



STADTRECHNUNGSHOF WIEN

Landesgerichtsstraße 10
A-1082 Wien

Tel.: 01 4000 82829 FAX: 01 4000 99 82810

E-Mail: post@stadtrechnungshof.wien.at

www.stadtrechnungshof.wien.at

DVR: 0000191

StRH VI - 64-1/15

MA 64, Bewilligungsverfahren von

Hubschrauberlandeplätzen

KURZFASSUNG

Im Zuge einer Einschau im Bereich der Hubschrauberlandeflächen in Wien stellte der Stadtrechnungshof Wien fest, dass sich diese hinsichtlich der brandschutztechnischen Erfordernisse und der umweltschutztechnischen Ausstattung teilweise erheblich unterscheiden.

Der Magistratsabteilung 64 wurde als zuständiger Behörde empfohlen, eine Vereinheitlichung brandschutztechnischer Maßnahmen im Sinn eines Standards zur Erfüllung eines Mindestschutzerfordernisses und in weiterer Folge deren schriftliche Festlegung zu initiieren. Ferner regte der Stadtrechnungshof Wien an, die luftfahrtrechtliche Errichtungsbewilligung jenen Behörden zu übermitteln, die für in diesem Zusammenhang auftretende Umweltaspekte sachlich zuständig sind.

Hinsichtlich der periodischen Überprüfungen der Sicherheitsnetze um Dachlandeflächen wurde angeregt, entsprechende Auflagen in die Bewilligungsbescheide aufzunehmen.

INHALTSVERZEICHNIS

| | |
|--|----|
| 1. Allgemeines | 6 |
| 2. Prüfungsgrundlagen des Stadtrechnungshofes Wien | 7 |
| 2.1 Prüfungsgegenstand | 7 |
| 2.2 Prüfungszeitraum | 8 |
| 2.3 Prüfungsbefugnis | 8 |
| 3. Rechtliche Grundlagen | 8 |
| 3.1 Luftfahrtrecht | 8 |
| 3.2 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz | 9 |
| 3.3 Sonstige Vorschriften | 10 |
| 4. Prüfungsumfang und Vorgangsweise | 10 |
| 5. Feststellungen und Empfehlungen | 11 |
| 5.1 Brandschutz | 12 |
| 5.2 Umweltschutz | 15 |
| 5.3 Arbeitnehmerinnen- bzw. Arbeitnehmerschutz | 16 |
| 5.4 Bescheide | 18 |
| 6. Zusammenfassung der Empfehlungen | 19 |

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

| | |
|--|----|
| Abbildung 1: Absturzsicherung an einer Hubschrauberlandefläche | 17 |
|--|----|

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

| | |
|-------------|--|
| Abb. | Abbildung |
| BMVIT | Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technik |
| bzgl. | bezüglich |
| bzw. | beziehungsweise |

| | |
|------------------------------|---|
| EC 135..... | Eurocopter Typ 135 |
| etc..... | et cetera |
| EU | Europäische Union |
| kg..... | Kilogramm |
| km/h..... | Kilometer pro Stunde |
| Krankenanstaltenverbund..... | Unternehmung Wiener Krankenanstaltenverbund |
| l..... | Liter |
| l/min..... | Liter pro Minute |
| Nr..... | Nummer |
| o.a. | oben angeführt |
| ÖNORM EN..... | Europäische Norm im Status einer Österreichischen Norm |
| Pkt. | Punkt |
| s..... | siehe |
| StRH..... | Stadtrechnungshof |
| TRVB..... | Technische Richtlinie Vorbeugender Brandschutz |
| u.a. | unter anderem |
| u.U..... | unter Umständen |
| WStV | Wiener Stadtverfassung |
| z.B. | zum Beispiel |
| z.T. | zum Teil |

GLOSSAR

Befeuerung

Als Befeuerung werden in der Luftfahrt weitgehend ortsfeste Lichtsignale zur Navigation bezeichnet. Es gibt unterschiedliche Arten der Befeuerung wie z.B. eine Notbefeuerung, eine Anflugbefeuerung, eine Hindernisbefeuerung, eine Pistenbefeuerung, eine Stoppflächenbefeuerung etc.

Bodeneinrichtungen

Im Sinn des Luftfahrtgesetzes sind dies Bauten, Anlagen und sonstige ortsfeste Einrichtungen, deren Nutzung zum überwiegenden Teil für den ordnungsgemäßen Betrieb eines Flugplatzes notwendig oder zweckmäßig ist.

Kombinationsschaumrohr

Dies ist ein Löschgerät, das aus einem Wasser-Schaummittelgemisch Löschschaum erzeugt. Die Besonderheit eines Kombinationsschaumrohres besteht darin, dass sowohl Mittel- als auch Schwertschaum erzeugt werden kann.

Mittel der ersten Löschhilfe

Dies sind im unmittelbaren Gefahrenbereich vorhandene Kleinlöschgeräte, hauptsächlich tragbare Feuerlöschgeräte, mit denen vor dem Eintreffen der Feuerwehr von jedermann erste Löschmaßnahmen gesetzt werden können.

