

# Beilage 4005

## Bericht

des

### Untersuchungsausschusses „Stachusbauwerk München“ über das Ergebnis seiner Untersuchungen

#### Vorbemerkung des Ausschußvorsitzenden:

Der Bayerische Landtag setzte in seiner Vollversammlung vom 28. April 1970 aufgrund je eines Antrages der Fraktion der SPD vom 21. Mai 1969 (Beilage 1991) und der Fraktion der CSU vom 4. Juni 1969 (Beilage 2029) einen Untersuchungsausschuß ein. Dem Ausschuß gehörten 9 Mitglieder, nämlich die Abgeordneten Kaps, Kiesel, Meyer A., Popp und Praml für die CSU-Fraktion, die Abgeordneten Höllrigl, Dr. Rothemund und Schöfberger für die Fraktion der SPD und der Abgeordnete Lang für die Fraktion der NPD an. Den Vorsitz führte der Abgeordnete Albert Meyer, stellvertretender Vorsitzender war der Abgeordnete Dr. Rothemund. Der Ausschuß war in der Zeit vom 12. Mai bis 24. September 1970 tätig und tagte in zehn Sitzungen, darunter vier nichtöffentliche Sitzungen und eine Besichtigung des Stachusbauwerkes in Anwesenheit des Oberbürgermeisters und leitender Beamter der Landeshauptstadt.

Die Arbeit des Untersuchungsausschusses war im übrigen von folgenden besonderen Bedingungen gekennzeichnet:

1. Es kam erstmals das Gesetz über die Untersuchungsausschüsse des Bayerischen Landtags vom 27. Januar 1970 zur Anwendung. Hiernach war der Ausschuß nur zur Feststellung von Tatsachen berechtigt und ausdrücklich an den ihm erteilten Auftrag gebunden; er war zu einer Ausdehnung der Untersuchung darüber hinaus nicht berechtigt (Art. 2). Der vorliegende Bericht muß sich deshalb auf die Beantwortung der im Untersuchungsauftrag enthaltenen Fragen beschränken.
2. Der Untersuchungsauftrag beruhte auf zwei Untersuchungsanträgen mit insgesamt 37 Fragen, deren Zielrichtung gegensätzlich war, wenn auch einzelne Fragen beider Anträge wörtlich oder dem Sinne nach übereinstimmen. Diese Tatsache hat nicht nur die Arbeit des Untersuchungsausschusses erschwert, sondern von Anfang an die Wahrscheinlichkeit erhöht, daß eine völlige Übereinstimmung der Ausschußmitglieder zumindest bei einem Teil der Antworten auf die zu untersuchenden Fragen nicht erzielbar sein wird.
3. Der Untersuchungsausschuß befand sich — gemessen am Umfang des Untersuchungsgegenstandes und des Untersuchungsauftrages — in einer außerordentlichen Zeitknappheit. Da der Untersuchungsauftrag von der Vollversammlung erst am 28. April 1970 erteilt worden war und die letzte Sitzung der laufenden Legislaturperiode für den 1. Oktober 1970 vorgesehen ist, mußte der Aus-

schuß seinen Auftrag in einem Zeitraum von 5 Monaten — unter Einschluß der parlamentarischen Sommerferien, die der Ausschuß abgekürzt hat — erfüllen.

Wenn der Ausschuß trotz der erwähnten Zeitknappheit zu einem Abschluß seiner Untersuchungstätigkeit gekommen ist, so deshalb, weil nach nahezu einhelliger Ansicht seiner Mitglieder die Beantwortung der meisten der im Untersuchungsauftrag gestellten Fragen im schriftlichen Verfahren möglich war.

Grundlage der Untersuchungen waren die eingehenden und im wesentlichen übereinstimmenden Untersuchungsberichte des Städtischen Revisionsamtes München vom 31. Dezember 1967 und des Prüfungsverbandes öffentlicher Kassen vom 23. Juli 1969, sowie die eingeholten ausführlichen Stellungnahmen und Gegenstellungnahmen der Landeshauptstadt und der Bayerischen Staatsregierung zu den in den beiden Untersuchungsanträgen gestellten Fragen. Außerdem standen den Ausschußmitgliedern die einschlägigen Aktenunterlagen der Landeshauptstadt, der Bayerischen Staatsregierung und der Regierung von Oberbayern zur Verfügung.

Soweit der Ausschuß in der Beantwortung der gestellten Fragen eine völlige Übereinstimmung nicht erzielen konnte, ist die von der Minderheit der Ausschußmitglieder vertretene Meinung gemäß Art. 21 Abs. 4 des Gesetzes über die Untersuchungsausschüsse im Bericht jeweils vermerkt.

Albert Meyer  
Ausschußvorsitzender

A.

### Antworten zu den Fragen des SPD-Antrages (Beilage 1991)

Frage 1:

Welche Zielsetzungen hat die Staatsregierung im Rahmen ihres Landesentwicklungsprogramms für die Landeshauptstadt und die Regionen München erarbeitet?

Antwort:

Das Landesentwicklungsprogramm ist auf Grund des Landesplanungsgesetzes vom 6. Februar 1970 zu erstellen. Es wird von der Obersten Landesplanungsbehörde in einem komplizierten Anhörungs- und Beteiligungsverfahren ausgearbeitet. Dieses Verfahren ist nicht abgeschlossen.

Minderheitenbericht:  
(Abweichende Meinung der Mitglieder der SPD-Fraktion)

Die Mehrheit des Untersuchungsausschusses glaubt, die Frage mit dem Hinweis auf den kommenden Vollzug des am 1. Februar d. J. in Kraft getretenen Bayerischen Landesplanungsgesetzes beantworten zu können. Diese Antwort geht an der eigentlichen Fragestellung vorbei. Wie sich aus der Frage 3 der SPD-Fraktion schlüssig ergibt, wäre Aufgabe des Untersuchungsausschusses die Klärung gewesen, ob und welche Zielsetzung die Bayerische Staatsregierung auch bisher für die Landeshauptstadt und die Region München erarbeitet hat.

Diese Frage hat die Mehrheit des Ausschusses nicht beantwortet. Sie kann nur verneint werden. Denn schon am 24. Oktober 1962 hat der Bayerische Landtag die Staats-

regierung ersucht, für den Großraum München einen Raumordnungsplan zu erarbeiten. Nach 8 Jahren liegt ein solcher bis zur Stunde noch nicht vor. Bemühungen der beteiligten kommunalen Gebietskörperschaften, freiwillig im Rahmen des Planungsverbandes Außerer Wirtschaftsraum München solche Zielvorstellungen zu erarbeiten, fanden nicht nur keine staatliche Unterstützung, sie waren, wie die Auseinandersetzungen um das Landesplanungsgesetz zeigten, sogar unerwünscht.

Frage 2:

Hat der Freistaat Bayern den Zielsetzungen der Landeshauptstadt München, die sie im Rahmen ihrer eigenen Planungshoheit festgelegt hat, zugestimmt?

Antwort:

Diese Frage ist grundsätzlich mit einem Ja zu beantworten.

Ein Stadtentwicklungsplan, dessen Aufstellung am 16. März 1960 beschlossen worden war, wurde von der Landeshauptstadt am 10. Juli 1963 verabschiedet. Dieser Plan wurde der Regierung von Oberbayern und der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern am 4. Oktober 1962 zur Kenntnis gegeben, und es wurde anheimgestellt, sich hierzu zu äußern. Nach Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern hat die Oberste Baubehörde in einem Schreiben vom 15. Januar 1963 an den Oberbürgermeister der Landeshauptstadt München begrüßt, daß die Stadt mit dem Stadtentwicklungsplan eine Gesamtkonzeption für ihre städtebaulichen und verkehrstechnischen Überlegungen entwickelt hat, die als Leitbild für einen längeren Zeitraum und als Grundlage für die Aufstellung des Flächennutzungsplans dienen könne. Auch die Absicht der Landeshauptstadt, für den Ausbau eines leistungsfähigen öffentlichen Massenverkehrsmittels Vorsorge zu treffen, hat die Oberste Baubehörde, soweit sie in ihren Zuständigkeiten hiervon berührt ist, grundsätzlich begrüßt.

