

Prüfbericht über den Heliport Nenzing

Bregenz, im Oktober 2007

Inhaltsverzeichnis

Vorlage an den Landtag und die Landesregierung	3
Darstellung der Prüfungsergebnisse	3
Prüfungsgegenstand und -ablauf	4
Zusammenfassung der Ergebnisse	5
1 Grundlagen und Rahmenbedingungen	7
2 Schaffung der Stationierungsvoraussetzungen für einen Rettungshubschrauber	10
2.1 Aktivitäten zur Errichtung eines landeseigenen Heliports	10
2.2 Alternativen zur Errichtung eines landeseigenen Heliports	16
3 Projektierung, Ausführung und Nutzung des Heliport Nenzing	
3.1 Projektierung	21
3.2 Ausführung	26
3.3 Nutzung	30
Abkürzungsverzeichnis	32

Vorlage an den Landtag und die Landesregierung

Der Landes-Rechnungshof hat gemäß Artikel 70 der Landesverfassung dem Landtag und der Landesregierung über seine Tätigkeit und die Ergebnisse seiner Prüfungen zu berichten.

Gemäß § 5 des Gesetzes über den Landes-Rechnungshof in der geltenden Fassung hat der Landes-Rechnungshof nach einer durchgeführten Gebarungsprüfung unverzüglich einen Bericht vorzulegen.

Darstellung der Prüfungsergebnisse

Der Landes-Rechnungshof gibt in diesem Bericht dem Landtag und der Landesregierung einen detaillierten Überblick über die Prüfung des Projektes Heliport Nenzing.

Er konzentriert sich dabei auf die aus seiner Sicht bedeutsam erscheinenden Sachverhaltsdarstellungen, die Bewertung von Stärken, Schwächen und Risiken sowie die daran anknüpfenden Empfehlungen.

Berichte über die Prüfungen durch den Landes-Rechnungshof scheinen auf den ersten Blick eher nur Defizite aufzuzeigen. Dies bedeutet aber nicht, dass die Arbeit der geprüften Stellen generell mangelhaft ist, selbst wenn die Darstellung von Stärken aus deren Sicht zu kurz kommt. Vielmehr soll das oft schon vorhandene Bewusstsein über Verbesserungspotenziale und die Umsetzung der gegebenen Empfehlungen dazu beitragen, das anerkannt hohe Leistungsniveau nach den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit noch zu verbessern.

Bei dem Zahlenwerk wurden gegebenenfalls kaufmännische Auf- und Abrundungen vorgenommen.

Im Bericht verwendete geschlechtsspezifische Bezeichnungen gelten grundsätzlich für Männer und Frauen.

Prüfungsgegenstand und Ablauf

Der Landes-Rechnungshof prüfte von Juli bis Oktober 2007 das Projekt Heliport Nenzing. Prüfungsschwerpunkte waren die Standortsuche für und Alternativen zu einem landeseigenen Heliport sowie die Planung, Ausführung und Nutzung des Heliport Nenzing.

Die Prüfungsergebnisse wurden den Vorständen der involvierten Abteilungen im Amt der Landesregierung am 17. Oktober 2007 zur Kenntnis gebracht. Das Amt der Vorarlberger Landesregierung gab am 29. Oktober 2007 eine Stellungnahme ab, die vom Landes-Rechnungshof in den Prüfbericht eingearbeitet wurde.

Zusammenfassung der Ergebnisse

Das Land hat mit dem Bund im April 1986 eine Vereinbarung über die Einrichtung und den Betrieb eines gemeinsamen Hubschrauberdienstes abgeschlossen. Neben Flügen für die Sicherheitsbehörden sollte der Hubschrauberdienst vor allem Rettungs-, Ambulanz- und Katastrophenhilfsflüge durchführen.

Gemäß dieser Vereinbarung hat das Land für die Stationierungsvoraussetzungen eines Hubschraubers zu sorgen. Dem Bund fällt die Bereitstellung eines geeigneten Hubschraubers mit Piloten zu. Die Aufgaben des Landes werden vom Österreichischen Bergrettungsdienst, Landesverband Vorarlberg (ÖBRD), die des Bundes werden seit 2001 vom Christophorus Flugrettungsverein des Österreichischen Automobil-, Motorrad- und Touring Club (ÖAMTC) besorgt.

Beim ersten, auf dem Flugplatz Hohenems gelegenen Heliportstützpunkt herrschten ungünstige Wetterverhältnisse. Zudem war dessen Lage aus einsatztaktischer Sicht zu wenig zentral. Aus diesen Gründen wurde seitens des Landes bereits in der Vereinbarung von 1986 eine Stationierung des Rettungshubschraubers im Raum Feldkirch in Aussicht gestellt. Der hierbei ursprünglich geplante Heliportstandort wurde aber von der Stadt abgelehnt.

Die darauf folgende Suche nach einem Heliportstandort gestaltete sich sehr schwierig. Das Land sah sich insbesondere mit gemeindepolitischem Widerstand sowie der mangelnden Standorttauglichkeit zahlreicher vorgeschlagener Grundstücke konfrontiert. Geeignete Standorte hingegen konnten nicht angekauft werden. Die Behandlung der mehr als 20 geprüften Standorte ist zum Teil nicht ausreichend dokumentiert.

Ab Mitte der 90er Jahre verfolgte das Land das Ziel, die Stationierungsvoraussetzungen für einen Rettungshubschrauber mit einem landeseigenen Heliport zu schaffen. Bis zur Verwirklichung des Standortes Galina wurden dem Land mehrere Alternativen zur Errichtung eines landeseigenen Heliports angeboten. Diese stellten mögliche Optionen dar, falls der für geeigneter befundene Standort Galina nicht realisiert werden kann. Eine umfassende Bewertung des Standortes Galina und der hierzu bestehenden Alternativen in Form einer vergleichenden Nutzwertanalyse ist aber nur in Teilbereichen erfolgt.

Zwischen der Absichtserklärung, am Standort Galina die Errichtung eines Heliports anzustreben, und der Genehmigung des nunmehr verwirklichten Projektes durch die Landesregierung liegen rund fünf Jahre. Die abschließende Beurteilung, dass auf dem Gelände der Kaserne Galina auch tatsächlich ein Rettungsheliport errichtet werden kann, lag erst nach rund zweieinhalb Jahren vor.

Die Realisierung des Bauvorhabens dauerte inklusive der Detailplanung rund 14 Monate. Der Heliport Nenzing ist nahezu vollständig abgerechnet und wird die genehmigte Investitionssumme voraussichtlich einhalten. Zusatzleistungen fielen in wertmäßig insgesamt vertretbarem Ausmaß an, sollten künftig jedoch vollständig dokumentiert werden.

Das Land ist Eigentümer und luftfahrtrechtlicher Halter des Heliport Nenzing. Der Heliport Nenzing ist an den ÖBRD vermietet. Die bei Abschluss des Mietvertrags geplante Übernahme der Halterschaft am Heliport durch den Mieter ist noch nicht abgeschlossen.

1 Grundlagen und Rahmenbedingungen

Das Land hat sich in einer Vereinbarung mit dem Bund verpflichtet, ua für die Stationierungsvoraussetzungen eines Hubschraubers Sorge zu tragen. Der Bund hat aus dieser Vereinbarung einen geeigneten Hubschrauber mit Piloten bereitzustellen.

Situation

Ende Dezember 1968 hat das Bundesministerium für Inneres (BMI) in Hohenems eine eigene Flugeinsatzstelle für Katastrophenfälle und zur Unterstützung der Sicherheitsexekutive eröffnet.

Artikel 15a B-VG Vereinbarung

Am 30. April 1986 schloss das Land mit dem Bund eine staatsrechtliche Vereinbarung gemäß Artikel 15a Bundes-Verfassungsgesetz (Artikel 15a B-VG Vereinbarung) über die Einrichtung und den Betrieb eines gemeinsamen Hubschrauberdienstes. Als dessen Aufgaben wurden im Wesentlichen die Durchführung von Rettungs- und Ambulanzflügen, Flügen für Zwecke des Zivilschutzes und der Katastrophenhilfe sowie von Flügen zur Unterstützung der Sicherheitsbehörden festgelegt.

Das Land hat sich in dieser Vereinbarung unter anderem verpflichtet, für die Beistellung der Stationierungsvoraussetzungen des Hubschraubers (Hangar, Aufenthaltsräume für die Besatzung, Betankung und Bodengeräte) sowie Ärzte und Sanitäter zu sorgen. Der Bund hat im Gegenzug einen geeigneten Hubschrauber samt Piloten bereitzustellen.

Die Besorgung der Flugrettungsangelegenheiten des Landes erfolgt seit Aufnahme des Flugdienstes durch den Österreichischen Bergrettungsdienst, Landesverband Vorarlberg (ÖBRD). Der Bund erfüllte seine Aufgaben durch den vom BMI betriebenen polizeilichen Flugdienst.

Rechtliche Voraussetzungen für Abflug und Landung

Zum Abflug und zur Landung von Luftfahrzeugen dürfen grundsätzlich nur nach dem Luftfahrtgesetz, BGBl Nr 253/1957 idgF, bewilligte Flugplätze benützt werden.