Mittel der erweiterten Löschhilfe

Darunter werden Löschgeräte verstanden, mit denen hierfür geschulte und hiezu bestimmte Personen entsprechend einem Organisationsschema Löschmaßnahmen vor dem Eintreffen der Feuerwehr durchführen können.

Optische Bodenhilfen

Diese Hilfseinrichtungen wie beispielsweise der Windsack, Windmesser, Bodenmarkierungen etc. dienen der Hubschrauberbesatzung zum Einschätzen der Umgebungseinflüsse beim Lande- und Startvorgang.

PRÜFUNGSERGEBNIS

Der Stadtrechnungshof Wien unterzog die Bewilligungsverfahren der Hubschrauberlande­flächen einer Prüfung und teilte das Ergebnis seiner Wahrnehmungen nach Abhal­tung einer diesbezüglichen Schlussbesprechung der geprüften Stelle mit. Die von der geprüften Stelle abgegebene Stellungnahme wurde berücksichtigt. Allfällige Rundungs­differenzen bei der Darstellung von Berechnungen wurden nicht ausgeglichen.

1. Allgemeines

Hubschrauber sind aufgrund ihrer Flugeigenschaften das Transportmittel der Wahl, wenn dies besondere Umstände erfordern. Zum einen ist dies bei schwierigen örtlichen Gegebenheiten der Fall, wie beispielsweise bei Einsätzen im unwegsamen Gelände. Zum anderen ist es mit diesen Fluggeräten im Vergleich zu straßen- oder schienenge­bundenen Beförderungsmitteln möglich, Transporte schonender und z.T. auch rascher abzuwickeln.

Im Wiener Stadtgebiet ist der Transport schwer erkrankter, verletzter oder verunfallter Personen im Zuge von Überstellungs- und Rettungsflügen von hoher Relevanz. Daher verfügten im Zeitpunkt der gegenständlichen Prüfung mehrere Krankenhäuser über Hubschrauberlande­flächen. Aufgrund einer Novelle des Luftfahrtgesetzes im Jahr 2013, wonach u.a. Landeflächen, die regelmäßig angefliegen werden, behördlich bewilligte Flugplätze sein müssen, waren einige Hubschrauberlande­flächen in Planung bzw. in Bau.

Vor der Erteilung der luftfahrtrechtlichen Bewilligung hat die zuständige Behörde in ei­nem Verfahren unter Beiziehung von Amtssachverständigen zu prüfen, ob geltende ge­setzliche Bestimmungen eingehalten werden. Im Bedarfsfall schreibt sie im Bewilli­gungsbescheid zusätzlich Auflagen vor.

Der Stadtrechnungshof Wien unterzog die Bewilligungen bzw. die Bewilligungsverfahren einer auf die Bereiche des Brand- und Umweltschutzes sowie des Schutzes von Arbeitnehmerinnen bzw. Arbeitnehmern fokussierten Einschau.

2. Prüfungsgrundlagen des Stadtrechnungshofes Wien

2.1 Prüfungsgegenstand

Im Bericht StRH VI - KAV-1/15, Unternehmung Wiener Krankenanstaltenverbund, Prüfung der Hubschrauberlandeplätze in den Wiener Krankenanstalten befasste sich der Stadtrechnungshof Wien mit der Prüfung sicherheitstechnischer Aspekte. Dazu zählten z.B. die Einhaltung von Brandschutzbestimmungen und die regelmäßige Überprüfung technischer Einrichtungen und Anlagen, wie etwa jene der elektrischen Anlage durch die Flugplatzbetreiberin bzw. den Flugplatzbetreiber. Insbesondere war die Einhaltung von Auflagen in den Bewilligungsbescheiden Schwerpunkt der Prüfung.

Im Zuge der Recherchen für den o.a. Bericht fiel auf, dass bei ähnlichen Rahmenbedingungen bzw. vergleichbaren Problemstellungen in den Bewilligungsbescheiden z.T. unterschiedliche Auflagen vorgeschrieben wurden. Dies betraf vorrangig die Bereiche des Brandschutzes und des Umweltschutzes. Aus der Sicht des Stadtrechnungshofes Wien erschien dies bemerkenswert, weil mit einer Ausnahme sämtliche Krankenhaus-Hubschrauberlandeflächen im Krankenanstaltenverbund für lediglich einen bestimmten Hubschraubertyp ausgelegt waren.

Ein weiterer Punkt, auf den der Stadtrechnungshof Wien bei dieser sicherheitstechnischen Prüfung aufmerksam wurde, betraf das Thema des Arbeitnehmerinnen- bzw. Arbeitnehmerschutzes. Im Konkreten handelte es sich einerseits um die fehlende direkte Zitierung des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes im Spruch der Bewilligungsbescheide. Andererseits wurde die Thematik der regelmäßigen Überprüfungen von Absturzsicherungen unterschiedlich behandelt.

