TO 5

STADTRECHNUNGSHOF WIEN
Landesgerichtsstraße 10
A-1082 Wien

Tel.: 01 4000 82829 FAX: 01 4000 99 82810
E-Mail: post@stadtrechnungshof.wien.at
www.stadtrechnungshof.wien.at
DVR: 0000191

StRH V - GU 230-2/14

Wiener Linien GmbH & Co KG,

Sanierung der U-Bahn-Station Josefstädter Straße

Tätigkeitsbericht 2014

KURZFASSUNG

Die Einschau des Stadtrechnungshofes Wien in die Sanierung der U-Bahn-Station Josefstädter Straße zeigte, dass vorangegangene laufende Inspektionen sowie die Feststellung des Bauzustandes im Rahmen der Bauvorbereitung nicht in der dafür notwendigen Tiefe erfolgten und Baugebrechen zu Folge jahrelangem Feuchtigkeitseintritt sowie unsachgemäßer Um- und Einbauten bestanden, die erst im Zuge der beginnenden Bauarbeiten zutage kamen und unmittelbare Sicherungsmaßnahmen zur Gefahrenabwehr erforderten.

Die damit verbundene erhebliche Leistungserweiterung wurde mit der bereits beauftragten Firma auf Basis von Mehrkostenforderungen abgewickelt, deren Prüfung auf Angemessenheit den Einsatz eines externen Beraters und einer Sachverständigen zur Folge hatte.

Weitere Mängel zeigten sich bei der Führung der Baubücher, der Dokumentation bzw. Führung bauwerksrelevanter Daten bzw. Unterlagen, bei der Wahrnehmung von Überprüfungspflichten, beim Projektmanagement sowie bei der Bauausführung.

Positiv hervorzuheben waren die Bemühungen der Wiener Linien GmbH & Co KG mit dem Bundesdenkmalamt zeitnahe und konstruktive Lösungen zu erarbeiten sowie die Entscheidung der Wiener Linien GmbH & Co KG, anhand der Erkenntnisse über den Bauzustand der U-Bahn-Station Josefstädter Straße Sonderinspektionen an bereits sanierten baugleichen Stationen durchführen zu lassen.

INHALTSVERZEICHNIS

1. Allgemeines 7
2. Zuständigkeiten 9
3. Anlass und Umfang der Prüfung 9
4. Rechtsgrundlagen und geltende Bestimmungen 10
5. Organisation der Bauwerkserhaltung 13
6. Aufzeichnungen über Instandhaltungen und Inspektionen 14
7. Feststellungen zur Bauwerksüberwachung 15
8. Vorangegangene Instandsetzungsarbeiten 20
9. Vorbereitung der Sanierungsarbeiten 21
10. Feststellungen zur Vorbereitung der Sanierungsarbeiten 24
11. Sanierungsbeginn und Einflüsse während der Baumaßnahmen 25
12. Feststellungen zum Bauzustand des Stationsgebäudes 31
13. Erweiterung des Sanierungsumfanges 33
14. Vergaberechtliche Betrachtung der Auftragserweiterung 37
15. Investitionsbetrachtung und wirtschaftliche Entwicklung 40
16. Ortsaugenschein 41
17. Substanzsanierungsprogramm "U 6 Generalsanierung" 46
18. Zusammenfassung der Empfehlungen 48

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Die historische U6-Station Josefstädter Straße 8
Abbildung 2: U6-Station Josefstädter Straße im Jahr 2011 10
Abbildung 3: Stark angerosteter Stahlträger mit deutlich verminderter Profilstärke 27
Abbildung 4: Stahlträger im Bereich des Stationsgebäudes mit fortgeschrittenem Rostangriff 28

Abbildung 5: Starker Rostangriff am Träger des unteren Stiegenlaufes mit stark verringertem Querschnitt und Zerfallserscheinung im Auflagerbereich 30
Abbildung 6: Stiegenturm am inneren Gürtel.....36
Abbildung 7: Verschmutzungen im Sockelbereich der Außenfassade 41
Abbildung 8: Mangelhafter Anstrich an den Begrenzungsstangen 42
Abbildung 9: Fehlender Anstrich und Verschmutzungen der Wand im Bahnsteigbereich.....43
Abbildung 10: Schadhafte Verankerung der Haltstange beim Stiegenaufgang 44
Abbildung 11: Mängel im Bereich der Aufzugsschächte.....45

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Abb. ..... Abbildung
ABGB ..... Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch
Abteilung B 65 ..... Abteilung Objektmanagement und Gebäudeerhaltung
Abteilung B 67 ..... Abteilung Planung, Bau und Projektmanagement
Abteilung B 68 ..... Abteilung Elektro- und Maschinentechnik
BMVIT ..... Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
BO für Wien ..... Bauordnung für Wien
BVergG 2006..... Bundesvergabegesetz 2006
bzgl. ..... bezüglich
bzw. ..... beziehungsweise
ca..... circa
cm..... Zentimeter
d.s..... das sind
EisbG..... Eisenbahngesetz 1957
etc..... et cetera
EU ..... Europäische Union

EUR ..... Euro
exkl. ..... exklusive
gem. ..... gemäß
GmbH ..... Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GmbH & Co KG ..... Gesellschaft mit beschränkter Haftung & Compagnie Kommanditgesellschaft
idgF ..... in der geltenden Fassung
inkl. ..... inklusive
km ..... Kilometer
km/h ..... Kilometer pro Stunde
lfm ..... Laufmeter
lt. ..... laut
m ..... Meter
Mill. ..... Million
Mio.EUR ..... Millionen Euro
mm ..... Millimeter
Nr ..... Nummer
o.a. ..... oben angeführt
o.ä. ..... oder ähnlich
ÖNORM EN ..... Europäische Norm im Status einer Österreichischen Norm
ONR ..... Österreichisches Normungsinstitut-Regel
Pkt. ..... Punkt
QM ..... Qualitätsmanagement
rd. ..... rund
RVS ..... Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen
s. ..... siehe
s.a. ..... siehe auch
Stabstelle B 62 ..... Stabstelle Technische Prüfstelle
StrabVO ..... Straßenbahnverordnung 1999
u.a. ..... unter anderem
u.dgl. ..... und dergleichen

U-Bahn ..... Untergrundbahn
USt ..... Umsatzsteuer
usw. ..... und so weiter
Wiener Linien..... WIENER LINIEN GmbH & Co KG
z.B. ..... zum Beispiel
z.T. ..... zum Teil

GLOSSAR

Generalsanierung
Die bauliche und technische Wiederherstellung bzw. Modernisierung aller Bereiche eines Bauwerkes, die über die Instandhaltung und Instandsetzung hinausgeht.

PRÜFUNGSERGEBNIS

Der Stadtrechnungshof Wien unterzog die Sanierung der U-Bahn-Station Josefstädter Straße einer stichprobenweisen Prüfung und teilte das Ergebnis seiner Wahrnehmungen nach Abhaltung einer diesbezüglichen Schlussbesprechung der geprüften Stelle mit. Die von der geprüften Stelle abgegebene Stellungnahme wurde berücksichtigt. Allfällige Rundungsdifferenzen bei der Darstellung von Berechnungen wurden nicht ausgeglichen.

1. Allgemeines

Im Jahr 1892 begannen die Planungen der Stadtbahn im Zuge der Regulierung des Donaukanals und des Wienflusses. Als ästhetischer Beirat war Otto Wagner u.a. bei den Planungen des Unterbaus, der Hochbauten, wie beispielsweise der Stationen, Geländer, Tore und Beleuchtungskörper, tätig. Entlang der rd. 40 km langen Strecke entstanden 36 Stationen im Stil des Späthistorismus mit Jugendstilelementen.

Die damaligen Anforderungen an ein derartiges Bauwerk lassen sich mit den heutigen Angeboten eines Massenverkehrsmittels durch die Wiener Linien nicht vergleichen. In den Anfängen fuhr eine kleine Dampflokomotive mit ca. fünf Anhängern im Stundentakt in gemächlicher Geschwindigkeit (s. Abb. 1), während heutzutage von den Wiener Linien Hochleistungszüge mit ca. 100 m Länge eingesetzt werden, welche zeitweise im Zwei-Minutentakt und mit Spitzengeschwindigkeiten von bis zu 80 km/h, auf dieser Strecke unterwegs sind. Die Stationsbauwerke und Streckenbereiche wurden deshalb in den letzten Jahrzehnten gemäß diesen Entwicklungen immer wieder adaptiert bzw. ausgebaut.

Abbildung 1: Die historische U6-Station Josefstädter Straße

Quelle: Wiener Linien

Die Station Josefstädter Straße der damaligen sogenannten Stadtbahn, welche an der Grenze zwischen dem 8. Wiener Gemeindebezirk und dem 16. Wiener Gemeindebezirk situiert ist, wurde im Jahr 1898 als ein oberirdisches Haltestellenbauwerk mit zwei Seitenbahnsteigen eröffnet. Das Gebäude besteht aus dem Gleistragwerk mit Ziegelgewölben und einer später darüber errichteten Gleistragplatte sowie den seitlich angeschlossenen Stationsbauwerken, deren Wände mit Ziegeln und die Decken einerseits als Platzldecken (Ziegelgewölbe zwischen Stahlträgern), andererseits als Tramdecken ausgeführt sind. Die Stiegenläufe bestehen aus seitlich eingemauerten Granitkeilstufen, welche zusätzlich in der Mitte auf Stahlträgern aufliegen. Die Station gliedert sich in vier Ebenen, dem Gleisgeschoß, dem Zwischengeschoß, dem Straßengeschoß und dem Kellergeschoß. Von einer Halle führen zwei Stiegenanlagen sowie nachträglich in die Station eingebaute Aufzüge, je Bahnsteigseite ein Aufzug, zu den Bahnsteigen. In den Jahren 1969 bis 1989 wurde die Stadtbahn modernisiert und in das U-Bahn-Netz als U-Bahnlinie U6 integriert. Die U-Bahnlinie U6 führt größtenteils entlang des Gürtels und weist eine Streckenlänge von rd. 17 km mit 24 Stationen auf.

2. Zuständigkeiten

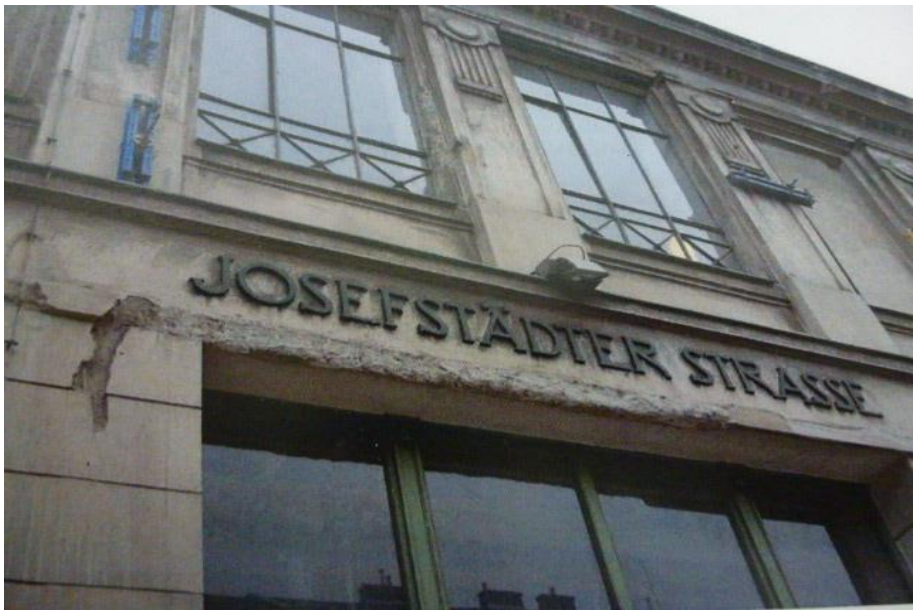
Den Wiener Linien obliegen u.a. die Planung, Herstellung, Instandhaltung, Wartung und der Betrieb von Straßenbahnen und U-Bahnen in Wien. Zur Aufrechterhaltung dieses Betriebes gehört u.a. die Betreuung der rd. 100 Stationsbauwerke, der rd. 900 Straßenbahn- und 2.300 Autobushaltestellen, der rd. 69.950 lfm Tunnel, der rd. 19.470 lfm Brücken, der rd. 10.750 lfm Stützmauern und der rd. 3.200 lfm Gewölbe.

Die Wiener Linien haben aufgrund der Verkehrssicherungspflichten und zur Aufrechterhaltung der Betriebssicherheit ihrer baulichen Anlagen sowie der Verfügbarkeit der Betriebsanlagen, wie u.a. des U-Bahn-Betriebes, für die periodische Überprüfung der in ihrer Erhaltung stehenden Objekte und Betriebsanlagen zu sorgen.

3. Anlass und Umfang der Prüfung

3.1 Durchfeuchtungen des Stationsgebäudes im Bereich der Bahnsteige und Schäden der Fassade (s. Abb. 2) veranlassten die Wiener Linien, im Jahr 2011 mit Sanierungsarbeiten zu beginnen, welche in zwei Jahresetappen durchgeführt hätten werden sollen. Beim Sanierungsbeginn wurden aber größere Schäden sichtbar, wodurch sich bau- und ablauftechnische Komplikationen ergaben. Die begonnenen Sanierungsarbeiten wurden eingestellt und schließlich eine Generalinstandsetzung des Stationsgebäudes Josefstädter Straße durchgeführt. Im Zuge dieser Bauarbeiten wurde die U-Bahnlinie U6 in Teilbereichen zeitweise bzw. komplett gesperrt.