Die Regierung von Oberbayern hat auf Grund der §§ 2, 9 ff. Personenbeförderungsgesetz die U-Bahnlinien Nord-Süd-U-Bahnlinie 6 vom Betriebshof Kieferngarten bis Bahnhof Harras mit Wende- und Kehranlage sowie die Olympia-U-Bahn zwischen Münchner Freiheit und Lerchenauer Straße genehmigt.

Im Koordinierungsausschuß für die Verkehrsplanung München wurden in den Jahren 1957 bis 1959 die Zielsetzungen für die Bewältigung des überörtlichen Straßenverkehrs erarbeitet. Unter Berücksichtigung der damaligen Finanzierungsmöglichkeit wurde der Bau folgender sofort realisierbarer Straßenzüge für notwendig erachtet: Mittlerer Ring, Altstadt-Ring und Ost, Radialstraßen bis zum Mittleren Ring, wichtige Tangenten (z. B. Fürstenrieder Straße, Frankfurter Ring, Isar-Parallele). Der Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt wurde der Regierung von Oberbayern am 20. April 1966 zur Genehmigung vorgelegt. Die Überprüfung ergab, daß der Plan seinem Inhalt nach — einige Darstellungen ausgenommen — rechtmäßig ist. Er wurde gem. § 6 Bundesbaugesetz unter Einschränkungen und Auflagen am 17. Januar 1967 genehmigt.

Frage 3:

Welche städtebaulichen und verkehrlichen Maßnahmen sind in München zur Verwirklichung dieser Ziele seit 1960 durchgeführt oder in Angriff genommen worden?

Antwort:

Seit 1960 wurden 100 266 Wohnungen freifinanziert und 51 323 Wohnungen mit 3 294 000 Quadratmetern Wohnfläche im Zuge der Münchener Pläne zur Behebung der Wohnungsnot mit Mitteln des sozialen Wohnungsbaus gefördert. Der Mitteleinsatz wurde nach dem Grundsatz der Einheit von Bauleit- und Verkehrsplanung unter Schwerpunktbildung in den Baugebieten an den Linien der S- und U-Bahn gesteuert.

Im Vollzug der Schulentwicklungspläne vom 10. März 1965 und 4. Juni 1969 wurden seit 1960 92 Schulen bzw. Schulerweiterungen mit 1367 Lehrsälen, 47 Pavillonbauten mit 128 Lehrsälen und Lehrschwimmbecken, 9 Kindertagesstätten bzw. Erweiterungen, 10 Freizeitheime sowie 15 Sportanlagen finanziert.

Hinsichtlich der Infrastruktur lag der Schwerpunkt auf dem Ausbau der schienengebundenen Massenverkehrsmittel. Nach Abschluß der Grundsatzuntersuchungen im Jahre 1963 wurde der Bau der U-Bahn am 1. Februar 1965 und der Bau der S-Bahn am 15. Juni 1966 begonnen. Hinsichtlich des Hauptstraßennetzes lag der Schwerpunkt auf dem Bau des Mittleren Ringes (rd. 22 km Länge), des Altstadtringes (rd. 3 km Länge), des übrigen Tangentialstraßensystems und Radialstraßennetzes (rd. 55 km Länge) sowie des Stachus-Umbaus (ca. 480 000 cbm).

Frage 4:

Hat das Land die Landeshauptstadt München bei der Durchführung dieser Maßnahmen unterstützt?

Sind die notwendigen Entscheidungen jeweils zeitgerecht getroffen worden?

Welche Beträge hat die Landeshauptstadt selbst aufgewendet?

Welche Beträge wurden ihr vom Freistaat Bayern zur Verfügung gestellt oder verbindlich zugesichert?

Antwort:

Die Bayerische Staatsregierung hat die Landeshauptstadt München bei der Durchführung dieser Maßnahmen sowohl finanziell als auch auf dem Gebiet des Zielfindungsprozesses unterstützt.

Die Entscheidungen sind zeitgerecht getroffen worden.

Die Landeshauptstadt München hat folgende Beträge für diese Maßnahmen aufgewendet:

Für Schulen	384,3 Mio. DM
Krankenhäuser	158,8 Mio. DM
Straßenbau	62,4 Mio. DM
U-Bahn und Beteiligung an S-Bahn	178,8 Mio. DM
Wohnungsbau	166,8 Mio. DM
Stadtentwässerung	289,5 Mio. DM
Müllbeseitigung und Straßenreinigung	34,8 Mio. DM
Kultur und Sport	75,4 Mio. DM
Vorbereitung auf die Olympischen Spiele 1972	55,6 Mio. DM
Grundbeschaffung für allgemeine Zwecke	96,1 Mio. DM
Andere Maßnahmen	296,1 Mio. DM
<b>insgesamt:</b>	<b>1 798,6 Mio. DM</b>

### Leistungen des Staates für Investitionen der Landeshauptstadt 1960 — 1969 in Millionen DM

	Nach Auskunft der Stadt			Nach Auskunft der Staatsregierung		
	Zuschüsse	Schulddienstbeihilfen (Ist-Zahl.)	Zuschüsse	Schulddienstbeihilfen (Zuschußwert)	Darlehen Nominalbetrag	Zuschußwert ca.
1. Für Schulen	17,9	29,0	2,65	48,20	0,50	0,25
2. Krankenhäuser	13,8	0,8	14,82	—	20,26	9,27
3. Straßenbau	294,0	—	283,39	—	—	—
4. U- und S-Bahn	90,0	—	172,00	—	—	—
5. Wohnungsbau	—	—	—	—	761,48	533,00
6. Stadtentwässerung	1,9	3,3	keine Angaben	—	—	—
7. Kultur und Sport	0,7	—	keine Angaben	—	—	—
8. Andere Maßnahmen	4,9	0,9	—	—	1,84	0,55
	423,2	34,0	472,86	48,20	784,08	543,07
Summe der Zuschüsse und Schulddienstbeihilfen nach Auskunft der Landeshauptstadt: 457,2 Mio. DM		Summe der Zuschüsse und Schulddienstbeihilfen einschließlich des Zuschußwertes der Wohnungsbaudarlehen an Dritte nach Auskunft der Staatsregierung: 1 064,13 Mio. DM				

Die Unterschiede zwischen den Zahlen der Landeshauptstadt und der Staatsregierung erklären sich im wesentlichen wie folgt:

1. Die Staatsregierung hat in ihren Aufstellungen auf die Bewilligungsbescheide abgestellt; die Zahlen der LHSt gehen dagegen von den in den einzelnen Jahren nach dem Baufortschritt tatsächlich erhaltenen Zahlungen aus. Daraus ergeben sich insbesondere für den Anfang und das Ende des Berichtszeitraumes bei den einzelnen Projekten z. T. erhebliche Verschiebungen.
2. Die Staatsregierung hat die bewilligten Schulddienstbeihilfen jeweils im Jahre der Bewilligung mit dem vollen kapitalisierten Gegenwartswert (Zuschußwert) eingesetzt. Die LHSt führt in ihrer Aufstellung nur die in den jeweiligen Jahren tatsächlich eingegangenen Raten auf.
3. Die Staatsregierung führt auch die der LHSt unmittelbar gewährten zinsgünstigen Darlehen auf, während die LHSt diese Darlehen unberücksichtigt ließ. Diese Darlehen müssen zurückgezahlt werden, der wirtschaftliche Vorteil liegt in der Zinsverbilligung.
4. Die Aufstellungen der LHSt gehen allein vom städtischen Haushalts- und Rechnungswerk aus. Die Zahlen der Staatsregierung enthalten auch Beträge, die von der LHSt im Auftrag des Staates bewilligt und verteilt werden, aber nicht über den städtischen Haushalt laufen. Das gilt insbesondere für den Wohnungsbau.
5. Hinsichtlich der U- und S-Bahn-Finanzierung führen LHSt und Staatsregierung als Ausgaben die Beträge an, die sie in die MTG einbezahlt haben. Diese Beträge verteilen sich auf U- und S-Bahn-Bau. Die LHSt führt als Zuschuß die Beträge an, die sie als Bauherr der U-Bahn von der MTG erhalten hat. Dem gegenüber nennt die Staatsregierung auch die Beträge als Zuschuß des Freistaates, die der Deutschen Bundesbahn für die S-Bahn zugeflossen sind.

