



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 - KAV-1/15

Unternehmung Wiener Krankenanstaltenverbund,

Prüfung der Hubschrauberlandeplätze in den

Wiener Krankenanstalten

KURZFASSUNG

Luftverkehrseinrichtungen, wie Hubschrauberlandeflächen, fallen unter das Luftfahrtgesetz. Dieses wurde im Jahr 2013 novelliert und enthielt neue, eigene Bestimmungen für Krankenhaus-Hubschrauberlandeflächen. Mit Ausnahme des Allgemeinen Krankenhauses der Stadt Wien - Medizinischer Universitätscampus, der Krankenanstalt Rudolfstiftung inklusive Standort Semmelweis Frauenklinik und des Krankenhauses Nord wurde dadurch die Bewilligung nach den neuen gesetzlichen Bestimmungen sowohl bestehender als auch neuer Hubschrauberlandeflächen der Unternehmung Wiener Krankenanstaltenverbund erforderlich. Dies hatte zur Folge, dass Neubauprojekte ausgearbeitet bzw. bestehende Hubschrauberlandeflächen adaptiert werden mussten, wenn deren Betrieb weiterhin vorgesehen war.

Bei den bewilligten Hubschrauberlandeflächen des Allgemeinen Krankenhauses der Stadt Wien - Medizinischer Universitätscampus und der Krankenanstalt Rudolfstiftung inklusive Standort Semmelweis Frauenklinik wurde die Einhaltung der Auflagen in den Bewilligungsbescheiden stichprobenweise kontrolliert. Ferner waren sicherheitstechnische Aspekte Gegenstand der Betrachtung.

Die Prüfung ergab, dass im Fall der in Betrieb befindlichen Hubschrauberlandeflächen hinsichtlich der Einhaltung der Intervalle für technische Überprüfungen, der Dokumentation von Mängeln und deren Behebung punktuell Verbesserungsmöglichkeiten festzustellen waren. Auch bei der behördlich vorgeschriebenen Dokumentation der Flugbewegungen am Allgemeinen Krankenhaus der Stadt Wien - Medizinischer Universitätscampus bestand Optimierungsbedarf. Diesbezügliche Empfehlungen wurden ausgesprochen.

Die Hubschrauberlandefläche des Krankenhauses Nord befand sich gemeinsam mit dem Krankenhaus in der Errichtungsphase. Im Wilhelminenspital wurde entgegen der ursprünglichen Planung ein alternativer, besser geeigneter Standort für den Landeplatz gefunden und zum Zeitpunkt der Prüfung mit dessen Errichtung begonnen.

Die Landefläche auf dem Operations-Trakt des Sozialmedizinischen Zentrum Ost - Donauspital wurde während der gegenständlichen Prüfung bewilligt, die Schaffung einer gesetzeskonformen Ersatzlandefläche befand sich in der Bewilligungsphase. Der Stadtrechnungshof Wien vertrat diesbezüglich die Ansicht, dass die Adaptierung der Landefläche auf dem Dach des Operations-Traktes so bald als möglich umzusetzen wäre.

INHALTSVERZEICHNIS

1. Allgemeines	8
2. Prüfungsgegenstand und Prüfungsbefugnis	9
2.1 Prüfungsgegenstand	9
2.2 Prüfungszeitraum	9
2.3 Prüfungsbefugnis	10
3. Gesetzliche Grundlagen	10
3.1 Luftfahrtrecht	10
3.2 Krankenanstaltenrecht	12
3.3 Sonstige Vorschriften	12
4. Bewilligung von Krankenhaus-Hubschrauberlandeflächen	12
4.1 Novellierung des Luftfahrtgesetzes	12
4.2 Zivilflugplatz-Bewilligung	13
4.3 Betriebsaufnahmebewilligung	14
4.4 Gesundheitsrechtliche Bewilligung	14
5. Feststellungen und Empfehlungen	15
5.1 Ausgangssituation	15
5.2 Allgemeines Krankenhaus	16
5.3 Krankenanstalt Rudolfstiftung	23
5.4 Wilhelminenspital	28
5.5 Krankenhaus Nord	31
5.6 Donauspital	32
5.7 Krankenhaus Hietzing	38
6. Zusammenfassung der Empfehlungen	39

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Lage der Hubschrauberlandefläche im Allgemeinen Krankenhaus	17
Abbildung 2: Krankenanstalt Rudolfstiftung mit Hubschrauberlandeplatz	24

Abbildung 3: Wilhelminenspital, Situierung der neuen Hubschrauberlandefläche.....	30
Abbildung 4: Krankenhaus Nord mit Hubschrauberlandeplatz	32
Abbildung 5: Donauspital.....	33

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

Abb	Abbildung
Allgemeines Krankenhaus	Allgemeines Krankenhaus der Stadt Wien - Medizinischer Universitätscampus
AM-VO.....	Arbeitsmittelverordnung
ASchG	ArbeitnehmerInnenschutzgesetz
BMVIT.....	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technik
bzw.	beziehungsweise
ca.....	circa
d.h.	das heißt
Donauspital.....	Sozialmedizinisches Zentrum Ost - Donauspital
etc.....	et cetera
ETG	Elektrotechnikgesetz
GIS	Geografisches Informationssystem
inkl.	inklusive
kg.....	Kilogramm
Krankenanstalt Rudolfstiftung.....	Krankenanstalt Rudolfstiftung inklusive Standort Semmelweis Frauenklinik
Krankenanstaltenverbund.....	Unternehmung Wiener Krankenanstaltenverbund
Krankenhaus Hietzing.....	Krankenhaus Hietzing mit Neurologischem Zentrum Rosenhügel
l.....	Liter
lt.....	laut
m	Meter
Nr.....	Nummer

o.a.	oben angeführt
ÖNORM EN.....	Europäische Norm im Status einer österreichischen Norm
OP	Operation
Pkt.	Punkt
PSA-V.....	Verordnung persönliche Schutzausrüstung
s.....	siehe
TRVB.....	Technische Richtlinien Vorbeugender Brandschutz
u.a.	unter anderem
Wr. KAG	Wiener Krankenanstaltengesetz
WStV	Wiener Stadtverfassung
z.B.	zum Beispiel

GLOSSAR

Sonderfahrtfunktion

Diese Funktion dient zur bevorzugten Beförderung von Personen oder Gütern. In Krankenhäusern verfügen Bettenaufzüge, die auch von Personen benutzt werden können, über diese technische Möglichkeit. Sie wird z.B. dann aktiviert, wenn ein Liegendtransport ungestört oder rasch erfolgen soll bzw. ein Notfall vorliegt. Ist dieser Fall gegeben, wird die Sonderfahrtfunktion in der Aufzugskabine und an den Zustiegstellen optisch angezeigt.

Downwash

Der englische Terminus "Downwash" bezeichnet in der Luftfahrttechnik einen technischen Abwind, der bei Hubschraubern durch die sich drehenden Rotorblätter erzeugt wird. Bei Start und Landung ist dieser sehr deutlich wahrnehmbar.

Anschlagpunkt

Anschlagpunkte sind technische Hilfsmittel der Absturzsicherung, die dort angebracht werden, wo ein Absturz von Personen aufgrund der möglichen Sturzhöhe zu Verletzungen führen kann.

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.

Optische Bodenhilfen

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

PRÜFUNGSERGEBNIS

Der Stadtrechnungshof Wien unterzog die Hubschrauberlandeflächen des Allgemeinen Krankenhauses, der Krankenanstalt Rudolfstiftung, des Wilhelminenspitals, des Donauspitals sowie des Krankenhauses Nord 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

Nach einem Unfallgeschehen ist der rasche Abtransport verletzter Personen in ein Krankenhaus von großer Bedeutung. Um Leben zu retten bzw. um Folgeschäden zu vermeiden, ist es weiters erforderlich, diese Personen in eine Gesundheitseinrichtung zu transportieren, welche für die Erstversorgung ausgerüstet ist.

Für Interventionen an Unfallstellen und den eventuell erforderlichen Transporten der Verletzten werden in den meisten Fällen Notarzteinsatzfahrzeuge, Rettungstransportwagen sowie Notarztwagen berufen.

Unter besonderen Umständen kann es jedoch erforderlich sein, Hubschrauber für den Abtransport verletzter Personen einzusetzen. Dazu zählen beispielsweise Unfälle in entlegenen oder alpinen Gegenden, Verkehrsunfälle, verletzungsbedingte Faktoren sowie Einsätze, in denen schwer verletzte Personen möglichst rasch und schonend in Krankenhäuser gebracht werden müssen.

Hubschrauber kommen ebenso zum Einsatz, wenn Patientinnen bzw. Patienten möglichst schonend von einem Krankenhaus in ein anderes verlegt werden sollen.

2. Prüfungsgegenstand und Prüfungsbefugnis

2.1 Prüfungsgegenstand

Der Stadtrechnungshof Wien unterzog die Hubschrauberlandeflächen der Krankenhäuser der Stadt Wien einer sicherheitstechnischen Einschau.

Ein Ziel der gegenständlichen Prüfung war, den Status Quo der luftfahrtrechtlichen Genehmigungen darzustellen. Ferner bildete die Überprüfung sicherheitstechnischer Aspekte im Zusammenhang mit den Hubschrauberflächen einen Schwerpunkt. Diesbezüglich nahm der Stadtrechnungshof Wien Einschau in Bewilligungsunterlagen, Bescheide, technische Beschreibungen und Überprüfungsbefunde.

Ebenso wurden Gespräche mit den zuständigen Behörden geführt, um einen Überblick über die Materie sowie über den aktuellen Status hinsichtlich der Genehmigungsabläufe zu gewinnen.

Um die Gegebenheiten vor Ort mit gesetzlichen Vorgaben bzw. behördlichen Auflagen in den Bewilligungsbescheiden zu vergleichen, wurden die Landeflächen besichtigt.

Bau- oder betriebswirtschaftliche Bewertungen nahm der Stadtrechnungshof Wien nicht vor, ebenso keine Beurteilungen aus medizinischer Sicht. Allenfalls wurden diesbezügliche Inhalte z.B. aus Gesprächen mit Mitarbeitenden oder aus schriftlichen Unterlagen wiedergegeben und eventuell kommentiert.

Ferner waren Bewilligungen nach der Bauordnung für Wien nicht Gegenstand der Einschau.

2.2 Prüfungszeitraum

Die gegenständliche Prüfung erfolgte vom ersten Quartal des Jahres 2015 bis zum ersten Quartal des Jahres 2016.

2.3 Prüfungsbefugnis

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

3. Gesetzliche Grundlagen

3.1 Luftfahrtrecht

3.1.1 Im Bereich der Luftfahrt sind die maßgeblichen gesetzlichen Vorschriften das Luftfahrtgesetz und die dazu erlassenen Verordnungen, wie z.B. die Zivilflugplatzverordnung, die Zivilflugplatz-Betriebsordnung oder die Zivilluftfahrt-Vorfall- und Notfallmaßnahmen-Verordnung.

