

Telefon: 233-22669
Telefax: 233-21136

**Referat für Arbeit
und Wirtschaft**
Beteiligungsmanagement
Stadtwerke und MVV

U-Bahnhof Westfriedhof: Pfusch am Bau? Teil I

Antrag Nr. 14-20 / A 05307 von Herrn StR Dr. Alexander Dietrich, Herrn StR Manuel Pretzl vom 10.04.2014

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01944

Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am 20.01.2015 (SB)

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Antrag Nr. 14-20 / A 0537 von Herrn StR Dr. Dietrich, Herrn StR Manuel Pretzl vom 10.04.2014
Inhalt	Erforderliche Sanierungsmaßnahmen am U-Bahnhof und P&R Westfriedhof, deren mögliche Ursachen, anfallende Kosten, die Frage nach der Verantwortlichkeit, damit in Zusammenhang stehende Beeinträchtigungen für den Straßenverkehr und öffentlichen Nahverkehr, Auswirkungen auf die Nachbarschaft und den Oberflächenverkehr sowie die Frage nach ähnlichen Mängeln an weiteren U-Bahnhöfen werden dargestellt.
Entscheidungsvorschlag	Die Ausführungen von SWM/MVG und des Baureferates zu den Sanierungsarbeiten am U-Bahnhof Westfriedhof und der P&R Tiefgarage Westfriedhof werden zur Kenntnis genommen.
Gesucht werden kann im RIS auch nach	U-Bahnhof Westfriedhof, Sanierungsarbeiten, Pfusch am Bau – Teil I

Telefon: 233-22669
Telefax: 233-21136

**Referat für Arbeit
und Wirtschaft**
Beteiligungsmanagement
Stadtwerke und MVV

U-Bahnhof Westfriedhof: Pfusch am Bau? Teil I

Antrag Nr. 14-20 / A 05307 von Herrn StR Dr. Alexander Dietrich, Herrn StR Manuel Pretzl vom
10.04.2014

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01944

**Vorblatt zur Beschlussvorlage des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am
20.01.2015 (SB)**
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis

Seite

I. Vortrag des Referenten	3
1. Stellungnahme der SWM/MVG	3
2. Stellungnahme des Baureferates	6
II. Antrag des Referenten	7
III. Beschluss	7

U-Bahnhof Westfriedhof: Pfusch am Bau? Teil I

Antrag Nr. 14-20 / A 05307 von Herrn StR Dr. Alexander Dietrich, Herrn StR Manuel Pretzl vom 10.04.2014

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01944

3 Anlagen

Beschluss des Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft am 20.01.2015 (SB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Die Stadtratsmitglieder Dr. Alexander Dietrich und Manuel Pretzl haben am 10.04.2014 den Antrag Nr. 14-20 / A 05307 gestellt, wonach das Baureferat und die SWM über die anstehende Sanierung des U-Bahnhofes und der P&R Tiefgarage Westfriedhof berichten sollen. Dabei soll insbesondere auf die im o.g. Antrag (Anlage 1) genannten Fragen eingegangen werden.

Hierzu wurden Stellungnahmen der Stadtwerke München GmbH/Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (SWM/MVG, Anlage 2) und des Baureferates (Anlage 3) eingeholt.

1. Stellungnahme der SWM/MVG

Vorbemerkung:

„Bauherr und damit für die Bauausführung aller Münchner U-Bahnhöfe verantwortlich war das seinerzeitige U-Bahn-Referat bzw. das Baureferat der Landeshauptstadt München. Auf die SWM gingen die Bauwerke erst 1998, lange nach Fertigstellung, über. Die nach 1999 fertiggestellten Bauwerke wurden an die SWM verpachtet. Die SWM sind damit für den Unterhalt der Bahnhöfe und deren Sanierung zuständig.“

1.1 Weshalb ist die Sanierung des erst vor 16 Jahren eröffneten Bauwerks erforderlich?

„Die SWM führen Sanierungsarbeiten in zwei Bereichen durch:

1. Sanierung des Bereichs zwischen dem so genannten Bauwerksdeckel und den Seitenwänden
2. Sanierung der Innenseite der Seitenwände

Im Inneren des Bahnhofs dringt seit geraumer Zeit Grundwasser ein. Für die Aufstellung des Sanierungskonzepts wurden auch die Bauwerks-Außenwände näher untersucht. Dabei hat sich gezeigt, dass chloridhaltiges Wasser (eine Folge der Salzstreuung im Winter) über die Jahre die außenliegende Bewehrung im Bereich der Fuge zwischen dem Bauwerksdeckel und

den Seitenwänden geschädigt hat. Das chloridhaltige Wasser konnte durch die Fuge in das Bauwerk eindringen, weil dort keine Abdichtung vorhanden ist.