Abbildung 2: U6-Station Josefstädter Straße im Jahr 2011



Quelle: Wiener Linien

3.2 Die stichprobenweise Einschau des Stadtrechnungshofes Wien bezog sich auf die Bauvorbereitung, die Planung, den Bauablauf, die Kostenschätzungen, die Einflüsse während der Baumaßnahmen und die Umsetzung der tatsächlich ausgeführten Generalinstandsetzung, wobei auch auf die der Sanierung vorangegangenen Instandhaltungsarbeiten am Stationsgebäude eingegangen wurde.

Auf die Ausschreibungen, Vergaben sowie Abrechnungen der Leistungen wurde nur punktuell eingegangen.

4. Rechtsgrundlagen und geltende Bestimmungen

4.1 Grundsätzlich regelt das ABGB die zivilrechtliche Haftung und die Verpflichtungen von Wegehalterinnen bzw. Wegehaltern und Besitzerinnen bzw. Besitzern von Gebäuden. Im Detail sind für Gebäude und sonstige Bauwerke hinsichtlich der präventiven Überprüfungspflicht unterschiedliche Rechtsmaterien anzuwenden.

4.2 Angelegenheiten, welche in die Zuständigkeit des Bundes fallen, sind von den Bestimmungen der BO für Wien ausgenommen. Für Gebäude und bauliche Anlagen sind

in diesem Zusammenhang Überprüfungs- und Erhaltungspflichten in entsprechenden Bundesgesetzen, wie beispielsweise dem EisbG festgelegt.

Neu- und Umbauten an Eisenbahnanlagen unterliegen dem EisbG, so auch die Baumaßnahmen im Bereich der U-Bahn-Station Josefstädter Straße. Alle entsprechenden Vorhaben der Wiener Linien benötigten gemäß EisbG bis zum Jahr 2006 eine eisenbahnrechtliche Bau- und Betriebsbewilligung der Magistratsabteilung 64.

Seit 2006 sind im EisbG genehmigungsfreie Vorhaben angeführt. So ist u.a. für Neu-, Erweiterungs-, Erneuerungs- und Umbauten, soweit sie keine umfangreichen zu einer Verbesserung der Gesamtleistung der Eisenbahn führenden Arbeiten bedingen, keine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erforderlich. Was konkret unter *"umfangreich"* und *"zu einer Verbesserung der Gesamtleistung der Eisenbahn führenden Arbeiten"* zu verstehen ist, wurde in der Verordnung genehmigungsfreier Eisenbahn-Vorhaben vom 9. Dezember 2009 definiert. Diese legt u.a. fest, dass Eisenbahnunternehmen über die Durchführung genehmigungsfreier Vorhaben gemäß EisbG Aufzeichnungen zu führen haben, aus denen das Vorliegen der Voraussetzungen für eine genehmigungsfreie Bauführung hervorgeht. Die dazu notwendigen Arbeiten müssen jedoch unter Leitung einer im Verzeichnis gem. § 40 EisbG geführten Person ausgeführt werden. Das sind Eisenbahnfachbedienstete, welche in dem nach eisenbahntechnischen Fachgebieten unterteilten Verzeichnis des BMVIT geführt sind.

In § 40 EisbG ist bzgl. der o.a. sogenannten *"§ 40-Person"* u.a. festgelegt, dass diese ein für das in Betracht kommende Fachgebiet vorgesehenes Studium an einer Universität oder Fachhochschule vollendet haben oder auf andere Weise die Befähigung nachweisen sowie die für das Fachgebiet in Betracht kommenden Rechtsvorschriften kennen muss.

Gemäß EisbG besteht für die Wiener Linien als Eisenbahnunternehmen die Verpflichtung, ihre Brücken, Tunnel und verwandte Hoch- und Kunstbauwerke nach Maßgabe der Rechtsvorschriften und der Konzession zu bauen, zu erhalten und zu ergänzen.

4.3 Nach der auf Grundlage des EisbG erlassenen StrabVO, welche auch den U-Bahn-Betrieb mit einschließt, sind planmäßig wiederkehrende Inspektionen u.a. von Brücken-, Tunnel-, Haltestellen- und allen sonstigen Bahn- und Erdbauwerken vorgeschrieben. Die Inspektionen der Tunnel-, Haltestellen- und aller sonstigen Bahn- und Erdbauwerke haben innerhalb von zehn Jahren, der Brücken innerhalb von sechs Jahren, der Energieversorgungsanlagen, Fahrleitungsanlagen, Oberbauanlagen, Zugsicherungsanlagen und Fahrsignalanlagen und die Betriebssicherheit wesentlich beeinflussende maschinentechnische Anlagen innerhalb von fünf Jahren, der Eisenbahnkreuzungen innerhalb von zwei Jahren und der Fahrtreppen und Fahrsteige sowie Aufzüge innerhalb eines Jahres zu erfolgen. Über die Inspektionen und die Wartungsmaßnahmen sind von den Wiener Linien Aufzeichnungen zu führen und diesen den für den Bau und die Instandhaltung wesentlichen Unterlagen anzuschließen.

4.4 Die U-Bahn-Station Josefstädter Straße stand kraft gesetzlicher Vermutung unter Denkmalschutz und galt als unbewegliches Denkmal. Mittels Verordnung vom 15. Juni 2006 wurde sie explizit unter die Bestimmungen des Denkmalschutzes gestellt.

Sämtliche Änderungen an den "Otto Wagner-Stationen" setzen automatisch die im *"Gestaltungsleitfaden und denkmalpflegerische Vorgaben für die Otto-Wagner-Stationen (U4 und U6)"* angeführten Vorgaben in Kraft, die vom Bundesdenkmalamt am 25. Juni 2009 erstellt wurden. Die Zielvorgabe ist die Erhaltung der bestehenden Substanz bzw. die Wiederherstellung des um die Jahrhundertwende von Otto Wagner intendierten Erscheinungsbildes. Der Leitfaden zeigt den Gestaltungsrahmen, in dem Veränderungen der Originalsubstanz möglich sind, um das Erscheinungsbild zu erhalten. Will man die bedeutenden Stationsbauten in ihrem ursprünglichen Erscheinungsbild erhalten, so ist die Beibehaltung bzw. Wiederherstellung der ursprünglichen Gestaltungsform unbedingt notwendig. Die bei geplanten Veränderungen für die Otto-Wagner-Stationen geltenden, einheitlichen Vorgaben wurden mit der Magistratsabteilung 19 inhaltlich abgestimmt und darin zusammengefasst. Sämtliche Veränderungen sind gemäß Denkmalschutzgesetz mit dem Bundesdenkmalamt sowie darüber hinaus mit der Magistratsabteilung 19 rechtzeitig abzustimmen und mittels entsprechender Pläne beim Bundesdenkmalamt zur Genehmigung einzureichen.

4.5 Für alle Bauwerke ergeben sich entsprechende Anforderungen, zum einen direkt aus der Bauproduktenverordnung, einer Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaft zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der EU-Mitgliedsstaaten über Bauprodukte, wonach die Standsicherheit in Verbindung mit der mechanischen Festigkeit als eine der sieben wesentlichen Anforderungen an Bauwerke festgelegt ist. Die Bauproduktenverordnung trat am 1. Juli 2013 in Kraft und ersetzte die bis dahin geltende Bauproduktenrichtlinie.

Zum anderen sind mit ÖNORM EN 1990 - Eurocode - die *"Grundlagen der Tragwerksplanung, allgemeine Anforderungen an die Tragsicherheit, Gebrauchstauglichkeit und Dauerhaftigkeit von Tragwerken"* festgelegt.

Die ONR 24008 - *Bewertung der Tragfähigkeit bestehender Eisenbahn- und Straßenbrücken* vom 1. Dezember 2006 bzw. in der nachfolgenden Fassung vom 1. März 2014 regelt die möglichst wirklichkeitsnahe Bewertung der Tragfähigkeit bestehender Brückenbauwerke, wie etwa auch Gewölbebrücken. Für Hochbauten besteht eine solche Regelung in Form der ONR 24009 - *Bewertung der Tragfähigkeit bestehender Hochbauten* vom 1. Mai 2013.

4.6 Die Wiener Linien unterliegen bei Auftragsvergaben im funktionalen und tätigkeitsbezogenen Zusammenhang als Anbieterin von Verkehrsleistungen den Bestimmungen des BVergG 2006 und treten Kraft ihrer Tätigkeit als Sektorenauftraggeberin auf.

5. Organisation der Bauwerkserhaltung

5.1 Grundsätzlich wird von den Wiener Linien zwischen den vorgenannten planmäßig wiederkehrenden Inspektionen gemäß StrabVO und den laufenden Inspektionen von Betriebsanlagen unterschieden, wobei die laufenden Inspektionen aus Gründen der Betriebssicherheit zusätzlich zu planmäßig wiederkehrenden Inspektionen in jährlichen Intervallen durchgeführt werden.

5.2 Innerhalb der Wiener Linien sind seit der Neuordnung im Jahr 2000 mehrere Abteilungen mit Inspektionen befasst, wobei die Stabstelle B 62 planmäßig wiederkehrenden Inspektionen von u.a. Brücken und Tunneln entweder mit Eigenpersonal oder durch hiefür beauftragte externe Sachverständige durchführt. Die Ergebnisse werden von der Stabstelle B 62 in Form von sogenannten Hauptinspektionsbefunden evident gehalten und allfällig festgestellte Mängel zur Behebung an die Abteilung B 65 weitergeleitet.

5.3 Die Abteilung B 65 führt die laufenden Inspektionen in Bezug auf die Betriebssicherheit von Betriebsanlagen, Gebäuden, Tunneln, Brücken, Stützmauern, Gewölben, Tragwerken und Sonderkonstruktionen einmal pro Jahr durch. Die laufenden Inspektionen erfolgen nicht in der Tiefe und Genauigkeit, wie die planmäßig wiederkehrenden Inspektionen, sondern beschränken sich vorwiegend auf Sichtkontrollen. Darüber hinaus ist die Abteilung B 65 für die Behebungen der bei den laufenden Inspektionen festgestellten Mängel sowie für die Mängelbehebungen der von der Stabstelle B 62 bei den planmäßig wiederkehrenden Inspektionen erkannten Mängel zuständig.

5.4 Die Abteilung B 67 ist u.a. für die Planung und das Projektmanagement von Neubauprojekten, großen Umbauprojekten und Investitionen im U-Bahn-Bereich zuständig. Das Projektmanagement umfasst u.a. sämtliche Ausschreibungs-, Einreich- und Detailplanungen und Vermessungsarbeiten für den Ausbau einschließlich Oberbau sowie die Erstellung der Bestands- und Brandschutzpläne.

5.5 Die Abteilung B 68 befasst sich u.a. mit all jenen elektro- und maschinentechnischen Anlagen der Infrastruktur, welche sich nicht in Fahrbetriebsmitteln befinden. Dies umfasst fachgerechten Neubau, Erhaltung, Instandsetzung, Umbau und gegebenenfalls den Abbau inkl. Entsorgung.

6. Aufzeichnungen über Instandhaltungen und Inspektionen

6.1 Die *"Richtlinie für die Überwachung und Prüfung von Brücken, Tunnels und verwandten Kunstbauten in der Erhaltung der Wiener Stadtwerke-Verkehrsbetriebe"* vom 14. Mai 1993 diente als Grundlage der technischen Überwachung im Hinblick auf die Zuverlässigkeit (d.s. Tragsicherheit, Gebrauchstauglichkeit und Dauerhaftigkeit) und die

Betriebssicherheit. Danach regelte die *"Inspektionsrichtlinie"* der Abteilung B 65 vom 1. November 2008 den Aufgabenbereich der Abteilung B 65 bei laufenden Inspektionen. Die Inspektionsrichtlinie ist gegliedert in *"Inspektionen aus Gründen der Sicherheit für Mitarbeiter und Fahrgäste", "Inspektionen aufgrund des Umweltschutzes"* und *"Inspektionen aufgrund der Standsicherheit".* Letztere beinhalten die Richtlinien für *"Inspektionen von Hochbauten, Zwischenbauwerken, Ausstattungen und Einrichtungen".* Die aktuelle Inspektionsrichtlinie wurde am 1. November 2012 in Kraft gesetzt und ist ident mit jener vom 1. November 2008.

6.2 Die *"Arbeitsvereinbarung für Inspektionen"* der Abteilung B 65 vom 1. November 2008 beschreibt die technische Umsetzung der angeführten Inspektionsrichtlinie und regelt darüber hinaus, welche Voraussetzungen an das durchführende Personal gestellt werden und in welcher Form die Dokumentation zu erfolgen hat. Die Arbeitsvereinbarung wird von den Wiener Linien als eine weiterführende Erläuterung zur Inspektionsrichtlinie gesehen. Arbeitsanweisungen wurden auch für die Bereiche *"Inspektion und Wartung", "Sonderinspektion", "Instandsetzung ohne Ausschreibung"* und *"Erneuerung (Instandsetzung aufgrund Inspektion)"* in Kraft gesetzt. Darin sind u.a. der Ablauf, die Tätigkeiten, die Zuständigkeiten sowie die Erläuterungen beschrieben.

