

Neubau Rega Kägiswil

Projektbeschreibung

3. August 2026



Projektbeschrieb

1 EINLEITUNG

1.1 PROJEKTBEGRÜNDUNG

Basierend auf den in Überarbeitung befindlichen SIL-Objektblatt des Flughafens Kägiswil (LSPG) dient dieser Projektbeschrieb zur Detaillierung für das Plangenehmigungsgesuch und auch den Umweltverträglichkeitsbericht UVB.

Die Rega sucht seit langem einen neuen Standort, an welchem sie ihre Maintenance-Aktivitäten ansiedeln kann. Mit dem Flugplatz Kägiswil hat die Rega nun einen Standort gefunden, welcher alle Anforderungen für einen Ersatzneubau des Rega-Centers erfüllt; zudem wird sie hierbei vom Kanton Obwalden und den Landbesitzern unterstützt. Der Neubau der Rega beinhaltet zukünftig den Unterhaltsbetrieb der Helikopter sowie Teile der Administration und Verwaltung. Beide Nutzungen zusammen führen zu einem neuen «Hauptsitz» der Rega.

1.2 BAUHERRSCHAFT

Die REGA leistet rund um die Uhr schnelle und fachkundige Hilfe aus der Luft. Insbesondere bringen sie medizinische Hilfe zum Patienten und helfen in schwerwiegenden Notsituationen. Die Hilfe besteht auch in medizinischer Beratung oder in der Bereitstellung der Infrastruktur. Die Tätigkeiten zeichnen sich aus durch qualifiziertes Personal und optimale Ausrüstung auf dem Gebiet der Rettungs-, Medizinal- und Flugtechnik. 14 Helikopterbasen sind so über das Land verteilt, dass die Rettungsschiffe jeden Ort in der Schweiz innerhalb von 15 Flugminuten erreichen können.

Die REGA ist eine nicht-gewinnorientierte Organisation in der Rechtsform einer Stiftung, die von Gönnerinnen und Gönnern getragen wird. Die Tätigkeit ist vorwiegend auf die Bedürfnisse der Schweizer Bevölkerung ausgerichtet. Sie ist privat finanziert. Dies erlaubt ihr eine unabhängige Tätigkeit im Dienst des Patienten. Sie setzt sich im Interesse des Patienten gegen eine Kommerzialisierung des Luftrettungswesens ein. Noteinsätze und Einsätze zugunsten der Allgemeinheit werden nicht von einer Kostendeckung abhängig gemacht. Die Einsatztätigkeit richtet sich nach den Rotkreuzgrundsätzen. 3 640 000 Gönnerinnen und Gönner ermöglichen es der Rega, die Luftrettung zugunsten der Schweizer Bevölkerung sicherzustellen.

Ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind für die Erfüllung unserer Aufgabe entscheidend. Besondere Bedeutung haben dabei die Identifikation mit der Organisation und der Aufgabe; die Selbständigkeit und die Verantwortung; die Leistungsbereitschaft, Flexibilität und die Motivation. Sie will dies erreichen durch die stufengerechte, konstante Aus- und Weiterbildung; zeitgemässe Arbeitsbedingungen; angemessene Entlohnung und gute Sozialleistungen. Sie pflegt mit ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern einen offenen, kooperativen und von gegenseitigem Respekt geprägten Stil. 484 Mitarbeitende setzen sich mit Leidenschaft, Engagement und Qualifikation für ihre Patientinnen und Patienten, ihrer Gönnerinnen und Gönner und ihrer Organisation ein.

1.3 PROJEKTUMFANG HOCHBAU

Das zu erstellende Gebäude kann schematisch in zwei Teile gegliedert werden:

- **Hangar / Maintenance** mit den notwendigen Einstellmöglichkeiten von diversen Helikopter sowie deren Unterhalt
- **Verwaltung** mit den notwendigen Einstellmöglichkeiten von diversen Flugzeugen, und die Helikopter von der Alpinlift Helikopter AG.

