

5. Entscheidungsmatrix / Synopse

Radwegbrücke über die Saale bei Schkopau

Bewertungsmatrix Variantenuntersuchung Ersatzneubau

Variante		1a		1b		2.1a		2.1b		2.1c		2.2a		2.2b		2.2c	
Beschreibung der Variante		"angehängter" Gehweg, bahnlinks 100 m (analog EU) Widerlager Tiefgründung (Verbreiterung WL EU)		"angehängter" Gehweg, bahnrechts 100 m (analog EU) Widerlager Tiefgründung (Verbreiterung WL EU)		separate Fachwerkbrücke, bahnlinks, parallel zur EU 73 m Widerlager Tiefgründung.		separate Fachwerkbrücke, bahnrechts, parallel zur EU 73 m Widerlager Tiefgründung.		separate Fachwerkbrücke, bahnlinks, 100 gon zur Saale 70 m Widerlager Tiefgründung.		separate Stabbogenbrücke, bahnlinks, parallel zur EU 73 m Widerlager Tiefgründung.		separate Stabbogenbrücke, bahnrechts, parallel zur EU 73 m Widerlager Tiefgründung.		separate Stabbogenbrücke, bahnlinks, 100 gon zur Saale 70 m Widerlager Tiefgründung.	
Kriterien		Beschreibung		Beschreibung		Beschreibung		Beschreibung		Beschreibung		Beschreibung		Beschreibung		Beschreibung	
Wichtung		Bewertung		Bewertung		Bewertung		Bewertung		Bewertung		Bewertung		Bewertung		Bewertung	
Baublauf- und Verfahren Baudurchführung	5%	Der Fuß- und Radweg wird mit der EU hergestellt. Einschub der Überbaus mit Gehwegkonsole.		Der Fuß- und Radweg wird mit der EU hergestellt. Einschub der Überbaus mit Gehwegkonsole.		Der Fuß- und Radweg wird im Zusammenhang mit der EU hergestellt. Einschub der Überbaus (Nutzung Equipment EU).		Der Fuß- und Radweg wird im Zusammenhang mit der EU hergestellt. Einschub der Überbaus (Nutzung Equipment EU).		Der Fuß- und Radweg wird im Zusammenhang mit der EU hergestellt. Einschub der Überbaus (Nutzung Equipment EU).		Der Fuß- und Radweg wird im Zusammenhang mit der EU hergestellt. Einschub der Überbaus (Nutzung Equipment EU).		Der Fuß- und Radweg wird im Zusammenhang mit der EU hergestellt. Einschub der Überbaus (Nutzung Equipment EU).		Der Fuß- und Radweg wird im Zusammenhang mit der EU hergestellt. Einschub der Überbaus (Nutzung Equipment EU).	
		2		2		3		3		3		3		3		3	
Konstruktion	5%	Kein eigenes, die Saale überspannendes Tragwerk. Konstruktion statisch konstruktiv abhängig von EU. Tragfähigkeit auf Mindestbreite Geh- und Radweg begrenzt. Keine Dienstfahrzeuge möglich.		Kein eigenes, die Saale überspannendes Tragwerk. Konstruktion statisch konstruktiv abhängig von EU. Tragfähigkeit auf Mindestbreite Geh- und Radweg begrenzt. Keine Dienstfahrzeuge möglich.		Eigenes, die Saale überspannendes Tragwerk. Konstruktion statisch konstruktiv unabhängig von EU. Breite des Geh- und Radweg nicht begrenzt. Dienstfahrzeuge möglich.		Eigenes, die Saale überspannendes Tragwerk. Konstruktion statisch konstruktiv unabhängig von EU. Breite des Geh- und Radweg nicht begrenzt. Dienstfahrzeuge möglich.		Eigenes, die Saale überspannendes Tragwerk. Konstruktion statisch konstruktiv unabhängig von EU. Breite des Geh- und Radweg nicht begrenzt. Dienstfahrzeuge möglich.		Eigenes, die Saale überspannendes Tragwerk. Konstruktion statisch konstruktiv unabhängig von EU. Breite des Geh- und Radweg nicht begrenzt. Dienstfahrzeuge möglich.		Eigenes, die Saale überspannendes Tragwerk. Konstruktion statisch konstruktiv unabhängig von EU. Breite des Geh- und Radweg nicht begrenzt. Dienstfahrzeuge möglich.		Eigenes, die Saale überspannendes Tragwerk. Konstruktion statisch konstruktiv unabhängig von EU. Breite des Geh- und Radweg nicht begrenzt. Dienstfahrzeuge möglich.	