7. Feststellungen zur Bauwerksüberwachung

7.1 Die Einschau zeigte, dass seitens der Abteilung B 65 zum Objekt Josefstädter Straße nur ein Prüfprotokoll vom 1. Juni 2011 vorgelegt werden konnte. Dieses beinhaltete diverse Anmerkungen zur Inspektion. Die Wiener Linien teilten hiezu mit, dass zwar auch vor dem Jahr 2011 Jahresbegehungen stattfanden, die diesbezüglichen *"Protokolle"* aufgrund einer Umstrukturierung jedoch nicht mehr auffindbar wären.

Seitens des Stadtrechnungshofes Wien konnte daher nicht nachvollzogen werden, ob die Sicherheitskontrollen laufend sowie den Vorschriften entsprechend durchgeführt wurden.

Seitens des Stadtrechnungshofes Wien war darüber hinaus festzuhalten, dass Aufzeichnungen sämtlicher Inspektionen gemäß StrabVO und den internen Richtlinien von

den Wiener Linien den für den Bau und die Instandhaltung wesentlichen Unterlagen anzuschließen gewesen wären. Objektspezifische Unterlagen wie statische Berechnungen, Bestandspläne und Überprüfungsbefunde stellen eine wesentliche Grundlage sowohl für die Bauwerksüberwachung als auch für nachfolgende Instandsetzungs- oder Sanierungsmaßnahmen dar. Diese geben Aufschluss über Materialkennwerte, Berechnungsmodelle, konstruktive Details etc. und bilden daher die Grundlage für die Untersuchung und Beurteilung von festgestellten Nutzungsänderungen, Abnutzungserscheinungen und Formänderungen auf die Standsicherheit und Gebrauchstauglichkeit der Bauwerke. Darüber hinaus liefern sie Hinweise über mögliche Schwachstellen und dienen der Festlegung der Prüfungsschwerpunkte und der Prüfverfahren.

Um die Transparenz der Schadens- und Instandsetzungshistorie jedes Bauwerkes zu gewährleisten und erforderliche Befundungen des Bauzustandes durch Sachverständige im Weg vertiefter Untersuchungen zu erleichtern, sollten die objektspezifischen Unterlagen außerdem in einer vollständigen und fortgeschriebenen Bestandsdokumentation geführt werden.

Hinzuweisen war in diesem Zusammenhang auf eine vorangegangene Prüfung des ehemaligen Kontrollamtes der Stadt Wien (s. Tätigkeitsbericht 2010, WIENER LINIEN GmbH & Co KG, Überprüfung der Vorgangsweise bei Inspektionen von U-Bahn-Bauwerken), mit welcher festgestellt wurde: *"Die Art und Weise der laufenden Inspektionen und deren Dokumentationen im Bereich Hochbau unterscheidet sich erheblich von jenem des Bereiches Tiefbau. Das Kontrollamt stellte bei seiner Einschau in die diesbezüglichen Unterlagen fest, dass erhebliche qualitative Unterschiede in der Erfassung und Dokumentation von Mängeln bestehen".*

Die damalige Prüfung mündete u.a. in der Empfehlung: *"Aus Gründen der Vereinfachung und der Sicherstellung des Qualitätsstandards empfahl das Kontrollamt, für jede einzelne Betriebsanlage (U-Bahn-Station) die Art und den Umfang der laufenden Inspektionen exakt vorzugeben. Diese Dokumentationen der laufenden Inspektionen wären in das Bauwerksbuch aufzunehmen, nach Möglichkeit mit Fotos zu hinterlegen und mit entsprechenden Bearbeitungsvermerken der Mitarbeiterin bzw. des Mitarbeiters zu*

versehen. Nur wenn sichergestellt ist, dass die laufenden Inspektionen umfassend und einheitlich erfolgen, kann aus der Sicht des Kontrollamtes der Qualitätsstandard gemäß eines QM-Systems gewährleistet werden."

Darüber hinaus wurde bereits im Tätigkeitsbericht 2010 festgehalten, dass zwischen den rechtlichen Grundlagen, der Richtlinie der Wiener Linien, dem Organisationshandbuch und den Arbeitsvereinbarungen für dieselben Tätigkeiten unterschiedliche Begriffe Verwendung fanden. So wurden z.B. für planmäßig wiederkehrende Inspektionen auch die Begriffe "Hauptinspektionen" bzw. "Hauptuntersuchungen", "technische Überprüfungen" und für laufende Inspektionen die Begriffe "Inspektionen", "Jahresuntersuchungen", "Jahresbegehung", "laufende Begehungen", "Stationsbegehungen", "Stationsprüfungen" bzw. "Jahresprüfungen" verwendet. Das Kontrollamt empfahl den Wiener Linien daher im Jahr 2011, einheitliche sprachliche Begriffsbestimmungen zu gebrauchen. Der Stadtrechnungshof Wien stellte im Zuge der neuerlichen Einschau fest, dass im Zusammenhang mit der berichtsgegenständlichen Sanierung z.T. noch keine einheitlichen Begriffe verwendet wurden.

Der im Tätigkeitsbericht 2010 ergangenen Empfehlung zur Führung von Bauwerksbüchern wurde nach Angaben der Wiener Linien insofern nachgekommen, als im Jahr 2013 eine sogenannte *"Infrastrukturdatenbank"* installiert wurde, in welcher künftig sämtliche für *"den Bau und die Instandhaltung wesentliche Unterlagen"* abgespeichert werden sollen. Im Prüfungszeitpunkt waren jedoch noch nicht alle relevanten Unterlagen, wie beispielsweise die Ergebnisse der Inspektionen und Bauzustandsfeststellungen, erfasst. Da der Hinweis auf die Infrastrukturdatenbank erst nach Prüfungsende erfolgte, konnte die Einschau des Stadtrechnungshofes Wien nicht auf diese erstreckt werden.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl den Wiener Linien, für jede bauliche Anlage sämtliche den für den Bau und die Instandhaltung wesentliche Unterlagen, insbesondere betreffend tragwerksrelevante Änderungen und Instandsetzungen, sowie die Ergebnisse der Inspektionen und Bauzustandsfeststellungen in die sogenannte *"Infrastrukturdatenbank"* einzutragen.

7.2 Die Stabstelle B 62 der Wiener Linien führte erst mit Novellierung der StrabVO neben Untersuchungen von Brücken und Tragwerken (Verkehrstiefbauten) auch Untersuchungen an Verkehrshochbauten im Sinn der StrabVO durch. Die erste *"Hauptuntersuchung"* für das Stationsgebäude wurde deshalb erst im Jahr 2004 durchgeführt.

Die Einschau in die Unterlagen der Stabstelle B 62 zeigte, dass diese am 1. April 2004 einen Zivilingenieur mit der *"Gewölbeinspektion auf der U-Bahnlinie U6 im Bereich von exkl. Brücke über die Thaliastraße bis inkl. Station Josefstädter Straße"* beauftragte.

Dieser legte im Oktober 2004 seinen Bericht *"Hauptuntersuchung 2004 für das Bauwerk U6 - Streckenabschnitt Thaliastraße (km 13.289) - Station Josefstädter Straße (km 13.660)"* vor, wobei vermerkt wurde, dass eine Besichtigung der äußeren und der gleisseitigen Ansichtsflächen sowie eine Begehung aller vier Gewölbeabschnitte erfolgte. Die Sichtziegelverkleidung der Ansichtsflächen wurde über die gesamte Länge in Augenschein genommen und alle Tragwerke einer kompletten Untersuchung unterzogen. Diese beinhaltete das Erfassen und die Dokumentation von Feuchteschäden, Aussinterungen, Rissen sowie allfälligen Fassadenabplatzungen. Die visuell wahrnehmbaren Schäden wurden erfasst und im Bericht und in den beiliegenden Plänen dokumentiert. Darin findet sich eine Chronologie der Umrüstungen, der Adaptierungen sowie der Einbauten am gegenständlichen Bauwerk und weiters wird festgehalten, dass durch den Zivilingenieur neue Bestandspläne der U-Bahnlinie U6 in digitaler Form erstellt werden.

Dem Befund des Zivilingenieurs konnte entnommen werden, dass sich das Stationsgebäude bereits zum damaligen Zeitpunkt in einem mäßigen Zustand befand. An der Fassade waren zahlreiche Putzablösungen vorhanden. Im Inneren waren entlang des Gleistroges einige Feuchtigkeitsschäden zu erkennen. Die Dichtbetonplatte wies keine seitlichen Hochzüge auf. Stattdessen war die Fuge zwischen der senkrechten Granitsteinverkleidung und der Platte mit einem Blechwinkel abgedeckt. Weiters gab es zahlreiche Putzrisse. Diese wurden durch thermische Beanspruchungen sowie durch Materialwechsel hervorgerufen. Eine dauerhafte Sanierung erschien aufgrund der Auflagen

des Denkmalschutzes schwierig. Im Bereich einiger, schwer zugänglicher Stellen (Zwischendecken) waren die Unterseiten von Profilträgern angerostet. An der Untersicht des unteren Stiegenlaufes des Aufganges zum Gleis 1 waren Abplatzungen und Aussinterungen zu erkennen. Weiters lagen an dieser Stelle Bewehrungseisen frei.

Um die Gebrauchsfähigkeit für die Station Josefstädter Straße auch weiterhin aufrechterhalten zu können, wurde vom Zivilingenieur empfohlen, bauliche Maßnahmen durchführen zu lassen. So wurden u.a. das Abschlagen des losen Putzes und Verputzen der betroffenen Stellen bei den Fassaden und Stiegenaufgängen, das Freilegen und Ausbilden der Putzfuge im Anschluss des Gewölbes an die Ausmauerung, der Anschluss des Aufnahmegebäudes an die Pfeiler der anschließenden Brücken, das Freilegen der Anschlüsse zwischen dem Mauerwerk und den Pfeilern sowie die Ausbildung geeigneter Fugen mithilfe von Verblechungen empfohlen. Aufgrund des Risses im Mauerwerk im Bereich der Mastverankerung sollte das Mauerwerk an beiden Seiten der Wand freigelegt werden und eventuell eine Sanierung des Mauerwerkes vorgenommen werden. Die Kontrolle der Pfeilerverblechung am Ende der Brücke sowie des Isolierungshochzuges, der Überdachung des Aufnahmegebäudes und der Bahnsteige, der Dachhaut und der Abläufe wurde empfohlen.

7.3 Nach Ansicht des Stadtrechnungshofes Wien waren die durchgeführten Untersuchungen nicht ausreichend, um eine hinreichende Aussage über die Funktionsfähigkeit, Dauerhaftigkeit und Standsicherheit das Stationsgebäude - somit auch nicht über die Betriebssicherheit und Verfügbarkeit der Betriebsanlage im Sinn des § 61 StrabVO - treffen zu können, da eingehende Untersuchungen der tragenden Bauteile nicht angestellt wurden bzw. nicht untersucht wurde, inwieweit der festgestellte Feuchtigkeitseintritt bereits zu Schäden im Inneren der Bausubstanz führte.

Dies zeigte sich u.a. auch anhand eines Aktenvermerkes der Wiener Linien in welchem festgehalten wurde, dass die Rechtsfolgen aus dem Titel der *"sachverständigen Hauszustandsfeststellung"* durch Ziviltechnikerinnen bzw. Ziviltechniker, die in den letzten Jahren keine Hinweise auf den desolaten Bauzustand enthielten, gesondert zu prüfen seien.

Nach Angabe der Wiener Linien wurde zwischenzeitlich in der Prüfvorschrift für Hauptinspektionen der Stabstelle B 62, welche mit 23. August 2013 in Kraft gesetzt wurde, der Prüfumfang insofern neu geregelt, als nunmehr die Möglichkeit besteht, Sonderprüfungen im Rahmen der Hauptinspektion durchführen zu lassen, welche eingehende Untersuchungen der Funktionsfähigkeit des zu prüfenden Bauwerkes erlauben.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl den Wiener Linien, bei künftigen Projekten die von externen Gutachterinnen bzw. Gutachtern erstellten Unterlagen unter Anwendung der bei den Wiener Linien vorhandenen Fachkompetenz und Erfahrung auf Vollständigkeit und Plausibilität zu prüfen. Die dabei verstärkt wahrgenommene Kontrollfunktion soll sicherstellen, dass die Leistungen der Externen im erforderlichen Umfang und ausreichender Tiefe erfolgten und die Unterlagen daher auch als Entscheidungsgrundlagen für die weitere Vorgangsweise genutzt werden können.

8. Vorangegangene Instandsetzungsarbeiten

8.1 Die Einschau in die diesbezüglichen Unterlagen zeigte, dass im Laufe der 1970er-Jahre in der Station Josefstädter Straße ein schotterloser Oberbau in Form einer lastverteilenden Dichtbetonplatte zur besseren Ableitung der mechanischen Kräfte im Bereich der Gleisanlagen eingebaut und die Schienen auf Kunststoffschwellen verlegt wurden. Diese Konstruktion musste auch deshalb gewählt werden, weil im Gegensatz zu den anderen historischen U6-Stationen die Höhendifferenz zwischen Bahnsteig und der Gewölbeoberkante im Bereich der Fahrtrasse für eine Gleisverlegung im Schotterbett nicht ausreichte. Im Zuge der Umstellung von Stadtbahnbetrieb auf U-Bahnbetrieb und dem damit verbundenen Niveauausgleich wurden im Bahnsteigbereich teilweise Feuchtigkeitsisolierungen eingebaut und ein neuer Fliesenbelag verlegt. Aufzugsnachrüstungen mit den damit notwendigen statischen Adaptierungen im Bereich der Maschinenräume und Aufzugsschächte waren ebenfalls Anlass für umfangreiche Baumaßnahmen in der Station. In den 1980er-Jahren wurden die Schauflächen des Stationsgebäudes instand gesetzt.