Die sichtbaren Rinnsale an den Innenseiten der Seitenwände im Bahnsteigbereich sind nicht auf den oben genannten Fugenschaden zurückzuführen. Dieses Wasser tritt über vertikale Fugen der so genannten Schlitzwand ein. Zwar sind auch hier Instandsetzungsarbeiten erforderlich; zwingendermaßen sanierungsbedürftig ist jedoch der Fugenschaden im Deckelbereich, weil dieser das Bauwerk substanziell schädigt.“

1.2. Handelt es sich um Planungs- und / oder Ausführungsfehler?

„Das städtische U-Bahn-Referat hat den U-Bahnhof geplant und erstellt. 1998 übernahmen die SWM GmbH den U-Bahnhof in den Unterhalt. Fakt ist, dass die Ursache für den entstandenen Fugenschaden in der Bauzeit des U-Bahnhofs liegt, weil die Fuge nicht abgedichtet wurde. Dies ist unstrittig und durch Probeöffnungen bzw. Gutachten belegt. Ob ein Planungs- und/oder Ausführungsfehler vorliegt, muss vom Bauherrn beantwortet werden.“

1.3. Welche Maßnahmen werden durchgeführt und mit welchen Kosten ist zu rechnen? Wer trägt die Kosten für die Sanierung?

„Umlaufend um den U-Bahnhof werden Baugruben erstellt, um an die geschädigte Bauwerksfuge gelangen zu können. Zur Erstellung der Baugruben sind Leitungen zu verlegen und die Oberflächeneinbauten, insbesondere die Trambahngleise, sind bauzeitlich auszubauen. Um den Trambahnbetrieb nach Moosach aufrechterhalten zu können, ist vorgesehen ein zweites Gleis in der Dachauer Straße einzubauen.

Im Zuge der Sanierung werden die undichten Schlitzwände von der Innenseite des U-Bahnhofes her abgedichtet.

Voraussichtlich wird veranlasst durch die P+R-GmbH zeitgleich auch das Parkdeck der P+R-Anlage saniert.

Derzeit können die Kosten nicht seriös beziffert werden, da in diesem Jahr im Rahmen der ersten Sanierungen in der Hanauer Straße noch weitere Erkenntnisse zum Schadensumfang erwartet werden. Die Kosten werden aber im Millionenbereich liegen.

Kostenträger der Maßnahmen am U-Bahnhof sind nach derzeitigem Stand die SWM.“

1.4. Können die beteiligten Planer und ausführenden Baufirmen noch zur Verantwortung gezogen werden?

„Die SWM waren nicht Bauherr; siehe hierzu Antwort Frage 2.“

1.5. Mit welchen Beeinträchtigungen für den Straßenverkehr und den öffentlichen Nahverkehr ist während der Bauzeit zu rechnen?

„Begründet durch die Erfahrungen der Sanierung am Hauptbahnhof können die SWM mitteilen, dass die Sanierungsmaßnahme einen mehrjährigen Zeitraum beanspruchen wird. Dabei werden wo möglich die Betroffenheit für die Anlieger und die Fahrgäste minimiert.

In 2014 beginnen die SWM mit der Sanierung auf der Westseite der Hanauer Straße. Dabei müssen die Parkstände auf der westlichen Straßenseite entfallen und der Radverkehr in Richtung der Dachauer Straße temporär auf der Fahrbahn geführt werden.

Für die weiteren Jahre liegt bisher ein Rahmenkonzept vor, das im Weiteren näher ausgearbeitet wird und bei dem noch Abweichungen möglich sind:

- In 2015 ist geplant die östliche Seite des Bauwerks in der Hanauer Straße und die westliche in der Orpheusstraße (zwischen Dachauer Straße im Norden und dem Busbahnhof im Süden) zu bearbeiten.

