

„Nikolaibrücken“ = ca. 12.300 m<sup>2</sup>  
Gesamtlänge= ca. 1.390m

Teilung des Projektes  
ab Hütteldorferbrücke

„Kragtragwerke“ = ca. 6.600 m<sup>2</sup>  
Gesamtlänge= ca. 830m



**Gesamtkosten**

Die ermittelten Kosten setzen sich aus den folgenden Positionen zusammen:

- Reine Baukosten
- + Baustellengemeinkosten (15% der reinen Baukosten)
- Baukosten**
- + Projektmanagement und Projektierung (10% der Baukosten)
- + Unvorhergesehenes und Reserve (15% der Baukosten)
- Gesamtkosten**

**Lebenszykluskosten (LZK)**

Die anfallenden Lebenszykluskosten der gegenständlichen Objekte werden entsprechend RVS 13.05.11 für die nächsten 100 Betriebsjahre ermittelt. Dabei werden für Brückentragwerke folgende Instandhaltungseingriffe berücksichtigt:

- Erforderliche Instandsetzungsmaßnahmen
- Betriebliche Erhaltung (Brücken- bzw. Straßenmeisterei, Bahnbetrieb)
- Brückenprüfungen nach RVS 13.03.11

Für freie Strecken werden die folgenden Instandhaltungseingriffe berücksichtigt:

- Jährliche Betriebskosten (Bauliche Erhaltung der Entwässerung, Instandhaltung der Straßenausrüstung, etc.)
- Sonstige Instandhaltungen (Sanierung von Rissen, Schlaglöchern, etc.)