Abflüge und Landungen außerhalb eines Flugplatzes sind mit befristet zu erteilender Bewilligung des Landeshauptmanns erlaubt. Die Bewilligung ist zu erteilen, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen oder ein am Außenabflug oder Außenlandung bestehendes öffentliches Interesse ein allenfalls entgegenstehendes öffentliches Interesse überwiegt. Landungen und Abflüge im Zuge von Rettungs- oder Katastropheneinsätzen dürfen außerhalb eines bewilligten Flugplatzes auch ohne Bewilligung durchgeführt werden.

Stationierung der Flugrettung

Der vom Bund zur Verfügung gestellte Notarzhubschrauber „Martin 8“ wurde noch im Jahr 1986 bei der Flugeinsatzstelle in Hohenems stationiert.

Der Standort Hohenems konnte aufgrund von häufigem Nebel oft nicht genutzt werden. Zudem lag Hohenems nicht nahe genug zu den Haupteinsatzgebieten der Flugrettung und dem Schwerpunktkrankenhaus Feldkirch. Aus diesen Gründen stellte das Land bereits in der Artikel 15a B-VG Vereinbarung in Aussicht, im Raum Feldkirch die Stationierungsvoraussetzungen für einen Hubschrauber zu schaffen.

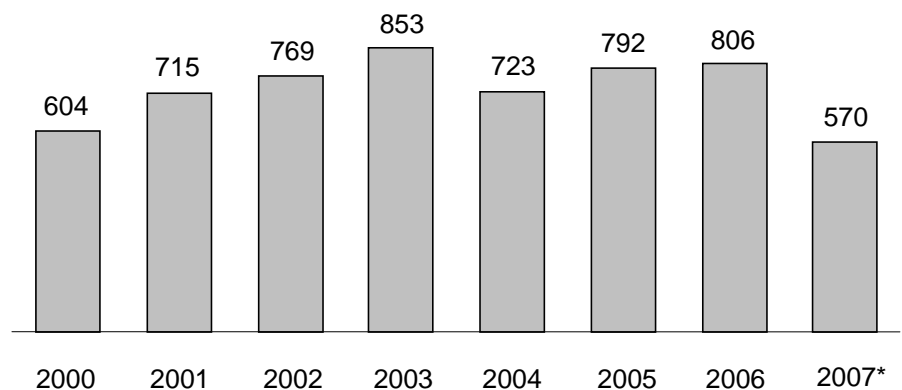
Ausweichstützpunkte Im Jahr 2001 hat der Bund seine Flugrettungsaufgaben aus der Artikel 15a B-VG Vereinbarung auf den ÖAMTC übertragen. Die sicherheitspolizeilichen Flugaufgaben werden weiterhin von der BMI-Flugeinsatzstelle Hohenems übernommen.

Der vom ÖAMTC unter dem Namen „Christophorus 8“ eingesetzte Rettungshubschrauber konnte aufgrund seiner Größe nicht mehr im bestehenden Hangar in Hohenems untergebracht werden. In weiterer Folge wurde die Flugrettung auf dem Heliport der Firma Rüscher in Feldkirch eingemietet.

Der Heliport Rüscher wurde verkauft, der neue Eigentümer hat das Mietverhältnis mit dem Land auf Ende 2003 aufgekündigt. Bis zur Betriebsaufnahme des Heliport Nenzing im Dezember 2006 wurde „Christophorus 8“ provisorisch auf dem Heliport der Firma Wucher in Thüringerberg stationiert.

Zahl der Flugrettungseinsätze Die Zahl der Flugrettungseinsätze ist zwischen 2000 und 2003 kontinuierlich gestiegen und hat sich dann auf einem hohen Niveau eingependelt.

Einsätze der Flugrettung Vorarlberg in den Jahren 2000 bis 2007



* Im Zeitraum vom 1.1.2007 bis 14.08.2007

Kompetenzverteilung Gemäß der Geschäftseinteilung des Amtes der Landesregierung ist die Abteilung Vermögensverwaltung (IIIb) im Amt der Landesregierung ua für den Erwerb von Liegenschaften des Landes zuständig. In die Zuständigkeit der Abteilung Innere Angelegenheiten (Ia) im Amt der Landesregierung fällt ua das Hilfs- und Rettungswesen. Die Suche nach und die Prüfung von Standorten für einen landeseigenen Rettungsheliport fällt somit in die Zuständigkeitsfelder dieser beiden Abteilungen.

In der bis Ende des Jahres 2000 in Kraft gestandenen Geschäftsordnung des Amtes der Landesregierung (GOAL), LGBl Nr 26/1964, ist hinsichtlich der Besorgung von Angelegenheiten, die auch den Aufgabenbereich anderer Abteilungen betreffen, festgelegt, dass die federführende Abteilung in zweckentsprechender Weise Verbindung zu den mitbetroffenen Abteilungen herzustellen hat.

Bewertung

Aus der Suche nach einem Standort für einen landeseigenen Rettungsheliport ist keine klar festgelegte Federführung einer der hierfür in Frage kommenden Abteilungen erkennbar. In der Praxis übernahm die Abteilung Innere Angelegenheiten (Ia) über weite Strecken eigenständig die Suche nach und Prüfung von möglichen Heliportstandorten. Zu diesem Zeitpunkt war die Federführung nicht klar geregelt.

Dieser Problematik wurde seitens des Landes mit der am 1. Jänner 2001 in Kraft getretenen Novellierung der GOAL, LGBl Nr 73/2000, begegnet. Nunmehr ist in der GOAL verankert, dass der Landesamtsdirektor bei abteilungsübergreifenden Aufgaben über Zweifelsfälle bei der Frage nach der Federführung zu entscheiden hat. Darüber hinaus ist auch die Möglichkeit, solche Aufgaben durch Projektarbeiten zu unterstützen, vorgesehen.

2 Schaffung der Stationierungsvoraussetzungen für einen Rettungshubschrauber

2.1 Aktivitäten zur Errichtung eines landeseigenen Heliports

Das Land hat seit Beginn der Flugrettung zahlreiche Aktivitäten gesetzt, um einen geeigneten Heliportstandort zu finden und zu erwerben. Die Behandlung der mehr als 20 Standortvorschläge ist zum Teil nicht ausreichend dokumentiert.

Situation

Grundlegende Voraussetzung für die Errichtung eines landeseigenen Heliports war die Verfügbarkeit eines geeigneten Baugrundstücks.

Standortanforderungen

Ein solcher Standort muss zahlreichen, insbesondere, naturschutzrechtlichen, lärmtechnischen sowie einsatztaktischen und flugsicherheitsrechtlichen Anforderungen entsprechen. Zu berücksichtigen sind auch die Interessen potenzieller Anrainer.

Aus naturschutzrechtlicher Sicht kann der Schutz von Pflanzen, Tieren, der Landschaft und bestimmten Schutzgebieten der Errichtung eines Heliports entgegenstehen. Eine entsprechende Beurteilung ist nur auf Grundlage einer Einzelfallbetrachtung möglich.

Der Standort eines Heliports ist gemäß der Zivilflugplatz-Verordnung, BGBl Nr 96/1972, so zu wählen, dass beim Abflug und der Landung keine unzumutbaren Lärmimmissionen herbeigeführt werden.

In einsatztaktischer Hinsicht ist auf eine zentrale Lage bezüglich der Einsatzgebiete und Krankenhäuser sowie günstige Flugwetterbedingungen, besonders während der Nebelzeit im Herbst und Winter, zu achten. Darüber hinaus sollte der Heliport nachflugtauglich sein, um die Rückkehr des Rettungshubschraubers zum Stützpunkt auch nach Einbruch der Dunkelheit zu ermöglichen.

Flugsicherheitstechnische Anforderungen an einen Heliport sind insbesondere der auf Grundlage des Luftfahrtgesetzes, BGBl Nr 253/1957 idgF, erlassenen Zivilflugplatz-Verordnung zu entnehmen. Die Zivilflugplatz-Verordnung enthält ua detaillierte Bestimmungen über die An- und Abflugsektoren eines Heliports.

Die nach der Hauptwindrichtung auszurichtenden An- und Abflugsektoren von Hubschrauberlandeplätzen mit der vorgesehenen Nutzung sind trapezförmig und haben auf eine Länge von 1.000 m eine Neigung von maximal 1:10 aufzuweisen. Die kleine Paralleleseite liegt an der Landefläche an, die große Paralleleseite misst 320 m. Diese Sektoren sind grundsätzlich frei von baulichen und natürlichen Hindernissen zu halten und können sich auch auf Nachbargrundstücke erstrecken.

Die Freiheit von Hindernissen kann durch eine entsprechende Standortwahl, durch deren nachhaltige Beseitigung sowie durch Anhebung der Landefläche erreicht werden.

Verlauf der
Standortsuche

Das Land hat sich bis zur Verwirklichung des Heliport Nenzing mit zahlreichen möglichen Heliportstandorten als Alternative zum Standort Hohenems auseinandergesetzt.

