



Jahresbericht 2024
Im Einsatz für die Schweiz.

Medizinische Hilfe aus der Luft

**Die Rega bringt Menschen in Not
professionelle medizinische Hilfe
aus der Luft – rund um die Uhr, an
365 Tagen im Jahr. Möglich machen
dies die Gönnerinnen und Gönner
sowie zahlreiche Spenden.**



Die Rega in Zahlen



484

Mitarbeitende setzen sich mit Leidenschaft, Engagement und hoher Qualität für unsere Patientinnen und Patienten, unsere Gönnerinnen und Gönner und unsere Organisation ein.



1367

Einsätze organisierte die Rega-Einsatzzentrale 2024 zugunsten von Patientinnen und Patienten im Ausland.



3 640 000

Gönnerinnen und Gönner halten die Rega mit ihren Beiträgen in der Luft.



2848

Mal waren die Helikoptercrews nach Einbruch der Dunkelheit für Patientinnen und Patienten unterwegs.



14

Helikopterbasen sind so über das Land verteilt, dass die Crews jeden Ort in der Schweiz innerhalb von 15 Flugminuten erreichen können.



12 847

Patientinnen und Patienten transportierte die Rega 2024 an Bord ihrer Ambulanzjets und Rettungshelikopter.



400

verschiedene Flughäfen und Flugplätze auf der ganzen Welt fliegt die Rega jährlich mit ihren drei Ambulanzjets an.



14 714

Helikoptereinsätze organisierte die nationale Luftrettungszentrale der Rega im Jahr 2024 in der Schweiz.



35

Patientinnen und Patienten helfen die Rega-Crews im Durchschnitt jeden Tag.

Der Jahresbericht informiert über die Schwerpunkte, die Einsatz-tätigkeit und die wichtigsten Kenn-zahlen des vergangenen Jahres.

Die detaillierte Jahresrechnung finden Sie online:
report.rega.ch

Inhalt



19 667

Einsätze koordinierten die Einsatzleiterinnen und -leiter der Rega im vergangenen Jahr.

3 Editorial

4 Aktuell

Weltweiter Meilenstein in der Helikopterfliegerei: Zulassung für ein neues Instrumentenflugverfahren

10 Rückblick

Innovative Projekte, die das Ziel haben, die Luftrettung weiter zu verbessern

16 Einsatzbilanz

In der Schweiz und im Ausland täglich unterwegs für Patientinnen und Patienten

22 Kennzahlen

Die wichtigsten Kennzahlen in der Übersicht

24 Corporate Governance

Führungsstruktur und Compliance, Stiftungsrat, Geschäftsleitung und Leitbild

32 Meilensteine

Einige der wichtigsten Errungenschaften in der Geschichte der Rega





| Michael Hobmeier

| Ernst Kohler

«Vertrauen verpflichtet.»

Liebe Leserin, lieber Leser

Während Sie diese Zeilen lesen, sind unsere Helikopterpiloten, Notärztinnen und Notärzte sowie Rettungssanitäterinnen und -sanitäter auf unseren 14 Einsatzbasen in der Schweiz in ständiger Alarmbereitschaft. Ebenso halten sich mehrere Jet-Pilotinnen und -Piloten, Intensivpflegefachpersonen sowie Flugärztinnen und -ärzte bereit, um erkrankte oder verunfallte Menschen aus dem Ausland zurück in die Heimat zu fliegen. Die Einsatzleiterinnen und Einsatzleiter in unserer nationalen Luftrettungszentrale sind 24/7 vor Ort, um Notrufe entgegenzunehmen und die Einsätze zu koordinieren. Gleichzeitig sind mehrere Helikoptermechaniker, Avioniker und IT-Ingenieurinnen und -Ingenieure auf Pikett, um bei technischen Problemen an unseren Fluggeräten oder in der Einsatzzentrale sofort zur Verfügung zu stehen.

Diese Vorhalteleistungen von mehreren Hundert Spezialistinnen und Spezialisten sind nötig, damit die Rega an 365 Tagen im Jahr rund um die Uhr einsatzbereit ist und jährlich 13 000 Menschen medizinische Hilfe aus der Luft bringen kann. Selbstverständlich sind sie aber keineswegs. Sie sind möglich dank der über 3,6 Millionen Gönnerinnen und Gönner sowie zahlreicher Spenderinnen und Spender, die uns mit ihren Beiträgen Jahr für Jahr unterstützen. Ohne diese überwältigende Solidarität der Schweizer Bevölkerung gäbe es die Rega in der heutigen Form und mit dem heutigen Leistungsvermögen nicht.

Umso mehr gilt: Vertrauen verpflichtet. Tag für Tag wollen und müssen wir mit höchster Professionalität und Verlässlichkeit beweisen, dass wir die Unterstützung aus der Bevölkerung verdient haben. Wir sind angehalten, uns ständig weiterzuentwickeln und neue Standards in der Schweizer Luftrettung zu setzen, um Patientinnen und Patienten die bestmögliche medizinische Versorgung zu bieten. Und wir sind dazu verpflichtet, dem Erfolgsmodell Rega und damit unserer Eigenständigkeit und Unabhängigkeit zugunsten der Schweizer Bevölkerung auch in Zukunft Sorge zu tragen.

Herzlichen Dank für Ihre Unterstützung, Ihr Vertrauen und die partnerschaftliche Zusammenarbeit.



Michael Hobmeier
Präsident des Stiftungsrates



Ernst Kohler
CEO/Vorsitzender der Geschäftsleitung

Aktuell





Die unsichtbare Strasse, die weltweit Massstäbe setzt

Ein Meilenstein in der Fliegerei: Als weltweit erste Helikopterbetreiberin hat die Rega die Bewilligung erhalten, ein neues, hoch präzises Instrumentenflugverfahren namens «RNP-AR» zu nutzen. Erfahren Sie auf den folgenden Seiten, wie es funktioniert und wie die Schweizer Bevölkerung davon profitieren wird.

Seit mehr als zehn Jahren verfolgt die Rega ihre Vision «Retten bei jedem Wetter». Erklärtes Ziel: die Anzahl der Einsätze, die aufgrund von schlechten Wetterbedingungen nicht durchgeführt werden können, weiter zu verringern und noch mehr Menschen in Not zu helfen. Eine zentrale Rolle dabei spielen die Instrumentenflugverfahren (IFR), welche den Cockpitcrews erlauben, mithilfe des Autopiloten auf vordefinierten und im Bord-

rechner gespeicherten Flugrouten durch Nebel und Wolken zu fliegen. Die Rega ist ihrem ehrgeizigen Ziel seither stetig nähergekommen: Heute setzen die Helikoptercrews pro Jahr über 700-mal auf das Instrumentenflugverfahren, beispielsweise um einen schwerverletzten Wintersportler bei einer Hochnebellage sicher von den Bergen in ein Zentrumsspital unter der Nebeldecke zu fliegen.

Bemühungen tragen Früchte

Was heute zum Alltag der Rettungscrews der Rega gehört, ist das Resultat jahrelanger Aufbauarbeit: Intensive Ausbildung der Cockpitcrews, Messflüge, Risikonachweise, Routendesigns, eigene Wetterstationen für aktuelle Flugwetterdaten sowie aufwendige Simulatortrainings waren wichtige Puzzle-teile. Eine zentrale Bedeutung kommt dem Aufbau des «Low Flight Network» (LFN) zu: Das schweizweite Netzwerk aus satelliten-gestützten Instrumentenflugrouten, das Helikoptern auch bei schlechter Sicht sichere Navigation zwischen Rega-Basen, Flughäfen und Spitälern ermöglicht, wurde von der Rega initiiert und gemeinsam mit der Luft-waffe und dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) aufgebaut. Seit dem politischen Ent-scheid zur Einstufung als «kritische nationale Luftfahrtinfrastruktur» Mitte 2021 läge dieses Netzwerk in der Verantwortung des Bundes. Weil es aber nicht vorwärtsgeht, treibt die Rega das Projekt weiter voran.

Das unsichtbare Strassennetz in den Wolken

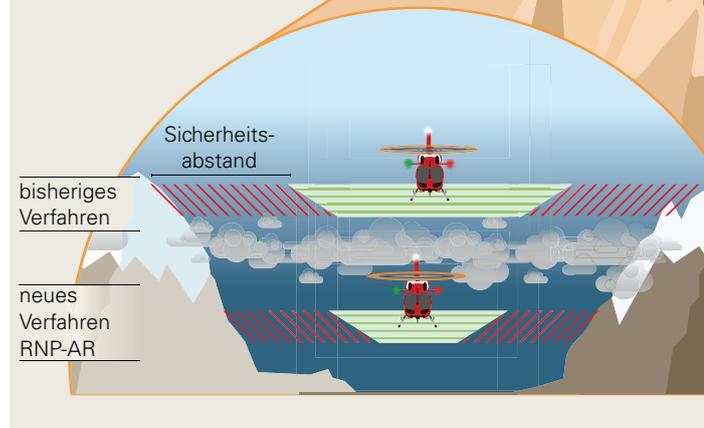
Die LFN-Routen verbinden verschiedene Regionen in der Schweiz miteinander, ähnlich einem Netz von Autobahnen. Die «Zu- und Abfahrten» auf dieses Netz befinden sich bei Rega-Basen, Flughäfen und Spitälern. Die bisher realisierten «Abfahrten», beispielsweise beim Inselspital Bern oder beim Universi-tätsspital Zürich, wurden als sogenannte LPV-Point-in-Space-Verfahren entwickelt. Diese Anflugverfahren beinhalten eine satel-litengestützte, vertikale und horizontale Kurs-führung bis zu einem definierten Punkt vor dem Landeplatz, wo der Pilot entscheidet, die Landung unter Sichtflugbedingungen aus-zuführen oder im Autopiloten der vordefinierten Ausweichroute zu folgen. Die nach diesem Verfahren gestalteten Routen benötigen viel Platz und Abstand zu Hindernissen. Es sind auch keine Kurven im Anflug möglich, beispielsweise um die Route der Topografie anzupassen.

Höchste Präzision für anspruchsvolles Gelände

RNP-AR-Verfahren können präziser und enger entworfen werden, weil sie höhere Anforderungen an die Navigationsgenauigkeit, die technische Ausrüstung des Helikopters sowie an die Aus-bildung der Crew stellen. Dank hochentwickelter Avionik, der Genehmigung (AR=Authorization Required) des Regulators und der strengen Be-triebsverfahren können RNP-AR-Verfahren bei gleicher Sicherheit geringere Puffertoleranzen nutzen.