Abschließend stellen die LHSt und die Staatsregierung fest, daß die Unterschiede in den Zahlenangaben sich nur aus der verschiedenen Darstellungsweise ergeben und die zugrunde liegenden Einzelwerte zutreffen.

Eine weitere Abklärung der Zahlenunterschiede war dem Ausschuß aus Zeitgründen nicht möglich.

### Minderheitenbericht: (Abweichende Meinung der Mitglieder der SPD-Fraktion)

Die Mehrheit des Ausschusses hat die Frage, ob die für die Entwicklung von Stadt und Region notwendigen staatlichen Entscheidungen jeweils zeitgerecht getroffen wurden, nicht beantwortet. Bis heute besteht staatlicherseits keine Klarheit über die Aufgabe der Region München und über deren Abgrenzung. Es fehlen übergeordnete Entscheidungen auf dem Gebiete der Daseinsvorsorge; sie mußten durch Vereinbarungen auf örtlicher kommunaler Ebene ersetzt werden. Von den im früheren Landesplanungsgesetz des Jahres 1957 eröffneten Möglichkeiten, verbindliche Raumordnungspläne zu erlassen, wurde für München kein Gebrauch gemacht. Übergeordnete Siedlungsplanungen für den Raum München fehlen ebenso wie solche für die Münchner Universitäten und Hochschulen. Das Wachstum der Landeshauptstadt und Region München wurde von seiten der Staatsregierung wiederholt als unerwünscht bezeichnet; wirksame Steuerungsvorschläge wurden nicht gemacht.

#### Frage 5:

Welche Bedeutung kommt im Rahmen der städtebaulichen und verkehrlichen Maßnahmen zur Verwirklichung der in Ziffer 1 und 2 genannten Ziele dem Stachusbauwerk zu?

Welche Konzeption liegt ihm zugrunde?

Welche technischen Verfahren sind bei dieser Verwirklichung angewendet worden?

Welche Fehler wurden bei diesem Bauvorhaben gemacht?

Wurden und werden diese Fehler ordnungsgemäß untersucht?

Ist die Öffentlichkeit über das Bauvorhaben und die bei seiner Verwirklichung aufgetretenen Unzulänglichkeiten vollständig unterrichtet worden?

Wie wird das Bauwerk finanziert?

#### Antwort:

Dem Stachusbauwerk kommt erhebliche städtebauliche und verkehrliche Bedeutung zu. Der Stadtentwicklungsplan der Landeshauptstadt bezeichnet die Innenstadt als „Kern der Gesamtstadt und dementsprechend als Mittelpunkt des politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Lebens“. Das Stachusbauwerk verbindet die Haltestellen der U-Bahn, der S-Bahn, der Straßenbahn und die Stellplätze für die Kraftfahrzeuge mit den Fußgängerbereichen der Altstadt. Das Bauwerk soll die Massenverkehrsmittel leistungsfähig und attraktiv gestalten, so daß eine wirksame Verlagerung vom Privatverkehr auf den öffentlichen Verkehr im Innenbereich eintritt.

Wesentliches Merkmal des gewählten Bauverfahrens ist das „Bauen von oben nach unten“, das im Gegensatz zum Bauen mit offener Baugrube u. a. gestattete, die Oberfläche nach verhältnismäßig kurzer Zeit wieder dem Verkehr zu übergeben und so die Verkehrsbehinderung auf einen kurzen Zeitraum zu beschränken. Der Bauverlauf war folgender:

Einbau der Umfassungswände und Primärstützen, Aufbringen eines Deckels (auf planiertem Erdreich betoniert) und anschließend Fertigstellung der Arbeiten an der Oberfläche, abschnittsweiser unterirdischer Ausbau des so entstandenen Gehäuses durch Erdaushub bis zur Sohle des zweiten Unter-

geschosses, Einbau der Geschößdecken (von oben nach unten) und weiterer Erdaushub bis zur Sohle, Einbau der Bauwerksohle, Ausarbeiten entsprechend dem Fortschritt der Roharbeiten.

Dabei kamen folgende Verfahren zur Anwendung: Als Bauwerksumfassung wurden Schlitzwände gewählt, bislang fanden Schlitzwände nur als Baugrubenumschließung Anwendung. Der Einbau der Primärstützen (Stahlstützen) erfolgte nach Vereisung des Baugrundes im Stützenbereich. Die technische Konzeption ist auf ein Einbinden der das Bauwerk umschließenden Schutzwand in einer Tiefe von rd. 22 bis 35 m in eine wasserundurchlässige Flinzmergelschicht abgestellt. Das tief in das Grundwasser eintauchende Stachusbauwerk wäre, als Grundwasserwanne ausgebildet, nur dann auftriebsicher gewesen, wenn die Sohle zur Erhöhung des Eigengewichts sehr stark bemessen worden wäre. Zur Ersparung eines solchen Aufwands wurde das System der „auftriebsfreien Sohle“ angewendet (siehe Anlage).

Bei der Durchführung des Bauvorhabens wurden folgende wesentliche Fehler gemacht:

1. Die Entscheidung, das „geschaffene Sonderbüro Stachusumbau“ außerhalb der Gruppe Tiefbau und außerhalb des geregelten Referatsgeschäftsganges unmittelbar dem Stadtbaurat unterzuordnen, war falsch. Hierin war die Ursache zu erblicken, daß von Anfang an die Zusammenarbeit dieser Dienststelle mit den beteiligten anderen Dienststellen nicht konfliktfrei ablief, was dem Baugeschehen abträglich war. Der mehrmalige Wechsel in der Leitung und Zuordnung des Sonderbüros bzw. der Abteilung Stachusumbau hat die Übersicht im technischen Bereich erschwert und das Auftreten verwaltungstechnischer Mängel begünstigt.
2. Es war ein Fehler, mit der Leitung des Sonderbüros den damaligen Oberbaurat Pollinger zu betrauen, weil dieser wegen der Kürze seiner städtischen Dienstzeit keine ausreichenden Erfahrungen im Referatsgeschehen haben und mit den städtischen Bestimmungen nicht vertraut sein konnte. Hinzu kam, daß die personelle Verstärkung des Büros mit meist neu eingestellten Dienstkräften erfolgte.
3. Für das Projekt Stachus lagen bei Baubeginn keine den einschlägigen Bestimmungen entsprechenden Pläne, Beschreibungen und Kostenberechnungen vor. Insbesondere lag bezüglich der Kosten nur eine nicht zutreffende Kostenberechnung vor, die auf einer überschlägigen Schätzung des Ing.-Büros Obermaier beruhte. Diese Schätzung stellte im übrigen auf das im Bauvolumen wesentlich geringere Projekt Nr. 21 ab (vergleiche auch Frage 1 Buchstabe a Absatz 1 CSU-Antrag).
4. Der Baubeginn ohne Baugenehmigungen bzw. ohne Teilbaugenehmigungen (vergleiche Antwort zur Frage 1 Buchstabe a Absatz 5 des CSU-Antrages). Dem Erfordernis einer Überwachung der Kostenentwicklung wurde nicht Rechnung getragen.
5. Der Stadtrat der Landeshauptstadt wurde unzutreffend und nicht zeitgerecht über die Ausweitung des Bauvorhabens und die dadurch entstandenen Kostenerhöhungen unterrichtet (vergleiche auch Antwort zur Frage 1 Buchstabe c Absatz 1 Satz 2 und zu Frage 1 Buchstabe c Absatz 2 und 3 der CSU-Antrages).

Die Vorlage zum Vollversammlungsbeschuß vom 17. November 1965 ließ eine Baumassenmehrung von 43%, die gegenüber dem Projekt Nr. 21 zu erwarten war, nicht erkennen. Die Aussage über die Kosten des

Projekts (89,5 Mio. DM und 4 Mio. DM für den S- und U-Bahn teil) war falsch. Dem Stadtrat hätte bereits zu diesem Zeitpunkt ein Betrag von 145 Mio. DM genannt werden müssen (vergleiche auch Antwort zur Frage 1 Buchstabe c Absatz 1 Satz 2 und zur Frage 1 Buchstabe c Absatz 2 und 3 des CSU-Antrages).