- In 2016 werden die Sanierungen im Kreuzungsbereich des Tunnels mit der Dachauer Straße und auf der östlichen Seite der Orpheusstraße begonnen.

- In 2017 erfolgt die Fertigstellung der in 2016 begonnenen Teilabschnitte.

Der Straßenbahnbetrieb nach Moosach wird aufrechterhalten. Hierzu ist geplant, in 2016 und 2017 über ein temporär in der Dachauer Straße verlegtes zweites Gleis die Baustelle in der Orpheusstraße zu umfahren. Eine neue Haltestelle an der Kreuzung der Dachauer Straße mit der Orpheusstraße stellt die Umsteigebeziehungen zwischen der Straßenbahn und der U-Bahn sicher. Für die Herstellung der Straßenbahnprovisorien wird zeitweise ein Schienenersatzverkehr durchgeführt.

Die Buslinienführungen werden an die Baustellenphasen angepasst, so dass die Buslinien nach wie vor an die Straßenbahn angebunden werden.
Die Abwicklung der Sanierungen auf der Innenseite des Bahnhofs (so genannte Schlitzwand) wird ggf. mit geringfügigen Behinderungen im Spätverkehr der U-Bahn verbunden sein.
Alle Maßnahmen werden im Vorfeld dem Bezirksausschuss Moosach vorgestellt."

Bezüglich etwaiger Einschränkungen des Straßenverkehrs in der Dachauer Straße haben die SWM nochmals ergänzend dargelegt:

„Für die Abwicklung der Baumaßnahme, insbesondere für die Verkehrsplanung, wurde ein Rahmenkonzept ausgearbeitet, welches mit dem KVR bereits vorabgestimmt wurde.
Im Zuge der Sanierung der Schlitzwand-Deckelfuge am U-Bahnhof Westfriedhof soll dabei der Straßenverkehr in der Dachauer Straße so wenig wie möglich beeinträchtigt werden. Da das zu sanierende, unterirdische Bauwerk die Dachauer Straße kreuzt, sind Einschränkungen jedoch nicht vollständig zu vermeiden.

Um die Sanierung reibungslos durchführen zu können, sind mehrere Verkehrsphasen geplant. Die erste Phase wird in den Sommerferien 2015 durchgeführt. Für den Zeitraum von voraussichtlich fünf Wochen – drei Wochen hiervon in den Sommerferien – wird in der Dachauer Straße gearbeitet. Die stadtauswärtige dreispurige Fahrbahn wird auf zwei Fahrspuren reduziert und für ca. zehn Tage auf eine Fahrspur verengt. Dabei werden in der Dachauer Straße aufwändige Hilfsbrücken für den Straßenverkehr eingebaut. Der Fuß- und Radverkehr in der Dachauer Straße wird ebenfalls über Hilfsbrücken geführt.

Des Weiteren ist in dem o.g. Zeitraum von fünf Wochen ein Einbahnverkehr in der Hanauer Straße notwendig.

In den Jahren 2016 und 2017 folgen weitere Verkehrsphasen. Nach aktuellem Planungsstand wird angestrebt, zwei Fahrspuren stadtein- und stadtauswärts – bis auf den Ein- und Ausbau der Hilfsbrücken – in der Dachauer Straße aufrecht zu erhalten."

1.6. Wie wird sichergestellt, dass die Auswirkungen für die Nachbarschaft und den Verkehr an der Oberfläche möglichst gering gehalten werden?

„Soweit möglich werden emissionsarme Bauweisen verwendet. Die Baufeldbreiten werden unter Berücksichtigung der Arbeitssicherheit auf das Nötigste begrenzt.

Den Straßenverkehr beeinflussende Bauarbeiten werden unter Rücksichtnahme auf die Anlieger zeitlich so kurz wie möglich gehalten. Die zeitliche und örtliche Festlegung der Baufelder erfolgt in Abhängigkeit von der bauzeitlichen Verkehrsführung.“

1.7. Gibt es Erkenntnisse, ob und ggf. bei welchen weiteren U-Bahnhöfen mit ähnlichen Mängeln zu rechnen ist?

„Erstmalig wurde der Schaden zwischen Bauwerksdeckel und Seitenwänden am Hauptbahnhof entdeckt. Die SWM sanieren dort nach dem Bauwerksteil unter dem Bahnhofsvorplatz jetzt die unter der Bayerstraße liegenden Bereiche.