Hangar / Maintenance:

Konkret geplant ist ein Hangar-Gebäude mit fünf Standplätzen zur Helikopterwartung zuzüglich Räumen für Lager und Logistik. Im Hangarteil werden sämtliche Tätigkeiten eines EASA/BAZL-Part 145-Betriebs sowie auch die Design-Organization gemäss EASA-Part 21J angesiedelt. Sämtliche im Zusammenhang mit der Wartung von Luftfahrzeugen nötigen Tätigkeiten werden im Hangargebäude durchgeführt werden können. So ist u.a. neben den Spezialräumen für Spenglerei und Bearbeitung von Composites auch eine Spritzkabine für Lackierarbeiten vorgesehen. Eine Wartung von Flächenflugzeugen ist mangels Pistenanbindung und aufgrund Grössenbeschränkung nicht möglich. Der Wartungsbetrieb wird sich voraussichtlich ausschliesslich um die Rega-Flotte aus 21 Airbus-Helikopters H134 D3 und 1 Airbus Helicopters H125 / AS 350 B3 kümmern; die Wartung von grösseren bzw. insb. lauterer Helikopter-Typen ist aufgrund der Lärmbeschränkungen nicht möglich und auch nicht vorgesehen. Ein Anbieten von Wartung für Dritte wird nicht angestrebt.

Verwaltung:

Gleichzeitig plant die Rega ein Verwaltungsgebäude, um einen Grossteil der von der Umrollung der Piste 28 am Flughafen Zürich betroffenen Funktionen neu anzusiedeln. Unter anderem ist neben Maintenance und Logistik geplant, die mit Helikopter-Einsatz und -Verfahren betrauten Ressorts, die Helikopter-Einsatzzentrale, Gönnerverwaltung und -betreuung, zentrale Betriebsfunktionen und Geschäftsleitung am Standort anzusiedeln. Eine Möglichkeit, um Gönner und Besucher zu empfangen inkl. Führungen ist ebenfalls vorgesehen.

Die Gebäude gemäss vorliegendem Plangenehmigungsgesuch können bedarfsgerecht erweitert werden (optionale Erweiterung) innerhalb der vorgeschlagenen SIL-Fläche, um allenfalls auch weitere Ressorts zu einem späteren Zeitpunkt anzusiedeln sowie organisches Wachstum zu ermöglichen.

Die geplante fliegerische Tätigkeit am neuen Standort beschränkt sich auf Unterhaltsflüge, Flüge für Windenkontrollen sowie Flüge zwecks Aufrechterhaltung der Einsatzbereitschaft der Rega Helikopterflotte, um Menschen in Not helfen zu können. Es ist nicht beabsichtigt, eine Einsatzbasis mit 24/7H Betrieb an 365 Tagen im Jahr zu betreiben. Der Anflug erfolgt über eine FATO zu den entsprechenden direkt am FATO anliegenden Standplätzen vor dem Wartungsgebäude. Die weiteren Standplätze dienen ausschliesslich der Maintenance-Tätigkeit und nicht dem Flugbetrieb.

Aufgrund des für die verschiedenen Nutzungen nötigen Flächenbedarfs sowie einer neu zu erstellenden Erschliessungsstrasse des jenseits der heutigen Piste wohnhaften Anwohners finden sich im Perimeter genügend Flächen für den nötigen ökologischen Ausgleich. Ein entsprechendes Konzept ist Element des Umweltverträglichkeitsberichts. Es ist in jedem Fall möglich auf dem Gelände die nötigen Massnahmen umzusetzen.

Die für die Firma Rotex vorgesehen Fläche innerhalb des SIL wird durch das Rega-Projekt nicht weiter detailliert, geplant oder beantragt. Solange die Rotex kein eigenes Projekt auf der freien Fläche im SIL einreicht ist diese Fläche weiterhin explizit als Landwirtschaftfläche vorgesehen und wird weiterhin durch den heutigen Landbesitzer und zukünftigen Pächter Thomas Schrackmann (Schatzli) landwirtschaftlich bewirtschaftet.