Der Stadtrechnungshof Wien erachtete es für zweckmäßig, die Bewilligungsverfahren der Hubschrauberlandeflächen auf Wiener Stadtgebiet einer Einschau zu unterziehen

und die diesbezüglichen Ergebnisse zu den o.a. Punkten in diesem gesonderten Bericht darzustellen.

2.2 Prüfungszeitraum

Die gegenständliche Prüfung erfolgte im ersten Halbjahr 2016.

2.3 Prüfungsbefugnis

Die Prüfungsbefugnis für die gegenständliche Prüfung ist in § 73c WStV (Sicherheitskontrolle) festgeschrieben.

3. Rechtliche Grundlagen

3.1 Luftfahrtrecht

3.1.1 Im Bereich der Luftfahrt sind - neben diesbezüglichen EU-rechtlichen Vorschriften - das Luftfahrtgesetz und die dazu erlassenen Verordnungen, wie z.B. die Zivilflugplatz-Verordnung, die Zivilflugplatz-Betriebsordnung oder die Zivilluftfahrt-Vorfall- und Notfall-Maßnahmen-Verordnung maßgeblich.

Im Luftfahrtgesetz ist festgelegt, welche Landeflächen einer Bewilligung bedürfen und welche Kriterien hierfür einzuhalten sind. Des Weiteren regelt dieses Gesetz, dass Bodeneinrichtungen auf Zivilflugplätzen nur mit der Bewilligung der zuständigen Behörde errichtet, benützt oder wesentlich geändert werden dürfen. Die zuständige Behörde für die luftfahrtrechtliche Bewilligung von Privatflugplätzen ist in Wien die Magistratsabteilung 64, sofern diese nicht einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen.

3.1.2 Dem Luftfahrtgesetz entsprechend, hat das BMVIT die Anforderungen an Zivilflugplätze in der Zivilflugplatz-Verordnung geregelt. In dieser Verordnung finden sich nähere Bestimmungen über die Beschaffenheit, Gestaltung und Ausrüstung von Zivilflugplätzen. Derartige Flugplätze sind z.B. mit optischen Bodenhilfen auszustatten. Ferner regelte das BMVIT per Verordnung - entsprechend dem Luftfahrtgesetz - den Betrieb von Zivilflugplätzen (Zivilflugplatz-Betriebsordnung).

3.1.3 Im Jahr 2013 wurde das Luftfahrtgesetz novelliert. Im Zuge dessen wurden auch eigene Bestimmungen für Krankenhaus-Hubschrauberlandeflächen aufgenommen. Diese sind ab 1. Jänner 2014 anzuwenden. Eine der Änderungen durch die Novellierung räumte den Betreiberinnen bzw. Betreibern derartiger Landeflächen bei der Beantragung von Hubschrauberlandeflächen Abweichungen von bereits existierenden Bestimmungen, wie beispielsweise der Zivilflugplatz-Verordnung, bei ausreichender Begründung ein.

3.1.4 Nachdem eine potenzielle Betreiberin bzw. ein potenzieller Betreiber bei der Magistratsabteilung 64 einen Antrag unter Beischließung aller erforderlichen Unterlagen eingereicht hat, leitet die Behörde das Bewilligungsverfahren ein. In diesem Verfahren prüft die Dienststelle das Projekt auf Übereinstimmung mit den geltenden gesetzlichen Bestimmungen. Dazu bedient sie sich diverser technischer Amtssachverständiger, wie beispielsweise für Luftfahrt, Bautechnik, Brandschutz sowie Umweltschutz.

Führt das Verfahren zu einem positiven Ergebnis, wird die Errichtungsbewilligung in Form eines schriftlichen Bescheides erteilt. Vor der geplanten Inbetriebnahme der Landefläche ist bei der Magistratsabteilung 64 ein Antrag auf Betriebsaufnahmegewilligung einzubringen. In der Folge prüft die Behörde, ob die in der Errichtungsbewilligung auferlegten Verpflichtungen erfüllt sind. Trifft dies zu, wird die Betriebsaufnahme per schriftlichen Bescheid bewilligt.

3.2 ArbeitnehmerInnenschutzgesetz

Wie der Titel dieses Gesetzes bereits indiziert, enthält dieses Gesetz grundsätzliche Bestimmungen, um in erster Linie Arbeitnehmerinnen bzw. Arbeitnehmer vor Verletzungen und gesundheitlichen Gefahren am Arbeitsplatz zu bewahren. Ergänzt und konkretisiert wird dieses Gesetz durch zahlreiche hiezu erlassene Verordnungen. Dies sind die u.a. die Verordnung Persönliche Schutzausrüstung und die Verordnung des Bundesministers für Arbeit und Soziales über die Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente.

Im Verfahren der Errichtungsbewilligung und der Betriebsaufnahmegewilligung sind jedenfalls das Verkehrs-Arbeitsinspektorat und der zuständige Aufsichtsbezirk der Ar-

beitsinspektion eingebunden, um die Belange des Arbeitnehmerinnen- bzw. Arbeitnehmerschutzes zu beurteilen.