Fest steht, dass weitere Bahnhöfe und Tunnelstrecken, die vom U-Bahn- bzw. Baureferat ebenfalls in der sog. Deckelbauweise erstellt wurden, von dem Schaden betroffen sind. Die SWM untersuchen derzeit, in welchen Bereichen Sanierungsbedarf besteht. Die Untersuchungsergebnisse werden bis Jahresende vorliegen.“

2. Stellungnahme des Baureferates

„Für die Errichtung von U-Bahn-Anlagen sind die „Richtlinien für den Bau von Tunneln nach der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) (BOStrab-Tunnelbaurichtlinien)“ einschlägig. Sie wurden durch Verfügung des Bundesverkehrsministeriums vom 30.04.1991, Az. A23/32.20.40-01 bekannt gegeben. Gemäß diesen Richtlinien, die auch aktuell noch gelten, ist bei einer Überdeckungshöhe von mehr als einem Meter kein Schutz gegen Tausalzbeanspruchung erforderlich.“

Die Bauausführung entspricht damit den derzeit gültigen Vorschriften; Planungsfehler oder Ausführungsfehler liegen somit nicht vor. Diese Sichtweise wurde uns auch von der Regierung von Oberbayern bestätigt, die als Technische Aufsichtsbehörde für die Prüfung, Genehmigung und technische Abnahme des Vorhabens verantwortlich war. Die Frage nach etwaigen Schadenersatzforderungen stellt sich daher unabhängig vom zwischenzeitlich eingetretenen Ablauf von Gewährleistungs- oder Verjährungsfristen bereits aus sachlichen Gründen nicht. Aus Sicht der Technischen Aufsichtsbehörde handelt es sich daher bei der aus den festgestellten Schäden zu ziehenden Schlussfolgerung, dass der Einfluss von Tausalzen bis in wesentlich tiefere Bereiche im Baugrund reichen kann, als den bisherigen Vorschriften zugrundegelegt, um eine neue Erkenntnis. Die Regierung von Oberbayern versucht bereits aktuell diese Erkenntnisse in den Abstimmungsprozess im Zusammenhang mit der geplanten Neufassung der BOStrab-Tunnelbaurichtlinien einzubringen und beabsichtigt, bis dahin in geeigneter Weise, z. B. mit einem Schreiben an die mit der Errichtung von BOStrab-Anlagen befassten Kommunen, auf diese neuen Erkenntnisse hinzuweisen.

Ob bzw. wo diese stärker als erwartet ausgefallenen Umweltauswirkungen bei anderen Bahnhöfen noch aufgetreten sind bzw. auftreten können, kann nicht allgemein beantwortet werden, da dies von den jeweiligen Bau- und Belastungsbedingungen abhängig ist. Die Überprüfung von Bauwerken auf tausalzbedingte Schäden ist Bestandteil der regelmäßigen Bauwerksprüfungen, die in den Zuständigkeitsbereich der Stadtwerke München GmbH fällt.“

Anhörungsrechte eines Bezirksausschusses sind nicht gegeben.

Die Sitzungsvorlage ist mit dem Baureferat abgestimmt. Für weitere Fragen steht in der Sitzung ein/e Vertreter/in des Baureferats zur Verfügung.

Die Antragssteller, der Korreferent des Referats für Arbeit und Wirtschaft, Herr Stadtrat Manuel Pretzl, und der Verwaltungsbeirat für das Beteiligungsmanagement, Herr Stadtrat Horst Lischka, haben jeweils einen Abdruck der Sitzungsvorlage erhalten.