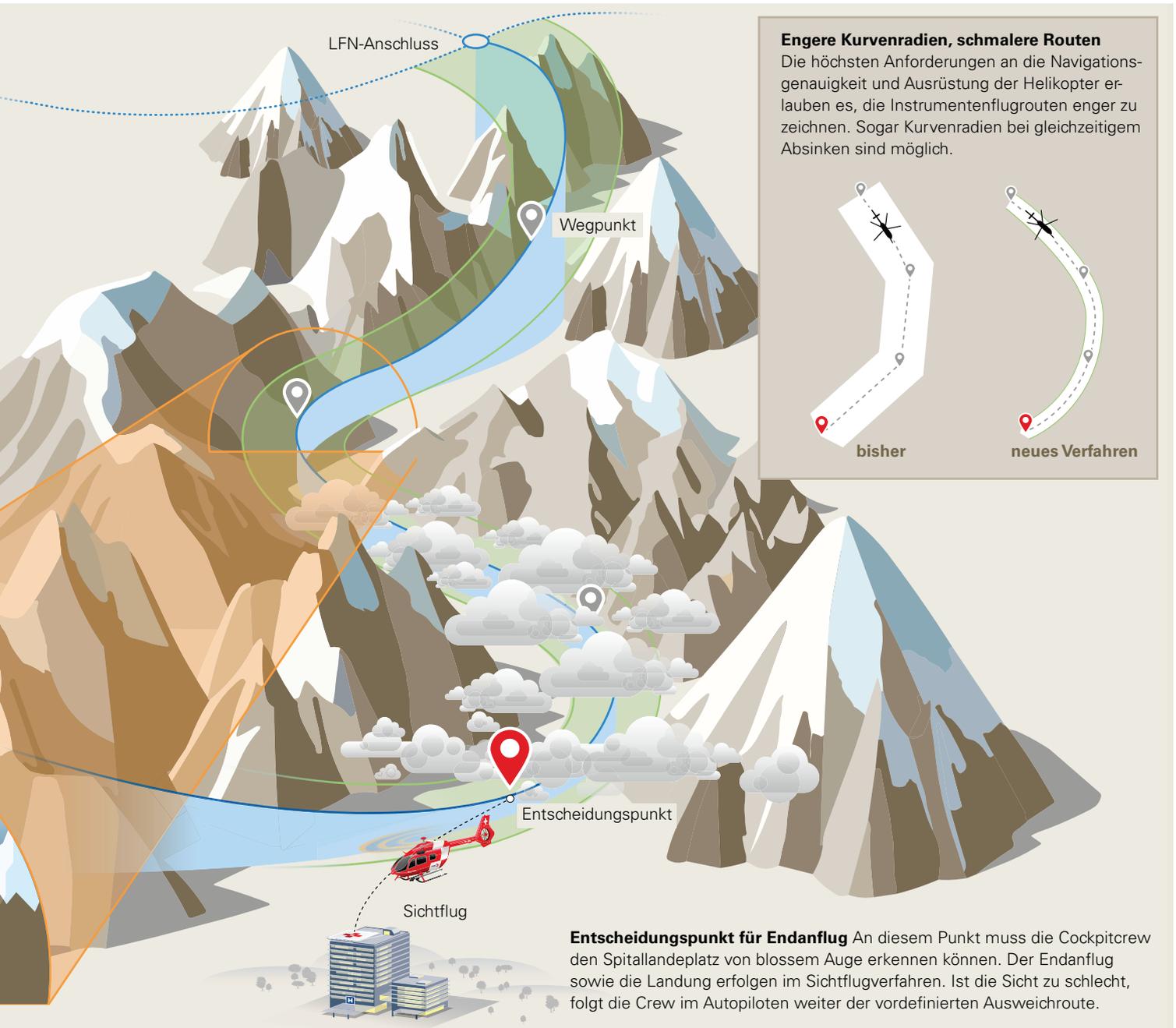
Die Kombination aus moderner Satellitennavigation, Trägheitsnavigationssystemen und Autopilot erlaubt eine sehr genaue Führung entlang der geplanten Route, selbst mit engen Kurvenradien und steilen Sinkflugprofilen, was herkömmliche RNP-Verfahren nicht zulassen.

So können An- und Abflugrouten optimal an schwie-riges Gelände angepasst werden. Dies erlaubt sichere Anflüge in engen Tälern, und der Entschei-dungspunkt kommt näher beim Spital zu liegen: Je näher dieser Punkt beim Spital liegt, desto tiefer kann die Wolkendecke sein, und die Rega-Crews können das Spital trotzdem noch anfliegen.



Neue Herausforderungen in den Alpentälern

Die bei Zentrumsspitalern realisierten «Ab-fahrten» befinden sich alle im Mittelland, wo die flache Topografie es erlaubt, die breiten Anflugrouten mit genügend Abstand zum Gelände zu gestalten. Anders sieht es jedoch in den Alpentälern, wie beispielsweise im Engadin, bei Davos oder im Berner Oberland aus, wo die Topografie rund um die Spitäler den Einsatz von herkömmlichen IFR-Anflug-verfahren verunmöglicht. Die Lösung dieses Problems war für die Rega seit Längerem



klar: Es galt, für diese Regionen ein noch präziseres IFR-Verfahren, das in der Flächenfliegerei schon vereinzelt eingesetzt wird, zu nutzen. Das sogenannte RNP-AR-Verfahren (RNP-AR = Required Navigation Performance Authorization Required) erlaubt eine äusserst genaue und optimal an das Gelände adaptierte Routenführung und ermöglicht es, die Routen allgemein «schmäler» sowie mit engeren Kurvenradien und Sinkflugprofilen zu entwickeln. Damit kann die Rega Instrumentenanflugverfahren auch in der anspruchsvollen Topografie von Alpentälern realisieren,

wo Hindernisse umflogen werden müssen und sich der sogenannte Entscheidungspunkt möglichst nahe und in geringer Höhe beim Spital befinden sollte: ähnlich einer engen Passstrasse in anspruchsvollem Gelände, wo es keinen Platz für eine breite Autobahn gibt.

Navigationsgenauigkeit auf höchstem Niveau

Diese «engen» Luftstrassen wiederum stellen höchste Anforderungen an die

Navigationsgenauigkeit der Helikopter mit deren Navigations- und Autopilotensystemen. Annähernd vergleichbar ist dies mit dem autonomen Fahren eines Autos: Die Anforderungen an die Navigationsgenauigkeit und an den Autopiloten sind auf einer breiten und geraden Autobahn geringer als auf einer Passstrasse mit enger Fahrbahn und Haarnadelkurven. Die Herausforderung bei der Realisierung dieser Idee erinnert an die berühmte «Huhn-Ei-Frage»: Weil es in der Helikopterfliegerei weltweit noch keinen für ein RNP-AR-Verfahren zugelassenen Helikopter gab, konnte bisher auch kein RNP-AR-Verfahren genehmigt werden. Und ohne vorhandene Verfahren konnten keine Helikopter zertifiziert werden.

Die Rega übernimmt die Initiative

Damit gab sich die Rega jedoch nicht zufrieden: Sie hatte sich vor einiger Zeit zum Ziel gesetzt, dieses neue Verfahren zu nutzen, und brachte deshalb die verschiedenen Akteure, die an den Kriterien für eine Zulassung mitarbeiten müssen, an einen Tisch. Im Projekt ARIOS (Advanced Rotorcraft IFR Operations in Switzerland) hat die Rega gemeinsam mit dem BAZL und der Europäischen Flugsicherheitsbehörde EASA, Verfahrensdesignern, Helikopterherstellern und weiteren Experten die Kriterien für RNP-AR-Helikopterverfahren entwickelt. Die Rega führte in den vergangenen Jahren intensiv Messflüge durch, erstellte Risikoberechnungen und entwarf und testete eine neue Instrumentenflugroute für das Spital Interlaken und den Regionalflyhafen Samedan. In der Folge wurde der Kriterienkatalog auf Basis der Mess- und Testflüge angepasst und bestätigt. Schliesslich konnte die Rega beim BAZL die erforderlichen Nachweise zur Genehmigung für die Verfahren beim Spital Interlaken einreichen.

Begriffserklärungen

IFR (Instrument Flight Rules): Bei Flügen nach Instrumentenflugregeln wird nicht nach Sicht (englisch: Visual Flight Rules, VFR), sondern ausschliesslich mithilfe von Instrumenten und Navigationssystemen geflogen. IFR ist Voraussetzung, um durch Wolken- oder Nebelschichten zu fliegen, und ermöglicht sichere Einsätze bei schlechten Wetterbedingungen.

LFN (Low Flight Network): ein schweizweites Netz aus vordefinierten IFR-Routen, das Rega-Basen, Flughäfen und Spitäler verbindet, um wetterunabhängige Rettungsflüge zu ermöglichen.

PinS (Point-in-Space): ein satellitengestütztes IFR-Anflugverfahren für Helikopter, bei dem der Pilot bis zu einem definierten Punkt nach Instrumenten- und ab da bis zur Landung nach Sichtflugregeln fliegt.

RNP (Required Navigation Performance): ein Navigationsverfahren mit definierter Genauigkeit, das moderne Bordcomputer und Satellitenavigation nutzt.

RNP-AR (Authorization Required): eine erweiterte RNP-Version mit noch höherer Präzision, engeren Toleranzen und speziellen Zulassungsanforderungen für anspruchsvolle Anflüge.

Zusammenhänge: Das Low Flight Network basiert auf satellitengestützten IFR-Routen und nutzt RNP-(AR)- und PinS-Verfahren für Anflüge, etwa bei Spitälern.

Interlaken als erste RNP-AR-Route

Die Wahl der Region Interlaken als erstes Einsatzgebiet für RNP-AR war naheliegend: Die Rega-Basis Wilderswil, die nur wenige Flugminuten vom Spital Interlaken entfernt liegt, weist das höchste Einsatzaufkommen aller Gebirgsbasen auf. In der anspruchsvollen Topografie rund um Interlaken mit engen Tälern und hohen Gipfeln kommt die Präzision des Verfahrens voll zur Geltung. Das BAZL hat die Unterlagen geprüft und das Verfahren im vergangenen Juli zugelassen. Somit sind die Grundlagen gelegt, damit das «Low Flight Network» weiter ausgebaut und insbesondere Spitäler in den Alpentälern daran angeschlossen werden können.

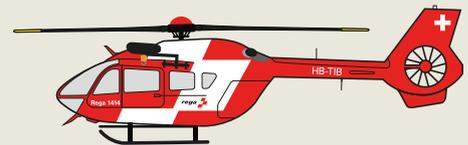


Oben blau, unten grau: IFR-Verfahren ermöglichen den Flug mittels Autopilot durch die Nebeldecke ins Spital.

Ausblick: mehr Sicherheit für die Luftrettung

Mit dem neuen RNP-AR-Verfahren lassen sich Hindernisse wie Stromleitungen oder Berggipfel sicher umfliegen, und präzise Anflugrouten minimieren die Risiken für Crews, Patientinnen und Patienten. Doch auch dieses Verfahren hat seine Grenzen: Extrem schlechte Wetterbedingungen wie Vereisung, dichter Nebel in Bodennähe oder starke Winde können Einsätze weiterhin verunmöglichen. Trotzdem ist das RNP-AR-Verfahren ein bedeutender Meilenstein auf dem Weg zur Verwirklichung der Rega-Vision. Eine Vision, die eben genau das ist: ein Ziel, das man anstrebt und dem man immer näherkommen will, im Wissen darum, dass man eine Vision zwar verfolgen kann, aber wohl nie ganz erreichen wird. Ein Antrieb, Technologien weiterzuentwickeln, um noch mehr Menschen in Not zu helfen – sicher und zuverlässig, selbst unter den schwierigsten Bedingungen.

