

keit wird eine verbindliche Übernahme mit Bauzeitenbetrachtung und den entsprechenden Gewährleistungsfristen erfolgen.

*Gegenäußerung des Kontrollamtes:*

Zu den Angaben der WL ist zu bemerken, dass zum Zeitpunkt der Begehung der betroffenen Stationen durch das Kontrollamt ein sowohl von den Vertretern der WL als auch des Auftragnehmers unterzeichnetes Übernahmeprotokoll vorlag, obwohl die Arbeiten noch nicht abgeschlossen waren. Wie aus dem Übernahmeprotokoll hervorging, wurden die mängelfreie Erbringung der Leistungen und die Einhaltung der vertraglich vereinbarten Leistungstermine bestätigt und die Übernahme der Leistungen am Tag der Ausfertigung des Protokolls (30. November 2000) vereinbart.

3.5 Mit 14. Dezember 2000 legte die Firma K. die Schlussrechnung über die von ihr erbrachten Leistungen mit einem Betrag von S 2.918.807,04 (*entspricht 212.117,98 EUR*). Die Prüfung dieser Rechnung – der Rechnungsbetrag war bis September 2001 noch nicht zur Anweisung freigegeben – durch das Kontrollamt ergab, dass die Firma eine so gen. unterbrechungsfreie Stromversorgungsanlage (USV-Anlage) zu einem Preis von S 81.948,- (*entspricht 5.955,39 EUR*) in Rechnung stellte. Als Grundlage für den Preis der Anlage nannte sie ihr Zusatzangebot vom 11. April 2000. Das Kontrollamt empfahl, die Forderung der Firma nicht anzuerkennen, da gemäß der Ausschreibung eine USV-Anlage als Teil der Position Zentrale zu kalkulieren war.

Die USV-Anlage war gemäß der Ausschreibung ein Teil der Position Zentrale, was auch vom Kontrollamt festgestellt wurde. Diese Forderung wird seitens der WL im Zuge der Behandlung der Schlussrechnung nicht anerkannt werden

**WIENER LINIEN GmbH & Co KG,  
Brandschutztechnische Wahrnehmungen in der U-Bahnstation  
„Johnstraße“**

Das Kontrollamt hat den baulichen Brandschutz im Bereich der U-Bahnstation „Johnstraße“ der Linie U3 einer Prüfung unterzogen. Diese führte zu folgendem Ergebnis:

*1. Allgemeines*

Das Bauwerk der U-Bahnstation „Johnstraße“ grenzt unmittelbar an den Meiselmarkt, der in den Gewölben des stillgelegten Wasserbehälters „Schmelz“ untergebracht ist. Vom Bahnsteig der Station, der etwa 21 m unter dem Niveau liegt, führen insgesamt drei Aufgänge an die Oberfläche. Einer dieser Aufgänge mündet, bevor er im Bereich der Hütteldorfer Straße die Oberfläche erreicht, in ein Zwischengeschoß, von dem aus auch der Marktbereich über eine Schleuse zugänglich ist.

Dieser Eingang hat neben der raschen Erreichbarkeit des Meiselmarktes von der U-Bahnstation aus auch eine wesentliche, den Brandschutz betreffende Bedeutung, zumal er die als Feuermauer zu bezeichnende Trennwand zwischen dem Marktbereich und dem Ausgangsbereich der U-Bahn durchbricht. Um im Brandfall die Verqualmung und die Ausbreitung des Brandes in benachbarte Bereiche über eine ausreichende Zeitspanne zu verhindern und dadurch die sichere Fluchtmöglichkeit sowohl für Fahrgäste der U-Bahn als auch für Marktkunden zu gewährleisten, ist dieser Eingang zum Markt als Schleuse in Form einer Stahl-Glas-Konstruktion unter Verwendung einer Brandschutzverglasung ausgebildet, wobei auf der Seite des U-Bahnaufganges drei zweiflügelige Türen und auf der Seite des Meiselmarktes zwei zweiflügelige Türen eingebaut wurden.

