**KONTROLLAMT DER STADT WIEN**
**Rathausstraße 9**
**A-1082 Wien**

Tel.: 01 4000 82829 Fax: 01 4000 99 82810
e-mail: post@mka.magwien.gv.at
www.kontrollamt.wien.at
DVR: 0000191

KA V - GU 230-2/07

# WIENER LINIEN GmbH & Co KG,

# Nachprüfung des Brandschutzes bei der U-Bahn

Tätigkeitsbericht 2007

## KURZFASSUNG

*Das Kontrollamt hat unter Bezugnahme auf seine Tätigkeitsberichte (TB) der Jahre 2003 und 2004 die Brandschutzeinrichtungen der Stationen der U-Bahnlinie (U) 1 einer Nachprüfung unterzogen. Seitens des Kontrollamtes konnte festgestellt werden, dass die WIENER LINIEN GmbH & Co KG (WL) diesen Berichten angemessene Reaktionen folgen ließ. Dennoch wurden erneut Verbesserungspotenziale vor allem hinsichtlich der Aktualität der Brandschutzpläne und der dauerhaften Sanierung einiger Feuerschutztüren erkannt.*

INHALTSVERZEICHNIS

1. Allgemeines ..... 4
2. Wahrnehmungen des Kontrollamtes ..... 4
2.1 Zur Aktualität der Brandschutzpläne ..... 4
2.2 Ausbildung von Brandabschnitten ..... 6
2.3 Feuerschutztüren ..... 7
2.4 Unzulässige Lagerungen ..... 10
2.5 Geschäftseinbau in der Station Stephansplatz ..... 10
2.6 Weitere Wahrnehmungen des Kontrollamtes in der Station Stephansplatz ..... 12
3. Weitere Feststellungen des Kontrollamtes ..... 12

Anhang
ALLGEMEINE HINWEISE ..... 16
ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS ..... 17

PRÜFUNGSERGEBNIS

1. Allgemeines

Eine vom Kontrollamt im Jahr 2003 vorgenommene Prüfung der Sicherheits- und Brandschutzeinrichtungen der Stationen der U 1 hatte hinsichtlich der Aktualität der Brandschutzpläne, des Vorhandenseins und Zustandes von Brandschutzeinrichtungen sowie der unzulässigen Lagerung brennbarer Materialien in den Betriebsräumen der WL einige Mängel ergeben. Auf den im TB 2003 behandelten Themenkomplex nahm das Kontrollamt im Zuge der Begehung der U 4 Bezug. Im bezughabenden TB 2004 wurde auf den zitierten Vorbericht soweit eingegangen, als es sich um Kreuzungsbauwerke handelt, die sowohl von der U 1 als auch von der U 4 genützt werden. Im Sommer 2007 ging das Kontrollamt - im Beisein von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der WL - bei Begehungen der U 1 erneut auf die in den beiden TB aufgezeigten Mängel ein.

2. Wahrnehmungen des Kontrollamtes

2.1 Zur Aktualität der Brandschutzpläne

2.1.1 Gemäß ÖNORM F 1000 Teil 2 - Feuerwehr- und Brandschutzwesen; Begriffsbestimmungen, Brandschutz ist unter einem Brandschutzplan jener Plan zu verstehen, in dem die für den Brandschutz wesentlichen Angaben über ein Objekt oder eine Anlage ersichtlich zu machen sind. Da diese Pläne der Feuerwehr im Brandfall die Orientierung erleichtern und die rasche Auffindung des Brandherdes in einem Objekt unterstützen sollen, kommt deren Aktualität große Bedeutung zu. Eine Nachprüfung hinsichtlich der Aktualität der bereits im TB 2003 beanstandeten Brandschutzpläne, die in den jeweiligen Stationsüberwachungen aufliegen, ergab folgendes Bild:

2.1.2 Bereits im TB 2003 hatte das Kontrollamt darauf hingewiesen, dass in der Station Kaisermühlen ein nachträglicher Geschäftseinbau noch nicht im Brandschutzplan eingetragen worden war, obwohl das Geschäft bereits im Jahr 2001 in Betrieb gegangen war. Die Nachprüfung ergab, dass das in Rede stehende Geschäft auch im Jahr 2007 in diesen Brandschutzplänen noch immer nicht ersichtlich dargestellt war.