Keiner fliegt so präzise wie der neue Rega-Helikopter



Eine wichtige Rolle beim weiteren Ausbau der Instrumentenflugrouten nehmen die 21 neuen Rega-Helikopter des Typs Airbus H145 D3 «Version Rega» ein, die bis Ende 2026 die aktuelle Flotte ersetzen werden. Der neue Rettungshelikopter kann nämlich etwas, was kein anderer Helikopter kann: Der Hersteller Airbus hat auf Anfrage der Rega den weltweit ersten Helikopter entwickelt, der mit einer Navigationsgenauigkeit von RNP 0,1 zugelassen werden wird. Das bedeutet, der Helikopter muss in der Lage sein, seine Position auch ohne GPS mit einer maximalen Abweichung von 0,1 nautischen Meilen (185 Meter) oder weniger über eine bestimmte Distanz zu halten. Die aktuellen Helikopter modernster Bauart sind für eine Navigationsgenauigkeit von RNP 0,3 (555 Meter) zugelassen.

Für die neuen Rega-Helikopter mussten verschiedene Systeme und Komponenten neu entwickelt, aufeinander abgestimmt, getestet und verbaut werden. Hersteller und Rega rechnen damit, dass die Zulassung für die Systeme, die bereits in den Maschinen verbaut wurden, bis Ende 2025 eintreffen wird. Die neue Flotte mit der erhöhten Navigationsgenauigkeit wird es der Rega erlauben, künftig sogar noch schmalere und tiefer liegende Luftstrassen zu bauen und sicher zum Wohl von Patientinnen und Patienten zu nutzen.

Rückblick



Die Rega blickt auf ein ereignisreiches Jahr zurück, das von der Flotten-erneuerung und zukunftsweisenden Investitionen in die Infrastruktur geprägt war – immer mit dem Ziel, die Luftrettung in der Schweiz zugunsten der Patientinnen und Patienten weiter zu verbessern.

Erster Rettungshelikopter der neuen Flotte

Der erste von insgesamt 21 neuen Airbus Helicopters H145 D3 ist Anfang Dezember 2024 beim Rega-Center am Flughafen Zürich gelandet. Bevor der neue Rega-Helikopter mit Fünfblattrotor für Patientinnen und Patienten im Einsatz stehen wird, erfolgt der Einbau der Innenausstattung. Diese wurde nach den Vorgaben der Rega entwickelt und auf Basis der mit dem Vorgängermodell gemachten Erfahrungen weiter verbessert. Der erste neue Rega-Helikopter wird auf der Basis Lausanne stationiert werden. Die neuen Maschinen sind die weltweit modernsten ihrer Art: leistungsstark, geräumig und hoch präzise in der Navigation.

Die ausgemusterten H145 finden in Neuseeland und Marokko eine neue Heimat. Vier Maschinen wurden an die GCH Aviation mit Sitz in Christchurch (NZ) verkauft. Die anderen vier werden von der Königlich-Marokkanischen Gendarmerie übernommen, welche bereits die ehemaligen EC145 der Rega einsetzt. Wohin die AgustaWestland Da Vinci der Gebirgsbasen und der EC135 der Basis Genf verkauft werden, ist noch nicht abschliessend geklärt.



Videos, Fotos und mehr Informationen zur neuen Rega-Flotte:
rega.ch/h145



Modernste Technik für den sicheren Transport der Kleinsten

Die Rega hat für Einsätze für Frühgeborene einen neuen Transportinkubator beschafft. Seit Ende August 2024 kommt er im Ambulanzjet und im Rettungshelikopter zum Einsatz. Der vorherige Inkubator war in die Jahre gekommen und das dazugehörige Beatmungsgerät nicht mehr zu warten. Der neue Inkubator ist auf dem neuesten Stand der technischen Entwicklung und bietet unter anderem ein besonders sicheres Rückhaltesystem zur Fixierung des Kindes. Zudem ist es möglich, die Inkubatorhaube zu entfernen: So können Kinder bis zu einem Gewicht von 20 Kilogramm transportiert und mit denselben, auf sie ausgerichteten Geräten beatmet und überwacht werden. Das gleiche Modell ist auch im Kinderspital Zürich im Einsatz, was den Austausch und die Zusammenarbeit erleichtert.

Suche zur Rettung: Weiterentwicklung

Um die Suche zur Rettung – auch bei schlechten Wetterbedingungen – kontinuierlich zu verbessern, wurden im vergangenen Jahr Projekte verfolgt, die den Fachspezialisten Suche der Rega weitere Möglichkeiten bieten, um nach Vermissten zu suchen.

Der mit einer Wärmebildkamera und dem Mobilfunkortungssystem «Lifeseeker» ausgerüstete Suchhelikopter ermöglicht es, grosse Gebiete sowohl bei Tag als auch bei Nacht aus der Luft abzusuchen. Dieses Lifeseeker-System wurde um eine Seitenantenne erweitert, was künftig die Ortung von Mobiltelefonen oberhalb des Helikopters bei tief liegender Wolkendecke ermöglicht. Das Lifeseeker-System soll auch die bodengebundene Suche unterstützen können – insbesondere bei Wetterbedingungen, die einen Suchflug verhindern. In enger Zusammenarbeit mit den Fachspezialisten Suche der Rega können Bergretterinnen und Bergretter der Alpinen Rettung Schweiz (ARS) dieses Mobilfunkortungssystem in Zukunft auch zu Fuss im Gelände einsetzen. Der dafür entwickelte Rucksack, der Lifeseeker-Backpack, wurde bereits erfolgreich getestet. Vor der definitiven Einführung stehen noch weitere Tests an.



Der Prototyp des Lifeseeker-Backpacks: Sein Inneres beherbergt die gesamte Technik, mit dem Lifeseeker in der Mitte.

Mehr Infos über die Suche zur Rettung:
rega.ch/suchezurrection



Links: Spatenstich für die neue Einsatzbasis in Mollis (GL).
Unten: Visualisierung des Holzbaus.



Investitionen in die Infrastruktur

Bei drei Bauprojekten wurden im vergangenen Jahr zukunftsweisende Meilensteine erreicht: Mit dem Spatenstich auf der Basis Mollis erfolgte der Start für den ersten Holzbauhangar der Rega. Die neue Einsatzbasis wird den Molliser Crew optimale Bedingungen bieten, um rund um die Uhr für Menschen in Not einsatzbereit zu sein. Der Bezug des Neubaus ist auf die Wintersaison 2025 geplant.

Die Realisierung der dringend benötigten neuen Einsatzbasis am Engadiner Regionalflughafen Samedan rückt ebenfalls näher: Der Unterbaurechtsvertrag wurde im Dezember 2024 verabschiedet und das Baugesuch beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) eingereicht. Geplant ist ein moderner Holzbau im nördlichen Bereich des Flughafens. In die neue Helikopterbasis werden dereinst die Rega, HeliBernina und Swiss Helicopter einziehen. Seit Jahrzehnten versucht die Rega, ihre veraltete Einsatzbasis auf dem Regionalflughafen Samedan zu erneuern. Ein

grösserer Hangar ist dringend notwendig, denn Ende 2026 wird die Engadiner Crew einen grösseren Rettungshelikopter erhalten.

Die Rega investiert auch in die Verbesserung der Luftrettung in der Romandie: Derzeit wird in Genf der bestehende Hangar der Basis erweitert, damit dort im Juni 2025 ebenfalls ein neuer Rega-Helikopter H145 D3 stationiert werden kann. Zudem werden Schlafräume für die Crew, die künftig auch nachts auf der Basis bleiben wird, geschaffen. Die erhöhte nächtliche Einsatzbereitschaft verbessert die medizinische Versorgung aus der Luft für die Bevölkerung in der gesamten Region. Die Umbauarbeiten sollen im zweiten Quartal 2025 abgeschlossen sein.



Alle 14 Einsatzbasen der Rega im Überblick:
[rega.ch/standorte](https://www.rega.ch/standorte)

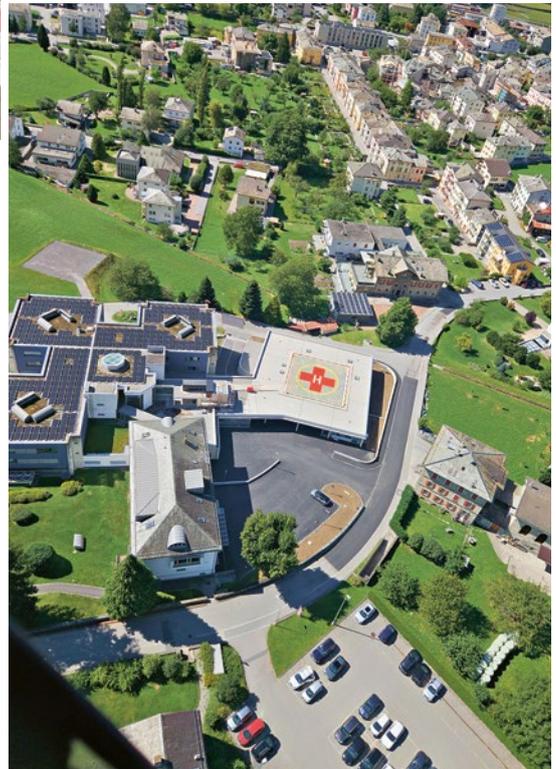


Präklinische Forschung: Rega an internationaler Studie beteiligt

Die Rega ist bestrebt, die medizinische Versorgung ihrer Patientinnen und Patienten immer weiter zu verbessern. Deshalb engagiert sie sich unter der Leitung von Chefarzt Prof. Dr. med. Roland Albrecht auch bei wissenschaftlichen Fragestellungen in der Notfallmedizin.

Eine internationale Studie, an der Forschende aus Dänemark, den Niederlanden und Deutschland sowie das Inselspital Bern und die Rega beteiligt waren, stellt die gängige Praxis der Sauerstoffgabe bei Schwerverletzten infrage. Die Ergebnisse wurden im Dezember 2024 in der Fachzeitschrift JAMA (Journal of the American Medical Association) publiziert und stossen auf grosses Interesse in der Notfall- und Rettungsmedizin.

Insgesamt waren fünf grosse Traumazentren und 15 Rettungshelikopter an der Studie beteiligt – in der Schweiz das Inselspital Bern sowie drei Rega-Helikopter. Untersucht wurde, ob eine geringere Sauerstoffgabe gegenüber der hochdosierten Sauerstoffgabe in den ersten acht Stunden nach einem physischen Trauma die Sterberate oder Komplikationen innerhalb von 30 Tagen verringert. Die Studie zeigte: Weniger Sauerstoff könnte sicherer sein und Komplikationen wie Lungenschäden verhindern. Aufgrund dieser Resultate passt die Rega die Sauerstoffgabe bei der Versorgung ihrer Patientinnen und Patienten an.



