

Interview mit Ernst Kohler, Vorsitzender der Rega-Geschäftsleitung

«Neuer Heli ist im Anflug»

Noch diesen Herbst wird die Schweizerische Rettungsflugwacht Rega entscheiden, wie die Agusta A109K2 im Gebirge ersetzt werden. Wofür die Rega ihre Gönnergelder auch noch einsetzt, und wie sie sich zur JAR-OPS-3 stellt, hat der neue Geschäftsleiter Ernst Kohler im Interview mit SkyNews.ch dargelegt.

Die Fragen stellte Hansjörg Bürgi

I Welche persönliche Bilanz ziehen Sie nach vier Monaten bei der Rega?

Da ich während den vergangenen sieben Jahren Mitglied des Rega-Stiftungsrates war, bin ich nicht als «Greenhorn» in die Luftrettung gekommen. Ich habe bei der Rega das angetroffen, was ich erwartet habe: eine sehr gute Unternehmung, deren Mitarbeiter ein enorm hohes Qualitätsbewusstsein leben. Ich ziehe eine überaus positive Bilanz meiner ersten Monate.

I Sie haben Ihre derzeitige Aufgabe auch als Traumjob bezeichnet.

Ja, das ist so. Faszinierend bei der Rega ist die Vielseitigkeit. Einerseits sind wir ein Flugbetrieb (Heli und Jet) mit eigenem Unterhaltsbetrieb (Heli und Jet); dazu gehören die Notfallmedizin am Patienten sowie das medizinische Notfallmanagement zu unseren anerkannten Kernkompetenzen. Alleine dieses Spektrum der Operationen ist sehr interessant. Einmalig ist auch das Zusammentreffen von Managementaufgaben mit Hightech und dem über allem stehenden Leitgedanken der Stiftung Rega, Menschen in Not zu helfen. Dieser «Challenge» war auch die Triebfeder für den Jobwechsel.

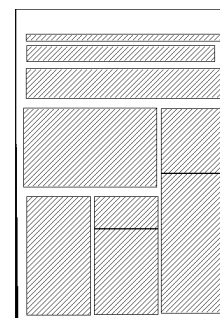
I Die Bilanzsumme der Rega erreicht beinahe die 400-Millionen-Franken-Grenze. «Schwimmt» die Rega im Geld?

Die Bilanzsumme widerspiegelt primär die Kos-

ten- und Investitionsintensität einer Organisation, wie der Rega, die in den kostenintensiven Bereichen Medizin und Fliegerei tätig ist. Die Bilanz gibt zudem Auskunft über die Tatsache, dass die zyklischen Ersatzinvestitionen in die Helikopter- und Flächenflugzeugflotte, die Einsatzbasen, das Einsatzmaterial und die Übermittlungstechnologie ohne Fremdkapital finanziert werden können. Dazu stehen die nach konservativen Grundsätzen angelegten und ausgewiesenen finanziellen Reserven von rund 180 Millionen Franken bereit. Mit dem unmittelbar bevorstehenden Teilersatz der Helikopterflotte auf den Gebirgsbasen und den neu zu erstellenden Basisinfrastrukturen in Interlaken und Lausanne wird die Liquidität in den kommenden zwei Jahren deutlich abnehmen. Die Zielsetzung des Stiftungsrates ist es, über eine Liquiditätsreserve zu verfügen, die ein- oder bis anderthalbmal so hoch ist, wie die jährlichen Gönnererinnahmen. Es wird auch künftig zum strategischen Prinzip der Rega gehören, dank den 1,95 Millionen Gönnern die Finanzierung aller betrieblich notwendigen Investitionen aus eigener Kraft sicherstellen zu können.

I Mit den Reserven werden neue Gebirgs-Helis gekauft. Welches sind die wichtigsten Anforderungen?

In erster Linie soll er über die nötige Leistung verfügen, um im Gebirge bis in alle Höhenlagen sicher, effizient und auch unter schwierigen Wetterbedingungen Rettungen durchführen zu



können. Schwerpunkte bilden dabei Schwebleistung (hot and high) sowie die Windempfindlichkeit. Flankierende Anforderungen an den neuen Gebirgshelikopter sind im Bereich Sicherheit (Kabelmesser und Kabelwarnung), Umwelt, Patientenkomfort, Betriebskosten, Unterhalt und Handhabung angesiedelt. Weitere gesetzliche Anforderungen sind die JAR-(EASA-) Kompatibilität sowie die Übereinstimmung mit den aktuellen, national definierten Forderungen in Bezug auf Zulassung von Helikoptern und Komponenten, also die medizinische Ausrüstung und dazugehörige Gerätschaften, Winde, Doppel-Lastenhaken, Nacht-sichtgeräte-Kompatibilität und dergleichen.