Laut der Definition durch das Luftfahrtgesetz werden Land- oder Wasserflächen, die zur ständigen Benützung für den Abflug und für die Landung von Luftfahrzeugen bestimmt sind, als Flugplätze bezeichnet. Dieses Gesetz unterscheidet ferner zwischen Zivilluftfahrt und Militärluftfahrt. Landeflächen in der Zivilluftfahrt sind die sogenannten Zivilflugplätze, die in öffentliche und private Flugplätze unterschieden werden. Öffentliche Flugplätze für internationalen Flugverkehr sind Flughäfen, alle anderen Flugfelder.

Hubschrauberlandeflächen, wie im Fall der Krankenhäuser der Stadt Wien sind Privatflugplätze.

Ferner ist im Luftfahrtgesetz festgelegt, welche Landeflächen einer Bewilligung nach diesem Gesetz 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. Bodeneinrichtungen im Sinn des Luftfahrtrechts sind Bauten, Anlagen und sonstige ortsfeste Einrichtungen, deren Nutzung zum überwiegenden Teil für den ordnungsgemäßen Betrieb eines Flugplatzes notwendig oder zweckmäßig ist. Die zuständige Behörde für die luftfahrtrechtliche Bewilligung von Krankenhaus-Hubschrauberlandeflächen ist in Wien die Magistratsabteilung 64.

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).

Im Jahr 2013 wurde das Luftfahrtgesetz novelliert und im Zuge dessen auch eigene Bestimmungen für Krankenhaus-Hubschrauberlandeflächen geschaffen. Diese waren 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 der Einhaltung bereits existierender Bestimmungen, wie beispielsweise der Zivilflugplatz-Verordnung, ein.

Das novellierte Luftfahrtgesetz gab dem BMVIT jedoch die Möglichkeit, zusätzlich zu Kriterien, wie etwa die Beschaffenheit der Landefläche, nach Maßgabe der Erfordernisse der Sicherheit der Luftfahrt per Verordnung nähere Voraussetzungen für die Erteilung der Bewilligung zu erlassen. Nach Aussage der Magistratsabteilung 64 wurde hievon bisher jedoch noch kein Gebrauch gemacht.

Von der Novellierung des Luftfahrtgesetzes waren lediglich die Hubschrauberlandeflächen des Donauspitals und des Wilhelminenspitals betroffen. Für jene des Allgemeinen Krankenhauses, der Krankenanstalt Rudolfstiftung und des Krankenhauses Nord wurde die luftfahrtrechtliche Bewilligung vor dem 1. Jänner 2014 beantragt.

Für Landungen und Abflüge müssen in erster Linie Flugplätze, die nach diesem Gesetz genehmigt wurden, benützt werden. Landungen und Abflüge außerhalb eines Flugplatzes (sogenannte Außenlandungen bzw. Außenabflüge) bedürfen ebenso einer Bewilligung, sind befristet und an Bedingungen, wie z.B. an ein bestehendes öffentliches Interesse, geknüpft.

Das Luftfahrtgesetz regelt ebenso nichtbewilligungspflichtige Außenlandungen und Außenabflüge. Darunter fallen unvorhergesehene Landungen, die z.B. durch einen technischen Defekt an Fluggeräten erzwungen werden oder Landungen und Abflüge im Zuge von Rettungs- und Katastropheneinsätzen. Für derartige Manöver trägt die Pilotin bzw. der Pilot die alleinige Verantwortung.

3.1.3 Wie bereits erwähnt, enthält das Luftfahrtgesetz gesonderte Bestimmungen für Krankenhaus-Hubschrauberlandeflächen. Gemäß diesen Regelungen kann bei der als Behörde zuständigen Magistratsabteilung 64 für Hubschrauberlandeflächen, die ausschließlich für Rettungs- und/oder Ambulanzeinsätze verwendet werden, eine Zivilflugplatz-Bewilligung angesucht werden. An die Bewilligung können Bedingungen bzw. Auflagen geknüpft sein.

3.2 Krankenanstaltenrecht

Im Wr. KAG ist normiert, dass die Errichtung und der Betrieb von Krankenanstalten in Wien einer entsprechenden Bewilligung durch die zuständige Behörde bedürfen. Da der Umbau bestehender bzw. die Errichtung neuer Hubschrauberlandeflächen eine Änderung der jeweiligen Krankenanstalt darstellt, ist diesbezüglich die zuständige Behörde, die Magistratsabteilung 40 zu befassen.

3.3 Sonstige Vorschriften

Neben den bereits erwähnten Gesetzen waren für die gegenständliche Prüfung auch das ASchG, das ETG 2002 und das Aufzugsgesetz maßgeblich. Die TRVB wurden berücksichtigt, verbindlichen Charakter erhielten diese Richtlinien erst durch entsprechende Festlegungen in den Bewilligungsbescheiden.

4. Bewilligung von Krankenhaus-Hubschrauberlandeflächen

4.1 Novellierung des Luftfahrtgesetzes

Im Jahr 2013 wurde, wie bereits erwähnt, das Luftfahrtgesetz novelliert. Dies hatte Auswirkungen auf Hubschrauberlandeflächen in Krankenhäusern, weil dadurch auch Landungen und Abflüge auf Hubschrauberlandeflächen in Krankenhäusern vom Flugplatzzwang betroffen waren.

Vor Inkrafttreten der Novelle wurde der Rettungs- und Ambulanzflugbetrieb zu und von Krankenhäusern als Außenlandungen und Außenabflüge abgewickelt. Diese mussten vom Luftfahrtunternehmen bei der Magistratsabteilung 64 beantragt werden. Deren Bewilligungen wurden üblicherweise pauschal für mehrere Landeflächen auf ein Jahr befristet bewilligt.

Für Krankenhaus-Hubschrauberlandeflächen, die zum Zeitpunkt 1. Jänner 2014 bestanden und für die keine Zivilflugplatz-Bewilligung vorlag, mussten die Betreiberinnen bzw. Betreiber einen Antrag auf Erteilung einer luftfahrtrechtlichen Bewilligung stellen. Ein derartiger Antrag war bis 1. Juli 2014 einzubringen. Erfolgte dies fristgerecht, durfte die Benützung der Landefläche bis zur Erledigung des Antrages weiterhin für Rettungs- und/oder Ambulanzeinsätze nach den Bestimmungen für die o.a. Außenlandungen und Außenabflüge bewilligt werden.

Wurde ein solcher Antrag nicht fristgerecht eingebracht, blieben etwaige befristete Bewilligungen für Außenlandungen und Außenabflüge aufrecht, durften jedoch nicht erneuert oder verlängert werden. Dies bedeutet, dass ein Versäumen dieser Frist die Einstellung des Flugbetriebes zur Folge gehabt hätte.

4.2 Zivilflugplatz-Bewilligung

Das Bewilligungsprocedere wurde zur näheren Erläuterung in der überblicksweisen Folge dargestellt:

Der erste Schritt ist die Stellung eines Antrages auf Erteilung einer Zivilflugplatz-Bewilligung an die zuständige Behörde. Diese überprüft den Antrag u.a. unter Beiziehung von für luftfahrttechnische Angelegenheiten zuständigen Amtssachverständigen. Dabei wird z.B. beurteilt, ob die Eignung der in Aussicht genommenen Landefläche, die technische Eignung des Vorhabens oder des Bedarfes gegeben sind.

Liefert das Ermittlungsverfahren für die Zivilflugplatz-Bewilligung ein positives Ergebnis, wird die Bewilligung in Form eines Bescheides erteilt. Darin schreibt die Behörde Auflagen und Bedingungen z.B. über die Arten der Luftfahrzeuge, die diesen Flugplatz be-

nutzen dürfen, die Ausführung der Absturzsicherungen, Zutrittsbeschränkungen zur Landefläche etc., vor.

4.3 Betriebsaufnahmebewilligung

Vor Aufnahme des Flugbetriebes ist für die Hubschrauberlandefläche bei der Magistratsabteilung 64 ein Antrag auf Erteilung der Betriebsaufnahmebewilligung einzubringen. Im Zuge der Antragstellung muss der Inhaber bzw. die Inhaberin der Zivilflugplatz-Bewilligung nachweisen, dass die darin enthaltenen Verpflichtungen erfüllt wurden und ein geordneter Flugbetrieb gewährleistet ist. Vor der Entscheidung über den Antrag auf Betriebsaufnahme hat die zuständige Behörde zumindest eine mündliche Verhandlung an Ort und Stelle durchzuführen. Die Betriebsaufnahmebewilligung wird als schriftlicher Bescheid ausgefertigt.

4.4 Gesundheitsrechtliche Bewilligung

Wie im Pkt. 3.2 beschrieben, ist die gesundheitsrechtliche Behörde im Fall von Änderungen einer Krankenanstalt zu befassen. Das Wr. KAG unterscheidet zwischen wesentlichen und unwesentlichen Veränderungen.

Im Fall des Allgemeinen Krankenhauses stellte der Stadtrechnungshof Wien fest, dass die Adaptierung der neuen Hubschrauberlandefläche lediglich zur Kenntnis genommen wurde. Eine Rückfrage in der Magistratsabteilung 40 ergab, dass die Magistratsabteilung 64 den rechtsgültigen Bescheid über die Zivilflugplatz-Bewilligung an die Magistratsabteilung 40 übermittelte. Unter Zugrundelegung dieses Bescheides behandelte die Magistratsabteilung 40 die Angelegenheit, führte jedoch kein eigenes gesundheitsrechtliches Verfahren durch.

Die Magistratsabteilung 40 erläuterte weiters, dass die Errichtung oder Adaptierung einer Hubschrauberlandefläche als eine unwesentliche Änderung einer Krankenanstalt angesehen werde. Derartige Vorhaben betreffen nicht das Innere von Spitalsgebäuden und nehmen daher keinen signifikanten Einfluss auf den medizinischen Betrieb bzw. organisatorische Abläufe. Eine Kenntnisnahme der Zivilflugplatz-Bewilligung durch die Magistratsabteilung 40 reiche daher aus.

Hiezu merkte der Stadtrechnungshof Wien an, dass der Behörde innerhalb des gesetzlichen Rahmens ein Ermessensspielraum zugebilligt wurde.