3.3 Sonstige Vorschriften

Neben den bereits erwähnten Gesetzen war für die gegenständliche Prüfung hinsichtlich des Umweltschutzes auch das Kanalanlagen- und Einmündungsgebührengesetz zu berücksichtigen. Sofern die Behörde in den Bewilligungsbescheiden Entsprechendes festlegte, traf dies auch für die TRVB zu.

4. Prüfungsumfang und Vorgangsweise

Der Stadtrechnungshof Wien definierte Kriterien, nach denen im Zuge dieser Prüfung Untersuchungen angestellt wurden. Diese waren:

- Löscheinrichtungen (Mittel der ersten und erweiterten Löschhilfe, nasse und trockene Löschwassersteigleitungen, fernsteuerbare Schaum-Wasser-Werfer)
- bevorratete Mengen an Bindemittel für Öl und Kerosin
- Kerosinabscheider
- Bezugnahme auf das ArbeitnehmerInnenschutzgesetz und Auflagen hinsichtlich der regelmäßigen Überprüfungen der Netze für die Absturzsicherung.

In der Folge nahm der Stadtrechnungshof Wien im Hinblick auf die vorgenannten Kriterien Einschau in die Akten der Magistratsabteilung 64 über Bewilligungsverfahren aller 13 Hubschrauberlandeflächen im Wiener Stadtgebiet. Von besonderem Interesse waren Unterlagen, wie z.B. Projektbeschreibungen, technische Expertisen und Gutachten etc. sowie die Bewilligungsbescheide. Die Dienststelle teilte dazu mit, dass sämtliche Projektunterlagen integrierender Bestandteil des Bewilligungsbescheides sind und dadurch deren Inhalt rechtsverbindlich ist.

Bei seiner Einschau konzentrierte sich der Stadtrechnungshof Wien auf Dachlandeflächen und Landeflächen, die durch baulich-konstruktive Maßnahmen erhöht situiert sind. Diese bildeten das Gros aller Hubschrauberlandeflächen in Wien.

Ziel der gegenständlichen Prüfung war die Darstellung der Bandbreite der getroffenen Sicherheitsmaßnahmen.

Der Stadtrechnungshof Wien merkte an, dass die eingesehenen Bewilligungsverfahren jeweils mit Bescheid rechtskräftig abgeschlossen waren. Eine Überprüfung der Rechtmäßigkeit war nicht Gegenstand der Einschau.

5. Feststellungen und Empfehlungen

Wie erwähnt, waren die Erkenntnisse im Zuge einer sicherheitstechnischen Einschau im Bereich der Hubschrauberlandeflächen des Wiener Krankenanstaltenverbundes Anlass für die gegenständliche weiterführende Prüfung.

Das novellierte Luftfahrtgesetz gab dem BMVIT für Krankenhaus-Hubschrauberlandeflächen die Möglichkeit, nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt nähere Voraussetzungen für die Erteilung der Bewilligung per Verordnung zu erlassen.

Die zum Luftfahrtgesetz erlassenen Verordnungen, wie die Zivilflugplatz-Verordnung, die Zivilflugplatz-Betriebsordnung sowie die Zivilluftfahrt-Vorfall- und Notfall-Maßnahmen-Verordnung enthalten nur allgemeine Bestimmungen über die brandschutztechnische Ausstattung eines Hubschrauberlandeplatzes und erforderliche Umweltschutzmaßnahmen.

Sämtliche Hubschrauberlandeflächen - bis auf eine Ausnahme - waren unter nahezu gleichen Voraussetzungen bewilligt. Daher erschien es in Anbetracht der Tatsache, dass auf diesem einen Landeplatz schwerere Hubschrauber als jene der Flugrettung (EC 135) landen dürfen, nachvollziehbar besondere Vorkehrungen zu treffen. Im Fall aller anderen Landeplätze, die nur von Hubschraubern der Flugrettung angefliegen werden und deren maximale Belastbarkeit auch keine schwereren zulässt, erschien die nachfolgend dargestellte Vielfalt und Unterschiedlichkeit brandschutztechnischer Maßnahmen allerdings bemerkenswert.

Die Bewilligungszeitpunkte der Hubschrauberlandeflächen, welche die Jahre 2008 bis 2016 überspannen, hatten keinen Einfluss auf die sicherheitstechnischen Erfordernisse.

5.1 Brandschutz

Aus den Unterlagen über die Bewilligungsverfahren ging hervor, dass nicht nur die Magistratsabteilungen 37 - Kompetenzstelle Brandschutz (KSB) und 68 als brandschutztechnische Sachverständige im Verfahren der Magistratsabteilung 64 Auflagen für den Brandschutz vorschlugen, sondern auch das Arbeitsinspektorat Auflagen beantragte.

