

Bericht 7/2010

Hubschrauberlande- einrichtungen bei den NÖ Landeskliniken

St. Pölten, im November 2010

NÖ Landesrechnungshof
3109 St. Pölten, Tor zum Landhaus
Wiener Straße 54 / Stg.A

Tel: (02742) 9005-12620
Fax: (02742) 9005-15740
E-Mail: post.lrh@noel.gv.at
Homepage: www.lrh-noe.at
DVR: 2107945

INHALTSVERZEICHNIS

Zusammenfassung

1	Prüfungsgegenstand	1
2	Rechtliche Grundlagen	2
3	Allgemeines.....	3
4	Bedarfsplanung	9
5	Krankenhausstandorte	18
6	Bauliche Umsetzung	44
7	Flugrettung in NÖ	51
8	Versicherungen.....	62

ZUSAMMENFASSUNG

Der NÖ Landesrechnungshof überprüfte im April 2010 den Bestand der Hubschrauberlandeeinrichtungen bei den NÖ Landeskliniken sowie die Bedarfsplanung und die bauliche Umsetzung an Hand einzelner Projekte bei der NÖ Landeskliniken-Holding. Einzelne Erhebungen erfolgten auch bei verschiedenen Abteilungen des Amtes der NÖ Landesregierung. Der Bericht bietet somit eine aktuelle Übersicht über die Hubschrauberlandeeinrichtungen bei den NÖ Landeskliniken.

Die NÖ Landesregierung sagte in ihrer Stellungnahme zum vorläufigen Überprüfungsergebnis vom August 2010 zu, alle sieben Empfehlungen des NÖ Landesrechnungshofs umzusetzen und nach der Erarbeitung des „Regionalen Strukturplans Gesundheit“ Ende 2010 den Maßnahmenkatalog für die Hubschrauberlandeplätze aus dem Jahr 2002 anzupassen.

Bedarfsplanung

Im Jahr 2002 erstellte die Arbeitsgruppe „Hubschrauberlandeplätze bei den NÖ Krankenhäusern“ einen Maßnahmenkatalog für ein Projekt zur Neuerrichtung bzw. Adaptierung der Hubschrauberlandeeinrichtungen an 23 Krankenhausstandorten mit Gesamtkosten von rund €9,71 Mio. An den Standorten Allentsteig, Eggenburg, Gänserndorf und Hohegg waren demnach keine Landeplätze vorgesehen.

Der Maßnahmenkatalog wurde mit dem Ziel einer Maßnahmen- und somit Kostenreduktion geändert und mit reduzierten Gesamtkosten von rund €5,36 Mio im November 2002 vom NÖ Gesundheits- und Sozialfonds beschlossen. In der Folge setzte die NÖ Landeskliniken-Holding das Projekt teilweise und teilweise auch abweichend vom Maßnahmenkatalog um.

Das Projekt trug dem gesetzlichen Auftrag, einen funktionierenden Rettungs- und Krankentransportdienst sowohl am Boden als auch in der Luft sicherzustellen, Rechnung. Für die Bedarfsplanung fehlten – neben den Versorgungsaufträgen – jedoch verbindliche Bedarfskriterien.

Bestandsaufnahme

Bei den NÖ Krankenhausstandorten bestanden im April 2010 elf luftfahrtrechtlich bewilligte Hubschrauberlandeeinrichtungen in Form von Boden- oder Dachlandeplätzen in St. Pölten, Amstetten, Horn, Krems, Mistelbach, Wr. Neustadt, Baden, Scheibbs, Tulln, Waidhofen/Ybbs und Zwettl. Diese waren ordnungsgemäß ausgestattet und wurden auch ordnungsgemäß betrieben. Weiters bestanden fünf behördlich nicht bewilligte Boden-Hubschrauberlandeeinrichtungen in Hainburg, Hollabrunn, Lilienfeld, Mödling und Neunkirchen. An elf Standorten waren keine Landeplätze am Krankenhausgelände vorhanden bzw. nicht vorgesehen: Allentsteig, Amstetten-Mauer, Gmünd, Gänserndorf, Hinterbrühl, Klosterneuburg, Korneuburg, Melk, Stockerau, Waidhofen/Thaya und Hohegg.

Die An- und Abflüge bei den nicht bewilligten Hubschrauberlandeereinrichtungen erfolgen als Außenlandungen in der alleinigen Verantwortung der Piloten. Die Krankenhäuser sind dafür rechtlich nicht mitverantwortlich.

Bauliche Umsetzung

Der NÖ Landesrechnungshof hat die bauliche Umsetzung an den Krankenhausstandorten Mistelbach, Tulln und Melk überprüft:

In Mistelbach muss der um rund €0,51 Mio errichtete Hubschrauberlandeplatz nach siebenjährigem Betrieb im Zuge der geplanten Krankenhauserweiterung 2011 wieder abgetragen werden. Für das ursprüngliche Gemeindeverbands-Krankenhaus fehlte ein nachhaltiges Entwicklungskonzept samt Zielplanung.

In Tulln wurde gleichzeitig mit einem Zu- und Umbau für rund €1,19 Mio eine neue Hubschrauberlandeereinrichtung am Dach des bestehenden Krankenhausabschnitts errichtet, was sich bewährt hat.

In Melk sah die Planung des Um- und Zubaus einen neuen Hubschrauberlandeplatz mit Baukosten von rund €0,81 Mio vor. Die damalige Geschäftsführung der NÖ Landeskliniken-Holding entschied im April 2006, von der Errichtung Abstand zu nehmen, wobei jedoch um rund €0,12 Mio die statisch-konstruktiven und infrastrukturellen Voraussetzungen für einen Landeplatz am Flachdach ausgeführt wurden.

Flugrettung

Die Flugrettung in NÖ war dem gemeinnützigen Christophorus Flugrettungsverein exklusiv übertragen, der in NÖ drei Stützpunkte betreibt. Im Jahr 2008 erhöhte das Land NÖ das Entgelt für die vertraglichen Flugrettungsleistungen (Rettungs-, Verlegungs- und Organtransportflüge) von rund €0,30 Mio auf rund €1,00 Mio jährlich.

Im jährlichen Durchschnitt erfolgten rund 1.480 Primäreinsätze (Rettungsflüge) und 540 Sekundäreinsätze (Patientenverlegungen und Organtransportflüge). Für die Kosten der Primäreinsätze kommen in der Regel die Sozialversicherungsanstalten der zu rettenden Personen auf. Für die Sekundäreinsätze erhält der Flugrettungsverein von der jeweils anfordernden Landeslinik einen vertraglich vereinbarten Kostenbeitrag von €32,50 pro Flugminute.

Versicherungen

In die von der NÖ Landeskliniken-Holding eingeleitete Neustrukturierung der Versicherungen bei den NÖ Landeskliniken sollten auch die Flugplatzhalter-Haftpflichtversicherungen einbezogen werden.

1 Prüfungsgegenstand

Der NÖ Landesrechnungshof (LRH) hat die „Hubschrauberlande-einrichtungen bei den NÖ Landeskliniken“ geprüft. Untersucht wurden die Bedarfsplanung für Hubschrauberlande-einrichtungen (im Folgenden mit „HLE“ bezeichnet) sowie die bauliche Umsetzung von einzelnen Projekten. Eine Bestandsaufnahme über die HLE bei den einzelnen Krankenhausstandorten wurde durchgeführt. Auch die Flugrettung in NÖ selbst wurde betrachtet. Ein weiteres Thema der Prüfung war die Versicherung der HLE.

Bilder NÖ Landesrechnungshof



2 Rechtliche Grundlagen

Die wichtigsten rechtlichen Grundlagen im Zusammenhang mit der Errichtung und dem Betrieb von HLE sind:

2.1 Luftfahrtrechtliche Grundlagen

- Luftfahrtgesetz (LFG), BGBl 1957/253
- Zivilflugplatz-Verordnung (ZFV 1972), BGBl 1972/313
- Zivilflugplatz-Betriebsordnung (ZFBO), BGBl 1962/72
- Zivilluftfahrzeug-Ambulanz- und Rettungsflugverordnung (ZARV-1985), BGBl 1985/126

2.2 Gesundheitsrechtliche Grundlagen

- Krankenanstalten- und Kuranstaltengesetz (KAKuG), BGBl 1957/1
- NÖ Krankenanstaltengesetz (NÖ KAG), LGBl 9440
- NÖ Gesundheits- und Sozialfonds-Gesetz 2006 (NÖGUS-G 2006), LGBl 9450
- Gesetz über die Errichtung der NÖ Landeskliniken-Holding (NÖ LKH), LGBl 9452
- Vereinbarung gemäß Art 15a B-VG über die Organisation und Finanzierung des Gesundheitswesens (im Folgenden mit „Art 15a-Vereinbarung“ bezeichnet), LGBl 0813
- NÖ Rettungsdienstgesetz, LGBl 9430

2.3 Baurechtliche Grundlagen

- NÖ Bauordnung 1996, LGBl 8200
- NÖ Bautechnikverordnung 1997 (NÖ BTV 1997), LGBl 8200/7

2.4 Vergaberechtliche Grundlagen

- Bundesvergabegesetz 2002 (BVergG 2002), BGBl I 2002/99, bzw. Bundesvergabegesetz 2006 (BVergG 2006), BGBl I 2006/17

2.5 Zuständigkeiten

Aufgrund der Verordnung über die Geschäftsordnung der NÖ Landesregierung ist seit 12. April 2008 Landesrat Mag. Wolfgang Sobotka für die Angelegenheiten der Krankenanstalten einschließlich der sanitären Aufsicht sowie der Verwaltung der Landeskrankenanstalten zuständig. Zuvor waren dies Landesrätin Karin Kadenbach (ab 27. Jänner 2007) bzw. Landesrat Emil Schabl (ab 26. April 2003).

Aufgrund der Verordnung über die Geschäftsordnung der NÖ Landesregierung ist seit 12. Dezember 2008 Landesrätin Mag. Karin Scheele für die Angelegenheiten des Rettungswesens zuständig. Zuvor waren dies Landesrätin Gabriele Heinisch-Hosek (ab 12. April 2008), Landesrätin Karin Kadenbach (ab 27. Jänner 2007) bzw. Landesrat Emil Schabl (ab 26. April 2003).

Gemäß Geschäftseinteilung des Amtes der NÖ Landesregierung werden den Abteilungen unter anderem die nachstehend angeführten Aufgaben zugewiesen:

- Abteilung Landeskrankenanstalten und Landesheime (GS7): Verwaltung der Landeskrankenanstalten
- Abteilung Sanitäts- und Krankenanstaltenrecht (GS4): rechtliche Angelegenheiten der Krankenanstalten, Rettungswesen
- Abteilung Umwelttechnik (BD4): technische Angelegenheiten der Luftfahrt und Sicherheitstechnik im Gesundheitswesen
- Abteilung Landeshochbau (BD6): Angelegenheiten des Hochbaus des Landes

Gemäß § 1 Abs 1 NÖGUS-G 2006 wird zur Besorgung der in diesem Gesetz vorgesehenen Aufgaben der öffentlich-rechtliche Fonds mit eigener Rechtspersönlichkeit mit der Bezeichnung „NÖ Gesundheits- und Sozialfonds“ (im Folgenden mit „NÖGUS“ bezeichnet) mit Sitz in St. Pölten errichtet.

Gemäß Abs 2 ist Zweck des Fonds die aufeinander abgestimmte Planung, Steuerung, Finanzierung und Qualitätssicherung des Gesundheits- und des damit unmittelbar im Zusammenhang stehenden Sozialwesens in NÖ.

Gemäß § 1 Abs 1 NÖ LKH wird zur Besorgung der in diesem Gesetz vorgesehenen Aufgaben ein Fonds mit eigener Rechtspersönlichkeit mit der Bezeichnung „NÖ Landeskliniken-Holding“ (im Folgenden mit „NÖ LK-Holding“ bezeichnet) errichtet. In der NÖ LK-Holding wird eine Geschäftsstelle zur Besorgung der Aufgaben des NÖGUS eingerichtet.

Gemäß § 2 Abs 1 NÖ LKH erstreckt sich der Aufgabenbereich der NÖ LK-Holding auf die Errichtung, die Führung und den Betrieb aller Landeskrankenanstalten, auf die Wahrnehmung der Aufgaben der Geschäftsstelle gemäß § 11 Abs 2 NÖGUS-G 2006 und auf Tätigkeiten, die mit der Errichtung, der Führung und dem Betrieb von Landeskrankenanstalten in einem inhaltlichen Zusammenhang stehen.

Gemäß § 2 Abs 3 NÖ LKH hat die NÖ LK-Holding die Aufgaben zur Errichtung, Führung und den Betrieb aller Landeskrankenanstalten im eigenen Namen und auf Rechnung des Landes NÖ wahrzunehmen. Dabei untersteht die NÖ LK-Holding der Aufsicht der NÖ Landesregierung und ist dieser gegenüber weisungsgebunden.

3 Allgemeines

3.1 Krankenanstalten in NÖ

Seit 1. Jänner 2008 befinden sich alle öffentlichen NÖ Krankenanstalten unter der Rechtsträgerschaft des Landes NÖ. Diese 19 Krankenanstalten bestehen aus insgesamt 27 Krankenhausstandorten.

3.1.1 Versorgungsregionen

Mit der Art 15a-Vereinbarung hat das Land NÖ den Österreichischen Strukturplan Gesundheit 2006 (ÖSG 2006) als verbindliche Grundlage für die Planung seiner Gesund-

heitsversorgungsstruktur anerkannt. Im ÖSG 2006 werden Versorgungsregionen definiert. Im NÖ KAG sind die Versorgungsregionen benannt und ihnen Krankenhausstandorte zugeordnet. Demnach ist das NÖ Landesgebiet in folgende fünf Versorgungsregionen gegliedert:

- Versorgungsregion 31 – NÖ-Mitte
- Versorgungsregion 32 – Waldviertel
- Versorgungsregion 33 – Weinviertel
- Versorgungsregion 34 – Thermenregion
- Versorgungsregion 35 – Mostviertel

3.1.2 Funktionstypen, Landeskrankenanstaltenplan

Im NÖ KAG werden die Krankenanstalten im Wesentlichen unterschieden in Allgemeine Krankenanstalten und Sonderkrankenanstalten. Die Allgemeinen Krankenanstalten sind gemäß NÖ KAG als Standardkrankenanstalt, Schwerpunktkrankenanstalt oder Zentralkrankenanstalt einzurichten. Die konkreten Zuordnungen der Funktionen und Versorgungsstufen sind in einem Landeskrankenanstaltenplan festzulegen, der jedoch noch ausständig ist. De facto sind die Krankenhausstandorte folgenden Funktionstypen zugeordnet:

3.1.2.1 Zentralkrankenanstalt:

Der Krankenanstaltenstandort der Landeshauptstadt St. Pölten fungiert als Zentralkrankenanstalt.

3.1.2.2 Schwerpunktkrankenanstalten:

Jede Versorgungsregion weist eine Schwerpunktkrankenanstalt auf:

Amstetten (Mostviertel), Horn (Waldviertel), Krems (NÖ-Mitte), Mistelbach (Weinviertel), Wr. Neustadt (Thermenregion)

3.1.2.3 Standardkrankenanstalten:

An folgenden Standorten befinden sich Standardkrankenanstalten: Baden, Gmünd, Hainburg, Hollabrunn, Klosterneuburg, Korneuburg, Lilienfeld, Melk, Mödling, Neunkirchen, Scheibbs, Stockerau, Tulln, Waidhofen/Thaya, Waidhofen/Ybbs, Zwettl

3.1.2.4 Sonderkrankenanstalten:

Zudem betreibt das Land NÖ die Sonderkrankenanstalten Amstetten-Mauer, Allentsteig und Hohegg.

3.1.3 Krankenanstaltenverbände

Gemäß § 35a NÖ KAG können Rechtsträger von NÖ Fondskrankenanstalten zu Krankenanstaltenverbänden mit Landesgesetz zusammengeschlossen werden. Derartige Krankenanstaltenverbände bestehen seit der Übernahme durch das Land NÖ nicht mehr.

3.1.4 Übersicht über die Krankenhausstandorte

Die nachfolgende Karte zeigt die einzelnen Krankenhausstandorte in NÖ:



3.2 Definitionen und Zuständigkeiten

Aus dem Luftfahrtgesetz (LFG) sowie aus der Zivilflugplatz-Verordnung 1972 (ZFV 1972) ergeben sich folgende für das weitere Verständnis relevante Definitionen:

- **Flugplatz:** Land- oder Wasserfläche, die zur ständigen Benützung für den Abflug und für die Landung von Luftfahrzeugen bestimmt ist (Landflugplatz, Wasserflugplatz).
- **Militärflugplatz:** Flugplatz, dessen Leitung in den Wirkungsbereich des Bundesministers für Landesverteidigung fällt.
- **Zivilflugplatz:** Alle Flugplätze, die nicht Militärflugplatz sind.

- **Öffentliche und Privatflugplätze:** Öffentlicher Flugplatz ist ein Zivilflugplatz, für den Betriebspflicht besteht und der von allen Teilnehmern am Luftverkehr unter gleichen Bedingungen benützt werden kann. Alle übrigen Zivilflugplätze sind Privatflugplätze.
Die HLE bei den NÖ Landeskliniken sind in diesem Sinne Privatflugplätze.
- **Flughafen:** Öffentlicher Flugplatz, der für den internationalen Luftverkehr bestimmt ist und über die hierfür erforderlichen Einrichtungen verfügt.
- **Flugfeld:** Zivilflugplatz, der nicht Flughafen ist.
- **Bodeneinrichtungen:** Bauten, Anlagen und sonstige ortsfeste Einrichtungen, die sich auf Flugplätzen befinden und für den ordnungsgemäßen Betrieb eines Flugplatzes notwendig oder zweckmäßig sind.
- **Außenlandungen und Außenabflüge:** Abflüge und Landungen außerhalb eines bewilligten Flugplatzes; dürfen nur mit Bewilligung des Landeshauptmannes durchgeführt werden.
Nicht bewilligungspflichtig sind unter anderem Außenlandungen und Außenabflüge im Zuge von Rettungs- oder Katastropheneinsätzen.
- **Anflugflächen:** Grenzflächen des Schutzbereichs, die in den Anflugsektoren mit zunehmender Entfernung vom Flugplatz ansteigen.
- **Anflugsektoren:** Die für An- und Abflüge bestimmten Lufträume, deren Mittellinie die An- und Abflugrichtung bildet.
- **Bewegungsflächen:** Teile von Land- und Wasserflugplätzen, die für die Bewegung von Luftfahrzeugen auf dem Boden (Wasser) bestimmt sind.
- **Flugplatzbezugshöhe:** Höhe des Flugplatzbezugspunktes über dem mittleren Meeresspiegel.
- **Flugplatzbezugspunkt:** Punkt, durch den die geographische Lage eines Flugplatzes bestimmt wird.
- **Luftfahrtleuchtfeuer:** Zur Bezeichnung bestimmter Punkte oder Objekte errichtete Luftfahrtfeuer, die aus allen Richtungen ständig oder periodisch aufleuchtend sichtbar sind.
- **Flugplatzleuchtfeuer:** Luftfahrtleuchtfeuer, welches den Standort eines Flugplatzes anzeigt.
- **Sicherheitsstreifen:** Eine zur Verringerung von Gefahren für von der Piste abkommende Luftfahrzeuge auf der Erdoberfläche festgelegte Fläche, welche die für den Start und die Landung bestimmte Bewegungsfläche allseitig umschließt.

Bis 31. Juli 2002 war die für die gegenständliche Prüfung relevante luftfahrtrechtliche Behörde der Landeshauptmann. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Verfahren zur Erteilung einer Zivilflugplatzbewilligung sowie um die Bewilligung ziviler Bodeneinrichtungen, beide jeweils im Zusammenhang mit Flugfeldern. Im Zuge des Verwaltungsreformgesetzes 2001, BGBl 2001/65, wurden diese Zuständigkeiten vom Landeshauptmann auf die Bezirksverwaltungsbehörden übertragen. Diese Änderung trat mit

1. August 2002 in Kraft und sah vor, dass in diesem Zeitpunkt anhängige Verwaltungsverfahren nach den bisherigen Bestimmungen weiterzuführen waren.

Weiters ist der Bürgermeister nach der NÖ Bauordnung 1996 die zuständige Behörde erster Instanz für die Erteilung von Baubewilligungen. Nach der ständigen Judikatur des Verwaltungsgerichtshofs fallen jedoch Anlagen, die dem Luftverkehr dienen, ausschließlich in die so genannte Bundeskompetenz. Daraus kann gefolgert werden, dass luftfahrtbehördliche Verfahren für zivile Bodeneinrichtungen gemäß § 78 LFG, sofern sie als dem Luftverkehr dienend zu qualifizieren sind, auch das baubehördliche Verfahren in sich schließen und somit eine gesonderte Baubewilligung nicht in Betracht kommt.

