Ernst Kohler äussert sich im Interview deutlich zu den Plänen der Rega.
Bild: Rega/zvg

«Es gibt Szenarien, die nicht eintreten dürfen»

Die Rega setzt alles daran, ihren neuen Hauptsitz in Sarnen bauen zu können. Neben Rückenwind gibt es auch Kritik. CEO Ernst Kohler nimmt Stellung und erklärt, warum die Rega den Flugplatz Kägiswil braucht.

Interview: Manuel Kaufmann

Zuletzt stellten zwei Obwaldner Kantonsräte kritische Fragen im Zusammenhang mit der Rega. Es gab wohl Verwirrung um die Begriffe Einsatzbasis und Einsatzzentrale. Was ist der Unterschied?
Ernst Kohler: Die Rega betreibt 14 Einsatzbasen. Ab diesen werden Rettungsflüge geflogen. Die Rega hat auch einen Hauptsitz, wo sie die Helikopter wartet – wie eine Autogarage. An diesem Hauptsitz ist auch die Einsatzzentrale, wo die Alarmierungen eingehen und von wo aus die Rega schweizweit alle Helikopter-Einsätze koordiniert. Heute ist der Hauptsitz mit Instandhaltungsbetrieb am Flughafen in Kloten, Rettungseinsätze werden von dort aus aber nicht geflogen.

Wie wird das in Kägiswil aussehen?
Hier soll der neue Hauptsitz mit Einsatzzentrale entstehen. Die Rega wird in Kägiswil aber nie eine Einsatzbasis betreiben.

Es scheint eine Skepsis zu geben. Können Sie diese nachvollziehen?
Wenn die Obwaldner sagen, dass sie in Kägiswil gar keinen Flugbetrieb mehr wollen, ist das eine Haltung, die man haben kann. Wenn sie aber weiterhin Aviatik möchten, verstehe ich die Skepsis überhaupt nicht.

Warum nicht?
Weil es keinen reibungsloseren Luftfahrtbetrieb für diesen Flugplatz gibt. Es wird praktisch keine Flugaktivitäten mehr geben. Dazu kommt: Einen Betrieb, der Flugaktivitäten erfordert, kann man nicht einfach irgendwo hinbauen, dazu braucht es einen Flugplatz. Alles andere wäre in der Schweiz unmöglich. Weil Kägiswil noch einen Flugplatz hat, können wir unser Projekt hier umsetzen.

Wie erklären Sie sich, dass es dennoch kritische Stimmen gibt?
Die kritischen Stimmen sind vor allem vor dem Hintergrund zu sehen, dass gewisse Kreise den Flächenflugbetrieb erhalten möchten.

Kritiker sprechen von mehr Lärm und Verkehr, ohne dass die Rega Unternehmenssteuern bezahlt. Was würde die Rega Obwalden bringen?
Eine Ansiedlung der Rega muss man langfristig betrachten. Wir sprechen von einem Baurecht für die nächsten hundert Jahre. Wenn man eine Organisation, die zu den beliebtesten und bekanntesten in der Schweiz gehört, in Obwalden ansiedeln kann, ist das per se sicher nichts Negatives.

Und wirtschaftlich?
In den ersten Jahren werden die Mitarbeitenden wohl keine Steuern einbringen. Wir gehen aber davon aus, dass zukünftige Mitarbeiter hier ansässig und als Steuerzahler für die Region sehr wohl interessant werden. Es wird 200 Arbeitsplätze geben und rund ein Dutzend Ausbildungsplätze. Dazu ein Restaurant, das lokal einkaufen wird. Der Unterhalt und Bau der Gebäude soll durch lokale Firmen übernommen werden, vom Elektriker bis zum Gärtner.

Lokale Firmen werden also auch beim Bau berücksichtigt?
Wir haben in den letzten zwanzig Jahren sicher sechs Einsatzbasen neu gebaut oder renoviert und überall das lokale Gewerbe beigezogen. Das wird auch hier so sein. Und wir sprechen da von gegen 100 Millionen, die das Projekt mit Umzug in den ersten fünf Jahren kosten wird.

