Einkaufszentrum rechtsufrig.

Die Finanzierung der flankierenden Massnahmen der Neunutzung des ehemaligen Industrieareals „Stückifärberei“ war eine Auflage des Grossratsbeschlusses und musste vom Ersteller des Einkaufszentrums übernommen werden.

Zu den flankierenden Massnahmen zählen neben dem Stückisteg, eine Bushaltestelle vor dem Einkaufszentrum Stücki und die Umgestaltung des Knotens Hochbergerstrasse / Badenstrasse.

Mit der Eröffnung des Einkaufszentrums Stücki am 24. September 2009 musste auch der Stückisteg in Betrieb genommen werden.

Zielsetzung

Aufgrund der vielfältigen Anforderungen an die Funktionalität und das Erscheinungsbild verbunden mit Ziel ein kostengünstiges und preisverbindliches Projekt zu erhalten, hat das Tiefbauamt Basel-Stadt Ende 2007 beschlossen, für den Stückisteg eine Totalunternehmer-Submission durchzuführen.

Mit der Submission soll der Kreis für die Totalunternehmer und damit für eine Vielzahl verschiedener möglicher Lösungen geöffnet werden. Der Bauherr kann auf diese Weise ausführungsfähige Bauprojekte miteinander vergleichen.

Als Zielwert für die Planungs- und Realisierungskosten der Brücke ging die Bauherrschaft von CHF 900'000 exkl. MWST aus.

Vorgehen

Submission

Ende Juni 2008 hat das Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt die Submission öffentlich ausgeschrieben. Interessierte Totalunternehmer - bestehend aus Baufirma, Ingenieuren, Architekten und weiteren Spezialisten – haben bis zum 8. September 2008 Angebote ausgearbeitet und dem Tiefbauamt eingereicht.

Die Bewertung der Angebote erfolgte anhand folgender Kriterien und Gewichtungen: Preis (35%), Technische Qualität (20%), Gestalterische Qualität (25%), Unterhalt- und Dauerhaftigkeit (20%).

Auftraggeber und die Federführung lag beim Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt, vertreten durch das Tiefbauamt, handelnd durch die Abteilung Brücken- und Tunnelbau.

Angebotsbereich

Die Submission umfasste die Ausarbeitung eines Vorprojektes mit verbindlichem Angebot für Projektierung und Ausführung des Stückistegs. Der Totalunternehmer hatte in seinem Angebot ausreichende Reserven für Erkenntnisse, welche im Laufe der weiteren Bearbeitung gewonnen werden, einzurechnen.

Der Brückenperimeter wurde durch das Tiefbauamt vorgegeben.

Preissumme

Dem Preisgericht stand für die Preisverteilung gesamthaft eine Summe von CHF 32'000, inkl. MWSt, zur Verfügung. Wobei das erstrangierte Angebot den Auftrag erhielt, und die Preissumme auf die Ränge 2 bis 4 verteilt wurde.

Projektanforderungen

Rahmenbedingungen

Die Brücke über die Wiese zwischen Hochbergerstrasse (Höhe Eingang EKZ Stücki) und Wiesendamm (Höhe Bändelgasse) wird aus Gründen der optimalen und kurzen Verkehrswege

diagonal über die Wiese geführt.

Folgende geometrischen Rahmenbedingungen wurden vom Bauherrn vorgegeben und mussten zwingend eingehalten werden:

Die lichte Breite beträgt 5.0 Meter, 3.0 Meter für die Velos und 2.0 Meter für die Fussgänger

Die Brücke ist möglichst stützenfrei über die Wiese zu führen

Die Unterkante der Konstruktion darf auf der gesamten Länge die Kote Wasserspiegellage 450 m3/s, resp. die Kote 249.70 nicht unterschreiten.

Einbettung des neuen Steges in das bestehende Umfeld

Grundsätzlich waren alle Brückentypen zum Wettbewerb zugelassen. Aufgrund der Bewertungsschemas suchte die Bauherrschaft eine Brücke, welche einen guten Kosten-Nutzen-Grad aufwies, aber sich auch ästhetisch in die neue entstehende Umgebung einpasste und das neue EKZ Stückli in seiner Erscheinung stärkt.

Finanzierung

Kostenvoranschlag Neubau Stückisteg

Totalunternehmer	1'010'000
Preisgelder	32'000
Diverses, Unvorhergesehenes	87'000
MWSt	84'000
Gesamttotal CHF	1'213'000

Die Gesamtkosten wurden vom Ersteller des Einkaufszentrums übernommen.