Weiters war den Akten zu entnehmen, dass bei den eingereichten Projekten das Thema Brandschutz von den Amtssachverständigen unterschiedlich beurteilt wurde. Dies ließ sich beispielsweise im Bereich des organisatorischen Brandschutzes erkennen. Im Zeitpunkt der Prüfung wurde ein Hubschrauberlandeplatz durch eine Betriebsfeuerwehr betreut, in den anderen Fällen erfolgte dies durch geschultes Betriebspersonal.

Die technisch anspruchsvollste Ausstattung umfasste sowohl tragbare als auch fahrbare Feuerlöscher sowie fernbedienbare Schaum-Wasser-Werfer mit einer Löschleistung von 1000 l/min. In diesem Fall fand sich darüber hinaus die Vorgabe, dass die Schaum-Wasser-Werfer auch bei hohen Windstärken bis 90 km/h die Bekämpfung eines Brandes ermöglichen müssen.

Im Vergleich dazu verfügte im Zeitpunkt der Prüfung keine weitere Hubschrauberlandefläche in Wien über eine derartige Ausstattung.

5.1.1 Bei allen Hubschrauberlandeplätzen wurden tragbare Handfeuerlöscher, teilweise auch fahrbare Feuerlöscher, bereitgehalten. Dies sind Mittel der ersten und erweiterten Löschhilfe. Hinsichtlich der vorgeschriebenen Löschhilfen stellte der Stadtrechnungshof Wien fest, dass sich die diesbezüglichen Inhalte der Bewilligungen in hohem Maß unterschieden.

Einerseits wurden Schaumlöscher für Brände fester und flüssiger Stoffe, Kohlendioxidlöscher für Brände flüssiger und gasförmiger Stoffe sowie Pulverlöscher für alle drei

dieser Brandklassen vorgeschrieben. Andererseits differierten die Anzahl und die Größe der Feuerlöscher.

5.1.2 Löschwassersteigleitungen wurden sowohl in trockener als auch in nasser Ausführung errichtet bzw. vorgeschrieben. Hiezu merkte der Stadtrechnungshof Wien an, dass die nasse Ausführung eine unverzügliche Brandbekämpfung ermöglicht, hingegen eine trockene Steigleitung erst durch die Feuerwehr befüllt und eine Verzögerung des Löschangriffs in Kauf genommen werden muss.

Zu einem weit überwiegenden Teil waren nasse Löschwassersteigleitungen installiert. In Anbetracht dieser Tatsache war nicht nachvollziehbar, aus welchen Gründen in einem Fall mit einer trockenen Löschwassersteigleitung das Auslangen gefunden wurde.

Bei einem Zwischenfall auf der Landefläche stellen die brennbaren Betriebsmittel, wie Treib- und Schmierstoffe sowohl ein Gefahrenpotenzial als auch eine Herausforderung für die Bekämpfung eines Brandes dar. Flüssigkeitsbrände werden üblicherweise mit Löschpulver oder mit Löschschaum bekämpft. Löschschaum bietet in diesem Zusammenhang Vorteile. Er lässt sich über mehrere Meter Distanz zielgerichtet auf den Brandherd aufbringen, haftet an, kühlt, minimiert das Risiko einer Wiederentflammung und ermöglicht den Löschangriff auch bei höheren Windgeschwindigkeiten.

Aus diesen Gründen wurden Entnahmestellen der nassen Löschwassersteigleitungen auf der Ebene der Landeplätze großteils mit der Möglichkeit einer Schaummittelbeimengung ausgestattet. Im sogenannten Kombinationsschaumrohr am Ende der Löschleitung erfolgt die Verschäumung des Gemischs zu Löschschaum.

Die TRVB 128 S - *Ortsfeste Löschwasseranlagen nass und trocken* legt die Ausführung von Schaumhydranten als Sonderausführung fest. Zwei der Charakteristika dieser Ausführung sind z.B. mindestens 40 l Schaummittelvorrat im Hydrantenkasten sowie einem Löschwasservolumenstrom von mindestens 200 l/min. Eine Schaummittelreserve ist optional je nach Anforderung bereitzuhalten.

Waren Löschhydranten mit Schaumlöschmittel projiziert bzw. vorgeschrieben, divergierten die vorzuhaltenden Mengen an Schaumlöschmittel. Auch die Angabe des Schaummittelvorrates war nicht einheitlich. Einerseits wurde dieser als Wert für die Mindestlöschdauer in Minuten und andererseits als Mindestschaummittelvorrat in Liter angegeben. Die Vorratsmengen überspannten einen Bereich von 200 l bis 400 l bzw. 15 Minuten bis zu 60 Minuten Mindestlöschdauer.

Bemerkenswert erschien, dass sich hinsichtlich des Brandschutzes in den Unterlagen für Bewilligungsverfahren zweier Hubschrauberlandeplätze ein Anforderungskatalog, der als "Forderungen der Magistratsabteilung 68 im Zuge der Errichtung eines Hubschrauber-Landeplatzes" titulierte war, fand.