Vorgeschlagene Heliportstandorte im Zeitverlauf

1983	Katastrophenzentrum Feldkirch
1986	Landeskrankenhaus Feldkirch
1989	Göfis/oberhalb der Parzelle Stein, Satteins/Schlins, Bludenz/Tschalengau, Klaus/Weiler, Bludesch
1990	Göfis/Sigburg, Autobahnanschluss Frastanz
1991	Walgaukaserne
1992	Göfis/Geländekante oberhalb Autobahnanschluss Frastanz, Autobahnanschluss Frastanz/B 190
1999	Bereich Lünersee, elf Standortvorschläge von Göfis bis Lünersee, Kaserne Galina

Die Standortvorschläge stammten vor allem vom BMI, von der zum BMI gehörigen Flugeinsatzstelle Hohenems (Flugeinsatzstelle), von landesinternen Stellen sowie von Piloten. Zur Beurteilung der Standorttauglichkeit bediente sich das Land vor allem des BMI bzw der Flugeinsatzstelle.

Landeskrankenhaus
Feldkirch

Bei dem in der Artikel 15a B-VG Vereinbarung im Raum Feldkirch in Aussicht gestellten Standort war laut Auskunft der Abteilung Innere Angelegenheiten (Ia) ursprünglich an das Landeskrankenhaus Feldkirch gedacht. Die Stadt Feldkirch habe diesen Standort wegen der erwarteten Lärmbelastung aber abgelehnt. Dieser Standort ist in den Akten des Landes nicht dokumentiert.

Katastrophenzentrum Feldkirch	Als Alternativstandort wurde in weiterer Folge das vom Land schon seit dem Jahr 1983 angedachte Katastrophenzentrum Feldkirch geprüft. Sowohl der ÖBRD als auch die Flugeinsatzstelle Hohenems haben diesen Standort im Jahr 1989 aufgrund der Nebel- und Hindernissituation kritisch bewertet.
Göfis/oberhalb der Parzelle Stein, Satteins/Schlins, Bludenz/Tschalengaa u und Klaus/Weiler	<p>Noch im selben Jahr hat das Land von der Flugeinsatzstelle Standortvorschläge in Göfis/oberhalb der Parzelle Stein, Satteins/Schlins, Bludenz/Tschalengaa u und Klaus/Weiler erhalten. Diese Vorschläge wurden vorrangig unter dem Kriterium der Hindernisfreiheit als dem Anforderungsprofil an einen Heliportstandort „mehr oder weniger entsprechend“ eingestuft.</p> <p>Der Standort Göfis/oberhalb der Parzelle Stein wurde noch im selben Jahr von der Abteilung Innere Angelegenheiten (Ia) und der Abteilung Raumplanung und Baurecht (VIIa) im Amt der Landesregierung geprüft. Die für geeignet befundenen Grundstücke konnten aber nicht erworben werden.</p> <p>Die Vorschläge Satteins/Schlins, Bludenz/Tschalengaa u sowie Klaus/Weiler wurden nach Auskunft des Landes wegen fehlender Grundstücke im Landeseigentum bzw erwarteter Schwierigkeiten beim Grundankauf nicht weiterverfolgt.</p>
Bludesch	Ende des Jahres 1989 hat das Land das BMI um Stellungnahme zu einem in Bludesch zum Verkauf angestandenen Grundstück ersucht. Anfang des Jahres 1990 wurde dieses vom BMI für flugtechnisch nicht geeignet befunden.
Göfis/Sigburg	<p>Bei der Überprüfung des Standortes Göfis/oberhalb der Parzelle Stein wurde dem Land ein Grundstück in Göfis/Sigburg zum Kauf angeboten. Mitte März 1990 beurteilte die Flugeinsatzstelle diesen Standort als nicht geeignet. Einen Monat später revidierte die Flugeinsatzstelle diese Beurteilung und bezeichnete das Grundstück als bei „unkonventioneller Bau-gestaltung“ in Form eines Dachlandeplatzes doch geeignet. Das Land schloss daraufhin eine entsprechende Kaufoption mit dem Eigentümer ab.</p> <p>Nachdem sich die Gemeindevertretung Göfis im August 1990 gegen einen Heliport in ihrer Gemeinde ausgesprochen hatte, wurde auch dieser Standort nicht weiterverfolgt.</p>

Autobahnanschluss Frastanz Kurz nach dieser Ablehnung durch die Gemeindevertretung Göfis leitete das Land die Überprüfung eines neuen, zwischen der Autobahnauf- und abfahrt Frastanz gelegenen, verkehrsmäßig aber noch unerschlossenen Standorts ein. Nach umfangreichen behördlichen Vorabklärungen sowie einer von Architekten ausgearbeiteten Vorentwurfsstudie stand bis März 1991 die grundsätzliche Eignung dieses Standorts für die Errichtung eines Heliports fest.

Das im April 1991 um Stellungnahme ersuchte BMI befand diesen Standort im September 1991 nach ursprünglich erhobenen Bedenken für flugtechnisch grundsätzlich geeignet. Seitens der Flugeinsatzstelle hingegen wurden massive Bedenken gegen den Standort erhoben.

Das damals für Autobahnen zuständige Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat im April 1992 keine grundsätzlichen Bedenken gegen den Standort vorgebracht. Die Abteilung Straßenbau (VIIb) im Amt der Landesregierung hingegen betrachtete den Standort in Hinblick auf die noch fehlende Verkehrserschließung aus verkehrsrechtlichen und finanziellen Gründen als nicht realisierbar.

Im Jänner 1994 lehnte das Bundesministerium für Wirtschaftliche Angelegenheiten (BMWA) die vom Land konzipierte Autobahnanbindung des Heliports aus verkehrs- und sicherheitstechnischen Bedenken sowie rechtlichen Gründen ab. Bis Mitte 1994 konnte das Land mit Vertretern des BMWA rechtliche und technische Lösungsansätze für diese Probleme finden. Dennoch lehnte das BMWA im Oktober 1995 die ausgearbeitete Verkehrserschließung erneut ab. Der Standort Autobahnanschluss Frastanz musste daher wegen nicht realisierbarer Verkehrsanbindung ausgeschieden werden.

Göfis/Geländekante oberhalb des Autobahnanschlusses Frastanz Während der Überprüfung des Standortes Autobahnanschluss Frastanz schlug das BMI im Jänner 1992 dem Land zwei neue Standorte im Bereich der Geländekante oberhalb des Autobahnanschlusses Frastanz vor. Von einer weiteren Verfolgung dieses Standortgebietes wurde nach einer ablehnenden Stellungnahme aus Sicht des Landschaftsschutzes sowie des Gemeindevorstands Göfis im März 1992 abgesehen.

Walgaukaserne Bei der laufenden Abklärung zum Standort Autobahnanschluss Frastanz im Juni 1991 holte das Land auch eine Stellungnahme der Flugeinsatzstelle zum Standort Walgaukaserne ein. Aufgrund der Beengtheit sowie der Hindernissituation erachtete diese lediglich eine befristete, nicht aber eine dauerhafte Stationierung für vertretbar.

Autobahnanschluss Frastanz/B 190 Die Abteilung Innere Angelegenheiten (Ia) wurde bereits im Jahr 1992 mit der Prüfung von im Bereich Autobahnanschluss Frastanz/B 190 gelegenen Grundstücken beauftragt. Das BMI hat diese Standorte nach entsprechender Anfrage vom März 1994 als flugsicherheitstechnisch negativ bewertet.

Bereich Lünersee Zu Beginn des Jahres 1999 brachte der Stand Montafon einen neuen Standort ins Gespräch. Er ersuchte um ganzjährige bzw zumindest in den Wintermonaten erfolgende Stationierung eines Hubschraubers auf dem Illwerke Areal am Lünersee.

Elf Standortvorschläge von Göfis bis Lünersee Ende April 1999 legte die Flugeinsatzstelle dem Land eine gemeinsam mit der Abteilung Raumplanung und Baurecht (VIIa) erstellte Liste von insgesamt elf Standortvorschlägen von Göfis bis zum Lünersee samt Beschreibung vor. Diese Vorschläge erfassten auch den vom Stand Montafon angeregten Standort auf dem Illwerke Areal am Lünersee.

Die Beschreibung erfolgte nach den Kriterien

- Lage zu den Einsatzgebieten für Flugrettung und Sicherheitspolizei,
- Lage zum Schwerpunktkrankenhaus,
- Lage zur Umwelt (Lärm- und Schadstoffemission etc),
- Flugplatzsituation,
- Wettersituation sowie
- Raumplanungsaspekte/Eingriffserfordernis in die Natur/optische Störung/Erschließungsmöglichkeit/Verkehrsanbindung.

Neben einem Standort in Göfis, Satteins, Schlins, Röns und Schnifis wurden je zwei Standorte in Bludesch, Bludenz und im Bereich des Lünersees beschrieben.

Von einer nochmaligen Befassung mit dem vorgeschlagenen Standortbereich in Göfis wurde angesichts der von der Gemeinde bereits deutlich geäußerten Ablehnung abgesehen.

Den vorgelegten Befunden konnte entnommen werden, dass ein Standort in Bludenz sowie die Standorte am Lünersee aus fliegerischer und einsatztaktischer Sicht wenig bis nicht geeignet sind.