Dies kommt bei den geprüften NÖ Landeskliniken insofern zum Tragen, als diese nicht durchgehend eine luftfahrtbehördlich genehmigte HLE, also einen Zivilflugplatz, besitzen. Bei jenen Kliniken, wo keine luftfahrtbehördlich genehmigte HLE vorhanden ist, müssen Abflüge und Landungen außerhalb eines bewilligten Flugplatzes (Außenlandeplätze) durchgeführt werden. Diese so genannten Außenlandungen und Außenabflüge gemäß § 9 Abs 2 LFG dürfen, soweit es sich um Zivilluftfahrzeuge handelt, nur mit Bewilligung des Landeshauptmanns durchgeführt werden und erfolgen ausschließlich in der Verantwortung des Piloten. Gemäß § 10 Abs 1 lit b LFG gelten die Bestimmungen des § 9 jedoch nicht für Landungen und Abflüge im Zuge von Rettungs- oder Katastropheneinsätzen. Diese Rettungsflüge, auch als Primärflüge bezeichnet, werden gemäß § 2 ZARV-1985 folgendermaßen definiert:

„Flüge zur Rettung von Menschen aus unmittelbar drohender Gefahr für ihr Leben oder ihre Gesundheit, und zwar

- a) zur Bergung bzw. Versorgung von verunglückten oder in lebensbedrohende Situationen geratenen Personen oder
- b) zur Beförderung von Notfallpatienten, die noch nicht in einer Krankenanstalt ärztlich versorgt wurden, oder
- c) zur Heranbringung von Rettungs- bzw. Bergungspersonal oder
- d) zur Beförderung von Arzneimitteln, insbesondere auch von Blutkonserven, Organen für Transplantationen oder medizinischen Geräten, wenn dies auf keinem anderen Weg bzw. nur mit medizinisch nicht vertretbarer Verzögerung oder unzureichend durchgeführt werden kann.“

Nicht unter die Ausnahme des § 10 Abs 1 lit b LFG fallen jedoch die so genannten Ambulanzflüge (auch Sekundärflüge oder Verlegungsflüge), welche gemäß § 2 ZARV-1985 als Flüge zur Beförderung von bereits ärztlich versorgten, schwer kranken oder schwer verletzten Personen oder von Notfallpatienten von einer Krankenanstalt in eine andere sowie mit solchen Flügen in unmittelbarem Zusammenhang stehende Flüge definiert werden.

Für das weitere Verständnis wird angemerkt, dass im Bericht sowohl für luftfahrtbehördlich bewilligte Hubschrauberlandeereinrichtungen (Zivilflugplätze) als auch für nicht

luftfahrtbehördlich bewilligte Hubschrauberlandeereinrichtungen (Außenlandeplätze) – sofern nicht sinnstörend – einheitlich die Bezeichnung HLE verwendet wird.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass bei jenen Krankenhausstandorten, wo keine luftfahrtbehördlich genehmigte HLE besteht, die Flugbewegungen auf Außenlandeplätzen als Außenlandungen und Außenabflüge durchgeführt werden müssen. Diese erfolgen ausschließlich unter der Verantwortung des Piloten. Überdies ist für Ambulanzflüge (Sekundäreinsätze) eine luftfahrtbehördliche Bewilligung gemäß § 9 Abs 2 LFG nötig. Die Außenlandungen und Außenabflüge erfolgen dabei meist auf geeigneten Freiflächen wie Sportplätzen oder Parkplätzen. Eine genaue Darstellung der einzelnen Gegebenheiten erfolgt im weiteren Bericht jeweils beim beschriebenen Krankenhausstandort.

3.3 Anforderungen an Hubschrauberpisten

3.3.1 Größe der Hubschrauberpisten

Gemäß ZFV 1972 werden Hubschrauberpisten nach ihrer Grundlänge in drei Klassen eingeteilt:

Hubschrauberpisten	
Klasse	Grundlänge ¹
A	90 m und darüber
B	40 m bis ausschließlich 90 m
C	15 m bis ausschließlich 40 m

Die tatsächlich erforderliche jeweilige Pistenlänge ist auf Basis der Grundlänge und der Berichtigungsfaktoren für Höhe, Temperatur und Längsneigung zu bestimmen.

Die luftfahrtbehördlich genehmigten Hubschrauberpisten bei den NÖ Landeskliniken weisen demnach in der Regel einen Durchmesser von 16 bis 17 m auf.

3.3.2 Flugplatznamen

Die so genannten „ICAO²-Codes“ dienen zur eindeutigen Identifizierung von Flugplätzen und Hubschrauberflugplätzen einerseits und Fluggesellschaften andererseits. Sie bestehen aus einer eindeutigen Kombination von vier lateinischen Buchstaben. Dieser Code wird in Fachkreisen auch „Location Indicator“ genannt.

Der erste Buchstabe gibt die Region/den Kontinent an, in dem sich der Flugplatz befindet. Der zweite Buchstabe bezeichnet meist den Staat. Diese Buchstaben werden von der ICAO zugeteilt. Die beiden letzten Buchstaben dienen zur Zuordnung der Flugplät-

¹ Grundlänge: Als Pistengrundlänge gilt jene Länge, die den Betriebsanforderungen für Start und Landung einer Luftfahrzeugtype auf einer horizontal befestigten Piste in Meereshöhe bei Normalatmosphäre und Windstille entspricht.

² Die ICAO (International Civil Aviation Organization) gilt seit 4. April 1947 als Sonderorganisation der Vereinten Nationen.

ze innerhalb der jeweiligen Staaten. Diese werden von der national zuständigen Luftfahrtbehörde, in Österreich von der Austro Control GmbH, zugeteilt. Jeder einzelne Code wird weltweit nur einmal vergeben. Er ist im Bereich des Sicherheitsstreifens aufzubringen. Zusätzlich ist auch das genehmigte höchstzulässige Abfluggewicht (siehe Punkt 3.3.3, Tragfähigkeit) im Bereich des Sicherheitsstreifens anzugeben.

Die flugrechtlich bewilligten HLE bei den NÖ Landeskliniken waren durchwegs mit den ICAO-Codes gekennzeichnet.

3.3.3 Tragfähigkeit der Hubschrauberpisten

Gemäß ZFV 1972 muss die Tragfähigkeit von Hubschrauberpisten so groß sein, dass eine punktförmige Stoßbelastung von mindestens dem doppelten Gesamtgewicht bzw. die Hubschrauberpisten auf Hochbauten von mindestens dem dreifachen Gesamtgewicht und eine auf eine Fläche von 30 cm mal 30 cm verteilt ruhende Belastung von drei Vierteln des Gesamtgewichts jener Hubschrauber, für welche die Piste bestimmt ist, aufgenommen wird.

Die Tragfähigkeit der Hubschrauberpisten bei den NÖ Landeskliniken wurde in der Regel für Hubschrauber mit einem höchstzulässigen Abfluggewicht von 6 t ausgelegt.

3.3.4 Internet-Informationen

Die Internetseite www.helipad.org ist eine Informationsplattform über HLE für Piloten in verschiedenen europäischen Ländern wie der Schweiz, Österreich, Deutschland u.a. „Helipad“ wird von der „Rega“, der Schweizerischen Rettungsflugwacht betrieben und zur Verfügung gestellt. Die Rega ist eine selbständige, gemeinnützige Stiftung und ist Korporativmitglied des Schweizerischen Roten Kreuzes.

Die HLE bei den NÖ Landeskliniken sind in „Helipad“ angeführt und beschrieben, teilweise sogar die Ersatzlandeplätze.

4 Bedarfsplanung

4.1 Ausgangslage 2002

Im Protokoll 33 des Ständigen Ausschusses des NÖGUS vom 6. März 2002 ist unter Top 16 vermerkt:

„Vom NÖGUS erging mit Schreiben vom 06.11.01 an die Abteilung BD4 ... das dringende Ersuchen, den Sachverhalt zu prüfen, dass Hubschrauberlandeplätze bei Krankenhäusern vom ÖAMTC ab 01.04.02 nur mehr angefliegen werden, wenn die Plätze den Bestimmungen der Zivilflugplatzverordnung entsprechen. Vom NÖGUS wurde darauf verwiesen, dass im Vordergrund immer die Notfallversorgung für die Patienten stehen muss.“

4.1.1 HLE-Arbeitsgruppe

Aufgrund der Dringlichkeit dieser Situation wurde vom NÖGUS im Jahr 2002 eine Arbeitsgruppe „Hubschrauberlandeplätze bei den NÖ Krankenhäusern“ (im Folgenden mit „HLE-Arbeitsgruppe“ bezeichnet) eingerichtet.

Sie setzte sich wie folgt zusammen:

- ein Vertreter des Amtes der NÖ Landesregierung, Gruppe Hochbau, Abteilung BD6
- ein Vertreter des Amtes der NÖ Landesregierung, Gruppe Baudirektion, Abteilung BD4
- ein Vertreter des NÖGUS
- beratend ein Vertreter des Amtes der NÖ Landesregierung, Gruppe Gesundheit und Soziales, Abteilung Gesundheitswesen (GS1)

Im Protokoll der HLE-Arbeitsgruppe vom Februar 2002 wurde festgehalten, dass „ab dem 1. April 2002 von Unternehmen, welche die Nottransporte durchführen, nur Hubschrauberlandeplätze bei NÖ Krankenhäusern angefliegen werden, wenn sie diese verbindlichen Vorschriften erfüllen. In Niederösterreich entsprechen nur die HLE von Krems, Horn und St. Pölten den Anforderungen. Dies hat zur Folge, dass die Sicherstellung der Notfallversorgung gefährdet ist. Die Ansuchen zur Erteilung der Zivilflugplatzgenehmigung können vom jeweiligen Krankenhaus bis 30.06.02 bei der Abteilung Verkehrsrecht RU6 eingereicht werden. Ab dem 01.07.02 ist die Bezirksverwaltungsbehörde für die Genehmigung der Anträge zuständig. Die Erteilung der Genehmigung erfolgt binnen 6 Monaten.“

4.1.2 Ziel

Selbstdefiniertes Ziel der HLE-Arbeitsgruppe war, dass ein gemeinsames Projekt für die Neuerrichtung bzw. Adaptierung aller HLE bei den NÖ Fondskrankenanstalten eingerichtet wird. Dazu wurden Erhebungen über den Ist-Zustand bei allen NÖ Fondskrankenanstalten durchgeführt und ein Maßnahmenkatalog für die gesetzeskonforme Neuerrichtung bzw. Adaptierung der HLE erstellt. Das Ergebnis sollte als Grundlage für Verhandlungen von Übergangsregelungen zwischen den NÖ Fondskrankenanstalten und den Flugrettungsbetreibern dienen. Stichtag hierfür war der 1. April 2002.

Zu diesem Zeitpunkt waren lediglich die Krankenhäuser Tulln, Gugging, Mödling, Amstetten-Mauer und Hohegg unter der Trägerschaft des Landes NÖ, die restlichen befanden sich unter der Trägerschaft von Gemeinden, Gemeindeverbänden oder Krankenanstaltenverbänden.

4.2 Ist-Zustand Februar 2002

Im Protokoll der HLE-Arbeitsgruppe vom Februar 2002 wurde im Punkt C) Statusbeschreibung festgehalten: „Aufgrund der Vorgabe der Sanitätsdirektion, dass prinzipiell alle Krankenhäuser einen Hubschrauberlandeplatz benötigen, wurde der Status je Krankenhaus erhoben und ein Maßnahmenkatalog ... erstellt.“

In der HLE-Arbeitsgruppe ging man demnach grundsätzlich davon aus, dass im Wesentlichen an allen NÖ Krankenhausstandorten dem Stand der Technik entsprechende HLE bestehen sollten.

Von diesem Grundsatz wurden lediglich die Standorte Allentsteig, Eggenburg³, Gänserndorf und Hohegg ausgenommen, bei denen aufgrund ihres Versorgungsauftrags befunden wurde, dass keine HLE erforderlich seien.

4.2.1 Standorte mit bewilligten HLE

An folgenden Standorten waren bereits zivilflugbehördlich bewilligte HLE vorhanden:

- St. Pölten
- Horn
- Krems
- Gugging⁴

An den Standorten Gugging und Horn waren geringe technische Adaptionen erforderlich. Am Standort St. Pölten war die bestehende Genehmigung behördlich widerrufen, weil der „Glanzstoffschlot“ nicht bescheidgemäß befeuert (markiert) war. Der Standort wurde aber als Außenlandeplatz dennoch angefliegen.

4.2.2 Standorte mit in Bau befindlichen HLE

4.2.2.1 Amstetten

Am Standort Amstetten wurde damals ein Neubauprojekt umgesetzt. Das Projekt umfasste auch den Bau einer der ZFV 1972 entsprechenden HLE im Bereich des Krankenhausareals. Die Betriebsaufnahmegenehmigung wurde mit Bescheid vom 21. Oktober 2003 erteilt (siehe Punkt 5.2, Amstetten).

4.2.2.2 Wr. Neustadt

Am Standort Wr. Neustadt wurde damals ein neues Parkdeck am Krankenhausareal errichtet. Am obersten Geschoß war eine der ZFV 1972 entsprechende HLE vorgesehen, die auch realisiert wurde. Die Betriebsaufnahmegenehmigung wurde mit Bescheid vom 2. August 2007 erteilt (siehe Punkt 5.6, Wr. Neustadt).

³ Mit 1. Juli 2006 wurde am Standort Eggenburg das Psychosomatische Zentrum Waldviertel eröffnet. Betreiber dieser Sonderkrankenanstalt ist die Psychosomatisches Zentrum Eggenburg GmbH, an welcher zum Prüfungszeitpunkt die NÖ LK-Holding 51 % hielt. Die Finanzierung dieser Fondskrankenanstalt erfolgt gemäß der Art 15a-Vereinbarung über den NÖGUS.

⁴ Die Sonderkrankenanstalt Klosterneuburg-Maria Gugging wurde vom Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung GS4, mit Bescheid vom 16. April 2008 geschlossen.

4.2.3 Standorte mit nicht bewilligten HLE

An folgenden Standorten gab es HLE, die nicht gemäß ZFV 1972 bewilligt waren:

- Scheibbs
- Lilienfeld
- Tulln
- Hainburg
- Mödling
- Wr. Neustadt
- Neunkirchen
- Zwettl
- Mistelbach
- Hollabrunn

Für die HLE an den Standorten Hainburg und Hollabrunn waren geringe Adaptierungen notwendig. An den Standorten Lilienfeld, Mistelbach, Mödling, Neunkirchen, Scheibbs, Tulln und Zwettl wurden neue HLE in geänderter Lage als notwendig erachtet.

4.2.4 Standorte ohne HLE

An folgenden Standorten bestanden keine HLE, obwohl aufgrund der Erhebungen der HLE-Arbeitsgruppe des NÖGUS eine HLE erforderlich bzw. vorgesehen war:

- Melk
- Waidhofen/Ybbs
- Klosterneuburg
- Baden
- Gmünd
- Waidhofen/Thaya
- Korneuburg
- Stockerau

4.2.5 Maßnahmenkatalog und Empfehlungen

Nach den getätigten Erhebungen wurde von der HLE-Arbeitsgruppe ein Maßnahmenkatalog mit folgenden Inhalten erarbeitet:

- alle Krankenhausstandorte
- eine Einteilung nach Prioritäten
- erforderliche Maßnahmen
- geschätzte Kosten je Maßnahme
- geplante Durchführungszeiträume

Hinsichtlich der weiteren Vorgangsweise und der Umsetzung empfahl die HLE-Arbeitsgruppe die „Durchführung eines gemeinsamen Projekts für die Neuerrichtung

bzw. Adaptierung der im Bericht beschriebenen Hubschrauberlandeplätze bei den NÖ Fondskrankenanstalten.“

4.3 Grundsatzbeschluss des NÖGUS

Im Protokoll des NÖGUS (33. Ständiger Ausschuss vom 6. März 2002) wurde folgendes festgehalten:

„Die vom NÖGUS auf Grund der Dringlichkeit der Situation eingesetzte Arbeitsgruppe hat den Status der Hubschrauberlandeplätze für alle NÖ Fondskrankenanstalten erhoben. In Abhängigkeit der ... Ausgangslage wurden die erforderlichen Maßnahmen aufgezeigt, die ... Kosten ermittelt und ein Maßnahmenkatalog erstellt.“

Der NÖGUS (33. Ständiger Ausschuss) nahm den Bericht der HLE-Arbeitsgruppe zustimmend zur Kenntnis. Er erteilte den Auftrag „zur Errichtung eines Projektes für die Errichtung und Adaptierung der Hubschrauberlandeplätze gemäß Zivilflugplatzverordnung“.

Für das Projekt waren Gesamtkosten von rund €9,71 Mio⁵ veranschlagt.

4.4 Stand Oktober 2002

Vom Ständigen Ausschuss wurde auf Basis des bereits genehmigten Berichts eine nochmalige Abstimmung mit folgenden Stellen angeordnet:

- Christophorus Flugrettungsverein
- Sachverständige des Amtes der NÖ Landesregierung
- Abteilung GS1 des Amtes der NÖ Landesregierung
- Geschäftsführung des NÖGUS

Ziel war eine nochmalige Überprüfung des Bedarfs an HLE für die regionalen Grundversorgungskrankenhäuser anhand der Anzahl der Primär- und Sekundärflüge sowie die Festlegung von Maßnahmen, die im Falle fast ausschließlicher Sekundärflüge eine Landung in Krankenhaushöhe mit dem erforderlichen Mindestaufwand ermöglichen.

Am 8. Oktober 2002 fand eine Abstimmungsbesprechung zwischen den oben angeführten Stellen statt.

Von der Abteilung GS1 wurde „großer Wert darauf gelegt, dass aus medizinischer Sicht für manche Verletzungsmuster bzw. Akuterkrankungen eine absolute Flugindikation besteht, wenn sich eine Überstellung in ein anderes Krankenhaus als notwendig erweist. Die durch den Bodentransport bedingte andauernde Horizontalbeschleunigung führt zu Belastungen des Patienten, die eine Verschlechterung des klinischen Zustandes bewirken können. Aus diesem Grund hält es die Abteilung GS1 für notwendig, bei allen Krankenanstalten (auch solche, die ausschließlich Sekundärtransporte zu verzeichnen haben) im Nahbereich die Möglichkeit von Hubschrauberlandungen zu schaffen.“

⁵

Sämtliche im Bericht angeführten Euro-Beträge wurden exklusive USt dargestellt.

Ergebnis der Besprechung vom 8. Oktober 2002 war ein reduzierter Maßnahmenkatalog. Die geschätzten Gesamtkosten verringerten sich von rund €9,71 Mio auf rund €5,36 Mio. Dabei wurde davon ausgegangen, dass bei Krankenhäusern mit einem Grundversorgungsauftrag eine Landemöglichkeit im Nahbereich gegeben war, die mit einer erforderlichen technischen Mindestausstattung (zB Beleuchtung) zu versehen waren. Die Kosten für derartige Verbesserungen waren durch die ordentlichen Haushalte zu bedecken und wurden daher für einen außerordentlichen Haushalt (für das Projekt) nicht mehr berücksichtigt.

4.5 Stand November 2002

Am 5. November 2002 wurde dem 38. Ständigen Ausschuss des NÖGUS über die erarbeiteten Ergebnisse der HLE-Arbeitsgruppe berichtet.

Dazu gab die Geschäftsführung des NÖGUS folgende Stellungnahme ab. „Die Geschäftsführung befürwortet die Planung und Errichtung von Landeplätzen bzw. die Schaffung von Landemöglichkeiten bei den NÖ Fondskrankenhäusern.“ Grundlage hierfür sollte der überarbeitete Maßnahmenkatalog und die darin enthaltene Prioritätenreihung sein.

Im Beschlussantrag nahm der Ständige Ausschuss den Maßnahmenkatalog zustimmend zur Kenntnis und erteilte für die weitere Projektierung der HLE bei den NÖ Fondskrankenhäusern die Freigabe. Der Ständige Ausschuss war über den weiteren Verlauf der Projektabwicklung zu informieren.

4.6 Stand April 2006

Die HLE-Arbeitsgruppe hat im April 2006 die bis dahin umgesetzten Maßnahmen mit folgenden Teilnehmern besprochen:

- drei Vertreter der NÖ LK-Holding
- ein Vertreter des Christophorus Flugrettungsvereins
- ein Vertreter des Amtes der NÖ Landesregierung, Abteilung GS1
- ein Vertreter des Amtes der NÖ Landesregierung, Abteilung BD4
- ein Vertreter des Amtes der NÖ Landesregierung, Abteilung BD6

Das Ergebnis wurde wie folgt protokolliert:

4.6.1 Regionale Schwerpunktkrankenhäuser / Priorität 1

„Die regionalen Schwerpunktkrankenhäuser Amstetten, Mistelbach, Horn, Krems, St. Pölten, Wiener Neustadt weisen einen Hubschrauberlandeplatz auf, der den gesetzlichen Bestimmungen entspricht.“ Das Nachrüsten einer Funksteuerung für die Landeplatzbefahrung beim Krankenhaus St. Pölten wurde angeregt.

4.6.2 Krankenhäuser mit Unfallabteilungen / Priorität 2

Für die Krankenhäuser Neunkirchen, Korneuburg, Mödling und Baden war die Errichtung von gemäß ZFV 1972 bewilligten HLE bis zum Jahr 2008 vorgesehen.

Am Standort Neunkirchen sollte eine neue HLE im Zuge der vorgesehenen Neuerrichtung eingeplant werden. Der Standort Korneuburg wurde – trotz vorhandener Unfallabteilung – zu diesem Zeitpunkt nicht angefliegen. Am Standort Baden wurde eine behördlich bewilligte HLE errichtet und im Mai 2003 in Betrieb genommen. Der Standort Mödling wird weiterhin bis auf geringe Einschränkungen, zB bei starkem Wind, angefliegen. Im Zuge der geplanten Neuerrichtung des Krankenhauses Mödling sollte eine neue – günstiger gelegene – HLE eingeplant werden.

4.6.3 Grundversorgungskrankenhäuser / Priorität 3

Für die Standorte Gmünd, Hollabrunn, Hainburg, Lilienfeld, Melk, Scheibbs, Stockerau, Tulln, Zwettl, Waidhofen/Thaya, Waidhofen/Ybbs, Klosterneuburg war eine Bau durchführung ab dem Jahr 2008 vorgesehen.

An den Standorten Zwettl, Tulln, Scheibbs und Waidhofen/Ybbs wurde die Errichtung neuer HLE jedoch bereits in laufende Um- und Zubauten eingebunden und waren diese zum damaligen Zeitpunkt bereits errichtet oder in Bau.

