



**Rega 2016**  
mit Jahresbericht 2015

ega 

HB-JRB

HB-JRA





# Inhalt

## Rega 2016

Editorial	5
Aktuell	6–15
Kurz erklärt	16–19
Einsatz	20–21
Gönnerschaft	22–23
Geschichte	24–25
Gönnerbestimmungen	38

## Jahresbericht 2015

Tätigkeit 2015	28–31
Leitbild	32
Stiftungsrat	33
Governance und Compliance	34–35
Die Rega 2015	36
Geschäftsleitung	37

PERI 2511  
CONDOTTI 50 x 102 (250g)  
PESI 1000 g  
RECEIVED 10/10/2011

**rega**



# «Der allwettertaugliche Helikopter wird uns einen grossen Schritt weiterbringen»



Ulrich Graf



Ernst Kohler

Vor bald 60 Jahren beschaffte die Rega ihren ersten eigenen Helikopter. Später folgten starke Turbinen, Rettungswinden und Nachtsichtgeräte als weitere Meilensteine. Die Technik der Helikopter und Ambulanzjets wurde moderner und sicherer, die Kabinen grösser und somit komfortabler für Patienten und Besatzung. Eine letzte entscheidende Grenze in der Helikopterfliegerei gibt es jedoch bis heute: Bei dichtem Nebel, starkem Schneefall oder bei Vereisungsgefahr in den Wolken bleibt unseren Crews nur das undankbare Warten am Boden.

Seit Jahren verfolgt die Rega deshalb die Vision der wetterunabhängigen Luftrettung: Sie hat diverse Massnahmen und Projekte realisiert, um die Zahl der aufgrund des schlechten Wetters verunmöglichten oder abgebrochenen Rettungseinsätze zu senken. So flog die Rega 2011 nach jahrelangen Vorarbeiten dank satellitengestützter Navigation zum ersten Mal das Berner Inselspital unter Instrumentenflugbedingungen an. Die Fortschritte sind real und messbar, aber noch fragmentarisch – es fehlt der zusammenhängende «grosse Wurf».

Die Anschaffung eines allwettertauglichen, aber trotzdem nicht zu schweren Helikopters wird uns einen grossen Schritt weiterbringen. Dieses mehrjährige Entwicklungsprojekt – ein solches Modell ist heute noch nicht verfügbar – wird jetzt mit dem italienischen Hersteller AgustaWestland angegangen. Ab 2021 sollen daher vorerst zwei Rega-Basen mit dem Modell AW169-FIPS betrieben werden und sich somit den garstigen Wetterbedingungen widersetzen. Dieses und weitere spannende Themen bringen wir Ihnen in der vorliegenden Publikation näher.

Damit solche wegweisenden Schritte möglich sind, braucht es ein solides Fundament. Das Jahr 2015 hat einmal mehr bestätigt, dass die Rega gut aufgestellt ist: Die Zahl von mehr als 15'000 Einsätzen belegt, dass die Rega und ihre Dienstleistungen höchst gefragt sind und die Rega ein nicht wegzudenkender Teil der Gesundheitsversorgung in der Schweiz ist. Die Bevölkerung steht hinter ihrer Rega, was sich in einem erneut sehr erfreulichen Nettowachstum von rund 50'000 neuen Gönnerschaften zeigt. Die anhaltende Beliebtheit freut die Mitarbeitenden der Rega – sie ist aber gleichzeitig auch eine grosse Verpflichtung und mit entsprechenden Erwartungen verbunden.

Diese Erwartungen gilt es zu erfüllen. Dr. med. Rudolf Bucher, Gründer der Rega, formulierte einst den bleibenden Grundsatz: «Ganze Hilfe wird nur verwirklicht, wenn es gelingt, die beste personelle Ausbildung mit der besten materiellen Ausrüstung zur höchst leistungsfähigen Ganzheit zu verschmelzen.» Sprachlich mag diese Aussage etwas in die Jahre gekommen sein, aber inhaltlich ist sie so aktuell und gültig wie eh und je. Die Rega war stets darauf bedacht, nicht stehen zu bleiben und den nächsten Schritt zu wagen, wenn es um Ausbildung, Technik und Material geht. Auch in Zukunft lebt die Rega dem Grundsatz ihres Gründers nach.