1.4 ETAPPIERBARKEIT

Die Liegenschaft hat insgesamt ein ganzheitliches Erscheinungsbild mit der Verwaltung und dem Hangar / Maintenance. In der Planung wurde darauf geachtet, dass die Gebäudeteile als eigenständige Gebäude unabhängig realisiert werden können, aber beim Vollausbau ein ganzheitliches Erscheinungsbild ergeben.

3 PROJEKT BESCHRIEB

Der Neubau des Rega-Hauptsitzes in Kägiswil gliedert sich in zwei Hauptbauten, die sorgfältig in das sanft abfallende Gelände eingebettet sind. Der strassenseitige Baukörper nimmt die Verwaltung sowie die Leitzentrale als zentrale Nutzungen auf. Das zweite Gebäudevolumen beherbergt die Maintenance-Bereiche und den Hangar für den Helikopterunterhalt. Zwischen beiden Baukörpern spannt sich ein gemeinsames Foyer auf, das als einladender Eingangs- und Begegnungsbereich für Besucher und Mitarbeitende dient und die Anlage räumlich wie funktional verbindet.



3.1. Einstellhalle

Die Einstellhalle erstreckt sich parallel zur Kantonsstrasse. Das Untergeschoss ist ausschliesslich der Mitarbeiterparkierung vorbehalten und bildet zugleich den Sockel, auf welchem sich das Verwaltungsgebäude erhebt

3.2 Verwaltungs-, Hangar- und Maintenance:

Der klar gegliederte Verwaltungsbau umfasst vier Vollgeschosse sowie ein Zwischengeschoss, welches hauptsächlich die Technikräume beinhaltet. Das Erdgeschoss übernimmt primär öffentliche Funktionen: Hier befinden sich das Restaurant, der Ausstellungsbereich, ein multifunktionaler Raum sowie das Herzstück der Rega – die Einsatzzentrale der Helikopter (HEZ). Die oberen Geschosse sind ausschliesslich der Büronutzung vorbehalten. Als Zweispänner organisiert, verfügt das Gebäude über eine zentrale Kernzone, in der sämtliche Technik- und Funktionsflächen kompakt untergebracht sind.

Der Maintenance-/Hangarbau ruht auf einem sorgfältig ausformulierten Betonsockel, welcher das leicht abfallende Terrain übernimmt; darauf aufbauen sitzt der Holzbau in einer klaren und reduzierten Formensprache. Das Maintenancegebäude umfasst die Werkstätten im Untergeschoss, die Büros in den Obergeschossen sowie diverse Technik- und Lagerflächen. Zwei zentral angeordnete Lichthöfe versorgen nahezu sämtliche Räume mit natürlichem Tageslicht und schaffen helle, gut orientierbare Arbeitsbereiche. Der Hangar mit seinen weitgespannten Holzfachwerkträgern ermöglicht eine grosszügige, stützenfreie Halle für den Helikopterunterhalt. Die grossen Hangartore ermöglichen einen direkten Sichtbezug nach Aussen.