Zu den übrigen Standorten der Priorität 3 wurde im Einzelnen (auszugsweise) festgehalten:

- Gmünd: Die Errichtung einer luftfahrtrechtlich genehmigungsfähigen HLE ist aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht möglich. Die Landungen erfolgen derzeit auf einem nahe gelegenen Feld.
- Waidhofen/Thaya: Derzeitige Landungen erfolgen am Fußballplatz und dies wird vorläufig bis zur Umsetzung eines konkreten Projekts auch weiterhin so gehandhabt.
- Stockerau: Von der Krankenhausverwaltung wurde als Grundlage einer Kostenschätzung ein HLE-Projekt vorgelegt. Dieses sah vor, im Anschluss an die bestehende Notfallversorgung die Grünfläche zu überdachen und als HLE auszustatten. Tatsächlich wird bis zum Prüfungszeitraum im Anlassfall am Flugplatz Stockerau gelandet.
- Klosterneuburg: Die Errichtung einer luftfahrtrechtlich genehmigungsfähigen HLE ist aufgrund der beengten Platzverhältnisse sowie der dichten Verbauung des gesamten Gebiets nicht möglich. Die Landungen erfolgen derzeit auf einem nahe gelegenen Freizeitgelände.
- Hollabrunn: Die erforderlichen Adaptierungen des Platzes wurden im Rahmen des ordentlichen Haushalts durchgeführt. Die luftfahrtrechtliche Bewilligung ist noch ausständig.
- Hainburg: Die erforderlichen Adaptierungen werden mit dem zuständigen Luftfahrtsachverständigen besprochen. Die Finanzierung erfolgt aus dem ordentlichen Haushalt.

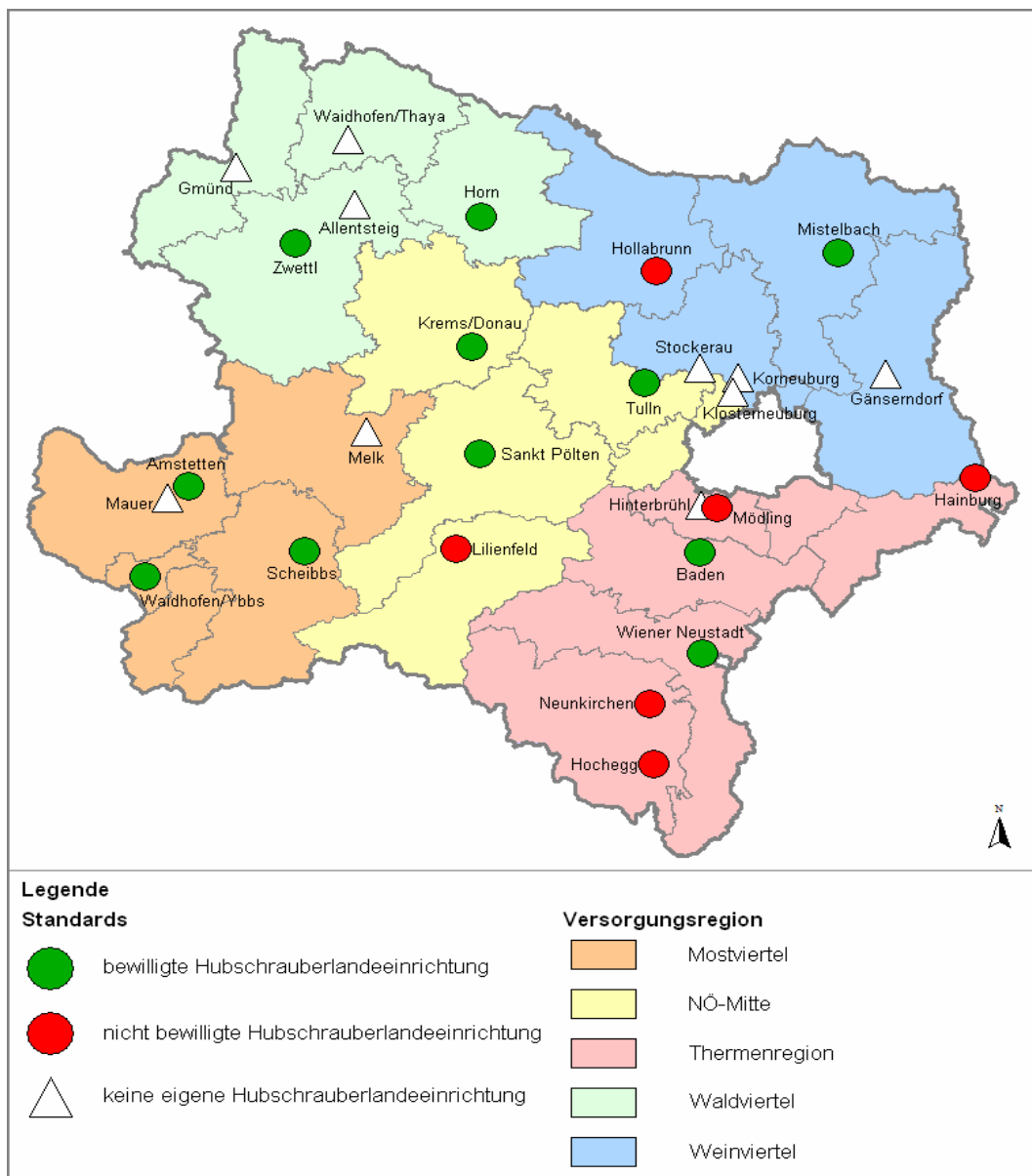
- Lilienfeld: Die Vergrößerung des bestehenden Platzes in Form einer Auskragung über den Parkplätzen wird in die Zielplanung aufgenommen. Aufgrund des Departments Unfallchirurgie und der exponierten Lage im Ski- und Klettergebiet sind Primärflüge erforderlich und entsprechend diesem Erfordernis ist die Dringlichkeit der Umsetzung gegeben.

4.7 Stand Frühjahr 2010

Der Ausführungsstand im April 2010 wird im Punkt 5, Krankenhausstandorte, dargestellt.

4.8 Hubschrauberlandeereinrichtungs-Standards

In der nachfolgenden Karte sind die derzeitigen HLE-Standards bei den Krankenhausstandorten dargestellt:



4.9 Resümee Bedarfsplanung

Das Land NÖ hat den gesetzlichen Auftrag, einen funktionierenden Rettungs- und Krankentransportdienst sicherzustellen, und zwar sowohl am Boden als auch in der Luft. Ein ordnungsgemäßer Notarzthubschrauberdienst umfasst den Flugrettungsdienst an sich und – als Schnittstelle zu den Krankenanstalten – die HLE bei den Krankenhausstandorten.

Das im Jahr 2002 begonnene Projekt des NÖGUS bzw. der NÖ LK-Holding zum Ausbau der HLE bei den Krankenhausstandorten hat dem gesetzlichen Auftrag zur Sicherstellung eines Notarzthubschrauberdienstes Rechnung getragen. Die Erarbeitung eines diesbezüglichen Maßnahmenkatalogs sowie dessen begonnene Umsetzung waren aus damaliger Sicht nachvollziehbar.

Die Ergebnisse der Bedarfsplanung (Maßnahmenkatalog) wurden vom LRH inhaltlich nicht bewertet, insbesondere wurden keine Aussagen über den HLE-Bedarf an einzelnen Standorten getroffen. Der LRH hat jedoch die Methodik der Bedarfsplanung kritisch betrachtet.

Bedarfsplanung im Bauwesen ist:

- die methodische Ermittlung der Bedürfnisse, der Ziele und aller einschränkenden Gegebenheiten (Finanzmittel, Rahmenbedingungen) des Bauherrn und anderer wichtiger Beteiligter
- deren zielgerichtete Aufbereitung als „Bedarf“
- die Umsetzung in bautechnische Anforderungen

Wesentliche Grundlage bei einer methodischen Ermittlung der „Bedürfnisse“ ist eine verbindliche Systematik von (mehreren) Bedarfskriterien. Bei der HLE-Bedarfsplanung hätten neben den bestehenden Versorgungsaufträgen weitere konkrete Bedarfskriterien herangezogen werden müssen, wie zB Flugbewegungshäufigkeiten, erwartbare künftige Flugbewegungen, Bau- und Betriebskosten. Derartige Bedarfskriterien wurden im Fall der HLE-Arbeitsgruppe von den entscheidungsbefugten Gremien weder entwickelt noch verbindlich erklärt. So war es im Fall Melk möglich, mit einer Einzelentscheidung vom beschlossenen Maßnahmenkatalog wiederum abzugehen. Nur mit verbindlichen Bedarfskriterien kann eine langfristige konsequente Umsetzung von Maßnahmen oder Projekten sichergestellt werden.

Ergebnis 1

In Hinkunft sind als Grundlage bei der Bedarfsplanung für Hubschrauberlande-einrichtungen konkrete Bedarfskriterien von den entscheidungsbefugten Gremien bzw. Personen verbindlich festzulegen, damit eine konsequente Umsetzung von Maßnahmen bzw. Projekten sichergestellt werden kann.

Stellungnahme der NÖ Landesregierung:

Wie aus dem Bericht des Landesrechnungshofes hervorgeht, wurde die Frage ob bzw. wie ein Hubschrauberlandeplatz gebaut oder adaptiert wird, unter Einbeziehung aller relevanten Entscheidungsträger bis dato unter Berücksichtigung des Versorgungsauftrages sowie der jeweiligen wirtschaftlichen Gesamtsituation geklärt. Auch die im Bericht erwähnten Bedarfskriterien, wie Flugbewegungshäufigkeiten und die Bau- und Betriebskosten, wurden bereits in der Vergangenheit als Entscheidungsgrundlage herangezogen. Zukünftig werden diese im Sinne der Empfehlung verfeinert und schriftlich festgehalten werden.

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Aufgrund der derzeit stattfindenden grundlegenden Änderungen in der Krankenhausstruktur in NÖ (Zusammenführung der Krankenanstalten unter einen Rechtsträger, Erarbeitung des Regionalen Strukturplans Gesundheit als Grundlage für den Landeskrankenanstaltenplan) ist es notwendig, den HLE-Maßnahmenkatalog zu adaptieren. Dabei ist auch auf die Ausführungen unter Punkt 7.6, Flugrettungseinsätze, Bedacht zu nehmen. Darauf aufbauend ist eine konsequente Umsetzung anzustreben.

Ergebnis 2

Der beschlossene Maßnahmenkatalog für die Errichtung von Hubschrauberlandeereinrichtungen ist auf die aktuellen Gegebenheiten anzupassen und in der Folge konsequent umzusetzen.

Stellungnahme der NÖ Landesregierung:

Nach der im Jahr 2008 abgeschlossenen Zusammenführung aller Kliniken unter einer Trägerschaft ist es – wie in den Planungen bereits vorgesehen - sinnvoll, die vom Landesrechnungshof geforderte Anpassung des Maßnahmenkatalogs für die Hubschrauberlandeplätze erst dann vorzunehmen, wenn auch die Erarbeitung des Regionalen Strukturplans Gesundheit abgeschlossen ist.

Dieser Plan wird Ende des Jahres 2010 vorliegen und wird wiederum zu Änderungen z.B. im Versorgungsauftrag der Landeskliniken führen. Nach Beschlussfassung erfolgt eine entsprechende Umsetzung.

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

5 Krankenhausstandorte

Die für den Betrieb der NÖ Landeskliniken zuständige NÖ LK-Holding konnte nur spärliche Angaben und Daten über die HLE zur Verfügung stellen. Im Fachbereich „Bau- und Facilitymanagement“ der Kaufmännischen Geschäftsführung war für den Betriebsbereich HLE niemand zuständig.

Eine effiziente Koordinierung des Betriebsbereichs HLE durch die NÖ LK-Holding war unter diesen Gegebenheiten jedenfalls nicht möglich.

Ergebnis 3

Die Angelegenheiten für die Errichtung und den Betrieb der Hubschrauberlande-einrichtungen sind in die Aufbauorganisation der NÖ Landeskliniken-Holding entsprechend einzubinden.

Stellungnahme der NÖ Landesregierung:

Die Empfehlung des Landesrechnungshofes wird umgesetzt werden, wobei in der Aufbauorganisation der NÖ Landeskliniken-Holding die Agenden der Bau bzw. Umbautätigkeiten von Hubschrauberlandeplätzen der Abteilung „Bau und Facility Management“ zugeordnet werden und auch personelle Vorsorge getroffen wird, dass zukünftig auch eine entsprechende Koordination und Abstimmung stattfinden wird. Die eigentliche Betriebsführung der einzelnen Standorte verbleibt ausschließlich in der Verantwortung der jeweiligen Klinikleitung.

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Weil die NÖ LK-Holding nur spärliche Daten über die HLE zur Verfügung stellen konnte, musste vom LRH erst ein Fragebogen für eine Bestandsaufnahme der HLE bei den NÖ Landeskliniken entworfen werden, der dann an alle NÖ Landeskliniken versandt wurde. Die Fragebögen wurden von allen NÖ Landeskliniken retourniert.

Nachfolgend wird ein Überblick über den Bestand der HLE im April 2010 gegeben. Die Gliederung erfolgte nach den Funktionstypen der Kliniken: Zentral-, Schwerpunkt-, Standard-, Sonderkrankenanstalt

5.1 St. Pölten

5.1.1 Beschreibung

Am Krankenhausstandort St. Pölten besteht eine behördlich bewilligte HLE. Sie ist als Dachlandeplatz ausgeführt und befindet sich am Dach über dem achten Obergeschoß des Hauses A9 (Bettentrakt Süd). Die Notaufnahme befindet sich im Erdgeschoß. Die HLE wird über ein Stiegenhaus und einen Bettenaufzug erschlossen. Sie ist für Hubschrauber bis zu einem höchstzulässigen Abfluggewicht von 5 t genehmigt. Der Flugbetrieb ist für Sichtflug bei Tag und Nacht zugelassen.

Die rechteckige Aufsetzfläche mit einem Ausmaß von 25,9 mal 25,9 m weist eine Fläche von rund 655 m² auf. Der runde Aufsetzbereich mit einem Durchmesser von 15 m weist eine Fläche von rund 177 m² auf (Piste Klasse C). Die Sicherheitsfläche umgibt die Piste ebenfalls rund in einer Breite von 5 m, sodass eine Gesamtfläche des Landeplatzes von rund 491 m² vorliegt.

Die Tragkonstruktion der HLE besteht aus Stahl und einer darüber liegenden Stahlbetonplatte, die Oberfläche ist mit einem Hartgussasphalt beschichtet und elektrisch beheizt. Die Aufsetzfläche ist allseitig von einer untergesetzten Absturzsicherung aus Stahl für Personen umgeben.

Im Falle einer Betriebssperre wird die militärische HLE der „Hesserkaserne“ in St. Pölten als Ersatzlandeplatz angefliegen. Diesbezüglich besteht eine schriftliche Vereinbarung mit dem Militärkommando NÖ vom 25. September 2008, die zum 31. Dezember 2015 gültig ist.

5.1.2 Behördenverfahren

- Baubehördliche Genehmigung an die Stadtgemeinde St. Pölten⁶ durch den Bürgermeister der Landeshauptstadt St. Pölten mit Bescheid vom 1. Dezember 1989.
- Baubehördliche Benützungsbewilligung an die Stadtgemeinde St. Pölten durch den Bürgermeister der Landeshauptstadt St. Pölten mit Bescheid vom 7. März 1991.
- Zivilflugplatz-Bewilligung und luftfahrtrechtliche Bewilligung für die Errichtung einer zivilen Bodeneinrichtung an die Stadtgemeinde St. Pölten durch den Landeshauptmann von NÖ mit Bescheid vom 22. August 1990.
- Luftfahrtrechtliche Betriebsaufnahmegenehmigung des Zivilflugplatzes, Bewilligung für die Benützung einer zivilen Bodeneinrichtung, Festlegung des Flugplatzrettungsbereichs und Genehmigung des Einsatzplans an die Stadtgemeinde St. Pölten durch den Landeshauptmann von NÖ mit Bescheid vom 3. April 1991.
- Widerruf der Zivilflugplatz-Bewilligung (Aufhebung des Bescheids vom 22. August 1990) durch den Landeshauptmann vom 28. Mai 1997.
- Neuerliche Zivilflugplatz-Bewilligung, luftfahrtrechtliche Betriebsaufnahmegenehmigung des Zivilflugplatzes, Festlegung des Flugplatzrettungsbereichs und Genehmigung des Einsatzplans an das Land NÖ⁷ durch den Landeshauptmann von NÖ mit Bescheid vom 19. Juli 2005.

5.1.3 Flugtechnische Daten

- Platzkennung: „St. Pölten – Krankenhaus“ („LOAX“)
- Flugplatzbezugspunkt: 48°12'48" Nord / 15°37'45" Ost
- Flugplatzbezugshöhe: 304 m
- An- und Abflugrichtung: 252° und 072°
- Pistenbezeichnungen: „25“ und „07“

⁶ Die Stadtgemeinde St. Pölten war zu diesem Zeitpunkt Rechtsträger des Krankenhauses und somit auch Flugplatzhalter.

⁷ Das Land NÖ übernahm die Rechtsträgerschaft des Krankenhauses St. Pölten mit 1. Jänner 2005.

5.1.4 Befeuerung und technische Ausstattung

- Hindernis- und Gefahrenbefeuerung (Tag- und Nachtkennung) am Kamin Fernheizwerk Nord in LED Technologie
- Hindernisbefeuerung am Dach des Krankenhauses
- Landeplatzbefeuerung
- manuelle Schaltung der Landeplatzbefeuerung durch den Portier über telefonische Anforderung
- beleuchteter Windrichtungsanzeiger auf einem Mast neben dem Landeplatz
- Flugplatzleuchtfeuer am Aufzugshaus
- Anschluss der Befeuerungen an die Notstromversorgung des Krankenhauses
- Feuerlöscheinrichtung

5.1.5 Hindernisse

Die Anflugflächen sind augenscheinlich frei von Hindernissen. Die Überdachung der Transportrampe, die südliche Dachkante des Zentralgebäudes und eine Antenne ragen in die nördliche Übergangsfläche, der Kamin des Fernheizwerks Nord ragt in die südliche Übergangsfläche hinein. Die Hindernisse beeinträchtigen die flugbetriebliche Sicherheit nicht, da sie mit einer Hindernisbefeuerung ausgestattet sind.

5.2 Amstetten

5.2.1 Beschreibung

Am Krankenhausstandort Amstetten besteht eine behördlich bewilligte HLE. Sie ist als Bodenlandeplatz ausgeführt und direkt im südwestlichen Teil des Krankenhausareals in unmittelbarer Nähe der Erstaufnahme situiert. Die HLE ist für Hubschrauber bis zu einem höchstzulässigen Abfluggewicht von 6 t genehmigt. Der Flugbetrieb ist für Sichtflug bei Tag und Nacht zugelassen.

Der runde Aufsetzbereich mit einem Durchmesser von 16,95 m weist eine Fläche von rund 226 m² auf (Piste Klasse C). Die Sicherheitsfläche umgibt die Piste ebenfalls rund in einer Breite von 5 m, sodass eine Gesamtfläche von rund 570 m² vorliegt.

Die Oberfläche ist mit Asphaltbeton befestigt. Der Landeplatz ist nicht beheizt. Er wird, wie die übrigen Außenanlagen, durch einen beauftragten privaten Winterdienst schnee- und eisfrei gehalten.

5.2.2 Behördenverfahren

- Zivilflugplatz-Bewilligung und luftfahrtrechtliche Bewilligung⁸ für die Errichtung einer zivilen Bodeneinrichtung an die Stadtgemeinde Amstetten durch den Landeshauptmann von NÖ mit Bescheid vom 15. April 2003.
- Luftfahrtrechtliche Betriebsaufnahmegewilligung des Zivilflugplatzes und Bewilligung für die Benützung einer zivilen Bodeneinrichtung an die Stadtgemeinde Amstetten durch die BH Amstetten mit Bescheid vom 21. bzw. 29. Oktober 2003.
- Meldung des Landes NÖ zu der Änderung des Flugplatzhalters⁹ an die BH Amstetten vom 23. März 2008 (zum Zeitpunkt der Prüfung war noch keine Reaktion der Behörde erfolgt).

5.2.3 Flugtechnische Daten

- Platzkennung: „Amstetten – Krankenhaus“ („LOAQ“)
- Flugplatzbezugspunkt: 48°07'36,21'' Nord / 14°52'51,17'' Ost
- Flugplatzbezugshöhe: 288,50 m
- An- und Abflugrichtung: 62° und 329°
- Pistenbezeichnungen: „06“ und „33“

5.2.4 Befeuerung und technische Ausstattung

- Hindernisbefeuerung an den Dacheckpunkten der Gebäude des Krankenhauses. Die südwestlich des Landeplatzes gelegenen Türme der „Herz Jesu Kirche“ werden bei Dunkelheit mit Scheinwerfern angestrahlt und so sichtbar gemacht.
- Landeplatzbefeuerung
- Flugplatzleuchtfeuer am Mastkopf des beleuchteten Windrichtungsanzeigers am Dach des Stiegenhauses 2, Haus C
- zweiter Windrichtungsanzeiger im unmittelbaren Bereich des Landeplatzes
- Anschluss der Befeuerungen an die Notstromversorgung des Krankenhauses
- Funkschaltung der Befeuerung vom Hubschrauber aus, zusätzlich manuelle Schaltung vor Ort möglich
- Feuerlöscheinrichtung

5.2.5 Hindernisse

Die Anflugflächen sind augenscheinlich frei von Hindernissen.

⁸

Die Stadtgemeinde Amstetten war zu diesem Zeitpunkt Rechtsträger des Krankenhauses und somit auch Flugplatzhalter.