Die Raumnummern in der Station Stephansplatz, die im Brandschutzplan z.T. eine andere Raumnummernbezeichnung aufwiesen als in der Natur, waren ebenfalls nicht korrigiert. Weiters waren in dieser Station mehrere Raumaufteilungen falsch eingetragen, u.zw. der Babywickelraum, ein nachträglich eingebautes Geschäftslokal, das im Jahr 2003 in Betrieb ging, sowie ein vor wenigen Monaten neu errichteter Müllraum, auf den weiter unten noch näher einzugehen sein wird.

In der Station Südtiroler Platz war im Brandschutzplan die Darstellung einer geänderten Raumaufteilung im Bereich des Fahrtreppenersatzteillagers noch immer nicht richtig gestellt.

Zur Aktualität der Brandschutzpläne hatte die WL in ihrer damaligen Stellungnahme im TB 2003 bezugnehmend auf die soeben angeführten Stationen u.a. darauf hingewiesen, dass "die Aktualisierungen der Brandschutzpläne im Zuge der Lokalnachrüstungen (.....) bereits vor der Prüfung des Kontrollamtes in Auftrag gegeben" worden seien und dass "die korrekten Pläne raschest verteilt" werden würden. Ebenso würden die "Korrekturen der Raumnummern in der Station Stephansplatz raschest vorgenommen und die Brandschutzpläne nach den Aufzugsnachrüstungen aktualisiert werden".

2.1.3 Positiv konnte vermerkt werden, dass die Ausgangsbereiche der Station Vorgartenstraße mittlerweile in den Brandschutzplänen nachgetragen worden waren. Die mangelnde Aktualität des Brandschutzplanes hinsichtlich der Eintragung von Geschäftslokalen in der Station Schwedenplatz, die vom Kontrollamt nicht nur im TB 2003 sondern auch im TB 2004 beanstandet worden war, wurde seitens der WL insofern behoben, als diese Eintragungen händisch ergänzt worden waren. In der Station Reumannplatz war der nachträglich eingebaute Aufzug mittlerweile im Brandschutzplan ersichtlich. Die von der WL in ihrer Stellungnahme zum Bericht des Kontrollamtes des Jahres 2004 zugesicherte Überarbeitung des Brandschutzplanes nach Fertigstellung der Umbauarbeiten in der Station Karlsplatz betreffend die Polizeistation, den Aufgang zur Secession und den Streetworker-Stützpunkt war erfolgt, sodass kein Grund für diesbezügliche Beanstandungen vorlag.

Stellungnahme der WIENER LINIEN GmbH & Co KG:

Die händische Korrektur des Brandschutzplanes der Station Schwedenplatz stellte nur ein Provisorium dar. Mittlerweile wurde in enger Zusammenarbeit mit der Magistratsabteilung 68 - Feuerwehr und Katastrophenschutz ein neuer Brandschutzplan digital erstellt, der nun als Muster für alle neu zu erstellenden Brandschutzpläne dient. Dieser neue Brandschutzplan wird derzeit kopiert und anschließend verteilt.

2.1.4 Auf Grund der gegenständlichen Nachprüfung war daher festzustellen, dass keineswegs alle der bereits im TB 2003 beanstandeten Mängel behoben worden waren. Das Kontrollamt empfahl der WL, erhöhtes Augenmerk auf die Aktualität der Brandschutzpläne zu richten und die berichtsgegenständlichen Mängel (endlich) zu sanieren.

Die in der damaligen Stellungnahme zugesagte Aktualisierung der Brandschutzpläne wurde von der WL in die Wege geleitet. Die vorhandenen internen Personalressourcen reichten aber nicht aus, um die Aktualisierung für das Gesamtnetz bis heute vollständig abzuschließen. Um die noch verbliebenen Lücken rasch zu schließen, werden nun ZiviltechnikerInnen mit den notwendigen Arbeiten beauftragt.