Fassaden

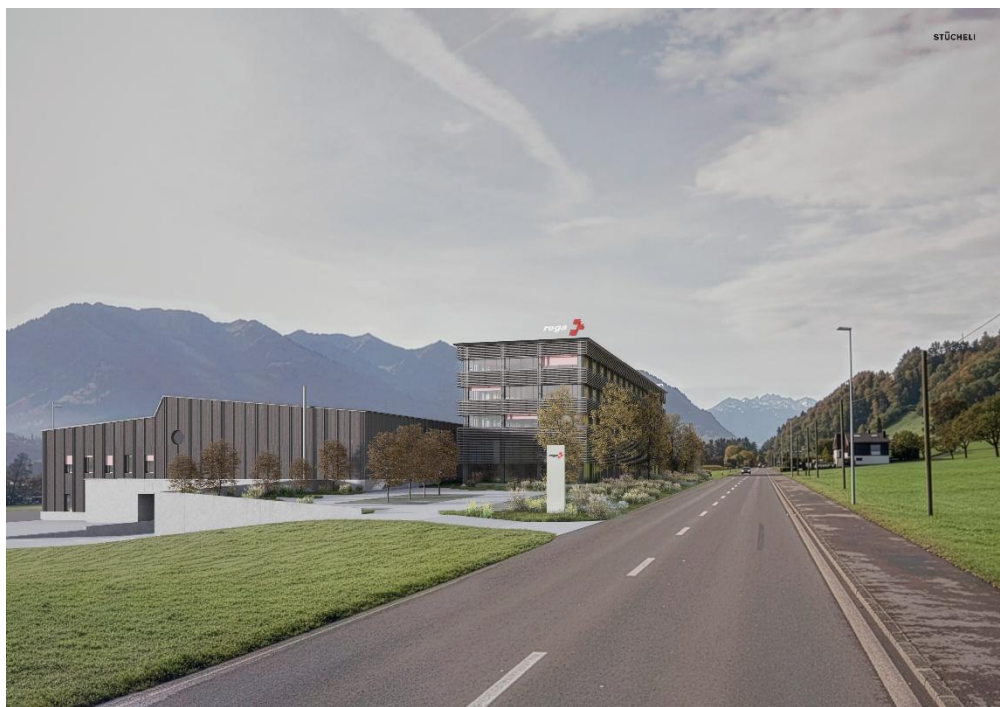
Die gesamte Anlage wird aus nichttragenden Aussenwandelementen in Holzsystembauweise erstellt. Sie ist als hinterlüftete Fassade mit vorgehängter Holzverkleidung ausgeführt. Die Holzverkleidung aus unbehandeltem, sägerohem Lärchenholz dunkelt mit der Zeit natürlich nach.

Der Verwaltungsbau erhält eine fein gegliederte Brise-Soleil vor die Hauptfassade. Während der Maintenance- und Hangarbau mit einem bewusst zurückhaltenden Fassadenbild gestaltet ist, welches die funktionale Nutzung unterstreicht.

Die tiefen Holzlamellen der raumhaltigen Fassade im Verwaltungsbau gewährleisten einen effizienten Sonnenschutz und eröffnen den Mitarbeitenden zugleich grosszügige Ausblicke in die umgebende Landschaft. Der Hauptsonnenschutz wird mittels „bunten“ vertikalen Stoffstoren in beiden Gebäudeteilen realisiert.

Dächer

Der Verwaltungsbau erhält ein Flachdach mit extensiver Begrünung sowie einer PV-Anlage.



Maintenance und Hangar öffnen sich unter einem sanft geneigten Schrägdach, das ein grosszügiges Oblicht trägt – Tageslicht strömt natürlich in die Tiefe des Hangars. Auf dem Hangardach fügt sich eine integrierte Photovoltaikanlage unauffällig in die Dachlandschaft ein und macht sie zugleich zum aktiven Energieerzeuger. Das leicht geneigte Dach der Maintenance wird extensiv begrünt und schafft so einen lebendigen, atmenden Übergang zwischen Bauwerk und Umgebung. Grosszügige Lichthöfe durchdringen das Volumen und tauchen die inneren Räume in natürliches Licht, wodurch selbst tief liegende Bereiche offen und einladend wirken.

1.3 Foyer

Zwischen den beiden Baukörpern spannt sich das Foyer als verbindendes Herzstück der Gesamtanlage auf. Als gemeinsamer Haupteingang für Mitarbeitende und Besucher markiert es den zentralen Ankunfts- und Orientierungsort. Der lichtdurchflutete Raum übernimmt die innere Organisation, verknüpft die Wegeführungen und schafft eine selbstverständliche räumliche Beziehung zwischen Verwaltungsbau und Maintenance. So entsteht ein klarer, identitätsstiftender Mittelpunkt, der beide Gebäudeteile funktional und atmosphärisch zusammenführt.