Die Fehler, die bei der Durchführung des Bauvorhabens gemacht wurden, wurden ordnungsgemäß wie folgt untersucht:

1. Durch das Städtische Revisionsamt München auf Grund eines Prüfungsauftrags des Oberbürgermeisters vom 26. September 1967. Das Prüfungsergebnis ist in einem eingehenden Prüfungsbericht vom 31. Dezember 1967 niedergelegt. Die Stadtverwaltung hat zu den Prüfungsbemerkungen des Städtischen Revisionsamts im einzelnen Stellung genommen, worauf das Städtische Revisionsamt im Wege einer begleitenden Prüfung zur Bereinigung von Einzelfragen tätig geworden ist. Das Ergebnis dieser Prüfung ist im Bericht vom 13. September 1968 festgehalten.
  2. Durch den Bayerischen Prüfungsverband öffentlicher Kassen im Zuge einer überörtlichen Prüfung der Jahresrechnungen 1961 mit 1969. Das Prüfungsergebnis ist in einem Prüfungsbericht vom 23. Juli 1969 niedergelegt.
  3. Durch die Regierung von Oberbayern, letztere vornehmlich im Zusammenhang mit der Beschwerde des Baudirektors Pollinger gegen die Dienststrafverfügung des Oberbürgermeisters der Landeshauptstadt München und einer Eingabe des Bundes der Steuerzahler. Das Prüfungsergebnis ist in der Bescheidenentscheidung der Regierung von Oberbayern vom 10. April 1970 niedergelegt.
- Die Baumaßnahme wird außerdem noch nach Vorlage der Schlußabrechnung der für Bauvorhaben der Landeshauptstadt München üblichen Prüfung gem. § 167 Abs. 3 der Finanzordnung unterzogen.
4. Nach einer Erklärung der Staatsregierung vom 1. Juli 1970 gegenüber dem Untersuchungsausschuß verfolgt die Regierung von Oberbayern die Vorgänge weiter; sie wird dabei auch der Frage nachgehen, ob und inwieweit Bedienstete der Landeshauptstadt für Schäden haftbar gemacht werden sollen, die durch ihr Fehlverhalten eingetreten sind oder noch eintreten werden.

Über Unzulänglichkeiten, Versäumnisse und Fehler im Zusammenhang mit dem Stachusbauwerk wurde die Öffentlichkeit erstmals durch einen Artikel in der Süddeutschen Zeitung vom 23. September 1967 aufmerksam gemacht. Im Januar 1968 hat der Oberbürgermeister der Landeshauptstadt die Stadtratsvollversammlung in öffentlicher Sitzung unter Vorlage des Prüfungsberichtes des Städtischen Revisionsamtes unterrichtet. Die Stadtverwaltung hat den Prüfungsbericht des Städtischen Revisionsamtes im Januar 1968 in vollem Umfang an die Vertreter der Münchener Presse, der Deutschen Presseagentur und weiteren Publikationsorganen ausgehändigt.

Zur Beantwortung der weitergehenden Frage, ob die Öffentlichkeit über die Vorhaben und die bei ihrer Verwirklichung aufgetretenen Unzulänglichkeiten nach dem jeweiligen Sachstand vollständig unterrichtet wurde, sieht sich der Ausschuß nicht in der Lage.

Von den gesamten Kosten in Höhe von 172,125 Mio. DM sind bereits rund 129,158 Mio. DM finanziert. In diesem Betrag ist auch die Summe von 3,5 Mio. DM enthalten, die von der Münchener Tunnelgesellschaft an die Landeshaupt-

stadt bereits überwiesen ist, von der jedoch erst geprüft werden muß, ob sie von der Münchner Tunnelgesellschaft zurückzufordern ist.

Zur Finanzierung der Ladenflächen des Stachusbauwerks hat die Landeshauptstadt ein Darlehen in Höhe von 70 Mio. DM aufgenommen. Diese Aufnahme wurde mit RE vom 17. Oktober 1969 rechtsaufsichtlich genehmigt. Nach § 3 Ziffer 1 des Darlehensvertrages ist das Darlehen zunächst mit 5,5 % zu verzinsen. Steigt der Ertrag (Miete abzgl. 27 % Unkostenpauschale) über den zur Verzinsung von 5,5 % erforderlichen Betrag, so gilt folgende Regelung: a) Ein Ertrag über 5,5 % bis 7 % geht an die Darlehensgeber, b) ein Ertrag zwischen 7 % und 8 % wird zwischen den Darlehensgebern und der Darlehensnehmerin halbiert, c) ein Ertrag über 8 % steht der Darlehensnehmerin zu. Er ist ebenso wie der Ertrag, der der Darlehensnehmerin gemäß Buchstabe b zufließt, anteilig zur vorzeitigen Darlehensrückführung zu verwenden.

Minderheitenbericht:

(Abweichende Meinung der Mitglieder der SPD-Fraktion zu Satz 4 und 5)

„Wurden und werden diese Fehler ordnungsgemäß untersucht? Ist die Öffentlichkeit über das Vorhaben und die bei seiner Verwirklichung aufgetretenen Unzulänglichkeiten vollständig unterrichtet worden?“

Die Mehrheit des Ausschusses hat sich nicht in der Lage gesehen, die Frage zu beantworten, ob die Öffentlichkeit über die Vorhaben und die bei ihrer Verwirklichung aufgetretenen Unzulänglichkeiten vollständig unterrichtet wurde.

Die Frage hätte bejaht werden müssen, denn auch die Mehrheit des Ausschusses hat festgestellt, daß der Prüfungsbericht des Städtischen Revisionsamtes, den der Ausschuß selbst als „eingehend“ bewertet hat, in vollem Umfange an die Vertreter der Presse gegeben wurde. Die Mehrheit des Ausschusses war auch außerstande zu erklären, was überhaupt noch hätte getan werden können, um eine nach ihrer Meinung „vollständige“ Unterrichtung der Öffentlichkeit zu erreichen.

B.

Antworten zu den Fragen der CSU-Fraktion  
(Beilage 2029)

Frage 1 Abs. 1 Satz 1:

Welche Bedeutung kommt im Rahmen der städtebaulichen und verkehrlichen Maßnahmen der Stadt München im Stachusbauwerk zu?

Antwort:

Diese Frage ist gleichlautend mit der Frage 5 Satz 1 des SPD-Antrags und bereits dort beantwortet.

Frage 1 Abs. 1 Satz 2:

Sind bei dem Stachusbauwerk Fehler und Versäumnisse unterlaufen?

Antwort:

Ja, es sind Fehler in organisatorischer, planerischer, baurechtlicher, gemeinderechtlicher und haushaltsrechtlicher Hinsicht vorgekommen.

Frage 1 Buchst. a Absatz 1:

Trifft es zu, daß für das Stachusbauvorhaben vor Baubeginn keine den Bestimmungen entsprechende Aufgabenstellung und keine dementsprechende Planung vorgelegen haben?

Antwort:

Vor Baubeginn fehlte eine den Bestimmungen entsprechende klar abgegrenzte und ausgereifte Aufgabenstellung. Überlegungen, immer mehr öffentliche und private Interessen in das Vorhaben einzubeziehen, führten zu der lawinenartigen Ausweitung des Volumens und zwangen dazu, immer mehr Aufgaben gleichzeitig bewältigen zu müssen.

Frage 1 Buchst. a Abs. 2 Satz 1:

Welche technischen Verfahren sind bei dieser Verwirklichung angewendet worden?

Antwort:

Diese Frage ist gleichlautend mit der Frage 5 Satz 3 des SPD-Antrags und bereits dort beantwortet.

Frage 1 Buchst. a Abs. 2 Satz 2:

Welche Fehler wurden bei diesem Bauvorhaben gemacht?

Antwort:

Diese Frage ist gleichlautend mit der Frage 5 Satz 4 des SPD-Antrags und bereits dort beantwortet.

Frage 1 Buchst. a Abs. 2 Satz 3:

Wurden und werden diese Fehler ordnungsgemäß untersucht?

Antwort:

Diese Frage ist gleichlautend mit der Frage 5 Satz 5 des SPD-Antrags und bereits dort beantwortet.

Frage 1 Buchst. a Absatz 2 Satz 4:

Ist die Öffentlichkeit über das Vorhaben und die bei seiner Verwirklichung aufgetretenen Unzulänglichkeiten vollständig unterrichtet worden?

Antwort:

Diese Frage ist gleichlautend mit der Frage 5 Satz 6 des SPD-Antrags und bereits dort beantwortet.