2.2 Ausbildung von Brandabschnitten

2.2.1 Unter einem Brandabschnitt wird gemäß ÖNORM F 1000 Teil 2 u.a. der Teil eines Gebäudes oder einer Gebäudegruppe verstanden, der durch Brandwände und/oder mindestens brandbeständige Decken begrenzt ist. Brandabschnitte haben den Zweck, die Ausbreitung eines Brandes in Nachbarabschnitte für eine gewisse Zeit zu verhindern. Eine Brandabschottung ist ebenfalls gemäß den Bestimmungen der ÖNORM F 1000 Teil 2 eine bautechnische Maßnahme, die einen Durchbruch durch einen Brandabschnitt über eine bestimmte Zeitdauer gegen Durchtritt eines Brandes abdichtet, z.B. bei Leitungs- oder Kabeldurchführungen.

2.2.2 Im Jahr 2003 waren dem Kontrollamt im Zuge seiner Begehungen vor allem in den Stationen Karlsplatz, Reumannplatz und Stephansplatz zahlreiche sanierungsbedürftige Brandabschnittsausbildungen aufgefallen. Insbesondere bei nachträglichen Leitungs- oder Kabeldurchführungen wurde seitens der WL auf die ordnungsgemäße Wiederverschließung zu wenig Wert gelegt.

2.2.3 In ihrer damaligen Stellungnahme wies die WL darauf hin, dass die Kabellegungsarbeiten durchwegs von Fremdfirmen durchgeführt würden und jene Abteilung der WL, die als Auftraggeberin solche Kabellegungsarbeiten veranlasst hat, auch für die Schließung der Brandabschottungen verantwortlich sei. Die WL stellte eine Intensivierung der Kontrolle in Aussicht. Die WerkmeisterInnen und ReferentInnen der WL seien angewiesen worden, bei den von ihnen durchgeführten periodischen Stationsbegehungen die Kontrolle der Brandabschottungen noch genauer durchzuführen.

2.2.4 Bei seinen berichtsgegenständlichen Begehungen konnte das Kontrollamt nunmehr diesbezüglich einen deutlich besseren Zustand feststellen. Bei den stichprobenweisen Begehungen fanden sich nur noch vereinzelt Durchbrüche oder Ummantelungen von Lüftungsleitungen mit Brandschutzplatten, bei denen die Ausbildung des Brandschutzes zu bemängeln war. Die rasche Behebung dieser Unzulänglichkeiten wurde seitens der WL zugesichert. Die von der WL in ihrer damaligen Stellungnahme im TB 2003 in Aussicht gestellte Intensivierung der Kontrolle der Brandabschottungen durch betriebseigene MitarbeiterInnen zeigte offenbar Wirkung.

2.3 Feuerschutztüren

2.3.1 Durchgänge durch Brandabschnittsgrenzen sind mit Feuerschutztüren auszustatten, deren Beschaffenheit u.a. in der ÖNORM B 3850 - Feuerschutzabschlüsse, Drehflügeltüren und -tore sowie Pendeltüren - Ein- und zweiflügelige Ausführung geregelt ist. Wesentlich ist u.a., dass Feuerschutztüren nach dem Öffnungsvorgang selbsttätig schließen müssen. Feststelleinrichtungen, die dazu dienen, dass sich die Türen dauerhaft in geöffnetem Zustand befinden, sind nur dann zulässig, wenn diese Feststelleinrichtungen im Brandfall unwirksam werden und die Türanlage zuverlässig für den Schließvorgang freigegeben wird.

2.3.2 Von den in der Station Stephansplatz befindlichen drei Stück zweiflügeligen Feuerschutztüren schloss bei der Begehung des Kontrollamtes im Jahr 2003 keine ordnungsgemäß. Bei der berichtsgegenständlichen Begehung funktionierten zwei ohne Beanstandung. Eine andere ließ sich aber nur unter Gewaltanwendung schließen, sodass sie ihrer Funktion im Brandfall nicht nachkommen konnte.

Bei einer Kontrolle der WL, welche unmittelbar auf die Mängelbekanntgabe durch das Kontrollamt erfolgte, konnte keine Fehlfunktion der Brandschutztür mehr festgestellt werden. Die Tür ist jetzt jedenfalls funktionstüchtig. Um dies auch weiterhin zu gewährleisten, wird diese Tür nun verstärkt überwacht werden. Gegebenenfalls wird das Prüfintervall verkürzt.