II. Antrag des Referenten

1. Die Ausführungen des Baureferates und der SWM/MVG zu den Sanierungsarbeiten am U-Bahnhof Westfriedhof und der P&R Tiefgarage Westfriedhof werden zur Kenntnis genommen.
2. Der Antrag Nr. 14-20 / A 05307 von Herrn StR Dr. Dietrich, Herrn StR Manuel Pretzl vom 10.04.2014 ist hiermit geschäftsordnungsgemäß erledigt.
3. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in
ea. Stadtrat/-rätin

Josef Schmid
2. Bürgermeister

IV. Abdruck von I. mit III. über den Stenografischen Sitzungsdienst an das Direktorium – Dokumentationsstelle (2x) an die Stadtkämmerei an das Revisionsamt z.K.

V. **Wv. RAW - FB V** Netzlaufwerke/allgemein/FB_V/swm/3 Gremien/1 Stadt/1 Stadtrat/2
Antraege/Csu/Dietrich/5307Beschluss AfAW.odt

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.

1. Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

2. An das Direktorium D-II-V
An das Baureferat

Per Hauspost
an die Stadtwerke München GmbH/VB

z.K.

Am

Von den SWM-Mitarbeitern wurden Vergleiche mit der Sanierung des U-Bahnhofs am Hauptbahnhof gezogen. Die Bauarbeiten werden umfassende Auswirkung auf den laufenden Betrieb von U-Bahn und Trambahn, aber auch für den Straßenverkehr und die Nachbarschaft haben.

Das Bauwerk wurde erst 1998 eröffnet. Es erstaunt, dass bereits nach 16 Jahren eine derart umfassende Sanierung erforderlich ist. Dies legt Pfüsch am Bau nahe und erinnert stark an ähnliche Probleme, wie sie in jüngster Zeit bei städtischen Bauvorhaben aufgetreten sind (z. B. AWM-Zentrale) .

In Anbetracht dessen und des Umfangs der Sanierung und der möglichen Betroffenheit weiterer U-Bahnhöfe ist ein zeitnahe und umfassende Behandlung im Stadtrat erforderlich.

Dr. Alexander Dietrich
Stadtrat

Manuel Pretzl
Stadtrat

Stadtwerke München GmbH

Stadtwerke München GmbH, 80287 München

Per Hauspost!

Referat für Arbeit und Wirtschaft

Herzog-Wilhelm-Straße 15
80331 München

*Bahn ebenfalls im
Schulungsbereich*

R	SID	RS	CL	Rep	Rep
					EA
Referat für Arbeit und Wirtschaft					WA
08. Aug. 2014					Vorg. SWV
Az.: Ø					ZK WV
I	II	III	IV	V	

*Dipl. Sr.
10.13.8*



4. August 2014

Ansprechpartner

+49 89 2191-23 69

+49 89 2491-70 23 69

@swm.de

Unser Zeichen

SWM-VB-SU-23

Standort

Emmy-Noether-Straße 2

U-Bahnhof Westfriedhof: Pfusch am Bau? – Teil I

Antrag Nr. 08-14 / A 05307 der Herren StRe Dr. Dietrich und Pretzl vom 10.04.14, eingegangen am 10.04.14

Sehr geehrter

vorab: Bauherr und damit für die Bauausführung aller Münchner U-Bahnhöfe verantwortlich war das seinerzeitige U-Bahn-Referat bzw. das Baureferat der Landeshauptstadt München. Auf die SWM gingen die Bauwerke erst 1998, lange nach Fertigstellung, über. Die nach 1999 fertiggestellten Bauwerke wurden an die SWM verpachtet. Die SWM sind damit für den Unterhalt der Bahnhöfe und deren Sanierung zuständig.

Frage 1:

Weshalb ist die Sanierung des erst vor 16 Jahren eröffneten Bauwerks erforderlich?

Antwort:

Die SWM führen Sanierungsarbeiten in zwei Bereichen durch:

1. Sanierung des Bereichs zwischen dem so genannten Bauwerksdeckel und den Seitenwänden
2. Sanierung der Innenseite der Seitenwände

Im Inneren des Bahnhofs dringt seit geraumer Zeit, Grundwasser ein. Für die Aufstellung des Sanierungskonzepts wurden auch die Bauwerks-Außenwände näher untersucht. Dabei hat sich gezeigt, dass chloridhaltiges Wasser (eine Folge der Salzstreuung im Winter) über die Jahre die außenliegende Bewehrung im Bereich der Fuge zwischen dem Bauwerksdeckel und den Seitenwänden geschädigt hat. Das chloridhaltige Wasser konnte durch die Fuge in das Bauwerk eindringen, weil dort keine Abdichtung vorhanden ist.