Neue Spitallandplätze

Die Rega beteiligte sich auch im Jahr 2024 mit Beratung, Expertise sowie teilweise auch finanziell an der Modernisierung von Spitallandplätzen in der Schweiz. Mehrere Landplätze, die mit Unterstützung der Rega realisiert worden sind, wurden in Betrieb genommen oder stehen kurz davor: am Kantonsspital Baden (KSB), am Centro sanitario Valposchiavo, an den Hôpitaux Universitaires Genève (HUG) und beim neuen Kinderspital Zürich. Die Rega hat ausserdem finanzielle Unterstützung für die Landplätze des Kantonsspitals St.Gallen sowie des Ostschweizer Kinderspitals gesprochen.



Nationale Koordinationsstelle für Patientinnen und Patienten aus der Ukraine

Die Rega unterstützte die Behörden im Jahr 2024 weiterhin als nationale Koordinationsstelle. Im Auftrag des Koordinierten Sanitätsdienstes des Bundes (KSD) koordiniert sie seit September 2022 die Aufnahme von behandlungsbedürftigen Zivilpersonen aus der Ukraine. Bis Ende 2024 wurde über diesen Aufnahme-mechanismus 53 Patientinnen und Patienten eine Behandlung in der Schweiz ermöglicht. Insgesamt führte die Rega im Rahmen dieses humanitären Hilfsprogramms 25 Ambulanzflüge und eine medizinische Begleitung auf einem Linienflug durch.

Neu im Einsatz: die PIU 2.0

Die erste Einheit der komplett überarbeiteten «Patient Isolation Unit» (PIU) zum Transport von hoch infektiösen Patientinnen und Patienten ist seit dem Frühjahr 2024 im Einsatz. Der grosse Vorteil der PIU 2.0 ist der modulare Aufbau, der es neu erlaubt, sie jederzeit einfach im Ambulanzjet mitzuführen und bei Bedarf in wenigen Minuten aufzubauen. So kann auch erst am Zielort entschieden werden, ob die PIU benötigt wird oder nicht. Bis anhin musste dieser Entscheid noch im Rega-Center vor dem Abflug getroffen werden. Diente die PIU bislang primär dem Schutz der Crews, können neu auch immunsupprimierte, frisch transplantierte oder für Transplantationen vorgesehene Patientinnen und Patienten in keimfreier Luft darin transportiert werden. Im laufenden Jahr werden neu zwei Helikopter-Einsatzbasen als Kompetenzzentren für PIU-Flüge etabliert.



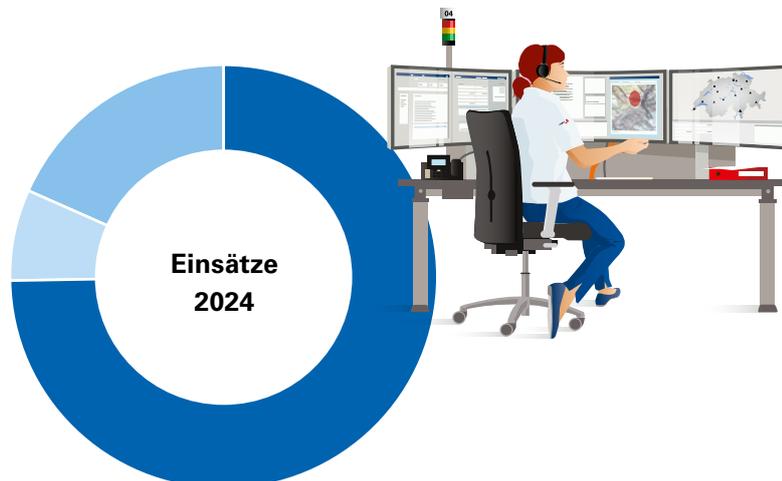
Weitere Projekte, die mithilfe des eigenen Design- und Entwicklungsbetriebs realisiert wurden:
[rega.ch/engineering](https://www.rega.ch/engineering)

Einsatz- bilanz



Erneut ein intensives Einsatzjahr

Die Dienste der Rega waren auch im Jahr 2024 sehr gefragt. Die Einsatzzentrale organisierte rund 20 000 Einsätze; das sind im Durchschnitt 54 Einsätze pro 24 Stunden. Die Rettungshelikopter der Rega transportierten etwas weniger Personen als im Vorjahr, die Ambulanzjets etwas mehr.



	2024	2023	+/-
Total Einsätze	19 667	20 647	-4,7 %
● Helikopter	14 714	15 695	-6,3 %
● Jet/Linie	1 367	1 372	-0,4 %
● Übrige Einsätze ¹	3 586	3 580	+0,2 %

¹ Transporte mit Ambulanzen, Einsätze zugunsten Alpine Rettung Schweiz, Spéléo-Secours, Redog etc.



Einsätze Helikopter

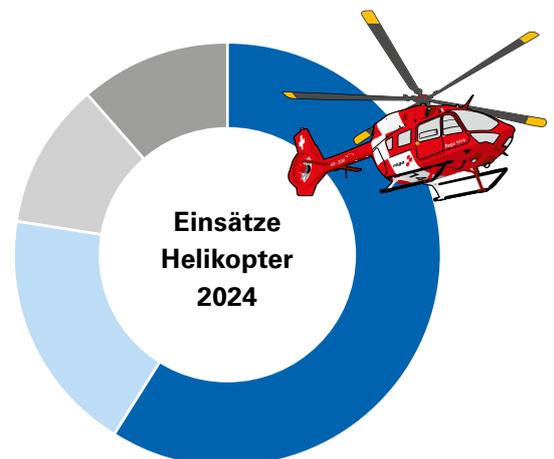
Die Einsatzleiterinnen und -leiter der nationalen Luftrettungszentrale der Rega koordinieren die Einsätze der 14 über die ganze Schweiz verteilten Helikopterbasen sowie Einsätze von Partnerorganisationen. Im letzten Jahr organisierten sie insgesamt 14 714 Helikoptereinsätze. Gegenüber dem Vorjahr waren dies 6,3 % weniger. Etwas abgenommen hat sowohl die Zahl der Rettungseinsätze der Helikoptercrews am Ereignisort (8693, -6,3 %) als auch jene der Verlegungsflüge von kleineren Spitälern in Zentrumsspitäler (2729, -8,8 %). Die Rega-Helikopter waren 2848-mal nachts in der Luft (-9,9 %). Demnach findet jeder vierte Primär- oder Sekundäreinsatz in der Nacht statt. Die Anzahl der von der Rega-Einsatzzentrale organisierten Contadino-Einsätze beläuft sich auf 1648 (-4,1 %). Diese Transporte von verletzten oder toten Nutztieren zugunsten der Berglandwirtschaft führen kommerzielle Helikopter-Transportunternehmen im Auftrag der Rega oder Rega-Nachwuchspiloten mit dem Trainingshelikopter aus.

	2024	2023	+/-
Total Einsätze	14 714	15 695	-6,3 %
davon Nachteinsätze	2 848	3 161	-9,9 %
● Primäreinsätze ¹	8 693	9 282	-6,3 %
● Sekundäreinsätze ²	2 729	2 993	-8,8 %
● Einsätze Bergbauern	1 648	1 719	-4,1 %
● Spezielle Einsätze ³	1 644	1 701	-3,4 %

¹ Notfalleinsätze direkt am Ort des Ereignisses

² Verlegungen von Spital zu Spital, Neonatologie, Organtransporte

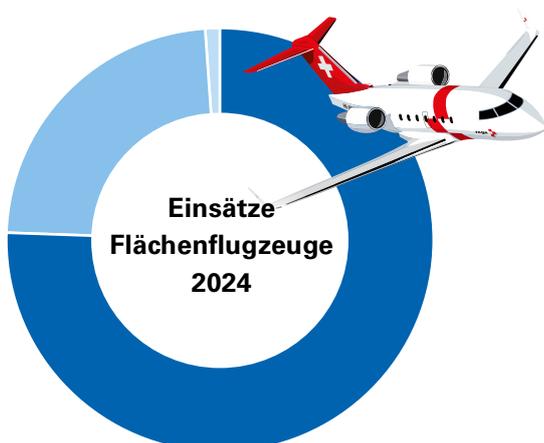
³ Nicht-medizinische Rega-Einsätze (Such-, Routensicherungs- und Rekognoszierungsflüge für Einsatzpartner) und durch Fremdhelikopter geleistete Einsätze





Einsätze Flächenflugzeuge

Im letzten Jahr waren die drei Rega-Jets fast gleich häufig in der Luft wie im Vorjahr: Die Rega-Crews flogen insgesamt 1033 Einsätze (+1,2 %) und repatriierten 1029 verletzte oder erkrankte Patientinnen und Patienten an Bord der Ambulanzjets (+1,4 %). Gesamthaft waren die Rega-Jets 4733 Stunden in der Luft (-1,4 %). Für 319 Personen organisierte die Jet-Einsatzzentrale einen Flug an Bord eines Linienflugzeugs (-5,6 %). Diese ökonomische und ökologische Alternative zum Ambulanzjet wird immer dann eingesetzt, wenn der Zustand der Patientin oder des Patienten stabil genug ist, keine negativen Auswirkungen auf Mitreisende zu erwarten und ausreichend Sitzplätze an Bord des Linienflugzeugs verfügbar sind. 71 Patienten (-15,5 %) wurden in Begleitung eines Flugarztes oder einer Intensivpflegefachperson der Rega in einem Linienflugzeug repatriiert. Die Anzahl unbegleiteter Repatriierungen beläuft sich auf 248 (-2,4 %). In diesen Fällen organisiert die Einsatzzentrale den Rücktransport für Patientinnen und Patienten, die ihre Heimreise ohne Begleitung antreten können.



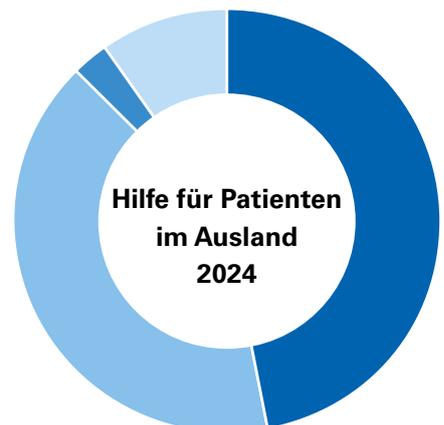
	2024	2023	+/-
Total Einsätze	1367	1372	-0,4 %
● Ambulanzjets	1033	1021	+1,2 %
● Linienflugzeuge	319	336	-5,1 %
● Eingecharterte Flugzeuge	15	15	0,0 %



Medizinische Beratung

Jeder Repatriierung geht eine gründliche medizinische Abklärung durch eine Beratungsärztin oder einen Beratungsarzt der Rega voraus. In Absprache mit der Einsatzleitung entscheidet sie oder er, ob die Rückführung einer Patientin oder eines Patienten notwendig und sinnvoll ist und, falls ja, wie diese durchgeführt wird. Wie die Einsatzleiterinnen und -leiter arbeiten die Beratungsärztinnen und -ärzte im 24-Stunden-Betrieb. Bei 1204 Personen (+8,4 %) konnten sie durch eine telefonische Beratung weiterhelfen, bei 1348 Patientinnen und Patienten war ein Rücktransport in die Heimat angezeigt – mit dem Ambulanzjet der Rega oder an Bord eines Linienflugzeugs. Einzelne Versicherungen lassen die akute medizinische Situation ihrer im Ausland verunfallten oder erkrankten Versicherungsnehmer durch Rega-Ärztinnen und -Ärzte abklären, auch wenn es sich um Nicht-Gönner handelt. Die Rega gibt jeweils eine Transportempfehlung aus medizinischer Sicht ab, und die Versicherung entscheidet, ob und wie eine Repatriierung stattfinden soll.