5. Feststellungen und Empfehlungen

5.1 Ausgangssituation

Wie bereits erwähnt, nahm der Stadtrechnungshof Wien als Einleitung zu den Erhebungen für die gegenständliche Prüfung Kontakt mit der Magistratsabteilung 64 als zuständiger Behörde auf. Diese teilte dem Stadtrechnungshof Wien u.a. mit, dass für den Bereich der Hubschrauberlandeflächen in Krankenhäusern detaillierte Bestimmungen fehlen. Das BMVIT hat bisher nicht von der rechtlichen Möglichkeit Gebrauch gemacht, eine Verordnung über die nähere Ausgestaltung der Hubschrauberlandeflächen in Analogie zur Zivilflugplatz-Verordnung auszuarbeiten. Somit fehlte der Behörde und der bzw. dem beigezogenen Amtssachverständigen ein einheitliches Regelwerk für die Hubschrauberlandeflächen in Krankenhäusern.

Dies habe zur Folge, dass die Behörde und insbesondere die Amtssachverständige bzw. der Amtssachverständige für Luftfahrt, bei der Beurteilung eines Projektes im Verfahren für die Bewilligung für Hubschrauberlandeflächen in Krankenhäusern, die geltende Zivilflugplatz-Verordnung so weit als möglich anwendet. Ebenso wird mit Luftfahrtnormen und einschlägigen Regelwerken verfahren. Falls erforderlich, werden nach technischer Einschätzung Auflagen vorgeschrieben.

Hinsichtlich der Hubschrauberlandeflächen des Krankenanstaltenverbundes teilte die Magistratsabteilung 64 mit, dass das Allgemeine Krankenhaus und die Krankenanstalt Rudolfstiftung über einen in Betrieb stehenden Zivilflugplatz (d.h. über eine Betriebsaufnahmebewilligung) verfügten. Für das Krankenhaus Nord und das Wilhelminenspital lagen die Zivilflugplatz-Bewilligungen bereits vor. Das Donauspital brachte einen Antrag auf Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung ein.

Der Krankenanstaltenverbund stellte dem Stadtrechnungshof Wien zur prüfungsgegenständlichen Thematik Unterlagen zur Verfügung. Nach der Einsichtnahme in diese schriftlichen Informationen ergab sich folgendes Bild:

5.2 Allgemeines Krankenhaus

5.2.1 Der Bescheid über die Zivilflugplatzbewilligung und die Bewilligung von zivilen Einrichtungen vom 18. Juni 2007 lag vor. Diesem war zu entnehmen, dass im Dezember 2006 um die Erteilung dieser Bewilligungen ausschließlich für Rettungs- und Ambulanzflüge bei der Magistratsabteilung 64 angesucht wurde.

Das seinerzeitige Projekt sah den Abbruch der bestehenden Hubschrauberlandefläche und die Errichtung einer neuen Landefläche inkl. einer zusätzlichen Fläche als Ausweichfläche für einen zweiten Hubschrauber vor. Im Zuge der Projektumsetzung wurden u.a. die Mittel zur Brandbekämpfung angepasst und eine Anlage für die Öl- und Kerosinabscheidung installiert.

Im März 2008 ersuchte der Krankenanstaltenverbund um Erteilung der Betriebsaufnahmebewilligung für die Hubschrauberlandefläche. Die erforderliche mündliche Verhandlung an Ort und Stelle fand im Mai 2008 statt. Die Landefläche wurde von den Amtssachverständigen als projekts- und bescheidkonform befunden, sodass die Behörde die Betriebsaufnahmebewilligung erteilte. Der diesbezügliche Bescheid war mit 17. Juli 2008 datiert.

Im Mai 2008 nahm die Magistratsabteilung 40 die Änderung der Krankenanstalt durch die Errichtung bzw. die Adaptierung der Hubschrauberlandefläche, die gemäß Wr. KAG anzuzeigen war, in einem als Verständigung titulierten Schriftstück schriftlich zur Kenntnis.

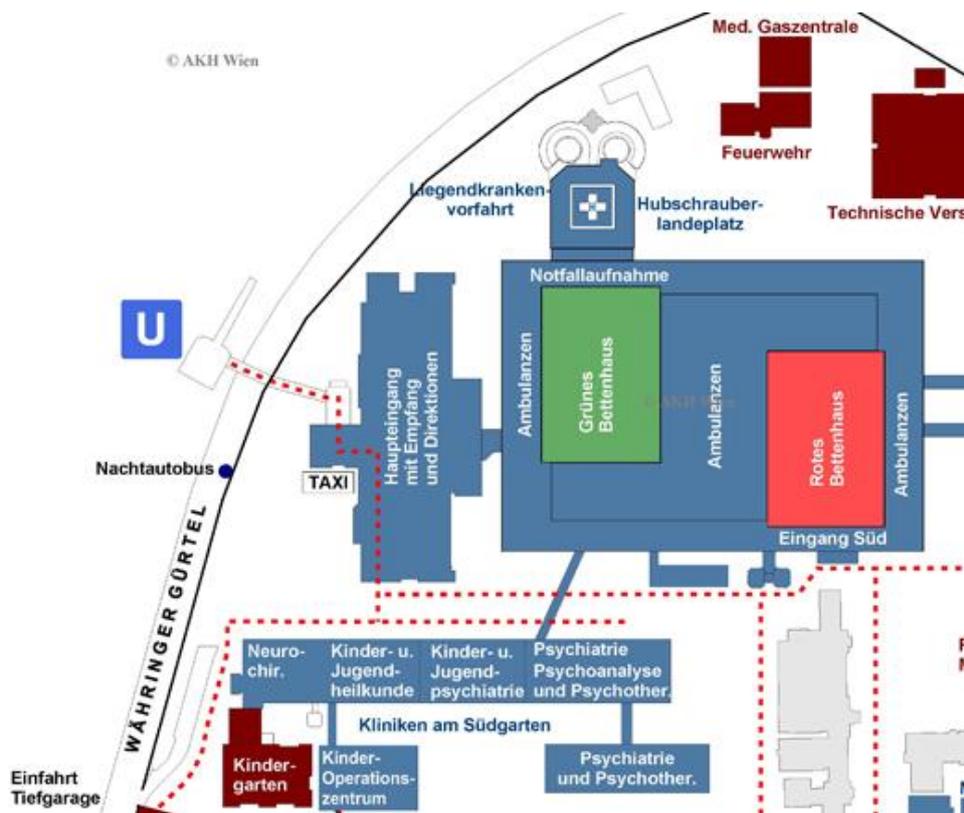
5.2.2 Die Hubschrauberlandefläche des Allgemeinen Krankenhauses ist über der Rettungszufahrt an der Nordseite des sogenannten Flachbaus und unweit des Währinger Gürtels situiert (s. Abb. 1). Verunfallte bzw. schwer erkrankte Personen werden über eine Rampe von der Landefläche in die Ebene 7 des Flachbaus gebracht.

In unmittelbarer Nähe des Zuganges zur Hubschrauberlandefläche befindet sich ein Aufzug, mit dem die Patientinnen bzw. Patienten in die Notfallaufnahme eine Ebene tiefer befördert werden. Dessen Tür auf der Ebene des Hubschrauberlandeplatzes war

mit einem schriftlichen Hinweis versehen, dass der Aufzug für Hubschraubertransporte reserviert sei.

Dieser Aufzug verbindet lediglich die Ebene der Hubschrauberlandefläche mit jener der Notfallaufnahme. Im Fall von Wartungsarbeiten bzw. geplanten vorübergehenden Stilllegungen der Aufzugsanlage würde das Allgemeine Krankenhaus dies entsprechend kommunizieren und den regulären Betrieb der Landefläche temporär aussetzen. Des Weiteren würde danach getrachtet, derartige Betriebsunterbrechungen dieses Aufzuges in die Zeit nach Einbruch der Dunkelheit zu verlegen, wenn keine Rettungsflüge zu empfangen seien. Bei unplanmäßigen Betriebsunterbrechungen des Aufzuges werde primär auf einen in der Nähe situierten Lastenaufzug ausgewichen.

Abbildung 1: Lage der Hubschrauberlandefläche im Allgemeinen Krankenhaus



Quelle: Allgemeines Krankenhaus

Die Hubschrauberlandefläche des Allgemeinen Krankenhauses verfügt über drei Möglichkeiten des Zuganges. Der Zugang vom Gebäude dient zum betriebsmäßigen Betre-

ten bzw. Verlassen der Landefläche. Die Möglichkeit, die Hubschrauberlandefläche ohne Weiteres zu betreten, bestand nicht. Um die Tür zu öffnen, wurde ein Schlüssel benötigt bzw. musste über eine Gegensprechanlage um die ferngesteuerte Freigabe der Tür angefragt werden. Die Freigabe der Tür erfolgte durch die Leitstelle der Notfalleinweisung.

Das Allgemeine Krankenhaus räumte auf Nachfrage des Stadtrechnungshofes Wien jedoch ein, dass die Tür auch geöffnet würde, wenn sich eine betriebsfremde als eine berechnigte Person ausgäbe. Diese könnte jedoch den Bereich der Landefläche aufgrund der Kameraüberwachung durch die Betriebsfeuerwehr nicht unbeobachtet betreten.

Nach der Ansicht des Stadtrechnungshofes Wien wird der entsprechenden Auflage der Behörde hinsichtlich der Verhinderung des Betretens des Landeplatzes durch unbefugte Personen grundsätzlich entsprochen. Der Umstand, dass sich betriebsfremde Personen durch kreatives Verhalten Zutritt zur Hubschrauberlandefläche verschaffen könnten, wurde jedoch als unbefriedigend angesehen. Der Stadtrechnungshof Wien empfahl daher, Maßnahmen zu ergreifen, um dies zuverlässig zu verhindern.

In Fluchtrichtung - also von der Landefläche in das Gebäude - konnte die Tür jederzeit geöffnet werden. Neben diesem Zugang war eine Informationstafel entsprechend der Zivilflugplatz-Verordnung angebracht, die Auskünfte über den Flugplatzhalter sowie über die Flugplatzbetriebsleiterin bzw. den Flugplatzbetriebsleiter enthielt. Die Rufnummer der Flugplatzbetriebsleiterin bzw. des Flugplatzbetriebsleiters war nicht korrekt angegeben, der Stadtrechnungshof Wien empfahl daher, diese richtigzustellen.

Den zweiten Zugang zur Landefläche bildet eine Stahltreppe, die von der Auffahrtsrampe der Rettungszufahrt ausgeht und ausschließlich der Betriebsfeuerwehr dient. Diese Stahltreppe ist mit einer Gittertür versehen, die von der Seite der Landefläche auch als Notausgang bedient werden kann. Von der Rampe kommend ist der Zutritt zur Landefläche nur mit Schlüssel möglich.

Ein dritter Zugang zur Hubschrauberlandefläche existiert in Form einer Notleiter. Diese verbindet die Landefläche (Ebene 7) mit der Ebene 5. Die Notleiter ist durch eine versperre Gittertür an ihrem unteren Ende gegen unbefugte Benutzung gesichert.