Ein Standort in Bludenz sowie die Standorte in Satteins, Schlins, Röns, Schnifis und Bludesch sind nicht mehr weiter verfolgt worden. Grund hierfür war, dass das Land in diesen Bereichen über keine Grundstücke verfügte und ein Grunderwerb für nicht möglich gehalten wurde.

**Standortvorschlag
Kaserne Galina**

Nach Auskunft der Abteilung Innere Angelegenheiten (Ia) kam der Kasernenstandort Galina, Nenzing, erstmals im Herbst 1999 als möglicher Heliportstandort ins Gespräch.

Im November 1999 attestierte das BMI dem Standort Galina nach Durchführung eines Lokalaugenscheins die grundsätzliche Eignung für die Errichtung eines Heliports, sofern begleitende Maßnahmen gesetzt würden. Das Bundesheer machte eine Verwendung des Kasernengeländes von einer größtmöglichen Schonung der bestehenden Gebäudestruktur abhängig. Ende 1999 stand weiters fest, dass das nördlich des Kasernengeländes gelegene Grundstück frei von hochstämmigem Bewuchs sein muss, um einen sicheren Flugbetrieb zu gewährleisten. Der Ankauf dieses Grundstücks wurde noch im Dezember 1999 eingeleitet.

Anfang des Jahres 2000 wurde ein erstes luftfahrttechnisches Gutachten zur Frage, inwieweit ein Heliport auf dem Kasernengelände errichtet werden kann, eingeholt. Im Gutachten sind zwei mögliche Bebauungsvarianten behandelt. Eine Variante hätte den Abriss von ungefähr der Hälfte des bestehenden Kasernengebäudes erfordert, die zweite Variante sah einen Dachlandeplatz mit abgerücktem, am Boden situierten Hangar vor.

Im Zuge einer Besprechung des Landes mit Vertretern des ÖBRD und des ÖAMTC am 31. August 2000 wurde einvernehmlich festgehalten, dass die Entscheidung zu Gunsten der Errichtung eines Stützpunktes bei der Galina-Kaserne schnellst möglich erfolgen solle.

Die Landesregierung hat in diesem Sinne am 24. Oktober 2000 beschlossen, dass auf dem Gelände der Kaserne Galina die Errichtung eines landeseigenen Heliports angestrebt wird. Die berührten Abteilungen wurden mit der Vorbereitung der erforderlichen Schritte beauftragt. Die ausverhandelten Kaufoptionen zum Erwerb der Miteigentumsanteile bzw die Option zur Einräumung der Dienstbarkeit des dauernden Bau- und Bestockungsverbot auf dem nördlichen Grundstück wurden angenommen.

Bewertung

Die Suche nach einem geeigneten Standort für einen Heliport stellt angesichts der vielen zu berücksichtigenden Interessen eine sehr komplexe Aufgabe dar.

Das Land sah sich insbesondere mit gemeindepolitischem Widerstand sowie mangelnder Standorttauglichkeit zahlreicher vorgeschlagener Grundstücke konfrontiert. Als geeignet erkannte Grundstücke hingegen konnten nicht angekauft werden.

Die maßgeblichen Gründe für das Ausscheiden von einigen Standortvorschlägen wurden in den Akten nicht dokumentiert. So war für den Landes-Rechnungshof nicht nachvollziehbar, warum Standorte in Klaus/Weiler, Satteins, Schlins, Röns, Schnifis, Bludesch, Bludenz und beim Landeskrankenhaus Feldkirch nicht weiter behandelt wurden. Die Gründe hierfür konnten erst im Zuge von Gesprächen mit einem damals mit der Standortsuche beschäftigten Mitarbeiter erfragt werden.

Um sicherzustellen, dass das Handeln der Verwaltung auch nach längerer Zeit noch nachvollziehbar ist, sollten wesentliche Ergebnisse dokumentiert werden. Dies gilt vor allem bei komplexen und finanzwirksamen Aufgabenstellungen.

Empfehlung

Der Landes-Rechnungshof empfiehlt, bei mehrjährigen Projekten mit komplexen und finanzwirksamen Aufgabenstellungen die wesentlichen Ergebnisse zu dokumentieren.

Stellungnahme

Die nicht ausreichende Dokumentation betrifft größtenteils Standorte, die schon vor Eintritt in eine ernsthafte Prüfung wieder verworfen wurden, weil sie den unter Pkt 2.1 beschriebenen rechtlichen und tatsächlichen Voraussetzungen nicht genügten. Bei zukünftigen Projekten wird auf eine bessere Dokumentation geachtet.

2.2 Alternativen zur Errichtung eines landeseigenen Heliports

Ab Mitte der 90er Jahre verfolgte das Land das Ziel, die Stationierungsvoraussetzungen für einen Rettungshubschrauber mit einem landeseigenen Heliport zu schaffen. Bis zur Verwirklichung des Standortes Galina wurden dem Land mehrere Alternativen zur Errichtung eines landeseigenen Heliports angeboten. Diese wurden als Optionen für den Fall bewertet, dass der für geeigneter befundene Standort Galina nicht realisiert werden kann.

Situation

Ab Mitte der Neunziger Jahre stand fest, dass das Land die Stationierungsvoraussetzungen für einen Hubschrauber aus der Artikel 15a B-VG Vereinbarung mit einem im Landeseigentum stehenden Heliport erfüllen wollte.

Bis zur Verwirklichung des Standortes Galina haben die Helicopter Wucher GmbH & CoKG, Ludesch (Firma Wucher), der Vorarlberger Auto-Touring-Club, Dornbirn (VATC) sowie die Rüscher & Söhne GmbH, Feldkirch (Firma Rüscher), mehrere Alternativen zur Errichtung eines landeseigenen Heliports an das Land herangetragen.

Firma Wucher

Die Firma Wucher betrieb auf ihrem Betriebsgrundstück in Thüringerberg ursprünglich einen Heliport auf Grundlage einer Außenlandungsge-
nehmigung. Dieser Heliport wurde mit Bescheid des Landeshauptmanns
vom 3. März 1995 nach dem Luftfahrtgesetz für den Tagbetrieb bewilligt.

Bereits Anfang 1992 hat die Firma Wucher dem Land vorgeschlagen, an
der Südseite ihres Firmengeländes die Stationierungsvoraussetzungen für
einen Rettungshubschrauber zu schaffen und die bestehende Infra-
struktur wie Landeplatz und Tankstelle mitzunutzen. Das BMI stand
diesem Angebot vor allem aus flugsicherheitstechnischen Gründen
ablehnend gegenüber.

Im September 1992 kam die Firma Wucher neuerlich auf das Land zu und
offerierte, einen Rettungshubschrauber samt Pilot und Infrastruktur gegen
Abgeltung nach absolvierten Flugminuten zur Verfügung zu stellen. Im
Zuge einer Besprechung mit der Abteilung Innere Angelegenheiten (Ia) im
April 1993 wurde dieses Angebot inhaltlich präzisiert.

Im Juli 1994 bot die Firma Wucher ihren Standort samt Nutzung der be-
stehenden Infrastruktur neuerlich als Alternative zum Flugplatz Hohenems
an.

Dem Land stellten sich in Hinblick auf die Standortangebote der Firma
Wucher zahlreiche, in einem Aktenvermerk der Abteilung Innere
Angelegenheiten (Ia) vom 21. Juli 1994 zusammengefasste Fragen. Eine
abschließende Klärung dieser Fragen ist nicht erkennbar erfolgt. Dennoch
hat die Abteilung Innere Angelegenheiten (Ia) in den Jahren 1996 und
1997 versucht, eine betriebliche Nutzung des an das Betriebsgelände
angrenzenden öffentlichen Wasserguts durch Dritte zu verhindern bzw
dieses langfristig für eine Nutzung im Rahmen eines Rettungsheliports zu
sichern.

Zwischen Ende 2003 und Ende 2006 war die Flugrettung auf dem mittler-
weile nach dem Luftfahrtgesetz bewilligten und zum Betrieb zugelassenen
Heliport der Firma Wucher stationiert. Bei einer längerfristigen Stationie-
rung hätte jedoch in die Infrastruktur und Flugsicherheit investiert werden
müssen.

Ein erneuter Vorstoß der Firma Wucher zur Zusammenarbeit mit dem
Land im Juli 2004 führte zu einer Unterbrechung des bereits eingeleiteten
Vergabeverfahrens für die Architekten- und Statikerleistung beim Heliport
Nenzing. In dieser Zeit hat das Land Stellungnahmen eines luftfahrt-
technischen Sachverständigen, des ÖAMTC und des ÖBRD zum
Standort Wucher eingeholt.