	2024	2023	+/-
Total Patientinnen und Patienten	2552	2464	+3,6 %
● Medizinische Beratung	1204	1111	+8,4 %
● Repatriierung im Rega-Ambulanzjet	1029	1015	+1,4 %
● Repatriierung auf Linienflug begleitet	71	84	-15,5 %
● Repatriierung auf Linienflug nicht begleitet	248	254	-2,4 %

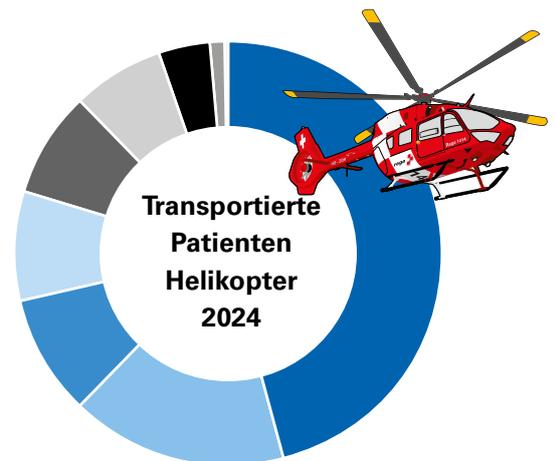


Transportierte Patientinnen und Patienten

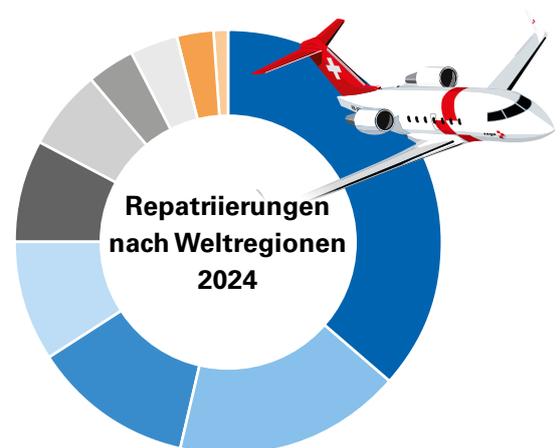
Insgesamt transportierten die Rega-Crews 12 847 Patientinnen und Patienten (–6,0 %) an Bord ihrer Rettungshelikopter und Ambulanzjets. Im Durchschnitt halfen die Einsatzcrews somit 35 Patientinnen und Patienten pro Tag.

Die Anzahl Patientinnen und Patienten und die der Einsätze sind jeweils nicht deckungsgleich. Dies, weil entweder mehrere Patienten an Bord sein können oder auch Flüge ohne Patienten stattfinden, etwa bei ergebnislosen Suchflügen eines Rega-Helikopters. Die Einsatzzahlen der Helikopter unterliegen natürlichen Schwankungen und spiegeln die Wetterbedingungen, das Freizeitverhalten und die Reisetätigkeit der Schweizer Bevölkerung sowie ausländischer Touristen in der Schweiz wider. Auch die Anzahl Repatriierungen schwankt, und die Einsatzfähigkeit der Rega-Jets ändert sich entsprechend der Reise- und Arbeitstätigkeit der Schweizer Bevölkerung im Ausland.

	2024	2023	+/-
Total Patientinnen und Patienten	11 499	12 321	–6,7 %
● Krankheiten	5 300	5 659	–6,3 %
● Wintersportunfälle	1 867	1 944	–4,0 %
● Arbeitsunfälle	1 047	1 142	–8,3 %
● Bergunfälle	966	908	+6,4 %
● Andere Ursachen	944	1 008	–6,3 %
● Verkehrsunfälle	800	944	–15,3 %
● Sportunfälle	434	539	–19,5 %
● Flugunfälle	115	146	–21,2 %
● Lawinenunfälle	26	31	–16,1 %



	2024	2023	+/-
Total Patientinnen und Patienten	1 029	1 015	+1,4 %
● Südeuropa	377	382	–1,3 %
● Südosteuropa	177	163	+8,6 %
● Mitteleuropa	124	110	+12,7 %
● Westeuropa	94	94	0,0 %
● Afrika	80	63	+27,0 %
● Asien	64	50	+28,0 %
● Nord-, Mittel- und Südamerika	37	51	–27,5 %
● Naher und Mittlerer Osten	36	54	–33,3 %
● Nordeuropa	30	29	+3,4 %
● Osteuropa	10	17	–41,2 %
● Ozeanien	0	2	–100,0 %

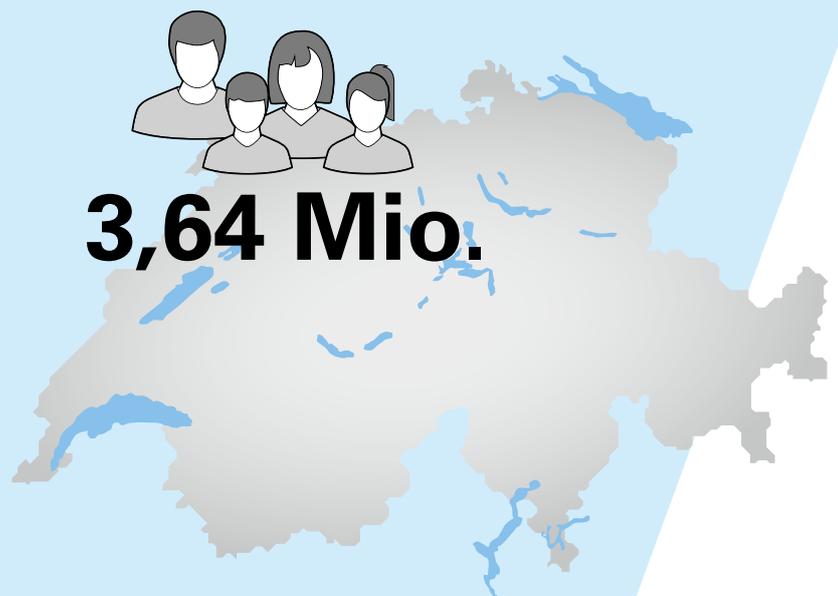


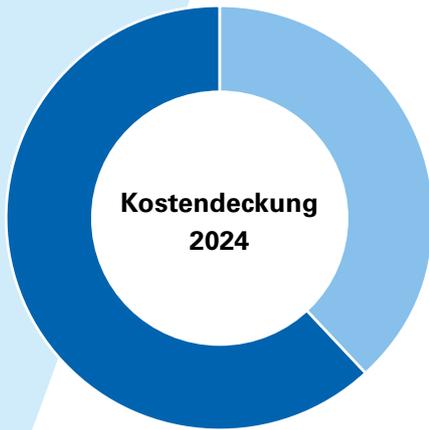
Kennzahlen

Die Rega ist eine selbstständige, private und gemeinnützige Stiftung. Mit insgesamt 3,64 Millionen Gönnerinnen und Gönnern ist sie fest in der Schweizer Bevölkerung verankert. Die Rega erbringt ihre Leistungen ohne Subventionen der öffentlichen Hand und ist politisch unabhängig. Sie ist fester Bestandteil der medizinischen Grundversorgung der Schweiz und trägt mit ihrer Tätigkeit zur Qualität des Wohn-, Wirtschafts- und Tourismusraums Schweiz bei.

Gönnerinnen und Gönnern

Dank des solidarischen Beitrags ihrer Gönnerinnen und Gönnern kann die Rega eine flächendeckende medizinische Grundversorgung aus der Luft erbringen – ganz ohne staatliche Subventionen. Dieses System ermöglicht der Schweiz eine Luftrettung, die weltweit Massstäbe setzt und grosse Anerkennung genießt. Auch im vergangenen Jahr durfte sich die Rega über eine grosse Unterstützung freuen: Per 31. Dezember 2024 waren insgesamt 3,64 Millionen Gönnerinnen und Gönnern im System der Rega erfasst.





- Gönnerbeiträge, Spenden und Nachlässe: **CHF 133,1 Mio.** (61,8 %)
- Versicherungen: **CHF 82,4 Mio.** (38,2 %)

Finanzielle Entwicklung und Investitionen

Im Geschäftsjahr 2024 betrug der Betriebsertrag der Rega 216,1 Millionen Franken. Demgegenüber stand ein Betriebsaufwand von 184,0 Millionen Franken. Daraus resultiert ein positives Betriebsergebnis von 32,1 Millionen Franken. Das Jahresergebnis beträgt 47,7 Millionen Franken. Im Jahr 2024 unterstützten die Gönnerinnen und Gönner die Rega mit Gönnerbeiträgen, Spenden und Nachlässen in der Höhe von 133,1 Millionen Franken und trugen so rund 61,8 Prozent der Gesamtkosten. Die übrigen 38,2 Prozent übernehmen Kranken-, Unfall- und Reiseversicherer in Form von Zahlungen für geleistete Einsätze. Entsprechend ihren strategischen Zielen ist die Rega zu fast 100 Prozent eigenfinanziert und benötigt für die Finanzierung ihrer Investitionen kein Fremdkapital.

Die wichtigsten Kennzahlen des Jahres 2024

Anzahl organisierte Einsätze	
Einsätze Helikopter	14 714
Einsätze Flächenflugzeuge	1 367
Übrige Einsätze ¹	3 586
Gönnerbeiträge, Spenden und Nachlässe (Mio. CHF)	133,1
Anzahl Gönnerinnen und Gönner (Mio.)	3,64
Anzahl Mitarbeitende ²	454
Betriebsertrag (Mio. CHF)	216,1
Betriebsaufwand (Mio. CHF)	184,0
Betriebsergebnis (Mio. CHF)	32,1
Bilanzsumme (Mio. CHF)	735,6

¹ Übrige Einsätze: Transporte mit Ambulanzen, Einsätze zugunsten Alpine Rettung Schweiz, Spéléo-Secours, Redog etc.

