

Zusammenstellung der Kriterien zur Entscheidungsfindung für die zukünftige Trassierung der Geh- und Radwegbrücke

	Planfestgestellte Lösung	Alternative Trassierung
Bau	Den Bau der Brücke übernimmt das Land/der Bund (Fertigstellung Ende 2011). D.h. Bauleitung und Bauüberwachung in der Zeit, in der Bauausführungen vielfältiger Art für die Landesgartenschau 2014 anstehen, liegen beim Land/Bund und führt zur Entlastung des städtischen Personals.	Den Bau der Brücke übernimmt die Stadt (Fertigstellung Ende 2011). Dies bedeutet zusätzliche Bindung des städtischen Personals.
Plangutachten	Plangutachten durch Stadtverwaltung zur Gestaltung ‚östliches Eingangstor‘ zur Stadt.	Plangutachten durch Stadtverwaltung zur Gestaltung ‚östliches Eingangstor‘ zur Stadt.
Finanzierung und Kosten	<p>Die Finanzierung der Brücke in einfacher Ausführung übernimmt das Land/der Bund. Die Stadt übernimmt die Kosten für die Mehrbreite von 0,50 m für die zusätzliche Radwegenutzung.</p> <p>865.398 € x (3,0 m/2,5 m-1) = 173.080 €</p> <p>Die Baukosten für die Herstellung einer hochwertigeren Ausführung für die Stadt betragen ca.</p> <p>(2300 €/m² - 1750 €/m²) x 140m x 3m = 231.000 € Nebenkosten 20 % 46.200 € MWST 19% 52.700 € ~ 505.000 €</p>	<p>Die Finanzierung der Brücke übernimmt die Stadt. Das Land bzw. der Bund würden der Stadt jedoch die Kosten für die bisher geplante Fußgängerbrücke erstatten.</p> <p>Baukosten netto 2 300 €/m² Brückenfläche ca. 600 m²</p> <p>Baukosten netto: 1.380.000 € Nebenkosten 20% 276.000 € MWST 19% 314.640 € Grundstück + Altlasten ca. 130.000 € 2.100.640 € Planfestgestellte Lösung - 865.400 € ~ 1.235.000 €</p>
Bauunterhalt Der Bauunterhalt für die Brücke liegt bei der Stadt Schwäbisch Gmünd. Die jährlichen Unterhaltskosten sind gemäß der HVA B-StB mit 1% der Baukosten ermittelt.	<p>Jährliche Unterhaltskosten</p> <p>Einfache Ausführung ca. 10.000 € Gehobene Ausführung ca. 14.000 €</p>	Jährliche Unterhaltskosten ca. 20.000 €
Anbindung/Wegeführung Informationen zur Nutzungsfrequenz der zukünftigen Brücke liegen nicht vor. Die Wegelängen einschließlich der Überquerung der Herlikofer Straße sind in Anlage 3 dargestellt.	<p>Aufgrund der geringen Gehwegbreite unter der Bahnbrücke (nordöstliche Ecke) wird die Geh- und Radweganbindung ZF, Schießtal und Kiesäcker in Einbahnrichtung ausgeschildert.</p> <p>Weglänge Anbindung Moltkestraße ↔ ALDI 295 m Weglänge Anbindung Moltkestraße → ZF, Schießtal 345 m ZF, Schießtal → Moltkestraße 370 m</p>	<p>Weglänge Anbindung Moltkestraße ↔ALDI 380 m Weglänge Anbindung Moltkestraße ↔ ZF, Schießtal 290 m</p>
Barrierefreie Verkehrswege gemäß DIN 18024 Bei beiden Trassierungen ist die Barrierefreiheit für Rollstuhlbenutzer und Gehbehinderte nicht eingehalten. Nach Vorgaben der DIN 18024 sind Steigungen ≤ 6% und nach jeweils 6 m Rampenlänge ein Zwischenpodest von ≥ 1,50 m Länge erforderlich. Die barrierefreien Alternativwegeverbindungen und Wegelängen sind in Anlage 4 dargestellt. Eine abschließende Positionierung des Landesverbands für Körper- und Mehrfachbehinderte zur Minderung der Vorschriften nach DIN 18024 liegt nicht vor.	Bei den vorhandenen Platzvorgaben können die Rampe und Wendel nicht barrierefrei ausgeführt werden.	Bei Einhaltung der Vorgaben nach DIN 18024 werden die erforderlichen Wegelängen unattraktiv. Zur Begrenzung der Brücken- und Wegelänge wird die Brücke mit einer Längsneigung von max. 8% geplant.
Zusammenfassung der Vorteile	<ul style="list-style-type: none"> - Kosteneinsparung von ca. 730.000 € bei Weiterverfolgung der planfestgestellten Lösung mit Plangutachten bzw. 1.050.000 € bei Ausführung des Amtsentwurfs ohne Plangutachten. - Jährliche Kosteneinsparung bei den Bauunterhaltskosten von ca. 10.000 € bzw. 6.000 € . - Keine bzw. untergeordnete Personalbindung der Stadtverwaltung Schwäbisch Gmünd in die Brückenbaumaßnahme. - Die Anbindung Moltkestraße - ALDI, Leonhardsfriedhof ist ohne Umweg möglich (Distanzreduzierung ca. 85 m). 	<ul style="list-style-type: none"> - Entkopplung des Brückenbauwerks von Tunnelrampen, Aus- und Zufahrten. - Durch die Verlegung der Brücke wird ein verstärkter städtebaulicher Akzent für die Einfahrt zur Stadt gebildet. - Die neue Brücke soll im Bereich der vorhandenen Bahnunterführung zur Herlikofer Straße anbinden. Diese Wegeführung hat zur Folge, dass der Geh- und Radwegverkehr von der Oststadt zur ZF bzw. zum Freibad und Kiesäcker ohne Umweg möglich sind (Distanzreduzierung von ca. 55m bzw. 80 m).