Der luftfahrttechnische Amtssachverständige führte im Wesentlichen aus, dass auf dem Heliport Wucher bei Abschluss der bewilligten Bauarbeiten ein sicherer und gesetzeskonformer Betrieb bei Tag erfolgen könne. Seitens des ÖAMTC wurde vorgebracht, dass der Heliport Wucher über keine optimalen An- und Abflugschneisen verfüge und vermutet, dass dieser wegen den bestehenden Hindernissen keine Nachtflugzulassung erhalten dürfte. Auch der ÖBRD bewertete den Standort Wucher als keine ideale Lösung für die Zukunft und wies auf die prekäre Situation bei der provisorischen Unterbringung der Hubschraubercrew hin, angesichts derer eine weitere Verzögerung beim Bau des Stützpunktes nicht zumutbar sei. Schließlich erwartete die Abteilung Innere Angelegenheiten (Ia) bei der Verwirklichung des Standorts Wucher Anrainerproteste aus der Region Thüringen/Ludesch.

Auf diesen Grundlagen wurde von einer weiteren Befassung mit dem Heliport Wucher abgesehen und der Standort Galina weiter verfolgt.

VATC

Der VATC bot dem Land Ende 1994 an, mit den Aufgaben des Bundes aus der Artikel 15a B-VG Vereinbarung in einen Flugrettungsvertrag einzutreten, den erforderlichen Heliport aber selbst bereit zu stellen. Die Einsatzkosten sollten den Betroffenen direkt verrechnet werden.

Aufgrund der aufrechten Artikel 15a B-VG Vereinbarung mit dem Bund sowie des vorgeschlagenen Verrechnungssystems sah das Land jedoch keine Veranlassung, Änderungen im Flugrettungsbereich herbeizuführen.

Nachdem bekannt wurde, dass der Bund eine Neuorganisation der Flugrettung anstrebt, wurde das Angebot des VATC erneut aufgegriffen. Im Juni 1995 legte der VATC auf Ersuchen des Landes sein ursprüngliches Angebot schriftlich und detaillierter vor.

Der VATC sicherte darin die Einhaltung des einheitlichen Verrechnungssystems sowie die Tragung der Stationierungskosten für den Rettungshubschrauber zu. Vom Land wurde im Wesentlichen die Kostentragung für die Ärzte, Flugretter, Sanitäter, Medikamente und das Sanitätsmaterial oder eine pauschale Abgeltung in Höhe von zwei Millionen Schillingen jährlich erwartet. Als Stützpunkt stellte sich der VATC nach entsprechender räumlicher Adaptierung den genehmigten Heliport Wucher vor. Bei Problemen mit diesem Heliport wurden die vom Land aktuell geprüften Standorte angedacht. Über einen eigenen Standort verfügte der VATC zum damaligen Zeitpunkt nicht.

Eine Entscheidung über das vorgelegte Angebot wurde aufgeschoben, bis Klarheit über die Zukunft des Hubschrauberrettungsdienstes mit dem Bund herrscht.

Firma Rüscher

Die Firma Rüscher betrieb auf ihrem vormaligen Betriebsgelände in Feldkirch ursprünglich einen Heliport auf Grundlage einer Außenlandungsgenehmigung. Dieser Heliport wurde mit Bescheid des Landeshauptmanns vom 3. März 1995 nach dem Luftfahrtgesetz für den Tagbetrieb bewilligt. Der Heliport war als Dachlandeplatz ausgeführt, verfügte über eine Tankstelle, einen Hangar sowie zwei Abstellplätze. Die Räumlichkeiten unter dem Landeplatz fanden teilweise im Rahmen des Flugbetriebs, teilweise anderweitig Verwendung.

Nach vorangegangenen Kontakten mit den Abteilungen Innere Angelegenheiten (Ia) und Vermögensverwaltung (IIIb) bot die Firma Rüscher dem Land im November 2001 den Kauf von Betriebsräumlichkeiten und die Einmietung auf ihrem Heliport an. Die Abteilung Innere Angelegenheiten (Ia) wertete den Erwerb dieses Heliports als echte Alternative zum möglichen Standort Galina. In Hinblick auf eine rechtliche Absicherung wurde aber ein Kauf der maßgeblichen Anlagenteile für erforderlich erachtet.

Aus diesem Grund erweiterte und konkretisierte die Firma Rüscher Anfang März 2002 ihr ursprüngliches Angebot. In einer Variante I wurde der Kauf von 125 m² Raumfläche unter der Landeplattform sowie die Miete eines Hangar- und Abstellplatzes auf dem Heliport angeboten. Die Variante II beinhaltete den Kauf des gesamten Heliports samt 159 m² Raumfläche unter der Landeplattform. Bei der Variante II wollte sich die Verkäuferin mit ihrem Hubschrauber auf dem Heliport einmieten.

Bedarfsanalyse

In der von der Abteilung Vermögensverwaltung (IIIb) erstellten „Bedarfsanalyse“ vom 25. März 2002 wurden allgemein gehaltene Ausführungen zum Heliportstandort Galina und dessen Vorgeschichte getroffen sowie eine Kostenschätzung angestellt.

Auch mögliche Alternativen zum Standort Galina fanden in der Bedarfsanalyse Berücksichtigung. Zu den von der Firma Rüscher angebotenen Varianten sowie zu einem auf der „grünen Wiese“ geplanten Heliport wurde eine Kostenaufstellung bzw -schätzung aufgenommen.

Zum Heliport Rüscher findet sich in der Bedarfsanalyse darüber hinaus lediglich die Feststellung, dass die bestehenden Räumlichkeiten nicht dem geltenden Stand sowie den Arbeitnehmerschutzbestimmungen entsprechen. Adaptierungs- bzw Umbaukosten wurden nicht ermittelt.

Auf Grundlage dieser Bedarfsanalyse beschloss das Land im April 2002, dem Projekt „Galina“ den Vorzug einzuräumen und dieses weiter zu verfolgen.

Im März 2003 verkaufte die Firma Rüscher ihren Heliport an die Sanatorium Dr Schenk GmbH, Schruns.

Bewertung

Ab Mitte der Neunziger Jahre verfolgte das Land das Ziel, die Stationierungsvoraussetzungen für einen Rettungshubschrauber mit einem landeseigenen Heliport zu schaffen. Trotz mehrerer Alternativangebote entschied das Land, am Standort Galina einen landeseigenen Heliport zu errichten.

Die einsatztaktische Lage des Heliport Rüscher wurde im Vergleich zum Standort Galina als deutlich schlechter beurteilt. Der Heliport Wucher wurde flugtechnisch mehrfach kritisch gewertet. Deshalb hat das Land diese Heliports auch als Option für den Fall bewertet, dass der für geeigneter befundene Standort Galina nicht realisiert werden kann.

In der Zeit vor der erwiesenen Standorttauglichkeit der Galina stellten die Heliports Rüscher und Wucher die einzigen konkreten Möglichkeiten zur Schaffung der Stationierungsvoraussetzungen dar.

Eine umfassende Bewertung der Standorte Galina, Wucher und Rüscher in Form einer vergleichenden Nutzwertanalyse erfolgte aber nur in Teilbereichen.

Ansätze hierzu finden sich in der Bedarfsanalyse vom März 2002. In dieser werden einander im Wesentlichen die Errichtungskosten für den Standort Galina und die „grüne Wiese“ sowie der Kauf- und Mietaufwand für den Heliport Rüscher gegenübergestellt. Weder für den Heliport Rüscher noch für den Standort Wucher wurden die erforderlichen Investitionskosten ermittelt.

In der Bedarfsanalyse vom März 2002 wurde bereits von einer aufgeständerten Bauweise am Standort Galina ausgegangen. Dennoch sind die Kosten für die erhöhte Landeplattform samt Abstellplatz mit rund € 145/m² im Vergleich zu den tatsächlich angefallenen Kosten in Höhe von rund € 750/m² um ein vielfaches zu nieder angesetzt worden.

Dem Angebot des VATC mangelte es an einem zur Verfügung stehenden geeigneten Heliportstandort. Als Folge der Entscheidung, über einen im Landeseigentum stehenden Heliport verfügen zu wollen, hat das Land den VATC auch nicht mit der Suche nach einem Standort beauftragt.

Empfehlung Der Landes-Rechnungshof empfiehlt, in ähnlich gelagerten Entscheidungssituationen eine vergleichbare nutzwertanalytische Betrachtung aller Lösungsmöglichkeiten anzustellen.

Stellungnahme *Alle zur Wahl stehenden Standorte wurden anhand vielfältiger Kriterien geprüft und bei Nichterfüllung der entscheidenden Kriterien ausgeschieden.*

3 Projektierung, Ausführung und Nutzung des Heliport Nenzing

3.1 Projektierung

Die Projektierungsphase beim Projekt Heliport Nenzing hat mit rund fünf Jahren relativ lange gedauert. Die abschließende Begutachtung, dass auf dem Gelände der Kaserne Galina auch tatsächlich ein Rettungsheliport errichtet werden kann, lag erst nach rund zwei einhalb Jahren vor.

Situation Die Absichtserklärung des Landes vom 24. Oktober 2000, auf dem Areal der Kaserne Galina die Errichtung eines Heliports anzustreben, leitete die Projektierungsphase zum Heliport Nenzing ein. Die Projektierungsphase eines Bauprojektes lässt sich in die Bedarfsplanungs-, Grundlagenermittlungs- sowie Vorentwurfs- und Entwurfsphase untergliedern.