⁹

Das Land NÖ übernahm die Trägerschaft des Krankenhauses Amstetten mit 1. Jänner 2005.

5.3 Horn

5.3.1 Beschreibung

Am Krankenhausstandort Horn besteht eine behördlich bewilligte HLE. Sie ist als Bodenlandeplatz ausgeführt und direkt am Krankenhausareal nordöstlich des Haupteinganges situiert. Der Weg zur Notaufnahme ist kurz. Die HLE ist für Hubschrauber bis zu einem höchstzulässigen Abfluggewicht von 6 t genehmigt. Der Flugbetrieb ist für Sichtflug bei Tag und Nacht zugelassen.

Der runde Aufsetzbereich mit einem Durchmesser von 16,65 m weist eine Fläche von rund 218 m² auf (Piste Klasse C). Die Sicherheitsfläche umgibt die Piste ebenfalls rund in einer Breite von 5 m, sodass eine Gesamtfläche von rund 558 m² vorliegt.

Die Oberfläche ist mit Asphaltbeton befestigt. Der Landeplatz ist nicht beheizt. Er wird, wie die übrigen Außenanlagen, durch einen beauftragten privaten Winterdienst schnee- und eisfrei gehalten.

5.3.2 Behördenverfahren

- Zivilflugplatz-Bewilligung und Bewilligung für die Errichtung einer zivilen Bodeneinrichtung an die Stadtgemeinde Horn¹⁰ durch den Landeshauptmann von NÖ mit Bescheid vom 21. August 1992.
- Änderung der Zivilflugplatz-Bewilligung, luftfahrtrechtliche Betriebsaufnahmebewilligung und Bewilligung für die Benützung einer zivilen Bodeneinrichtung an die Stadtgemeinde Horn durch den Landeshauptmann von NÖ mit Bescheid vom 19. August 1993.
- Festlegung des Flugplatzrettungsbereichs und Genehmigung des Einsatzplans an die Stadtgemeinde Horn durch den Landeshauptmann von NÖ mit Bescheid vom 29. März 2004.
- Festlegung des Flugplatzrettungsbereichs und Genehmigung des Einsatzplans an den Krankenanstaltenverband Waldviertel¹¹ durch die BH Horn mit Bescheid vom 28. Oktober 2004.
- Änderung des Zivilflugplatzhalters und Zivilflugplatz-Bewilligung und Genehmigung des Einsatzplans an das Land NÖ¹² durch die BH Horn mit Bescheid vom 26. August 2009.

¹⁰ Die Stadtgemeinde Horn war zu diesem Zeitpunkt Rechtsträger des Krankenhauses und somit Flugplatzhalter. Sie ließ das Bauwerk durch ein Leasingunternehmen finanzieren und errichten.

¹¹ Die Stadtgemeinde Horn hat im Jahr 2000 die Trägerschaft des Krankenhauses an den Krankenanstaltenverband Waldviertel (Körperschaft öffentlichen Rechts) übertragen.

¹² Das Land NÖ übernahm die Trägerschaft des Krankenhauses Horn mit 1. Jänner 2006.

5.3.3 Flugtechnische Daten

- Platzkennung: „Horn – Krankenhaus“ („LOAH“)
- Flugplatzbezugspunkt: 48°40'11'' Nord / 15°39'43'' Ost
- Flugplatzbezugshöhe: 308,50 m
- An- und Abflugrichtung: 24° und 221°
- Pistenbezeichnungen: „04“ und „20“

5.3.4 Befeuerung und technische Ausstattung

- Hindernisbefeuerung am Krankenhausgebäude und an den näheren Gebäuden, zB Energiezentrale, Gesundheits- und Krankenpflegeschule
- Landeplatzbefeuerung
- beleuchteter Windrichtungsanzeiger am Boden neben dem Landeplatz
- beleuchteter Windrichtungsanzeiger samt Flugplatzleuchtfeuer am Dach des Krankenhauses
- Anschluss der Befeuerungen an die Notstromversorgung des Krankenhauses
- manuelle Schaltung der Befeuerungen durch den Portier über telefonische Anforderung
- Feuerlöscheinrichtung

5.3.5 Hindernisse

Die Anflugflächen sind augenscheinlich frei von Hindernissen. Die Übergangsflächen werden durch mehrere Hindernisse, zB das Krankenhausgebäude und die Energiezentrale, durchragt. Sie beeinträchtigen die flugbetriebliche Sicherheit nicht, da sie mit Hindernisfeuern ausgestattet sind.

5.4 Krems

5.4.1 Beschreibung

Am Krankenhausstandort Krems besteht eine behördlich bewilligte HLE. Sie ist auch gleichzeitig der Standort eines Rettungshubschraubers des Christophorus Flugrettungsvereins (siehe Punkt 7.4.1, Krems – Christophorus 2).

Die HLE ist als Bodenlandeplatz ausgeführt und nördlich des Krankenhausgebäudes unmittelbar an der Gemeindestraße situiert. Der Weg zur Notaufnahme ist kurz. Die HLE ist für Hubschrauber bis zu einem höchstzulässigen Abfluggewicht von 6 t genehmigt. Der Flugbetrieb ist für Sichtflug bei Tag und Nacht zugelassen.

Der runde Aufsetzbereich mit einem Durchmesser von 16,65 m weist eine Fläche von rund 218 m² auf (Piste Klasse C). Die Sicherheitsfläche umgibt die Piste ebenfalls rund in einer Breite von 5 m, sodass eine Gesamtfläche von rund 558 m² vorliegt.

Die Oberfläche ist asphaltiert und nicht beheizt. Der Landeplatz wird wie die übrigen Außenanlagen durch den hauseigenen Winterdienst schnee- und eisfrei gehalten.

5.4.2 Behördenverfahren

- Zivilflugplatz-Bewilligung an die Stadtgemeinde Krems¹³ durch den Landeshauptmann von NÖ mit Bescheid vom 9. Jänner 1984.
- Luftfahrtrechtliche Bewilligung für die Errichtung einer zivilen Bodeneinrichtung (Hubschrauberhangar) an die Stadtgemeinde Krems durch den Landeshauptmann von NÖ mit Bescheid vom 17. Juni 1987.
- Luftfahrtrechtliche Betriebsaufnahmegewilligung des Zivilflugplatzes sowie Benützungsbewilligung des Hubschrauberhangars, der hydraulischen Hebebühne samt Transportwagen auf Schienen, der Treibstoffanlage samt Zapfsäule, der elektrischen Anlage des Landeplatzes an die Stadtgemeinde Krems durch den Landeshauptmann von NÖ mit Bescheid vom 16. Dezember 1987.
- Wasserrechtliche Bewilligung für die Lagerung von Kerosin und Hydrauliköl an die Stadtgemeinde Krems durch den Landeshauptmann von NÖ mit Bescheid vom 29. Dezember 1988.
- Luftfahrtrechtliche Bewilligung für die Errichtung einer zivilen Bodeneinrichtung (Hubschrauberhebebühne samt Transportwagen auf Schienen) an die Stadtgemeinde Krems durch den Landeshauptmann von NÖ mit Bescheid vom 23. November 1999.
- Luftfahrtrechtliche Bewilligung für die Benützung einer zivilen Bodeneinrichtung (Hubschrauberhebebühne samt Transportwagen auf Schienen) an die Stadtgemeinde Krems durch den Landeshauptmann von NÖ mit Bescheid vom 11. September 2000.
- Festlegung des Flugplatzrettungsbereichs und Genehmigung des Einsatzplans an die Stadtgemeinde Krems durch den Landeshauptmann von NÖ mit Bescheid vom 15. April 2003.
- Meldung zu der Änderung des Flugplatzhalters¹⁴ an die Bezirkshauptmannschaft Krems mit Schreiben vom 15. April 2009 (dieses Schreiben erging an eine unzuständige Behörde, richtigerweise wäre es an den Magistrat der Stadt Krems zu richten gewesen).

5.4.3 Flugtechnische Daten

- Platzkennung: „Krems – Krankenhaus“ („LOAK“)
- Flugplatzbezugspunkt: 48°24'48'' Nord / 15°36'59'' Ost
- Flugplatzbezugshöhe: 197 m
- An- und Abflugrichtung: 80° und 227°
- Pistenbezeichnungen: „08“ und „26“

¹³

Die Stadtgemeinde Krems war zu diesem Zeitpunkt Rechtsträger des Krankenhauses und somit auch Flugplatzhalter.

¹⁴

Das Land NÖ übernahm die Rechtsträgerschaft des Krankenhauses Krems mit 1. Jänner 2006.

5.4.4 Befeuerung und technische Ausstattung

- Hindernisbefeuerung am Krankenhausgebäude, Personalwohnheim
- Landeplatzbefeuerung
- beleuchteter Windrichtungsanzeiger samt Flugplatzleuchtfeuer am Dach des Personalwohnhauses
- Funkschaltung der Befeuerung vom Hubschrauber aus, zusätzlich manuelle Schaltung vor Ort möglich
- Feuerlöscheinrichtung

5.4.5 Hindernisse

Die Anflugflächen sind augenscheinlich frei von Hindernissen. Folgende Hindernisse durchragen die Übergangsflächen:

- südliche Übergangsfläche: Hauptgebäude des Krankenhauses
- westliche Übergangsfläche: Baumgruppen und Gebäude der Hauptschule
- östliche Übergangsfläche: Personalwohnhaus

Die Gebäude beeinträchtigen die flugbetriebliche Sicherheit nicht, da sie mit einer Hindernisbefeuerung ausgestattet sind.

5.5 Mistelbach

5.5.1 Beschreibung

Am Krankenhausstandort Mistelbach besteht eine behördlich bewilligte HLE. Sie ist als Bodenlandeplatz ausgeführt und direkt im südwestlichen Bereich des Krankenhausgeländes in unmittelbarer Nähe des Schülerwohnheims und des Ausbildungszentrums situiert. Die Notaufnahme ist rund 100 m entfernt. Die HLE wurde auf einem zwölfeckigen Sockelbauwerk in 4,75 m Höhe über dem umliegenden Gelände aus Stahlbeton errichtet und wird über eine Zugangsrampe erschlossen. Im Sockelbauwerk unter der HLE wurde ein unbeheizter Lagerraum für unbrennbare Materialien eingerichtet. Sie ist für Hubschrauber bis zu einem höchstzulässigen Abfluggewicht von 6 t genehmigt. Der Flugbetrieb ist für Sichtflug bei Tag und Nacht zugelassen.

Der runde Aufsetzbereich mit einem Durchmesser von 15 m weist eine Fläche von rund 177 m² auf (Piste Klasse C). Die Piste ist kreisrund, mit einem Durchmesser von 15 m. Die Sicherheitsfläche umgibt die Piste ebenfalls rund in einer Breite von 5 m, sodass eine Gesamtfläche von rund 491 m² vorliegt.

Um die Aufsetzfläche wurde eine 1,75 m auskragende, mit einem Stahlnetz bespannte Absturzsicherung für Personen angebracht. Die Oberfläche ist mit Asphaltfeinbeton beschichtet und elektrisch beheizt.

5.5.2 Behördenverfahren

- Zivilflugplatz-Bewilligung sowie luftfahrtrechtliche Bewilligung für die Errichtung einer zivilen Bodeneinrichtung an den Gemeindeverband Weinviertelklinikum¹⁵ durch die BH Mistelbach mit Bescheid vom 9. August 2004.
- Luftfahrtrechtliche Betriebsaufnahmegenehmigung des Zivilflugplatzes, Benützungsbewilligung für die zivile Bodeneinrichtung, Festlegung der Tragfähigkeit der Bewegungsflächen, Genehmigung des Einsatzplans und Festlegung des Flugplatzrettungsbereichs an das Land NÖ¹⁶ durch die BH Mistelbach mit Bescheid vom 20. September 2005.

5.5.3 Flugtechnische Daten

- Platzkennung: „Mistelbach – Krankenhaus“ („LOBM“)
- Flugplatzbezugspunkt: 48°34'01'' Nord / 16°34'51'' Ost
- Flugplatzbezugshöhe: 218 m
- An- und Abflugrichtung: 68° und 338°
- Pistenbezeichnungen: „07“ und „34“

5.5.4 Befeuerung und technische Ausstattung

- Hindernisbefeuerung an allen auf dem Krankenhausgelände befindlichen Gebäuden
- Landeplatzbefeuerung
- Flugplatzleuchtfeuer am Mastkopf des beleuchteten Windrichtungsanzeigers am Dach des Schülerwohnheims
- Anschluss der Befeuerungen an die Notstromversorgung des Krankenhauses
- Hindernisbefeuerung über einen Dämmerungsschalter gesteuert
- Funkschaltung der Landeplatzbefeuerungen und des Flugplatzleuchtfeuers vom Hubschrauber aus, zusätzlich manuelle Schaltung vor Ort möglich
- Feuerlöscheinrichtung

5.5.5 Hindernisse

Die Anflugflächen sind augenscheinlich frei von Hindernissen. Im Sicherheitshinweis der Abteilung BD4 vom 2. August 2005 wurde darauf hingewiesen, dass das südwestlich der Piste zwischen den Anflugsektoren gelegene in Privatbesitz befindliche Areal nicht überflogen werden darf. Grund dieser Einschränkung sind die Emissionen der Rettungshubschrauber, insbesondere Luftströmung und Lärm.

¹⁵ Der Gemeindeverband Weinviertelklinikum war zu diesem Zeitpunkt Rechtsträger des Krankenhauses und somit auch Flugplatzhalter.

¹⁶ Das Land NÖ übernahm die Rechtsträgerschaft des Weinviertelklinikums mit 1. Jänner 2005.

5.6 Wr. Neustadt

5.6.1 Beschreibung

Am Krankenhausstandort Wr. Neustadt besteht eine behördlich bewilligte HLE. Sie ist als Dachlandeplatz über dem Parkhaus unmittelbar neben dem Krankenhaus ausgeführt. Die Notaufnahme befindet sich im Erdgeschoß des Krankenhauses. Die HLE ist mit einem eigenen Patientenlift und über ein Stiegenhaus erreichbar. Die Fahrzeugrampe des Parkhauses wurde bis auf das Dach weitergeführt, sodass die HLE auch mit Fahrzeugen erreicht werden kann. Die HLE ist für Hubschrauber bis zu einem höchstzulässigen Abfluggewicht von 6 t genehmigt. Der Flugbetrieb ist für Sichtflug bei Tag und Nacht zugelassen.

Ein Lande- und ein Abstellplatz wurden ausgeführt. Der runde Aufsetzbereich des Landeplatzes mit einem Durchmesser von 16,35 m weist eine Fläche von rund 210 m² auf (Piste Klasse C). Die Piste wird von einem quadratischen, an der engsten Stelle 5,0 m breiten Sicherheitsstreifen umgeben. Südlich der Piste und des Sicherheitsstreifens wurde ein Abstellplatz mit den Ausmaßen von 27,55 m mal 24,70 m und einer Fläche von rund 680 m² hergestellt. Lande- und Abstellplatz wurden durch einen markierten Rollweg verbunden. Der Aufsetzbereich der Piste sowie die Kernbereiche von Rollweg und Abstellplatz sind elektrisch beheizt. An den Gebäudekanten wurde eine 1,5 m breite Absturzsicherung für Personen errichtet.

Ersatzlandeplatz ist der Stützpunkt von Christophorus 3 „Wiener Neustadt – Flugplatz“ („LOWA“).

5.6.2 Behördenverfahren

- Zivilflugplatz-Bewilligung sowie luftfahrtrechtliche Bewilligung für die Errichtung einer zivilen Bodeneinrichtung an die Stadtgemeinde Wr. Neustadt durch den Bürgermeister der Stadt Wr. Neustadt mit Bescheid vom 5. Mai 2003.
- Luftfahrtrechtliche Betriebsaufnahmewilligung des Zivilflugplatzes und Bewilligung für die Benützung der zivilen Bodeneinrichtung an die Stadt Wr. Neustadt durch den Bürgermeister der Stadt Wr. Neustadt mit Bescheid vom 2. August 2007.
- Änderung des Zivilflugplatzhalters – Bewilligung an das Land NÖ durch den Bürgermeister der Stadt Wr. Neustadt mit Bescheid vom 22. Februar 2010.

5.6.3 Flugtechnische Daten

- Platzkennung: „Krankenhaus –Wiener Neustadt“ („LOAI“)
- Flugplatzbezugspunkt: 47°48'57'' Nord / 16°14'49'' Ost
- Flugplatzbezugshöhe: 281 m
- An- und Abflugrichtung: 91° und 249°
- Pistenbezeichnungen: „09“ und „25“

5.6.4 Befeuerung und technische Ausstattung

- Hindernisbefeuerung auf den Krankenhausgebäuden und auf einem nördlich der HLE gelegenen Wohnhaus
- Landeplatz- und Abstellflächenbefeuerung
- beleuchteter Windrichtungsanzeiger samt Flugplatzleuchtfeuer am nächstgelegenen Krankenhausgebäude (Bettentrakt)
- Funkschaltung für die Landeplatzbefeuerung vom Hubschrauber aus, zusätzlich manuelle Schaltung vor Ort möglich; Aktivierung der Hindernisbefeuerung während der Nachtstunden
- Anschluss der Befeuerungen an die Notstromversorgung des Krankenhauses
- Feuerlöscheinrichtung

5.6.5 Hindernisse

Die Anflugflächen sind augenscheinlich frei von Hindernissen. Gemäß einer Vereinbarung des Krankenhauses mit dem Christophorus Flugrettungsverein werden die im Westen des Landeplatzes liegenden Gebäude nicht überflogen.

5.7 Baden

5.7.1 Beschreibung

Am Krankenhausstandort Baden besteht eine behördlich bewilligte HLE. Sie ist als Bodenlandeplatz ausgeführt und westlich des Krankenhausgebäudes am bestehenden unterirdischen Parkdeck situiert. Die Notaufnahme befindet sich in unmittelbarer Nähe. Die HLE ist für Hubschrauber bis zu einem höchstzulässigen Abfluggewicht von 6 t genehmigt. Der Flugbetrieb ist für Sichtflug bei Tag und Nacht zugelassen.

Der annähernd quadratische Aufsetzbereich mit Seitenlängen von 16,05 m und 15,00 m weist eine Fläche von rund 241 m² auf (Piste Klasse C). Die Sicherheitsfläche umgibt die Piste, wobei diese in Ab- und Anflugrichtung 5,0 m, an den beiden anderen Seiten 2,5 m breit ist, sodass eine Gesamtfläche von 321 m² vorliegt.

Die Oberfläche ist asphaltiert und nicht beheizt ausgeführt. Der Landeplatz wird, wie die übrigen Außenanlagen, durch einen beauftragten privaten Winterdienst schnee- und eisfrei gehalten.

5.7.2 Behördenverfahren

- Zivilflugplatz-Bewilligung und Bewilligung für die Errichtung einer zivilen Bodeneinrichtung an das Thermenklinikum Baden durch die BH Baden mit Bescheid vom 25. Februar 2003.
- Luftfahrtrechtliche Betriebsaufnahmegewilligung des Zivilflugplatzes, Benützungsbewilligung der zivilen Bodeneinrichtung, Genehmigung des Einsatzplans¹⁷ und Festlegung des Flugplatz-Rettungsbereichs an das Thermenklinikum Baden durch die BH Baden mit Bescheid vom 27. Mai 2003.
- Berichtigung des Bescheids vom 27. Mai 2003 an das Thermenklinikum Baden durch die BH Baden mit Bescheid vom 24. Juni 2003.
- Meldung hinsichtlich der Änderung des Flugplatzhalters¹⁸ an die BH Baden mit Schreiben vom 27. April 2009 (zum Zeitpunkt der Prüfung war noch keine Reaktion der Behörde erfolgt).

5.7.3 Flugtechnische Daten

- Platzkennung: „Baden – Krankenhaus“ („LOAF“)
- Flugplatzbezugspunkt: 48°00'01'' Nord / 16°15'08'' Ost
- Flugplatzbezugshöhe: 224 m
- An- und Abflugrichtung: 345° und 158°
- Pistenbezeichnungen: „34“ und „17“

5.7.4 Befeuerung und technische Ausstattung

- Hindernisbefeuerung am Krankenhausgebäude
- Landeplatzbefeuerung
- beleuchteter Windrichtungsanzeiger samt Flugplatzleuchtfeuer am Aufzughaus
- Anschluss der Befeuerungen an die Notstromversorgung des Krankenhauses
- Funkschaltung der Befeuerung vom Hubschrauber aus, zusätzlich manuelle Schaltung vom Portier möglich
- Feuerlöscheinrichtung

5.7.5 Hindernisse

Die Anflugflächen sind augenscheinlich frei von Hindernissen.

¹⁷ Einsatzpläne der Zivilflugplatzhalter sind gemäß § 10 Abs 3 der Zivilluftfahrt-Vorfall und Notfall-Maßnahmen-Verordnung (ZNV) der zur Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung zuständigen Behörde zur Genehmigung vorzulegen.

¹⁸ Das Land NÖ wurde mit 1. Jänner 2003 Rechtsträger des Krankenhauses Baden.

5.8 Gänserndorf

Am Standort des Medizinischen Zentrums Gänserndorf besteht keine HLE.

Gemäß dem „Maßnahmenkatalog 2002“ der NÖ LK-Holding ist aufgrund des medizinischen Auftrags als Tagesklinik für geplante operative Versorgung und postoperative Betreuung keine HLE erforderlich.

5.9 Gmünd

Am Krankenhausstandort Gmünd besteht keine HLE.

Bei erforderlichen Sekundärtransporten landet der Notarzthubschrauber nach vorheriger Vereinbarung am Sportplatz der Handelsakademie vis-a-vis dem Roten-Kreuz Gebäude. Der Sportplatz ist vom Krankenhausstandort rund 0,5 km entfernt. Der Patiententransport zur Landestelle muss daher mit einem Krankenwagen erfolgen.