8.2 Rund 20 Jahre nach Ende der letzten größeren Instandsetzungsarbeiten der Gürtelstationen wurde von den Wiener Linien im Jahr 2000 ein mehrjähriges Instandsetzungsprojekt für die Gürtelstationen in intensiver Zusammenarbeit mit dem Bundesdenkmalamt zur Wahrung des Denkmalschutzes begonnen. Ab dem Jahr 2000 wurden die Schauflächen an den denkmalgeschützten Jugendstil-Verkehrsbauwerken instand gesetzt. Die Station Alser Straße war damals in einem baulich sehr schlechten Zustand, sodass diese Station als Erste in Angriff genommen wurde.

In den Jahren 2000 bis 2002 erfolgten die Instandsetzungsmaßnahmen in der Station Alser Straße, von 2005 bis 2006 in den Stationen Gumpendorfer Straße und Währinger Straße und von 2007 bis 2008 im Betriebsbahnhof Michelbeuern und der Station Nußdorfer Straße. Offen in diesem Programm waren die Stationsbauwerke Josefstädter Straße und Burggasse. Nach Auskunft der Wiener Linien waren in den Wirtschaftsplänen ab dem Jahr 2009 keine ausreichenden Finanzmittel vorhanden, sodass die Instandsetzungen dieser beiden Objekte auf die Folgejahre verschoben wurden.

Da für das Jahr 2011 vorerst im Investitionsplan wiederum keine Finanzmittel für die Sanierung des Stationsbauwerkes Josefstädter Straße verfügbar waren, die Schauflächen aber aufgrund der bereits stark beschädigten Fassadenteile teilweise herabzufallen drohten, wurde im Winter 2010 ein Schutzgerüst um das Stationsgebäude errichtet. Dieses sollte verhindern, dass Passantinnen bzw. Passanten sowie Fahrgäste verletzt werden.

9. Vorbereitung der Sanierungsarbeiten

9.1 Im April 2011 beschloss die Geschäftsführung der Wiener Linien, dass mit der Sanierung des Stationsbauwerkes unverzüglich begonnen und diese in zwei Abschnitten durchgeführt werden sollte. Des Weiteren wurde beschlossen, die Instandsetzung der Bahnsteige in den Sommermonaten durchzuführen. Zwei Varianten mit unterschiedlichen Bauabläufen, einerseits eine mit kompletter Sperre der Station, andererseits eine mit Personenverkehr auf jeweils nur einem Bahnsteig, wiesen geschätzte Kosten - basierend auf den Vorarbeiten im Jahr 2008 - in der Höhe von rd. 1,40 Mio.EUR bzw. 2,25 Mio.EUR (dieser Betrag und alle weiteren Beträge exkl. USt) auf.

Zusätzliche Begehungen wurden u.a. im Beisein einer Statikerin durchgeführt, Planungsbesprechungen abgehalten und Kostenschätzungen seitens eines Architekten erstellt.

Den Protokollen der Planungs- und Baubesprechung vom 27. April 2011 war u.a. zu entnehmen, dass im ersten Abschnitt die Instandsetzung der Bausubstanz dort, wo eine erhöhte Mauerwerksfeuchte bekannt war, sowie die Erneuerung der Bahnsteigisolierung einschließlich der Erneuerung des Fliesenbelages nach dem Vorbild der Sanierung Gumpendorfer Straße durchgeführt werden sollte. Der zweite Abschnitt sollte im darauf folgenden Jahr nach der Austrocknung der durchfeuchteten Mauerwerksteile, in Form der Instandsetzung der Schauflächen, in der gleichen Art und Weise wie bei den bisher durchgeführten Instandsetzungsarbeiten, erfolgen.

Seitens der Wiener Linien war geplant, die Baumeisterarbeiten für beide Abschnitte getrennt auszuschreiben. Damit sollten allfällige nicht abschätzbare und daher nicht kalkulierbare Arbeitsunterbrechungen berücksichtigt werden. Weiters war beabsichtigt, durch die Trennung der beiden Bauabschnitte einen erweiterten Kreis von Auftragnehmerinnen bzw. Auftragnehmern anzusprechen. Im ersten Abschnitt hätten die Arbeiten unter Zeitdruck in Tag- und Nachtschichten und im zweiten Abschnitt von Ausführenden mit Erfahrung im Umgang mit denkmalgeschützten Objekten und nachweislicher Zusammenarbeit mit dem Bundesdenkmalamt erfolgen sollen.

Anfang Mai 2011 erfolgte die Durchführungsentscheidung der Geschäftsführung und die Freigabe der Finanzmittel. Damit die Bauzustände erhoben werden konnten, erfolgte am 5. Mai 2011 eine weitere Ortsbegehung, wobei u.a. punktuelle Öffnungen des Mauerwerkes im Bereich der Stiegenaufgänge und des Bahnsteigbodens erfolgten. Im Bereich des Gewölbemauerwerkes wurden Kernbohrungen durchgeführt, das Gewölbe einschließlich der Stahlträger am Bahnsteig freigelegt und Begehungen des Gleisbereiches durchgeführt, wobei festgestellt werden konnte, dass der Wassereintritt im vorderen Bereich (Anschluss zum Gleisbereich) erfolgte. Die Isolierung im Bereich der Bahnsteigkante war durchwegs beschädigt und so konnte das Wasser ungehindert ins Mau-

erwerk eindringen. Die Stahlträger der Platzldecken waren im Bereich der Auflager von Rost befallen. Der Geschäftsleitung der Wiener Linien wurden daraufhin vier Bauablaufvarianten mit geschätzten Gesamtkosten zwischen 1,40 Mio.EUR bis 1,85 Mio.EUR vorgelegt.

Am 6. Mai 2011 wurde seitens der Geschäftsführung der Wiener Linien ein Sonderbudget für die Sanierungsarbeiten freigegeben und darauffolgend entschied sich diese für eine gleichzeitige Sperre beider Bahnsteige für den Fahrgastverkehr mit Einsatz eines Gleiswechselbetriebes in den Abendstunden und einer Betriebseinschränkung von acht bis neun Wochen. Die Kosten hiefür wurden auf rd. 1,40 Mio.EUR geschätzt. Weiters wurde festgelegt, die Instandsetzung der Bahnsteige in den Ferienwochen des Jahres 2011 durchzuführen, da es in dieser Zeit vertretbar erschien, die U-Bahnlinie U6 in der Station ohne Anhalten durchfahren zu lassen, um rasch und ungestört, vor allem die Bahnsteigbeläge einschließlich der darunterliegenden Isolierung zu erneuern. Diese Methode wurde bereits davor in der Station Gumpendorfer Straße umgesetzt.

9.2 Um den äußerst knappen Zeitrahmen einzuhalten, wurden seitens der Wiener Linien die Statikerin und der Architekt mit der Erstellung der erforderlichen Ausschreibungs- und Planungsarbeiten beauftragt. Diese hatten bereits im Jahr 2008 Vorarbeiten, wie beispielsweise die Erhebung von Planunterlagen und eine Begutachtung des Bahnsteigs des Stationsbauwerkes Josefstädter Straße, durchgeführt. Aufgrund der Erkenntnisse und der Erfahrungen aus der Bahnsteigsanierung der Station Gumpendorfer Straße wurde ein offenes Vergabeverfahren für die Instandsetzungsarbeiten der Bahnsteigverfliesung und den Einbau einer Feuchtigkeitsisolierung in die Wege geleitet. Für die Vergabe waren die Bestimmungen des BVergG 2006 idgF - Sektor für den Unterschwellenbereich maßgebend.

Am 12. Mai und 31. Mai 2011 erfolgten im Beisein der Statikerin weitere Begehungen in der Station Josefstädter Straße, u.a. im Bereich der Lokale und in den Räumlichkeiten der Mieterin A, wobei auch dort angerostete Träger festgestellt wurden, sodass bereits mit 1. Juni 2011 erste Baumaßnahmen in den Räumlichkeiten der Mieterin A erforderlich wurden.

Seitens des Stadtrechnungshofes Wien war hiezu festzuhalten, dass - wie im weiteren Berichtsablauf noch dargestellt wird - im Rahmen dieser Vorbereitungsmaßnahmen bzw. Bauzustandserhebungen nicht alle Schäden in ausreichender Tiefe erkannt wurden.

10. Feststellungen zur Vorbereitung der Sanierungsarbeiten

10.1 Die Einschau in die Unterlagen der Wiener Linien zeigte, dass die Sanierung der Station Josefstädter Straße nicht als Projekt im Sinn des Organisationshandbuches der Wiener Linien geplant und daher auch nicht, als solches abgewickelt wurde.

Als genehmigungsfreies Bauvorhaben gemäß EisbG in seiner derzeit gültigen Form erfolgte die Abwicklung der Bauarbeiten unter Aufsicht einer sogenannten *"§ 40-Person".*

10.2 Eine wesentliche Grundlage der Bauvorbereitung hätten die gesammelten Erfahrungswerte bei den Sanierungen anderer Stationsgebäude bilden sollen sowie der Bericht eines Zivilingenieurs über die Hauptuntersuchung im Jahr 2004. Da sich jedoch in diesem Bericht, wie bereits im Pkt. 7.2 beschrieben, keine Hinweise auf Tragwerksschäden und Gefahren in Bezug auf die Standsicherheit fanden und auch die Sicherheitskontrollen der Abteilung B 65 offensichtlich keine diesbezüglichen Mängel erkennen ließen, wurde seitens der Abteilung B 65 davon ausgegangen, dass keine größeren, die Sicherheit des Gebäudes betreffenden, Instandsetzungsarbeiten erforderlich waren. Im Wesentlichen wurde davon ausgegangen, dass die Bahnsteigbereiche neu zu isolieren und wiederherzustellen sowie die Stationsfassaden zu sanieren waren.

10.3 Erhebungen sämtlicher Planunterlagen im Archiv der Wiener Linien sowie eine Begutachtung der Bahnsteigkanten und der Bahnsteigwände im Gleistrog fanden durch die Abteilung B 65 und die Statikerin im Jahr 2008 statt.

Die Dokumentation über den Schriftverkehr wurde durch die Abteilung B 65 vom 28. Jänner 2011 bis zum 13. März 2012 detailliert geführt. Anhand dieser konnten die

internen und externen Vorgänge, die zeitliche Abfolge sowie die Entwicklung aus den auf der Baustelle gewonnenen Erkenntnissen nachvollzogen werden.

Anhand der vorhandenen Dokumentationen war ersichtlich, dass im Februar 2011 eine Sanierung der Station Josefstädter Straße für das Jahr 2011 noch nicht vorgesehen war, obwohl im Winter 2010 ein Schutzgerüst errichtet werden musste, da wie bereits erwähnt, beschädigte Fassadenteile herabzufallen drohten. Im April 2011 erfolgte die Festlegung der Geschäftsführung, die Sanierung der Bahnsteigfeuchtigkeitsisolierung und die Erneuerung des Bahnsteigfliesenbelages für die Monate Juli und August 2011 vorzusehen. Die Instandsetzungsarbeiten im Bereich der Fassaden und Bahnsteige, der Halle und den Stiegenaufgängen sowie die Dacheindeckung waren für das Jahr 2012 geplant.

Die Einschau in die Dokumentation ließ erkennen, dass die Bauvorbereitung aufgrund der späten Entscheidungsfindung in kompakter Form bzw. ohne zeitliche Reserven erfolgte, sodass die für die Planung und Ausschreibung erforderliche Bauzustandsfeststellung weder rechtzeitig noch im erforderlichen Umfang und ausreichender Tiefe erfolgte.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl den Wiener Linien, bei künftigen Sanierungen für die Projektphase der Bauvorbereitung mehr Zeit einzuplanen, um die erforderlichen Bauwerksuntersuchungen im erforderlichen Umfang bzw. in ausreichender Tiefe durchführen und unvorhergesehene Ereignisse besser berücksichtigen bzw. Leistungsumfänge ausreichend festlegen und abstimmen zu können.

11. Sanierungsbeginn und Einflüsse während der Baumaßnahmen

11.1 Die Angebotsöffnung für die *"Bahnsteigsanierung U6-Station Josefstädter Straße Baumeister-, Schlosser- und Fliesenlegerarbeiten"* fand am 9. Juni 2011 statt. Die Firma A ging als Auftragnehmerin mit einer Angebotssumme von 618.788,95 EUR als Billigstbieterin hervor.

Am 16. Juni 2011 endete die Stillhaltefrist, wobei aufgrund der sehr kurzen vorgegebenen Arbeitsfrist von neun Wochen, der Vergabeantrag an die Geschäftsführung der Wiener Linien schon vor Ablauf der Stillhaltefrist vorgelegt wurde. Die Auftragsbestätigung mittels Bestellschein zur Durchführung der Arbeiten erhielt die Firma A am 20. Juni 2011. Am 22. Juni 2011 fand die erste Baubesprechung und am 27. Juni 2011 der Beginn der Bauarbeiten statt.