² Vollzeitstellen per Ende Dezember inkl. Tochtergesellschaften/Stiftungen



Die ausführliche Jahresrechnung finden Sie unter:

report.rega.ch

Corporate Governance



Die Stiftung Schweizerische Rettungsflugwacht Rega bezweckt, insbesondere in Not geratenen und hilfsbedürftigen Menschen in Anwendung der Grundsätze des Roten Kreuzes zu helfen, unabhängig vom Ansehen der Person, von der finanziellen Leistungsfähigkeit, der sozialen Stellung, der Nationalität, der Rasse, dem Glauben oder der politischen Überzeugung.

Die Rega ist in vollem Umfang einer guten Führung ihrer Organisation im Sinne der Corporate Governance verpflichtet. Es werden die Grundsätze der Non-Profit-Governance umgesetzt: Gewaltenteilung, Verantwortung und Effizienz, Transparenz, Wahrung der Interessen von Gönnerinnen und Gönnern, Spenderinnen und Spendern. Die Prinzipien der Regeln der Rega zur Corporate Governance sind in der Stiftungsurkunde, im Stiftungsreglement, im Organisationsreglement, im Geschäftsleitungsreglement, im Leitbild sowie im Verhaltenskodex der Rega verankert. Der Stiftungsrat überprüft die Prinzipien regelmässig.

Stiftungsrat

Der Stiftungsrat ist das oberste Organ der Rega. Er regelt nach Massgabe der Stiftungsurkunde

die Grundsätze der Organisation. Er erlässt das Leitbild und weiterführende Reglemente. Er verabschiedet die Strategie und das Budget. Er nimmt den Jahresbericht und die Jahresrechnung ab. Er regelt die Aufsicht und die Kontrolle über die Geschäftstätigkeit. Er genehmigt die Grundsätze der Entschädigungen für die Mitglieder des Stiftungsrates und der Geschäftsleitung.

Der Stiftungsrat besteht aus höchstens 15 Mitgliedern. Die Amtsdauer beträgt vier Jahre. Eine Wiederwahl ist zulässig bis zum 70. Geburtstag. Die Rega kennt keine Amtszeitbeschränkung für Stiftungsräte. Der Stiftungsrat wählt aus seiner Mitte einen Präsidenten sowie den fünfköpfigen Ausschuss und bestimmt dessen Aufgaben und Kompetenzen.

Ausschuss des Stiftungsrates

Der Ausschuss besteht aus fünf Stiftungsratsmitgliedern. Nebst dem Präsidenten des Stiftungsrates gehören ihm der Vizepräsident, der Präsident der Medizinischen Kommission, der Präsident der Finanzkommission und ein weiteres Stiftungsratsmitglied an.

Der Stiftungsratsausschuss nimmt an ihn delegierte Aufgaben wahr. Er koordiniert die ständigen Kommissionen des Stiftungsrates. Und er übt im Auftrag des Stiftungsrates die Aufsicht und die Kontrolle der Geschäftsführung aus und erteilt dazu die nötigen Weisungen an die Geschäftsleitung.

Weiter nehmen die Mitglieder des Ausschusses die Aufgabe und Verantwortung in den Verwaltungsräten der Tochtergesellschaften

Swiss Air Ambulance Ltd. und Airmed AG wahr.

Geschäftsleitung

Der Vorsitzende der Geschäftsleitung ist für die operative Führung, für die Ausführung der Beschlüsse des Stiftungsrates und des Ausschusses sowie für die Zuteilung der Aufgaben und Kompetenzen innerhalb der Organisation verantwortlich.

Aufgaben und Arbeitsweise der ständigen Kommissionen und des Beirates

Jedes Fachgremium hat ein Reglement, das die Aufgaben und Zuständigkeiten festlegt, und einen durch den Stiftungsrat gewählten Vorsitzenden. Die Kommissionen treffen sich regelmässig zur Beratung von Sachgeschäften, die durch ihre jeweiligen Vorsitzenden festgelegt werden.

Die Kommissionsmitglieder erhalten vor der Sitzung Unterlagen, die ihnen die ordentliche Vorbereitung auf die Behandlung der Tagesordnungspunkte erlauben.

Medizinische Kommission

Die Medizinische Kommission besteht aus dem Vorsitzenden Prof. Dr. med. Christian Kern und drei Ärzten, die Mitglieder des Stiftungsrates sind. An den Sitzungen nehmen der Vorsitzende der Geschäftsleitung sowie der Chefarzt und bei Bedarf weitere Fachpersonen mit beratender Stimme und Antragsrecht teil.

Die Medizinische Kommission ist beratendes Organ des Stiftungsrates und des Chefarztes. Sie behandelt und prüft Fachfragen aus dem Bereich der Notfall- und Rettungsmedizin, die in die Zuständigkeit des Stiftungsrates fallen, bevor dieser darüber befindet. Bei der Ausarbeitung von medizinischen Richtlinien und Qualitätskontrollen unterstützt die Kommission den Ärztlichen Dienst der Rega.

Finanzkommission

Die Finanzkommission setzt sich aus dem Vorsitzenden Josef Meier und weiteren Mitgliedern des Stiftungsrates zusammen. An den Sitzungen nehmen der Vorsitzende der Geschäftsleitung sowie der Finanzchef und bei Bedarf weitere Fachpersonen mit beratender Stimme und Antragsrecht teil.

Die Finanzkommission ist ein beratendes Fachgremium des Stiftungsrates. Sie bearbeitet Fragen der Finanzplanung, der Budgetierung, der Investitions- und Anlagepolitik, des internen Kontrollsystems und überprüft periodisch Art und Umfang der finanziellen Berichterstattung.

Beirat der Partnerorganisationen

Im Beirat sind unter dem Vorsitz von Franz Stämpfli Mitglieder des Rega-Stiftungsrates und folgende Partnerorganisationen vertreten: Alpine Rettung Schweiz, kommerzielle Helikopterbetriebe, Schweizer Luftwaffe, Seilbahnen Schweiz, Polizeikommandanten, Spéléo-Secours Schweiz, Feuerwehr

Koordination Schweiz (FKS) und Sanitätsnotrufzentralen 144.

Der Beirat beschäftigt sich mit Aufgaben im Bereich der vernetzten Zusammenarbeit und fördert den Informationsaustausch zwischen den einzelnen Partnerorganisationen.

Rechnungslegung und -kontrolle

Die Rechnungslegung der Stiftung Schweizerische Rettungsflugwacht Rega erfolgt in Übereinstimmung mit dem gesamten Regelwerk der Fachempfehlungen zur Rechnungslegung (Swiss GAAP FER, insbesondere Swiss GAAP FER 21) und vermittelt ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage (True and Fair View).

In der Rega wird das Vier-Augen-Prinzip angewendet. Grundsätzlich muss auf allen Hierarchieebenen kollektiv zu zweien gezeichnet werden. Der Stiftungsrat hat eine Kompetenzen- und Unterschriftenregelung erlassen. Deren Einhaltung wird durch interne und externe Kontrollen überprüft.

Risikomanagement – Internes Kontrollsystem IKS

Die hohe Komplexität der medizinischen Notfallrettung, gepaart mit den strengen luftrechtlichen Auflagen, sowie die Anforderungen des Obligationenrechts erfordern einen strukturierten Umgang mit Risiken. Die Rega hat die Anforderungen aus dem IKS (Internes Kontrollsystem) und dem Safety und Quality

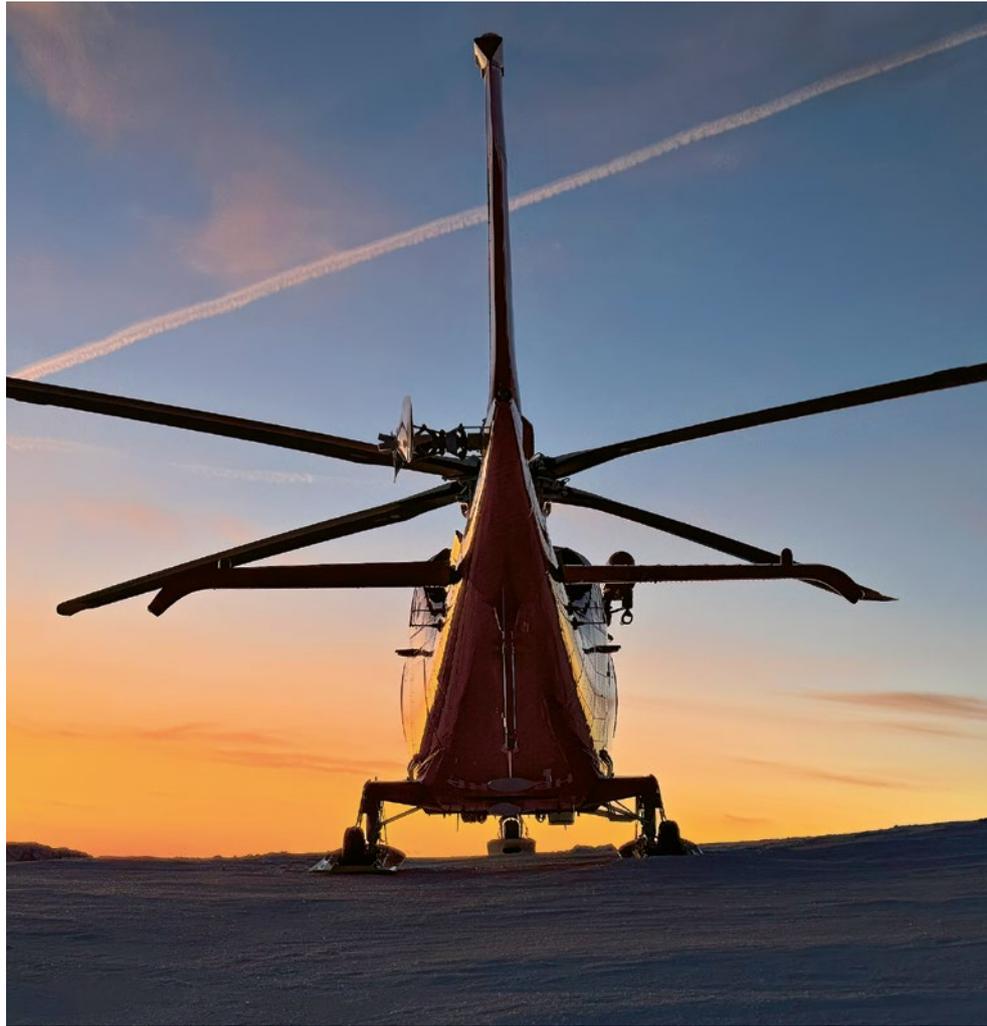
Management zu einem integrierten Risikomanagement zusammengefasst, um die Risiken ganzheitlich zu erfassen und Synergien zu nutzen.

Als oberstes Organ trägt der Stiftungsrat die Verantwortung für das Risikomanagement der Rega und all ihrer Tochtergesellschaften. Mit einer systematischen Vorgehensweise werden jährlich die wesentlichen Risiken identifiziert, bewertet und entsprechende Massnahmen zur Risikosteuerung ergriffen. Zudem werden die identifizierten Risiken laufend überwacht.