Umsetzung

Termine

- Publikation der Submission am 07. Juni 2008
- Die Publikation der Vergabe erfolgte am 22. Oktober 2008
- Baubeginn Mitte Mai 2009
- Inbetriebnahme 23. September 2009 mit Eröffnung Einkaufszentrum



Fotomontage

Kanton

BS

Ort

Basel

Objekt

Fuss- und Radwegbrücke Stücksteg

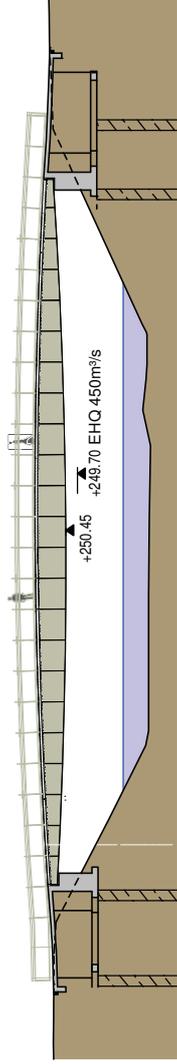
Objekt Nr.

815

OBJEKTSKIZZE

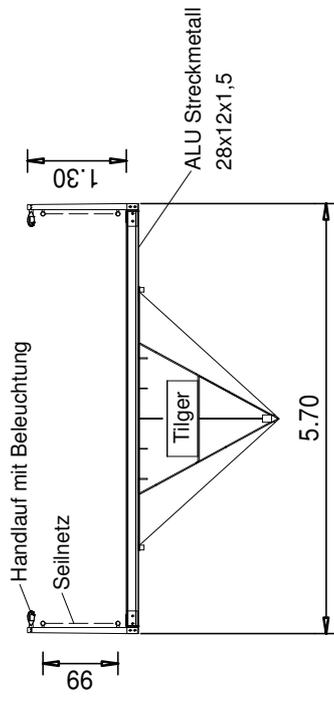
LÄNGSSCHNITT IN BRÜCKENACHSE

M 1:500



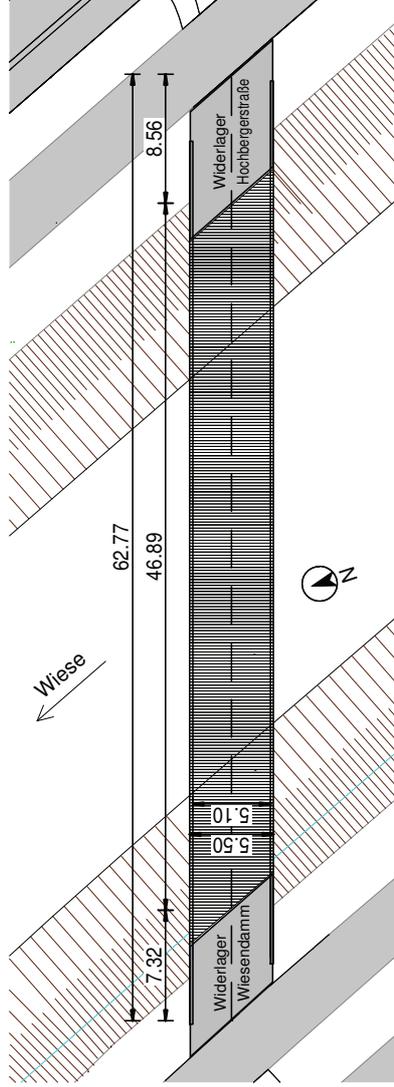
QUERSCHNITT IN BRÜCKENMITTE

M 1:100



