Welche Rolle hat Luftrettungspionier Hermann Geiger bei der Rega gespielt?

Die Rega bezeichnet den Walliser Luftrettungspionier Hermann Geiger als damaligen Chefpiloten des Unternehmens. Sohn Pierre Geiger sieht das ganz anders.

Manuela McGarrity

Die Schweizerische Rettungsflugwacht Rega feiert in diesem Jahr ihren 70. Geburtstag. Zu diesem Anlass hat das Unternehmen zusammen mit Partner Héli-Alpes im Oktober zu einem Tag der offenen Tür auf der Basis in Sitten eingeladen.

Die Stationierung eines Helikopters in Sitten bedeute eine Rückkehr zu den Wurzeln, heisst es vonseiten Rega in einem Inserat, in dem der Tag der offenen Tür beworben wird. Der erste eigene Helikopter der Rettungsflugwacht des Typs Bell 47J sei nämlich im Jahr 1957 auf dem Flugplatz Sitten stationiert worden. «Der Luftrettungspionier und damalige Chefpilot der Rettungsflugwacht, Hermann Geiger, finanzierte den Betrieb des Helikopters mit Arbeitsflügen und hielt sich stets für Rettungseinsätze bereit», schreibt die Rega weiter.

Hermann Geigers Sohn Pierre Geiger ist mit dieser Darstellung überhaupt nicht einverstanden. «Mein Vater war nie Chefpilot der Rega», stellt er klar. Wie aber kommt die Rega darauf? Eine Spurensuche.

In einem ist man sich einig

Hermann Geiger hat den Grundstein zur heutigen Rettungsfliegerei gelegt, zumindest in diesem Punkt sind sich alle Parteien einig. Geiger ist 1914 in Savièse geboren und hat eine Lehre als Automechaniker absolviert. Schon früh war er von der Aviatik fasziniert. Gemeinsam mit seinem zukünftigen Schwager, einem Ingenieur, hat er daheim ein Segelflugzeug gebaut.

Nach Ausbruch des Zweiten Weltkriegs war Hermann Geiger in Winterthur und in Bern als Gemeindepolizist tätig. 1946 kehrte er schliesslich ins Wallis zurück. Er arbeitete bei der Gemeindepolizei Sitten und übernahm den Chefposten auf dem Sittener Flugplatz.

Im selben Jahr strandete ein amerikanisches Flugzeug vom Typ DC-3 Dakota auf dem Gauligletscher im Berner Oberland. Zwei Schweizer Militärpiloten bargen Besatzung und Passagiere in einer spektakulären Rettungsaktion. Der Einsatz markierte den eigentlichen Beginn der Luftrettung in der Schweiz. Dieser Unfall habe auch seinen Vater dazu gebracht, nach Möglichkeiten zu suchen, wie man auf Gletschern landen könnte, sagt Pierre Geiger. In den Jahren 1951/52 hat er Gletscherlandetechniken mit Flugzeugen auf Ski denn auch systematisch erprobt.

Die Schweizerische Rettungsflugwacht ihrerseits organisierte sich zu Beginn unter dem Dach der Schweizerischen Lebensrettungsgesellschaft SLRG. Das Gerücht, Hermann Geiger habe 1952 zu den Mitgründern gehört, hält sich hartnäckig und steht so sogar im Wikipedia-Eintrag des Luftrettungspioniers.

Es war allerdings Dr. med. Rudolf Bucher, der 1952 an der Delegiertenversammlung der Schweizerischen Lebensrettungsgesellschaft die Schweizerische Rettungsflugwacht ins Leben rief.

1956 schliesslich sammelte der Verband Schweizerischer Konsumvereine (VSK) in Läden Geld für einen Helikopter des Typs Bell 47J. Auf einem Foto aus dem VSK-Archiv ist ein entsprechendes Sammelkästchen abgebildet. Dort heisst es ganz klar: «Sammlung der dem VSK angeschlossenen Konsumgenossenschaften zugunsten der Schweizerischen Rettungsflugwacht, Chefpilot: Hermann Geiger».