## *2. Rechtliche und technische Grundlagen*

Die Magistratsabteilung 64 schrieb im diesbezüglichen Baugenehmigungsbescheid vom 13. Jänner 1993 vor, die bauliche Trennung zwischen Markt- und U-Bahnbereich in der Brandschutzklasse F 180 (hochbrandbeständig) auszuführen, wobei diese Bezeichnung die Mindestdauer des Brandwiderstandes in Minuten angibt.

Für den Bereich der Schleuse wurde der WIENER LINIEN GmbH & Co KG („WL“) zugestanden, den erforderlichen Brandschutz in Form zweier Stahl-Glas-Konstruktionen mit der Brandschutzklasse F 90 und den Einbau von zweiflügeligen selbstschließenden Brandschutztüren der Brandschutzklasse T 30 herzustellen.

Die Bescheidaufgaben zielten somit darauf ab, dass die Trennwände und die feststehende Schleusenkonstruktion im Sinne der Bestimmungen der ÖNORM B 3850 über einen Zeitraum von drei Stunden (= 2 x 90 Minuten) und die eingebauten Brandschutztüren über einen Zeitraum von zusammen einer Stunde (= 2 x 30 Minuten) den Durchtritt von Feuer und Rauch unter Beibehaltung der vollen Funktionsfähigkeit verhindern sollten.

Eine weitere Besonderheit der Schleusenkonstruktion lag darin, dass sie eine Verbindung zweier unterschiedlicher baulicher Anlagen mit verschiedener Nutzung und unterschiedlichen Liegenschaftseigentümern darstellte. Um die zu erwartenden Zuständigkeitsprobleme bei der Erhaltung der konsensgemäßen Funktionsfähigkeit der Schleuse zu vermeiden, schrieb die Magistratsabteilung 64 mit dem Baubewilligungsbescheid den damaligen Bauwerbern vor, ein entsprechendes Übereinkommen zu schließen, in dem die Erhaltungsgrenzen und die Zuständigkeit genau geregelt sind.

In Entsprechung dieses Verlangens legte die WL mit der Wiener Städtischen Allgemeine Versicherung AG („Wiener Städtische“) als Eigentümerin der Nachbarliegenschaft in der Folge fest, dass die U-bahnseitige Konstruktion samt den dort befindlichen Türen Teil des Stationsbauwerkes ist und daher von der WL erhalten wird, die Erhaltung und Wartung des marktseitigen Teiles der Schleusenkonstruktion sowie der zwei darin eingebauten Türen hingegen der Wiener Städtischen obliegt.

## *3. Feststellungen zur Funktionsfähigkeit der Brandschutzanlagen*

Bei einer Begehung des Eingangsbereiches im November 2000 stellte das Kontrollamt fest, dass zwei der drei in der Verwaltung der WL stehende Brandschutztüren insofern nicht die Anforderungen des Baugenehmigungsbescheides erfüllten, als bei einer Türe der Verriegelungsmechanismus defekt und daher die Türflügel in geschlossener Stellung nicht verriegelbar waren. Der Gehflügel einer anderen Türe streifte am Fußboden, sodass die Türflügel nicht selbsttätig schlossen.

Die beiden in der Erhaltung der Wiener Städtischen liegenden T 30-Türen wiesen ähnliche Mängel auf, wobei bei einer Türe ein verbogenes Schließblech sowohl die vollständige Schließung als auch die Verriegelung der Türe verhinderte. Bei der anderen Türe streifte das Türblatt ebenfalls am Fußboden, sodass der vorhandene Selbstschließer unwirksam und die Türe nur unter Kraftanwendung zu schließen war.

Auf Grund der festgestellten Mängel war die Schleusenkonstruktion nach Ansicht des Kontrollamtes nicht in der Lage, im Brandfall den Durchtritt von Feuer und Qualm in der geforderten Weise Widerstand entgegenzusetzen.

*Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:*

Die Erfahrungen der WL zeigen, dass vor allem Kunden, Marktbetreiber und Lieferan-

Aus Anlass der vom Kontrollamt festgestellten Mängel ließ die WL eine brandschutztechnische Beurteilung über die eingebaute Stahl-Glas-Konstruktion von einem Institut für Brandschutztechnik erstellen. Das Institut kam zu dem Ergebnis, dass die Türelemente auf Grund der Abnutzung – resultierend aus der hohen Betätigungsfrequenz – tatsächlich nicht geeignet waren, den Auflagen des Baugenehmigungsbescheides zu entsprechen. Aus brandschutztechnischer Sicht bestand daher ein beträchtlicher Mangel, durch den die gegenständliche Konstruktion im Brandfall die erforderliche Brandwiderstandsfähigkeit in keiner Weise hätte erreichen können.

Bei einer daraufhin anberaumten Begehung vor Ort wies der Vertreter der Magistratsabteilung 35-U (nunmehr Magistratsabteilung 37-U) auf die Wichtigkeit des Brandabschnittes hin und forderte die umgehende Herstellung des bescheidgemäßen Zustandes.

Im Rahmen der Anlagenbegehung wurden von den daran Teilnehmenden (u.a. WL, Magistratsabteilung 37-U, Kontrollamt) zwar verschiedene Möglichkeiten zur dauerhaften Sanierung diskutiert, wobei das ständige Offenhalten der Türen samt dem Einbau von Rauchmeldern zum Zwecke der selbsttätigen Schließung im Falle einer Verqualmung die geeignetste Möglichkeit schien, um die hohe Betätigungsfrequenz der Türen zu reduzieren. Seitens der WL wurde diese Lösung jedoch wegen der damit verbundenen hohen Kosten und auch auf Grund der dadurch hervorgerufenen Zugluftentwicklung abgelehnt. Sie ließ allerdings in der Folge die vom Kontrollamt festgestellten Funktionsmängel beheben.

Das Kontrollamt vertrat in dem Zusammenhang die Auffassung, dass die Hauptursache für die Funktionsmängel an den gegenständlichen Brandschutztüren in der mangelhaften Bauart der Schleusenkonstruktion begründet war. Dies zeigte sich vor allem in dem Umstand, dass die Türbänder und Türrahmen verzogen sowie Schließbleche und Triebe verbogen waren. Diese Mängel deuteten auf eine Überbeanspruchung hin, die jedoch nicht allein von der Betätigungsfrequenz, sondern primär von einer unzureichenden Materialqualität und einer Unterdimensionierung der tragenden Konstruktionsteile ausgegangen sein dürfte.

Wie die WL dem Kontrollamt mitteilte, waren seit der Inbetriebnahme der U-Bahnstation im Jahre 1994 – also bereits innerhalb der Gewährleistungsfrist – in kurzen, teils vierzehntägigen Intervallen immer wie-

ten des Meiselmarktes in den geschlossenen Türen eine Behinderung sehen und daher immer wieder versuchen, diese zu verkeilen.

Von den Stationswarten der U-Bahnstation wird künftig sowohl bei Betriebsbeginn als auch bei Betriebsschluss kontrolliert werden, ob das Schließen der Brandschutztüren durch Keile, zusammengefaltete Kartons oder sonstige Gegenstände behindert wird.

Basierend auf einem Gutachten des Instituts für Brandschutztechnik, das auf Grund der Feststellungen des Kontrollamtes eingeholt wurde, wurde von Mitarbeitern der WL eine Türkonstruktion komplett zerlegt. Jene Elemente, die auf Grund der hohen Betätigungsfrequenz sehr stark beansprucht werden, wurden verbessert und nachbearbeitet, um zu verhindern, dass die Türflügel am Boden schleifen oder die Tür nur mit erheblichem Kraftaufwand zu öffnen ist.