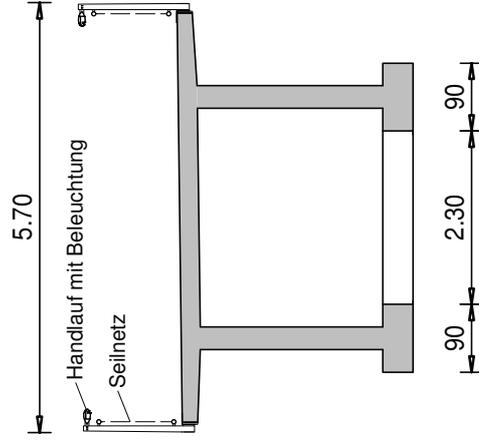
DRAUFSICHT

M 1:500



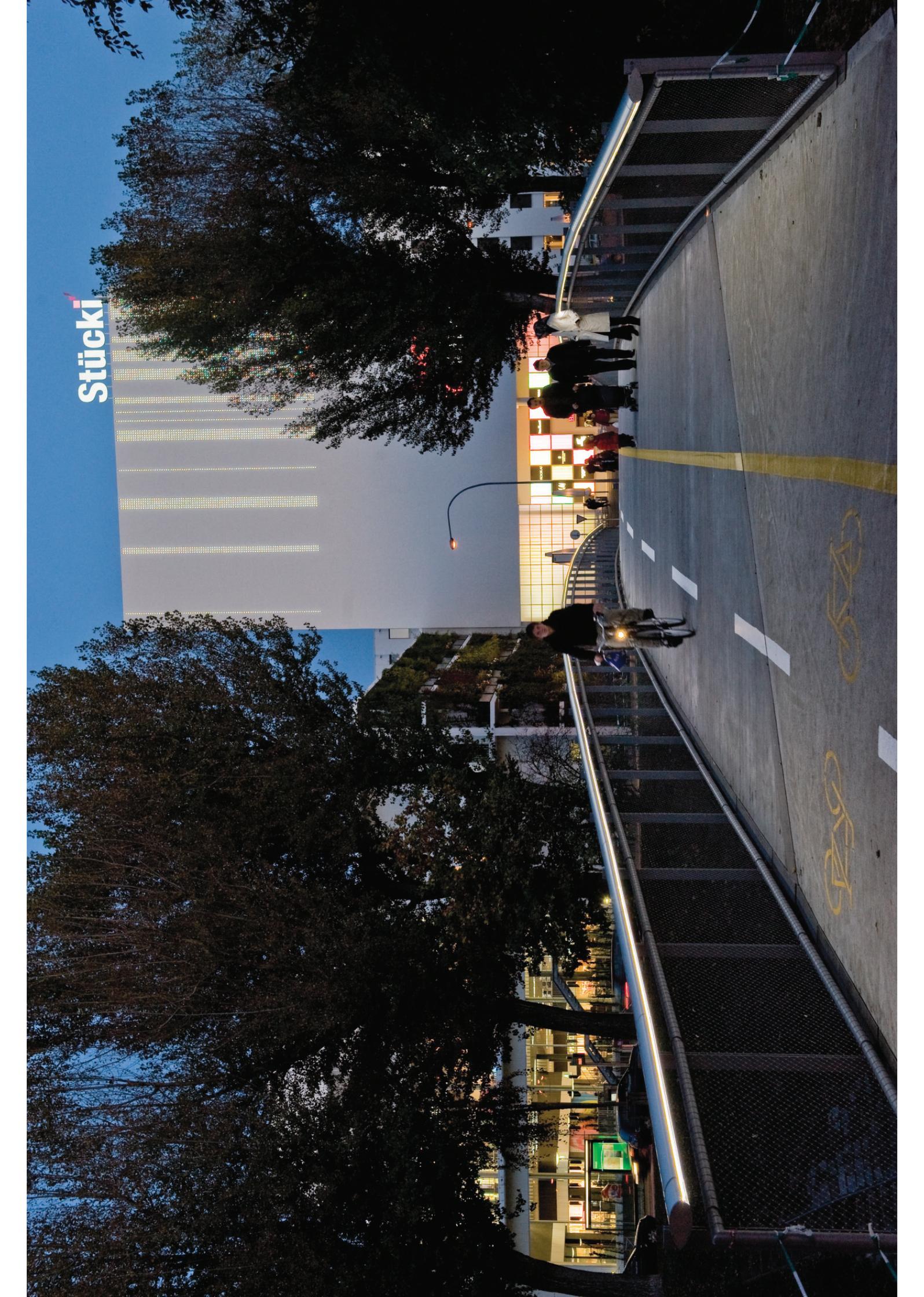
QUERSCHNITT WIDERLAGER

M 1:100





Stücker



Nationalstrasse A28

3.6 Kilometer neu gebauter Radweg im Prättigau

Mit der Einweihung des neuen Radwegabschnittes Fideris – Dalvazza erfährt die Radwanderroute 21 Klosters – Sargans eine wichtige Aufwertung. Dank den neu gebauten 3.6 Kilometer Wegtrasse lässt sich praktisch das ganze Prättigau abseits des motorisierten Verkehrs entlang der wunderschönen Flusslandschaft der Landquart erfahren.