Auf der Landefläche bzw. in den unmittelbar angrenzenden Bereichen waren keine Verunreinigungen festzustellen, die im Fall einer Hubschrauberlandung aufgewirbelt und dadurch für Mensch und Maschine eine Gefahr dargestellt hätten. Dem Stadtrechnungshof Wien wurde in diesem Zusammenhang mitgeteilt, dass die Landefläche täglich auf das Vorhandensein von derartigen Verunreinigungen kontrolliert werde und diese gegebenenfalls entfernt würden. Ebenso werde die Funktionsfähigkeit sowohl der Beleuchtung und der Befuerung der Hubschrauberlandefläche überprüft. Dies würde auch für die Fernsteuerung der Löschvorrichtungen zutreffen.

Die Landefläche war mit einem Auffangnetz umgeben, das - wie behördlich gefordert - auf gleichem Niveau an die Landefläche anschloss. Dem Stadtrechnungshof Wien fielen augenscheinlich keine mechanischen oder sonstigen Beschädigungen auf. Die Hubschrauberlandefläche erweckte einen gut betreuten Eindruck.

Vom Stützpunkt der Betriebsfeuerwehr wurde die Landefläche mittels zweier Kameras überwacht. Eine Kamera konnte ferngesteuert auf jede gewünschte Position auf der Landefläche ausgerichtet werden und Detailbereiche vergrößert darstellen. Auch diese unterlag lt. Aussage der Betriebsfeuerwehr einer täglichen Funktionskontrolle.

Eine weitere Auflage des Bescheides bedingt, im Bereich der Hubschrauberlandefläche mindestens 100 kg Ölbindemittel bereitzuhalten. Die Lagerung erfolgte in einem versperren Metallschrank auf der Ebene der Rettungszufahrt - unter der Landefläche - und in der Nähe des oben beschriebenen Treppenaufganges für die Betriebsfeuerwehr. Wie sich der Stadtrechnungshof Wien überzeugen konnte, wurde dieser Auflage entsprochen.

Für den Brandfall auf der Landefläche wurden tragbare und fahrbare Feuerlöscher in Metallschränken bereitgehalten. Der Schwerpunkt der Brandbekämpfung lag hingegen

auf zwei fernsteuerbaren Löschanlagen, mit denen Schaum zielsicher und ohne Gefährdung der Feuerwehrmannschaft auf den Brandherd gesprüht werden konnte.

Die Einsicht in die technischen Unterlagen bzw. Überprüfungsergebnisse durch den Stadtrechnungshof Wien ergab keine Mängel. Entsprechend der behördlichen Auflagen wurden ein Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokument sowie ein Explosionsschutzdokument erstellt.

5.2.3 Die elektrische Anlage der Hubschrauberlandefläche wurde im April 2008 einer Erstprüfung unterzogen. Dem entsprechenden Befund war zu entnehmen, dass die elektrische Anlage den einschlägigen Sicherheitsbestimmungen entsprach und keine Mängel festgestellt wurden. Jedoch wurde der Befund durch den Auftraggeber der Überprüfung nicht nachweislich zur Kenntnis genommen. Dies ist zwar nicht gesetzlich gefordert, der Stadtrechnungshof Wien empfahl dennoch, die Elektrobefunde als qualitätssichernde Maßnahme nachweislich zur Kenntnis zu nehmen.

Sowohl in der Zivilflugplatz-Bewilligung als auch in der Betriebsaufnahmegenehmigung des Hubschrauberlandeplatzes war festgelegt, dass die elektrische Anlage nach der Erstprüfung alle fünf Jahre einer wiederkehrenden Prüfung zu unterziehen ist. Laut den Unterlagen, die dem Stadtrechnungshof Wien zur Verfügung gestellt wurden, erfolgte die erste Wiederholungsprüfung mit über zwei Jahren Verzögerung im Juni 2015. Der Befund vom 11. Juni 2015 wies zwei Mängel (defekte Leuchtmittel) aus, die noch während der Befunderstellung nachvollziehbar behoben wurden. Der elektrischen Anlage wurde somit bescheinigt, dass sie den einschlägigen Sicherheitsbestimmungen entsprach. Hinsichtlich der Überschreitung des behördlich vorgeschriebenen Prüfungsintervalls empfahl der Stadtrechnungshof Wien, verstärkt auf dessen Einhaltung zu achten.

5.2.4 Die Blitzschutzanlage der Hubschrauberlandefläche war gemäß der diesbezüglichen Auflage im Bescheid der Zivilflugplatz-Bewilligung in einem fünfjährigen Intervall einer wiederkehrenden Überprüfung zu unterziehen. Eine Einschau in die Überprüfungsergebnisse bestätigte die Einhaltung dieses Intervalls. Anfang März 2015 erfolgte

dies letztmalig vor dem Zeitpunkt der gegenständlichen Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien. Der daraus resultierende Befund war mit 29. April 2015 datiert und bescheinigte der Anlage Mängelfreiheit. Aus der Sicht des Stadtrechnungshofes Wien war es jedoch bemerkenswert, dass die Übermittlung des Prüfungsbefundes acht Kalenderwochen in Anspruch nahm. Es wurde daher empfohlen, allgemein darauf zu achten, dass Befunde kurzfristig nach der faktischen Überprüfung technischer Anlagen übermittelt werden.

5.2.5 Gemäß Aufzugsgesetz sind Aufzüge nach einer Abnahmeprüfung einmal jährlich einer wiederkehrenden Prüfung zu unterziehen. Eine stichprobenweise Einschau in das Aufzugsbuch zeigte, dass diese Anlage entsprechend dem Aufzugsgesetz einmal pro Jahr einer technischen Überprüfung unterzogen wurde. Festgestellte Mängel wurden nach deren Behebung bis auf einen Fall innerhalb der Frist behoben, welche durch die überprüfende Fachfirma vorgegeben worden war. Entsprechende Vermerke im Aufzugsbuch belegten dies.

Im Jahr 2013 wurde eine Änderung des Triebwerkes vorgenommen. Im Zuge der Abnahmeprüfung im Juli 2013 wurde die Nachrüstung eines Notendschalters innerhalb einer Frist von zwölf Monaten gefordert. Dies wurde bei der Überprüfung im Jahr 2014 abermals festgestellt. Einem Eintrag in dem Befund war jedoch zu entnehmen, dass der Mangel im März 2015 beseitigt wurde. Der Stadtrechnungshof Wien regte an, in Zukunft Fristen für die Behebung von Mängeln einzuhalten bzw. festgestellte Mängel möglichst rasch zu beseitigen.

Die Hubschrauberlandefläche war entsprechend einer Auflage im Bescheid der Zivilflugplatzbewilligung mit einem Auffangnetz umgeben. Wie alle Anlagen und Einrichtungen, die von Personen benutzt werden können oder die zum Schutz von Personen dienen, ist auch im Fall dieses Sicherheitsnetzes mittels periodischer Überprüfungen sicherzustellen, dass sich eine derartige Konstruktion in einem einwandfreien Zustand befindet.

Im Zuge der Recherchen stellte der Stadtrechnungshof Wien fest, dass keine expliziten Regelungen in Form von Gesetzen oder Normen dieser dauerhaft installierten Auffangnetze hinsichtlich der Häufigkeit wiederkehrender Überprüfungen existierten. Eine allgemeine Prüfungspflicht bestand jedoch insofern, z.B. aufgrund einer Festlegung im Wr. KAG technische Einrichtungen regelmäßig überprüft werden müssen.

Das Allgemeine Krankenhaus hielt sich in diesem Punkt an die Nutzungsbedingungen des Herstellers des Auffangnetzes. Diese legten fest, dass das Netz nach jeder Belastung und ohne Belastung mindestens alle zwei Jahre zu überprüfen ist.

Die stichprobenweise Einsicht in die Überprüfungsberichte zeigte, dass die Herstellerangaben eingehalten und keine Mängel festgestellt worden waren.

Eine Besonderheit dieser Hubschrauberlandeplätze war deren Ausstattung mit einem Kerosinabscheider. Auf die Landeplätze ausfließende Betriebsmittel des Hubschraubers, wie z.B. Treibstoff oder Schmierstoffe werden über eine Rohrleitung in diesen unterirdisch installierten Abscheider geleitet und gespeichert. Die letzte Überprüfung wurde im Juli 2015 durchgeführt und bestätigte den einwandfreien Zustand der Anlage.

5.2.6 Im Bescheid über die Zivilflugplatz-Bewilligung war zur Thematik des Lärmschutzes vorgeschrieben, Aufzeichnungen über die Anzahl der Starts und der Landungen sowie über den Zweck der Flüge zu führen. Hierzu stellte das Allgemeine Krankenhaus Auflistungen über die Jahre 2011 bis Juni 2015 zur Verfügung. Diese gaben über die Anzahl der Flugbewegungen pro Jahr und pro Monat Auskunft und wiesen jene Tage aus, an denen Landungen und Starts stattfanden. Allerdings waren diese Aufzeichnungen teilweise missverständlich gestaltet, weil die Starts nicht explizit dargestellt wurden. Der Zweck der Flüge war durch die Kennung der Fluggeräte lediglich indirekt angegeben. Wie die Technische Direktion des Allgemeinen Krankenhauses erläuterte, handelte es sich dabei um Luftfahrzeuge der Flugrettung. Der Stadtrechnungshof Wien empfahl, die Form der Aufzeichnungen zu überarbeiten.

Laut den vom Allgemeinen Krankenhaus übermittelten Unterlagen fanden 984 Flugbewegungen im Jahr 2011, 754 im Jahr 2012, 636 im Jahr 2013 sowie 522 im Jahr 2014 statt. Eine Analyse zeigte, dass in allen der betrachteten Jahre von Mai bis August die stärkste Frequenz auftrat.

Für den Hubschrauberlandeplatz des Allgemeinen Krankenhauses war entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen ein Einsatzplan für Notfälle erarbeitet worden. In diesem Konzept wurden u.a. Verantwortlichkeiten definiert und die Vorgangsweisen im Notfall innerhalb des Flugrettungsbereiches beschrieben.

5.3 Krankenanstalt Rudolfstiftung

5.3.1 Der Krankenanstaltenverbund beantragte im April 2009 die Erteilung der luftfahrtrechtlichen Bewilligung für die Errichtung einer Hubschrauberlandefläche und ziviler Bodeneinrichtungen bei der Krankenanstalt Rudolfstiftung für Ambulanz- und Rettungsflüge. Die Bewilligung erfolgte per Bescheid vom 12. Jänner 2010, Auflagen wurden vorgeschrieben.

Die Betriebsaufnahmegewilligung beantragte der Krankenanstaltenverbund im Mai 2013. Hierzu fand im Juli 2013 die mündliche Ortsaugenscheinverhandlung statt. Da zu diesem Zeitpunkt noch nicht alle Auflagen aus dem oben genannten Bescheid erfüllt waren, musste der Krankenanstaltenverbund entsprechende Unterlagen nachreichen. Schließlich wurde die Betriebsaufnahmegewilligung per Bescheid vom 3. September 2013 erteilt.