Gemäß dem „Maßnahmenkatalog 2002“ der NÖ LK-Holding besteht zwar Bedarf an einer HLE, jedoch sei dies aufgrund beengter Platzverhältnisse nicht möglich.

5.10 Hainburg

5.10.1 Beschreibung

Am Krankenhausstandort Hainburg besteht eine HLE ohne luftfahrtrechtliche Genehmigung (Außenlandeplatz). Sie ist als Bodenlandeplatz ausgeführt und in einer Entfernung von rund 25 m östlich des Bauteils Ost situiert. Die Notaufnahme befindet sich in unmittelbarer Nähe.

Die quadratische Aufsetzfläche mit einer Seitenlänge von 20 m weist eine Fläche von 400 m² auf. Die Oberfläche ist betoniert und nicht beheizt. Markiert ist sie mit einem weißen Kreuz. Die Aufsetzfläche ist von einem 5 bis 15 m breiten Rasenstreifen umgeben. Daran anschließend befinden sich ein Fußgängerweg und PKW-Abstellplätze.

Der Landeplatz ist nicht beheizbar. Er wird, wie die übrigen Außenanlagen, durch einen beauftragten privaten Winterdienst schnee- und eisfrei gehalten.

5.10.2 Behördenverfahren

- Baubehördliche Genehmigung an die Stadtgemeinde Hainburg¹⁹ durch den Bürgermeister der Stadtgemeinde Hainburg mit Bescheid vom 26. Jänner 2005.
- Um luftfahrtrechtliche Genehmigung wurde nie angesucht.

¹⁹ Die Stadtgemeinde Hainburg war zu diesem Zeitpunkt Rechtsträger des Krankenhauses und somit auch Flugplatzhalter.

5.10.3 Flugtechnische Daten

- Platzkennung: nicht festgelegt
- Flugplatzbezugspunkt: 48°08'58'' Nord / 16°57'51'' Ost²⁰
- Flugplatzbezugshöhe: 161 m
- An- und Abflugrichtung: nicht festgelegt
- Pistenbezeichnungen: nicht festgelegt

5.10.4 Befeuerung und technische Ausstattung

- Hindernisbefeuerung an den Gebäudekanten des Krankenhauses und an den umliegenden Gebäuden und Aufbauten wie Feuerwehrgebäude, Rotkreuzgebäude, Straßenbeleuchtungskörper etc.
- Landeplatzbefeuerung
- beleuchteter Windrichtungsanzeiger am Dach des Krankenhauses
- manuelle Schaltung der Befeuerung durch den Portier über telefonische Anforderung

Feuerlöscheinrichtung ist keine vorhanden.

5.10.5 Hindernisse

Die Anflugflächen sind augenscheinlich frei von Hindernissen.

5.11 Hinterbrühl

Am Standort des Heilpädagogischen Zentrums Hinterbrühl besteht keine HLE.

Gemäß dem „Maßnahmenkatalog 2002“ der NÖ LK-Holding ist aufgrund des medizinischen Auftrags für Kinder- und Jugendpsychiatrie und Psychotherapie keine HLE erforderlich.

5.12 Hollabrunn

5.12.1 Beschreibung

Am Krankenhausstandort Hollabrunn besteht eine HLE ohne luftfahrtrechtliche Genehmigung (Außenlandeplatz). Die vorgesehene Adaptierung dieser HLE, die von der HLE-Arbeitsgruppe schon im Jahr 2006 als durchgeführt dargestellt wurde, erfolgte bis April 2010 nicht (siehe Punkt 4.6.3, Grundversorgungskrankenhäuser / Priorität 3).

Die HLE ist als Bodenlandeplatz ausgeführt. Situieret ist sie am Gelände des Krankenhauses, unmittelbar östlich des Hauptgebäudes. Die Notaufnahme befindet sich in unmittelbarer Nähe.

Die quadratische Aufsetzfläche mit einer Seitenlänge von 15 m weist eine Fläche von 225 m² auf. Die Sicherheitsfläche umgibt die Piste in einer Breite von 5 m, sodass eine Gesamtfläche von 625 m² vorliegt.

²⁰ Die Angaben wurden der Internetseite www.helipad.org entnommen.

Die Oberfläche ist betoniert und mit einem weißen Kreuz und einem H markiert. Der Landeplatz ist nicht beheizbar. Er wird während der Dienstzeit durch eigenes Personal, außerhalb der Dienstzeit durch einen beauftragten privaten Winterdienst schnee- und eisfrei gehalten.

5.12.2 Behördenverfahren

- Baubehördliche Genehmigung an die Stadtgemeinde Hollabrunn²¹ durch den Bürgermeister der Stadtgemeinde Hollabrunn mit Bescheid vom 27. Jänner 1987.
- Um luftfahrtrechtliche Genehmigung wurde nie angesucht.

5.12.3 Flugtechnische Daten

- Platzkennung: nicht festgelegt
- Flugplatzbezugspunkt: 48°33'46'' Nord / 16°05'27'' Ost²²
- Flugplatzbezugshöhe: 243 m
- An- und Abflugrichtung: nicht festgelegt
- Pistenbezeichnungen: nicht festgelegt

5.12.4 Befeuerung und technische Ausstattung

- Hindernisbefeuerung an den Eckpunkten des Krankenhausgebäudes und auf dem Kamin der Energiezentrale
- Landeplatzbefeuerung
- beleuchteter Windrichtungsanzeiger am Dach des Krankenhauses
- Flugplatzleuchtfeuer am Kamin der Energiezentrale
- Funkschaltung der Befeuerungen vom Hubschrauber, zusätzlich manuelle Schaltung durch den Portier über telefonische Anforderung
- Feuerlöscheinrichtung gibt es keine

5.12.5 Hindernisse

Die Anflugflächen sind augenscheinlich frei von Hindernissen. Die Bewegungsflächen sind von der Energiezentrale südlich und dem Krankenhausgebäude westlich der Aufsetzfläche durchragt. Sie beeinträchtigen die flugbetriebliche Sicherheit nicht, da sie mit einer Hindernisbefeuerung ausgestattet sind.

5.13 Klosterneuburg

Am Krankenhausstandort Klosterneuburg besteht keine HLE.

Bei erforderlichen Sekundärtransporten landet der Notarzhubschrauber nach vorheriger Vereinbarung am Parkplatz vor dem Haus der Freiwilligen Feuerwehr in Höflein. Der Parkplatz ist vom Krankenhausstandort rund 6,50 km entfernt. Der Patiententransport zur Landestelle muss daher mit einem Krankenwagen erfolgen.

²¹ Die Stadtgemeinde Hollabrunn war zu diesem Zeitpunkt Rechtsträger des Krankenhauses und somit auch Flugplatzhalter.

²² Die Angaben wurden der Internetseite www.helipad.org entnommen.

Gemäß dem „Maßnahmenkatalog 2002“ der NÖ LK-Holding ist aufgrund des Versorgungsauftrags eine HLE erforderlich.

5.14 Korneuburg

Am Krankenhausstandort Korneuburg besteht keine HLE.

Bei erforderlichen Sekundärtransporten landet der Notarzthubschrauber nach vorheriger Vereinbarung am Parkplatz beim Haus des Roten Kreuzes. Der Parkplatz ist vom Krankenhausstandort rund 0,5 km entfernt. Der Patiententransport zur Landestelle muss daher auch hier mit einem Krankenwagen erfolgen.

Gemäß dem „Maßnahmenkatalog 2002“ der NÖ LK-Holding ist aufgrund des Versorgungsauftrags eine HLE erforderlich.

5.15 Lilienfeld

5.15.1 Beschreibung

Am Krankenhausstandort Lilienfeld besteht eine HLE ohne luftfahrtrechtliche Genehmigung (Außenlandeplatz). Sie ist als Bodenlandeplatz ausgeführt. Situiert ist sie im unmittelbaren Bereich (nördlich) des „alten“ Bettentrakts und des „oberen“ Parkdecks. Die Notaufnahme befindet sich im Erdgeschoß des Krankenhausgebäudes.

Die rechteckige Aufsetzfläche mit einem Ausmaß von 8,0 mal 8,4 m weist eine Fläche von rund 67 m² auf. Die asphaltierte Oberfläche ist mit einem weißen Kreuz markiert. Umgebende Sicherheitsflächen sind nicht vorhanden.

Der Landeplatz ist nicht beheizbar. Er wird, wie die übrigen Außenanlagen, durch einen beauftragten privaten Winterdienst schnee- und eisfrei gehalten.

Laut Aussage des Flugbetriebsleiters des Christophorus Flugrettungsvereins ist die HLE Lilienfeld schwierig anzusteuern.

5.15.2 Behördenverfahren

- Um luftfahrtrechtliche Genehmigung wurde nie angesucht.

5.15.3 Flugtechnische Daten

- Platzkennung: nicht festgelegt
- Flugplatzbezugspunkt: 48°00'57'' Nord / 15°34'85'' Ost²³
- Flugplatzbezugshöhe: 413 m
- An- und Abflugrichtung: nicht festgelegt
- Pistenbezeichnungen: nicht festgelegt

5.15.4 Befeuerung und technische Ausstattung

Am Dach des Krankenhauses befindet sich ein Windrichtungsanzeiger.

²³ Die Angaben wurden der Internetseite www.helipad.org entnommen.

Ansonsten bestehen keine weiteren technischen Ausstattungen, insbesondere besteht keine Befeuerung des Landeplatzes.

5.15.5 Hindernisse

Die Anflugflächen sind augenscheinlich frei von Hindernissen.

5.16 Melk

Am Krankenhausstandort Melk besteht keine HLE.

Bei erforderlichen Sekundärtransporten landet der Notarzthubschrauber nach vorheriger Vereinbarung am Sportplatz beim „Bischöflichen Seminar“ oder am Sportplatz des „SC Melk“. Die Sportplätze sind rund 0,5 km vom Krankenhausstandort entfernt. Der Patiententransport zur Landestelle muss daher mit einem Krankenwagen erfolgen.

Der Standort Melk wurde vom LRH eingehender geprüft, siehe Punkt 6.3, Melk.

5.17 Mödling

5.17.1 Beschreibung

Am Krankenhausstandort Mödling besteht eine HLE ohne luftfahrtrechtliche Genehmigung (Außenlandeplatz). Sie ist als Bodenlandeplatz ausgeführt und im nordwestlichen Teil des Krankenhausgeländes bei der Einfahrt Buchenberggasse situiert. Die Notaufnahme befindet sich in unmittelbarer Nähe. An zwei Seiten der HLE grenzt der Besucherparkplatz getrennt durch eine Erschließungsstraße an.

Die quadratische Aufsetzfläche mit einer Seitenlänge von 15 m weist eine Fläche von 225 m² auf. Die Oberfläche ist asphaltiert. Markiert ist sie mit einem weißen Kreuz und einem H. Die Aufsetzfläche ist von einem 2,5 bis 4,0 m breiten asphaltierten Sicherheitsstreifen umgeben.

Der Landeplatz ist nicht beheizbar. Er wird, wie die übrigen Außenanlagen, durch einen beauftragten privaten Winterdienst schnee- und eisfrei gehalten.

5.17.2 Behördenverfahren

- Die Errichtung der HLE wurde der Baubehörde mit Schreiben vom 14. März 1988 mitgeteilt und von dieser mit Schreiben vom 29. Juni 1988 zur Kenntnis genommen.
- Um luftfahrtrechtliche Genehmigung wurde nie angesucht.

5.17.3 Flugtechnische Daten

- Platzkennung: nicht festgelegt
- Flugplatzbezugspunkt: 48°08'97'' Nord / 16°29'64'' Ost²⁴
- Flugplatzbezugshöhe: 216 m
- An- und Abflugrichtung: nicht festgelegt
- Pistenbezeichnungen: nicht festgelegt

²⁴ Angaben wurden der Internetseite www.helipad.org entnommen.

5.17.4 Befeuerung und technische Ausstattung

- Landeplatzbefeuerung
- beleuchteter Windrichtungsanzeiger samt Flugplatzleuchtfeuer am Dach des Krankenhauses
- manuelle Schaltung der Befeuerungen durch den Portier über telefonische Voranmeldung
- Feuerlöscheinrichtung

Hindernisbefeuerung ist keine vorhanden

5.17.5 Hindernisse

Die Anflugflächen sind augenscheinlich frei von Hindernissen.

5.18 Neunkirchen

5.18.1 Beschreibung

Am Krankenhausstandort Neunkirchen besteht eine HLE ohne luftfahrtrechtliche Genehmigung (Außenlandeplatz). Sie ist als Bodenlandeplatz ausgeführt und im südlichen Krankenhausareal situiert. In unmittelbarer Nähe befindet sich ein Parkplatz, von der die HLE auch erschlossen wird. Eine zentrale Notaufnahme besteht nicht. Die Patienten werden direkt in die behandelnde Station gebracht.

Die rechteckige Aufsetzfläche mit einem Ausmaß von 6 mal 9 m weist eine Fläche von 54 m² auf. Die Oberfläche ist betonierte und mit einem weißen H gekennzeichnet. Die Sicherheitsfläche umgibt die Piste quadratisch in einem Ausmaß von 25 mal 25 m, sodass eine Gesamtfläche von 625 m² vorliegt.

Der Landeplatz ist nicht beheizbar. Er wird, wie die übrigen Außenanlagen, durch den hauseigenen Winterdienst schnee- und eisfrei gehalten.

5.18.2 Behördenverfahren

- Um luftfahrtrechtliche Genehmigung wurde nie angesucht.

5.18.3 Flugtechnische Daten

- Platzkennung: nicht festgelegt
- Flugplatzbezugspunkt: 47°43'34'' Nord / 16°05'10'' Ost²⁵
- Flugplatzbezugshöhe: 341 m
- An- und Abflugrichtung: nicht festgelegt, der Anflug findet meistens aus östlicher Richtung statt
- Pistenbezeichnungen: nicht festgelegt

²⁵

Die Angaben wurden der Internetseite www.helipad.org entnommen.

5.18.4 Befeuerung und technische Ausstattung

- Hindernisbefeuerung auf dem westlich der HLE gelegenen Gebäude der Internen Abteilung
- einfache Landeplatzbefeuerung
- Windrichtungsanzeiger am Dach des Gebäudes der Internen Abteilung
- manuelle Schaltung der Befeuerung durch den Portier über telefonische Voranmeldung
- Feuerlöscheinrichtung

5.18.5 Hindernisse

Die Anflugflächen sind augenscheinlich frei von Hindernissen.

5.19 Scheibbs

5.19.1 Beschreibung

Am Krankenhausstandort Scheibbs besteht eine behördlich bewilligte HLE. Sie ist als Bodenlandeplatz ausgeführt und an der südwestlichen Ecke des Krankenhausareals situiert. Unterhalb der HLE wurde ein kleines Parkdeck errichtet. Eine neue Notaufnahme wurde zum Prüfungszeitraum in unmittelbarer Nähe zur HLE gebaut. Die HLE ist für Hubschrauber bis zu einem höchstzulässigen Abfluggewicht von 6 t genehmigt. Der Flugbetrieb ist für Sichtflug bei Tag und Nacht zugelassen.

Der runde Aufsetzbereich mit einem Durchmesser von 16 m weist eine Fläche von rund 201 m² auf (Piste Klasse C). Die Sicherheitsfläche umgibt die Piste ebenfalls rund in einer Breite von 5 m, sodass eine Gesamtfläche von rund 531 m² vorliegt. Die Landefläche liegt rund 4,5 m über dem Niveau der unmittelbar angrenzenden Gemeindestraße. An der Landeplatzkante wurde eine 1,5 m auskragende Absturzsicherung für Personen angebracht. Die Oberfläche ist betonierte und rutschhemmend (Klasse R12) ausgeführt. Im Winter wird die gesamte Landeplatzfläche durch eine Warmwasserheizung schnee- und eisfrei gehalten. Eine Wärmerückgewinnungsanlage (im Sommerbetrieb) wurde nicht installiert.

Die HLE war zwischen April 2009 und Mai 2010 wegen eines in unmittelbarer Nähe aufgestellten Baukrans (Zubauarbeiten beim Krankenhaus) geschlossen. Als Außen- bzw. Ersatzlandeplätze standen eine Grasfläche zwischen den Gebäuden des Roten Kreuzes und der Feuerwehr in einer Entfernung von rund 0,5 km oder der beleuchtbare Sportplatz in einer Entfernung von rund 2 km zur Verfügung.

5.19.2 Behördenverfahren

- Baubehördliche Genehmigung an die Stadtgemeinde Scheibbs²⁶ durch den Bürgermeister der Stadtgemeinde Scheibbs mit Bescheid vom 26. Jänner 2005.
- Zivilflugplatz-Bewilligung und luftfahrtrechtliche Bewilligung für zivile Bodeneinrichtungen an das Land NÖ²⁷ durch die BH Scheibbs mit Bescheid vom 5. September 2007.
- Luftfahrtrechtliche Betriebsaufnahmebewilligung des Zivilflugplatzes und Benützungsbewilligung der zivilen Bodeneinrichtungen an das Land NÖ durch die BH Scheibbs mit Bescheid vom 14. November 2007.

5.19.3 Flugtechnische Daten

- Platzkennung: „Scheibbs – Krankenhaus“ („LOBS“)
- Flugplatzbezugspunkt: 48°00'40'' Nord / 15°09'46'' Ost
- Flugplatzbezugshöhe: 328 m
- An- und Abflugrichtung: 154° und 22°
- Pistenbezeichnungen: „15“ und „02“

5.19.4 Befeuerung und technische Ausstattung

- Hindernisbefeuerung an den Gebäuden des Krankenhauses
- Landeplatzbefeuerung
- Anflugbefeuerung VASI²⁸
- beleuchteter Windrichtungsanzeiger samt Flugplatzleuchtfeuer am Dach des Krankenhauses („Kupelwiesertrakt“)
- Anschluss der Befeuerungen an die Notstromversorgung des Krankenhauses
- Funkschaltung der Befeuerung vom Hubschrauber aus, zusätzlich manuelle Schaltung vor Ort möglich
- Feuerlöscheinrichtung

5.19.5 Hindernisse

Die Anflugflächen sind augenscheinlich frei von Hindernissen.

5.20 Stockerau

Am Krankenhausstandort Stockerau besteht keine HLE.

Bei erforderlichen Sekundärtransporten landet der Notarzthubschrauber nach vorheriger Vereinbarung am Parkplatz beim „Sportzentrum Alte Au“. Der Parkplatz ist vom Kran-

²⁶ Die Stadtgemeinde Scheibbs war zu diesem Zeitpunkt Rechtsträger des Krankenhauses und somit auch Flugplatzhalter.

²⁷ Das Land NÖ übernahm die Rechtsträgerschaft des Krankenhauses Scheibbs mit 1. Jänner 2006.

²⁸ VASI (Visual Approach Slope Indicator): Ist ein optisches System, welches Piloten bei der Einhaltung des Gleitpfades im Anflug unterstützt.

kenhausstandort rund 1 km entfernt. Der Patiententransport zur Landestelle muss daher mit einem Krankenwagen erfolgen.

Gemäß dem „Maßnahmenkatalog 2002“ der NÖ LK-Holding ist aufgrund des Versorgungsauftrags eine HLE erforderlich.

5.21 Tulln

5.21.1 Beschreibung

Am Krankenhausstandort Tulln besteht eine behördlich bewilligte HLE. Der neue Dachlandeplatz wurde über dem bestehenden Dach des Krankenhauses errichtet. Das bestehende Stiegenhaus wurde bis auf Höhe der Landeplattform verlängert und als Fluchtstiegenhaus ausgebildet. Weiters wurde ein eigener Liftschacht mit Liftanlage vom Erdgeschoß bis zum Landeplatz neu errichtet. Die Notaufnahme befindet sich im Erdgeschoß. Die HLE ist für Hubschrauber bis zu einem höchstzulässigen Abfluggewicht von 6 t genehmigt. Der Flugbetrieb ist für Sichtflug bei Tag und Nacht zugelassen.

Die rechteckige Aufsetzfläche mit einem Ausmaß von 20 mal 25 m weist eine Fläche von 500 m² auf. Der runde Aufsetzbereich mit einem Durchmesser von 15 m weist eine Fläche von rund 177 m² auf (Piste Klasse C). Die Sicherheitsfläche umgibt die Piste ebenfalls rund in einer Breite von 5 m, sodass eine Gesamtfläche des Landeplatzes von rund 491 m² vorliegt.

Die Tragkonstruktion der HLE wurde aus Stahl und Aluminium hergestellt. Die Oberfläche besteht aus rutschhemmend beschichteten Aluminiumbauteilen und ist elektrisch beheizt. Um die Aufsetzfläche wurde eine 1,5 m auskragende mit einem Stahlnetz gespannte Absturzsicherung für Personen angebracht.

5.21.2 Behördenverfahren

- Baubehördliche Bewilligung an das Land NÖ durch den Bürgermeister der Stadtgemeinde Tulln mit Bescheid vom 17. März 2005.
- Zivilflugplatz-Bewilligung und luftfahrtrechtliche Bewilligung für die Errichtung von zivilen Bodeneinrichtungen an das Land NÖ durch die BH Tulln mit Bescheid vom 5. Jänner 2006.
- Luftfahrtrechtliche Betriebsaufnahmewilligung des Zivilflugplatzes an das Land NÖ durch die BH Tulln mit Bescheid vom 18. Mai 2007.