Beteiligungen der Rega

Die Rega ist an verschiedenen in der Schweiz domizilierten Gesellschaften beteiligt. Strategische Beteiligungen an Gesellschaften und Stiftungen, an denen die Schweizerische Rettungsflugwacht Rega direkt oder indirekt mehr als 50 Prozent der Stimmrechte hält oder über die der Stiftungsrat die Kontrolle ausübt, sind in der Jahresrechnung konsolidiert. Eine Übersicht über diese Beteiligungen findet sich in der konsolidierten Jahresrechnung der Rega.

Weiter hält die Rega operative und funktionale Minderheitsbeteiligungen an Helikoptergesellschaften, Flugplatzgesellschaften und -genossenschaften sowie Partnergesellschaften. Dieses Beteiligungsportfolio dient der Erfüllung des Stiftungszwecks der Rega.



Im Rahmen der Vermögensverwaltung hält die Rega Beteiligungen und Anlagen, die durch externe Vermögensverwalter im Rahmen eines Vermögensverwaltungsauftrags bewirtschaftet werden.

Entschädigungen des Stiftungsrates

Die Entschädigung des Stiftungsrates richtet sich nach dem durch die Eidgenössische Stiftungsaufsicht genehmigten Reglement. Mit den Entschädigungen (Pauschalen, Sitzungsgelder und Spesen) ist ein Teil der Aufwendungen der Stiftungsräte für Sitzungsvorbereitungen, Aktenstudium und Sitzungen im Stiftungsrat, im Stiftungsratsausschuss, in Fach- und Ad-hoc-Kommissionen, im Beirat, in den

Partnerorganisationen, den Vorsorgestiftungen und den übrigen Gesellschaften, bei denen die Rega Beteiligungen hält, abgegolten. Sämtliche Entschädigungen des Stiftungsrates und von dessen Präsidenten werden in der konsolidierten Jahresrechnung der Rega ausgewiesen.

Stiftungsaufsicht

Als gemeinnützige Stiftung untersteht die Rega der Eidgenössischen Stiftungsaufsicht in Bern, welcher sie jedes Jahr Rechenschaft über ihre Geschäftsführung ablegt. Die letzte Beurteilung und Prüfung durch die Eidgenössische Stiftungsaufsicht erfolgte per 23. August 2023 ohne jegliche Beanstandungen.

Stiftungsrat



Michael Hobmeier
Präsident



Christian Kern
Vizepräsident



Patrizia Pesenti
Mitglied Ausschuss



Paul Hälg
Mitglied Ausschuss



Josef Meier
Mitglied Ausschuss



Heidi Hanselmann
Stiftungsrätin



Adrian Amstutz
Stiftungsrat



Franz Stämpfli
Stiftungsrat



Thomas Holderegger
Stiftungsrat



Markus Furrer
Stiftungsrat



Thomas von Wyl
Stiftungsrat



Petra Gössi
Stiftungsrätin



Gabriele Casso
Stiftungsrat



Richard Brogle
Stiftungsrat

Stiftungsrat Schweizerische Rettungsflugwacht Rega

Michael Hobmeier, Bäch, seit 2007
Präsident und Mitglied des Ausschusses

Christian Kern, Prof. Dr. med., Genf,
seit 2009 Vizepräsident und Mitglied des
Ausschusses

Patrizia Pesenti, Zollikon, seit 2009 Mitglied
des Ausschusses

Josef Meier, Wettingen, seit 2013 Mitglied
des Ausschusses

Paul Hälg, Dr. sc. techn., Wollerau, seit 2019
Mitglied des Ausschusses

Heidi Hanselmann, Walenstadt, seit 2010

Adrian Amstutz, Schwanden, seit 2013

Franz Stämpfli, Innertkirchen, seit 2015

Thomas Holderegger, Waldstatt, seit 2015

Markus Furrer, Prof. Dr. med., Felsberg,
seit 2019

Thomas von Wyl, Dr. med., Unterseen,
seit 2021

Petra Gössi, Küsnacht am Rigi, seit 2023

Gabriele Casso, Prof. Dr. med., Sorengo,
seit 2023

Richard Brogle, Dr. sc. techn., Kilchberg,
seit 2023

Medizinische Kommission

Christian Kern, Prof. Dr. med., Vorsitz

Gabriele Casso, Prof. Dr. med.

Markus Furrer, Prof. Dr. med.

Thomas von Wyl, Dr. med.

Finanzkommission

Josef Meier, Vorsitz

Michael Hobmeier

Paul Hälg, Dr. sc. techn.

Beirat Partnerorganisationen

Franz Stämpfli, Stiftungsrat Rega, Vorsitz

Stefan Goerre, Dr. med., Vertreter Schweizer
Alpen-Club SAC

Andy Scheurer, Vertreter Spéléo-Secours

Markus Denzler, Vertreter Polizei-
kommandanten

Marc Ziegler, Vertreter Seilbahnen Schweiz

Mariano Spada, Vertreter Schweizer Luft-
waffe

Roman Burkart, Vertreter Sanitätsnotruf-
zentralen 144

Renato Belloli, Vertreter Swiss Helicopter
Association (SHA)

Daniel Weisskopf, Vertreter Feuerwehr
Koordination Schweiz FKS

Revisionsstelle

KPMG AG, Zürich

Geschäftsleitung



Ernst Kohler
CEO



Andreas Lüthi
Finanzchef



Prof. Dr. med. Roland Albrecht
Chefarzt



Mario Agustoni
Leiter Helikopter Verfahren und
Training



Daniel Landert
Leiter Jet Einsatz



David Müller
Leiter Kommunikation
und Gönner



Philipp Simmen
Leiter Helikopter Einsatz

Organigramm per 1. Januar 2025

STIFTUNGSRAT

Stiftungsrat

Ausschuss des Stiftungsrates

KOMMISSIONEN **Medizinische Kommission**
Finanzkommission

GESCHÄFTSLEITUNG

CEO/Vorsitzender der GL

Ernst Kohler

RESSORT **Sicherheit und Qualität**
Stefan Isler

Medizin

Roland Albrecht

**Kommunikation und
Gönner**

David Müller

**Jet
Einsatz**

Daniel Landert

**Helikopter
Einsatz**

Philipp Simmen

**Helikopter Verfahren
und Training**

Mario Agustoni

Betrieb

Andreas Lüthi

Leitbild

Die Rega bringt rasche, professionelle medizinische Hilfe aus der Luft zu Patientinnen und Patienten. Das Leitbild bildet die Orientierungsbasis für alle unsere Tätigkeiten, für unsere Leistungen, unsere Strukturen und unser Handeln.

Unsere Aufgabe

Wir leisten rund um die Uhr schnelle und fachkundige Hilfe aus der Luft. Insbesondere bringen wir medizinische Hilfe zur Patientin oder zum Patienten und helfen in schwerwiegenden Notsituationen.

Unsere Hilfe besteht auch in medizinischer Beratung oder in der Bereitstellung unserer Infrastruktur.

Unsere Tätigkeiten zeichnen sich aus durch qualifiziertes Personal und optimale Ausrüstung auf dem Gebiet der Rettungs-, Medizinal- und Flugtechnik.

Unsere Grundidee

Wir sind eine nicht gewinnorientierte Organisation, die von Gönnerinnen und Gönnern getragen wird. Unsere Tätigkeit ist vorwiegend auf die Bedürfnisse der Schweizer Bevölkerung ausgerichtet.

Wir sind privat finanziert. Dies erlaubt uns eine unabhängige Tätigkeit im Dienst der Patientin und des Patienten.

Wir setzen uns im Interesse der Patientinnen und Patienten gegen eine Kommerzialisierung des Luftrettungswesens ein.

Noteinsätze und Einsätze zugunsten der Allgemeinheit werden nicht von einer Kostendeckung abhängig gemacht.

Unsere Einsatztätigkeit richtet sich nach den Grundsätzen des Roten Kreuzes.

Unsere Gönnerinnen und Gönner

Unsere Gönnerschaft ermöglicht mit ihren Spenden den Aufbau und den Betrieb einer Infrastruktur für die Luftrettung zugunsten der Schweizer Bevölkerung.

Unsere Gönnerinnen und Gönner geniessen im Falle eines Rega-Einsatzes Vorteile, die nicht vertraglicher Natur sind und deshalb nicht als Versicherungsleistungen gelten.



Unsere Partner

Wir wissen um die Bedeutung der Kooperation mit unseren Partnerorganisationen und bemühen uns aktiv um eine gute Zusammenarbeit.

Wir handeln als faire und verlässliche Partner.

Wir konzentrieren unsere Einsatzfähigkeit auf die Gebiete der Luftrettung, der Ambulanzfliegerei und der medizinischen Beratung.

Um die Qualifikationen unserer Mitarbeitenden auf höchstem Niveau zu sichern, führen wir medizinisch indizierte Flüge nach Möglichkeit auch für internationale Auftraggeber durch.

Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind für die Erfüllung unserer Aufgabe entscheidend. Besondere Bedeutung haben dabei:

- die Identifikation mit der Organisation und der Aufgabe;
- die Selbstständigkeit und die Verantwortung;
- die Leistungsbereitschaft, die Flexibilität und die Motivation.

Wir wollen dies erreichen durch:

- die stufengerechte, konstante Aus- und Weiterbildung;
- zeitgemässe Arbeitsbedingungen;
- angemessene Entlohnung und gute Sozialleistungen.

Wir pflegen mit unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern einen offenen, kooperativen und von gegenseitigem Respekt geprägten Stil.

Unsere Werte

Wir sind rund um die Uhr bestrebt, Leistungen von hoher Qualität und Sicherheit zu erbringen sowie einen bewussten, strukturierten Umgang mit Risiken zu pflegen.

Wir verfügen über Organisationsstrukturen, aus denen Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten klar ersichtlich sind. Diese werden auf allen Stufen – von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern bis zum Stiftungsrat – wahrgenommen und respektiert.

Wir handeln und kommunizieren offen und transparent gegen innen wie auch gegen aussen.

Wir wissen um mögliche Konflikte zwischen unserer Arbeit und dem Umweltschutz und berücksichtigen dies in unserem Handeln.

Meilensteine der Rega



27.4.1952

Die Gründung

Die Schweizerische Lebensrettungsgesellschaft (SLRG) gründet im Hotel Bären in Twann die Schweizerische Rettungsflugwacht als Untersektion.



1957

Der erste eigene Helikopter

Eine landesweite Sammlung des Verbandes Schweizerischer Konsumvereine (heute Coop) ermöglicht die Beschaffung eines Helikopters vom Typ Bell 47J für Bergrettungen durch Hermann Geiger.



1960

Selbstständig unter Fritz Bühler

Die Rettungsflugwacht löst sich von ihrer Mutterorganisation, der SLRG. Fritz Bühler wird technischer Direktor.



Erste Repatriierung

Bei der ersten Repatriierung bringt die private Piaggio 166 von Dr. Armin Meyer einen Patienten aus Frankreich in die Schweiz zurück.