Fluglärm wird es aber geben. Mit wie viel muss die Bevölkerung rechnen?
Mit einem Anflug und einem Abflug pro Arbeitstag im Durchschnitt. Während der bürgerlichen Arbeitszeit. Dazu kommen ungeplante Flugaktivitäten aufgrund besonderer Vorkommnisse. In Kloten haben wir aktuell rund 30 solcher ausserordentlichen Lärmereignisse über das ganze Jahr verteilt. Im vergangenen November touchierte zum Beispiel ein Helikopter mit seinen Rotoren einen Strauch und konnte nicht mehr weiterfliegen. Das war an einem Samstag. Am Sonntag wurde er vor Ort flugfähig gemacht und in den Instandhaltungsbetrieb nach Kloten geflogen. Künftig wäre es also auch in Kägiswil möglich, dass ein Helikopter an einem Sonntag landet.

Sie haben kürzlich die Bevölkerung über das Projekt informiert. Wie war der Austausch?
Wir haben zuerst jene informiert, die uns Land zur Verfügung stellen. Das sind die Korporation Freiteil Sarnen und ein Landwirt. Später zeigten wir unsere Pläne den Nachbarn sowie dem Obwaldner Regierungsrat und dem Gemeinderat. Ich darf sagen: 95 Prozent der Anwesenden waren positiv oder neutral eingestellt. Ich hatte es mir viel kritischer vorgestellt. Es gab kurze und sachliche Diskussionen mit der Bevölkerung, Gemeinde und Kanton sind des Lobes voll. Für die breite Bevölkerung planen wir eine Informationsveranstaltung rund um den Zeitpunkt der öffentlichen Auflage.

Was ist mit den restlichen fünf Prozent?
Das sind Nachbarn, die Fragen zum Lärm hatten: Können wir in Zukunft noch draussen grillieren oder herrscht ein Höllenlärm? Das mussten wir zuerst entkräften.

Man kann also noch draussen grillieren?
Absolut. Wir rechnen mit 400 Flugbewegungen auf 200 Arbeitstage. Es kann schon sein, dass an einem Tag drei Helikopter ein- und ausfliegen. Aber es gibt auch Tage ohne Flüge. Mehr als unsere 21 Helikopter können wir gar nicht warten. Wir haben kein Interesse daran, möglichst viele Wartungen zu machen, sondern im Gegenteil, wir brauchen die Helikopter auf unseren Einsatzbasen.

Ich glaube, man darf sagen: Die Schweiz ist stolz auf die Rega. Hilft dieses Image auch, um die Behörden auf Ihrer Seite zu haben?
Ja, hoffentlich auch. Man braucht weder Neid noch Missgunst zu haben. Die Rega gehört als gemeinnützige Stiftung niemandem. Ausserdem benötigen wir keine Ausnahmebewilligung, das Projekt ist im rechtlich vorgesehenen Rahmen möglich.

Aktuell ist die Flugplatzgenossenschaft Obwalden auf dem Flugplatz Kägiswil. In dem Zusammenhang wurde die Rega auch schon als «Bad Guy» dargestellt, der die Flächenfliegerei vertreibt.
Mir ist ganz wichtig zu betonen: Die Rega ist nicht gegen die FGOW und hat mit ihr auch nichts zu tun. Aber der Zeitgeist der FGOW ist vorbei. Man möchte diesen Flächenflugbetrieb nicht mehr.

Wer ist «man»?
Die Landeigentümer. Mit unserem Projekt sind sie einverstanden. Und der Regierungsrat hat sogar den Auftrag des Kantonsrats, unsere Ansiedlung zu ermöglichen. Der Sarner Gemeinderat hat sich ebenfalls für uns ausgesprochen. Die FGOW versucht seit mehr als einem Jahrzehnt erfolglos, den Flugplatz umzunutzen. Kanton und Gemeinde nehmen deshalb lieber die Rega. Und der wichtigste Akteur sind die Grundeigentümer, und die sagen Nein zum Projekt der FGOW. Irgendwann müsste diese auch so fair sein und einsehen, dass «man» das nicht möchte. Und nicht noch versuchen, ein anderes aviatisches Projekt zu verhindern.