Der Hubschrauberlandeplatz befindet sich auf dem Dach des sogenannten Südzubaus der Krankenanstalt Rudolfstiftung (s. Abb. 2).

Abbildung 2: Krankenanstalt Rudolfstiftung mit Hubschrauberlandeplatz



Quelle: Stadtrechnungshof Wien

5.3.2 Nach der Landung eines Rettungshubschraubers werden die erkrankten bzw. verunfallten Personen in das an die Landefläche angrenzende Stiegenhaus gebracht. Über einen Aufzug, der mit einer Sonderfahrtfunktion ausgestattet ist, erfolgt der Weitertransport zu den medizinischen Funktionsbereichen. Neben der Erschließung mittels der Aufzugsanlage besitzt die Ebene der Landefläche einen Abgang ins allgemeine Stiegenhaus, der auch als Fluchtweg genutzt werden kann.

Wie dem Stadtrechnungshof Wien mitgeteilt wurde, ist die Ebene der Landefläche nicht allgemein zugänglich. Der Zutritt war ausschließlich Personen, die über eine entsprechende Berechtigung und einen Schlüssel für den Aufzug bzw. für den Stiegenaufgang in das letzte Geschoß verfügen, möglich.

Eine Besichtigung vermittelte den Eindruck, dass die Hubschrauberlandefläche und die zugehörige Ebene des Stiegenhauses gewissenhaft betreut wurden. Auf der Landefläche fanden sich keine Verunreinigungen, welche bei der Landung eines Hubschraubers

durch den sogenannten Downwash aufgewirbelt und eine Gefahr für das Fluggerät oder anwesende Personen darstellen könnten. Dem Stadtrechnungshof Wien wurde mitgeteilt, dass die Landefläche hinsichtlich derartiger Verunreinigungen durch den Betriebsleiter des Flugplatzes täglich überprüft werde.

Im Gegensatz zum Allgemeinen Krankenhaus waren in der Krankenanstalt Rudolfstiftung im Bereich des Stiegenhauses auf der Ebene der Hubschrauberlandefläche eine Krankentrage, welche die Hubschrauberbesatzung erforderlichenfalls gegen jene, mit der eine erkrankte oder verunfallte Person angeliefert wurde, austauschte, vorgehalten. Weiters befand sich in diesem Bereich eine fahrbare Krankenliege, die mit einem mobilen Beatmungsgerät sowie einem Defibrillator ausgestattet war. Die medizintechnische Ausrüstung der Krankenliege wurde einmal wöchentlich hinsichtlich ihres Zustandes und ihrer Funktion überprüft. Darüber wurden entsprechende Aufzeichnungen geführt.

Für Zwischenfälle im Bereich der Hubschrauberlandefläche wurden in einem Schrank Warnjacken für sechs Personen sowie Werkzeug wie z.B. Bolzenschneider, Metallbügelsäge, Ölbindemittel etc. aufbewahrt.

Zur Brandbekämpfung im Bereich der Hubschrauberlandefläche war eine Nasssteigleitung mit einer Entnahmestelle in Form eines Wandhydranten mit Schaummittelzumi- schung vorgesehen. Das Brandschutzkonzept, das einen Bescheidbestandteil bildete, schrieb die Bereithaltung von 200 l Schaumlöschmittel vor. Im Schrank des Wandhyd- ranten wurde ein Gebinde mit 60 kg, dies entspricht einer Menge von ca. 60 l, vorrätig gehalten. Die restliche Menge des Schaummittelvorrates inkl. einer Transporthilfe wur- de nach Mitteilung der Technischen Direktion der Krankenanstalt Rudolfstiftung im Auf- zugstriebwerksraum gelagert. Der Stadtrechnungshof Wien vertrat unter Hinweis auf die - nicht verbindliche - ÖNORM EN 81 - *Sicherheitsregeln für die Konstruktion und den Einbau von Aufzügen* - die Meinung, dass diese Lagerung aus dem Triebwerksraum entfernt werden sollte. Es wurde noch während der Prüfung zugesagt, eine Lösung zu finden.

5.3.3 Die Einsicht in Bewilligungsbescheide, technische Unterlagen bzw. Überprüfungsergebnisse zeigte Folgendes:

Bei der stichprobenweisen Überprüfung der Auflagen der Behörde war festzustellen, dass sich sowohl die geforderte Sicherheitsbeleuchtung über dem Zugang in das Gebäude als auch die deutlich sichtbar angebrachte planliche Darstellungen über die Anschlagpunkte vorhanden waren. Neben dem Eingang in das Stiegenhaus war an der Außenmauer zur Landefläche eine Informationstafel mit Angaben über den Flugplatzhalter und den Flugplatzbetriebsleiter deutlich erkennbar angebracht, wie dies die Zivilflugplatz-Verordnung normierte.

Die Hubschrauberlandefläche war gemäß einer Auflage der Magistratsabteilung 64 mit einem umlaufenden Netz als Absturzsicherung zu versehen. Hierzu legte die Krankenanstalt Rudolfstiftung den im Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien aktuellen Bericht der ersten wiederkehrenden Prüfung vom Juni 2015 seit der Inbetriebnahme im Jahr 2013 vor. Dieser bescheinigte der Konstruktion Mängelfreiheit. Die nächste wiederkehrende Überprüfung des Netzes war im Prüfungsbericht für Juni 2016 festgelegt, das auf ein einjähriges Prüfungsintervall des Netzes schließen ließ. Hierzu hielt der Stadtrechnungshof Wien fest, dass das Überprüfungsintervall bis zur ersten wiederkehrenden Überprüfung (2015) somit nicht eingehalten war.

Für Arbeiten im Absturzbereich waren für das ordnungsgemäße Verwenden der persönlichen Schutzausrüstung Anschlagpunkte montiert. Diese waren gemäß ASchG bzw. der PSA-V einmal jährlich einer Überprüfung zu unterziehen. Einem Prüfungsergebnis aus dem Jahr 2015 war zu entnehmen, dass diese einer optischen und haptischen Kontrolle unterzogen wurden. Ob diese Sicherheitseinrichtungen jedoch funktionstüchtig waren, konnte dem Gutachten mangels eines entsprechenden, eindeutigen Resümees nicht entnommen werden. Der Stadtrechnungshof Wien empfahl, in Zukunft die überprüfende Fachfirma darauf hinzuweisen, dass die Tauglichkeit der Anschlagpunkte in dem Gutachten explizit vermerkt wird.

Seit der Inbetriebnahme der Hubschrauberlandefläche war dies die erste wiederkehrende Überprüfung. Die Krankenanstalt Rudolfstiftung räumte ein, die Überprüfung im Jahr 2014 verabsäumt zu haben. Weiters wurde angeregt, im Fall der Anschlagpunkte verstärkt auf die Einhaltung des Überprüfungsintervalls zu achten.

In Richtung der Landefläche ist das Stiegenhaus durch eine kraftbetriebene Drehtür abgetrennt. Gemäß AM-VO sind derartige technische Einrichtungen mindestens einmal jährlich, spätestens nach 15 Monaten, überprüfen zu lassen. Dem Stadtrechnungshof Wien wurde je eine Kopie des Abnahmegutachtens aus dem Jahr 2013 sowie des Prüfungsbuches für Türen und Tore mit der letzten Eintragung für die wiederkehrende Prüfung im Juli 2014 übergeben. In beiden Dokumenten waren keine Mängel ausgewiesen, die AM-VO wurde diesbezüglich befolgt.

Eine weitere Auflage im Bescheid der Bewilligung dieses Zivilflugplatzes war die Befundung der elektrischen Anlage vor dem Ansuchen um Betriebsaufnahmegewilligung. Der entsprechende Befund wurde im Mai 2013 erstellt und wies keine Mängel aus. Es fiel auf, dass der Befund durch die Krankenanstalt Rudolfstiftung, nicht nachweislich zur Kenntnis genommen wurde. Gegenüber dem Stadtrechnungshof Wien wurde dies damit begründet, dass die Generaldirektion des Krankenanstaltenverbandes entsprechend einer im Errichtungszeitpunkt geltenden internen Dienstanweisung Auftraggeberin für die Realisierung des Südzubaus inkl. der Hubschrauberlandefläche und somit auch der Erstbefunde war.

Wie bereits unter Pkt. 5.2.3 erwähnt, war eine schriftliche Kenntnisnahme der Befunde über die elektrische Anlage nicht gesetzlich verpflichtend. Dem Krankenanstaltenverband wurde empfohlen, dies in Hinkunft dennoch durchzuführen, besonders im Hinblick auf qualitätssichernde Aspekte, wie etwa die rasche Behebung festgestellter Mängel.

Die Erstprüfung der Blitzschutzanlage erfolgte lt. einem dem Stadtrechnungshof Wien vorgelegten Prüfungs- und Messprotokoll im März 2013. In diesem wurde der Anlage Mängelfreiheit bescheinigt und die erste wiederkehrende Prüfung für das Jahr 2016 festgelegt.

Wie bereits erwähnt, werden verletzte bzw. verunfallte Personen von der Ebene des Hubschrauberlandeplatzes über einen Aufzug in den entsprechenden medizinischen Funktionsbereich zur weiteren Versorgung gebracht. Dessen technischer und betrieblicher Sicherheit kam daher besondere Bedeutung zu. Die Einsichtnahme in das Aufzugsbuch ergab, dass bei der Erstprüfung im August 2013 vor der Inbetriebnahme der Hubschrauberlandefläche keine Mängel festgestellt wurden.

Im Wiener Aufzugsgesetz ist festgelegt, dass Personenaufzüge regelmäßig in Abständen von 12 Monaten, spätestens jedoch nach 15 Monaten, zu überprüfen sind. Bei der Überprüfung im Oktober 2014, die somit innerhalb der gesetzlich vorgegebenen Frist erfolgte, wurden Schäden des Fußbodens im Bereich der Aufzugshaltestelle im 17. Obergeschoß festgestellt.

Die Mitarbeitenden der Krankenanstalt Rudolfstiftung erläuterten dem Stadtrechnungshof Wien gegenüber, dass der Mangel bereits behoben sei, dessen Behebung jedoch nicht im Aufzugsbuch festgehalten wurde. Hinsichtlich dieser Vorgangsweise regte der Stadtrechnungshof Wien an, künftig auch die Behebung von Mängeln im Aufzugsbuch zu vermerken. Dies erschien aus Aspekten der Qualitätssicherung als sinnvoll. Darüber hinaus würde im Fall von Überprüfungen durch die zuständige Behörde der Nachweis über die Mängelbehebung unverzüglich erbracht werden können.