5.21.3 Flugtechnische Daten

- Platzkennung: „Krankenhaus – Tulln“ („LOBT“)
- Flugplatzbezugspunkt: 48°19'20'' Nord / 16°03'54'' Ost
- Flugplatzbezugshöhe: 195 m
- An- und Abflugrichtung: 73° und 253°
- Pistenbezeichnungen: „07“ und „25“

5.21.4 Befeuerung und technische Ausstattung

- Hindernisbefeuerung am Krankenhausgebäude
- Landeplatzbefeuerung
- beleuchteter Windrichtungsanzeiger samt Flugplatzleuchtfeuer im unmittelbaren Bereich des Landeplatzes
- Anschluss beider Befeuerungen an die Notstromversorgung des Krankenhauses
- ständiger Betrieb der Hindernisbefeuerung, da das Krankenhausgebäude in der Sicherheitszone des Militärflugplatzes Langenlebarn „Fliegerhorst Brumowski“ liegt
- Funkschaltung der Landeplatzbefeuerung vom Hubschrauber aus, zusätzlich manuelle Schaltung vor Ort möglich
- Feuerlöscheinrichtung

5.21.5 Hindernisse

Die Anflugflächen sind augenscheinlich frei von Hindernissen.

5.22 Waidhofen/Thaya

Am Krankenhausstandort Waidhofen/Thaya besteht keine HLE.

Bei erforderlichen Sekundärtransporten landet der Notarzt-Hubschrauber nach vorheriger Vereinbarung am örtlichen Sportplatz. Der Sportplatz ist vom Krankenhausstandort rund 0,5 km entfernt. Der Patiententransport zur Landestelle muss daher mit einem Krankenwagen erfolgen.

Gemäß dem „Maßnahmenkatalog 2002“ der NÖ LK-Holding ist aufgrund des Versorgungsauftrags eine HLE erforderlich.

5.23 Waidhofen/Ybbs

5.23.1 Beschreibung

Am Krankenhausstandort Waidhofen/Ybbs besteht eine behördlich bewilligte HLE. Sie ist als Dachlandeplatz über dem Bettentrakt ausgeführt. Die Notaufnahme befindet sich im Erdgeschoß. Erschlossen wird die HLE über ein Stiegenhaus und einen Bettenaufzug, die im Zuge der HLE-Errichtung verlängert wurden. Die HLE ist für Hubschrauber bis zu einem höchstzulässigen Abfluggewicht von 6 t genehmigt. Der Flugbetrieb ist für Sichtflug bei Tag und Nacht zugelassen.

Der runde Aufsetzbereich mit einem Durchmesser von 15 m weist eine Fläche von rund 177 m² auf (Piste Klasse C). Die Sicherheitsfläche umgibt die Piste ebenfalls rund in einer Breite von 5 m, sodass eine Gesamtfläche von rund 491 m² vorliegt.

Die Tragkonstruktion der HLE besteht aus Stahl, auf welcher eine massive Stahlbetondecke aufgebracht wurde. Um die Aufsetzfläche wurde eine 1,5 m auskragende, mit einem Stahlnetz bespannte Absturzsicherung für Personen angebracht. Die Oberfläche ist mit einem Betonestrich beschichtet. Im Winter wird die gesamte Fläche durch eine Warmwasserheizung schnee- und eisfrei gehalten. Im Sommer wird die Heizung zur

Energiegewinnung genutzt. Die durch die Sonneneinstrahlung auf die Fläche gewonnene Wärme wird über einen Wärmetauscher in einen Pufferspeicher des Warmwassersystems eingebracht.

5.23.2 Behördenverfahren

- Zivilflugplatz-Bewilligung an die Stadtgemeinde Waidhofen/Ybbs²⁹ und luftfahrtrechtliche Bewilligung für die Errichtung von zivilen Bodeneinrichtungen durch den Bürgermeister der Stadt Waidhofen/Ybbs mit Bescheid vom 28. März 2003.
- Luftfahrtrechtliche Betriebsaufnahmegewilligung des Zivilflugplatzes und Benützungsbewilligung der zivilen Bodeneinrichtungen an die Stadt Waidhofen/Ybbs durch den Bürgermeister der Stadt Waidhofen/Ybbs mit Bescheid vom 20. Jänner 2005.
- Genehmigung des Einsatzplans an das Land NÖ³⁰ durch den Bürgermeister der Stadt Waidhofen/Ybbs mit Bescheid vom 27. Mai 2009.
- Änderung des Flugplatzhalters – Zivilflugplatz-Bewilligung an das Land NÖ durch den Bürgermeister der Stadt Waidhofen/Ybbs mit Bescheid vom 9. November 2009.

5.23.3 Flugtechnische Daten

- Platzkennung: „Waidhofen/Ybbs – Krankenhaus“ („LOAP“)
- Flugplatzbezugspunkt: 47°57'10'' Nord / 14°47'17'' Ost
- Flugplatzbezugshöhe: 390 m
- An- und Abflugrichtung: 225° und 315°
- Pistenbezeichnungen: „23“ und „32“

5.23.4 Befeuerung und technische Ausstattung

- Hindernisbefeuerung am Krankenhausgebäude und an den umliegenden Gebäuden
- Landeplatzbefeuerung
- beleuchteter Windrichtungsanzeiger samt Flugplatzleuchtfeuer am Aufzugshaus
- Anschluss der Befeuerungen an die Notstromversorgung des Krankenhauses
- Funkschaltung der Befeuerung sowie Steuerung zum Hochfahren der Außenjalousien am Krankenhausgebäude vom Hubschrauber aus, zusätzlich manuelle Schaltung vor Ort möglich
- Feuerlöscheinrichtung

5.23.5 Hindernisse

Die Anflugflächen sind augenscheinlich frei von Hindernissen. Die Übergangsfläche wird durch das Aufzugshaus durchragt. Es ist mit einer Hindernisbefeuerung ausgestattet, sodass die flugbetriebliche Sicherheit nicht beeinträchtigt ist.

²⁹ Die Stadtgemeinde Waidhofen/Ybbs war zu diesem Zeitpunkt Rechtsträger des Krankenhauses und somit auch Flugplatzhalter.

³⁰ Das Land NÖ übernahm die Rechtsträgerschaft des Krankenhauses Waidhofen/Ybbs mit 1. Jänner 2006.

5.24 Zwettl

5.24.1 Beschreibung

Am Krankenhausstandort Zwettl besteht eine behördlich bewilligte HLE. Sie ist als Bodenlandeplatz ausgeführt und im östlichen Bereich des Krankenhausareals in unmittelbarer Nähe der Notaufnahme situiert. Im Zuge der Errichtung der HLE wurden die Werkstätte, der Heizgang und der Tankraum überbaut. Die HLE ist für Hubschrauber bis zu einem höchstzulässigen Abfluggewicht von 6 t genehmigt. Der Flugbetrieb ist für Sichtflug bei Tag und Nacht zugelassen.

Der runde Aufsetzbereich mit einem Durchmesser von 18 m weist eine Fläche von rund 254 m² auf (Piste Klasse C). Die Sicherheitsfläche umgibt die Piste ebenfalls rund in einer Breite von 5 m, sodass eine Gesamtfläche von rund 615 m² vorliegt.

Die Oberfläche ist asphaltiert und rutschhemmend ausgeführt. Der Landeplatz ist nicht beheizt. Er wird wie die übrigen Außenanlagen durch einen beauftragten privaten Winterdienst schnee- und eisfrei gehalten.

5.24.2 Behördenverfahren

- Zivilflugplatz-Bewilligung und luftfahrtrechtliche Bewilligung für die Errichtung einer zivilen Bodeneinrichtung an die Stadtgemeinde Zwettl³¹ durch den Landeshauptmann von NÖ mit Bescheid vom 10. Dezember 2002.
- Luftfahrtrechtliche Betriebsaufnahmewilligung des Zivilflugplatzes sowie Benützungsbewilligung der zivilen Bodeneinrichtung an die Stadtgemeinde Zwettl durch die BH Zwettl mit Bescheid vom 16. März 2004.
- Änderung des Flugplatzhalters – Zivilflugplatz-Bewilligung an das Land NÖ³² durch die BH Zwettl mit Bescheid vom 19. Mai 2009.

5.24.3 Flugtechnische Daten

- Platzkennung: „Zwettl – Krankenhaus“ („LOAZ“)
- Flugplatzbezugspunkt: 48°36'00'' Nord / 15°09'51'' Ost
- Flugplatzbezugshöhe: 579 m
- An- und Abflugrichtung: 06° und 225°
- Pistenbezeichnungen: „01“ und „23“

5.24.4 Befeuerung und technische Ausstattung

- Hindernisbefeuerung auf dem Krankenhausgebäude, einem in unmittelbarer Nähe des Landeplatzes befindlichen Rauchfang und der Antenne am Rot-Kreuz Gebäude
- Landeplatzbefeuerung
- beleuchteter Windrichtungsanzeiger samt Flugplatzleuchtfeuer am Dach des nächstgelegenen Krankenhausgebäudeteils

³¹ Die Stadtgemeinde Zwettl war zu diesem Zeitpunkt Rechtsträger des Krankenhauses und somit auch Flugplatzhalter.

³² Das Land NÖ übernahm die Rechtsträgerschaft des Krankenhauses Zwettl am 1. Jänner 2006.

- Anschluss der Befeuerungen an die Notstromversorgung des Krankenhauses
- Funkschaltung der Befeuerung vom Hubschrauber aus, zusätzlich manuelle Schaltung vor Ort möglich
- Feuerlöscheinrichtung

5.24.5 Hindernisse

Die Anflugflächen sind augenscheinlich frei von Hindernissen. Die Bewegungsflächen waren vom Krankenhausgebäude, einem südöstlich vom Sicherheitsstreifen 10 m entfernt stehenden sowie ca. 13 m hohen Rauchfang und der Antenne am Rot-Kreuz-Gebäude durchragt. Sie beeinträchtigen die flugbetriebliche Sicherheit nicht, da sie mit einer Hindernisbefeuerung ausgestattet sind.

5.25 Allentsteig

Am Krankenhausstandort Allentsteig besteht keine HLE.

Gemäß dem „Maßnahmenkatalog 2002“ der NÖ LK-Holding ist aufgrund des medizinischen Auftrags als Sonderkrankenanstalt keine HLE erforderlich. Bei Bedarf erfolgen die Landungen im Einvernehmen mit dem Flugrettungsbetreiber auf den Grünflächen des Krankenhausstandorts.

5.26 Amstetten-Mauer

Am Krankenhausstandort Amstetten-Mauer besteht keine HLE.

Gemäß dem „Maßnahmenkatalog 2002“ der NÖ LK-Holding ist aufgrund des medizinischen Auftrags als Sonderkrankenanstalt (Zentrum für seelische und körperliche Gesundheit) keine HLE erforderlich. Bei Bedarf erfolgen die Landungen im Einvernehmen mit dem Flugrettungsbetreiber auf den Grünflächen des Krankenhausstandorts.

5.27 Hohegg

Gemäß dem „Maßnahmenkatalog 2002“ der NÖ LK-Holding ist aufgrund des medizinischen Auftrags als Sonderkrankenanstalt keine HLE erforderlich. Vereinfachte Voraussetzungen für Hubschrauberlandungen im Krankenhausareal bestehen jedoch.

5.27.1 Beschreibung

Am Krankenhausstandort Hohegg besteht eine HLE ohne luftfahrtrechtliche Genehmigung (Außenlandeplatz). Die Landungen erfolgen auf einer befestigten Verkehrsfläche westlich des Krankenhausgebäudes, unmittelbar vor dem Personaleingang bzw. der Küchenanlieferung. Während des Prüfungszeitraums von 2007 bis 2009 erfolgten keine Flugrettungseinsätze.

Der runde Aufsetzbereich mit einem Durchmesser von rund 15 m weist eine Fläche von rund 177 m² auf. Die Oberfläche ist asphaltiert bzw. gepflastert sowie mit einem weißen Dreieck und einem „H“ markiert.

Der Landeplatz ist nicht beheizbar. Er wird, wie die übrigen Außenanlagen, durch einen beauftragten privaten Winterdienst schnee- und eisfrei gehalten.

5.27.2 Behördenverfahren

- Um luftfahrtrechtliche Genehmigung wurde nie angesucht.

5.27.3 Flugtechnische Daten

- Platzkennung: nicht festgelegt
- Flugplatzbezugspunkt: nicht bekannt
- Flugplatzbezugshöhe: nicht bekannt
- Anflugsektoren: nicht festgelegt
- Pistenbezeichnung: nicht festgelegt

5.27.4 Befeuerung und technische Ausstattung:

Technische Ausstattungen bestehen keine, insbesondere fehlt eine Befeuerung des Landeplatzes.

5.27.5 Hindernisse

Die Anflugflächen sind augenscheinlich frei von Hindernissen. In unmittelbarer Nähe befindet sich der Sauerstofftank für die Versorgung des Krankenhauses. Laut Angabe der Krankenhausleitung wurde die Verlegung des Sauerstofftanks bereits vor längerer Zeit ins Auge gefasst, ist jedoch aus technischen und finanziellen Gründen bislang unterblieben.

5.28 Resümee Krankenhausstandorte

An den Standorten mit behördlich bewilligten HLE wurden die Behördenverfahren ordnungsgemäß abgewickelt. Die bauliche und technische Ausstattung dieser Anlagen entspricht augenscheinlich den Bewilligungen. Der Betrieb und die technische Ausstattung wurden stichprobenweise kontrolliert und war diesbezüglich kein Anlass zu Kritik gegeben.

Bei den Krankenhausstandorten mit HLE ohne behördliche Bewilligung sind die An- und Abflüge als Außenlandungen in der alleinigen Verantwortung der Hubschrauberpiloten durchzuführen. Einige dieser HLE entsprechen sogar weitgehend den Anforderungen an behördlich bewilligte HLE. Inwieweit diese oder auch andere, derzeit nicht bewilligte HLE, einem flugrechtlichen Behördenverfahren unterzogen werden, wird unter anderem im Zuge der im Punkt 4, Bedarfsplanung, geforderten Adaptierung des HLE-Maßnahmenkatalogs zu klären sein.

Bei drei Krankenhausstandorten sind Ersatzlandeplätze vorhanden. Bei den übrigen Krankenhausstandorten wäre zu prüfen, inwieweit Ersatzlandeplätze notwendig sind.

6 Bauliche Umsetzung

Eingehender wurde die bauliche Umsetzung der HLE an den Krankenhausstandorten Mistelbach, Tulln und Melk geprüft:

6.1 Mistelbach

Umgesetzt wurde der Neubau einer luftfahrtbehördlich bewilligten HLE aus „ökonomischer Sicht“ im Rahmen des vom NÖ Landtag genehmigten Projekts „Gemeindeverband a. ö. Krankenhaus Mistelbach, Bauetappe E, Abteilung für Orthopädie und Nuklearmedizin“. Die Gesamtkosten des Projekts wurden mit Beschluss des NÖ Landtags vom 11. Dezember 2003 mit €40,08 Mio (Preisbasis 1. Juli 2003) genehmigt. Das Projekt wurde vom Land NÖ mit einem 80%igen Landesbeitrag gefördert.

Für die Errichtung der HLE in Mistelbach wurden vier Varianten untersucht, die dem 19. Baubeirat vom 28. November 2002 zur Entscheidung vorgelegt wurden:

- HLE mit ebenem und überdachtem Zugang rund €750.000,00
- HLE mit ebenem, nicht überdachtem Zugang rund €640.000,00
- HLE ohne Zugangsverbesserung rund €550.000,00
- HLE außerhalb des Krankenhausgeländes

Die Variante „HLE außerhalb des Krankenhausgeländes“ wurde für eine Schwerpunkt-krankenanstalt als unzweckmäßig erachtet.

Nach eingehender Diskussion und Besichtigung an Ort und Stelle wurde beschlossen, die Variante „HLE mit ebenem, nicht überdachtem Zugang“ umzusetzen. Hinsichtlich der örtlichen Lage wurde festgehalten, dass „aus heutiger Sicht innerhalb des Geländes kein geeigneterer, kostengünstigerer Landeplatz vorhanden ist (hohe Verbauungsdichte oder längere Patiententransportwege etc.).“

Mit dem Bau der HLE wurde im Juni 2004 begonnen, die Fertigstellung erfolgte im Oktober 2004. Der Betrieb wurde im November 2004 aufgenommen. Die tatsächlichen Errichtungskosten betragen €506.871,25.



Die mit einer Zivilflugplatz-Bewilligung ausgestattete HLE in Mistelbach stellt ein voll funktionstüchtiges, nach den geltenden Regeln der Bautechnik errichtetes, langlebiges Stahlbeton-Bauwerk dar (Baubeschreibung siehe Punkt 5.5, Mistelbach). Im Sommer 2011, also nach nur siebenjähriger Betriebszeit, wird die HLE im Zuge einer neuerlichen Krankenhauserweiterung geschlossen, abgebrochen und an neuer Stelle als Dachlandeplatz am Zubau wieder errichtet werden. Der Neubau der modernen HLE in Mistelbach führt somit zu einem verlorenen Aufwand in Höhe von zumindest €0,51 Mio (ohne Abbruchkosten).

Ursache dafür war offensichtlich ein fehlendes Entwicklungskonzept und eine fehlende Zielplanung für den Standort.

Ergebnis 4

In Hinkunft sind konkrete Planungsentscheidungen durch die zuständigen Gremien auf Basis von fundierten Entwicklungskonzepten und Zielplanungen durchzuführen, sodass ein verlorener Aufwand weitgehend vermieden werden kann.

Stellungnahme der NÖ Landesregierung:

Im Landeskrankenhaus Mistelbach wurde der Hubschrauberlandeplatz nach dem Stand des damaligen Entwicklungskonzeptes 2002 durch den vormaligen Rechtsträger errichtet. Nach der Übernahme in die Rechtsträgerschaft des Landes musste festgestellt werden, dass keine mittel- und langfristige Zielplanung vorlag und eine Krankenhauserweiterung dringend geboten war. Die Fertigstellung erfolgt voraussichtlich Ende 2011/Anfang 2012, wodurch der vom Landesrechnungshof geschätzte „verlorene Aufwand“ für den Landeplatz in Mistelbach deutlich geringer ausfallen wird. Mittlerweile gibt es für jede Landeskrankenhaus Zielplanungen, sodass ähnliche gelagerte Problemstellungen nicht mehr vorkommen sollten.

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

6.2 Tulln

Im „Maßnahmenkatalog 2002“ war die Errichtung einer luftfahrtbehördlich bewilligten HLE mit Errichtungskosten von €0,60 Mio im projektierten Zubau am Krankenhausstandort Tulln vorgesehen, wobei von einem Bodenlandeplatz mit Fertigstellung im 4. Quartal 2004 ausgegangen wurde.

Tatsächlich umgesetzt wurde der Neubau einer luftfahrtbehördlich bewilligten HLE im Rahmen des vom NÖ Landtag genehmigten Projekts „Landeskrankenhaus Donauregion Tulln, Zu- und Umbau, Projekterweiterung“ am Dach des bestehenden Krankenhausbauwerkes. Die Gesamtkosten des Projekts wurden letztmalig durch Beschluss des NÖ Landtags vom 8. November 2007 mit €77,30 Mio (Preisbasis 1. August 2004) genehmigt.

Über Ersuchen des Baubeirats vom 29. September 2004 wurden für die Situierung einer neuen HLE von einer eigens eingesetzten Arbeitsgruppe drei Varianten untersucht:

- HLE am Dach des Zubaus
- HLE im Bereich (und auf Ebene) des Besucherparkplatzes
- HLE am Dach des bestehenden Krankenhauses

Die „HLE am Dach des Zubaus“ zu situieren, war wegen der gültigen Bebauungsbestimmungen nicht zulässig, da die maximale Bebauungshöhe von 16 m überschritten worden wäre. Bei dieser Variante wäre der Weg zur Notaufnahme am längsten gewesen. Die HLE wäre sehr nahe an Wohngrundstücken gewesen, weshalb berechtigte Anrainerproteste befürchtet wurden. Die Variante wurde daher nicht weiter verfolgt.

Landungen auf der Ebene des Besucherparkplatzes, wie seinerzeit praktiziert, wurden aus „luftfahrttechnischen Gründen“ nicht mehr genehmigt. Eine HLE im Bereich des Besucherparkplatzes hätte aus Sicherheitsgründen zumindest auf eine Höhe von rund 8,5 m über Parkplatzniveau angehoben werden müssen. Weiters hätten eine überdachte Verbindungsbrücke und eine Aufzugsanlage zur Überwindung des Niveauunterschieds zur Notaufnahme im Erdgeschoß errichtet werden müssen. Bei dieser Variante wurden ebenfalls Anrainerproteste aufgrund der Lage der HLE zu den benachbarten Wohngrundstücken befürchtet.

Die Variante „HLE am Dach des bestehenden Krankenhauses“ zeichnete sich durch folgende Eigenschaften aus:

- optimale Anbindung an die Verkehrswege des Hauses
- im Freien nur kurzer horizontaler Patiententransport, kein zusätzlicher Witterungsschutz erforderlich
- vertikaler Patiententransport mit Aufzug direkt zur Notaufnahme unmittelbar neben dem digitalen Schnittbildzentrum und den Operationssälen
- zentrale und hohe Lage über dem bestehenden Krankenhausgebäude mit möglichst großem Abstand zu den benachbarten Wohngrundstücken, dadurch geringere Lärmbelastigung der Anrainer
- vier zusätzliche PKW-Abstellplätze
- keine Beschädigung von geparkten Fahrzeugen durch aufgewirbelte Teilchen im Bereich des Besucherparkplatzes
- keine Einwände in Bezug auf die Gebäudehöhe seitens der Baubehörde



Eine Varianten-Gegenüberstellung der Errichtungskosten ergab folgendes Ergebnis:

- HLE im Bereich des Besucherparkplatzes € 981.750,00
- HLE am Dach des bestehenden Krankenhauses €1.131.950,00

Die Arbeitsgruppe hat die Varianten mit den Betroffenen diskutiert und analysiert. Im Hinblick auf die betriebsorganisatorischen und betriebswirtschaftlichen Gründe sowie die angekündigte positive baubehördliche Genehmigung wurde der Variante „HLE am Dach des bestehenden Krankenhauses“ trotz der rund 15,00 % höheren Errichtungskosten der Vorzug gegeben. Die Gremien haben den Vorschlag angenommen.