Warum stellen sich die Landeigentümer hinter das Projekt der Rega?
Weil sie sehen, dass damit 20'000 Quadratmeter Kulturland zurückgewonnen werden können. Der Betrieb der FGOW wird so oder so enden.

Das Gesuch der FGOW ist noch beim Bazl hängig.
Das Bundesverwaltungsgericht hat aber entschieden, dass die Unterschriften der Landeigentümer nötig sind. Das Bazl hat das ja auch verlangt.

Die Verfügung des Bazl steht noch aus und könnte juristisch angefochten werden. Aber ich gebe Ihnen recht, die Chancen der FGOW stehen schlecht.
Wenn die Rega sich von dem Projekt verabschieden würde, bliebe die Piste, wie sie ist. Sie bliebe militärische Infrastruktur und ein Rückbau wäre sehr teuer. Das würde niemand bezahlen. Diese Weitsicht muss man einfach haben.

Und die Rega würde im Rahmen ihres Projekts einen Teil des Rückbaus bezahlen?
Ja, gemeinsam mit dem VBS. Wir werden uns mit einem grossen Anteil an den Kosten beteiligen müssen und dürfen.

Wie steht die Rega zu einem parallelen Betrieb mit der FGOW?
Wir haben das schon lange geprüft. Aber wenn die Landeigentümer zur FGOW Nein sagen, ist auch das Projekt der parallelen Nutzung gescheitert. Die nächste Frage wäre, ob es überhaupt möglich wäre. Das haben wir auch angeschaut: Es ist nicht genehmigungsfähig, weil zwingende Abstände am Boden nicht sinnvoll eingehalten werden können. Wir bräuchten sogar mehr Land als heute.

Die Rega muss bis 2030 ihren heutigen Hauptsitz in Kloten verlassen. Einsprachen könnten den Bau hier in Kägiswil verzögern. Haben Sie Angst, ohne Hauptsitz dazustehen?
Nein. Wenn die Bevölkerung sieht, worum es geht, wird es einen Aha-Effekt geben. Man wird sehen, dass unser Projekt eigentlich gar nicht so schlimm ist. Ich rechne nicht mit Einsprachen.

Und trotzdem: Was, wenn man das Projekt in Kägiswil nicht umsetzen kann? Gibt es Alternativen?
Ich bin seit über 40 Jahren in der Aviatik tätig und habe noch nie ein Projekt gesehen, dem so viel Goodwill entgegengebracht wurde. Ich kann mir nicht vorstellen, dass ein Projekt mit so viel Rückenwind verhindert wird.

Was, wenn doch?
Es gibt Szenarien, die nicht eintreten dürfen.

Gibt es andere mögliche Standorte?
Für einen Unterhaltsbetrieb in dieser Grösse gibt es keine Alternative. Wir suchen schon seit zehn Jahren und haben die Flugplätze in Buochs, Alpnach, Emmen, Meiringen und Dübendorf überprüft. Dass wir nicht in die Peripherie der Schweiz möchten, ist auch nachvollziehbar. Kägiswil wäre für die Rega absolut top und die Zentralschweiz kann sich rühmen, wenn sie die Schweizerische Rettungsflugwacht beheimatet.

Wann rechnen sie damit, in Kägiswil einziehen zu können?
Wir rechnen damit, dass die Baubewilligung Mitte 2027 vorliegt und wir im Sommer 2028 mit dem Bauen anfangen können. Der Bezug wäre im Sommer 2030 geplant. Bis Ende 2030 müssen wir in Kloten weg sein.

Und wenn der Flugplatz Kägiswil dann noch nicht bereit ist?
Allfällige Hürden müssen wir ertragen und allenfalls mit Provisorien überbrücken. Das wäre der Plan B im schlimmsten Fall.

Wann hat die Bevölkerung Klarheit?
Ziel ist, dass der Bundesrat das neue SIL-Objektblatt, also die Grundlage für die Behandlung des Baugesuchs, noch in diesem Jahr verabschiedet. Darauf haben wir keinen Einfluss.