Stadtwerke München GmbH
Unternehmensbereich Verkehr

Postanschrift
80287 München

Hausanschrift
Emmy-Noether-Straße 2
80992 München

+49 89 2191-0
www.mvg.de

Haltestellen

U1, U7
Westfriedhof

151, 164, 165
Westfriedhof

20, 21, N20
Hanauer Straße
Borstei

Geschäftsführung

Dr. Florian Bieberbach
(Vorsitzender)
Herbert König
Stephan Schwarz
Ema-Maria Trixl
Werner Albrecht

Aufsichtsratsvorsitzender

Oberbürgermeister
Dieter Reiter

Handelsregister

München HRB 121 920

USt-IdNr. DE 812 500 229

Gläubiger-ID DE2610000000030250

Bankverbindungen

Deutsche Bank AG
BLZ 700 700 10
Kto. 220 115 000
IBAN DE93 7007 0010 0220 1150 00
BIC DEUTDE33XXX

Postbank AG

BLZ 700 100 80
Kto. 37 000 801
IBAN DE40 7001 0080 0037 0008 01
BIC PBNKDE33XXX

Die sichtbaren Rinnsale an den Innenseiten der Seitenwände im Bahnsteigbereich sind nicht auf den oben genannten Fugenschaden zurückzuführen. Dieses Wasser tritt über vertikale Fugen der so genannten Schlitzwand ein. Zwar sind auch hier Instandsetzungsarbeiten erforderlich; zwingendermaßen sanierungsbedürftig ist jedoch der Fugenschaden im Deckelbereich, weil dieser das Bauwerk substantziell schadet.

Frage 2:

Handelt es sich um Planungs- und/oder Ausführungsfehler?

Antwort:

Das städtische U-Bahn-Referat hat den U-Bahnhof geplant und erstellt. 1998 übernahmen die SWM GmbH den U-Bahnhof in den Unterhalt. Fakt ist, dass die Ursache für den entstandenen Fugenschaden in der Bauzeit des U-Bahnhofs liegt, weil die Fuge nicht abgedichtet wurde. Dies ist unstrittig und durch Probeöffnungen bzw. Gutachten belegt. Ob ein Planungs- und/oder Ausführungsfehler vorliegt, muss vom Bauherrn beantwortet werden.

Frage 3:

Welche Maßnahmen werden durchgeführt und mit welchen Kosten ist zu rechnen? Wer trägt die Kosten für die Sanierung?

Antwort:

Umlaufend um den U-Bahnhof werden Baugruben erstellt, um an die geschädigte Bauwerksfuge gelangen zu können. Zur Erstellung der Baugruben sind Leitungen zu verlegen und die Oberflächeneinbauten, insbesondere die Trambahngleise, sind bauzeitlich auszubauen. Um den Trambahnbetrieb nach Moosach aufrechterhalten zu können, ist vorgesehen ein zweites Gleis in der Dachauer Straße einzubauen.

Im Zuge der Sanierung werden die undichten Schlitzwände von der Innenseite des U-Bahnhofes her abgedichtet.

Vsl. wird veranlasst durch die P+R-GmbH zeitgleich auch das Parkdeck der P+R-Anlage saniert.

Derzeit können die Kosten nicht seriös beziffert werden, da in diesem Jahr im Rahmen der ersten Sanierungen in der Hanauer Straße noch weitere Erkenntnisse zum Schadensumfang erwartet werden. Die Kosten werden aber im Millionenbereich liegen.

Kostenträger der Maßnahmen am U-Bahnhof sind nach derzeitigem Stand die SWM.

Frage 4:

Können die beteiligten Planer und ausführenden Baufirmen noch zu Verantwortung gezogen werden?

Antwort:

Die SWM waren nicht Bauherr; siehe hierzu Antwort Frage 2.

Frage 5:

Mit welchen Beeinträchtigungen für den Straßenverkehr und den öffentlichen Nahverkehr ist während der Bauzeit zu rechnen?