Frage 1 Buchst. a Abs. 3:

Trifft es zu, daß mit dem Bau begonnen worden ist, obwohl Baugenehmigungen nicht vorlagen?

Antwort:

Es trifft zu, daß mit dem Bau begonnen wurde, obwohl Baugenehmigungen nicht vorlagen. Um eine Genehmigung nach den Vorschriften der Bayerischen Bauordnung vor Baubeginn einzuholen, legte das Sonderbüro erstmals im Dezember 1965 bei der Lokalbaukommission Bauvorlagen vor, die die Genehmigungsbehörde wieder zurückgab, da sie nicht der Bauvorlagenverordnung entsprachen. Mit der Ausführung baugenehmigungspflichtiger Bauwerksteile wurde im März 1966 bereits begonnen. Der Baugenehmigungsantrag für die

Gesamtmaßnahme wurde jedoch erst am 4. April 1966 gestellt.

Als sich zeigte, daß wegen technischer Probleme mit einer baldigen Baugenehmigung für das gesamte Bauwerk nicht zu rechnen war, ging das Baureferat noch im April 1966 dazu über, für einzelne Bauteile und Abschnitte Teilbaugenehmigungen zu beantragen. Beim Arbeitsablauf wurde jedoch auf die Erteilung dieser Teilbaugenehmigungen nur wenig Rücksicht genommen. Bis Ende 1967 wurden insgesamt 56 Anträge auf Teilbaugenehmigungen vorgelegt. In 28 Fällen davon war mit den Bauarbeiten schon begonnen worden, bevor die Genehmigung vorlag. In weiteren 8 Fällen war zur Zeit des Baubeginns eine Teilbaugenehmigung nicht beantragt. So wurde die gesamte Bauwerksumfassung — insgesamt 18 Bauabschnitte der Schlitzwand — ohne vorherige Baugenehmigung erstellt.

Frage 1 Buchst. a Absatz 4:

Wieviele Planänderungen sind durchgeführt worden, welche Termine wurden für diese Planänderungen gesetzt und welche Mehrkosten sind durch diese Planänderungen entstanden?

Antwort:

Die Planung des Bauvorhabens war ständig in Fluß. 5 Projektänderungen wurden durch die Vollversammlung des Stadtrates beschlossen, davon 3 vor und 2 nach Baubeginn. Die Anzahl der Planänderungen, von denen der Stadtrat keine Kenntnis hatte, ist nicht feststellbar.

Die Frage, welche Termine für diese Planänderungen gesetzt wurden, konnte nicht beantwortet werden, weil Schriftgut mit genau fixierten Terminen nur vereinzelt vorliegt.

Die Mehrkosten, die durch die Projekt- und Planänderungen eingetreten sind, können derzeit noch nicht genau ermittelt werden. Fest steht jedoch, daß die Landeshauptstadt solche Mehrkosten mit ca. 3 Mio. DM, während der Prüfungsverband Öffentlicher Kassen nach dem damaligen Stand Mehrkosten in Höhe von ca. 6 Mio. DM errechnete und ausdrücklich nicht ausschloß, daß weitere Mehrkosten auftreten.

Frage 1 Buchst. b Abs. 1:

Trifft es zu, daß zum Gesamtprojekt Stachus keine Wirtschaftlichkeitsberechnung durchgeführt wurde?

Antwort:

Das kommunale Haushaltsrecht schreibt für gemeindliche Investitionen Wirtschaftlichkeitsberechnungen nicht ausdrücklich vor. Aus dem allgemeinen Grundsatz der wirtschaftlichen und sparsamen Mittelverwendung (Art. 61 Abs. 1, Art. 96 Abs. 2 der Bayerischen Gemeindeordnung) ergibt sich jedoch die Forderung, Wirtschaftlichkeitsberechnungen anzustellen soweit es die Erstellung der Ladengeschosse und die Tiefgarage betrifft, weil es sich hierbei nicht nur um reine Verkehrsbauwerke handelte. Insoweit hat die LHSt von Anfang an „Wirtschaftlichkeitsüberlegungen“ angestellt. Diese „Wirtschaftlichkeitsüberlegungen“ wurden jedoch durch die laufenden Planänderungen überholt. Als im Herbst 1967 die erhebliche Kostenausweitung für das gesamte Projekt ersichtlich wurde, war es zunächst nicht möglich, eine Wirtschaftlichkeitsberechnung vorzulegen. Diese wurde im Oktober/November 1968 nachgeholt.

Frage 1 Buchst. b Abs. 2:

War für das Stachusbauvorhaben im vollen Umfang ein unabweisbarer Bedarf gegeben?

Antwort:

Für das Stachusbauvorhaben war nur insoweit ein „unabweisbarer“ Bedarf gegeben, als es der Abwicklung des oberirdischen und Individual-Verkehrs im Bereich des Altstadt-ringes, der Schaffung eines unterirdischen S-Bahnhofes, der Möglichkeit zum Anschluß eines U-Bahnhofes, der Schaffung von dringend benötigtem Parkraum für Kurzparker und der Schaffung von Parkraum zur Erfüllung der Stellplatz- und Garagenbaupflicht gemäß Art. 63 der Bayerischen Bauordnung diene. Hinsichtlich der Zweckbestimmung einen „attraktiven Anschluß an die Fußgängerzone zu schaffen“ oder „unrentierlich genutzten Verkehrsraum wirtschaftlicher Nutzung zuzuführen“, kann ein „unabweisbarer Bedarf“ nicht erblickt werden.

Frage 1 Buchst. b Abs. 3:

Sind bei der Stadt München Zielvorstellungen vorhanden, wonach entgegen der derzeitigen Pläne unter dem Stachus keine U-Bahnlinien gelegt werden sollen, obwohl bereits unter erheblichen Kostenaufwand hierfür entsprechende Vorsorgemaßnahmen getroffen worden sind und das Ladengeschoß auf eine durch U- und S-Bahn-Kreuzungsbauwerk ausgelöste Frequentierung abgestellt ist?

Antwort:

Der derzeit gültige, vom Stadtrat gebilligte U-Bahn-Liniennetzplan sieht eine Querung des Karlsplatzes radial in Nord-Süd-Richtung durch die U 8 und eine Ost-West-Querung durch die Linie U 5/9 vor. Ein neuer Vorschlag der LHSt München sieht einen Verlauf der U 8 vereinigt mit der U 1 auf der Linie Dachauer/Luisen-/Adolf-Kolping-/Sonnenstraße mit einem Schrägbahnhof vor. Die U-Bahn Linie 5/9 verläuft nach diesem Vereinfachungsvorschlag in Ost-West-Richtung und tangiert das Stachusbauwerk an seinem Nordwest-Ende. Dieser Vorschlag führte bisher noch nicht zu einer vom Stadtrat gebilligten Äußerung des Liniennetzes, weil die Verbundpartner zu dem neuen Vorschlag noch keine verbindliche Stellungnahme abgegeben haben. Der neue Plan, nach dem eine Trasse völlig entfällt, ist einfacher und läßt sich mit einem wesentlich geringeren Mitteleinsatz verwirklichen. Dieser Plan hat allerdings nichts mit dem Stachusbauvorhaben zu tun. Es ist festzustellen, daß durch die neue Lösung die vorsorglichen Baumaßnahmen im Stachusbauwerk für eine U-Bahn-Unterfahrung mindestens z. T. überflüssig würden. Es steht allerdings nicht fest, ob nach Durchführung des vereinfachten Netzlinienplanes noch mit einer Unterfahrung des Stachus mit einer U-Bahn-Linie zu rechnen ist.

Frage 1 Buchst. c Abs. 1:

Trifft es zu, daß das Stachusbauwerk begonnen worden ist, obwohl keine den Bestimmungen entsprechende Kostenermittlung vorlag?

War der Stadtrat der LHSt München über die Kostenentwicklung des Stachusbauwerks laufend unterrichtet?