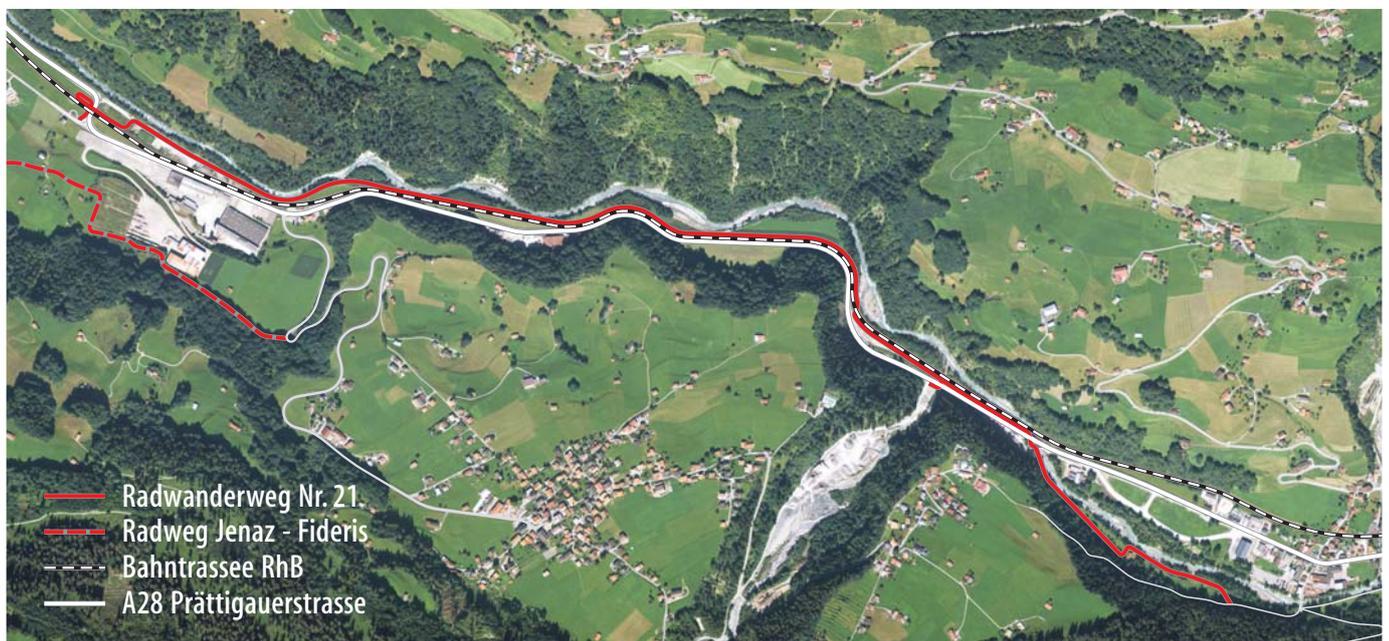
Die Prättigauerstrasse als Nationalstrasse zählt zu den am stärksten befahrenen Strassen des Kantons Graubünden. Parallel dazu verläuft der attraktive regionale Radwanderweg 21 (Klosters – Sargans). Die bisher zwischen Dalvazza und Jenaz über Strahlegg signalisierte Linienerführung der Route 21 ist auf Grund der Steigungsverhältnisse für die meisten Radfahrer nicht sehr attraktiv, so dass zumeist der Weg über die Nationalstrasse im Talboden mit engen und unübersichtlichen Kurven gewählt wurde, was für



Die kreuzungsfreie Radwegführung zwischen A28, Landquart und RhB-Trasse.

alle Verkehrsteilnehmenden ein erhebliches Sicherheitsrisiko darstellte. Eine Trennung des Langsamverkehrs vom motorisierten Verkehr war dringend notwendig.

Der Regionalverband Pro Prättigau liess deshalb eine erste Studie ausarbeiten, welche zwischen Fideris und Dalvazza den Bau eines separaten Radweges zwischen der Land-



Strasse, Bahn, Fluss und der neue Radweg teilen sich das Engnis zwischen Fideris Bahnhof und Dalvazza.

quart und dem Trasse der RhB vor- sah. Das Tiefbauamt Graubünden nahm den Ball auf und liess ein defi- nitives Projekt ausarbeiten. Der Aus- baustandard wurde mit einer Fahr- bahnbreite von 2.5 Metern und mit der durchgehenden Asphaltierung so gewählt, dass für die parallel ver- laufende Nationalstrasse auf weite- ren drei Kilometern ein Fahrradver- bot verhängt werden kann.