Bezüglich der sanitätsrechtlichen Genehmigung der Hubschrauberlandefläche wurde die Magistratsabteilung 40 befasst. Dazu wurde dem Stadtrechnungshof Wien mitgeteilt, dass eine Entscheidung der sanitätsrechtlichen Behörde im Zeitpunkt der Prüfung noch ausständig war.

Analog zum Allgemeinen Krankenhaus lag auch für die Landefläche der Krankenanstalt Rudolfstiftung ein Notfall-Einsatzplan vor.

5.4 Wilhelminenspital

Im Zeitpunkt der gegenständlichen Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien verfügte das Wilhelminenspital über eine Außenlandfläche am Areal des Krankenhauses an der

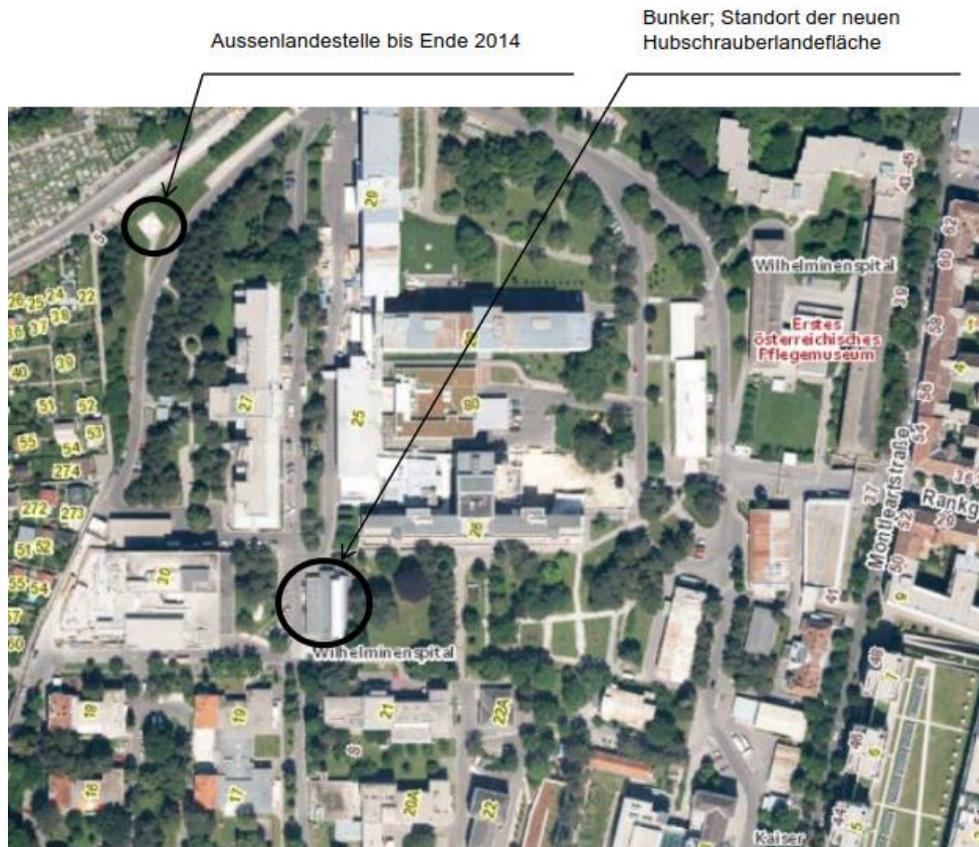
Grundgrenze zur Johann-Staud-Straße. Laut den Unterlagen, welche dem Stadtrechnungshof Wien zur Verfügung gestellt wurden, waren 132 Flugbewegungen im Jahr 2012, 100 im Jahr 2013 und 54 im Jahr 2014 zu verzeichnen. Ab dem Jahr 2014 sei mit ca. 100 bis 120 Flugbewegungen pro Jahr zu rechnen. Die letzte Bewilligung für Ambulanzflüge wurde für den Zeitraum vom 1. Jänner 2014 bis 31. Dezember 2014 erteilt. Daher war es erforderlich, eine bewilligungsfähige Landefläche zu schaffen.

Dies bekräftigte auch die Magistratsabteilung 64. Anlässlich einer Überprüfung der Außenlandefläche durch den Luftfahrttechnischen Sachverständigen teilte die Behörde dem Wilhelminenspital bereits im April 2014 mit, dass diese sicherheitstechnisch adaptiert werden müsse. Dies sei aufgrund der örtlichen Gegebenheiten, wie z.B. die unmittelbare Nähe zu öffentlichen Verkehrsflächen nicht möglich. Daher kann eine Bewilligung nach § 80b Luftfahrtgesetz nicht erteilt werden.

Im Juli 2014 stellte das Wilhelminenspital bei der Magistratsabteilung 64 einen Antrag um Erteilung der Zivilflugplatz-Bewilligung für eine neu zu erreichende Landefläche. Diese sollte über dem sogenannten Bunker, in dem u.a ein Notstromaggregat und ein Sauerstoffverteiler untergebracht waren, auf einer Tragkonstruktion aus Stahl errichtet werden.

Die Landefläche sollte in weiterer Folge mittels eines Steges annähernd niveaugleich an den Pavillon 30 angebunden werden. In diesem Pavillon sind notfallmedizinische Funktionsbereiche wie z.B. der Schockraum untergebracht. Die Patientinnen bzw. Patienten können dadurch auf kürzestem Weg, rasch und schonend von der Hubschrauberlandefläche zur medizinischen Erstversorgung gebracht werden.

Abbildung 3: Wilhelminenspital, Situierung der neuen Hubschrauberlandefläche



Quelle: ViennaGIS

Die Baubewilligung wurde von der Magistratsabteilung 37 im Dezember 2014 erteilt. Die Bewilligung der neuen Hubschrauberlandefläche sowie der zugehörigen zivilen Boden-einrichtungen erfolgte mit Bescheid der Magistratsabteilung 64 vom 30. Juni 2015.

Auffällig war, dass bereits mit den Arbeiten begonnen worden war, obwohl die Zivilflugplatz-Bewilligung im Zeitpunkt der Besichtigung durch den Stadtrechnungshof Wien (im Juni 2015) noch nicht vorlag. So wurde beispielsweise die Abgasführung des Notstrom-aggregates verlegt und die Fundamente für die Stützen, auf denen die Landefläche ruht, hergestellt. Eine Rückfrage bei der Magistratsabteilung 64 ergab, dass aufgrund des in diesem Zeitpunkt zu erwartenden positiven Ausgangs des Verfahrens keine Ein-wände gegen die Durchführung vorbereitender Maßnahmen bestanden.

Ende Juni 2014 suchte das Wilhelminenspital aufgrund der geplanten Errichtung der neuen Hubschrauberlande­fläche um die Genehmigung der Änderung der Kranken­anstalt bei der Magistratsabteilung 40 an. Deren Entscheidung war im Prüfungszeitpunkt noch ausständig.

5.5 Krankenhaus Nord

Im Krankenhaus Nord, das sich im Zeitpunkt der gegenständlichen Prüfung in der Errichtungsphase befand, war geplant, eine Hubschrauberlande­fläche inkl. einer Abstell­fläche vorzusehen. Diese Abstellfläche dient als Ausweichmöglichkeit, wenn zwei Hubschrauber in einem kurzen Abstand aufeinanderfolgend landen.

Bereits im April 2012 brachte der Krankenanstaltenverband bei der Magistratsabteilung 64 einen entsprechenden Antrag um Erteilung einer Zivilflugplatz-Bewilligung und der Bewilligung von zivilen Bodeneinrichtungen ein. Im Zuge des Ermittlungsverfahrens fand im Juni 2012 eine mündliche Verhandlung statt, in der dem Krankenanstaltenverband die Klärung offener Punkte aufgetragen wurde. Mit Bescheid vom 5. Juni 2013 wurden die beantragten Bewilligungen erteilt.

Mit der Aufnahme des Vollbetriebes des Krankenhauses soll - nach Erteilung der Betriebsaufnahmebewilligung - auch der Hubschrauberlandeplatz in Betrieb gehen.

Die Hubschrauberlande­fläche wird auf dem Dach des Haupttraktes des Krankenhauses situiert (s. Abb. 4). Mittels eines Aufzuges ist diese mit der Notfallstation im 1. Stock sowie mit den intensivmedizinischen Bereichen und der Unfallchirurgie verbunden.

Abbildung 4: Krankenhaus Nord mit Hubschrauberlandeplatz

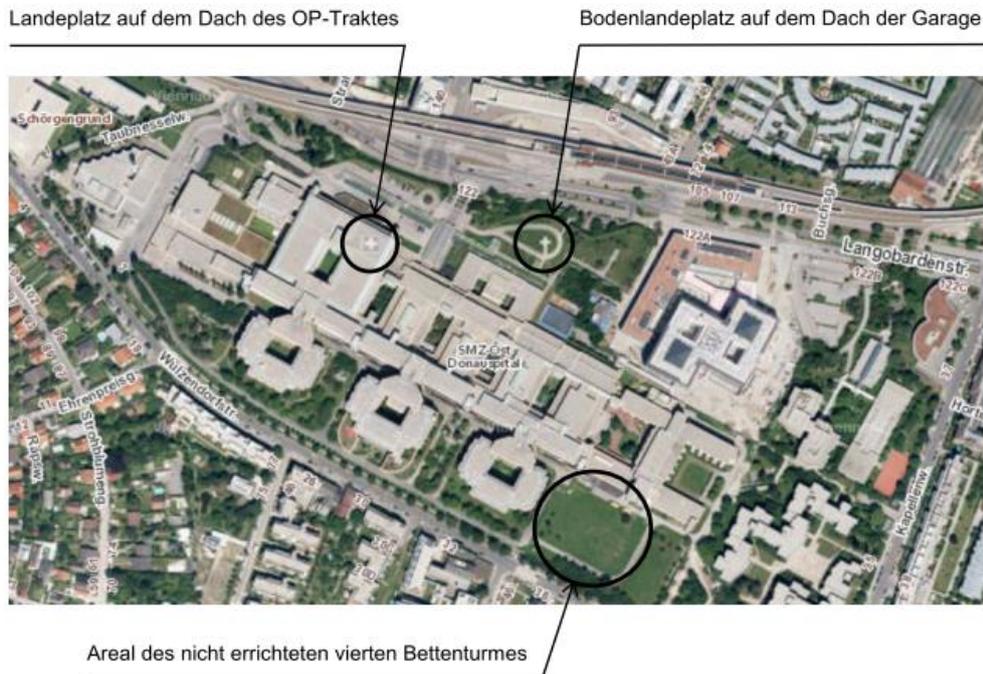


Quelle: Foto Krankenanstaltenverbund

5.6 Donauspital

5.6.1 Im Zeitpunkt der gegenständlichen Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien verfügte das Donauspital über zwei Hubschrauberlandeflächen. Eine befand sich am Dach des OP-Traktes und eine zweite - ausgebildet als zusätzliche Bodenlandefläche - über der Parkgarage vor dem Verwaltungsgebäude, an der Seite des Spitals zur Langobardenstraße (s. Abb. 5). Die primäre Landefläche des Donauspitals war lt. den vorliegenden Unterlagen und den Aussagen des Spitals jene auf dem Dach. Bereits seit etwa 15 Jahren seien Anstrengungen unternommen worden, diese Landefläche zu adaptieren bzw. umzubauen, was jedoch an der Finanzierung scheiterte.