Die Bauzeit dauerte von Oktober 2006 bis Mai 2007 (Baubeschreibung siehe Punkt 5.21, Tulln). Die Inbetriebnahme erfolgte unmittelbar nach der Fertigstellung.

Die Errichtungskosten gemäß den vorgelegten Abrechnungsunterlagen betragen €1.187.503,48 und waren demnach rund 5,00 % teurer als die Kostenschätzung. Eine detaillierte Prüfung der Abrechnungsunterlagen erfolgte nicht.

Die intensive Befassung bezüglich der Situierung der neuen HLE am Krankenhausstandort Tulln führte zur richtigen Entscheidung, die HLE am Dach des bestehenden Krankenhauses zu errichten, was sich in der bisherigen Praxis als zweckmäßig erwiesen hat.

6.3 Melk

Im „Maßnahmenkatalog 2002“ war für den Krankenhausstandort Melk die Errichtung einer luftfahrtbehördlich bewilligten HLE mit Baukosten von €0,81 Mio im künftigen Zu- und Umbau vorgesehen (Priorität 3, Ausführungszeitraum Februar 2005 bis Dezember 2011).

Das Land NÖ hat am 1. Jänner 2006 die Rechtsträgerschaft für das Krankenhaus Melk übernommen.

Die Abteilung GS1 hat im Protokoll des 6. Baubeirats vom 14. März 2006 auf den Inhalt des „HLE-Maßnahmenkatalogs 2002“ hingewiesen. Ein Abweichen war im gegenständlichen Fall für die Abteilung GS1 nicht nachvollziehbar, da im Zuge des Neubaus „ein guter Zeitpunkt, den Hubschrauberlandeplatz zu errichten, gegeben ist“.

Im Protokoll der HLE-Arbeitsgruppe vom 11. April 2006 wurde festgehalten, dass „in Anbetracht der ausgesprochen guten verkehrstechnischen Anbindung des Standorts Melk an ein ausgebauten Autobahnstück (30 Minuten Fahrzeit zu den Standorten Amstetten und St. Pölten) und in Anbetracht des reduzierten Versorgungsauftrags eine sekundäre Patientenverlegung in eine Schwerpunktkrankenanstalt auch ohne Hubschraubertransport medizinisch aus Sicht der NÖ LK-Holding vertretbar ist.“

Aufgrund einer Entscheidung der Geschäftsführung der NÖ LK-Holding vom 10. April 2006 wurde von der luftfahrtbehördlichen Bewilligung einer HLE (und von deren Bau) Abstand genommen.

Mit Beschluss des NÖ Landtags vom 18. Mai 2006 wurden Gesamtkosten von €34,30 Mio (Preisbasis 1. Jänner 2006) für den Zu- und Umbau am Standort Melk beschlossen. Die Errichtung einer HLE war in den Gesamtkosten nicht mehr enthalten.

Mit Beschluss des NÖ Landtags vom 13. Dezember 2007 wurde eine Projekterweiterung für den Zu- und Umbau beschlossen. Die neuen Gesamtkosten betragen €53,90 Mio (Preisbasis 1. Jänner 2006). Die Errichtung einer HLE war in den Gesamtkosten ebenfalls nicht enthalten.

In der Planungsphase im Jahr 2005 erfolgte die Projektierung einer HLE am Dach des Zubaus durch den beauftragten Architekten, wobei folgende Leistungen erbracht und verrechnet wurden:

- Vorentwurf
- Entwurf
- Einreichplanung
- Kostenschätzung

Die Errichtungskosten für die HLE wurden mit €0,81 Mio (Preisbasis 1. Jänner 2006) ermittelt.

Im Zuge der Ausführung des Zubaus wurden die statisch-konstruktiven Voraussetzungen für eine HLE am Flachdach, die Ausführung eines Stiegenhauses und einer Aufzugsanlage auf Ebene der geplanten HLE ausgeführt. Die erforderlichen Leerverrohrungen für die haustechnische Ausstattung wurden eingebaut. Diese Planungs- und Bauleistungen wurden den Ausführenden vergütet.

Nicht ausgeführt bzw. eingespart wurden die oberhalb des Flachdachaufbaus vorgesehene Landeplatzkonstruktion, die Befeuerungen und die technische Ausstattung (zB Heizung).

Die bereits aufgelaufenen Kosten betragen rund €0,12 Mio (Preisbasis 1. Jänner 2006). Für die Fertigstellung der HLE wären laut Aufstellung des Architekten rund €0,69 Mio erforderlich gewesen.

Die Besichtigung an Ort und Stelle hat ergeben, dass im Bereich der projektierten HLE nunmehr zwei Wärmetauschereinheiten für die Klimatisierung bzw. Kühlung situiert wurden. Beim nachträglichen Bau der HLE, für die ja bereits Vorleistungen erbracht worden sind, müssten die Wärmetauscher von dort wieder entfernt und an anderer Stelle aufgebaut werden. Augenscheinlich sollte dies aber kein gravierendes Problem darstellen. Daher kann nach wie vor davon ausgegangen werden, dass ein nachträglicher Einbau relativ problemlos möglich ist.

Ergebnis 5

Beim Landeskrankenhaus Melk sind künftig alle Maßnahmen zu unterlassen, die einem nachträglichen Ausbau der geplanten Hubschrauberlandeereinrichtung entgegenstehen, insbesondere ist der für den Bau der Hubschrauberlandeereinrichtung vorgesehene Platz am Dach von weiteren baulichen Einrichtungen frei zu halten.

Stellungnahme der NÖ Landesregierung:

Wie bereits im Ergebnispunkt 4 grundsätzlich zum Ausdruck gebracht, wird im Entwicklungskonzept für das Landeskrankenhaus Melk auf einen allfälligen zukünftigen Bau einer Hubschrauberlandeereinrichtung bereits Bedacht genommen. Ein solcher Ausbau ist derzeit noch nicht in den Planungen enthalten. Es wird darauf geachtet, dass keine Maßnahmen getroffen werden, die dem Bau einer Hubschrauberlandeereinrichtung am vorgesehenen Platz am Dach entgegenstehen.

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

6.4 Übrige Standorte

Die Standorte St. Pölten (Zentralkrankenanstalt), Krems, Horn, Mistelbach, Wr. Neustadt, Amstetten (Schwerpunkt-Krankenanstalten), Baden, Scheibbs, Tulln, Waidhofen/Ybbs und Zwettl (Standard-Krankenanstalten) waren zum Prüfungszeitpunkt mit behördlich bewilligten HLE ausgestattet. Sie sind als Boden- oder Dachlandeplatz ausgeführt.

Am Krankenhausstandort Krems werden im Zuge eines künftigen Zu- und Umbaus Überlegungen über den Verbleib des derzeit integrierten Stützpunkts des Notarzte-Hubschraubers Christophorus 2 anzustellen sein (siehe Punkt 7.4.1, Krems – Christophorus 2).

Am Standort Baden wird eine HLE am Dach des künftigen Neubaus eingeplant.

Bei den Standorten Hainburg, Hollabrunn, Lilienfeld, Mödling, Neunkirchen (Standard-Krankenanstalten) bestehen HLE ohne luftfahrtrechtliche Genehmigung in Form von Bodenlandeplätzen in unterschiedlichen Ausführungen und unterschiedlicher tech-

nischer Ausstattung. Verbesserungen an den Landeplätzen wurden in letzter Zeit vorgenommen, sodass die flugbetriebliche Sicherheit erhöht wurde.

Die geplanten Landeplatzvergrößerungen und die Adaptierung der technischen Ausstattung bei den Standorten Hainburg und Hollabrunn waren noch nicht realisiert. Die Finanzierung dieser Maßnahmen sollte aus den ordentlichen Haushalten der Krankenanstalten erfolgen.

Am Standort Lilienfeld wurden entgegen dem Maßnahmenkatalog der NÖ LK-Holding bis zum Prüfungszeitraum keinerlei Umsetzungsschritte eingeleitet (siehe auch Punkt 4.6.3, Grundversorgungskrankenhäuser / Priorität 3).

Die Standorte Mödling und Neunkirchen befanden sich zum Prüfungszeitpunkt in der Entwurfsphase für umfassende Um- bzw. Neubauten, wobei HLE jeweils auf dem Dach vorgesehen sind.

Bei den Standorten in Gmünd, Klosterneuburg, Korneuburg, Melk, Stockerau, Waidhofen/Thaya (Standardkrankenanstalten) waren keine HLE am Krankenhausgelände vorhanden. Den Erhebungen des LRH zufolge wurde die Umsetzung des Maßnahmenkatalogs dort de facto ausgesetzt, was in einigen Fällen aus folgenden Gründen nicht nachvollziehbar war:

- In Waidhofen/Thaya besteht eine Abteilung für Chirurgie sowie eine Abteilung für Anästhesiologie und Intensivmedizin. Bezogen auf Standardkrankenanstalten erfolgen hier sehr viele Sekundärtransporte (siehe Punkt 7.6.3, Standorte ohne HLE am Krankenhausgelände).
- In Klosterneuburg besteht eine Abteilung für Chirurgie, ein Institut für Anästhesiologie und Intensivmedizin sowie ein Department für Unfallchirurgie.
- In Korneuburg besteht eine Abteilung für Chirurgie, eine Abteilung für Anästhesiologie und Intensivmedizin sowie eine Abteilung für Unfallchirurgie. Der Standort wird in der Praxis nicht angeflogen (siehe auch Punkt 4.6.2, Krankenhäuser mit Unfallabteilungen / Priorität 2).

7 Flugrettung in NÖ

Die Flugrettung (Notarzthubschrauberdienst) in Österreich wurde zum Prüfungszeitraum von verschiedenen privaten Unternehmungen im Auftrag der öffentlichen Hand durchgeführt. Bis auf die Bundesländer NÖ und Burgenland bestehen diesbezüglich Art 15a B-VG-Vereinbarungen mit dem Bund.

In NÖ ist gemäß § 1a NÖ Rettungsdienstgesetz das Land NÖ zur Sicherstellung des überregionalen Rettungs- und Krankentransportdiensts verpflichtet. Zu diesen Aufgaben zählt unter anderem auch der Notarztrettungsdienst in Form eines Notarzthubschrauberdiensts. Zur Erfüllung dieser Aufgaben schließt das Land NÖ Verträge mit physischen oder juristischen Personen, die über geeignete Einrichtungen verfügen, ab. Diese Verträge müssen eine genaue Definition des Aufgabenumfanges enthalten.

Die Kosten für Primäreinsätze der Flugrettung übernehmen grundsätzlich die Sozialversicherungsanstalten in Form von Einsatzpauschalen, sofern eine retrospektiv durchgeführte Bestätigung der medizinischen Notwendigkeit des Einsatzes durch die betreffende Sozialversicherungsanstalt vorliegt. Sekundäreinsätze (Patientenverlegungen, Organtransporte) werden von den Krankenanstalten beauftragt und belasten deren Budgets.

7.1 Medizinische Indikationen für Flugrettung

Aus intensiv- und notfallmedizinischer Sicht bestehen klare Indikationen, die bei bestimmten Patienten oder Umständen einen fliegenden Transport gegenüber einem bodengebundenen Transport unbedingt notwendig machen. Hauptsächlich sind es zwei Eigenschaften des Lufttransports, die ihn gegenüber dem Bodentransport bevorzugen, nämlich die Schnelligkeit und die deutlich geringeren Erschütterungen.

Erschütterungen sind beim Transport auf der Straße deutlich häufiger und intensiver, verursacht durch Fahrbahnunebenheiten (Kanaldeckel, Schrägborde und ähnliches) und Horizontalbeschleunigungen und -verzögerungen, hervorgerufen durch Anfahren, Bremsen, Kurven, Steigungen, Gefälle.

Indikationen für einen Lufttransport sind daher primär alle Verletzungen und Erkrankungen, bei denen jede Art der Erschütterung eine große Bedrohung für den Patienten darstellt, allen voran das schwere „Schädel-Hirn-Trauma“.

Erschütterungen sind auch Stress auslösend. Stress wiederum ist kontraindiziert bei einigen bedrohlichen Erkrankungen, wie zB bei kardialem (Herz) oder respiratorischem (Lunge) Versagen.

Der Faktor „Zeit“ spielt besonders beim Blutungsschock, der unterschiedlichste Ursachen haben kann, eine wesentliche Rolle.

In der Primärversorgung ist bei unwegsamem Gelände oft eine Hubschrauberanforderung am zweckmäßigsten.

Notwendige Transporte von Intensivpatienten mit aufwändiger Behandlung, bei denen sowohl Zeitverlust als auch Erschütterungen fatale Folgen haben können, sollten typischerweise mit dem Hubschrauber erfolgen.

7.2 Christophorus Flugrettungsverein

Die Flugrettung in NÖ war zum Prüfungszeitraum dem privaten Christophorus Flugrettungsverein übertragen. Dabei handelt es sich um einen von den Landesvereinen des Österreichischen Automobil-, Motorrad- und Touringclub (ÖAMTC) gegründeten Verein, der gemäß seinen Statuten gemeinnützig und nicht auf Gewinn ausgerichtet ist.

Der Christophorus Flugrettungsverein betreibt österreichweit 16 Ganzjahresstandorte mit insgesamt 24 Notarzt- und Rettungshubschraubern. Im Winter wird diese Grundstruktur in Westösterreich um sechs Winterstandorte erweitert.

In NÖ betreibt der Christophorus Flugrettungsverein drei Standorte, auf die im Punkt 7.4, Notarzt-Hubschrauber-Stützpunkte in NÖ, noch näher eingegangen wird.

An allen Standorten in NÖ kommen Hubschrauber vom Typ Eurocopter 135 (EC 135) zum Einsatz. Dabei handelt es sich um moderne Hubschrauber für Tag- und Nachtsichtflug in entsprechender Ausführung wie beispielsweise:

- zwei Turbinen (bei Ausfall einer Turbine kann jedes Flugmanöver mit der zweiten Turbine fortgesetzt werden)
- Platz für vier Besatzungsmitglieder (Pilot, Arzt, Sanitäter, eventuell Hundeführer) sowie einen Patienten, wobei ein zweiter Liegeplatz kurzfristig eingebaut werden kann
- vibrations- und geräuscharm (acht Dezibel unter dem zulässigen Grenzwert)

7.3 Verträge mit dem Christophorus Flugrettungsverein

Bereits im Jahr 1983 hatten das Land NÖ und der Christophorus Flugrettungsverein eine mündliche Vereinbarung über den im öffentlichen Interesse gelegenen Notarzthubschrauberdienst im Rahmen des überregionalen Rettungs- und Krankentransportdiensts für das Land NÖ getroffen. In der Folge werden die schriftlichen Verträge der Jahre 2005 und 2008 kurz dargestellt.

Angemerkt wird, dass die den Verträgen zugrunde liegende Vergabe der Leistungen nicht der gegenständlichen Prüfung unterlag.

7.3.1 Vertrag 2005

Im Jahr 2005 wurde schließlich die mündliche Vereinbarung des Jahres 1983 zwischen dem Land NÖ und dem Christophorus Flugrettungsverein schriftlich festgehalten. Dieser Vertrag wurde in der Sitzung der NÖ Landesregierung vom 8. November 2005 genehmigt und danach vom damals für das Rettungswesen zuständigen Mitglied der NÖ Landesregierung am 1. Dezember 2005 unterzeichnet.

Vertragsgemäß war der Christophorus Flugrettungsverein verpflichtet, durch den im öffentlichen Interesse gelegenen Notarzthubschrauberdienst im Rahmen des überregionalen Rettungs- und Krankentransportdiensts für das Land NÖ Rettungsflüge, Verlegungsflüge und Organtransportflüge zu erbringen. Weiters verpflichtete sich der Christophorus Flugrettungsverein zur Vorhaltung des Fluggeräts, der Standorte, der Piloten, der Notfallsanitäter, der Notärzte, der Arzneimittel und sonstiger Materialien. Dadurch wurde die Einsatzbereitschaft eines Notarzthubschrauberdiensts gewährleistet.

Für zwei ganzjährige Notarzthubschrauber-Standorte in Krems/Donau (Christophorus 2) und Wr. Neustadt (Christophorus 3) verpflichtete sich das Land NÖ zur Leistung eines fixen „Betrags zur Deckung der Unkosten“ in Höhe von €327.000 pro Jahr wertgesichert. Eine Aufzahlung pro Flugminute für Verlegungsflüge war in diesem Vertrag nicht vereinbart.

Weiters wurde im Vertrag festgehalten, dass der Christophorus Flugrettungsverein Notarzthubschrauber in Wien (Christophorus 9) und Ybbsitz (Christophorus 15) sowie einen Intensiv-Transporthubschrauber in Wr. Neustadt (zusätzlich zu Christophorus 3) unabhängig von diesem Vertrag gegen Widerruf (Widerrufsfrist sechs Monate) betreibt.

Aufgrund dessen sei ganz NÖ flächendeckend mit Notarzthubschrauber-Dienstleitungen versorgt.

Diese Vereinbarung wurde auf unbestimmte Zeit abgeschlossen und konnte unter Einhaltung einer einjährigen Kündigungsfrist zum Ende eines jeden Kalenderjahrs schriftlich aufgekündigt werden. Der Christophorus Flugrettungsverein verpflichtete sich, die Notarzthubschrauber-Dienstleistung als selbstständiger Unternehmer durchzuführen und das Land NÖ gegenüber Dritten schad- und klaglos zu halten.

7.3.2 Vertrag 2008

Obwohl der Vertrag aus dem Dezember 2005 erst knapp über zwei Jahre in Kraft war und eine Kündigungsmöglichkeit vorsah, wurde offenbar im Jahr 2008 mit dem Christophorus Flugrettungsverein neu verhandelt. Diese Verhandlungen führten zu einem neuen Vertrag, welcher vom Landeshauptmann am 1. Juli 2008 unterzeichnet wurde. Nachträglich wurde dieser Vertrag in der Sitzung der NÖ Landesregierung am 8. Juli 2008 genehmigt.

Folgende wesentliche Änderungen gegenüber dem Vertrag aus dem Jahr 2005 wurden vorgenommen:

- Der Vertrag wurde auf die Dauer von fünf Jahren befristet abgeschlossen (1. Juli 2008 bis 30. Juni 2013).
- Als dritter dauernder Standort wurde Ybbsitz (Christophorus 15) aufgenommen.
- Das Land NÖ verpflichtete sich, für den Zeitraum dieser Vereinbarung die festgehaltenen Aufgaben des Notarzthubschrauberdiensts und damit in Verbindung stehende zukünftige zusätzliche Aufgaben durch keinen anderen Anbieter als den Christophorus Flugrettungsverein durchführen zu lassen.
- Das jährliche Entgelt des Landes NÖ für die Flugrettungsdienstleistungen wurde auf €1,00 Mio jährlich erhöht, beginnend mit dem Jahr 2008 und wertgesichert.
- Für alle von einer NÖ Landeslinik beauftragten Sekundärflüge (Patientenverlegungen oder Organtransporte) hat das jeweils anfordernde Landeskrankenhaus einen Aufzahlungsbetrag in Höhe von €32,50 pro Flugminute zu leisten.
- Für den Fall einer freiwilligen vorzeitigen Absiedlung des Hubschrauber-Stützpunkts Krems/Donau (Christophorus 2) durch den Christophorus Flugrettungsverein erklärte sich das Land NÖ bereit, 50 % der hierfür notwendigen Gesamtinvestitionen bis zu deren Maximalhöhe von €735.000,00 zu übernehmen.
- Das Land NÖ sagte zu, insbesondere für Verlegungstransporte, aber auch für jene Primäreinsätze, wo dies aufgrund der Situation und Lage erforderlich scheint, einen medizinischen Koordinator zu etablieren, welcher die NÖ Rettungsleitstelle aus medizinischer Sicht unterstützen soll.

Gemäß Punkt V Abs 3 des Vertrags ist unabhängig von der Befristung und der sofortigen Kündigungsmöglichkeit bei Vorliegen eines wichtigen Grunds jeder Vertragspartner berechtigt, den gegenständlichen Vertrag unter einer Einhaltung einer sechsmonatigen Kündigungsfrist zum 31. Dezember 2010 zu kündigen, wenn die im Jahr 2000 zwi-

schen dem Christophorus Flugrettungsverein und dem Bund abgeschlossene Vereinbarung über die nach den geltenden Art 15a B-VG-Vereinbarungen zu erbringenden Notarztthubschrauberleistungen aufgekündigt ist. Diese zusätzliche Kündigungsmöglichkeit wurde nun aktiviert, nachdem der Christophorus Flugrettungsverein im Oktober 2008 diese Vereinbarung mit dem Bund mit 31. Dezember 2010 gekündigt hat.

Im Hinblick auf die vorgenommenen Änderungen gegenüber dem Vertrag aus dem Jahr 2005 sind für den LRH mehrere Vertragspassagen des Vertrags vom 1. Juli 2008 zwischen dem Land NÖ und dem Christophorus Flugrettungsverein bemerkenswert. So wurde beispielsweise wie bereits oben erwähnt unter Punkt IV Abs 5 vereinbart, dass sich das Land NÖ für den Fall einer freiwilligen vorzeitigen Absiedlung des Hubschrauber-Stützpunkts Krems/Donau (Christophorus 2) durch den Christophorus Flugrettungsverein bereit erklärt, „50 % der hierfür notwendigen Gesamtinvestitionen bis zu einer Maximalhöhe von €735.000,00 zu übernehmen“. Die Gründe für diese freiwillige finanzielle Verpflichtung des Landes NÖ gegenüber dem Christophorus Flugrettungsverein, im Anlassfall bis zu €735.000,00 an den Christophorus Flugrettungsverein zu leisten, sind für den LRH nicht nachvollziehbar. Auch bezüglich dieses Vertrags lag nahezu keine Dokumentation in der zuständigen Abteilung vor. So finden sich – offenbar mangels Einbindung der zuständigen Abteilung – im Akt keinerlei Aufzeichnungen (Protokolle, Aktenvermerke etc.) über die Verhandlungen bzw. die Entstehung des Vertrags.