I Wie ist der Stand der Helibeschaaffung?

Ende Februar wurde den Firmen Eurocopter und Agusta ein ausführliches, 60-seitiges Pflichtenheft zugestellt. Weitere 30 Seiten umfasst das Pflichtenheft für die medizinische Ausrüstung, das zur Aerolite Max Bucher AG ging. Basierend darauf haben wir die Hersteller-Offerten Anfang Mai erhalten. Nach Auswertung der eingereichten Offerten und nach Abschluss der Flugtests Anfang Juli in Samedan ist der Typen-Entscheidung und der Beschaffungsumfang im September 2006 zu erwarten. Es handelt sich um einen Typ aus der EC135/145-Familie oder den Nachfolger der Agusta A109 – soviel steht heute schon fest. Die Inbetriebnahme ist für 2007/08 geplant. Wir können uns nach wie vor eine Zweitypen-Flotte vorstellen, derzeit gibt es keine Präferenzen für den einen oder anderen Heli. Wichtig ist, dass die Leistung im Gebirge stimmt.

I Ihre A109K2 und der EC145 verfügen über gleich viel Leistung, der neue Gebirgsheli müsste aber mehr haben?

Eine leichtere Ausführung des EC145 hätte automatisch mehr Leistung. Beim A109K2 ist es heute so, dass wir aufgrund der Leistungseinbussen im Gebirge operationellen Einschränkungen unterworfen sind. Das bedeutet nicht, dass wir nicht retten können, sondern dass die Reichweite abnimmt, da wir im Hochgebirge weniger Treibstoff oder weniger medizinisches

Material mitführen können.

I Die Ambulanzjets weisen im Vergleich mit anderen CL-604 sehr viele Flugstunden auf, wann steht da ein Ersatz an?

Unsere drei CL-604 haben seit Ende 2002 zwischen 4200 und 4800 Flugstunden absolviert. Der durchschnittliche Jahreseinsatz der gesamten CL-604-Flotte weltweit, beträgt gemäss Angaben des Herstellers 450 Stunden pro Flugzeug, wir fliegen zwischen 1200 und 1500 pro Jahr. Per Ende Mai 2005 betrug das durchschnittliche Gesamtflugstunden-Aufkommen der weltweiten CL-604-Flotte 2256 Stunden pro Jet. Der weltweit führende CL-604 hat etwa 8000 Flugstunden absolviert und ist rund zehn Jahre alt. Unsere «alte» Challenger, die ehemalige HB-IKT, ist heute mit über 14'000 Stunden immer noch der meist geflogene Flieger seiner Baugruppe. Die Rega hat ihn mit 13'580 Stunden 2002 verkauft. Daraus ergibt sich, dass wir die nächsten drei bis fünf Jahre mit unseren drei Challenger weiterfliegen werden. Konkrete Überlegungen für einen Ersatz stellen wir noch keine an.

I Im Wallis besorgen Air Zermatt und Air Glaciers die Rettungsflüge. Wie arbeitet die Rega mit ihnen zusammen?

Operationell gibt es zwischen den Organisationen keine nennenswerten Probleme. Die Einsatzgebiete sind klar definiert. Jede Organisation wird im fremden Gebiet bei Grossereignissen oder bei Überlastung als Ergänzung zu den eigenen Mitteln aufgeboden. Die Leistungen der Gönnerschaft gelten auch für Einsätze im Wallis und umgekehrt. Ansonsten haben wir keine grossen Schnittstellen. Erwähnenswert ist, dass der Arztdienst in Sion von der Rega gestellt wird.

I HUG in Genf, Bohag in Zweisimmen und Heli Linth in Mollis sind Rega-Partner, könnten Sie sich weitere Kooperationen dieser Art vorstellen?