Bedarfsplanungsphase Ziel der Bedarfsplanungsphase ist insbesondere die Vorgabe von Qualitäts-, Quantitäts-, Termin und Kostenzielen, die Vorgabe von Nutzungskonzepten sowie die Abklärung der Standortfrage.

Das Landeshochbauamt (LHBA) hat eine erste grobe Machbarkeitsstudie zur Verwirklichung des Standortes Galina im Mai 2001 ausgearbeitet. Der für diese Studie vorgegebene Standort lag im nordwestlichen Bereich des Kasernengeländes und wies deutliche Einschränkungen auf. In Folge von funktionellen Mängeln wurde die auf diesen Grundlagen ausgearbeitete Lösung aber vom ÖAMTC als zukünftigem Nutzer abgelehnt.

Die daraufhin erfolgte Suche nach einem alternativen Standort innerhalb des Kasernengeländes führte erstmals zu einer Prüfung eines aufgeständerten, über dem Kopfgebäude der Kaserne situierten Heliports. Diese Variante erschien dem luftfahrttechnischen Amtssachverständigen im März 2002 möglich und wurde der von der Abteilung Vermögensverwaltung (IIIb) erstellten Bedarfsanalyse vom 25. März 2002 zugrunde gelegt.

Die abschließende Klärung der Frage, ob über bzw neben dem im nordöstlichen Kasernenbereich gelegenen Kopfgebäude tatsächlich ein

Heliport errichtet werden kann, erfolgte später. Das Land hatte Mitte Februar 2003 ein Architekturbüro aus Dornbirn mit der Klärung dieser Frage betraut.

Mit Schreiben vom 30. März 2003 legten die Architekten mögliche Bauungsvarianten für den Standort über und neben dem Kopfgebäude vor und bewerteten diese für einen Heliport geeignet. Ausführungen zu Flughindernissen, den An- und Abflugsektoren sowie eine mögliche Situierung des Heliports auf dem Baugrundstück wurden am 6. Mai 2003 nachgereicht.

Die Grundlagen für das Raum- und Funktionsprogramm des geplanten Heliports hat das Architekturbüro in Zusammenarbeit mit der Abteilung Vermögensverwaltung (IIIb) sowie des ÖBRD erstellt und dem Land im Juni 2003 vorgelegt.

Aufbauend auf diesem Raum- und Funktionsprogramm ermittelte die Abteilung Hochbau (VIIc) im August 2003 den Kostenrahmen für zwei Heliportvarianten. Der Kostenrahmen für Variante I in Form einer aufgeständerten Landeplattform mit darunter situierten Betriebsräumen wurde ohne Grundstückskosten mit € 2,422 Mio veranschlagt. Der Kostenrahmen für Variante II in Form einer aufgeständerten Landeplattform mit im Kasernengebäude untergebrachten Betriebsräumen wurde ohne Grundstückskosten auf € 2,521 Mio geschätzt.

Auf Grundlage der vom Architekturbüro erstellten Machbarkeitsstudie hat die Landesregierung am 23. September 2003 den Kauf des geprüften Baugrundstücks beschlossen. Als Kaufpreis für das Grundstück mit einer Fläche von 4.680 m² samt darauf befindlichem Kopfgebäude verlangte der Bund einen Kaufpreis von € 700.000. An Nebenkosten fielen rund € 35.000 an.

Das vorläufige Raum- und Funktionsprogramm wurde mit Grundsatzbeschluss der Landesregierung vom 21. Oktober 2003 genehmigt. Zur Vergabe der Architektur- und Statikerleistungen in Form einer Generalplanerleistung wurde ein Verhandlungsverfahren mit vorheriger Bekanntmachung samt der entsprechenden Rahmenbedingungen festgelegt.

In der ersten Stufe des Verhandlungsverfahrens sollten die Bewerber um die Generalplanerleistung von einer Bewertungskommission anhand der beizubringenden Referenzprojekte gereiht werden. Für die zweite Stufe wurde vorgesehen, die ausgewählten Bieter zur Vorlage einer Vorentwurfstudie einzuladen und diese von der Bewertungskommission nach einem festgelegten Punktesystem bewerten zu lassen.

Grundlagen- ermittlungsphase

Unter Annahme optimaler Abläufe beim Generalplanerverfahren und den Genehmigungsverfahren wurde mit einem möglichen Baubeginn im Sommer 2004 und einer möglichen Fertigstellung im März 2005 gerechnet.

Die Grundlagenermittlungsphase diente vor allem der Durchführung des Planerauswahlverfahrens, der Festlegung von Qualitäts-, Termin- und Kostenrahmen, der Ausarbeitung des Raumprogramms, Planung der Projektorganisation sowie der Vorabstimmung mit den Behörden.

Die von der Abteilung Hochbau (VIIc) ausgearbeitete Ausschreibung der ersten Stufe des Verhandlungsverfahrens für die Vergabe der Generalplanerleistung wurde im Mai 2004 veröffentlicht.

Am 30. Juni 2004 hat die Bewertungskommission die 16 eingelangten Bewerbungen gereiht. Die fünf Bewerber mit der höchsten Punkteanzahl wurden zur Teilnahme an der zweiten Stufe des Verhandlungsverfahrens eingeladen.

Die Einleitung der zweiten Stufe des Verhandlungsverfahrens war bereits Ende Juli möglich, wurde aber bis Mitte Oktober 2004 verschoben, da der Alternativstandort Wucher nochmals einer Prüfung unterzogen wurde.

Die Teilnehmer an der zweiten Stufe des Verhandlungsverfahrens erhielten zahlreiche Unterlagen zur Ausarbeitung der Vorentwurfsstudie. Hierzu zählten ua das unter Beteiligung des Architekturbüros zu Stande gekommene Raum- und Funktionsprogramm sowie die vom Architekturbüro durchgeführte Eignungsprüfung des Standortes Galina vom März und Mai 2003. Die Angebotsfrist betrug rund drei Monate.

Die Bewertungskommission schlug nach Durchführung des Verhandlungsverfahrens das bestbewertete Projekt einer Bietergemeinschaft aus Architekt und Statiker zur Realisierung vor. Das Architekturbüro war nicht Teil dieser Bietergemeinschaft.

Die Landesregierung folgte dieser Empfehlung mit Beschluss vom 19. Mai 2005 und vergab die Generalplanerleistung zu einem vorläufigen Honorar von rund € 237.000 inkl USt.

Das Siegerprojekt wurde in weiterer Folge unter Federführung des LHBA überarbeitet und samt Kostenrahmen sowie dem definitiven Raum- und Funktionsprogramm mit dem sogenannten Bauprojektbeschluss der Landesregierung vom 26. Juli 2005 genehmigt. Als Baubeginn wurde März 2006, als Termin der Gesamtfertigstellung Ende Oktober 2006 vorgesehen. Die veranschlagten Errichtungskosten beliefen sich auf rund € 2,4 Mio netto.

Die im Juni des Jahres 2005 vergebenen Planungsleistungen für die elektrotechnischen Installationen und die Heizungs-, Lüftungs- und Sanitär-Installationen (HLS-Installationen) wurden den Vergabevorschriften entsprechend über eine Direktvergabe bezogen. Ohne rechtliche Verpflichtung wurden hierfür je zwei Angebote eingeholt. Die Preise für die angebotenen Elektroplanungen betragen € 24.000 und € 35.000, die Planung der HLS-Installationen wurde um € 30.000 und um € 33.000 angeboten. Die Vergabe erfolgte jeweils an den billigeren Anbieter.

Vorentwurfs- und Entwurfphase

In die Vorentwurfs- und Entwurfsphase fällt im Wesentlichen die Organisation und Koordination der gesamten Planung, die Abwicklung der Behördenverfahren sowie teilweise die Vorbereitung und Durchführung von Ausschreibungen.

Nach dem Bauprojektbeschluss wurde das LHBA Anfang August 2005 mit der Projektleitung für den Heliport Nenzing betraut.

Die Organisation und Koordination der ergänzenden sowie verfeinernden Planungsschritte erfolgte im Rahmen der Projektleitungs- und Planungskoordinationssitzungen.

Das Projektleitungsteam bestand aus dem Projektleiter des LHBA, dem Architekten, einem Vertreter der Abteilung Innere Angelegenheiten (Ia) sowie je einem Vertreter des ÖAMTC und des ÖBRD als spätere Nutzer des Heliports. Weitere Stellen und Personen wurden bei Bedarf zu den Sitzungen eingeladen. Aufgabe des Projektleitungsteams war auf Grundlage des genehmigten Projektes Vorgaben betreffend Quantität, Qualität, Kosten und Termine für die Planung und Bauleitung festzusetzen sowie die Planungsergebnisse in Bezug auf diese Vorgaben zu prüfen.

In den Planungskoordinationssitzungen erfolgte unter Federführung des Architekten die Abstimmung der verschiedenen Fachplanungen sowie die Überprüfung der Planungsergebnisse auf Einhaltung der Vorgaben des Projektleitungsteams.

Die Überarbeitung des Vorprojektes führte zu geschätzten Errichtungskosten in Höhe von rund € 2,42 Mio, die Übergabe des Heliports an die Nutzer wurde auf Mitte November 2006 angesetzt.