Antwort:

Ja, denn die angeführten Baumaßnahmen durften gemäß § 22 Abs. 1 der Gemeinde-Haushaltsverordnung erst dann in

den Haushaltsplan eingestellt werden, wenn Pläne, Kostenberechnungen und Erläuterungen vorliegen, aus denen die Art der Ausführung, die Kosten der baulichen Maßnahmen, etwaige Beiträge anderer und die Auswirkungen auf die künftige Haushaltswirtschaft ersichtlich sind. Das Vorhaben „Umbau des Karlsplatzes/Lenbachplatzes“ entsprach weder bei der Projektgenehmigung am 6. Mai 1964, noch bei der vom 17. November 1965 den Bestimmungen des § 22 Abs. 1 GemHV. Diese Projektgenehmigungen führten unmittelbar zu den Ausgabenansätzen im a. o. Haushaltsplan. Dem Stadtrat lagen am 7. April 1965 die Pläne nur im Maßstab 1:250 anstatt im Maßstab 1:200 vor. Erst im Herbst 1965 erbrachte eine eingehende Durcharbeitung Pläne im Maßstab 1:200. Den Unterlagen waren u. a. die erforderlichen Berechnungen über die Auswirkungen der Baumaßnahmen auf die künftige Haushaltswirtschaft nicht beigelegt. Dazu fehlte es auch an der endgültigen Festlegung der Kostenbeiträge Dritter.

Auch bei der Durchführung der Prüfung durch das Städtische Revisionsamt war keine dem Beschluß vom 7. April 1965 zugehörige Kostenermittlung verfügbar.

Nach den innerstädtischen Bestimmungen ist vorgeschrieben, daß es für einen Projektbeschluß einer Planung mindestens im Maßstab 1:200, einer Baumassenberechnung und eines Kostenanschlags bedarf, der nicht älter als 2 Monate sein darf. Statt dessen stützte sich das Baureferat auf eine grobe Kostenschätzung des Ingenieurbüros Obermaier, welches dieses selbst mit dem Vermerk „sehr überschlägig“ versehen hatte. Das Baureferat hatte sich allerdings im Beschluß die nachträgliche und zusätzliche Benennung der Kosten einzelner Positionen vorbehalten. Die Kosten für das Kaufhof-Basement waren dabei u. a. überhaupt nicht erfaßt. In der Zeit vom März 1965 bis März 1967 wurde weder eine Kostenfortschreibung noch eine Neuberechnung vorgenommen. Der Stadtrat der LHSt war im Zeitraum November 1965 bis Oktober 1967 über die tatsächliche Kostenentwicklung völlig und bis zum Januar 1968 über die endgültige Kostenhöhe im unklaren.

Frage 1 Buchst. c Abs. 2 und 3:

Trifft es zu, daß dem Stadtrat zur Beschlußfassung über das Stachusprojekt am 17. November 1965 die ursprüngliche Kostenschätzung von 90 Mio. DM vorgelegt wurde, obwohl auf Grund der inzwischen vorgenommenen Planänderungen das Bauvolumen eine Ausweitung um über ein Drittel erfahren hatte?

Ist es richtig, daß am 17. November 1965 die Gesamtkosten statt mit 90 Mio. DM bereits mit 145 Mio. DM hätten benannt werden müssen?

Antwort:

Auf Antrag des Baureferats genehmigte der Stadtrat in der Vollversammlung vom 17. November 1965 eine Reihe von Änderungen, die sich im wesentlichen auf nachstehende Punkte erstreckten:

- a) Umgestaltung der Oberfläche der Bayerstraße,
- b) Wegfall des beabsichtigt gewesenen Einbaus von Arkaden in die Privatgrundstücke Kaufhof und Mathäser,
- c) Beseitigung der sog. Knocheninsel in der Sonnenstraße,
- d) Vergrößerung und Dezentralisierung der Haltestellen-Treppenanlagen vom Fußgängergeschoß zum Sperrgeschoß,
- e) Neugliederung der Ladengruppen,

- f) Verlegung der Verwaltungsräume in den Ostteil des Ladengeschosses,
- g) Aufnahme eines zusätzlichen Energiezentrums im Süden des Bauwerks,
- h) Verlegung des Luftansaugkamins vom Haltestellenbereich an der Sonnenstraße zur Herzog-Wilhelm-Straße,
- i) Einplanung von Sperranlagen für Fahrgäste der U-Bahn im 2. Untergeschoß,
- k) Ausstattung jeder einzelnen Ladeneinheit mit sanitären Einrichtungen,
- l) Einbau einer Sprinkler-Anlage im LadengeschöÙ,
- m) Vergrößerung der Geschoßhöhen,
- n) Erweiterung des Zufahrtsbauwerkes um eigene Rampenanlagen für die Untergeschosse 3 und 4,
- o) Errichtung eines 2stöckigen Kreuzungsbauwerkes U-Bahn/S-Bahn im 5. und 6. Untergeschoß.

Außerdem sollte die Umfassung des gesamten Bauwerks nicht mehr aus Bohrpfehlwänden sondern aus Schlitzwänden bestehen.

Neu war auch die entlang den Umfassungswänden in den Untergeschossen 2 mit 4 geplante Anlage von Flucht- und Kontrollgängen mit Fluchttreppen. Um den damit verbundenen Verlust an Nutzraum auszugleichen, wurde das Bauwerksvolumen noch etwas erweitert; darüber hinaus wurden die seitlichen Begrenzungen im Bereich der Sonnenstraße parallelisiert.

Bemerkenswert ist ferner, daß das ebenfalls vergrößerte Kaufhaus-Basement nun in jeder Hinsicht in die städtische Baumaßnahme einbezogen wurde. Diese Änderungen führten zu nachstehender Projektausweitung des Bauvolumens:

Planungsstand März 1965 (Grundlage des Beschlusses vom 7. April 1965) 18 000 m<sup>2</sup> überbaute Fläche mit 329 000 cbm umbautem Raum. September 1965 (Grundlage des Beschlusses vom 17. November 1965) 24 760 m<sup>2</sup> überbaute Fläche mit 471 000 cbm umbautem Raum. Die Zunahme beträgt 6760 m<sup>2</sup> überbaute Fläche bei 142 000 cbm umbautem Raum. Das sind 37,5 % mehr überbaute Fläche und 43,2 % mehr umbauter Raum.

Trotz dieser Ausweitung hat das Baureferat die kostenmäßige Auswirkung nicht festgestellt und dem Stadtrat unterbreitet. Es wurde dabei im Stadtrat erklärt, daß sich die Mehrausgaben für die vorstehend dargelegte Projektänderung nur auf ca. 4 Mio. DM belaufen. Das U-Bahn-Amt habe sich angeblich bereiterklärt, diese Summe zu übernehmen, weil davon ausgegangen wurde, daß die zusätzlichen Kosten ausschließlich auf die Errichtung des Kreuzungsbauwerkes treffen. Der Referent betonte vor dem Stadtrat ausdrücklich, daß sich die mit Beschluß vom 7. April 1965 vorgetragenen Gesamtkosten nicht ändern würden. Diese Aussage war objektiv unrichtig. Es hätte damals schon eine Summe von 145 Mio. DM benannt werden müssen, anstatt 93,5 Mio. DM, wie sie für das ursprüngliche Projekt Nr. 21 vorgesehen war.

Frage 1 Buchst. d Satz 1:

Trifft es zu, daß mit dem Stachusbauwerk begonnen worden ist, obwohl eine den tatsächlichen Bedürfnissen entsprechende Finanzierung nicht gesichert war?

Antwort:

Bei Baubeginn war die Finanzierung für das beschlossene Projekt nicht gesichert. Diese Tatsache war dem Stadtrat

bekannt. Der Hauptausschuß des Stadtrates sprach sich auf Vorschlag des Oberbürgermeisters und des Stadtkämmerers mit Mehrheit über Zurückstellung diesbezüglich bei den Beratungen geltend gemachter Bedenken für die Auftragserteilung aus.

Minderheitenbericht:

(Abweichende Meinung der Mitglieder der SPD-Fraktion)

Die Auffassung der Mehrheit des Ausschusses, daß bereits vor Beginn des Bauvorhabens die gesamten Finanzierungsmittel gemäß Art. 96 Abs. 3 der Gemeindeordnung bereitgestellt werden müssen, ist falsch.