Verschiedene Unter- und Überfüh- rungen erlauben die niveaufreie Kreuzung der RhB-Geleise und der Nationalstrasse A28. Als technische Besonderheit wurde die Unterfüh- rung Äuli mit Fertigelementen er- stellt. Sie konnte so in einem Ar- beitstag aus 21 bis zu 20 Tonnen schweren Betonelementen zusam- mengefügt werden. Die Abzweigung beim Arieschbach mit der Unterquer- ung der A28 ermöglicht neu den Ju- gendlichen von Dalvazza und Küblis die sichere Fahrt ins Freibad auf der Geländeterrasse von Fideris. Der Ab- schnitt von der Strahleggbrücke bis zur alten Landquartbrücke bei der ARA Dalvazza konnte im Rahmen der Umfahrung Küblis erstellt wer- den. Er ist Teil der provisorischen Verkehrsumleitung im Bereich des Installationsplatzes Dalvazza beim Westportal des Umfahrungstunnels.

Zum Projekt gehört auch die bauli- che Verbesserung der direkten Weg- verbindung zwischen Jenaz und Fi- deris. Der zum Radweg ausgebaute Feldweg führt von der Dorfmitte von Jenaz hinter der ehemaligen Span- plattenfabrik zur Verbindungsstrasse nach Fideris. Mit der Belagsverbes- serung gewährleistet er die schnelle und auch regenwettertaugliche Ver- bindung für Schüler und Pendler.

Die Schlussrechnung für den neuen Radweg dürfte sich auf 4.5 Millionen Franken belaufen. 3 Millionen Fran- ken übernimmt der Bund im Rah- men des Nationalstrassenausbaues. Der Restbetrag wird vom Kanton und der Pro Prättigau getragen.

Impressum

Text und Bilder: *Tiefbauamt Graubün- den*. Die Weiterverwendung von Bild und Text mit Quellenangabe ist er- wünscht. Weitere Exemplare können bestellt werden über info@tba.gr.ch, www.tiefbauamt.gr.ch oder Tel. 081 257 3715.



Bau der Stützmauerfundamente zwischen Bahn- und Strassenbrücke



Zusammenstellen der vorgefertigten Elemente für die Unterführung Äuli



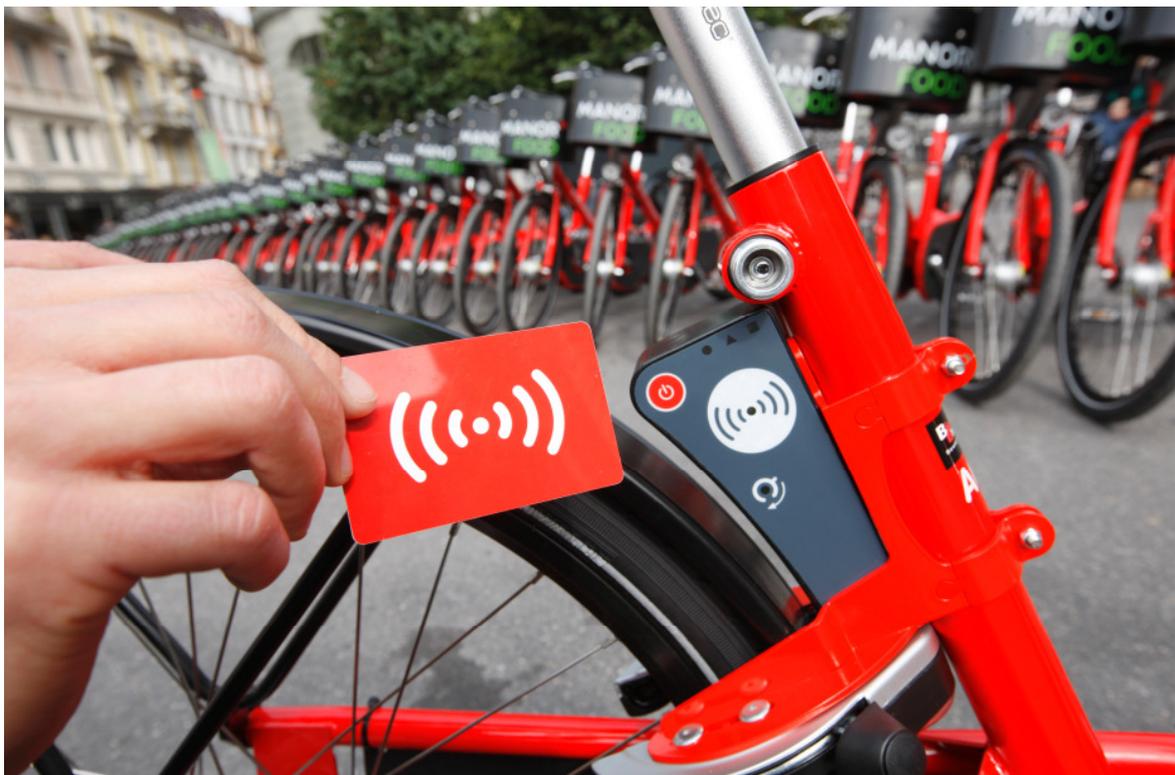
Die fertig hinterfüllte und eingedeckte Unterführung Äuli