Die zunächst nur an einer Tür erprobte Maßnahme hat sich bewährt, sodass diese Sanierungsarbeiten in Kürze an allen von der WL verwalteten zweiflügeligen Brandschutztüren durchgeführt werden, um den Auflagen des Baugenehmigungsbescheides zu entsprechen.

der Reparaturen an den von den Firmen W. und S. um rd. S 800.000,- (*entspricht rd. 58.100,- EUR*) hergestellten Schleusenkonstruktion vorgenommen worden. Die Arbeiten, die in keinem Fall zur Verbesserung der Gebrauchstauglichkeit beitrugen, wurden teils von betriebseigenem Personal, teils von Privatfirmen im Auftrag der WL durchgeführt.

Die vom Kontrollamt ermittelten Kosten für die bis November 2000 unternommenen Sanierungsversuche allein an den drei in der Verwaltung der WL stehenden Brandschutztüren beliefen sich auf rd. S 200.000,- (*entspricht rd. 14.500,- EUR*) inkl. USt. Hinzu kamen die Kosten für ebenso laufend durchgeführte Reparaturen des von der Wiener Städtischen verwalteten Teiles der Schleusenkonstruktion, die dem Kontrollamt jedoch nicht bekannt wurden.

Abgesehen davon, dass die Durchführung der Reparaturmaßnahmen teils mit betriebseigenem Personal und teils unter Inanspruchnahme privater Firmen zu Problemen bei der Durchsetzung von Gewährleistungsansprüchen führen könnten, empfahl das Kontrollamt, angesichts des hohen Reparaturvermögens und der dafür aufgelaufenen hohen Kosten Überlegungen dahingehend anzustellen, die Schleusenkonstruktion derart zu sanieren oder zu erneuern, dass ihre Funktionsfähigkeit bzw. der konsensgemäße Zustand dauerhaft sichergestellt ist.

Da die fünftürige Schleusenkonstruktion zwischen dem Meiselmarkt und dem Ausgangsbereich der U-Bahnstation auch gemäß dem erwähnten Genehmigungsbescheid eine brandschutztechnische Einheit darstellte, regte das Kontrollamt ferner an, allfällige Sanierungs- bzw. Erneuerungsmaßnahmen mit der Wiener Städtischen abzustimmen.

Auf Grund der aufgezeigten Funktionsmängel, die vor allem auf die mangelhafte Bauart der Schleusenkonstruktion, unzureichende Materialqualität und auf minderwertige Konstruktionsteile zurückzuführen sind, wurde über dieses Thema beim periodisch tagenden Innenausbauausschuss der WL diskutiert, um bei zukünftigen U-Bahn-Neubaustellen ähnliche Probleme zu verhindern. Ebenso wird in Zukunft darauf geachtet, dass Verbindungswege zwischen Anlagen verschiedener Nutzung eher vermieden und andere architektonische Lösungen gefunden werden.

Für die vom Kontrollamt überprüfte Schleusenkonstruktion wurden sämtliche Verbrauchsteile, wie Drücker, Schlösser, Bänder, Stifte etc., auf Vorrat eingelagert, um im Reparaturfall eine rd. sechswöchige Wartezeit (Lieferzeit für nachzubestellendes Material) zu verhindern. Somit ist sichergestellt, dass die Funktionsfähigkeit des Brandabschnittes im Interesse der Sicherheit der Fahrgäste und Passanten jederzeit gewährleistet ist.

Auf Grund der Empfehlung des Kontrollamtes, allfällige Sanierungs- bzw. Erneuerungsmaßnahmen mit der Wiener Städtischen abzustimmen, wurde nicht nur mit den dort Zuständigen, sondern auch mit dem Marktamt Kontakt aufgenommen. Diese Gespräche haben noch zu keinem Ergebnis geführt. Die WL ist jedoch weiterhin bemüht, die beiden verantwortlichen Stellen auf die Dringlichkeit der im Interesse der Sicherheit der Kunden gebotenen Maßnahmen hinzuweisen.