Dieser umfasste u.a. Vorgaben

- zur Überwachung und Kontrolle der Landefläche, wie z.B. fix montierte, fernsteuerbare Kameras,
- über Einrichtungen zur Brandbekämpfung, wie z.B. Schaum-Wasser-Werfer geeignet für 40 Knoten Windgeschwindigkeit, tragbare Feuerlöscher,
- über Maßnahmen des Umweltschutzes, wie z.B. Bindemittel, Öl-Wasser-Abscheider
- und über persönliche Schutzausrüstung (z.B. Hitzeschutz) sowie über eine Werkzeugausrüstung für Notfälle.

Der Anforderungskatalog wurde bzgl. fernsteuerbarer Schaum-Wasser-Werfer um eine Variante erweitert. Durch die Einrichtung eines zweiten Wandhydranten und die Bereitstellung einer drei Mann starken Einsatzgruppe der Betriebsfeuerwehr konnte von dieser Vorgabe abgewichen werden. Die Einsatzgruppe hätte in diesem Fall bei jeder Flugbewegung in Brandschutzadjustierung vor Ort zu sein.

Aus der Sicht des Stadtrechnungshofes Wien waren diese beiden Varianten als nicht gleichwertig anzusehen. Es stehen einander ein hocheffektives halbautomatisches Löschgerät, das den Flugplatz auch bei Windgeschwindigkeiten von bis zu umgerechnet 75 km/h abdecken kann, und ein manuelles Löschgerät mit erheblicher Vorrüstzeit, geringerer Reichweite und Löschleistung und höherer Windanfälligkeit gegenüber.

5.1.3 Der Stadtrechnungshof Wien regte an, dass die Magistratsabteilung 64 an die Magistratsabteilung 37 - Kompetenzstelle Brandschutz (KSB) sowie an die Magistratsabteilung 68 herantritt und eine Vereinheitlichung brandschutztechnischer Maßnahmen im Sinn eines Standards zur Erfüllung eines Mindestschutzerfordernisses initiiert. Die Ergebnisse der Bemühungen wären für künftige Projekte von Hubschrauberlandeplätzen schriftlich festzulegen und bei deren Beurteilung anzuwenden.

5.2 Umweltschutz

Neben Bränden als Folge eines Zwischenfalls auf Hubschrauberlandeflächen besteht die Möglichkeit von technischen Defekten am Luftfahrzeug, wie etwa Undichtigkeiten des Schmierölkreislaufs oder des Treibstoffsystems. Derartige Betriebsstoffe, die üblicherweise auf Mineralölbasis hergestellt werden, können nicht nur die Gesundheit von Menschen beeinträchtigen, sondern auch die Umwelt gefährden. Ausgelaufene Betriebsstoffe müssen daher gebunden oder aufgefangen werden, um zu vermeiden, dass diese z.B. ins Erdreich oder in Gewässer gelangen.

5.2.1 Dies kann u.a. durch den Einsatz von Bindemitteln erzielt werden. Die Angaben der vorzuhaltenden Mengen reichten von nicht näher festgelegten "kleinen Mengen" bis zu 100 kg. Aus der Sicht des Stadtrechnungshofes Wien erschien dieses breite Spektrum mit einer Ausnahme nicht nachvollziehbar, weil - wie bereits erwähnt - abgesehen von der Ausnahme lediglich ein Hubschraubertyp zum Einsatz kommt.

In den Bewilligungsbescheiden fanden sich z.T. konkrete Aussagen über die Bindemittelmengen, in anderen Fällen mussten zusätzlich die Projektunterlagen eingesehen werden, die - wie bereits erwähnt - integrierende Bestandteile der Bescheide waren. Der Stadtrechnungshof Wien erachtete es als vorteilhaft, wenn die vorzuhaltenden Mengen an Bindemittel in den Bewilligungsbescheiden jedenfalls angeführt werden.

Stellungnahme der Magistratsabteilung 64:

Der Anregung des Stadtrechnungshofes Wien, die für den jeweiligen Standort der Hubschrauberlandefläche erforderliche Menge

an Bindemittel in den Bewilligungsbescheid aufzunehmen, wird gefolgt werden.

5.2.2 Für den Fall, dass Betriebsmittel eines Hubschraubers unerkannt ausfließen oder durch Niederschlagswasser ausgewaschen und daher nicht unverzüglich mit Bindemittel behandelt werden, sind Vorkehrungen zu treffen, dass diese Substanzen nicht in die Kanalisation gelangen. Dies kann durch die Installierung von Abscheideanlagen erreicht werden. Die Einschau ergab, dass im Zeitpunkt der Prüfung lediglich eine betriebene Hubschrauberlandefläche mit einer derartigen Anlage ausgestattet war.

Hinsichtlich des eingesetzten Schaummittels war dem Sicherheitsdatenblatt zu entnehmen, dass dieses weder ins Erdreich noch in die Kanalisation oder in Gewässer gelangen darf. Mit Schaummittel kontaminiertes Löschwasser muss daher mittels einer Löschwasserrückhaltung separat von allen anderen Abwässern gesammelt werden. In dem oben beschriebenen einen Fall wurde dieser Problematik mit einer Abscheideanlage, die hierfür ein erhöhtes Fassungsvermögen aufwies, begegnet.