1968

Bell 206A, erster Helikopter mit Turbine

Der Jet Ranger HB-XCU verfügt zwar über eine Turbine, aber nicht über eine Rettungswinde. Bergrettungen ohne Landemöglichkeit sind nur mit dem Fixtau möglich.



1971

Erste Alouette III

Die Alouette III SE 316 HB-XDF ist der erste mit Gönnergeldern beschaffte Helikopter der Rega. Auf dem Bild steht sie am Engadin Skimarathon 1972 im Einsatz.



1952

Die Rettungsflugwacht ist einsatzbereit

Am 25. Dezember meldet Dr. Rudolf Bucher, Leiter der Rettungsflugwacht, über Radio Beromünster die Einsatzbereitschaft von Fallschirmspringern und Helikoptern.



1956

Katastrophenhilfe in den USA

Nach einem Flugunfall bergen Pioniere der Rettungsflugwacht die sterblichen Überreste von 128 Menschen aus dem unwegsamen Grand Canyon.



1953

Die ersten Rettungsfallschirmspringer

Im Winter 1953 kommen die ersten Rettungsflugwacht-Fallschirmspringer im Ernstfall zum Einsatz.



1966

Gönnerschaft als Selbsthilfe

Kein Geld vom Bund – ein landesweiter Hilferuf ist hingegen erfolgreich. 25000 Gönnerinnen und Gönner bewahren die Rettungsflugwacht vor dem finanziellen Kollaps.



1973

Helikopter mit zwei Turbinen

Mit dem Bölkow BO-105C – hier zu sehen auf dem Kinderspital Zürich – beginnt bei der Rega die Ära der zweimotorigen Helikopter.



Mit eigenem Flugzeug ins Ausland

Der Learjet 24D HB-VCY der Rega ist weltweit der erste zivile Ambulanzjet. Er ist medizinisch voll ausgerüstet und rund um die Uhr einsatzbereit.



1987

Nachtsichtgeräte im Helikopter

Die Rega rüstet als weltweit erste zivile Luftrettungsorganisation alle Helikopter mit Nachtsichtgeräten aus. Damit werden Nachteinsätze sicherer.



1979

Die Rega wird eine gemeinnützige Stiftung

Der Verein errichtet eine Stiftung. Fritz Bühler wird erster Präsident des Stiftungsrates. Ab 1981 ist die Rega auch Mitgliedorganisation des Schweizerischen Roten Kreuzes.



1992

Die neue Flotte besteht aus Agustas

Am 14. August nimmt die Basis Untervaz (GR) den ersten von 15 zweimotorigen Helikoptern des Typs Agusta A 109 K2 in Betrieb.



1997

Neues Rega-Center in Zürich-Kloten

Erstmals sind Hangar, Einsatzzentrale, Technik, Logistik, Gönner-Center und Administration unter einem Dach vereint.



2002

Drei neue Challenger CL-604

Drei identische Flugzeuge des kanadischen Herstellers Bombardier lösen die 15 Jahre alte bisherige Ambulanzflugzeugflotte ab.



Fünf Eurocopter EC 145

Für den Einsatz auf den Mittellandbasen beschafft die Rega beim Hersteller Eurocopter zunächst fünf geräumige Rettungshelikopter. Später kommt eine sechste Maschine dazu.



2011

Per «Blindflug» zum Inselelspital

27. Juli: Die Rega fliegt dank satellitengestützter Navigation mit dem GPS-Anflugverfahren das Berner Inselelspital bei schlechter Sicht an.



1996

Erstmals rund um die Welt

In 43 Stunden transportiert die Rega nacheinander drei Patienten und fliegt mit dem Challenger CL-600 zum ersten Mal rund um die Welt.



1984

Langstrecken-Ambulanzflugzeug

Der Challenger CL-600 HB-VFW ist ausgerüstet für den Langstreckeneinsatz mit mehreren Patienten. In Genf wird er auf den Namen «Fritz Bühler» getauft.



2004

Tsunami in Südostasien

Die Rega ist gefordert. Während zehn Tagen stehen 16 medizinische Besatzungen im Einsatz. Im Verlauf einer Woche repatriieren sie 60 Patienten.



2009

Der AgustaWestland Da Vinci wird neuer Gebirgshelikopter

Für den Einsatz auf ihren Gebirgsbasen beschafft die Rega beim Hersteller AgustaWestland elf Rettungshelikopter.



Mobile Herz-Lungen-Maschine an Bord

Zum ersten Mal können schwerstkranke Patienten im Rega-Helikopter und -Jet mit einer Herz-Lungen-Maschine betreut werden.



Die gesamte Geschichte der Rega finden Sie unter:

rega.ch/geschichte



2016

Retten bei schlechter Sicht dank IFR-Flugroutennetz

Zwei Routen des Low Flight Network, eines auf Satellitennavigation basierenden Flugroutennetzes für Helikopter, sind seit Dezember 2016 für den Einsatz tagsüber zugelassen.



2017

Bewilligung für Low Flight Network

Die Rega erhält die Bewilligung, wichtige Knotenpunkte des schweizerischen Netzes aus IFR-Flugrouten fast rund um die Uhr im Einsatz zu nutzen.



2014

Premiere des neuen Transportinkubators der Rega

der im Jet wie auch in den Helikoptern eingesetzt werden kann und Neu- oder Frühgeborenen eine optimale medizinische Versorgung ermöglicht.



2018

Drei neue Ambulanzjets im Einsatz

In den neuen Challenger 650 von Bombardier fliegt die Rega weltweit Patienten zurück in die Schweiz. Die Rega-Jets lösen die drei CL-604 ab, die seit 2002 zuverlässig im Einsatz standen.



Neue Generation Rega-Helikopter

Die ersten zwei H145 von Airbus Helicopters sind auf den Basen Bern und Basel im Einsatz, als leistungsstarke Nachfolger der EC-145-Flotte, die über 60 000 Patienten transportierte.



2020

456 Covid-19-Patienten

transportiert die Rega während der Corona-Pandemie an Bord ihrer Luftfahrzeuge. Zudem unterstützt sie Bund und Kantone bei der Bewältigung der Pandemie mit Know-how und Infrastruktur.



Erste Notarzt-Einsatzfahrzeuge

Auf den Basen Mollis und Erstfeld erlauben sie das Ausrücken des Notarztes und der Rettungssanitäterin auch dann, wenn der Rettungshelikopter beispielsweise wetterbedingt nicht fliegen kann.



2021

Neu entwickelte Nachtsichtgeräte

Die Rega bringt auch in der Dunkelheit medizinische Hilfe aus der Luft. Dafür kommen neue, für die Bedürfnisse der Rega entwickelte Nachtsichtgeräte zum Einsatz.



2023

Neue Flugsimulatoren

Die beiden neu entwickelten Simulatoren für Helikopter und Jet ermöglichen den Cockpitcrews, ihre Trainings in der Schweiz zu absolvieren.



2022

Entscheid für Einheitsflotte

Im März beschafft die Rega neun H145 mit Fünfblattrotor, im Dezember wird der Kaufvertrag für zwölf weitere Helikopter dieses Typs unterzeichnet. Ab 2025 ersetzen sie die bisherige Flotte.



2024

Pionierleistung

Die Rega hat als weltweit erste Helikopterbetreiberin die Bewilligung für ein neues Instrumentenflugverfahren am Spital Interlaken erhalten – ermöglicht durch die enge Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), den Verfahrensdesignern und dem Helikopterhersteller Leonardo.

Den Jahresbericht finden Sie auch online unter report.rega.ch/2024

Rega-Center

Postfach 1414, 8058 Zürich-Flughafen
Telefon 044 654 33 11

Rega 1, Zürich

Überlandstrasse 299, 8600 Dübendorf
Telefon 044 802 20 20

Rega 2, Basel

Postfach, 4030 Basel
Telefon 061 325 29 66

Rega 3, Bern

Flugplatzstrasse 1, 3123 Belp
Telefon 031 819 65 11

Rega 4, Lausanne

Route de Romanel 33, 1018 Lausanne
Telefon 021 644 22 66

Rega 5, Untervaz

Polenlöserweg 30a, 7204 Untervaz
Telefon 081 300 09 99

Rega 6, Locarno

Via Aeroporto 15, 6596 Gordola
Telefon 091 820 50 00

Rega 7, St. Gallen

Wehrstrasse 8, 9015 St. Gallen
Telefon 071 313 99 33

Rega 8, Erstfeld

Reussstrasse 40, 6472 Erstfeld
Telefon 041 882 03 33

Rega 9, Samedan

Plazza Aviatica 6, 7503 Samedan
Telefon 081 851 04 04

Rega 10, Wilderswil

Bönigstrasse 17, 3812 Wilderswil
Telefon 033 828 90 30

Rega 12, Mollis

Flugplatz, 8753 Mollis
Telefon 055 614 55 55

Rega 14, Zweisimmen

Lischerengasse 5, 3770 Zweisimmen
Telefon 033 729 10 30

Rega 15, Genf

Route Henry-Claudius-Forestier 32, 1217 Meyrin
Telefon 022 798 00 00

Rega 18, Sion

c/o Héli-Alpes SA, Aéroport civil, 1950 Sion
Telefon 027 321 10 17

Trainingsbasis, Grenchen

Airport Grenchen, Flughafenstrasse 117, 2540 Grenchen
Telefon 032 654 90 00

Adresse

Schweizerische Rettungsflugwacht Rega
Postfach 1414, 8058 Zürich-Flughafen
rega.ch
Postkonto 80-637-5

Alarmnummern

Schweiz 1414
International +41 333 333 333

Contact Center

Rega-Center
Postfach 1414, 8058 Zürich-Flughafen
Telefon Schweiz 0844 834 844
Telefon international +41 44 654 32 22
rega.ch/kontakt

Mediendienst

Telefon 044 654 37 37
mediendienst@rega.ch

Impressum

Herausgeberin

Schweizerische Rettungsflugwacht Rega
Postfach 1414, 8058 Zürich-Flughafen

Redaktion Mathias Gehrig, Federica Mauri,
David Müller, Adrian Schindler, David Suchet,
Karin Zahner, Jérôme Zaugg, Corina Zellweger

Fotos Tom Lüthi (Titelbild), Raphaela Balli,
Adrian Bretscher, Franz Cotting, Mathias Gehrig,
Alex Itin, Gian Kober, Ernst Kohler, Tom Lüthi,
Roman Sandoz, Casa-Vita/Frefel Holzbau AG

Konzept/Gestaltung/Illustrationen

Source Associates AG, Zürich

Koordination Übersetzungen tutto fatto, Zürich

Druck Hürzeler AG, Regensdorf

Gedruckt auf FSC-zertifiziertem Papier.
Eine PDF-Version ist auf [rega.ch](https://report.rega.ch) erhältlich.

© April 2025. Alle Rechte vorbehalten,
Abdruck mit Quellenangabe erlaubt.





rega.ch