Abbildung 5: Donauspital



Quelle: ViennaGIS

Wie die Mitarbeitenden des Donauspitals gegenüber dem Stadtrechnungshof Wien erläuterten, versorge dieses Spital einen großen Einzugsbereich im Osten des Bundesgebietes. Dieses Krankenhaus sei neben dem Allgemeinen Krankenhaus und der Universitätsklinik Graz eines der drei großen Zentren für die Kinderchirurgie und Kindernotfallversorgung in Österreich. Verletzte oder verunfallte Kinder bzw. Jugendliche würden auch aus mehreren hundert Kilometer Entfernung per Hubschrauber in das Donauspital transferiert. Laut den Aufzeichnungen der Leitstelle des Donauspitals fanden während des Tages 398 Flugbewegungen im Jahr 2012, 387 im Jahr 2013 und 321 im Jahr 2014 statt.

Die bereits erwähnte Novellierung des Luftfahrtgesetzes im Jahr 2013 erforderte, dass im Donauspital zumindest eine der beiden Hubschrauberlandeflächen, die auch weiterhin betrieben werden soll, in einen gesetzeskonformen Zustand zu bringen war. Wie dem Stadtrechnungshof Wien mitgeteilt wurde, verweigerten Piloten aufgrund der Situation im Zeitpunkt der gegenständlichen Prüfung fallweise die Landung auf den (nach dem Luftfahrtgesetz zu kleinen) Landeflächen des Donauspitals.

Die technische Direktion des Donauspitals beantragte Ende Juni 2014 die Erteilung einer Zivilflugplatz-Bewilligung für die beiden oben genannten bestehenden Hubschrauberlandeflächen. Im Oktober 2014 teilte die Magistratsabteilung 64 dem Donauspital mit, dass lt. der Stellungnahme des Amtssachverständigen für Luftfahrt die Größe der Landeflächen nicht ausreichend war.

Die Planung der technischen Direktion des Donauspitals sah daher vor, die Bodenlandefläche auf dem Parkdeck gemäß den einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen herzustellen und nach dessen Inbetriebnahme die Adaptierung des Landeplatzes auf dem Dach des OP-Traktes in Angriff zu nehmen. In weiterer Folge würden, falls es die Situation erfordert, beide Landeflächen benutzt werden können.

Die Bodenlandefläche auf dem Parkdeck ist ungefähr 100 m Luftlinie vom Haupteingang bzw. ca. 130 m Luftlinie von der Rettungsvorfahrt, durch welche der direkte Zutritt in den Notfallbereich möglich war, entfernt. Dessen Landefläche würde auf das korrekte Maß vergrößert und mit zivilen Bodeneinrichtungen ausgestattet werden. Zusätzlich würden die Zugangswege ertüchtigt, um den Transport der Patientinnen bzw. Patienten vom Hubschrauber in das Gebäude möglichst schonend durchführen zu können.

Die Adaptierung des Landeplatzes auf dem Dach des OP-Traktes erforderten die Entfernung der vorhandenen Betonoberfläche und die Herstellung der neuen Landefläche als Aluminiumkonstruktion. Sämtliche zusätzliche Vorkehrungen, wie beispielsweise zivile Bodeneinrichtungen müssten ebenso vorgesehen werden.

5.6.2 Anfang Jänner 2015 brachte die Generaldirektion des Wiener Krankenanstaltenverbundes einen alternativen Standort für die Ersatzlandefläche bis zur Inbetriebnahme der Landefläche auf dem OP-Trakt ein. Dabei handelte es sich um das Areal des nicht errichteten vierten Bettenturmes im südlichen Bereich des Spitals. Im darauf folgenden Entscheidungsprozess wurden die Varianten mit dem Donauspital einer kritischen Betrachtung unterzogen.

Der diesbezüglichen internen Korrespondenz war Folgendes zu entnehmen:

Die Realisierung einer Ersatzlandefläche auf der Parkgarage, welche dem Luftfahrtgesetz entsprach, erschien aufgrund offener Fragen zur Tragfähigkeit der baulichen Struktur zweifelhaft. Ebenso war die Tauglichkeit dieses Standortes hinsichtlich des Einflugwinkels nicht gelöst. Ein weiterer kritischer Faktor war die geplante Errichtung eines neuen radioonkologischen Zentrums auf der freien Fläche, welche an die Garage angrenzt.

Die hierfür benötigten Krananlagen würden aufgrund deren Höhe beim An- und Abflug für die Dauer der Errichtung des radioonkologischen Zentrums, Hindernisse darstellen. Während dieser Zeit wäre die Benutzung dieser Ersatzlandefläche somit nicht möglich. Dies war zum damaligen Zeitpunkt insofern von Bedeutung, als davon ausgegangen wurde, dass die Inbetriebnahme der Landefläche auf dem OP-Trakt nicht vor Baubeginn des neuen radioonkologischen Zentrums möglich war.

Gegen den Standort der bestehenden Bodenlandefläche sprachen die schriftliche Stellungnahme des Amtssachverständigen für Luftfahrtangelegenheiten vom Oktober 2014 und dessen mündliche Stellungnahme im Rahmen einer Verhandlung im Dezember 2014.

Zur Bodenlandefläche im Süden des Anstaltsareals äußerten die Bezirksvertretung und die Magistratsabteilung 15 Bedenken hinsichtlich etwaiger Gesundheitsbeeinträchtigungen durch eine unzulässig hohe Lärmbelastigung während der Starts und der Landungen. - Der Stadtrechnungshof Wien merkt hierzu an, dass im Laufe des Verfahrens behördlich bewilligte Erprobungsflüge durchgeführt worden waren, um die Lärmimmissionen zu ermitteln. - In Anbetracht dieser Bedenken war eine luftfahrtrechtliche Genehmigung im damaligen Zeitpunkt nicht absehbar.

Um eine gegenseitige Beeinflussung des Flugbetriebes und der Bauarbeiten für das neu zu errichtende radioonkologische Zentrum mit Sicherheit auszuschließen, wurde schließlich das Projekt der Ersatzlandefläche im Süden des Areals weiterverfolgt.

Dieser Entscheidungsprozess nahm keinen Einfluss auf die Arbeiten für den Umbau der Landefläche auf dem Dach des OP-Traktes. Wie der o.a. Korrespondenz zu entnehmen war, bildete die Zuteilung der erforderlichen Finanzmittel den kritischen Erfolgsfaktor für den Beginn der Bauarbeiten.

5.6.3 Der Stadtrechnungshof Wien besichtigte mit Mitarbeitenden der Technischen Direktion des Donauspitals die oben beschriebenen Landeflächen und das Areal des nicht errichteten vierten Bettenturmes im Süden des Geländes.

Die Lage der Landefläche auf dem Dach bot aus Sicht des Stadtrechnungshofes Wien optimale Bedingungen für eine möglichst rasche und schonende Transportverbindung zwischen dem Hubschrauber und chirurgischen bzw. notfallmedizinischen Funktionseinrichtungen. Von der Landefläche kommend, führte der Transportweg in einen großzügigen Bereich des Stiegenhauses, in dem - analog zur Krankenanstalt Rudolfstiftung - erforderliche Utensilien, wie z.B. eine Krankentrage oder eine fahrbare Liege, persönliche Schutzausrüstung für den Brandfall etc. untergebracht werden können. Verglichen mit jenen der beiden anderen bereits genehmigten und in Betrieb stehenden Hubschrauberlandeflächen des Krankenanstaltenverbundes (Allgemeines Krankenhaus, Krankenanstalt Rudolfstiftung) bot dieser aufgrund seiner Fläche und seines Grundrisses die besten Voraussetzungen für ein müheloses Rangieren der Liegendtransporte und für Lagerungsmöglichkeiten. Erwähnenswert war, dass zwei Bettenaufzüge die Ebene der Landefläche mit den übrigen Ebenen verbanden. Auch bei einem defekten Aufzug würden nach Einschätzung des Stadtrechnungshofes Wien durch die Redundanz nur unwesentliche Einschränkungen auftreten.

Die Bodenlandefläche auf der Parkgarage bot hinsichtlich der Länge der Wegstrecke bis zum Spitalsgebäude nicht die Vorteile der Landefläche auf dem Dach. Als signifikanter Nachteil war ferner der nicht überdachte Weg, auf dem die Patientinnen bzw. Patienten transportiert werden, zu sehen. Für die luftfahrtrechtliche Bewilligung bot dieser Standort der Bodenlandefläche Vorteile in Bezug auf die Lärmbelästigung der Anrainerinnen bzw. Anrainer während der Landungen und der Starts der Hubschrauber. Dies betonte auch die technische Direktion des Donauspitals. Die Lage zwischen dem

Hauptgebäude des Spitals einerseits und der Langobardenstraße sowie der U-Bahn-Station andererseits würde die Lärmbelastungen für die umliegenden Anrainerinnen bzw. Anrainer verringern.

Bei Situierung der Ersatzlandefläche auf dem Areal des nicht errichteten vierten Bettenturmes ist die zurückzulegende Strecke bis in die Notfallaufnahme beträchtlich länger.

Ob dies auch aus medizinischer Sicht von Bedeutung ist, konnte der Stadtrechnungshof Wien fachlich nicht einschätzen. In einem Schreiben des Vorstandes der Abteilung für Anästhesiologie und Intensivmedizin des Donauspitals an die Technische Direktion vom März 2015 wurde u.a. die Bedeutung kurzer Wege für Personen betont, die unter Reanimationsbedingungen eingeliefert werden oder stark bluten. Ebenso wurde auf die Möglichkeit der Aufwirbelung von Schmutzpartikeln vom unbefestigten Gelände hingewiesen, das an die Landefläche angrenzt. Dies könnte sich negativ auf den Zustand der immunsupprimierten Patientinnen bzw. Patienten der Dialyse und der onkologischen Station im benachbarten dritten Bettenturm auswirken.

Ein weiteres Argument in diesem Schreiben gegen diesen Standort war, dass auf dem Weg von der Landefläche zur Notfallaufnahme Hauptverkehrswegen, die auch von Besuchenden genutzt wurden, teilweise gefolgt werden muss. Dadurch seien Behinderungen vorprogrammiert.