2.3.3 Die in der Station Südtiroler Platz im Jahr 2003 beanstandete zweiflügelige Feuerschutztür, die eine Trennung zwischen dem öffentlichen Bereich und dem Zugang zu Betriebsräumen bildet, war auch bei der gegenständlichen Prüfung defekt. Bereits im TB 2003 war darauf hingewiesen worden, dass eine Gefährdung vor allem dadurch gegeben war, dass diese Tür direkt zum Betriebsgleis mit den in unmittelbarer Nähe vorbeifahrenden Zügen führt. Eine Mitarbeiterin der WL, mit der das Kontrollamt diese Begehung vornahm, wies darüber hinaus darauf hin, dass diese Tür auch deshalb ordnungsgemäß verschlossen sein sollte, weil sich oft Drogensüchtige Zutritt durch diese Tür in den dahinter befindlichen Gang verschaffen würden. Nach Ansicht des Kontrollamtes war aus den vorhin genannten Gründen eine rasche und vor allem dauerhafte Sanierung dieser Feuerschutztür angebracht.

Bei der betreffenden Brandschutztür handelt es sich auch um eine Fluchttür. Nachdem die Tür laufend serviciert wird, zeigte sich bei einer Kontrolle durch die WL am 13. August 2007, dass diese nunmehr einwandfrei funktionierte. Um dies auch weiterhin zu gewährleisten, wird diese Tür nun verstärkt überwacht werden. Gegebenenfalls wird das Prüfintervall verkürzt.

2.3.4 In der Station Schwedenplatz fand sich nur mehr eine Feuerschutztür, die nicht ordnungsgemäß schloss. In diesem Zusammenhang war allerdings generell darauf hinzuweisen, dass vom Kontrollamt einige Brandschutztüren in Betriebsräumen nicht kontrolliert wurden, sofern diese mit einer Alarmsicherung ausgestattet waren.

2.3.5 Im Jahr 2003 fielen dem Kontrollamt auch Mängel in der Station Reumannplatz bei der dort eingebauten Werkstätte auf. So war der Selbstschließer einer Feuerschutztür funktionslos, und der Schlosszylinder fehlte. Abgesehen davon konnte diese Tür ihren Funktionszweck nicht erfüllen, da auch betriebsfremden Personen von der benachbarten öffentlichen Garage aus ein Zugang zu der Werkstätte der WL möglich war. Diese Mängel fanden sich bei den berichtsgegenständlichen Begehungen nicht mehr, die Werkstätte befand sich allgemein in sehr gutem Zustand, was auf einige Adaptierungen in diesem Bereich zurückzuführen war.

2.3.6 Im TB 2003 wies das Kontrollamt darauf hin, dass in der Station Schwedenplatz und in der Station Stephansplatz die meisten Türen zu den Betriebsräumen (offenbar wahllos) mittels Piktogrammen als Feuerschutztüren gekennzeichnet waren, obwohl es sich nur bei einer geringen Anzahl dieser Türen um solche handelte. Die WL wies in ihrer damaligen Stellungnahme darauf hin, dass die falsch angebrachten Piktogramme bereits entfernt worden seien.

Die diesbezügliche Nachprüfung des Kontrollamtes ergab, dass in der Station Schwedenplatz die Beschriftungen ordnungsgemäß angebracht waren, nicht aber in der Station Stephansplatz. Es konnte allerdings nicht festgestellt werden, ob es sich bei den falsch befestigten Piktogrammen um solche handelte, die erst vor kurzer Zeit erneut (wahllos) angebracht worden waren.

Die fehlerhaft angebrachten Piktogramme wurden entfernt.

2.3.7 Positiv fiel dem Kontrollamt bei seinen Begehungen auf, dass sich keine Keile mehr fanden, mithilfe derer Feuerschutztüren unzulässigerweise am Schließen gehindert wurden. Im Vergleich zu den Begehungen der Jahre 2003 und 2004 konnte das

Kontrollamt auch hinsichtlich der ordnungsgemäßen Funktionsfähigkeit von Feuerschutztüren eine Verbesserung der damals vorgefundenen Situation feststellen.

Dennoch fanden sich bei den stichprobenweisen Begehungen - wie gezeigt wurde - auch solche Mängel, die eine dauerhafte Sanierung dringend geboten erscheinen ließen. Dies deshalb, weil einige Feuerschutztüren auf Grund ihrer Konstruktion geneigt waren, am Boden zu streifen, was sie ihrer Funktion oftmals beraubte.