Mit Baubeschluss der Landesregierung vom 8. November 2005 erfolgte die Genehmigung des Projektes Heliport Galina samt Kostenberechnung.

Die naturschutzrechtliche, forstrechtliche und luftfahrtrechtliche Genehmigung für den Heliport Nenzing erfolgte mit Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Bludenz vom 18. Jänner 2006, die wasserrechtliche Bewilligung für die Grundwasserwärmepumpenanlage wurde bereits mit Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Bludenz vom 9. Jänner 2006 erteilt.

Bewertung

In der sich über rund fünf Jahre erstreckenden Projektierungsphase nahm vor allem die Bedarfsplanungsphase einen relativ langen Zeitraum in Anspruch.

Zwischen der Absichtserklärung der Landesregierung vom Oktober 2000 und dem die Bedarfsplanungsphase abschließenden Grundsatzbeschluss der Landesregierung vom 21. Oktober 2003 liegen nahezu drei Jahre.

Die Frage, ob am Standort Galina tatsächlich ein den Nutzererfordernissen entsprechender Heliport errichtet werden kann, blieb lange ungeklärt. Trotz der Bedeutung dieser Frage wurde sie erst nach rund zweieinhalb Jahren mit der Machbarkeitsstudie des Architekturbüros abschließend beantwortet.

Die Ablehnung der zuvor vom LHBA erstellten Machbarkeitsstudie ist auf eine vorab nicht bzw nur unvollständig erfolgte Festlegung der Qualitätsziele zurückzuführen. In Hinblick auf die lange Suche nach einem Heliportstandort hätte eine solche Klärung bereits früher erfolgen und die Bedarfsplanungsphase verkürzen können.

Auch im Rahmen des Grundlagenermittlungsverfahrens trat eine vermeidbare Projektverzögerung auf. Die Einleitung der zweiten Stufe des Verhandlungsverfahrens zur Generalplanerleistung musste um rund drei Monate verschoben werden. Hierauf hätte bei einer vorab durchgeführten nutzwertanalytischen Bewertung des in dieser Zeit nochmals geprüften Standortes Wucher verzichtet werden können.

Der Heliport Nenzing sollte ursprünglich entsprechend der Bedarfsanalyse vom 25. März 2002 im Katastrophenfall auch die Infrastruktur für Bundesheerhubschrauber zur Verfügung stellen. Tatsächlich aber ist er statisch nicht auf die vom Bundesheer als für den Katastropheneinsatz besonders geeignet bezeichnete S 70 „Black Hawk“ ausgerichtet. Diese Anforderung wurde bei der Projektierung nicht mehr berücksichtigt. Gründe dafür waren einsatztaktische Erfordernisse, erwartete höhere Kosten sowie die Sorge der Anrainer vor einer höheren Lärmbelästigung.

Das Architekturbüro hat als Bewerber am Vergabeverfahren für die Generalplanerleistung teilgenommen. Diese Teilnahme steht angesichts der Art der von ihm im Vorfeld ausgearbeiteten Unterlagen, deren Weitergabe an alle Teilnehmer des Verhandlungsverfahrens und der langen Angebotsfrist nicht im Widerspruch zum Bundesvergabegesetz. Dennoch weist der Landes-Rechnungshof auf bestimmte Risiken hin, die im Zusammenhang mit einem fairen Wettbewerb und der Chancengleichheit aller Bieter entstehen könnten.

Die Elektro- und HLS-Planungsleistungen wurden über eine Direktvergabe mit jeweils einem Vergleichsangebot beauftragt. Die Bandbreite der Angebote für die Elektroplanungsleistung deutet auf relativ große Preisspielräume hin. Sofern bei einer Direktvergabe Vergleichsangebote eingeholt werden, könnte mit einem zweiten Vergleichsangebot die Transparenz über Preis und Leistung erhöht werden.

Stellungnahme

Zu: Architekturbüro als Bewerber am Vergabeverfahren
Durch die Weitergabe der im Vorfeld ausgearbeiteten Unterlagen an alle Teilnehmer des Verhandlungsverfahrens und die lange Angebotsfrist konnte ein allenfalls bestehender Wettbewerbsvorteil für das Architekturbüro ausgeschlossen werden. Außerdem ging es im Vorfeld nur um die Klärung der Rahmenbedingungen für die luftfahrttechnische Eignung des Standortes und seiner Umgebung. Es handelte sich in keiner Weise um eine bauliche Machbarkeitsstudie.

Zu: Zweites Vergleichsangebot
Durch eine intern erstellte Kostenschätzung aufgrund von Erfahrungswerten abgerechneter Bauten konnte die Angemessenheit der Preise jedenfalls bestätigt werden.

3.2 Ausführung

Der Heliport Nenzing ist nahezu vollständig abgerechnet und wird die genehmigten Kosten voraussichtlich einhalten. Zusatzleistungen fielen in wertmäßig insgesamt vertretbarem Ausmaß an, sind jedoch nicht vollständig dokumentiert.

Situation

Am 6. März 2006 wurde mit dem Bau des Heliport Nenzing begonnen.

Organisation

Die Organisation und Koordination der Bauabwicklung erfolgte durch den zuständigen Projektleiter des LHBA im Rahmen der Projektleitungs-, Planungs Koordinations- und Bauleitungssitzungen.

In Rahmen dieser Sitzungen wurden die Vorgaben des genehmigten Projektes hinsichtlich Quantität, Qualität, Kosten und Terminen auf Basis der Planungen für die Ausführung auf Einhaltung überprüft und gesteuert.

Die Ausschreibungen der erforderlichen Leistungen wurden vom Architekten ausgearbeitet und von der Bauleitung auf dessen Übereinstimmung mit dem Baubeschluss geprüft. Die vom Architekten geprüften und mit einem Vergabevorschlag kommentierten Leistungsangebote bildeten für den Projektleiter die Grundlage für den Vergabeantrag. Handelte es sich um Leistungen aus dem Bereich der Haustechnik, fiel die Ausschreibung, Angebotsprüfung und die Erstellung des Vergabevorschlags für den Projektleiter in die Zuständigkeit des betroffenen Fachplaners.

Vergaben bis zu einer Auftragssumme von € 40.000 brutto erfolgten durch das LHBA. Vergabeanträge mit einer Auftragssumme zwischen € 40.000 und € 140.000 brutto leitete das LHBA über die Abteilung Hochbau (VIIc) zur Genehmigung an das zuständige Regierungsmitglied. Bei einer Auftragssumme über € 140.000 brutto wurde entsprechend der Geschäftsordnung der Landesregierung, LGBl Nr 3/1985 idGF, ein Beschluss der Landesregierung eingeholt.

Die Überprüfung der von den Unternehmern erbrachten Leistungen erfolgte durch den Bauleiter und Architekten bzw im Falle von Leistungen aus dem Bereich der Haustechnik durch den Fachplaner und den Haus-techniker des LHBA.

Kosten

Die mit Baubeschluss der Landesregierung vom 8. November 2005 genehmigten Gesamtkosten betragen € 2,42 Mio. Mit Beschluss der Landesregierung vom 20. März 2007 wurden indexierte Nettoerrichtungskosten in Höhe von € 2,5 Mio genehmigt.

Im Rahmen der Vergabevorgänge führte der Projektleiter auch die Kostenkontrolle und -steuerung in Hinblick auf die genehmigten Gesamt-errichtungskosten durch.

Der Heliport Nenzing ist nahezu vollständig abgerechnet. Die Gesamt-errichtungskosten wurden vom LHBA mit Stand 10. Oktober 2007 auf € 2,49 Mio prognostiziert.

Die Differenz zwischen Auftrags- und Rechnungsstand beträgt rund € 76.000. Nach Auskunft des LHBA ist diese auf jeweils geringfügige, formlos auf der Baustelle vergebene Leistungen sowie auf gestiegene Planungskosten in Folge von erhöhten Baukosten zurückzuführen. Die formlose Leistungsvergabe und der hierfür vereinbarte Preis werden nicht durchgängig dokumentiert.

Mit Vergabeanträgen vergebene und somit im Auftragsstand berücksichtigte Zusatzaufträge sind gemäß den für die Kostenkontrolle und -steuerung geführten Aufzeichnungen des LHBA in der Kostenart Elektroinstallationsarbeiten in Höhe von rund € 18.000, in der Kostenart

Heizung- und Sanitärinstallationen in Höhe von rund € 4.000 und in der Kostenart Tankanlage in Höhe von rund € 5.000 angefallen.

Im Vergleich dazu beläuft sich der Wert des Hauptauftrags in der Kostenart Elektroinstallationsarbeiten auf rund € 248.000, in der Kostenart Heizung- und Sanitärinstallationen auf rund € 111.000 und in der Kostenart Tankanlage auf rund € 75.000.

In der Kostenart Elektroinstallationsarbeiten fielen Mehrausgaben durch Zusatzaufträge beispielsweise für eine Wetterstation und eine geänderte Ausführung der unabhängigen Stromversorgung des Stützpunktes an. Diesen Mehrausgaben stehen Minderausgaben in Höhe von rund € 9.000 in Folge einer geänderten Ausführung der Landeplatzbefeuerung gegenüber. In den für die Kostenkontrolle und -steuerung geführten Aufzeichnungen des LHBA wurden diese Mehrausgaben nicht eigens ausgewiesen, sondern vorab mit den Minderleistungen desselben Bieters gegenverrechnet.