500'000 Franken kamen laut Jahresbericht der Schweizerischen Lebensrettungsgesellschaft von 1956 dabei zusammen. Der Verband Schweizerischer Konsumvereine hat die Bell 47J laut Schenkungsvertrag schliesslich der SLRG geschenkt. Im Dokument heisst es: «Als Heimathafen des Helikopters wird Sitten bestimmt, als Pilot Hermann Geiger.» Die Abmachung besagte unter anderem, dass die SLRG mit einer anerkannten Gesellschaft, die namentlich nicht genannt wird, einen Chartervertrag abschliesse.

Hermann Geiger wird als Chefpilot betitelt. Archivbild: VSK

Pierre Geiger hingegen sagt, der Verband Schweizerischer Konsumvereine habe seinem Vater den Helikopter geschenkt. «Aber als Gemeindeangestellter, als Polizist, konnte mein Vater den Rettungshelikopter nicht betreiben.» So sei die Schweizerische Rettungsflugwacht schliesslich zur Besitzerin geworden.

Immer wieder wird Hermann Geiger zudem als Rega-Chefpilot bezeichnet. «Mein Vater war nie Chefpilot der Rega», sagt Pierre Geiger weiter. Als Angestellter der Stadt Sitten hätte er nicht gleichzeitig bei der Rettungsflugwacht tätig sein können. Hermann Geiger habe durchaus für die Rega Rettungen geflogen, sei aber nie beim Unternehmen angestellt gewesen. «Die Rega schmückt sich mit dem Namen meines Vaters und will damit ihre Präsenz im Wallis legitimieren. Das stört mich.» Pierre Geiger hat sich bereits bei ein paar Anwälten erkundigt, ob man juristisch dagegen vorgehen könne. Man habe ihm aber abgeraten.

1965 schliesslich hat Hermann Geiger gemeinsam mit Bruno Bagnoud die Air-Glaciers gegründet. 1966 ist er während eines Routineflugs verunfallt und gestorben.

Es soll alles bleiben wie zuvor

Als Bub habe er jede freie Minute bei seinem Vater auf dem Flugplatz in Sitten verbracht, erzählt Pierre Geiger. Sein Vater habe ihm das Fliegen beigebracht. «Er meinte zwar, ich mache das gut, aber fliegen war einfach nicht mein Traum.» Pierre Geiger selbst hat 20 Jahre lang bei der Air Zermatt unter anderem als Mechaniker und Flughelfer gearbeitet. Danach war er 18 Jahre lang für die Air-Glaciers tätig.

Er kennt die Helikopter-Rettungsbranche. Bis vor einem Jahr habe die Zusammenarbeit zwischen der Rega und den Walliser Unternehmen gut funktioniert. «Dann hat Héli-Alpes der Rega die Tür ins Wallis aufgemacht. Das war eine Dummheit und hat nur Unstimmigkeiten gestiftet.»

Den Zweck der Rega an sich will Pierre Geiger nicht kritisieren. Aber: Es wäre seiner Meinung nach Blödsinn, der Rega tatsächlich ein Mandat für die Luftrettung zu geben. Die Piloten hätten zu wenig Erfahrung mit der Fliegerei im Wallis. Er hoffe, dass in Sachen Luftrettung alles beim Alten bleibe.

> «Die Rega schmückt sich mit dem Namen meines Vaters. Das stört mich.»

Pierre Geiger
Sohn von Hermann Geiger

Das Aus für Passerelle im Pfynwald

Nach jahrelangen Verfahren scheint die Pfynwald-Brücke gescheitert. Auch die Kieswerke im Pfynwald müssen weg.

Armin Bregy

Die Fussgängerbrücke über die Rhone bei Salgesch darf nicht gebaut werden. Das Bundesverwaltungsgericht gibt der Stiftung Landschaftsschutz Schweiz (SL) vollumfänglich recht und hebt die Bewilligung der Brücke aus Natur- und Landschaftsschutzgründen, aber auch aus Gründen der mangelnden Besucherlenkungswirkung auf.

Der Salgescher Gemeindepräsident Gilles Florey (Die Mitte Oberwallis) zeigt sich schwer enttäuscht. Er sagt, er könne den Entscheid nicht verstehen. Ob die Burger- und Munizipalgemeinde Salgesch den Entscheid vor Bundesgericht anficht, ist noch offen.

Das Projekt war als Kompensationsmassnahme für die A9 vorgesehen. Die Passerelle hätte im Rahmen der Arbeiten an der Autobahn zwischen Siders und Gampel entstehen sollen.