2.4 Unzulässige Lagerungen

Ebenso konnte das Kontrollamt im Zuge seiner stichprobenweisen Begehungen feststellen, dass sich die Situation hinsichtlich unzulässiger Lagerungen in allen Betriebsräumen der Stationen der U 1 im Vergleich zum Jahr 2003 deutlich gebessert hat. Es fanden sich nur noch vereinzelt solche Lagerungen, deren Entfernung von der WL auch sofort veranlasst wurde.

2.5 Geschäftseinbau in der Station Stephansplatz

2.5.1 In einem an das Stationsbauwerk der WL angrenzenden Gebäude ist ein Geschäft situiert, das durch eine Schleusenkonstruktion vom U-Bahnbereich abgegrenzt ist. Diese Schleuse besteht u.a. aus zwei zweiflügeligen Feuerschutztüren, wobei für die Erhaltung der gesamten Schleusenkonstruktion der Betreiber des eingebauten Geschäftslokales zuständig ist. Bei der genannten Schleuse handelt es sich deshalb um einen sicherheitstechnisch sensiblen Bereich, weil die Gefahr besteht, dass bei einem Brand in den Geschäftsräumlichkeiten die U-Bahnpassage verraucht werden kann, sofern die Schleusenkonstruktion ihrer Funktion nicht in ausreichendem Maß nachkommen kann.

Bereits im Jahr 2003 war dem Kontrollamt bei seinen Begehungen aufgefallen, dass sich in dem Schleusenbereich eine der Feuerschutztüren selbst unter Gewaltanwendung nicht schließen ließ, weil das Türblatt am Fußboden schleifte. Bei den nunmehrigen Begehungen, die das Kontrollamt gemeinsam mit einem Vertreter der Magistratsabteilung 36 - Technische Gewerbeangelegenheiten, behördliche Elektro- und Gasangelegenheiten, Feuerpolizei und Veranstaltungswesen durchführte, zeigte sich, dass

beide Feuerschutztüren nicht ordnungsgemäß funktionierten, weil eine am Boden schleifte, die andere über keinen funktionierenden selbsttätigen Schließmechanismus verfügte, sodass sie ihrer Funktion nur in geschlossenem Zustand gerecht werden könnten, sich aber während der Öffnungszeiten des Lokals dauerhaft in geöffnetem Zustand befanden. Die Schleusenkonstruktion erfüllte daher die ihr zugedachte Funktion nicht.

Auf Grund der diesbezüglichen Wahrnehmungen bei den Begehungen der Magistratsabteilung 36 und des Kontrollamtes sicherte das zuständige magistratische Bezirksamt zu, dem privaten Betreiber einen Auftrag zur umgehenden Sanierung der Schleusenkonstruktion zu erteilen, deren fachgerechte Ausführung der Magistratsabteilung 36 nachgewiesen werden muss und von dieser Dienststelle auch kontrolliert wird.

> Unabhängig von dem im Bericht in Aussicht gestellten Vorgehen der Behörden wird die WL die GeschäftsbetreiberInnen auf die festgestellten Mängel aufmerksam machen und deren Behebung urgieren.

2.5.2 Die im Jahr 2003 vorgefundenen Stehtische, die der Betreiber unzulässigerweise in der Schleusenkonstruktion platziert hatte, wurden offenbar dauerhaft entfernt. Die WL hatte in ihrer damaligen Stellungnahme darauf hingewiesen, dass der Lokalbetreiber aufgefordert worden sei, die Stehtische im Schleusenbereich zu entfernen, um die Funktionsfähigkeit der Sicherheitseinrichtung nicht zu gefährden. Die diesbezüglichen Bemühungen waren offensichtlich erfolgreich.

2.5.3 Schon im Jahr 2003 hatte eine vom Kontrollamt angeregte Begehung durch die Magistratsabteilung 36 erhebliche Mängel nicht nur in Bezug auf die Schleuse sondern auch hinsichtlich der Fluchtwegsituation aus dem nachträglichen Geschäftseinbau in das benachbarte Privatgebäude ergeben. Ausschlaggebend war, dass damals der Fluchtweg durch unzulässige Lagerungen einer Reihe von privaten Betrieben dieses Hauses stark eingeschränkt war.