Gemäß Kanalanlagen- und Einmündungsgebührengesetz dürfen in die Kanalisation andere Stoffe als jene, zu deren Ableitung sie bestimmt sind, nur mit besonderer Bewilligung der Behörde unter den von ihr festgelegten Bedingungen eingeleitet werden.

Der Magistratsabteilung 64 wurde empfohlen, die luftfahrtrechtliche Errichtungsbewilligung den in diesem Zusammenhang sachlich zuständigen Behörden zu übermitteln. Dadurch soll ermöglicht werden, dass nach Prüfung der Sachverhalte gegebenenfalls gesonderte Verfahren eingeleitet werden.

5.3 Arbeitnehmerinnen- bzw. Arbeitnehmerschutz

5.3.1 Im ArbeitnehmerInnenschutzgesetz ist taxativ angeführt, in welchen Rechtsmaterien die Belange des Arbeitnehmerinnen- bzw. Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen sind. Dies betrifft u.a. die Genehmigung von Betriebsanlagen nach der Gewerbeordnung 1994, Bewilligung von Bädern nach dem Bäderhygienegesetz und Bewilligung von Anlagen und Zivilflugplätzen im Sinn des Luftfahrtgesetzes 1957.

Aus der Sicht des Stadtrechnungshofes Wien war nicht nachvollziehbar, weshalb in den Bewilligungsbescheiden der Magistratsabteilung 64 auf das ArbeitnehmerInnenschutzgesetz durch Zitierung des Gesetzes im Spruch der Bescheide nicht direkt Bezug genommen wurde, wie dies z.B. auch bei der Genehmigung von Betriebsanlagen nach der Gewerbeordnung 1994 erfolgt.

In der Regel waren das Verkehrs-Arbeitsinspektorat und das Arbeitsinspektorat für den jeweiligen Aufsichtsbezirk zu Verhandlungen - entsprechend des Arbeitsinspektionsgesetzes 1993 als Partei - geladen. Beide Inspektorate gaben Stellungnahmen ab und erteilten auch Auflagen. Diese wurden in die Bewilligungsbescheide aufgenommen, jedoch ohne einen entsprechenden Verweis auf das ArbeitnehmerInnenschutzgesetz.

Im Zuge von luftfahrtrechtlichen Bewilligungen empfahl der Stadtrechnungshof Wien, in Analogie zur Bewilligung von Betriebsanlagen auf das ArbeitnehmerInnenschutzgesetz durch Zitierung des Gesetzes im Spruch des Bescheides Bezug zu nehmen.

5.3.2 Jede Hubschrauberlandefläche in großer Höhe war mit einer Absturzsicherung in Form eines Stahlnetzes, das an der Außenkante der Landefläche angebracht war, ausgestattet (s. Abb. 1).

Abbildung 1: Absturzsicherung an einer Hubschrauberlandefläche



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

Die Belastbarkeit der Absturzsicherung war derart zu dimensionieren, dass eine Person mit einer Masse von 200 kg aufgefangen und getragen werden konnte.

Hinsichtlich der Intervalle von regelmäßigen Überprüfungen existieren für technische Einrichtungen in vielen Fällen gesetzliche Vorschriften oder Normen. Im Fall dieser Auffangnetze traf dies nicht zu. Aus diesem Grund wurden vom Arbeitsinspektorat fallweise Auflagen für wiederkehrende Prüfungen vorgeschlagen.

Teilweise wurden hinsichtlich der Überprüfungsintervalle in den Bescheiden ein Jahr oder zwei Jahre bzw. die Einhaltung der Benutzungsvorschriften des Herstellers vorgegeben. Ebenso fanden sich diesbezügliche Verweise auf die ÖNORM EN 1263 - *Schutznetze*. Diese war jedoch nicht anwendbar, weil es sich dabei um eine Festlegung für die Herstellung der Netze handelt und keine Angaben über Prüfintervalle enthält.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl, aus Gründen der Klarheit und Verbindlichkeit künftig konkrete Auflagen für die periodische Kontrolle der Auffangnetze in die Bewilligungsbescheide aufzunehmen.

5.4 Bescheide

Der Betrieb eines Hubschrauberlandeplatzes erfordert neben einer kontinuierlichen Pflege und Betreuung auch die Durchführung wiederkehrender Überprüfungen technischer Einrichtungen. Bewilligungsbescheide und sämtliche Bescheidbestandteile, wie z.B. die Projektbeschreibung und Gutachten von Sachverständigen, bilden hierfür die Ausgangsbasis. Für den Betrieb des Hubschrauberlandeplatzes müssen die verantwortlichen Personen umfassende Kenntnis über sämtliche Details der Anlage und der Bewilligungen besitzen.