11.2 Am 28. Juni 2011, also einen Tag nach Beginn der Bauarbeiten, gab es lt. Wiener Linien ein "unvorhergesehenes Ereignis", welches den geplanten Ablauf der Instandsetzungsarbeiten umstürzte. Im Zuge der an diesem Tag beginnenden Abbrucharbeiten am Bahnsteigaufbau wurde festgestellt, dass dieser nicht den Bestandsplänen entsprach. Die Überschüttung war nicht vorhanden und auf der Decke des Bahnsteiges befand sich eine zwischen ca. 3 cm bis 7 cm starke unbewehrte Betonschicht, auf welcher die im Pkt. 8.1 genannte Isolierung klebte. Beim Schrämen löste sich ein Ziegelstein und fiel auf die darunter befindliche abgehängte Decke. Des Weiteren konnte das Verfugungsmaterial zwischen den Ziegelsteinen mit dem Finger herausgelöst werden. Eine Untersuchung der Rohdecke durch eine vorhandene Öffnung in der abgehängten Decke im Büro der Mieterin A konnte wegen fehlender geeigneter Geräte nicht durchgeführt werden.

11.3 Die am 30. Juni 2011 durch die Statikerin durchgeführte Begutachtung der Platzldecke ergab, dass die Luftfeuchtigkeit in einem rd. 2 m hohen Hohlraum sehr hoch war. In diesem Zwischenraum führten Lüftungskanäle und Leitungen über die abgehängte Decke, welche mittels Seilen und Profilen bzw. nur durch Seile an der Platzldecke befestigt waren. Die Ziegel des Gewölbes waren teilweise ausgekeilt, die Eisenkeile bereits verrostet, sodass sich ein Ziegel aus dem Verband gelöst hatte. Die Stahlträger waren stark angerostet, bei einem Auflager war der Untergurt geborsten. Beim Angreifen eines Trägerflansches in Feldmitte löste sich ein rd. 20 cm langes Metallstück. Jener Träger, der sich unter der Wand des Bahnsteiggeschosses befand und ein weiterer, auf dem die Fahrdrahtkonstruktion auflag, waren stark angerostet. An den Stahlträgern in der Lüftungszentrale war der Rostangriff so weit fortgeschritten, dass eine deutliche Verminderung der Profilstärken erkennbar war (s. Abb. 3).

Abbildung 3: Stark angerosteter Stahlträger mit deutlich verminderter Profilstärke

Quelle: Wiener Linien

Durch die geänderten Verhältnisse konnten die beauftragten Bauarbeiten nicht ausgeführt werden. Am 1. Juli 2011 wurde die weitere Vorgangsweise mit der Statikerin besprochen.

Im Aktenvermerk der Planungs- und Baubesprechung vom 6. Juli 2011 wurde u.a. festgehalten, dass nach Abhebung der Bahnsteigkanten ersichtlich wurde, dass die Wand direkt unter der Bahnsteigkante *"in einem nicht tragenden Zustand ist".* Zur Klärung des Mauerwerkszustandes wurde eine Begutachtung durch die Magistratsabteilung 39 angefordert. Weitere kontrollierbare Abbrucharbeiten im Bahnsteigbereich erschienen ohne Schließung der darunter liegenden Räumlichkeiten nicht möglich.

Dem Aktenvermerk vom 8. Juli 2011 war zu entnehmen, dass die Wand unter den Bahnsteigkanten aufgrund des langjährigen Wassereintrittes vollkommen durchnässt und statisch nicht geeignet war, Belastungen aufzunehmen. Sämtliche bis zu diesem Zeitpunkt angedachten Lösungsansätze zur Sanierung der Bahnsteige wurden als überholt und gegenstandslos angesehen.

Aus dem Protokoll der Planungs- und Baubesprechung vom 13. Juli 2011 ging insbesondere hervor, dass mit dem Bundesdenkmalamt das Einvernehmen insofern hergestellt wurde, als die bestehende Platzldecke im Bahnsteigbereich durch eine Stahlbetonplatte ersetzt werden konnte. Gemäß Protokoll vom 20. Juli 2011 wurde bei den Demontagearbeiten der Lüftungsanlage eine Zugstange durchtrennt und im Zuge einer Nachschau weitere durchtrennte Zugstangen, welche aber nicht in Zusammenhang mit der Demontage der Lüftungsanlage standen, ausfindig gemacht.

Die Statikerin konstatierte, dass die Schäden auf Kondenswasser zurückzuführen waren, welches sich zwischen der Abdichtung zum Bahnsteig und den abgehängten Decken bildete und dass diese in einem so schlechten Zustand waren, dass die Tragfähigkeit der Räume der Mieterin A und den im Stationsgebäude befindlichen Lokalen nicht mehr gewährleistet war (s. Abb. 4).

Abbildung 4: Stahlträger im Bereich des Stationsgebäudes mit fortgeschrittenem Rostangriff

Quelle: Wiener Linien

Die abgehängten Decken wurden daraufhin im Bereich der Mieterin A unterstellt und im Bereich der Mieterin B entfernt. Unter den bestehenden Platzldecken wurden Schutzgerüste errichtet. Des Weiteren wurden zug- und druckfeste Unterstellungen der Dächer montiert und die Fassadenwände und die Bahnsteigwände in den restlichen Bereichen zug- und druckfest verbunden. Danach wurde der Abbruch der bestehenden Decken, die Herstellung von neuen Stahlbetonplatten, auf denen im Endzustand auch die Dachstützen stehen, und die Freilegungen von Konstruktionsteilen am Stationsbauwerk angeordnet. Die weitere Suche nach Mängeln und die Durchführung der Sicherheitsmaßnahmen hatten zur Folge, dass das Gebäude von Privatpersonen geräumt werden musste. Sämtliche Bestandnehmerinnen bzw. Bestandnehmer mussten ihre Objekte räumen, da weitere Gefahren im Zusammenhang mit den geplanten Bauarbeiten nicht ausgeschlossen werden konnten.

Da eine Fortsetzung der beauftragten Arbeiten nicht mehr möglich war, wurden weitere Untersuchungen des Bauzustandes des Stationsbauwerkes unter Federführung der bereits beauftragten Statikerin und unter der bereits involvierten Magistratsabteilung 39 in die Wege geleitet. Außerdem wurden die Magistratsabteilung 64 in ihrer Funktion als Eisenbahnbehörde und die Magistratsabteilung 37-Gruppe U als amtssachverständige Stelle im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren von den vorgefundenen Schäden in Kenntnis gesetzt.

11.4 Der Stadtrechnungshof Wien konnte den Unterlagen entnehmen, dass im aufgehenden Mauerwerk eingebaute und von außen nicht zugängige Ablaufschächte entgegen den Originalplänen keine "Isolierungen" aufwiesen. Vorzusehende Putz- und Sammelkanäle existierten nicht. Diese Ablaufschächte waren daher teilweise zugewachsen bzw. verwurzelt, sodass es jahrzehntelang zu Regenwasserrückstaus und damit zu einer massiven Durchfeuchtung dieser Bereiche kam. Infolge der Bauarbeiten wurden sodann sämtliche statisch relevanten Bauteile, Träger, Überlager, Gewölbe usw. freigelegt und auf ihren Zustand untersucht. Bei Entfernung der Bahnsteigdecken wurde sichtbar, dass ein großer Teil der eingebauten Stahlüberlager (z.B. über Fensteröffnungen und Durchgängen) und Stahlunterzüge (z.B. unter Stiegenlaufplatten) im Laufe der

letzten 110 Jahre durch Feuchtigkeitseintritt sehr starke Korrosionsschäden aufwiesen und z.T. durchgerostet waren. Die Platzldecken der Bahnsteige waren aufgrund der angerosteten Träger nicht mehr tragfähig, die Stahlträger unterhalb der Stiegenläufe z.T. so stark angerostet, dass Teile von den Untergurten mit der Hand entfernt werden konnten (s. Abb. 5). Weiters wurde im Zuge der statisch konstruktiven Untersuchungen festgestellt, dass bestehende Gebäudeteile in allen Geschoßebenen durch im Laufe der Zeit erfolgte Um- und Erweiterungsbauten und durch illegale und nicht dem Stand der Technik entsprechende bauliche Änderungen von Bestandnehmerinnen bzw. Bestandnehmern verändert wurden. Die vier gusseisernen Bahnsteigsäulen der Bahnsteigdächer wiesen am Kopfende Risse auf. Bei den Übrigen waren etwaige vorhandene Schäden, aufgrund des dicken Anstriches, nicht erkennbar. Die Fuß- und Kopfausbildungen der Stützen waren unterschiedlich, weshalb anzunehmen war, dass ein Teil der Stützen schon einmal ausgetauscht wurde. Die Stützenfüße der "älteren" waren stark angerostet.

Abbildung 5: Starker Rostangriff am Träger des unteren Stiegenlaufes mit stark verringertem Querschnitt und Zerfallserscheinung im Auflagerbereich

Quelle: Wiener Linien

Seitens der Statikerin wurde zusammenfassend festgehalten, dass die Funktionsfähigkeit und Benutzbarkeit des Stationsgebäudes zum Zeitpunkt der Befunderstel-

lung im August 2011 nicht gegeben war, weshalb so rasch als möglich erforderliche Maßnahmen aus Gründen der Sicherheit veranlasst werden mussten und weitere aus Gründen der Dauerhaftigkeit erforderlich waren.

12. Feststellungen zum Bauzustand des Stationsgebäudes

12.1 Der Stadtrechnungshof Wien kam anhand des festgestellten Schadensausmaßes an der Bausubstanz des Stationsgebäudes zum Schluss, dass dieses auf jahrelang nur mangelhaft durchgeführte Überwachungs-, Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten sowie auf für die Bausubstanz nachteilige Nutzungsänderungen und unsachgemäße bauliche Veränderungen zurückzuführen war. Nutzungsänderungen wurden ohne die dafür erforderlichen baulichen Maßnahmen, wie beispielsweise den Einbau einer Dämmung, Dampfsperre etc. vorgenommen. Nachträglich eingebaute Zwischendecken verstärkten die nachteiligen Einwirkungen des Tauwasserausfalls an der obersten Geschoßdecke. Unsachgemäße Eingriffe durch Mieterinnen bzw. Mieter zeigten sich etwa bei den in Bezug auf die Standsicherheit relevanten Zugstangen der Deckenkonstruktion, da diese - offenbar im Zuge des Einbaus von Lüftungsanlagen - z.T. durchtrennt wurden. Von Mieterinnen bzw. Mietern eingezogene Stahlbetondecken entsprachen in mehreren Bereichen nicht dem Stand der Technik und nicht den zum Zeitpunkt der Errichtung geforderten Sicherheiten.

Für den Stadtrechnungshof Wien war daraus zu folgen, dass die Räumlichkeiten der Bestandnehmerinnen, ab dem Zeitpunkt ihrer Vermietung, im Zuge der jährlichen Begehungen bzw. Inspektionen seitens der Wiener Linien nicht begangen bzw. nicht im erforderlichen Ausmaß überprüft wurden. Allein die Aufnahme entsprechender Bestimmungen in die jeweiligen Mietverträge ohne jegliche effektive Kontrolle seitens der Wiener Linien vermag eine ernsthafte Schädigung der Gebäude nicht hintanzuhalten.

Um die Betriebssicherheit im Sinn der StrabVO sicherzustellen, den ortsüblichen Standard im Sinn des Mietrechtsgesetzes zu erhalten und erheblichen Gefahren rechtzeitig entgegenwirken zu können, empfahl der Stadtrechnungshof Wien den Wiener Linien ihre Inspektionen auf alle relevanten Bauteile ihrer Betriebsanlagen zu erstrecken und

in der dazu gebotenen Tiefe durchzuführen bzw. durchführen zu lassen sowie erforderliche Wartungen, Instandhaltungen etc. zeitnah zu veranlassen.

12.2 Statische Analysen erfolgten durch die Statikerin, wobei jedoch nicht nachvollzogen werden konnte, ob eine Bewertung der Tragfähigkeit unter Berücksichtigung der vorhandenen Mauerwerksfestigkeit etc. im Sinn der Erfahrungen der Technik, wie etwa aus der ONR 24008 in Bezug auf Gewölbebrücken ableitbar, erfolgte.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl, eine Bewertung der Tragfähigkeit unter Berücksichtigung der vorhandenen Mauerwerksfestigkeit etc. im Sinn der nunmehr für den Hochbau maßgebenden ONR 24009 - *"Bewertung der Tragfähigkeit bestehender Hochbauten"* gegebenenfalls für das Stationsbauwerk Josefstädter Straße nachzuholen bzw. bei künftigen Anlassfällen sicherzustellen.

12.3 Da in einem Aktenvermerk u.a. festgehalten wurde, dass seitens der Mieterinnen bzw. Mieter *"in den letzten Jahrzehnten (insbesondere in den Gastronomiebetrieben)"* mehrere Umbauarbeiten und Veränderungen im Mietgegenstand vorgenommen wurden, die im Verdacht stehen, die Substanz des Gebäudes geschädigt zu haben und mitverantwortlich für den schlechten Bauzustand zu sein, ersuchte der Stadtrechnungshof Wien um Auskunft, ob Schadenersatzansprüche gegen Mieterinnen bzw. Mieter gestellt wurden.