Antwort:

Begründet durch die Erfahrungen der Sanierung am Hauptbahnhof können die SWM mitteilen, dass die Sanierungsmaßnahme einen mehrjährigen Zeitraum beanspruchen wird. Dabei werden wo möglich die Betroffenheit für die Anlieger und die Fahrgäste minimiert.

In 2014 beginnen die SWM mit der Sanierung auf der Westseite der Hanauer Straße. Dabei müssen die Parkstände auf der westlichen Straßenseite entfallen und der Radverkehr in Richtung der Dachauer Straße temporär auf der Fahrbahn geführt werden.

Für die weiteren Jahre liegt bisher ein Rahmenkonzept vor, das im Weiteren näher ausgearbeitet wird und bei dem noch Abweichungen möglich sind:

- In 2015 ist geplant die östliche Seite des Bauwerks in der Hanauer Straße und die westliche in der Orpheusstraße (zwischen Dachauer Straße im Norden und dem Busbahnhof im Süden) zu bearbeiten.
- In 2016 werden die Sanierungen im Kreuzungsbereich des Tunnels mit der Dachauer Straße und auf der östlichen Seite der Orpheusstraße begonnen.
- In 2017 erfolgt die Fertigstellung der in 2016 begonnenen Teilabschnitte.

Der Straßenbahnbetrieb nach Moosach wird aufrechterhalten. Hierzu ist geplant, in 2016 und 2017 über ein temporär in der Dachauer Straße verlegtes zweites Gleis die Baustelle in der Orpheusstraße zu umfahren. Eine neue Haltestelle an der Kreuzung der Dachauer Straße mit der Orpheusstraße stellt die Umsteigebeziehungen zwischen der Straßenbahn und der U-Bahn sicher. Für die Herstellung der Straßenbahnprovisorien wird zeitweise ein Schienenersatzverkehr durchgeführt.

Die Buslinienführungen werden an die Baustellenphasen angepasst, so dass die Buslinien nach wie vor an die Straßenbahn angebunden werden.

Die Abwicklung der Sanierungen auf der Innenseite des Bahnhofs (so genannte Schlitzwand) wird ggf. mit geringfügigen Behinderungen im Spätverkehr der U-Bahn verbunden sein.

Alle Maßnahmen werden im Vorfeld dem Bezirksausschuss Moosach vorgestellt.

Frage 6:

Wie wird sichergestellt, dass die Auswirkungen für die Nachbarschaft und den Verkehr an der Oberfläche möglichst gering gehalten wird?

Antwort:

Soweit möglich werden emissionsarme Bauweisen verwendet. Die Baufeldbreiten werden unter Berücksichtigung der Arbeitssicherheit auf das Nötigste begrenzt.

Den Straßenverkehr beeinflussende Bauarbeiten werden unter Rücksichtnahme auf die Anlieger zeitlich so kurz wie möglich gehalten. Die zeitliche und örtliche Festlegung der Baufelder erfolgt in Abhängigkeit von der bauzeitlichen Verkehrsführung.

Frage 7:

Gibt es Erkenntnisse, ob und ggf. bei welchen weiteren U-Bahnhöfen mit ähnlichen Mängeln zu rechnen ist?

Stadtwerke München GmbH

Antwort:

Erstmalig wurde der Schaden zwischen Bauwerksdeckel und Seitenwänden am Hauptbahnhof entdeckt. Die SWM sanieren dort nach dem Bauwerksteil unter dem Bahnhofsvorplatz jetzt die unter der Bayerstraße liegenden Bereiche.

Fest steht, dass weitere Bahnhöfe und Tunnelstrecken, die vom U-Bahn- bzw. Baureferat ebenfalls in der sog. Deckelbauweise erstellt wurden, von dem Schaden betroffen sind. Die SWM untersuchen derzeit in welchen Bereichen Sanierungsbedarf besteht. Die Untersuchungsergebnisse werden bis Jahresende vorliegen.

Mit freundlichen Grüßen



Leiter Sparte U-Bahn

Datum: 24.09.2014
Telefon: 0 233-61500
Telefax: 0 233-61505

Anlage 3
Baureferat
Ingenieurbau
BAU-J

U-Bahnhof Westfriedhof: Pfusch am Bau? - Teil I

Antrag Nr. 08-14 / A 05307 von Herrn StR Dr. Alexander Dietrich,
Herrn StR Manuel Pretzl
vom 10.04.2014, eingegangen am 10.04.2014

An das Referat für Arbeit und Wirtschaft - Beteiligungsmanagement

26.9.