		4		4		2		2		2		3		3		3	
Gestaltung	5%	Greift die Bestandssituation teilweise auf. Durch große Konsollänge ästhetisch wenig ansprechend.		Greift die Bestandssituation teilweise auf. Durch große Konsollänge ästhetisch wenig ansprechend.		Zusätzliche Brücke tritt gestalterisch in Konkurrenz zur EU. Unruhiges Erscheinungsbild durch Zusammenwirken der ähnlichen aber nicht gleichen Überbauten.		Zusätzliche Brücke tritt gestalterisch in Konkurrenz zur EU. Unruhiges Erscheinungsbild durch Zusammenwirken der ähnlichen aber nicht gleichen Überbauten.		Zusätzliche Brücke tritt gestalterisch in Konkurrenz zur EU. Durch größeren Abstand und der Nichtparallellage etwas günstiger. Unruhiges Erscheinungsbild durch Zusammenwirken der ähnlichen aber nicht gleichen Überbauten.		Zusätzliche Brücke tritt gestalterisch in Konkurrenz zur EU. Besseres Erscheinungsbild im Zusammenwirken der nicht ähnlichen Überbauten.		Zusätzliche Brücke tritt gestalterisch in Konkurrenz zur EU. Besseres Erscheinungsbild im Zusammenwirken der nicht ähnlichen Überbauten.		Zusätzliche Brücke tritt gestalterisch in Konkurrenz zur EU. Besseres Erscheinungsbild im Zusammenwirken der nicht ähnlichen Überbauten.	
		3		3		3		3		2		2		2		1	
Anbindung Radweg	10%	Lage Radweg bahnlinks, analog Bestand. Ähnlich der Bestandssituation. Rampe im Norden verlängert. Zusätzliche Rampe im Süden.		Lage Radweg bahnrechts - Änderung zum Bestand. Rampe im Norden serpentinenähnlich. Keine zusätzliche Rampe im Süden, dafür neue Anbindung des Radweges.		Lage Radweg bahnlinks, analog Bestand. Ähnlich der Bestandssituation. Rampe im Norden ähnlich Bestand. Zusätzliche Rampe im Süden.		Lage Radweg bahnrechts - Änderung zum Bestand. Rampe im Norden gradlinig auf vorh. Rampe. Keine zusätzliche Rampe im Süden, dafür neue Anbindung des Radweges.		neue Lage Radweg bahnlinks. Ähnlich der Bestandssituation. Rampe im Norden quer über die Wiese. Zusätzliche Rampe im Süden.		Lage Radweg bahnlinks, analog Bestand. Ähnlich der Bestandssituation. Rampe im Norden ähnlich Bestand. Zusätzliche Rampe im Süden.		Lage Radweg bahnrechts - Änderung zum Bestand. Rampe im Norden gradlinig auf vorh. Rampe. Keine zusätzliche Rampe im Süden, dafür neue Anbindung des Radweges.		neue Lage Radweg bahnlinks. Ähnlich der Bestandssituation. Rampe im Norden quer über die Wiese. Zusätzliche Rampe im Süden.	
		3		2		3		2		4		3		2		4	
Kreuzungsrecht	5%	Neue Nutzungsvereinbarung mit DB AG erforderlich. Keine gesonderte Kreuzungsvereinbarung mit WSA. Keine klare Trennung der Sachanlagen der DB AG und der Gemeinde.		Neue Nutzungsvereinbarung mit DB AG erforderlich. Keine gesonderte Kreuzungsvereinbarung mit WSA. Keine klare Trennung der Sachanlagen der DB AG und der Gemeinde.		Keine neue Nutzungsvereinbarung mit DB AG erforderlich. Gesonderte Kreuzungsvereinbarung mit WSA. Klare Trennung der Sachanlagen der DB AG und der Gemeinde.		Keine neue Nutzungsvereinbarung mit DB AG erforderlich. Gesonderte Kreuzungsvereinbarung mit WSA. Klare Trennung der Sachanlagen der DB AG und der Gemeinde.		