Ergebnis 6

In Hinkunft sind Verträge in den Akten der jeweils zuständigen Abteilung hinreichend zu dokumentieren. Insbesondere haben diese Akten auch sämtliche für das Zustandekommen des Vertrags relevante Vorgänge (Protokolle, Aktenvermerke etc.) zu beinhalten.

Stellungnahme der NÖ Landesregierung:

In Zukunft wird im Sinne der Empfehlung besonderes Augenmerk auf die vollständige, auch elektronische Erfassung aller Verträge sowie Unterlagen, die für das Zustandekommen relevant sind, gelegt werden.

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

7.4 Notarztthubschrauber-Stützpunkte in NÖ

Der Christophorus Flugrettungsverein betreibt in NÖ drei Notarztthubschrauber-Stützpunkte:

7.4.1 Krems – Christophorus 2

Christophorus 2 wurde am 1. September 1983 in Dienst gestellt. Der Stützpunkt befindet sich nach wie vor am Areal des Landeskrankenhauses Krems.

Am 13. Dezember 1985 wurde eine Vereinbarung zwischen dem ÖAMTC und der Stadtgemeinde Krems betreffend die Errichtung eines notärztlichen Flugrettungsdienstes geschlossen. Gemäß dieser Vereinbarung verpflichtete sich die Stadtgemeinde Krems, auf dem Areal des a.ö. Krankenhauses Krems zum Zwecke der Durchführung von Primär-Rettungsflügen und Sekundär-Rettungsflügen mit Notarzt-Hubschrauber im vertraglich näher umschriebenen Einsatzgebiet einen ausreichenden Notarzt-Dienst (Flugrettungsdienst) einzurichten und aufrechtzuerhalten. Unter Punkt 11 wurde festgehalten, dass die Stadtgemeinde Krems auf ihre Kosten für die Errichtung und den ordnungsgemäßen Betrieb des auf dem Areal des a.ö. Krankenhauses Krems befindlichen permanenten Notarzt-Hubschrauber-Landeplatzes Sorge trägt und für die Einhaltung aller zur Errichtung und den Betrieb dieses Landeplatzes erforderlichen gesetzlichen und behördlichen Auflagen auf ihre Kosten verantwortlich ist. Weiters wird die Stadtgemeinde Krems bemüht sein, auch für die Hangarisierung des Notarzt-Hubschraubers Sorge zu tragen, wofür ihr vom ÖAMTC ein der Höhe und Fälligkeit nach noch näher zu vereinbarenden Kostenbeitrag zu vergüten ist.

Im Jahr 1987 wurde ein Hubschrauberlandeplatz mit einem darunter befindlichen Hubschrauberhangar errichtet. Eine entsprechende luftfahrtrechtliche Errichtungs- und Betriebsbewilligung liegt vor (siehe Punkt 5.4, Krems).

Bezüglich dieser Hangarisierung war in den Akten der Stadtgemeinde Krems keine Dokumentation mehr vorhanden. Nach Auskunft des ÖAMTC wurden die behördlichen Verfahren dafür allesamt von der Stadt Krems beantragt, die tatsächliche Errichtung und Kostenleistung erfolgte jedoch durch den ÖAMTC.

Konkret befindet sich der Hangar größtenteils unterhalb des anstehenden Terrains, weshalb der Personalzugang über einen Stiegenabgang erfolgt. Dies bedingt auch eigene Einrichtungen zur Beseitigung von Oberflächen- und Sickerwasser inklusive Benzin- und Ölabscheider. Der Hubschraubertransport zwischen Hangar und dem darüber befindlichen Flugfeld erfolgt über einen schienengeführten und batteriebetriebenen Transportwagen und eine hydraulische Scherenhebebühne weitgehend automatisch. Zur Sicherung der westseitigen Kante des Flugfelds ist eine Absturzsicherung für Personen angebracht, die beim Transportvorgang seitlich weggeschoben wird.

Dem Hangar unmittelbar angeschlossen ist ein unterirdischer Tank zur Lagerung von 10.000 Liter Kerosin zur Betankung des Hubschraubers.

7.4.2 Wr. Neustadt – Christophorus 3

Der Stützpunkt von Christophorus 3 befindet sich am Areal des Flugplatzes Ost in Wr. Neustadt. Christophorus 3 wurde am 15. September 1984 in Dienst gestellt. Zunächst wurde der Hubschrauber provisorisch in einem Sportflugzeug-Hangar untergebracht. Im Jahr 1993 wurde ein eigener Hangar gebaut, in dem der Hubschrauber und auch Räumlichkeiten für die Besatzung untergebracht waren.

Mit der Übernahme der Flugrettung in ganz Österreich durch den Christophorus Flugrettungsverein musste eine größere Hubschrauber-Flotte angeschafft und eine entsprechende Bodeninfrastruktur geschaffen werden. So wurde aus dem ehemaligen

Christophorus 3 Stützpunkt im Jahr 2001 das Flugrettungszentrum Ost des Christophorus Flugrettungsvereins.

Räumlichkeiten für die Besatzungen des Christophorus 3 und des Intensivtransporthubschraubers Ost sowie für die Hubschrauber-Techniker stehen zur Verfügung. Die vier neuen Hangars werden wie folgt genutzt:

- Primärhubschrauber
- Intensivtransporthubschrauber Ost
- Reservehubschrauber für Ostösterreich
- Hubschrauberwartung

Die Finanzierung der Errichtung und des Betriebs des Stützpunkts Wr. Neustadt – Christophorus 3 wurde nicht geprüft.

7.4.3 Ötscherland – Christophorus 15

Der Stützpunkt befindet sich auf einer Anhöhe im Haselgraben zwischen Ybbsitz und Gresten. Christophorus 15 wurde am 15. Juli 2004 in Betrieb genommen, womit der letzte Bereich ohne effiziente Flugrettung in NÖ geschlossen werden konnte.

Der Neubau des Stützpunkts umfasst einen Hangar sowie Räumlichkeiten für die Besatzung. Im Freigelände befinden sich ein Heliport mit Sicherheitsstreifen, Manipulationsflächen und ein Tanklager für Kerosin.

Die Finanzierung der Errichtung und des Betriebes des Stützpunktes Ötscherland – Christophorus 15 wurde nicht geprüft.

7.4.4 Benachbarte Flugrettungsstützpunkte

Der Christophorus Flugrettungsverein betreibt auch in den benachbarten Bundesländern Flugrettungsstützpunkte, die für die flächendeckende Versorgung NÖ wichtig sind:

- Christophorus 9 – Wien
- Christophorus 10 – Linz
- Christophorus 12 – Graz
- Christophorus 14 – Niederöblarn
- Christophorus 16 – Oberwart

7.5 Kostenbeitrag und Leistungsnachweise

Die finanzielle Bedeckung des Kostenbeitrags für die Flugrettung erfolgt bei VS 1/53000, die kreditverantwortliche Stelle ist die Abteilung GS4.

Der Christophorus Flugrettungsverein ist vertraglich verpflichtet, dem Land NÖ einen „Bericht und eine Kostenaufstellung“ über die Besorgung der vereinbarten Leistungen des jeweils vergangenen Kalenderjahres sowie über die im Land NÖ durchgeführten „Einsatzflüge“ vorzulegen. In diesen Kostenaufstellungen gelten die einzelnen Rettungshubschrauber als Kostenstellen. Neben den mit dem Land NÖ vereinbarten drei Rettungshubschraubern bzw. Flugrettungsstützpunkte sind darin auch die Kosten für

den Intensivtransporthubschrauber, der vom Stützpunkt Wr. Neustadt aus ganz Österreich und angrenzende Gebiete anfliegt, enthalten.

In den Jahren 2005 bis 2009 wurden laut Rechnungsabschluss bei der genannten Vorschlagsstelle folgende Ausgaben zugunsten des Christophorus Flugrettungsvereins getätigt. In den angeführten Ausgaben ist das Entgelt für die von den NÖ Landeskliniken beauftragten Verlegungsflüge (Sekundäreinsätze) nicht enthalten.

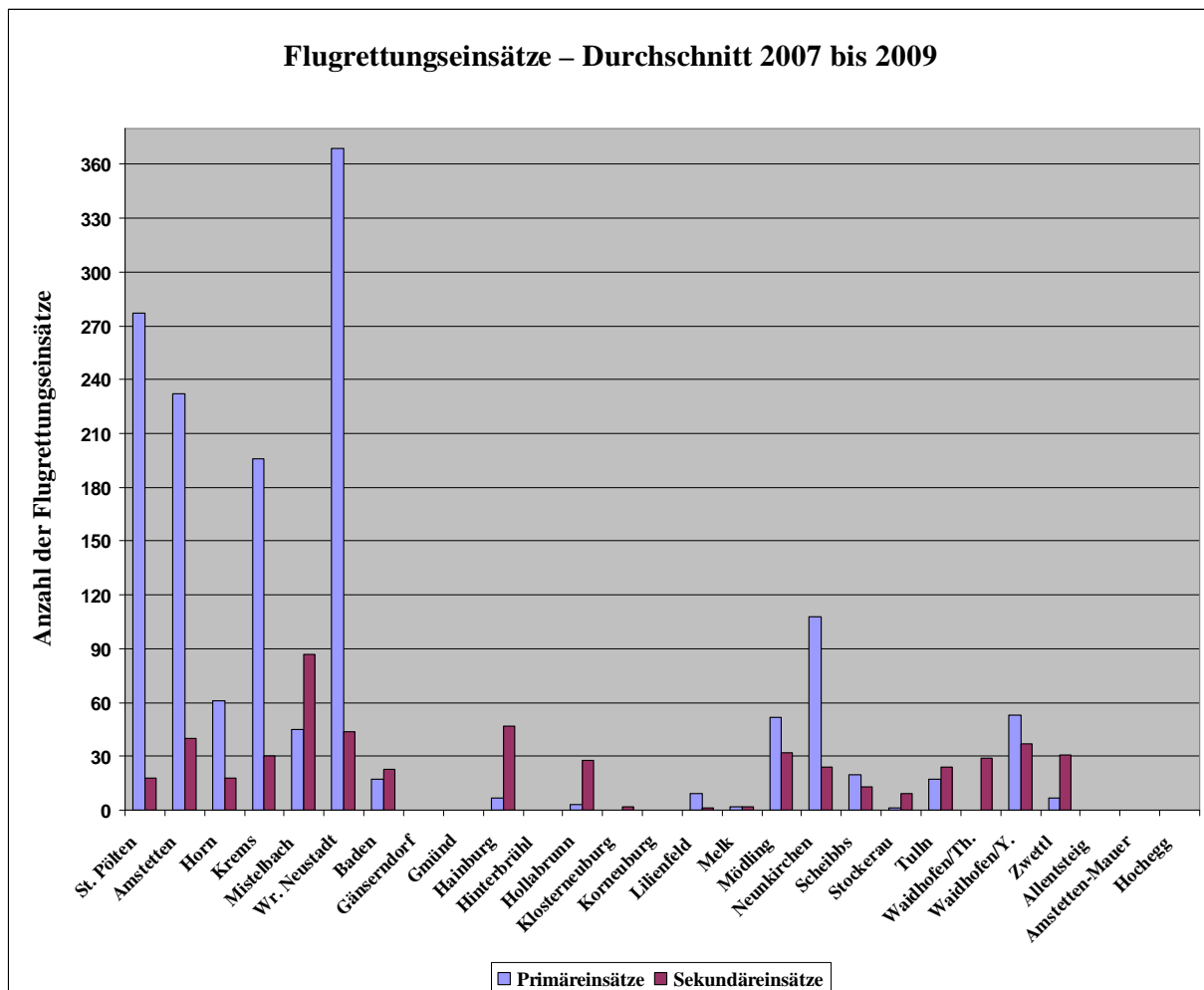
Kostenbeiträge für die Flugrettung	
Rechnungsjahr	Rechnungsabschluss
2005	290.691,32
2006	327.000,00
2007	548.870,00
2008	1.185.900,00
2009	1.012.000,00

Die massive Erhöhung der Kostenbeiträge für den Flugrettungsdienst resultiert aus dem neuen Vertrag 2008 mit dem Christophorus Flugrettungsverein (Punkt 7.3.2), womit der jährliche Kostenbeitrag von €327.000 auf €1.000.000 (wertgesichert) angehoben wurde.

7.6 Flugrettungseinsätze

In der folgenden Grafik sind die durchschnittlichen jährlichen Flugrettungseinsätze von 2007 bis 2009 bei den NÖ Krankenhausstandorten, getrennt nach den Primär- und Sekundäreinsätzen, dargestellt.

Die Zahlen dafür basieren auf Angaben des Christophorus Flugrettungsvereins.



In den folgenden Tabellen werden die durchschnittlichen jährlichen Flugrettungseinsätze (Primär- und Sekundäreinsätze) von 2007 bis 2009 getrennt nach den Standort-Kategorien dargestellt:

- Standorte mit flugrechtlich bewilligter HLE
- Standorte mit nicht bewilligter HLE
- Standorte ohne eigener HLE am Krankenhausareal

7.6.1 Standorte mit flugrechtlich bewilligter HLE

In der folgenden Tabelle werden die Flugrettungseinsätze an den Krankenhaus-Standorten mit flugrechtlich bewilligten HLE dargestellt. Es handelt sich dabei um die Zentralkrankenanstalt St. Pölten, die fünf Schwerpunktkrankenanstalten und weitere fünf Standardkrankenanstalten.

Flugrettungseinsätze -- Durchschnitt 2007 bis 2009		
Krankenhaus-Standort	Primäreinsätze	Sekundäreinsätze
St. Pölten	277	18
Amstetten	232	40
Horn	61	18
Krems	196	30
Mistelbach	45	87
Wr. Neustadt	369	44
Baden	17	23
Scheibbs	20	13
Tulln	17	24
Waidhofen/Ybbs	53	37
Zwettl	7	31

7.6.2 Standorte mit nicht bewilligter HLE

In der folgenden Tabelle werden die Flugrettungseinsätze an den Krankenhaus-Standorten mit nicht bewilligter HLE (Außenlandeplatz) dargestellt. Bis auf die Sonderkrankenanstalt Hohegg handelt es sich dabei fast durchwegs um Standardkrankenanstalten.

Flugrettungseinsätze – Durchschnitt 2007 bis 2009		
Krankenhaus-Standort	Primäreinsätze	Sekundäreinsätze
Hainburg	7	47
Hollabrunn	3	28
Lilienfeld	9	1
Mödling	52	32
Neunkirchen	108	24
Hohegg	0	0

7.6.3 Standorte ohne HLE am Krankenhausgelände

In der folgenden Tabelle werden die Flugrettungseinsätze an den Krankenhaus-Standorten ohne HLE dargestellt. Es handelt sich dabei um sechs Standardkrankenanstalten, die zwei Sonderkrankenanstalten und zwei Außenstellen.

Flugrettungseinsätze -- Durchschnitt 2007 bis 2009		
Krankenhaus-Standort	Primäreinsätze	Sekundäreinsätze
Gmünd	0	0
Klosterneuburg	0	2
Korneuburg	0	0
Melk	2	2
Stockerau	1	9
Waidhofen/Thaya	0	29
Allentsteig	0	0
Amstetten-Mauer	0	0
Gänserndorf	0	0
Hinterbrühl	0	0

In der Kategorie der Standorte ohne HLE finden kaum Flugrettungseinsätze statt. Eine Ausnahme bildet hier nur Waidhofen/Thaya, wo relativ viele Sekundärtransporte erfolgen, jedenfalls mehr als an anderen Standardkrankenanstalten wie Baden, Scheibbs oder Tulln, die mit flugrechtlich genehmigten HLE ausgestattet sind. Im Zuge der Adaptierung des HLE-Maßnahmenkatalogs sollten die häufigen Sekundärtransporte in Waidhofen/Thaya von der NÖ LK-Holding hinterfragt werden.

Ergebnis 7

Die Ursachen für die häufigen Sekundärtransporte am Standort Waidhofen/Thaya sind zu untersuchen. Das Ergebnis ist bei der Adaptierung des Maßnahmenkataloges für die Errichtung von Hubschrauberlandeeinrichtungen zu berücksichtigen.

Stellungnahme der NÖ Landesregierung:

Die Ursachen für die häufigen Sekundärtransporte am Standort Waidhofen an der Thaya werden von der NÖ Landeskliniken-Holding untersucht und in den zu den Ergebnispunkten 1 und 2 zugesagten Maßnahmenkatalog Eingang finden.

NÖ Landesrechnungshof:

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

8 Versicherungen

Gemäß § 72 Abs 1 lit c LFG hat der Bescheid über die Zivilflugplatz-Bewilligung unter anderem den Abschluss einer Haftpflichtversicherung bis zu einem Höchstbetrag von €145,00 Mio nach Maßgabe des Betriebsumfangs zu bestimmen.

Mit den Bescheiden zur Zivilflugplatz-Bewilligung wurde den Flugplatzhaltern der Abschluss einer Flugplatzhalter-Haftpflichtversicherung vorgeschrieben. Aus der nachfolgenden Tabelle ist ersichtlich, dass die Vorschreibung der Deckungssummen durch den luftfahrttechnischen Sachverständigen des Landes NÖ in unterschiedlicher Höhe erfolgte. Von einigen Flugplatzhaltern wurden eigene Flugplatzhalter-Haftpflichtversicherungen abgeschlossen. Bei den übrigen ist das „Risiko des Hubschrauberlandeplatzes“ in der Haftpflichtversicherung für den Krankenhausbetrieb mitversichert.

Versicherungen			
Klinik	Versichertes Risiko	Deckungs- summe HLE / €in Mio	Jahresprämie 2009 / €netto
Amstetten	Flugplatzhalter-Haftpflichtversicherung	4,50	1.825,59
Baden	Flugplatzhalter-Haftpflichtversicherung	3,00	900,00
Krems	Flugplatzhalter-Haftpflichtversicherung	3,00	900,00
Mistelbach	Flugplatzhalter-Haftpflichtversicherung	6,00	2.483,96
Zwettl	Flugplatzhalter-Haftpflichtversicherung	4,00	1.618,40
Horn	Haftpflichtversicherung für Kranken- hausbetrieb inkl. HLE	nicht bekannt ³³	nicht bekannt ³⁴
Mödling	Haftpflichtversicherung für Kranken- hausbetrieb inkl. HLE	1,50	
St. Pölten	Haftpflichtversicherung für Kranken- hausbetrieb, Krankenpflegeschule und sämtliche Nebenbetriebe inkl. HLE	6,00	
Scheibbs	Haftpflichtversicherung für Kranken- hausbetrieb inkl. HLE	3,00	
Tulln	Haftpflichtversicherung für Kranken- hausbetrieb inkl. HLE	3,00	
Waidhofen/ Ybbs	Haftpflichtversicherung für Kranken- hausbetrieb inkl. HLE	3,00	
Wr. Neustadt	Haftpflichtversicherung für Kranken- hausbetrieb, zusätzliche Betriebsstandor- te und HLE	3,63	

Wie aus der vorstehenden Tabelle zu ersehen ist, sind sowohl die Deckungssummen als auch die Höhen der Prämien für die Flugplatzhalter-Haftpflichtversicherungen unterschiedlich, wobei die Höhe der Prämien nicht immer mit den Deckungssummen korreliert. So ist beispielsweise die Deckungssumme beim LK Mistelbach doppelt so hoch wie beim LK Krems, die Prämie ist jedoch um 176 % höher.

Durch den LRH wurde in der Vergangenheit bereits mehrfach auf die Notwendigkeit einer grundsätzlichen Überarbeitung sämtlicher Versicherungen im Bereich der

³³ Die Höhe der Deckungssumme für die HLE war aus dem vorliegenden Zivilflugplatz-Bewilligungsbescheid nicht ersichtlich.

³⁴ Bei jenen Kliniken, bei denen das „Risiko des Hubschrauberlandeplatzes“ in der Haftpflichtversicherung für den Krankenhausbetrieb mitversichert ist, war der Anteil der Prämie, der auf dieses Risiko entfällt, aus den vorgelegten Polizen nicht ersichtlich.

NÖ Landeskliniken hingewiesen, da die Versicherungen je Klinikstandort große Unterschiede hinsichtlich Art, Umfang, Deckungssumme und Prämienhöhe aufweisen.

Durch die NÖ LK-Holding wurde wiederholt eine Lösung der Versicherungsproblematik zugesagt. Zuletzt wurde berichtet, dass nach einem Vergabeverfahren ein Versicherungsmakler mit 18. Dezember 2009 beauftragt wurde, Ausschreibungsunterlagen für die Versicherungsdienstleistungen an den NÖ Landeskliniken (inklusive Flugplatzhalter-Haftpflichtversicherung) zu erarbeiten. Die Zuschlagserteilung im entsprechenden Vergabeverfahren ist für Ende 2010 vorgesehen.

Der LRH begrüßt grundsätzlich die Maßnahmen der NÖ LK-Holding zur Neustrukturierung der Versicherungen bei den NÖ Landeskliniken. Da das Verfahren noch im Gang war, waren die Versicherungen für die HLE nicht Gegenstand der Prüfung.

St. Pölten, im November 2010
Die Landesrechnungshofdirektorin
Dr. Edith Goldeband