VARIANTEN	Kragtragwerke			Variante 1a		Variante 1b		Variante 1c		Variante 2a		Variante 2b		Variante 3	
	Vollflächige Sanierung 2 Spuren stadtauswärts 13. Bez.			Halbseitige Sanierung 1 Spur stadtauswärts 14. Bez.		Halbseitige Sanierung je 1 Spur stadtauswärts auf Seite 13. Bez.+14. Bez.		Vollflächige Sanierung 2 Spuren stadtauswärts 13. Bez.		Neubau (Querung) 1 Spur stadtauswärts 13. Bez.		Neubau (Querung) 2 Spuren stadtauswärts 13. Bez.		Neubau Seite 13. Bezirk 2 Spuren Seite 13. Bez. Permanent	
KRITERIEN															
Mögliche Belastung	Kragtragwerke: LM1*1,00 (mit CFK-Lamellen)							Kragtragwerke: LM1*1,00 (mit CFK-Lamellen) Nikolaibrücken: KFG-Lastmodell				Kragtragwerke: LM1*1,00 (mit CFK-Lamellen) Nikolaibrücken: Eurocodelasten (Neubau)		Kragtragwerke: LM1*1,00 (mit CFK-Lamellen) Nikolaibrücken: Eurocodelasten (Neubau)	
Kosten (Preisbasis 2017)	€ 0							€ 18.608.661				€ 26.792.806		€ 18.457.627	
Projektbereich Nikolaibrücken Errichtungskosten, brutto	€ 6.024.000							€ 6.024.000				€ 6.024.000		€ 6.024.000	
Projektbereich Kragtragwerke Errichtungskosten, brutto	€ 6.024.000							€ 24.632.661				€ 32.816.806		€ 24.481.627	
Gesamtes Projekt Errichtungskosten, brutto	€ 0							€ 56.757.342				€ 46.899.096		€ 34.086.011	
Gesamtes Projekt Lebenszykluskosten, brutto	11 Monate							26 Monate				27 Monate		23 Monate	
Bauzeit ab Baubeginn (ohne Vorlauf Planung und Vergabe)	9 Monate							16 Monate				6 Monate		1 Monat	
davon Dauer Verkehrsbeeinträchtigung	Die bestehende Situation bleibt unverändert							Die bestehende Situation bleibt unverändert. Durch die Ertüchtigung des Bestandes in Querrichtung mittels Aufbeton könnte die LSW auf der Brücke erhöht werden (vorbehaltlich Überprüfung Abtragung Horizontalkräfte).				Neue Trasse der Westausfahrt rückt etwas näher an den 13. Bezirk heran. Durch den Brückenneubau besteht die Möglichkeit auf eine erhöhte LSW.		Stampfergasse kann als Sackgasse ausgebildet werden und somit die bestehende LSW geschlossen werden. Durch die Umlegung muss die bestehende LSW von 2,80m auf 4,50m erhöht werden.	
Umweltauswirkungen	Keine ökologischen Einflüsse durch die Sanierung							Keine Entfernung/Rodung des Grünstreifens im Böschungsbereich Seite 13. Bezirk erforderlich. Keine neuen Unterbauten erforderlich, nur Randstreifensicherung.				Durch den Ersatzneubau wird das Wienflussbecken im renaturierten Bereich abgewertet. Dammschüttung im Anschlusspunkt zur Westeinfahrt notwendig. Randstreifensicherung für stadtauswärts führende Spur.		Renaturierung der Uferverbauung auf Seite 14. Bezirk möglich, dafür werden auf 13. Bezirk neue Stützmauern errichtet und die Böschung gerodet.	
Lärmbelastung	Der Randbalken wird erneuert und die bestehende Tragkonstruktion ertüchtigt.							Bestehende Substanz der Nikolaibrücken bleibt Haupttragstruktur (verstecktes Risiko). Eingeschränkte Brückenbreite (Flaschenhals) bleibt erhalten.				Bei den zukünftig genutzten Tragwerken handelt es sich um Neubauten. Weiters wurde die Tragwerksfläche minimiert.		Bei den neu genutzten Bauwerken handelt es sich um Stützmauern. Keine Zwangspunkte bei der Fahrbahnbreite im Unfall- oder Instandsetzungsfall.	
Ökologische Auswirkungen/Möglichkeiten								Die bestehende Wienflußabfahrt wird im Zuge der Brückenadaptation neu angeschlossen oder evtl. aus betriebs- bzw. verkehrstechnischen Überlegungen an einem anderen Ort situiert.				Die bestehende Wienflußabfahrt wird im Zuge der Brückenadaptation neu angeschlossen oder evtl. aus betriebs- bzw. verkehrstechnischen Überlegungen an einem anderen Ort situiert.		Die bestehende Wienflußabfahrt wird im Zuge der Brückenadaptation neu angeschlossen oder evtl. aus betriebs- bzw. verkehrstechnischen Überlegungen an einem anderen Ort situiert.	
Nachhaltigkeit	Dammschüttung											Die Dammschüttung erstreckt sich bis zum Widerlager und reicht am Dammfuß bis zur Außenkante der alten Umfahrungsstraße und hat eine flache Böschungs- neigung von ca. 1:2.8 ( bei ca. 4m Höhenunterschied).			
Zukunftstauglichkeit der Maßnahme	Kein UVP-Risiko, da gegenüber dem Bestand keine Veränderung vorgenommen wird.							Kein UVP-Risiko, da gegenüber dem Bestand keine Veränderung vorgenommen wird.				Jedenfalls UVP-Feststellungsantrag notwendig, weiters ist von einer UVP-Pflicht auszugehen		Jedenfalls UVP-Feststellungsantrag notwendig, weiters ist von einer UVP-Pflicht auszugehen	
Wienflußabfahrt Bräuhausbrücke	Geringster politischer Widerstand zu erwarten, da keine Bestandsveränderung vorgenommen wird.							Geringster politischer Widerstand zu erwarten, da keine Bestandsveränderung vorgenommen wird. Temporärer Einfluß infolge Verkehrsführung durch Auhofstraße.				Sowohl von Seite BV 13. Bezirk als auch 14. Bezirk denkbar. Für diese Variante ist auch für den 13. Bezirk die temporäre Umlegung während des Baus denkbar. Temporärer Einfluß infolge Verkehrsführung durch Auhofstraße.		Akzeptanz dieser Variante Seite BV 13. Bezirk nicht gegeben ("No-Go"). Seitens BV 14. Bezirk ist diese Variante denkbar (Was passiert mit alter Trasse?).	
Politische Akzeptanz	UVP-Konformität														
Variantenempfehlung	Verkehrstechnisch und wirtschaftlich zu empfehlen			Verkehrstechnisch und wirtschaftlich nicht vertretbar		Verkehrstechnisch und wirtschaftlich nicht vertretbar		Verkehrstechnisch machbar aber wirtschaftlich nicht vertretbar		Verkehrstechnisch und wirtschaftlich nicht vertretbar		Verkehrstechnisch machbar aber wirtschaftlich nicht optimal		Verkehrstechnisch und wirtschaftlich zu empfehlen	
	Variante wird weiter verfolgt			Variante wird ausgeschlossen		Variante wird ausgeschlossen		Variante ist möglich		Variante wird ausgeschlossen		Variante ist möglich		Variante wird weiter verfolgt	