Bei den nunmehr vom Kontrollamt angeregten Begehungen konnte die Magistratsabteilung 36 allerdings keine Besserung der Situation feststellen. Unzulässige Lagerungen der privaten GeschäftsbetreiberInnen dieses Hauses führten zu einer vollständigen Unbenützbarkeit des Fluchtweges. Die Feuerschutztür, die als Zugang zum Fluchtweg aus dem Geschäft dient, war unzulässigerweise in offener Stellung fixiert. Die Magistratsabteilung 36 stellte weitere diesbezügliche Kontrollen, das zuständige magistratische Bezirksamt ein Verwaltungsstrafverfahren in Aussicht.

2.6 Weitere Wahrnehmungen des Kontrollamtes in der Station Stephansplatz

Im Zuge seiner Begehungen stieß das Kontrollamt auf eine neue Raumaufteilung, u.zw. auf einen Müllraum sowie einen wenige Quadratmeter umfassenden Lagerraum, die im Auftrag der WL errichtet wurden und im Brandschutzplan nicht verzeichnet waren.

Wie dem Einreichplan, welcher der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung vom 2. Juni 2004 beigeschlossen ist, zu entnehmen war, sollte der neu errichtete Raum, der einem privaten Unternehmen als Lager dient, als Brandabschnitt ausgebildet sein, demnach feste Wände und eine Feuerschutztür aufweisen. Das Kontrollamt fand an dieser Stelle lediglich eine Gitterwand vor. Bei einer Begehung mit der Magistratsabteilung 37 - Baupolizei, der WL und dem Kontrollamt stellte die WL eine rasche Sanierung in bautechnischer Hinsicht in Aussicht.

Die WL hat bereits in Absprache mit der Magistratsabteilung 37 eine Brandschutztür zur Passage eingebaut, sodass nun die brandschutztechnischen Anforderungen in diesem Bereich voll erfüllt werden.

3. Weitere Feststellungen des Kontrollamtes

3.1 In ihrer Stellungnahme im TB 2003 hatte die WL u.a. darauf hingewiesen, dass MitarbeiterInnen der WL mit Nachdruck angewiesen worden seien, die Überprüfung der Brandschutztüren zu intensivieren und gegebenenfalls das jährliche Prüfintervall zu verkürzen.

Die nunmehrige stichprobenweise Einschau des Kontrollamtes ergab, dass die WL regelmäßig Begehungen durchführt, u.zw. solche, bei denen das Hauptaugenmerk auf brandschutztechnische Einrichtungen gelegt wird, die den ArbeitnehmerInnenschutz und die Überprüfung des Bauzustandes betreffen. Die WL verstärkte in den letzten Jahren ihre Bemühungen zur Überprüfung der Sicherheitseinrichtungen und dokumentiert diese auch entsprechend. So werden im Rahmen von systematisch angelegten sicherheitstechnischen Begehungen Feuerschutztüren nunmehr zweimal (früher: einmal) pro Jahr auf ihre Funktionsfähigkeit geprüft.

Diese Maßnahmen erkannte das Kontrollamt als Reaktion der WL auf die diesbezügliche Anregung im TB 2004, in dem eine häufigere Überprüfung besonders sensibler Sicherheitseinrichtungen (z.B. Feuerschutztüren) nahe gelegt wurde. Bei diesen Begehungen der WL werden auch die Feuerlöscher einer augenscheinlichen Begutachtung unterzogen, insbesondere dahingehend, ob sie sich an dem in den Brandschutzplänen eingetragenen Ort befinden, gewartet und einsatzbereit sind.

3.2 Für jedes Objekt der WL wurde schon vor einigen Jahren eine Checkliste angefertigt, auf der von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Abteilung Hoch- und Tiefbau der Ist-Zustand festgehalten wird. Diese Aufzeichnungen bilden die Grundlage für notwendige Mängelbehebungen. Falls erforderlich, informieren die MitarbeiterInnen der Abteilung Hoch- und Tiefbau andere Abteilungen der WL, um eine Mängelbehebung in Angriff nehmen zu können, für welche die Abteilung Hoch- und Tiefbau nicht zuständig ist. Dies ist beispielsweise dann der Fall, wenn Sanierungen von Lüftungen oder elektrischen Ausrüstungsgegenständen anstehen.