Keine neue Nutzungsvereinbarung mit DB AG erforderlich. Gesonderte Kreuzungsvereinbarung mit WSA. Klare Trennung der Sachanlagen der DB AG und der Gemeinde.		Keine neue Nutzungsvereinbarung mit DB AG erforderlich. Gesonderte Kreuzungsvereinbarung mit WSA. Klare Trennung der Sachanlagen der DB AG und der Gemeinde.		Keine neue Nutzungsvereinbarung mit DB AG erforderlich. Gesonderte Kreuzungsvereinbarung mit WSA. Klare Trennung der Sachanlagen der DB AG und der Gemeinde.		Keine neue Nutzungsvereinbarung mit DB AG erforderlich. Gesonderte Kreuzungsvereinbarung mit WSA. Klare Trennung der Sachanlagen der DB AG und der Gemeinde.	
		3		3		4		4		4		4		4		4	
Planrecht	5%	Gemeinsames Planrechtsverfahren mit Vorhaben ESF. Verlust an Retentionsfläche.		Gemeinsames Planrechtsverfahren mit Vorhaben ESF.		Gemeinsames Planrechtsverfahren mit Vorhaben ESF. Verlust an Retentionsfläche.		Gemeinsames Planrechtsverfahren mit Vorhaben ESF.		Gemeinsames Planrechtsverfahren mit Vorhaben ESF. Verlust an Retentionsfläche. Einschränkung des Strömungsquerschnittes bei Hochwasser.		Gemeinsames Planrechtsverfahren mit Vorhaben ESF. Verlust an Retentionsfläche.		Gemeinsames Planrechtsverfahren mit Vorhaben ESF.		Gemeinsames Planrechtsverfahren mit Vorhaben ESF. Verlust an Retentionsfläche. Einschränkung des Strömungsquerschnittes bei Hochwasser.	
		3		2		3		2		4		3		2		4	
Umwelt	10%	Für Konsolen keine zusätzlichen Beeinflussungen. Für Rampen Dammverbreiterung und Veränderung (Norden) erforderlich. Dadurch Eingriffe in Wiesen und Baumbestand.		Für Konsolen keine zusätzlichen Beeinflussungen. Für Rampen keine Dammverbreiterung erforderlich. Eingriffe in Baumbestand Nordwest (wird aber schon für BE der ESF beeinträchtigt).		Neue Rampen und WL. Dadurch Eingriffe für WL in flussnahe Auen und für Rampen in Wiesen und Baumbestand.		Keine zusätzlichen Beeinflussungen. Für Rampen keine Dammverbreiterung erforderlich. Eingriffe in Baumbestand Nordwest (wird aber schon für BE der ESF beeinträchtigt).		Neue Rampen und WL. Dadurch Eingriffe für WL in flussnahe Auen und für Rampen in Wiesen und Baumbestand.		Neue Rampen und WL. Dadurch Eingriffe für WL in flussnahe Auen und für Rampen in Wiesen und Baumbestand.		Keine zusätzlichen Beeinflussungen. Für Rampen keine Dammverbreiterung erforderlich. Eingriffe in Baumbestand Nordwest (wird aber schon für BE der ESF beeinträchtigt).		Neue Rampen und WL. Dadurch Eingriffe für WL in flussnahe Auen und für Rampen in Wiesen und Baumbestand.	
		2		2		3		2		2		3		2		4	
Wartung / Instandhaltung	5%	Keine eigene Inspektion (Vereinbarung mit DB AG erforderlich). Baumaßnahmen am Gehweg nur mit Beeinflussung EU und Bahnverkehr möglich.		Keine eigene Inspektion (Vereinbarung mit DB AG erforderlich). Baumaßnahmen am Gehweg nur mit Beeinflussung EU und Bahnverkehr möglich.		Eigene Inspektion und Wartung ohne Beeinflussung EU und Bahnverkehr.		Eigene Inspektion und Wartung ohne Beeinflussung EU und Bahnverkehr.		Eigene Inspektion und Wartung ohne Beeinflussung EU und Bahnverkehr.		Eigene Inspektion und Wartung ohne Beeinflussung EU und Bahnverkehr.		Eigene Inspektion und Wartung ohne Beeinflussung EU und Bahnverkehr.		Eigene Inspektion und Wartung ohne Beeinflussung EU und Bahnverkehr.	
		4		4		3		3		3		3		3		3	