R	SID	RS	GL	W	Rspr.
Referat für Arbeit und Wirtschaft 26. Sep. 2014					EA
					VvA
Az.:					Vorg.
					zWV
Ø					zK
					Wv
I	II	III	IV	V	

Sehr geehrter

anlässlich der Sanierung des U-Bahnhofs Westfriedhof wegen Tausalzschäden haben die Herren Stadträte Dr. Alexander Dietrich und Manuel Pretzl den im Betreff genannten Antrag Nr. 08-14 / A 05307 gestellt.

Hiermit übermitteln wir Ihnen für die Beschlussvorlage im zuständigen Ausschuss für Arbeit und Wirtschaft die mit der Regierung von Oberbayern abgestimmte Stellungnahme zum o. g. CSU-Antrag:

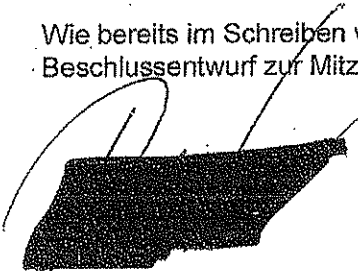
Für die Errichtung von U-Bahn-Anlagen sind die „Richtlinien für den Bau von Tunneln nach der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab) (BOStrab-Tunnelbau-richtlinien)“ einschlägig. Sie wurden durch Verfügung des Bundesverkehrsministeriums vom 30.04.1991, Az. A23/32.20.40-01 bekannt gegeben. Gemäß diesen Richtlinien, die auch aktuell noch gelten, ist bei einer Überdeckungshöhe von mehr als einem Meter kein Schutz gegen Tausalzbeanspruchung erforderlich.

Die Bauausführung entspricht damit den derzeit gültigen Vorschriften; Planungsfehler oder Ausführungsfehler liegen somit nicht vor. Diese Sichtweise wurde uns auch von der Regierung von Oberbayern bestätigt, die als Technische Aufsichtsbehörde für die Prüfung, Genehmigung und technische Abnahme des Vorhabens verantwortlich war. Die Frage nach etwaigen Schadenersatzforderungen stellt sich daher unabhängig vom zwischenzeitlich eingetretenen Ablauf von Gewährleistungs- oder Verjährungsfristen bereits aus sachlichen Gründen nicht.

Aus Sicht der Technischen Aufsichtsbehörde handelt es sich daher bei der aus den festgestellten Schäden zu ziehenden Schlussfolgerung, dass der Einfluss von Tausalzen bis in wesentlich tiefere Bereiche im Baugrund reichen kann, als den bisherigen Vorschriften zugrundegelegt, um eine neue Erkenntnis. Die Regierung von Oberbayern versucht bereits aktuell diese Erkenntnisse in den Abstimmungsprozess im Zusammenhang mit der geplanten Neufassung der BOStrab-Tunnelbau-richtlinien einzubringen und beabsichtigt, bis dahin in geeigneter Weise, z. B. mit einem Schreiben an die mit der Errichtung von BOStrab-Anlagen befassten Kommunen, auf diese neuen Erkenntnisse hinzuweisen.

Ob bzw. wo diese stärker als erwartet ausgefallenen Umweltauswirkungen bei anderen Bahnhöfen noch aufgetreten sind bzw. auftreten können, kann nicht allgemein beantwortet werden, da dies von den jeweiligen Bau- und Belastungsbedingungen abhängig ist. Die Überprüfung von Bauwerken auf tausalzbedingte Schäden ist Bestandteil der regelmäßigen Bauwerksprüfungen, die in den Zuständigkeitsbereich der Stadtwerke München GmbH fällt.

Wie bereits im Schreiben vom 26.08.2014 erwähnt gehen wir davon aus, dass Sie uns den
Beschlussentwurf zur Mitzeichnung nochmals zuleiten werden.

A handwritten signature in black ink is visible above a large, solid black rectangular redaction mark that obscures the text below it.