Der Bayerische Prüfungsverband öffentlicher Kassen stellt in seinem Bericht über die überörtliche Prüfung der außerordentlichen Baumaßnahme „Umbau des Karlsplatzes/Lenbachplatzes der Landeshauptstadt München“ ausdrücklich fest:

„Wir sind aber der Auffassung, daß unter dem Gesichtspunkt des Art. 96 Abs. 3 GO die von der Stadt geübte Finanzierungsweise nicht zu beanstanden ist, weil sie dem Grundgedanken und der Zielsetzung dieser Vorschrift Rechnung trägt“ (Seite 91 des Berichtes).

Auch das Bayerische Staatsministerium des Innern erklärt in seinem Bericht an den Vorsitzenden des Untersuchungsausschusses des Bayer. Landtages vom 1. Juli 1970 (Nr. I B 4—3032 — 4 Mü 13), Art. 96 Abs. 3 GO dürfe nicht wörtlich genommen werden und es sei beabsichtigt, diese Bestimmung zu ändern.

Der Prüfungsverband öffentlicher Kassen führt sogar aus, daß eine wörtliche Anwendung des Art. 96 Abs. 3 GO dem Grundsatz der wirtschaftlichen und sparsamen Verwaltungsführung (Art. 96 Abs. 2 GO; § 32 Abs. 1 GemHV) widersprechen könne. Als negative Folgen einer buchstabengetreuen Anwendung des Art. 96 Abs. 3 nennt der Prüfungsbericht (Seite 91):

- a) Eine Verzögerung des Baubeginns bei oft dringend notwendigen Bauvorhaben, wobei zwischenzeitlich auch noch Preissteigerungen eintreten können;
- b) eine vorzeitige Belastung des ordentlichen Haushalts durch Schuldendienstleistungen;
- c) das Entstehen überhöhter Kassenbestände und
- d) der Anfall von Bereitstellungszinsen für vertraglich festgelegte, aber noch nicht valutierte Darlehensaufnahmen.

Frage 1 Buchst. d Satz 2:

Wie wird das Stachusbauwerk finanziert?

Antwort:

Diese Frage ist gleichlautend mit der Frage 5 letzter Satz des SPD-Antrags und bereits dort beantwortet.

Frage 2:

Welche dienststrafrechtlichen Maßnahmen sind gegen die für die bisher von der LHSt München selbst festgestellten Mängel und Versäumnisse verantwortlichen Bediensteten ergriffen worden?

Antwort:

Dem seinerzeitigen Leiter des Baureferats der Landeshauptstadt München, Stadtbaurat Luther, wurde am 26. März

1969 vom Personalausschuß als Senat eine förmliche Mißbilligung ausgesprochen und dem Baureferat als dienstaufsichtliche Maßnahme der Stachusumbau entzogen. Es wurde dem Beamten zum Vorwurf gemacht, daß er den Stadtrat über die kostenmäßige Entwicklung des Stachusumbaus objektiv falsch unterrichtet und dadurch seine Informationspflicht verletzt habe, ferner, daß er seiner Aufsichtspflicht nicht genügt habe. Diese Entscheidung der Landeshauptstadt wurde vom Stadtbaurat Luther nicht angefochten. Gegen Baudirektor Pollinger wurde mit Dienststrafverfügung vom 26. März 1969 wegen Dienstvergehens als Dienststrafe eine Geldbuße in Höhe der einmonatigen Dienstbezüge — 2768,— DM — verhängt. Es wurde ihm Pflichtverletzung in folgenden 14 Punkten zur Last gelegt:

1. Falsche Unterrichtung der Vollversammlung über die Kosten des Ausführungsprojektes Nr. 21,
2. Unterlassung der Überwachung der Kostenentwicklung,
3. Unzulässige Reduzierung des Mindestangebots über die Rohbaukosten,
4. Unzureichende mündliche Vergabe der Rohbauarbeiten,
5. Zustimmung zu einem Nebenunternehmer-Vertrag ohne Vollversammlungsbeschluß,
6. Minderung der Schlitzwandstärke ohne Vollversammlungsbeschluß,
7. Unterlassung der rechtzeitigen Aufstellung einer Kostenrechnung,
8. Verzögerung des Vertragsabschlusses mit dem Ing.-Büro Obermaier,
9. Überschreitung der Ermächtigung, vorzeitige Aufträge zu vergeben,
10. Unterlassung der sofortigen Unterrichtung des Vorgesetzten über einen Gesamtkostenanschlag des Ing.-Büros Obermaier,
11. Fernhaltung des Leiters des Ing.-Büros Obermaier von einer Besprechung über die Kostenfrage,
12. Mangelnde Zusammenarbeit mit der Gruppe „Bauverwaltung“,
13. Unzureichende Information der Gruppe „Tiefbau“,
14. Verzögerung des Großversuchs über die Eignung der Schlitzwände als Bauwerksumfassung.

Die dagegen von Baudirektor Pollinger erhobene Beschwerde vom 22. April 1969 hat die Regierung von Oberbayern mit Bescheid vom 10. April 1970 zurückgewiesen. In ihrer Entscheidung kommt die Regierung zu dem Ergebnis, daß dem Beschwerdeführer der Vorwurf pflichtwidrigen Verhaltens in den o. a. Punkten 3, 4, 5 und 6, 8, 10, 11, 12, 13 und 14 nicht aufrechterhalten werden kann. Jedoch sieht sie die vom Dienstherrn ausgesprochene Dienststrafe wegen der verbleibenden Punkte 1, 2, 7 und 9 schuldangemessen an. Diese Entscheidung ist rechtskräftig, nachdem Baudirektor Pollinger von dem möglichen Rechtsbehelf, die Entscheidung der Bayer. Dienststrafkammer innerhalb der Rechtsbehelfsfrist herbeizuführen, keinen Gebrauch gemacht hat. Das gegen Stadtdirektor Haarpaintner eingeleitete Ermittlungsverfahren wurde mit Verfügung vom 10. Dezember 1969 eingestellt, weil der Vorwurf einer Verletzung der Aufsichtspflicht des Dienstherrn nicht aufrechterhalten werden konnte. Weitere dienststrafrechtliche Maßnahmen wurden bisher nicht getroffen.



Frage 3:

**Hat die Regierung von Oberbayern im Rahmen der ihr obliegenden Sach- und Rechtsaufsicht gegenüber der LHSt München ihre Aufsichtspflicht erfüllt?**

**Wenn nein, wäre sie dazu in der Lage gewesen?**

Antwort:

Die Regierung von Oberbayern hat die ihr obliegende staatliche Aufsichtspflicht in dieser Angelegenheit gegenüber der Landeshauptstadt erfüllt. Die Baumaßnahme gab zunächst keinen Anlaß zu rechtsaufsichtlichem Eingreifen. Eine laufende Überwachung derartiger Baumaßnahmen der Aufsicht der Regierung von Oberbayern unterliegenden Gebietskörperschaften ist praktisch undurchführbar und vom Gesetz auch nicht gefordert. Sie würde einen unverhältnismäßigen Personalaufwand erfordern und im übrigen auch von den Kommunen nicht hingenommen werden. Als die Mißstände durch den Süddeutschen Zeitungsartikel vom September 1967 bekannt wurden, war das Projekt Stachus-Umbau bereits so weit gediehen, daß aufsichtliche Maßnahmen die durch die begangenen Fehler eingetretenen Tatsachen nicht mehr beseitigen konnten. Mit der Übernahme der Baustelle durch das U-Bahn-Amt wurde die weitere Entwicklung des Projekts nach und nach wieder in bau-, gemeinde- und gemeindefinanzrechtlich geordnete Bahnen gebracht. Im übrigen hat die Stadt danach von sich aus die Maßnahmen getroffen, die geeignet waren, ähnliche Fehler künftig zu verhüten. Außerdem hat der Stadtrat am 10. Juli 1968 sieben wichtige Verbesserungen der Organisation und der Verwaltung des Baureferats beschlossen.