Flächenbedarf	5%	BE-Flächen mit Nutzung temporäre Inanspruchnahme ESF. Zusätzliche permanent genutzte Flächen zur Dammverbreiterung (Norden = Wiese, Süden = Zufahrtsweg zum südl. WL).		BE-Flächen mit Nutzung temporäre Inanspruchnahme ESF. Zusätzliche permanent genutzte Flächen zur Dammverbreiterung.		BE-Flächen mit Nutzung temporäre Inanspruchnahme ESF. Zusätzliche permanent genutzte Flächen für WL und Rampen (Norden = Wiese + Aue, Süden = Zufahrtsweg zum südl. WL).		BE-Flächen mit Nutzung temporäre Inanspruchnahme ESF. Zusätzlich keine permanent genutzte Flächen zur Dammverbreiterung.		BE-Flächen mit Nutzung temporäre Inanspruchnahme ESF. Zusätzliche permanent genutzte Flächen für WL und Rampen (Norden = Wiese + Aue, Süden = Zufahrtsweg zum südl. WL).		BE-Flächen mit Nutzung temporäre Inanspruchnahme ESF. Zusätzliche permanent genutzte Flächen für WL und Rampen (Norden = Wiese + Aue, Süden = Zufahrtsweg zum südl. WL).		BE-Flächen mit Nutzung temporäre Inanspruchnahme ESF. Zusätzlich keine permanent genutzte Flächen zur Dammverbreiterung.		BE-Flächen mit Nutzung temporäre Inanspruchnahme ESF. Zusätzliche permanent genutzte Flächen für WL und Rampen (Norden = Wiese + Aue, Süden = Zufahrtsweg zum südl. WL).	
		3		2		4		2		5		4		2		5	
Baurisiko	5%	Geringes Risiko: Errichtung der Rampen im Überschwemmungsgebiet, sonst keine Baugruben für Gründungen.		Geringes Risiko: Keine Rampen im Überschwemmungsgebiet, keine Baugruben für Gründungen.		Mittleres Risiko: Errichtung der WL und Rampen im Überschwemmungsgebiet.		Geringes Risiko: Keine Rampen im Überschwemmungsgebiet, hoch liegende Baugruben für Gründungen der WL.		Hohes Risiko: Errichtung der WL und Rampen im Überschwemmungsgebiet.		Mittleres Risiko: Errichtung der WL und Rampen im Überschwemmungsgebiet.		Geringes Risiko: Keine Rampen im Überschwemmungsgebiet, hoch liegende Baugruben für Gründungen der WL.		Hohes Risiko: Errichtung der WL und Rampen im Überschwemmungsgebiet.	
		2		2		3		2		4		3		2		4	
Bauwerkskosten Gemeinde	40%	Kostenteilung mit DB AG. ca. 3,38 Mio € (netto)		Kostenteilung mit DB AG. ca. 3,37 Mio € (netto)		Keine Kostenteilung mit DB AG. ca. 3,57 Mio € (netto)		Keine Kostenteilung mit DB AG. ca. 2,98 Mio € (netto)		Keine Kostenteilung mit DB AG. ca. 3,71 Mio € (netto)		Keine Kostenteilung mit DB AG. ca. 3,42 Mio € (netto)		Keine Kostenteilung mit DB AG. ca. 2,84 Mio € (netto)		Keine Kostenteilung mit DB AG. ca. 3,57 Mio € (netto)	
		3		3		3		2		4		3		2		4	

Ergebnis	100%	Variante 1a	2,90	Variante 1b	2,70	Variante 2.1a	3,05	Variante 2.1b	2,25	Variante 2.1c	3,55	Variante 2.2a	3,05	Variante 2.2b	2,25	Variante 2.2c	3,75
----------	------	-------------	------	-------------	------	---------------	------	---------------	------	---------------	------	---------------	------	---------------	------	---------------	------

Die Bewertung wurde anhand von Schulnoten vorgenommen:
1 = sehr gut 2 = gut 3 = befriedigend 4 = ausreichend 5 = mangelhaft

Weiterhin wurden die einzelnen Bewertungskriterien entsprechend ihrer Wertigkeit gewichtet. Das Produkt aus der Wertung und der Benotung (absolut) ergibt die Gesamtgewichtung des einzelnen Kriteriums für die jeweilige Variante. Die Vorzugsvariante ergibt sich aus der niedrigsten Summe der gewichteten Einzelkriterien.