Mitgeteilt wurde, dass es nicht möglich sei, die Umbauarbeiten etc. einer Mieterin bzw. einem Mieter oder einer Verursacherzeit zuzuordnen, da die Lokale mehrmals seit Eröffnung der Station in den 1890er-Jahren bzw. von diversen Mieterinnen bzw. Mietern umgestaltet bzw. baulich verändert wurden. Regressansprüche schienen daher nicht durchsetzbar.

Der Stadtrechnungshof Wien kam daher zum Schluss, dass seitens der Wiener Linien im Zuge von Neuvermietungen der Lokale keine Begutachtungen der jeweiligen Objekte im Hinblick auf deren baulichen Zustand vorgenommen wurden.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl den Wiener Linien, ihre Rechte als Vermieterin verstärkt wahrzunehmen und geeignete Maßnahmen zu setzen, um Schädigungen ihrer Bausubstanz und davon ausgehende Gefährdungen hintanzuhalten sowie damit verbundenen zusätzlichen Kosten entgegenzuwirken.

13. Erweiterung des Sanierungsumfanges

13.1 Aufgrund der vorangegangenen Untersuchungen mussten sämtliche Bauwerksdecken (Gewölbe, Platzldecken u.dgl.) beginnend bei den Bahnsteigen, über sämtlichen Betriebsräumen bis zu den Kellerdecken abgetragen und neu hergestellt werden. Sämtliche Stiegen mussten durch solche aus Stahlbeton ersetzt werden, wobei die Oberflächen entsprechend den Vorgaben des Bundesdenkmalamtes in Naturstein rekonstruiert wurden.

Im Zuge der Abbrucharbeiten der Bahnsteigdecke wurde festgestellt, dass ein großer Teil der bestehenden gusseisernen Bahnsteigsäulen gebrochen und stark angerostet waren und daher den statischen Anforderungen, insbesondere bei Belastung auf Zug durch Windsog, nicht mehr zu entsprechen vermochten. Sämtliche Säulen mussten daher ausgebaut und durch neue - entsprechend den Forderungen des Bundesdenkmalamtes in gleicher Form, jedoch nicht mehr aus Gusseisen, sondern aus Stahl - ausgetauscht werden. Gemäß den Angaben der Wiener Linien konnte in Österreich kein Werk konisch geformte Säulen in ausreichender Stückzahl und in der erforderlichen Zeit herstellen und liefern. Die neuen Stahlsäulen mussten aufgrund des Zeitdrucks von einem Stahlwerk in der Schweiz beschafft werden.

Teile der elektrischen Anlage im Verkehrsbauwerk (Telekommunikations-, Funk- und Signalanlagen, Lüftungsanlagen etc.) waren zu erneuern. Die Heizung und die Warmwasserversorgung musste wiederhergestellt und die im Keller untergebrachte Trafostation von der Wien Energie GmbH vorübergehend abgesiedelt werden. Ebenso war die Demontage und Wiederherstellung der Gleis- und Oberleitungsanlagen im Stationsbereich erforderlich. Bei dieser Gelegenheit wurden die Gleisschwellen getauscht und die Betonplatte des schotterlosen Oberbaus mit einer neuen Feuchtigkeitsisolierung versehen.

Die Einrichtung eines Schienenersatzverkehrs während der erforderlichen Betriebseinstellungen wurde notwendig, da diese über die vorerst geplante Ferienzeit hinausging. Ersatzstiegenanlagen zur möglichst raschen Wiederaufnahme des Personenverkehrs - insbesondere für die Einkaufstage in der Vorweihnachtszeit - mussten im November 2011, trotz noch laufender Bauarbeiten, errichtet werden.

Zufolge des für die Wiener Linien unerwarteten Ausmaßes an Bauwerksschäden und der daraus resultierenden Baumaßnahmen waren zusätzliche, im Vorfeld nicht geplante, Maßnahmen erforderlich geworden. Beispielsweise musste eine permanente Vermessung zur Kontrolle der Bauwerksteile beauftragt werden. Die Bestandnehmerinnen bzw. Bestandnehmer wurden auf Baudauer abgesiedelt und ihnen wurden Ersatzquartiere bzw. Lagermöglichkeiten für Inventar beigestellt.

13.2 Für die Bauarbeiten war gemäß Denkmalschutzgesetz eine Genehmigung des Bundesdenkmalamtes erforderlich. Die Auflagen und Absprachen mit dem Bundesdenkmalamt erfolgten im Zuge der laufenden Bauabwicklung und wurden in den entsprechenden Aktenvermerken und Baubesprechungsprotokollen der Wiener Linien festgehalten. Die Wiener Linien suchten allerdings erst am 9. November 2012 unter Vorlage der Einreichpläne beim Bundesdenkmalamt um die Bewilligung zur baulichen Veränderung der U6-Station Josefstädter Straße an. Vom Bundesdenkmalamt wurde auf Basis der akkordierten Sanierungsmaßnahmen und des *"Gestaltungsleitfadens U6"* per 22. Jänner 2013 ein positiver Bescheid ausgestellt.

Die vorliegenden Unterlagen ließen eine intensive Zusammenarbeit des Bundesdenkmalamtes mit den Wiener Linien erkennen, wodurch die Umsetzung der Vorgaben des Bundesdenkmalamtes zu keinen zusätzlichen Bauverzögerungen führte. Die erste Bauphase wurde am 31. Mai 2012 abgeschlossen.

13.3 Aus der Sicht der Wiener Linien war das Bauvorhaben gemäß EisbG abzuhandeln bzw. lag ein genehmigungsfreies Bauvorhaben gemäß EisbG vor, weshalb keine zusätzlichen Bescheide einzuholen waren.

In das Bauvorhaben waren u.a. die Magistratsabteilung 37-Gruppe U und im Zusammenhang mit der Einrichtung des Schienenersatzverkehrs die Magistratsabteilung 46 sowie die Wienstrom GmbH und die Unternehmung "Stadt Wien - Wiener Wohnen" als Bestandnehmerinnen in das Projekt eingebunden.

13.4 Die Bauphase 2 der Generalinstandsetzung startete im Juli 2012. Die noch ausständigen Sanierungsmaßnahmen wurden gemäß Wiener Linien gesondert ausgeschrieben, vergeben und abgerechnet. Die Arbeiten umfassten u.a. die Instandsetzung der Außenfassaden inkl. der Metallfenster, der Verblechungen und Stahlkonstruktionen, die teilweise Erneuerung bzw. Instandsetzung der Bahnsteigdächer inkl. Dacheindeckung und Unterkonstruktion, die Erneuerung der Dacheindeckung des Stationsgebäudes, die Instandsetzung sämtlicher Holzfenster, Holztüren und Holzverkleidungen sowie die Verfliesung der Bahnsteige inkl. Einbau eines taktilen Leitsystems. Diese Sanierungsmaßnahmen wurden während des laufenden U-Bahn-Betriebes durchgeführt und Ende Juni 2013 abgeschlossen.

13.5 Der Stadtrechnungshof Wien nahm stichprobenweise Einschau in die von den Wiener Linien vorgelegten fünf Baubücher der Bauphasen 1 und 2. Diese vertraglich vereinbarten Baubücher wiesen Mängel, wie fehlende Bezeichnungen, fehlende Unterfertigungen, fehlende Jahresangaben sowie eine gleichlautende Überschneidung der Eintragungen vom 22. Juni bis 1. August auf. In Bezug auf festzuhaltende Anordnungen von Zusatzleistungen gaben sie offensichtlich nur Inhalte von Regiescheinen wieder. Besondere Vorkommnisse wie z.B. die Einstellung der Bauarbeiten aufgrund neuer Erkenntnisse, waren nicht festgehalten.

Die Einschau des Stadtrechnungshofes Wien in die Bautagesberichte der Auftragnehmerin zeigte, dass diese normgemäß geführt, u.a. die angeordneten Regiearbeiten vermerkt und sowohl von der Auftraggeberin als auch von der Auftragnehmerin unterfertigt waren.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl den Wiener Linien dafür Sorge zu tragen, dass Baubücher ordnungsgemäß geführt werden und sämtliche Vorkommnisse, welche die

Ausführung der Leistung wesentlich beeinflussen können, sowie Feststellungen, die zu einem späteren Zeitpunkt nicht oder nicht mehr zielführend vorgenommen werden können, festgehalten und der Vertragspartnerin zur Kenntnis gebracht werden.

13.6 Aus der Sicht des Stadtrechnungshofes Wien führte die Entscheidung der Wiener Linien eine möglichst kurze Sperre der Station und der Freigabe der Bahnsteige für die Nutzerinnen bzw. Nutzer bis spätestens 26. November 2011 dazu, dass kostenintensive Maßnahmen unternommen werden mussten, um weitere Verzögerungen im Bauablauf zu vermeiden. Da allerdings zu diesem Zeitpunkt die Stiegenaufgänge zu den Bahnsteigen noch nicht fertig saniert waren, mussten wegen der bevorstehenden Weihnachtseinkaufstage zusätzlich zwei außenliegende Stiegentürme bei der Station Josefstädter Straße errichtet werden (s. Abb. 6).

Stellungnahme der Wiener Linien GmbH & Co KG:

Das Bestreben war, den Fahrgästen die Benutzung der Station wieder rasch zu ermöglichen. Daher war die gewählte Vorgehensweise bei der Einrichtung von Provisorien angemessen und gerechtfertigt.

Abbildung 6: Stiegenturm am inneren Gürtel

Quelle: Wiener Linien

13.7 Bei der Einschau der seitens der Wiener Linien vorgelegten Unterlagen der gesamten Abrechnung der Generalinstandsetzung des Stationsbauwerkes Josefstädter Straße fiel auf, dass in den diversen Kostenaufstellungen jene der Demontage und Wiederherstellung der Gleisanlagen im Stationsbereich nicht ersichtlich waren. Gemäß Angabe der Wiener Linien wurden die Leistungen für die Wiederherstellung der Gleisanlagen nicht ausgeschrieben, da diese mittels Eigenleistungen durch die Wiener Linien ausgeführt wurden.

13.8 Die rein summenmäßige monetäre Betrachtung des gesamten Projektes zeigte, dass für die ursprünglich geplante Bauphase 1 (Bahnsteiginstandsetzung) Kosten von insgesamt rd. 1,40 Mio.EUR veranschlagt wurden. Die Kosten für die notwendig gewordene Generalinstandsetzung wurden zwischen rd. 7,70 Mio.EUR und 10,40 Mio.EUR geschätzt. Abgerechnet wurden die Arbeiten der Firma A der Bauphase 1 mit rd. 6,11 Mio.EUR und jene der Bauphase 2 mit rd. 1,30 Mio.EUR. Die Wiener Linien gaben zum Prüfungszeitpunkt bekannt, dass sich die Gesamtkosten für die Generalinstandsetzung des Stationsbauwerkes Josefstädter Straße, inkl. dem Gleisbau, der Elektro- und Haustechnik, der Baunebenkosten, der Gutachterleistungen etc. auf rd. 13,08 Mio.EUR beliefen.

Stellungnahme der Wiener Linien GmbH & Co KG

Im Gegensatz zu den ursprünglich geplanten Maßnahmen, die offenkundige kleine Instandhaltungsarbeiten umfassen sollten, wurde letztlich ein Bauvorhaben umgesetzt, das einer Generalsanierung gleichkommt und den Bestand, die Dauerhaftigkeit und Funktionsfähigkeit des Bauwerkes auf längere Zeit sicherstellt.

14. Vergaberechtliche Betrachtung der Auftragserweiterung

14.1 Entsprechend den sich laufend ändernden Anforderungen in der Bauphase 1 legte die Firma A in der Folge neun Zusatzangebote, wovon einige angesichts des Zeitdruckes nur dem Grunde nach, ohne Preisangabe, zur grundsätzlichen Genehmigung vorgelegt wurden. Zum Zeitpunkt der Bauausführung waren in den Zusatzangeboten z.T. noch keine entsprechend textierten Leistungspositionen vorhanden. Die Firma A legte

für erbrachte Leistungen Regielisten unter Angabe der Arbeitszeit und Beschreibung der erbrachten Tätigkeiten vor. Anhand dieser Listen wurde ein Gesamtbetrag ermittelt, wovon vorerst rd. 80 % als *"Akontobetrag"* von den Wiener Linien zur Anweisung an die Firma A gebracht wurde.

14.2 Im Zuge der Prüfung der Mehrkostenforderungen fiel den Wiener Linien auf, dass zwischen dem Mittellohnpreis, der dem Angebot der Firma A zugrunde lag, und jenem der Mehrkostenforderungen eine erhebliche Differenz bestand. Aus diesem Grund beauftragten die Wiener Linien einen externen Berater. Dessen Beurteilung des Mittellohnpreises der Mehrkostenforderungen der Firma A für das Bauvorhaben U6 Josefstädter Straße vom 4. September 2012 konnte u.a. entnommen werden, dass der von der Firma A den Mehrkostenforderungen zugrundegelegte Mittellohnpreis als überhöht und daher als nicht auf den Preisgrundlagen des Vertrages beruhend zu qualifizieren war. Inwieweit die Erkenntnisse des externen Beraters in die weiteren Mehrkostenforderungen der Firma A eingeflossen sind bzw. welche Veranlassungen seitens der Wiener Linien erfolgten, konnte anhand der vorgelegten Unterlagen vom Stadtrechnungshof Wien nicht nachvollzogen werden.