Die Regierung hatte im Rahmen ihrer Aufsichtsfunktion auch zu prüfen, ob über die von der LHSt hinaus vorgenommenen dienststrafrechtlichen Ahndungen weitere Untersuchungen in disziplinarrechtlicher Hinsicht durchzuführen waren. Diese Frage stellte sich auch für den Oberbürgermeister und Stadtdirektor Dr. Abreß. Im Falle des Oberbürgermeisters ging die Regierung allgemein davon aus, daß der Oberbürgermeister für alle derart gewichtigen Vorgänge in der Stadt grundsätzlich verantwortlich ist und auch als Leiter der Sitzungen der Vollversammlung die Verantwortung für die Rechtmäßigkeit und Vollständigkeit der Beschlussvorlagen mitzuvertreten hat und insbesondere für die unvollständige, unvorschriftsmäßige und unrichtige Unterrichtung der Vollversammlung des Stadtrates bei den mehrfach erwähnten Beschlüssen mitverantwortlich ist. Die schon wiederholt erwähnten besonderen Begleitumstände des Stachusumbaus hat die Regierung in diesem Zusammenhang entlastend berücksichtigt. Sie hat insbesondere auch die außergewöhnliche dienstliche Belastung gewürdigt, welcher der Oberbürgermeister der LHSt dauernd ausgesetzt ist und die notwendigerweise dazu führt, daß er sich im allgemeinen auf seine Mitarbeiter verläßt, die hochqualifizierte Fachbeamte sein müssen. Unter Abwägung aller Gesichtspunkte hielt es die Regierung für vertretbar, von der Einleitung eines Disziplinarverfahrens gegen den Oberbürgermeister abzusehen.

Stadtdirektor Abreß hat bei der Vorlage des Beschlussvorschlages für das Projekt Nr. 21 mitgewirkt. Für die unrichtige und unvollständige Unterrichtung der Vollversammlung vom 17. November 1965 über das „Ausführungsprojekt“ zum Projekt Nr. 21 war ihm eine Mitverantwortung nicht nachzuweisen.

Die LHSt hat aufgrund ihrer Ermittlungen gegen Dr. Abreß von dienstaufsichtlichen und disziplinarischen Maß-

nahmen abgesehen. (Vgl. Beschluß des Personalausschusses als Senat vom 11. März 1969, S. 35 in Akt-Unterlagen der LHSt und Beschw. B.) Die Regierung hat, angesichts der erwähnten besonderen Umstände, unter denen das Projekt verlief, in dieser Entscheidung keinen ausreichenden Anlaß zu Maßnahmen gesehen.

Minderheitenbericht:

(Abweichende Meinung der Mitglieder der SPD-Fraktion)

Der Bericht der Mehrheit geht zwar zutreffend von der unbestreitbaren formellen Mitverantwortlichkeit eines Oberbürgermeisters für die Beschlussfassung im Stadtrat aus. Die Erörterungen des Ausschusses haben im konkreten Einzelfall aber keine Anhaltspunkte dafür ergeben, daß Oberbürgermeister Dr. Vogel gegen dienstliche Verpflichtungen verstoßen hätte. Insbesondere war für ihn wie für besonders sachverständige ehrenamtliche Stadträte auch bei äußerster Sorgfalt nicht erkennbar, daß die Kostendarstellung des Projektänderungsbeschlusses vom 17. November 1965 unrichtig war.

München, den 1. Oktober 1970

Albert Meyer  
Vorsitzender

Für den Minderheitenbericht zeichneten die Abgeordneten:

Dr. Rothmund, Höllrigl, Schöfberger  
(alle SPD)

#### ANLAGE

##### zum Bericht des Untersuchungsausschusses „Stachusbauwerk“

Zu den angewendeten technischen Verfahren beim Stachusbau ist im einzelnen folgendes zu bemerken:

**Schlitzwände:** Die 0,80 m dicken Schlitzwände wurden im einzelnen bis zu 5 m breiten Lamellen hergestellt, wobei wie folgt verfahren wurde: Aushub des Schlitzes von Baggern und Spezialgreifern unter ständiger Zuführung von Betonit-Suspension, die den entstandenen Hohlraum ausfüllt, dabei als sog. Stützflüssigkeit dient und ein Einstürzen der Schlitzwandungen verhindert. Nach Erreichen der Solltiefe Abschalen der Lamellenenden mit Rohren von einem Durchmesser von 80 cm und Einsetzen des Bewehrungskorbes. Anschließend Einbringen des Betons mit sog. Kontraktrohren, von unten nach oben fortschreitend, wobei der Beton die spezifisch leichtere Betonit-Suspension verdrängt und diese am oberen Ende des Schlitzes ausläuft. Nach vollständiger Ausfüllung des Schlitzes mit Beton Ziehen der Abschaltrohre.

**Primärstützen:** Die bis zu 35 m langen Primärstützen bestehen aus Stahlrohren mit 813 mm Außendurchmesser und Wanddicken von 45–60 mm, im Bereich des Zufahrtsbauwerkes aus achteckigen, spiralbewehrten Stahlbetonfertigteilstützen. Sie wurden unter Anwendung eines Verfahrens der Baugrundvereisung wie folgt eingebracht:

Zunächst wurden entlang dem Umfang eines Kreises von 4 m Durchmesser Löcher von rund 150 mm Durchmesser gebohrt und in diese Gefrierrohre eingesetzt. Von diesen ausgehend wurde der Boden gefroren, so daß ein Frostmantel, auch als Gefrierschacht bezeichnet, von 0,80 m Dicke entstand, in dessen Schutz eine Großlochbohrung von 1,50 m Durchmesser bis zur Gründungssohle niedergebracht werden konnte. Anschließend wurde am unteren Ende von Hand eine Verbreiterung für das Fundament mit 4 m Durchmesser vorgenommen, die Bewehrung eingebracht, mit Hilfe eines Kranes eingesetzt und auf dem Fundament befestigt.

**Oberste Decke:** Die oberste Decke liegt auf den als Schlitzwänden hergestellten Umfassungswänden und auf den Primärstützen auf; die größten Stützweiten liegen bei etwa 20 m. Die Decke ist als vorgespannte Flachdecke ausgebildet. Die durch Rechnung ermittelten, der Bemessung zugrunde gelegten Schnittgrößen wurden durch Modellversuche überprüft. Als Schalung für die Herstellung der Decke diente eine auf das Erdreich aufgebrachte Unterbetonschicht.

**Sekundärstützen:** Die Sekundärstützen, die zur Aufnahme der Lasten aus den Zwischendecken dienen, konnten erst eingebaut werden, nachdem das Erdreich im Schutze der obersten Decke auf die durch das Herstellungsverfahren bedingte Tiefe ausgehoben war. Von der Aushubsohle aus wurden zunächst mit Hilfe segmentförmig gebogener, abgekanteter Bleche, sog. Linerplates, zylindrische Schächte niedergebracht. In diesen wurden dann die Stützen von unten nach oben mit konsolenförmiger Verbreiterung für die Auflagerung der Zwischendecken in Stahlbeton erstellt.

**Zwischendecken:** Die Zwischendecken dienen außer der Abtragung der Lasten aus den Geschossen auch zur Aussteifung der umfassenden Schlitzwände. Als Schalung für die Zwischendecken wurde ein auf das Erdreich aufgebrachter Unterbeton verwendet. Lediglich die von oben gesehen erste Zwischendecke mußte auf einer

Rüstung erstellt werden, da die lichte Höhe des ersten Untergeschosses nicht ausreichte, um mit den Untertagebauarbeiten beginnen zu können. Für den Anschluß der Zwischendecken an die Schlitzwände wurden zwei Verfahren angewendet. Beim ersten Verfahren waren Stahlplatten mit angeschweißten Stahlankern in den Bewehrungskörben eingebaut. An diese wurde nach dem Freilegen die Anschlußbewehrung für die Zwischendecken angeschweißt. Beim zweiten Verfahren wurde die Anschlußbewehrung mit der in der Schlitzwand liegenden Verankerungsbewehrung durch Schraubmuffen gestoßen.

**Auftriebsfreie Sohle:** Eine auftriebsfreie Sohle ist dann zu erreichen, wenn das quartäre Grundwasser durch schwere durchlässige Bodenschichten — im vorliegenden Fall durch die anstehende Flinsmergelschicht — von der Bauwerksohle ferngehalten wird, was voraussetzt, daß die Bauwerksumfassungen diese Schicht einbindet.

Weiter ist erforderlich, den Wasserdruck unter der Baugrubensohle auf eine bestimmte Tiefe zu entspannen, das anfallende Grundwasser abzupumpen und für den Bau- und Endzustand, auf der Sohlfläche des Bauwerkes verteilt, Entlastungsbrunnen anzuordnen, so daß etwaige unter Wasserdruck stehende, tiefer liegende Sandschichten keinen hydraulischen Grundbruch auslösen können.