velospot

Biel setzt auf flächendeckendes Bikesharing

Wettbewerbseingabe Prix Velo Infrastruktur 2012



Stadtplanung Biel
Jonas Schmid
Zentralstrasse 49
2502 Biel

T 032 326 16 33
F 032 326 16 92
jonas.schmid@biel-bienne.ch

1. Ausgangslage

Die Stadt Biel eignet sich aufgrund ihrer Topografie und ihrer Grösse perfekt für den Veloverkehr. Seit anfangs der neunziger Jahre hat die Stadt Biel grosse Anstrengungen unternommen, um den Veloverkehr zu fördern. Dazu gehören die Umsetzung von zahlreichen Massnahmen für den rollenden und ruhenden Veloverkehr sowie die Schaffung einer Fachstelle für den Langsamverkehr. 2005 erhielt die Stadt für ihr Veloparkierkonzept den Prix Velo. Nach grossen Investitionen in die Infrastrukturen für Velofahrende sollen in Biel mit einem Veloverleihprojekt neue Bevölkerungsgruppen für das Velofahren gewonnen werden.

2. Um was geht es?

Beflügelt von den innovativen Mobilitätsprojekten rund um die Expo02 wurden in Biel seit der Landesausstellung Pläne für ein massgeschneidertes Veloverleihsystem geschmiedet. Wichtiger Leitgedanke bei der Planung des Bieler Veloverleihsystems war, dass Bikesharing nur dann zu einer breiten Nutzung führt und verkehrspolitisch von Interesse ist, wenn ein dichtes Netz von Veloverleihstationen die ganze Stadt überspannt. So wurde in Biel von Anfang an mit rund 40 Stationen und 250 Velos geplant.

Schnell stellte man in Biel fest, dass sich ein so grosses und dichtes Netz kaum auf Basis eines Systems mit massiven Infrastrukturen aufbauen lässt, wie man es aus grösseren europäischen Städten kennt: zu teuer, zu wenig Platz, zu wenig flexibel. Den Verantwortlichen in der Stadtplanung schwebte ein Fahrradverleihsystem vor, das den öffentlichen Raum mit möglichst wenig zusätzlichem Mobiliar belastet und in bestehende Abstellplätze integriert werden kann. Als der Bieler Stadtrat 2008 ein Postulat überwies, dass ein Veloverleihsystem für Biel forderte, hatte die Stadtplanung Biel zusammen mit lokalen Partnern bereits ein technisches Konzept für ein neuartiges Verleihsystem entwickelt, das in Anlehnung an sein Prinzip der funkenden Verleihstation auf den Namen velospot getauft wurde.

3. Wie funktioniert es?

Das Grundprinzip von velospot ist so bestechend einfach wie innovativ: Die Velos sind in der Leihstation nicht angedockt sondern kommunizieren ohne physischen Kontakt mit der Leihstation. Ansonsten funktioniert das System wie andere moderne Bikesharing-Systeme: Die Benutzer sind registriert, der Zugang erfolgt mittels einer RFID-Karte, ein zentraler Server überwacht die Ausleihvorgänge und zeichnet diese auf. Die Fahrräder verfügen über ein elektronisches Schloss, an welchem die Benutzerkarte eingelesen wird.

Die Leihstationen – die sogenannten velospots – bestehen aus einem Gehäuse, das die Station als solche kennzeichnet und die für die Kommunikation notwendige Elektronik enthält. Die velospots kommunizieren mit den Velos mittels Kurzstreckenfunk und leiten die Informationen dann per Handynet an den zentralen Server weiter.