Bei der Durchsicht der Akten stellte der Stadtrechnungshof Wien fest, dass die Unterlagen einen teilweise beträchtlichen Umfang aufwiesen. Dies resultierte daraus, da sich darin externe Gutachten, Pläne, technische Beschreibungen, Stellungnahmen von Sachverständigen, Niederschriften von Verhandlungen etc. in den Unterlagen befanden.

den. Für die Routinetätigkeit der handelnden Personen z.B. hinsichtlich wiederkehrender Überprüfungen von technischen Einrichtungen kann dies u.U. erschwerend sein.

6. Zusammenfassung der Empfehlungen

Empfehlung Nr. 1:

Die Magistratsabteilung 64 sollte an die Magistratsabteilung 37 - Kompetenzstelle Brandschutz (KSB) sowie an die Magistratsabteilung 68 herantreten und für Hubschrauberlandeplätze eine Vereinheitlichung brandschutztechnischer Maßnahmen im Sinn eines Standards zur Erfüllung eines Mindestschutzerfordernisses initiieren. Die Ergebnisse der Bemühungen wären für künftige Projekte für Hubschrauberlandeplätze schriftlich festzulegen und bei deren Beurteilung anzuwenden (s. Pkt. 5.1.3).

Stellungnahme der Magistratsabteilung 64:

Die Magistratsabteilung 64 wird eine Vereinheitlichung brandschutztechnischer Maßnahmen im Sinn eines Standards zur Erfüllung eines Mindestschutzerfordernisses unter Heranziehung der Magistratsabteilung 37 - Kompetenzstelle Brandschutz (KSB) sowie der Magistratsabteilung 68 initiieren, die Ergebnisse schriftlich festlegen und für künftige Projekte von Hubschrauberlandeplätzen als Leitfaden heranziehen.

Angemerkt wird, dass für eine Vereinheitlichung brandschutztechnischer Maßnahmen die rechtliche Grundlage fehlt.

Empfehlung Nr. 2:

Die Magistratsabteilung 64 sollte die luftfahrtrechtliche Errichtungsbewilligung jenen sachlich zuständigen Behörden übermitteln, welche über Zulässigkeit der Einleitung des Löschwassers in das öffentliche Kanalnetz zu entscheiden haben (s. Pkt. 5.2.2).

Stellungnahme der Magistratsabteilung 64:

Die Magistratsabteilung 64 wird der Empfehlung, die luftfahrtrechtliche Errichtungsbewilligung den in diesem Zusammenhang sach-

lich zuständigen Behörden zu übermitteln, welche über die Zulässigkeit der Einleitung des Löschwassers in das öffentliche Kanalnetz zu entscheiden haben, nachkommen. Künftige Errichtungsbewilligungsbescheide werden entsprechend ergänzt.

Empfehlung Nr. 3:

In den luftfahrtrechtlichen Bewilligungen der Privatflugplätze sollte durch Zitierung des Gesetzes im Spruch der Bescheide direkter Bezug auf das ArbeitnehmerInnenschutzgesetz genommen werden (s. Pkt. 5.3.1).

Stellungnahme der Magistratsabteilung 64:

Sämtliche vom Verkehrs-Arbeitsinspektorat bzw. Arbeitsinspektorat vorgeschlagenen Auflagen zum ArbeitnehmerInnenschutz wurden in den Bewilligungsbescheiden berücksichtigt und gelangten zur Vorschreibung. Der ArbeitnehmerInnenschutz war somit in allen Verfahren durchgehend gewahrt.

Die Magistratsabteilung 64 wird der Empfehlung des Stadtrechnungshofes Wien, durch Zitierung des Gesetzes im Spruch der Bescheide direkten Bezug auf das ArbeitnehmerInnenschutzgesetz zu nehmen, nachkommen.

Empfehlung Nr. 4:

Aus Gründen der Klarheit und Verbindlichkeit sollten Auflagen für die periodische Kontrolle der Auffangnetze in die Bewilligungsbescheide aufgenommen werden (s. Pkt. 5.3.2).

Stellungnahme der Magistratsabteilung 64:

Im Verfahren zur Genehmigung von Hubschrauberlandeplätzen zieht die Magistratsabteilung 64 Sachverständige für verschiedene Sachbereiche heran. Aufgabe der Sachverständigen ist es, bei Vorliegen der fachlichen Erforderlichkeit, der Magistratsabtei-

lung 64 als Luftfahrtbehörde Auflagen zur Vorschreibung vorzuschlagen.

Schlagen die Sachverständigen keine Auflagen vor, wird davon ausgegangen, dass der jeweilige Sachverständige gesonderte Auflagen zu einem bestimmten Fachthema als nicht notwendig erachtet.

Die Magistratsabteilung 64 wird jedoch der Empfehlung des Stadtrechnungshofes Wien, aus Gründen der Klarheit und Verbindlichkeit Auflagen für die periodische Kontrolle der Auffangnetze in die Bewilligungsbescheide aufzunehmen, bei künftigen Bewilligungsverfahren für Hubschrauberlandeplätze nachkommen.

Der Stadtrechnungshofdirektor:

Dr. Peter Pollak, MBA

Wien, im Jänner 2017