14.3 Zur Prüfung der vorgelegten Zusatzangebote mit entsprechenden Mehrkostenforderungen und der Abrechnung der erfolgten Baumaßnahmen der Bauphase 1 wurde seitens der Wiener Linien eine Sachverständige beigezogen. Diese erstellte eine mit 20. Februar 2014 datierte gutachterliche Stellungnahme über die Mehrkostenforderungen der Bahnsteiginstandsetzung U6 Josefstädter Straße Bauphase 1 mit dem Inhalt der Überprüfung der Leistungsplausibilität und Beurteilung der Preisangemessenheit. Darin wurde u.a. festgehalten, dass die Arbeiten in der U6-Station Josefstädter Straße mit Vergabegenehmigung vom 17. Juni 2011 an die Firma A genehmigt und mit Bestellschein vom 20. Juni 2011 mit einer Auftragssumme von 618.788,95 EUR beauftragt wurden. Die Sachverständige ging von der ursprünglichen Gesamtforderung, welche die Schlussrechnungssumme, die Summe der Mehrkostenforderungen, die Finanzierungskosten und die Regierechnungssumme beinhaltete, aus. In ihrer gutachterlichen Stellungnahme vom 31. Dezember 2013 wurde die Schlussrechnungssumme der Firma A für die Bauphase 1 auf 6.111.758,82 EUR korrigiert.

14.4 Die Beiziehung einer Sachverständigen zur Überprüfung der Mehrkostenforderungen auf Leistungsplausibilität und Preisangemessenheit war nach Ansicht des Stadtrechnungshofes Wien entbehrlich, da die Wiener Linien aufgrund ihrer langjährigen Erfahrung mit Bauleistungen selbst über genügend diesbezügliches Fachwissen verfügen müssten und die nicht unerheblichen Kosten für die Sachverständige einzusparen gewesen wären.

14.5 Die Unterlagen zur Auftragserweiterung sowie die Vertragsanpassung mit der Firma A in Bezug auf die Bauphase 1 wurden vom Stadtrechnungshof Wien im Zuge der Prüfung mehrfach urgiert, jedoch bis zum Abschluss der gegenständlichen Prüfung von den Wiener Linien nicht vorgelegt. Daher konnte die Entscheidung der Wiener Linien, die Bauarbeiten in der Bauphase 1 durch die Firma A fortführen zu lassen und die zusätzlichen Leistungen in Form von Mehrkostenforderungen zur Abrechnung zu bringen, nicht bewertet werden bzw. war nicht nachvollziehbar, auf welcher vergaberechtlichen Grundlage diese Entscheidung basierte.

Stellungnahme der Wiener Linien GmbH & Co KG:
Zur gewählten Vorgehensweise in der Bauführung und Weiterbeauftragung wurden und werden keine Alternativen gesehen, da diese angesichts des Zeitdrucks in ausgedehnten und den Fahrgästen unzumutbaren Betriebseinschränkungen und Betriebseinstellungen bestanden hätten.

14.6 Wie die vergaberechtliche Zuschlagserteilung für die Arbeiten der Bauphase 2 an die Firma A erfolgte, konnte vom Stadtrechnungshof Wien ebenfalls mangels Vorlage von Unterlagen nicht geprüft werden.

Dem Stadtrechnungshof Wien wurde von den Wiener Linien eine Schlussrechnung der Bauphase 2 inkl. Regierechnungen, Teilrechnungen und einem Zusatzangebot der Firma A vorgelegt. Die Schlussrechnung wurde mit 1.192.794,56 EUR, die sechs Regie-

rechnungen mit einer Gesamtsumme von 80.664,80 EUR und das Zusatzangebot mit 31.943,50 EUR angewiesen.

15. Investitionsbetrachtung und wirtschaftliche Entwicklung

15.1 Aufgrund des festgestellten schlechten Bauzustandes des Stationsgebäudes erweiterte der Stadtrechnungshof Wien seine Einschau auf die Investitionen der Wiener Linien für Erhaltungsmaßnahmen in Bezug auf die Stationsbauwerke der U-Bahnlinie U6 der letzten zehn Jahre, insbesondere auf jene der Station Josefstädter Straße. Dabei zeigte sich, dass seitens der Wiener Linien bis zum Jahr 2013 keine linien- oder stationsbezogenen Budgetansätze für Wartung- und Erhaltungsarbeiten erfolgten. Erst mit Start einer neuen Kostenrechnung bei den Wiener Linien im Jahr 2013 wurde eine linienbezogene Zuordnung der Erfolgsplanansätze eingeführt. Sanierungsarbeiten an einzelnen Verkehrsbauwerken wurden teilweise auch als Investitionen bewertet und fanden sich, punktuell, im Investitionsplan der Wiener Linien wieder.

15.2 Die Instandsetzung des Stationsbauwerkes Josefstädter Straße war von den Wiener Linien in zwei Abschnitten geplant. Die Einschau zeigte, dass zu Beginn des Bauabschnittes 2 im Juli 2012 aufgrund der Sonderfinanzierung im Jahr 2011 für diesen noch keine verbindliche Finanzierungszusage vorlag. Die Finanzierung des Vorhabens erfolgt getrennt aus Mitteln des Investitionsplanes der Wiener Linien der Jahre 2011 bis 2013 und aus Mitteln des U-Bahn-Baues unter dem Titel "U-Bahnlinie 6 - Gürtelstammstrecke, Adaptierungen".

15.3 Der Stadtrechnungshof Wien konnte eine Betrachtung und Beurteilung des Budgets für Erhaltungsmaßnahmen in Bezug auf die Stationsbauwerke der U-Bahnlinie U6 der letzten zehn Jahre mit zumutbarem Aufwand nicht vornehmen, da dieser Budgetansatz seitens der Wiener Linien nur für die gesamte Abteilung B 65 und nicht linien- oder stationsbezogen ausgewiesen wurde.

Dadurch waren auch die in Bezug auf die Station Josefstädter Straße erfolgten Investitionen für Erhaltungsarbeiten seitens des Stadtrechnungshofes Wien nicht feststellbar.

Die Wiener Linien teilten dem Stadtrechnungshof Wien in Bezug auf die Beurteilung des Budgets für Erhaltungsmaßnahmen der Stationsbauwerke der U-Bahnlinie U6 mit, dass die Wartungs- und Erhaltungsarbeiten seit 1. Jänner 2013 mit Umstellung auf das neue Kostenrechnungssystem im Rahmen des Erfolgsplanes linien- oder stationsbezogen budgetiert werden können. Knotenstationen werden dabei einzeln budgetiert, baugleiche Stationen werden gemeinsam budgetiert und kostenmäßig erfasst. Im Investitionsplan erfolgt eine objektbezogene als auch linienbezogene Budgetierung und Kostenerfassung.

16. Ortsaugenschein

16.1 Der Stadtrechnungshof Wien führte zum Prüfungszeitpunkt Begehungen der Station Josefstädter Straße durch, wobei zu diesem Zeitpunkt die Generalinstandsetzungsarbeiten bereits rund ein Jahr abgeschlossen waren.

16.2 Festgestellt wurde, dass das Stationsgebäude an der Außenfassade im Bereich des Sockels Verschmutzungen, insbesondere auf der Seite des äußeren Gürtels, aufwies (s. Abb. 7).

Abbildung 7: Verschmutzungen im Sockelbereich der Außenfassade

Quelle: Stadtrechnungshof Wien

16.3 In den Eingangsbereichen befand sich der Anstrich bei den seitlich an den Türkonstruktionen montierten Begrenzungsstangen für die Schwingtüren in einem mangelhaften Zustand (s. Abb. 8).

Abbildung 8: Mangelhafter Anstrich an den Begrenzungsstangen

Quelle: Stadtrechnungshof Wien

16.4 In der Eingangshalle, bei den Stiegenaufgängen und an den bis in die Bahnsteigebene führenden Wänden waren starke Verunreinigungen und an mehreren Stellen Abplatzungen der Malerei sichtbar.

16.5 In einigen Bereichen fehlte der komplette Anstrich. Die Wände in der Bahnsteigebene wiesen Schuhabdrücke sowie diverse Schmierereien auf. Ebenso gab es auch hier Putzabplatzungen bzw. Mauerwerksschäden (s. Abb. 9).

Abbildung 9: Fehlender Anstrich und Verschmutzungen der Wand im Bahnsteigbereich

Quelle: Stadtrechnungshof Wien

16.6 Die Verankerungen der Haltestangen waren z.T. locker. In diesen Bereichen waren teilweise Putzschäden vorhanden (s. Abb. 10).

Abbildung 10: Schadhafte Verankerung der Haltstange beim Stiegenaufgang

Quelle: Stadtrechnungshof Wien

16.7 Die Metallfenster, welche entsprechend dem Gestaltungsleitfaden des Bundesdenkmalamtes erhalten bleiben mussten, wurden instand gesetzt. Im Prüfungszeitpunkt war jedoch der Fensterkitt weich und mit zahlreichen Fingereindrücken o.ä. versehen bzw. stellenweise nicht mehr vorhanden. Einige Glasscheiben fehlten in den Fensterkonstruktionen bzw. hielten nur noch lose in den Fensterrahmen.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl, die Behebung der Schäden am Fensterkitt der Metallfenster zu veranlassen. Da die Kittkonsistenz besonders vandalismusanfällig zu sein schien und sich das Schadensbild voraussichtlich wiederholt einstellen würde, wurde weiters empfohlen im Sinn der Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit eine alternative Fixierung der Glasscheiben im Einvernehmen mit dem Bundesdenkmalamt anzustreben.

16.8 Des Weiteren wurden u.a. Mängel im Bereich der Verblechungen und an den Wänden der Aufzugsschächte (s. Abb. 11) vorgefunden. Nach Angaben der Wiener

Linien war die Sanierung der Aufzugsschächte allerdings nicht Teil der Generalinstandsetzung.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl den Wiener Linien, die Mängel im Bereich der Verblechungen und an den Wänden der Aufzugsschächte zu beheben.

Abbildung 11: Mängel im Bereich der Aufzugsschächte

Quelle: Stadtrechnungshof Wien

16.9 Zusammenfassend erweckte das Stationsgebäude augenscheinlich nicht den Eindruck eines erst kürzlich generalinstandgesetzten Objektes. Vor dem Hintergrund jahrelanger Erfahrungswerte der Wiener Linien bei vergleichbaren Sanierungen bzw. beim Neubau von Stationen, auch unter der Berücksichtigung des Denkmalschutzes und den Vorgaben des Bundesdenkmalamtes, war für den Stadtrechnungshof Wien nicht nachvollziehbar, warum Materialien, wie beispielsweise der nicht abwaschbare Anstrich der Wände, zur Ausführung gelangten.

Stellungnahme der Wiener Linien GmbH & Co KG:
Im Wesentlichen umfassen die Wahrnehmungen Gebrauchsspuren der Fahrgäste und Passantinnen bzw. Passanten, die bei dieser Oberflächengestaltung (Putzfassaden etc.) nicht zu verhindern sind (s.a. Stellungnahme zur Empfehlung Nr. 10).

16.10 Der Stadtrechnungshof Wien empfahl den Wiener Linien im Hinblick auf die Nachhaltigkeit, Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit, in Abstimmung mit den zuständigen Dienststellen und Behörden, insbesondere dem Bundesdenkmalamt, bei künftigen Bauvorhaben die Möglichkeit einer innovativen Materialauswahl zu prüfen, um nachfolgende Reinigungs- und Instandhaltungsarbeiten zu reduzieren bzw. auf ein unumgängliches Ausmaß zu beschränken.

17. Substanzsanierungsprogramm "U 6 Generalsanierung"

17.1 Die Station Josefstädter Straße ist annähernd baugleich mit den Stationsgebäuden Gumpendorfer Straße, Alser Straße, Währinger Straße und Nußdorfer Straße. Die Schäden in der Station Josefstädter Straße, deren Beseitigungen teilweise eine Totalsperre des U-Bahnbetriebes erforderten, wurden von den Wiener Linien im Juli 2011 zum Anlass genommen, Sonderinspektionen aller Stationen auf der ehemaligen Stadtbahnstrecke der U-Bahnlinie U6 anzuordnen.

Diese Sonderinspektionen waren vertieft durchzuführen, wobei sämtliche Konstruktionen, Räumlichkeiten und auch die Hohlräume über vorhandenen abgehängten Decken lückenlos zu inspizieren waren. Besonderes Augenmerk war auf die Deckenkonstruktionen unterhalb der Bahnsteige zu richten, da bei diesen, wegen der Salzstreuung und der regelmäßigen Reinigung mit Wasser, mit Tausalzschäden zu rechnen war. Eine Grundlage der Inspektionen bildete nunmehr u.a. die RVS 13.73 - *"Überwachung, Kontrolle und Prüfung von Kunstbauten, Straßentunnels - Baulich konstruktive Teile".*

17.2 Die Sonderinspektionen im Jahr 2011 zeigten einen z.T. *"unbefriedigenden bis schlechten Bau- und Erhaltungszustand"* und eine zeitlich begrenzte Funktionsfähigkeit und Belastbarkeit der Bauteile auf.