Alle Benutzer des Systems sind durch den Kauf einer Jahres-, Monats- oder Tagesabos registriert. Ein Jahresabo kostet 50 Franken. Die erste halbe Stunde der Benützung ist jeweils gratis. Danach wird ein progressiver Mietpreis verrechnet. Damit wird bezweckt, dass die Velos nur für kurze Zeit belegt sind und damit eine hohe Benutzerrotation gewährleistet ist. Der Benutzer kann das Velos während der Benutzung auch ausserhalb einer Station abschliessen und mit seiner RFID-Karte wieder öffnen.

4. Was sind die Vorteile von velospot gegenüber anderen Bikesharing-Projekten?

Aus städtebaulicher und planerischer Sicht besticht das Konzept vorallem durch die platzsparende und flexible Integration in den öffentlichen Raum. Dank dem Batteriebetrieb und der minimalen Infrastruktur benötigt die Installation einer Leihstation keine Tiefbauarbeiten, womit viel Geld eingespart werden kann. Das Stationsgehäuse kann auf einem Pfeiler, an einer Wand oder einem Velounterstand montiert werden.

Dank dem platzsparende und flexible Konzept von velospot und den vergleichsweise tiefen Kosten ist der Aufbau eines dichten und grossen Bikesharing-Netzes in einer Stadt wie Biel überhaupt realistisch. Die einfache Installation ermöglicht zudem, Leihstationen zu verschieben oder temporär zu betreiben. Letzteres ist gerade bei Grossveranstaltungen oder Standorten mit saisonalen Nachfrageschwankungen äusserst interessant.

5. Welchen Nutzen verspricht man sich von velospot?

Mit velospot soll in Biel das Fahrrad als städtisches Verkehrsmittel für neue Bevölkerungsgruppen attraktiv gemacht werden. Dabei ist in erster Linie die Wohn- und Arbeitsbevölkerung angesprochen. Touristen und Besuchern soll das Angebot mittels Tageskarten zugänglich gemacht werden.

Es wird damit gerechnet, dass mit den 250 Leihvelos täglich 1000 Fahrten unternommen werden. Durch die erhöhte Präsenz des Fahrrades auf den Bieler Strassen wird der Veloverkehr insgesamt gestärkt. Durch die flexible und spontane Kombination mit Bus und Zug wird aber auch der öffentliche Verkehr und die kombinierte Mobilität attraktiver. Ein grosses Potenzial besteht ausserdem bei der Entwicklung von Park&Bike-Angeboten, welche auf Fahrradverleihstationen auf grossen Parkplätzen an der Peripherie basieren.

Neben dem ökologischen Nutzen hat das Projekt auch eine soziale Komponente. Die Betreuung der Fahrräder und das Flottenmanagement werden von Teilnehmenden eines Sozialbetriebs gewährleistet, die damit eine sinnvolle Tätigkeit mit einem sichtbaren Nutzen in der Öffentlichkeit erhalten.

6. Was ist bereits realisiert?

Ende 2010 wurde velospot im Rahmen einer Testphase in Betrieb genommen. Im Rahmen dieser Testphase konnte das Angebot von allen Interessierten kostenlos genutzt werden. Bis Ende 2011 haben sich rund 450 Personen als Testnutzer angemeldet. Das velospot-Netz umfasst bereits 9 Verleihstationen und rund 30 Fahrräder. Die Erfahrungen mit Testphase sind äusserst positiv. Von Mai bis Oktober wurden durchschnittlich 39 Fahrten pro Tag verzeichnet. An Spizentagen wurde jedes Velo knapp vier Mal ausgeliehen. Auch die Benutzer sind mit dem Angebot sehr zufrieden, wie eine im August 2011 durchgeführte Umfrage zeigte. Eine detaillierte Auswertung der velospot-Testphase findet sich in Beilage 2.

7. Was ist weiter geplant?

Bis Sommer 2012 wird velospot auf insgesamt 40 Verleihstationen ausgebaut, die die ganze Stadt Biel abdecken werden, wobei die Flotte 250 Velos umfassen wird. Nach einem erfolgreichen Aufbau von velospot in Biel soll das Netz auf die Agglomerationsgemeinden ausgedehnt werden.

Das System velospot ist so aufgebaut, dass es problemlos auf weitere Städte ausgedehnt werden kann. Das Interesse ist bereits von verschiedener Seite her vorhanden. Die Realisierung von velospot-Netzen in anderen Städten und Gemeinden ist ab 2012 möglich. Die Stadt Biel beabsichtigt, das Projekt im Sinne eines Spinn Off's einer privaten Organisation zu übertragen, damit es national betrieben werden kann.