3.3 In ihrer Stellungnahme im TB 2003 hatte die WL eine Umstrukturierung der Abteilung Hoch- und Tiefbau in Aussicht gestellt, um eine Verbesserung der Überwachung der Sicherheitseinrichtungen zu gewährleisten. Die Errichtung eines Stationsmanagements, im Rahmen dessen die Gesamtverantwortung für ein Bauwerk bei einer Referentin bzw. einem Referenten gebündelt werden sollte, wurde zugesichert. Dadurch sollten hinderliche Kompetenzaufteilungen beseitigt und Arbeitsabläufe noch effizienter gestaltet werden.

Die nunmehrige Einschau ergab, dass die WL die angekündigte Maßnahme innerhalb der Abteilung Hoch- und Tiefbau umgesetzt hat, was zu der vom Kontrollamt generell feststellbaren Verbesserung des Zustandes der sicherheitstechnischen Einrichtungen beigetragen haben dürfte. Als Gebäudeerhalter im Bereich der WL ist der Abteilung Hoch- und Tiefbau jeder Mangel zu melden, der MitarbeiterInnen einer anderen Abteilung der WL auffällt.

3.4 Auch die Sauberkeit in den Stationen und Streckenabschnitten der U 1 hatte sich im Vergleich zu den Jahren 2003 und 2004 verbessert. Einerseits erfolgte die Entleerung der Müllgefäße in den Stationen nach Auskunft der WL bereits mindestens viermal pro Tag, andererseits hatte sich auch die Sauberkeit im Gleisbereich, die bei den Begehungen im Jahr 2004 noch erhebliche Defizite aufwies, stark verbessert. Die WL hat in ihrer Stellungnahme im TB 2004 zum Ausdruck gebracht, dass sie die Reinigung der Gleisbereiche unternehmensintern neu organisieren wolle. Die Einsatzzeiten für die laufende maschinelle Reinigung würden eine Festlegung erfahren, außerdem würde die Verbesserung der technischen Leistungsfähigkeit der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge untersucht werden. Die zusätzliche händische Reinigung würde darüber hinaus bedarfsorientiert erfolgen, wodurch eine deutliche Reduzierung der Verschmutzung des gesamten Gleisbereiches zu erwarten sei.

Die diesbezügliche Nachschau des Kontrollamtes ergab, dass mit dem Saugwagen, über den die WL bereits seit vielen Jahren verfügt, in der betriebsfreien Zeit die Gleisbereiche sowohl in den Stationen als auch auf den Streckenabschnitten gereinigt werden. Dieser Saugwagen kommt während der betriebsfreien Zeit nunmehr verstärkt, u.zw. vier- bis fünfmal pro Woche zum Einsatz. Je nach Reinigungsbedarf wird somit ein bestimmter Abschnitt bis zu einmal pro Woche, in der Regel alle 14 Tage von Unrat befreit. An diesem Wagen wurden vor kurzer Zeit insofern Adaptierungen vorgenommen, als die Saugleistung wesentlich erhöht wurde. Die Folge ist ein erheblich besseres Reinigungsergebnis.

Die Stellungnahme der geprüften Einrichtung ist den jeweiligen Berichtsabschnitten zugeordnet worden.

Der Kontrollamtsdirektor:
Dr. Erich Hechtner
Wien, im August 2007

## ALLGEMEINE HINWEISE

Allfällige Rundungsdifferenzen bei der Darstellung von Berechnungen wurden nicht ausgeglichen.

Schützenswerte personenbezogene Daten wurden im Sinn der rechtlichen Verpflichtung zum Schutz derartiger Daten anonymisiert, auf die Wahrung von Geschäfts- und Betriebsgeheimnissen wurde bei der Abfassung des Berichtes Bedacht genommen. Es wird um Verständnis gebeten, dass dadurch die Lesbarkeit des Berichtes beeinträchtigt sein könnte.

# ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

ÖNORM..... Österreichische Norm
TB..... Tätigkeitsbericht
U..... U-Bahnlinie
WL..... WIENER LINIEN GmbH & Co KG