Betriebsaufnahme

Der Betrieb des Heliport Nenzing konnte nach Vorliegen der hierfür erforderlichen Bewilligung nach dem Luftfahrtgesetz am 29. Dezember 2006 aufgenommen werden.

Bewertung

Die mit Baubeschluss der Landesregierung genehmigten Gesamtbaukosten in Höhe von € 2,5 Mio werden nach derzeitigem Kostenprognosestand eingehalten. Die Kostenkontrolle und -steuerung hat sich somit trotz der Besonderheiten dieses Bauprojektes als wirkungsvoll erwiesen. Dasselbe gilt grundsätzlich auch für die Terminsteuerung.

Eine genaue wertmäßige Erfassung der einzelnen vergebenen Zusatzaufträge ist auf Grundlage der Aufzeichnungen des LHBA nicht möglich.

Zusatzleistungen wurden mit Minderleistungen desselben Auftragnehmers gegenverrechnet. Direkt auf der Baustelle vergebene Zusatzaufträge wurden nicht immer dokumentiert. Die Abrechnung der mündlich erteilten Zusatzaufträge erfolgte nach Genehmigung durch den Projektleiter. Die Dokumentationspraxis sollte nach Ansicht des Landes-Rechnungshofs verbessert werden.

Die ausgewiesenen Zusatzaufträge im Wert von € 27.000 sowie die nicht dokumentierten Zusatzaufträge im Wert von € 49.000 erscheinen aber insgesamt für dieses Bauwerk vertretbar.

Ein Pauschalhonorar mit den Planern wurde nicht vereinbart. In diesem Zusammenhang bewertet der Landes-Rechnungshof die Erhöhung der Planungshonorare in Relation zu der abgerechneten Baukostensumme kritisch. Dies auch deshalb, da die Objektdaten und das Raum- und Funktionsprogramm weitestgehend vorgegeben waren.

Empfehlung

Der Landes-Rechnungshof empfiehlt, die Minder- und Zusatzleistungen eines Unternehmers jeweils getrennt auszuweisen.

Weiters empfiehlt der Landes-Rechnungshof, die Vergabe aller Zusatzleistungen zu dokumentieren.

Zudem empfiehlt der Landes-Rechnungshof, vertragliche Alternativen zu prüfen, um die Höhe von Planungshonoraren in einem vertretbaren Ausmaß sicherzustellen.

Stellungnahme

*Zu: Getrennte Ausweisung von Minder- und Zusatzleistungen
Minder- und Zusatzleistungen im jeweiligen Gewerk sind in den Vergabeanträgen und Auftragsschreiben ersichtlich und dokumentiert.*

Es wird überprüft, inwieweit eine getrennte Ausweisung von Minder- und Zusatzleistungen in der Softwareanwendung zweckmäßig und zielführend umgesetzt werden kann.

*Zu: Vergabedokumentation bei Zusatzleistungen
Im Zuge des laufenden Projektes „Reorganisation der Gebäudewirtschaft“ werden ua die Prozesse in der Bauabwicklung weiter präzisiert und standardisiert. Die diesbezügliche Empfehlung des Rechnungshofs wird dabei berücksichtigt.*

*Zu: Festlegung der Planungshonorare
Die Vergabe von umfassenden Planungsleistungen bei komplexen Bauprojekten dieser Art und Größe auf Basis von honorarberechtigten Baukosten mit einem variablen Honorarprozentsatz war eine übliche und bewährte Methode der Vergabepaxis der letzten Jahre.*

Diese Berechnungsmethode ermöglicht bei geringeren Baukosten eine Reduzierung des Honorars.

Die Bundeskammer der Architekten und Ingenieurkonsulenten arbeitet bundesweit an einer neuen Honorierung von Planungsleistungen, die einen möglichen neuen Ansatz darstellen könnte.

3.3 Nutzung

Das Land ist Eigentümer und luftfahrtrechtlicher Halter des Heliport Nenzing. Der Heliport Nenzing ist an den Österreichischen Bergrettungsdienst, Landesverband Vorarlberg, vermietet. Die bei Abschluss des Mietvertrags geplante Übernahme der Halterschaft am Heliport durch den Mieter ist noch nicht abgeschlossen.

Situation

Das Land ist Eigentümer und entsprechend den luftfahrtrechtlichen Bescheiden Halter des Heliport Nenzing. Der Heliport wurde am 28. Dezember 2006 an den ÖBRD vermietet.

Beginn des Mietverhältnisses mit dem ÖBRD war der 1. Jänner 2007. Unter der auflösenden Bedingung, dass der Mieter bis spätestens 30. Juni 2007 auf eigenen Namen rechtskräftig die Zivilflugplatz-Bewilligung und die Betriebsaufnahmegewilligung für den Heliport erhalten hat, wurde der Mietvertrag auf unbestimmte Zeit abgeschlossen.

Nach Auskunft des Landes hatte diese auflösende Bedingung ein bestimmtes Ziel. Der Heliport sollte nicht an einen Mieter gebunden werden, der dessen Halterschaft und Betrieb aus rechtlichen Gründen nicht übernehmen kann.

Bislang ist der ÖBRD als Nutzer des Heliports weder Inhaber der Zivilflugplatz-Bewilligung noch der Betriebsaufnahmegewilligung. Halter des Heliports ist nach wie vor das Land. Das Land wertet den Mietvertrag mit der nicht erfüllten auflösenden Bedingung in Folge der weiter erfolgten und geduldeten Nutzung durch den ÖBRD als konkludent erneuert.

Den Halter eines Heliports treffen zahlreiche luftfahrtrechtliche Verpflichtungen sowie das Haftungsrisiko aus dessen Betrieb. Nach den rechtlichen Abklärungen des Landes ist auch im Falle einer Vermietung des Heliports nicht mit „an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit“ auszuschließen, dass für das Land als Halter Haftungsfälle aus dessen Betrieb resultieren können. Im Mietvertrag ist deshalb eine Schad- und Klagelöschung des Landes durch den ÖBRD vereinbart.

Der ÖBRD hat eine Haftpflichtversicherung für den Betrieb des Heliports mit einer Deckungssumme von € 4,5 Mio abgeschlossen. Entsprechend den luftfahrtrechtlichen Vorgaben ist das Land als Halter des Heliports auch Versicherungsnehmer dieser Betriebshaftpflichtversicherung.

Aufgrund von unterschiedlichen Auffassungen des Landes und der Finanzbehörde zur Vorsteuerabzugsfähigkeit des Landes wurde im Mietvertrag kein Mietzins festgelegt. Das Land und der ÖBRD haben im Mietvertrag vielmehr vereinbart, nach Klärung der abgabenrechtlichen Situation den Mietzins in einem Zusatzvertrag einvernehmlich zu regeln. Eine Klärung der abgabenrechtlichen Situation konnte bislang nicht erzielt werden.

Bewertung

Der Heliport Nenzing steht zwar im Eigentum des Landes, wird aber vom ÖBRD betrieben. Aufgrund der fehlenden Einflussnahme auf den täglichen Heliportbetrieb war das Land nachvollziehbar bemüht, sich vor daraus resultierenden Schadenersatzforderungen zu schützen.

Für die vermögensrechtlichen Folgen einer solchen „nicht mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit“ auszuschließenden Haftungsanspruchnahme des Landes ist zweifach vorgesorgt. Vorsorge wurde durch die Betriebshaftpflichtversicherung sowie durch entsprechende Vereinbarungen im Mietvertrag mit dem ÖBRD getroffen.

Mit Abschluss der bereits eingeleiteten Übernahme der Halterschaft am Heliport durch den ÖBRD sind solche Haftungsanspruchnahmen nicht mehr möglich. Zum selben Zeitpunkt ist auch das ursprüngliche Ziel der nicht fristgerecht erfüllten auflösenden Bedingung aus dem Mietvertrag erfüllt.

Bregenz, im Oktober 2007

Der Direktor

Dr Herbert Schmalhardt



Abkürzungsverzeichnis

BGBI	Bundesgesetzblatt
BMI	Bundesministerium für Inneres
BMWA	Bundesministerium für Wirtschaftliche Angelegenheiten
B-VG	Bundes-Verfassungsgesetz
bzw	beziehungsweise
Flugeinsatzstelle	Flugeinsatzstelle Hohenems
GOAL	Geschäftsordnung des Amtes der Landesregierung
Helicopter Wucher GmbH & CoKG	Firma Wucher
HLS-Installationen	Heizungs-, Lüftungs- und Sanitär-Installationen
idgF	in der geltenden Fassung
LGBI	Landesgesetzblatt
LHBA	Landeshochbauamt
Mio	Million
ÖAMTC	Österreichischer Automobil-, Motorrad- und Touring Club
ÖBRD	Österreichischer Bergrettungsdienst
Rüscher & Söhne GmbH	Firma Rüscher
ua	unter anderem
VATC	Vorarlberger Auto-Touring-Club