8. Zeitplan

Nov. 2009	Genehmigung des Projektes durch den Stadtrat Biel
Dez. 2010 - Dez. 2011	Testphase
Juni/Juli 2012	Ausbau des Netzes auf 40 Leihstationen in Biel
Juli 2012	Abtretung velospot an nationalen Betreiber

9. Budget und Finanzierung

Die Entwicklung von velospot und der Aufbau des geplanten Netzes in Biel kostet rund CHF 900'000. Für den Betrieb des Systems in Biel (Administration, Flottenmanagement) wird mit jährlichen Kosten von CHF 145'000 gerechnet. Die Betriebskosten sollen vollständig durch die Einnahmen (Abos, Werbung) gedeckt werden können.

Die Finanzierung von velospot ist sehr breit abgestützt. Das Projekt profitiert von Beiträgen aus folgenden Quellen: Stadt Biel, Lotteriefonds des Kantons Bern, Bundesamt für Energie, Montres Rolex SA, Manor Food.

10. Organisation

An der Entwicklung von velospot sind verschiedene Unternehmen aus der Region Biel beteiligt. Die Federführung des Projektes liegt bei der Stadtplanung Biel. Der Sozialbetrieb Landschaftswerk Biel-Seeland ist verantwortlich für die technischen Betriebszweige (Flottenmanagement, Unterhalt, Reparaturen).

Für den Aufbau des Netzes wird die Zusammenarbeit mit privaten Unternehmen gesucht, die interessiert sind, an ihren Firmensitzen Verleihstationen aufzubauen. Wichtige Betriebseinnahmen ergeben sich durch Partnerschaften mit Unternehmen, die auf den Velos Werbung platzieren. Für den Verkauf der Abos wird eine Zusammenarbeit mit dem Tourismus Biel-Seeland und den Bieler Verkehrsbetrieben gesucht.

Das Projekt wird vom Bundesamt für Energie finanziell unterstützt und vom Bereich Langsamverkehr des ASTRA fachlich begleitet. Im Hinblick auf einen nationalen Betrieb von velospot ist die Projektleitung in Kontakt mit der Koordinationsstelle von Pro Velo und anderen Bikesharing-Anbietern.

11. Kommunikation

Am 29.9.2010 wurde die Öffentlichkeit anlässlich einer Medienkonferenz im Detail über das Vorhaben informiert. Anschliessend wurden die Fahrräder und eine Demo-Leihstation auf dem Zentralplatz in Biel präsentiert. Die Medienkonferenz löste ein breites Echo aus. Ausgewählte Medienbeiträge finden sich in Beilage 3.

Im Dezember 2011 wurde über die Bilanz der Testphase informiert und einen weiteren Ausbau des Angebots in Aussicht gestellt. Die nächste Medieninformation ist anlässlich des Übergangs zum kostenpflichtigen Betrieb und der Realisierung von weiteren Leihstationen im Frühjahr/Sommer 2012 vorgesehen.

Die Projektleitung hatte die Gelegenheit, velospot an verschiedenen Fachtagungen zu präsentieren. Ausserdem wurde im Info-Bulletin der Velokonferenz 1/2011 ein mehrseitiger Artikel über das Projekt veröffentlicht.

12. Auswertung / Wirkungsanalyse

Die Testphase von velospot wurde bereits detailliert ausgewertet (siehe Beilage 2). Die intensive Nutzung der Fahrräder während der Testphase ist im Hinblick auf den weiteren Ausbau sehr vielversprechend.

Am Ende der Pilotphase ist eine detaillierte Wirkungsanalyse vorgesehen. Die Erhebung wird genaue Daten über das Verhalten der Benutzer, über die Verschiebungen im Modalsplit und somit über die Reduktion des Treibhausgasausstosses liefern. Die Wirkungsanalyse wird durch die beteiligten Bundesämtern (ARE, ASTRA, BFE) begleitet und beurteilt.

Beilagen:

1. Konzept velospot-Stationen
2. Auswertung Testphase
3. Medienspiegel 2010/2011
4. Realisierten Verleihstationen 2011
5. Geplante Verleihsstationen 2012
6. Flottenmanagement mit Veloanhänger
7. velospot-Station bei Manor Biel
8. velospot-Schloss

weitere Infos: www.velospot.ch