Die Passerelle und die Autobahn

Der geplante Autobahnabschnitt im Pfynwald ist bereits vor bald 30 Jahren öffentlich aufgelegt und 1999 in Teilbereichen bewilligt worden, so auch das Projekt der Passerelle.

2013 teilte das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) schliesslich mit, dass eine Neuauflage des Gesamtprojekts der Autobahn im Pfynwald nötig sei. Der Grund: Die Planungsarbeiten dauerten so lange an, dass die veränderten Normen einen Neustart des Projekts erforderten.

Ende März 2021 hatte das UVEK das Plangenehmigungsverfahren für die A9-Teilstrecke durch den Pfynwald abgeschlossen und das Projekt schliesslich genehmigt. Darin vorgesehen war als Kompensationsmassnahme die Salgescher Passerelle über den Rotten.

Von den 92 eingegangenen Einsprachen gegen die Neuauflage waren zuletzt noch fünf Beschwerden hängig. Nebst der Stiftung Landschaftsschutz Schweiz zählten auch die Baufirmen Volken AG und Theler AG zu den Beschwerdeführern. Deren Kieswerke müssten für die Realisierung der A9 durch den Pfynwald rückgebaut werden.

Die SL bekämpfte die Passerelle und argumentierte, dass bauliche Eingriffe im Schutzgebiet nur bei Vorliegen nationaler Interessen überhaupt möglich seien. Eine touristische Brückenattraktion erfülle diese Voraussetzung nicht. Im Gegenteil: Der Bau der Brücke würde sogar selbst wieder Kompensationsmassnahmen erforderlich machen, argumentierte die SL – und bekam vor dem Bundesverwaltungsgericht nun recht. Das Gericht hebt die Bewilligung der Brücke aus Natur- und Landschaftsschutzgründen, aber auch aus Gründen der mangelnden Besucherlenkungswirkung auf.

Die Reaktionen

Der Gemeindepräsident von Salgesch, Gilles Florey (Mitte Oberwallis), kann den Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts nicht nachvollziehen. Die Enttäuschung sei riesig, sagt er, man werde sich nun überlegen, ob man das Urteil vor dem Bundesgericht anfechten werde. Innerhalb von 30 Tagen ist eine Beschwerde möglich. Florey sagt, zum jetzigen Zeitpunkt sei dies wahrscheinlich. «Seit bald 30 Jahren kämpft unsere Gemeinde für diese Brücke, nun soll das alles für nichts gewesen sein.» Das könne er nur schwer verdauen, so Florey. Die Passerelle wäre dabei nicht nur ein Gewinn für Salgesch, sondern für die gesamte Region, insbesondere auch für den Naturpark Pfyn-Finges, zeigt sich Florey überzeugt.

Peter Oggier stimmt zu. Er ist der Direktor des Naturparks Pfyn-Finges, und auch er ist enttäuscht über den Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts. Die Brücke sei ein visionäres Projekt, das auch dem Naturpark viele Vorteile bringen würde. So hätte die Brücke das Besucherzentrum in Salgesch mit dem Schutzgebiet Pfynwald verbunden, was ein Gewinn für den Naturpark wäre, so Oggier, insbesondere mit den weiteren Passerellen im Perimeter des Naturparks. «Zudem wäre die Brücke auch sinnvoll, um die Besucher des Naturparks zu lenken, wovon schlussendlich auch die Rote-Liste-Arten wie der Flussuferläufer oder der Flussregenpfeifer profitieren würden. Die Besucher des Pfynwalds würden kanalisiert und die Vögel somit weniger gestört», sagt Peter Oggier.

A9-Chef Martin Hutter sagt: «Der Kanton Wallis wird die am 26. Oktober 2022 ergangenen Entscheide des Bundesverwaltungsgerichts zunächst eingehend prüfen und das weitere Vorgehen abstimmen.»

Das Bundesverwaltungsgericht hat weiter die Beschwerden der Volken Group und der Theler AG abgewiesen. Das heisst: Die Kieswerke im Pfynwald müssen verschwinden. Die Bauunternehmen könnten die Entscheide zwar noch vor Bundesgericht ziehen, doch auch dort werden die Erfolgsaussichten eher gering sein.