Diese drei Partner können in zwei Kategorien eingeteilt werden: Der EC-135 der Hopitaux Universitaires de Genève (HUG) wird vorwiegend für Rettungsflüge eingesetzt. Da haben

wir sehr enge Kontakte bezüglich Training, Maintenance und Versicherung. Heli-Linth und Bohag fliegen vornehmlich kommerziell und haben je einen ihrer Heli für Rettungszwecke speziell ausgerüstet. Die kommerzielle Fliegerei und die Rettungsfliegerei sind in den vergangenen Jahren eher auseinander gedriftet als zusammengerückt, dies weil ihnen der Gesetzgeber andere Auflagen macht. Heute sind die gesetzlichen Vorgaben für einen Rettungsbetrieb so einschneidend, dass weitere Partnerschaften eher in einem anderen Bereich gesucht werden müssten. So bei der Zweimotorigkeit, der Ausrüstung der Helis oder dem Pilotentraining.

I Wie stellt sich die Rega zur JAR-OPS-3 im Helibereich?

Die JAR-OPS-3 ist heute im Helikopterbereich noch nicht eingeführt. Würde sie so umgesetzt, wie sie sich heute präsentiert, würde das teilweise das Ende der Rettungsfliegerei in der Schweiz bedeuten. Auch weil gewisse Lande-

plätze bei den Spitälern nicht den JAR-OPS-3-Anforderungen entsprechen. Meiner Meinung nach braucht JAR-OPS-3 unter Beizug des gesunden Menschenverstandes eine Anpassung an das Alpenland Schweiz, sonst können diese Regeln nicht durchgesetzt werden.

I Wie ist der Stand des Low-Level-IFR-Projektes mit dem EC145?

Das Projekt mit dem Namen Helios läuft: Gewisse vordefinierte Routen sollten mit unseren EC145 im Instrumentenflug geflogen werden können. Dies würde uns insbesondere Verlegungsflüge bei Schlechtwetterbedingungen erlauben, aber möglicherweise auch der Wechsel während eines Fluges von Sicht- auf Instrumentenflugbetrieb. Das Projekt befindet sich bei der Rega im Entwicklungsstadium, wir warten derzeit auf ein Statement des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, ob man bereit ist, dieses Projekt für einen Versuch freizugeben, insbesondere sind noch Fragen im Bereich der Luftraumstrukturen offen. ☺

Foto Hansjörg Bürgli



«Würde JAR-OPS-3 so umgesetzt, wie sie sich heute präsentiert, würde das teilweise das Ende der Rettungsfliegerei in der Schweiz bedeuten», sagt Rega-Chef Ernst Kohler.

STICHWORTE

Flugplatz Dübendorf

Die Wiege der schweizerischen Luftfahrt und Militäraviatik, heute ein Flugplatz für den Lufttransport, Meiringen hat den Jetbetrieb von Dübendorf übernommen.

Neuer Kampfjet

Dazu muss sich die Politik äussern, auch in einem grösseren Zusammenhang mit den Zielen für die Luftwaffe und Armee generell.

Aerosuisse

Die Rega ist Mitglied der Aerosuisse, es ist ein wichtiger Verband für die Zivilaviatik.

SHA

Auch bei der Swiss Helicopter Association ist die Rega Mitglied, wir begrüssen die Aktivitäten der SHA.

Alouette III

Mein erster Kontakt zur Luftfahrt, ich habe sie in der RS selber gewartet.

Swiss

Der Verkauf an die Lufthansa war wohl unumgänglich, um die Swiss in der Luft zu halten. Trotzdem schmerzt es mich, dass die Schweiz ein Symbol mehr verloren hat.

ZUR PERSON

Ernst Kohler

Geboren im Februar 1963 in Meiringen, war Ernst Kohler bis Ende 2005 Mitglied der Geschäftsleitung der Betriebe Luftwaffe und führte den Betrieb Berner Oberland mit 150 Mitarbeitenden. Von Beruf Elektromonteur, bildete er sich an der Technischen Fachschule in Winterthur weiter. 1987 trat er in das damalige Bundesamt für Militärflugplätze ein. Ab 1996 stand er der Abteilung Elektronikbetriebe der Luftwaffe im Kanton Bern vor. 2001/02 folgte ein Nachdiplomstudium in Betriebswirtschaft am St. Galler Management Institut. Ernst Kohler war von 1999 bis 2005 Stiftungsrat der Rega. Er ist als langjähriger stellvertretender Rettungschef des Schweizerischen Alpenclubs SAC in Meiringen ein erfahrener Bergretter. Seit 1985 besitzt er das bernische Bergführerpatent. Militärisch bekleidet er den Grad eines Obersten, er ist verheiratet und Vater von vier Kindern.