Im Zuge der Besichtigung durch den Stadtrechnungshof Wien wurde dieser Weg nachvollzogen.

Zufälligerweise endete zu diesem Zeitpunkt eine Veranstaltung, die in der Anstaltskapelle stattfand. Die Teilnehmenden strömten auf den Verkehrsweg, der auch mit einer durch den Hubschrauber eingelieferten Person benutzt werden würde. Der Stadtrechnungshof Wien kam zu der Erkenntnis, dass der o.a. Einwand im Schreiben der Abteilung für Anästhesiologie und Intensivmedizin nicht von der Hand zu weisen war. Des Weiteren war zu berücksichtigen, dass für Personen die sich entlang des Transportwe-

ges aufhielten, insbesondere in stark frequentierten Abschnitten ein Risiko bestand, beim schnellen Durchfahren verletzt zu werden.

Im Fall des Standortes der Ersatzlandefläche im Donauespital bestand im Zeitpunkt der Prüfung jedoch noch die Möglichkeit, eine Alternative hinsichtlich der Länge des Transportweges zu wählen und dadurch das oben erwähnte Risiko zu senken.

Kurz vor dem Abschluss der Erhebungen für die Erstellung des gegenständlichen Berichtes wurde dem Stadtrechnungshof Wien mitgeteilt, dass sowohl die Baubewilligung als auch die Zivilflugplatzbewilligung für die Errichtung der Dachlandefläche vorliegen. Ebenso sei die Finanzierung dieses Vorhabens von der Generaldirektion zugesagt worden. Falls sich keine Verzögerungen bei der weiteren Umsetzung ergeben, sei mit einer Betriebsaufnahme der Dachlandefläche im Juni 2016 zu rechnen.

Der Stadtrechnungshof Wien empfahl dem Krankenanstaltenverbund, die Adaptierung der Hubschrauberlandefläche auf dem Dach des OP-Traktes so rasch als möglich umzusetzen.

5.7 Krankenhaus Hietzing

Das Krankenhaus Hietzing verfügte im Zeitpunkt der Prüfung durch den Stadtrechnungshof Wien über eine nicht gesetzeskonforme (Außen-)Landefläche. Von deren Adaptierung und Bewilligung nach den Bestimmungen des novellierten Luftfahrtgesetzes sah der Krankenanstaltenverbund jedoch ab.

In einer Verhandlungsschrift der Magistratsabteilung 64 vom 23. Dezember 2014 war festgehalten, dass anstelle des Krankenhauses Hietzing bevorzugt andere Krankenhäuser angefliegen werden sollen. Dabei handelte es sich um das Allgemeine Krankenhaus, die Krankenanstalt Rudolfstiftung mit bewilligten Hubschrauberlandeflächen sowie zwei private Krankenanstalten.

6. Zusammenfassung der Empfehlungen

Empfehlung Nr. 1:

Es wurde empfohlen Maßnahmen zu ergreifen, um zu verhindern, dass unbefugte betriebsfremde Personen durch die Leitstelle Zutritt zur Hubschrauberlandefläche des Allgemeinen Krankenhauses erhalten (s. Pkt. 5.2.2).

Stellungnahme der Unternehmung Wiener Krankenanstaltenverband:

Vom Allgemeinen Krankenhaus werden Verbesserungsmöglichkeiten hinsichtlich der Verifizierung von Zutrittsberechtigten gesucht und geprüft, und bei Vorliegen einer geeigneten Lösung, diese umgesetzt.

Empfehlung Nr. 2:

Auf der Informationstafel an der Hubschrauberlandefläche des Allgemeinen Krankenhauses sollte die korrekte Rufnummer der Flugplatzbetriebsleiterin bzw. des Flugplatzbetriebsleiters angegeben werden (s. Pkt. 5.2.2).

Stellungnahme der Unternehmung Wiener Krankenanstaltenverband:

Der Auftrag zur Korrektur wurde noch im Laufe der Überprüfung erteilt, kurze Zeit später wurde eine neue Tafel mit der korrekten fünfstelligen Rufnummer montiert.

Empfehlung Nr. 3:

Befunde über die elektrische Anlage der Hubschrauberlandefläche des Allgemeinen Krankenhauses wären als qualitätssichernde Maßnahme nachweislich zur Kenntnis zu nehmen (s. Pkt. 5.2.3).

Stellungnahme der Unternehmung Wiener Krankenanstaltenverband:

Vom Allgemeinen Krankenhaus - Technische Direktion wurde an die Betriebsführungsfirma die Empfehlung des Stadtrechnungshofes Wien weitergeleitet. Die Betriebsführungsfirma wird diese künftig umsetzen.

Empfehlung Nr. 4:

Auf die Einhaltung des behördlich vorgeschriebenen Überprüfungsintervalls für die Überprüfung der elektrischen Anlage der Hubschrauberlandefläche des Allgemeinen Krankenhauses wäre zu achten (s. Pkt. 5.2.3).

Stellungnahme der Unternehmung Wiener Krankenanstaltenverband:

Vom Allgemeinen Krankenhaus - Technische Direktion wurde die Betriebsführungsfirma aufgefordert, künftig die Einhaltung der vorgeschriebenen Prüfungsintervalle sicherzustellen.

Empfehlung Nr. 5:

Es sollte darauf geachtet werden, dass Befunde kurzfristig nach der faktischen Überprüfung technischer Anlagen des Allgemeinen Krankenhauses übermittelt werden (s. Pkt. 5.2.4).

Stellungnahme der Unternehmung Wiener Krankenanstaltenverband:

Die Betriebsführungsfirma wird der Empfehlung des Stadtrechnungshofes Wien nach Aufforderung durch das Allgemeine Krankenhaus - Technische Direktion dahingehend nachkommen, dass die kurzfristige Übermittlung der Prüfungsbefunde nach Abschluss der Überprüfungen künftig in den schriftlichen Beauftragungen der Firmen als Leistungsbestandteil aufgenommen wird.

Empfehlung Nr. 6:

Werden bei Überprüfungen von Aufzügen des Allgemeinen Krankenhauses Mängel festgestellt, wären diese in Hinkunft innerhalb vorgegebener Fristen bzw. möglichst rasch zu beseitigen (s. Pkt. 5.2.5).

Stellungnahme der Unternehmung Wiener Krankenanstaltenverband:

Vom Allgemeinen Krankenhaus - Technische Direktion wurde die Betriebsführungsfirma aufgefordert, künftig die Einhaltung der vorgeschriebenen Fristen zur Behebung von Mängeln sicherzustellen.

Empfehlung Nr. 7:

Die behördlich vorgeschriebenen Aufzeichnungen über das Flugaufkommen am Allgemeinen Krankenhaus wären hinsichtlich der leichteren und unmissverständlichen Lesbarkeit zu überarbeiten (s. Pkt. 5.2.6).

Stellungnahme der Unternehmung Wiener Krankenanstaltenverband:

Seitens des Allgemeinen Krankenhauses - Technische Direktion wird nach Abstimmung mit der Behörde eine entsprechende Optimierung der Flugaufzeichnungen bei der Flugplatzbetriebsleitung Allgemeines Krankenhaus in die Wege geleitet werden. Somit wird der Empfehlung des Stadtrechnungshofes Wien Folge geleistet.

Empfehlung Nr. 8:

Die Fachfirmen wären darauf hinzuweisen, im Befund der wiederkehrenden Prüfung der Anschlagpunkte auf der Hubschrauberlandefläche der Krankenanstalt Rudolfstiftung die Tauglichkeit explizit zu vermerken (s. Pkt. 5.3.3).

Stellungnahme der Unternehmung Wiener Krankenanstaltenverband:

Die wiederkehrende Prüfung wurde an eine externe Prüfungsanstalt vergeben, um eine entsprechende Qualität gewährleisten zu können. Die besagten Prüfungstätigkeiten sind spätestens mit August 2016 abgeschlossen. Es wurde bei der Beauftragung bzw. es wird bei der Begehung vor Ort ausdrücklich darauf hingewiesen, die Tauglichkeit der Anschlagpunkte explizit zu vermerken.

Empfehlung Nr. 9:

Es wurde angeregt auf die Einhaltung des Überprüfungsintervalls der Anschlagpunkte an der Hubschrauberlandefläche der Krankenanstalt Rudolfstiftung zu achten (s. Pkt. 5.3.3).

Stellungnahme der Unternehmung Wiener Krankenanstaltenverband:

Die wiederkehrende Prüfung wurde an eine externe Prüfungsanstalt vergeben, um eine entsprechende Qualität gewährleisten zu können. Die besagten Prüfungstätigkeiten sind spätestens mit August 2016 abgeschlossen und werden im Jahresintervall fortgesetzt.

Empfehlung Nr. 10:

Die Befunde über die Überprüfung der elektrischen Anlage der Hubschrauberlandefläche der Krankenanstalt Rudolfstiftung sollten besonders im Hinblick auf die rasche Behebung etwaiger festgestellter Mängel nachweislich zur Kenntnis genommen werden (s. Pkt. 5.3.3).

Stellungnahme der Unternehmung Wiener Krankenanstaltenverband:

Die Befunde der Überprüfung der elektrischen Anlage der Hubschrauberlandeplätze liegen nunmehr im Referat Elektro auf, wer-

den mit einem Übernahmevermerk versehen und des Weiteren dem Flugplatzbetriebsleiter übermittelt.

Empfehlung Nr. 11:

Die Behebung von Mängeln, die im Zuge der Überprüfung von Aufzügen der Krankenanstalt Rudolfstiftung festgestellt werden, sollte in den Aufzugsbüchern vermerkt werden (s. Pkt. 5.3.3).

Stellungnahme der Unternehmung Wiener Krankenanstaltenverband:

Mängel, die bei der Überprüfung der Aufzugsanlage festgestellt werden, werden künftig im Aufzugsbuch durch die Firma bzw. das Hauspersonal (Elektriker) eingetragen. Nach erfolgter Behebung wird dies auch sofort wieder im Aufzugsbuch vermerkt. Die Aufzugsbücher liegen im Triebwerksraum des Aufzugs bzw. im Referat Elektro auf.

Empfehlung Nr. 12:

Die Adaptierung der Hubschrauberlandefläche auf dem Dach des OP-Traktes des Donauspitals sollte so bald als möglich umgesetzt werden (s. Pkt. 5.6.3).

Stellungnahme der Unternehmung Wiener Krankenanstaltenverband:

Die Adaptierung der Hubschrauberlandefläche auf dem Dach des OP-Traktes des Donauspitals hat im Februar 2016 begonnen. Die Aufnahme des Betriebes auf der Dachlandefläche wird im August 2016 in vollem Umfang erfolgen.

Der Stadtrechnungshofdirektor:

Dr. Peter Pollak, MBA

Wien, im Oktober 2016