17.3 Auch wenn die sofortige Anordnung der Sonderinspektionen im Jahr 2011 an den baugleichen Stationsbauwerken der U-Bahnlinie U 6 als durchaus positiv anzusehen war, erkannte der Stadtrechnungshof Wien, dass die Wiener Linien die bautechnische Überwachung bzw. die Erhebungen des Erhaltungszustandes ihrer Hochbauten im Hinblick auf deren Tragsicherheit, Gebrauchstauglichkeit und Dauerhaftigkeit sowie die notwendigen Instandsetzungsmaßnahmen offensichtlich jener anderer Bauwerke hintanstellte. Da - wie im Pkt. 8.2 dieses Berichtes bereits beschrieben - am Stationsbauwerk Alser Straße in den Jahren 2000 bis 2002, an der Station Währinger Straße von 2005 bis 2006 und an der Station Nußdorfer Straße von 2007 bis 2008 Instandsetzungsmaßnahmen durchgeführt wurden, allerdings nunmehr rund sechs bis zwölf Jahre danach, aufgrund der Sonderinspektionen, welche einen z.T. unbefriedigenden bis schlechten Bau- und Erhaltungszustand und eine zeitlich begrenzte Funktionsfähigkeit und Belastbarkeit konstatierten, umfassende Maßnahmen aus Gründen der Sicherheit sowie jenen aus Gründen der Dauerhaftigkeit erforderlich waren.

Der Stadtrechnungshof Wien folgerte daraus, dass die notwendigen Bauwerksuntersuchungen vor den erfolgten Instandsetzungsmaßnahmen, ähnlich jenen der Station Josefstädter Straße, nicht in ausreichender Tiefe erfolgten, da schon nach wenigen Jahren umfassende, die Sicherheit betreffende Maßnahmen erforderlich waren.

17.4 Die Erkenntnisse der Sonderinspektionen führten zu Generalsanierungsprojekten, auch für die Stationen der U-Bahnlinie U6 Alser Straße, Nußdorfer Straße und Währinger Straße, deren Ziel es war, die Stationsbauwerke baulich zu ertüchtigen.

Der allgemeinen Definition ihres Organisationshandbuches folgend werden die Maßnahmen in den jeweiligen Stationen nunmehr als eigenständige Projekte innerhalb des Programmes *"U 6 Generalsanierung"* abgewickelt. Seitens der Wiener Linien war geplant, diese Maßnahmen in einem Zeitraum von sechs Jahren durchzuführen.

17.5 Die Einschau des Stadtrechnungshofes Wien in die Unterlagen der Station Alser Straße zeigte u.a., dass seitens des Bundesdenkmalamtes eingeräumt wurde, dass nunmehr für die Bauwerkswände andere Farben und Materialien zur leichteren Reinigung und Erhaltung ausprobiert werden könnten.

Mit den Arbeiten in der Station Alser Straße wurde im Juni 2014 begonnen, wobei das Ende der Ausbauarbeiten für den Juni 2016 geplant ist. Die Kostenschätzung für die bauliche Ertüchtigung des Stationsbauwerkes belief sich auf rd. 15,43 Mio.EUR.

18. Zusammenfassung der Empfehlungen

Stellungnahme der Wiener LinienGmbH & Co KG:

Vorweg wird festgestellt, dass bereits vor der gegenständlichen Prüfung mit der Neuorganisation des Betriebes und Instandhaltung von Bauwerken und Anlagen gezielte Verbesserungsmaßnahmen eingeleitet und gesetzt wurden. Der vorliegende Bericht bestätigt nun die Richtigkeit dieser Maßnahmen insofern, als die nunmehrigen Empfehlungen des Stadtrechnungshofes Wien mit der bereits erfolgten Neuorganisation größtenteils einhergehen (insbesondere die Empfehlungen Nr. 1 bis Nr. 6). Auch die zwischenzeitlich gemäß den neuen Vorgaben durchgeführte Sanierung der U-Bahn-Station Burggasse beweist die Wirksamkeit der aktuellen Organisation. Im Detail wird in den jeweiligen Stellungnahmen Bezug genommen.

Empfehlung Nr.1:

Für jede bauliche Anlage wären neben den für den Bau und die Instandhaltung wesentlichen Unterlagen auch die der tragwerksrelevanten Änderungen und Instandsetzungen sowie sämtliche Ergebnisse der Inspektionen und Bauzustandsfeststellungen in die sogenannte *"Infrastrukturdatenbank"* einzutragen (s. Pkt. 7.1).

Stellungnahme der Wiener Linien GmbH & Co KG:

Um die Abläufe der Instandhaltung und des Betriebes von Infrastrukturanlagen weiter zu verbessern, wurden bereits im Jahr 2010 die Abläufe im Rahmen des Prozessmanagements neu organisiert (Prozess "Infrastruktur betreiben und instandhalten"). Dabei wurden neben den internen Wahrnehmungen und Erfahrungen u.a. auch Anregungen und Empfehlungen, wie jene aus dem im Pkt. 7.1 zitierten Bericht des Kontrollamtes aus dem Jahr 2010 berücksichtigt.

Das Ergebnis war im Jahr 2012 die Einführung des Objektmanagements mit neuen Aufgabenbeschreibungen und Kompetenzen für "Objektmanager", die für die technische Betreuung von Anlagengruppen (Stationen, Streckenabschnitte, Bahnhöfe, Garagen) zuständig und verantwortlich sind. Dies umfasst insbesondere die laufende Begutachtung, Inspektion und Dokumentation der Bauwerke, die Ableitung eines Handlungsbedarfs sowie die Planung und Umsetzung von Instandhaltungsarbeiten.

Mit der neuen Kostenrechnung wird seit dem Jahr 2013 eine straffere wirtschaftliche Betrachtung bis auf die Ebene von Linien und Objektgruppen sichergestellt.

Das betroffene Personal wurde zudem eingehend über die neuen Vorgaben informiert und geschult.

Es wurde außerdem festgelegt, dass die Infrastrukturdatenbank als zentrale Dokumentationsplattform dienen soll. In dieser werden künftig die wesentlichen Informationen und Dokumentationen zu Bauwerken verwaltet. Mit dem Aufbau der Datenbank wird die Empfehlung bereits berücksichtigt.

Empfehlung Nr. 2:
Bei künftigen Projekten wären die von externen Gutachterinnen bzw. Gutachtern erstellten Unterlagen, unter Anwendung der bei den Wiener Linien vorhandenen Fachkompetenz und Erfahrung auf Vollständigkeit und Plausibilität zu prüfen. Die dabei verstärkt wahrgenommene Kontrollfunktion soll sicherstellen, dass die Leistungen der Externen im erforderlichen Umfang und ausreichender Tiefe erfolgten und die Unterlagen daher auch als Entscheidungsgrundlagen für die weitere Vorgangsweise genutzt werden können (s. Pkt. 7.3).

Stellungnahme der Wiener Linien GmbH & Co KG:
Die Empfehlung wird bei weiteren Beauftragungen berücksichtigt werden. Die Bestimmungen zur Vertragsabwicklung sind im "Allgemeinen Beschaffungshandbuch" festgelegt.

Empfehlung Nr. 3:
Bei künftigen Sanierungen wäre für die Projektphase der Bauvorbereitung mehr Zeit einzuplanen, um die erforderlichen Bauwerksuntersuchungen im erforderlichen Umfang bzw. in ausreichender Tiefe durchführen und unvorhergesehene Ereignisse besser berücksichtigen bzw. Leistungsumfänge ausreichend festlegen und abstimmen zu können (s. Pkt. 10.3).

Stellungnahme der Wiener Linien GmbH & Co KG:
Mit den nunmehrigen Erkenntnissen wurden gemäß den neuen Vorgaben und Strukturen die Sanierungen der noch ausstehenden U6-Stationen schon als Projekt definiert und ein ausreichender Zeitraum für Sonderinspektionen und Planung vorgesehen.

Empfehlung Nr. 4:
Um die Betriebssicherheit im Sinn der StrabVO sicherzustellen, den ortsüblichen Standard im Sinn des Mietrechtsgesetzes zu erhalten und erheblichen Gefahren rechtzeitig entgegenwirken zu können, wären die Inspektionen auf alle relevanten Bauteile der Be-

triebsanlagen der Wiener Linien zu erstrecken und in der dazu gebotenen Tiefe durchzuführen bzw. durchführen zu lassen (s. Pkt. 12.1).

Stellungnahme der Wiener Linien GmbH & Co KG:
Die Empfehlung wird bereits umgesetzt.

Empfehlung Nr. 5:
Eine Bewertung der Tragfähigkeit unter Berücksichtigung der vorhandenen Mauerwerksfestigkeit etc. im Sinn der nunmehr für den Hochbau maßgebenden ONR 24009 - *"Bewertung der Tragfähigkeit bestehender Hochbauten"* wäre gegebenenfalls für das Stationsbauwerk Josefstädter Straße nachzuholen bzw. bei künftigen Anlassfällen sicherzustellen (s. Pkt. 12.2).

Stellungnahme der Wiener Linien GmbH & Co KG:
Der Hauptinspektionsbefund für die Station Josefstädter Straße des Jahres 2014, der kurz nach Prüfungsende ausgefertigt wurde, entspricht der Empfehlung im technischen Sinn. Bei Bedarf werden bei künftigen Anlassfällen entsprechende Bewertungen durchgeführt werden.

Empfehlung Nr. 6:
Die Rechte als Vermieterin wären verstärkt wahrzunehmen und geeignete Maßnahmen zu setzen, um Schädigungen der Bausubstanz und davon ausgehende Gefährdungen hintanzuhalten sowie damit verbundenen zusätzlichen Kosten entgegenzuwirken (s. Pkt. 12.3).

Stellungnahme der Wiener Linien GmbH & Co KG:
Der Empfehlung wird bereits nachgekommen. Vor jedem Mieterinnen- bzw. Mieterwechsel werden die Örtlichkeiten begutachtet, um den Zustand des Mietobjektes zu eruieren. Gegebenenfalls werden Schadenersatzforderungen gegenüber der Bestandnehmerin bzw. dem Bestandnehmer geltend gemacht.

Empfehlung Nr. 7:
Es wäre dafür Sorge zu tragen, dass Baubücher ordnungsgemäß geführt werden und sämtliche Vorkommnisse, welche die Ausführung der Leistung wesentlich beeinflussen können, sowie Feststellungen, die zu einem späteren Zeitpunkt nicht oder nicht mehr zielführend vorgenommen werden können, festgehalten und der Vertragspartnerin zur Kenntnis gebracht werden (s. Pkt. 13.5).

Stellungnahme der Wiener Linien GmbH & Co KG:
Der Empfehlung wird nachgekommen werden. Die betreffenden Mitarbeiterinnen bzw. Mitarbeiter werden über die ordnungsgemäße Führung der Baubücher unterwiesen werden.

Empfehlung Nr. 8:
Die Behebung der Schäden am Fensterkitt der Metallfenster des Stationsbauwerkes Josefstädter Straße wäre zu veranlassen. Da die Kittkonsistenz besonders vandalismusanfällig zu sein schien und sich das Schadensbild voraussichtlich wiederholt einstellen würde, wäre im Sinn der Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit eine alternative Fixierung der Glasscheiben im Einvernehmen mit dem Bundesdenkmalamt anzustreben (s. Pkt. 16.7).

Stellungnahme der Wiener Linien GmbH & Co KG:
Versuche mit alternativen Kittprodukten werden bereits durchgeführt. Der Empfehlung wird vorbehaltlich der Abstimmung mit dem Bundesdenkmalamt nachgekommen werden.

Empfehlung Nr. 9:
Die Mängel im Bereich der Verblechungen und an den Wänden der Aufzugsschächte des Stationsbauwerkes Josefstädter Straße wären zu beheben (s. Pkt. 16.8).

Stellungnahme der Wiener Linien GmbH & Co KG:

Die aufgezeigten Abnutzungserscheinungen werden besichtigt und nach technischer Dringlichkeit behoben werden.

Empfehlung Nr. 10:

Im Hinblick auf die Nachhaltigkeit, Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit wäre in Abstimmung mit den zuständigen Dienststellen und Behörden, insbesondere dem Bundesdenkmalamt, bei künftigen Bauvorhaben die Möglichkeit einer innovativen Materialauswahl zu prüfen, um nachfolgende Reinigungs- und Instandhaltungsarbeiten zu reduzieren bzw. auf ein unumgängliches Ausmaß zu beschränken (s. Pkt. 16.10).

Stellungnahme der Wiener Linien GmbH & Co KG:

Der Empfehlung wird bereits im Rahmen von laufenden Abstimmungen mit dem Bundesdenkmalamt nachgekommen. Dazu wird auf die Inhalte im Pkt. 17.5 verwiesen. Es wird weiterhin mit Nachdruck - nicht zuletzt bestärkt durch die Empfehlung des Stadtrechnungshofes Wien und den gemachten Erfahrungen in der U-Bahn-Station Josefstädter Straße - auf Einsatzmöglichkeiten alternativer Materialien gedrängt werden.

Der Stadtrechnungshofdirektor:

Dr. Peter Pollak, MBA

Wien, im November 2014