**Ulrich Graf**  
Präsident des Stiftungsrates

**Ernst Kohler**  
CEO/Vorsitzender der Geschäftsleitung

# Für die Flugrettung der Zukunft: der neue Rega-Helikopter AW169-FIPS

**«Die Rega beschafft drei allwettertaugliche Rettungshelikopter» – so titelte die Medienmitteilung der Rega am frühen Nachmittag des 1. Dezember 2015. CEO Ernst Kohler hatte mit Heinz Leibundgut, Chef-pilot Helikopter, in der Nähe von Mailand soeben den Kaufvertrag für drei neue Rettungshelikopter mit Enteisungsanlage unterschrieben. Im Hinblick auf die Rega-Vision einer wetterunabhängigen Luftrettung ein Meilenstein.**

Die Verbesserung der Luftrettung ist eine der wichtigsten Aufgaben der Rega. Seit ihrer Gründung in den 1950er-Jahren hat sich sehr viel getan. Die Frage aber, welche die Rega seit jeher beschäftigt, ist die gleiche geblieben: Wie kann modernste Technik auf sichere Weise eingesetzt werden, um die Versorgungssituation der Patienten immer weiter zu verbessern? So setzt sich die Rega seit einiger Zeit intensiv damit auseinander, welcher Art Helikopter die Zukunft der Luftrettung gehört oder wie sie dereinst Patienten auch bei miserablen Wetter medizinische Hilfe aus der Luft bringen kann.

## **Aus dem Projekt «Zukunft» wird das Projekt «Eisvogel»**

Es begann 2013, als ein Projektteam der Rega den Auftrag erhielt, ein Nachfolgemodell für die 2003 in Betrieb genommene EC 145-Mittellandflotte zu evaluieren. Im Projekt mit dem bezeichnenden Namen «Avenir» prüften die Experten einen Eins-zu-eins-Ersatz der EC 145-Flotte. Gesucht wurde ein zuverlässiger Helikopter, der punkto Avionik und Navigation auf dem modernsten Stand der Technik sein sollte. Parallel dazu nahm in der Rega die Vision einer wetterunabhängigen Luftrettung Form an – und dem Projektteam wurde bewusst, dass ein Eins-zu-eins-Ersatz zwar eine solide Lösung wäre, aber der Rega weder einen entscheidenden Fortschritt noch eine Erweiterung des Einsatzspektrums brächte.

In der Folge wurde der ursprüngliche Projektauftrag mit der Prüfung einer möglichen Beschaffung von

allwettertauglichen Helikoptern ergänzt und das Projekt umbenannt: Aus «Avenir» wurde das Projekt «Icebird». Denn der neue, allwettertaugliche Helikopter sollte über eine Enteisungsanlage verfügen und damit selbst unter Vereisungsbedingungen fliegen können. Auch wurde nicht mehr von einer Ersatzbeschaffung, sondern von einer Teilersatzbeschaffung für die Mittellandflotte gesprochen. Mit dem Ziel, sich möglichst viele Optionen in Bezug auf eine künftige Helikopter-Flottenstrategie offen zu lassen, machten sich die Verantwortlichen im Projekt Icebird also auf die Suche nach dem Rega-Helikopter der Zukunft.

## **An die Vision glauben und auf den Fortschritt bestehen**

Eine umfassende Marktanalyse für den neuen «Eisvogel» offenbarte sehr schnell: Den neuen, allwettertauglichen Rettungshelikopter zu finden, würde nicht leicht werden. Einigen Herstellern war das Lastenheft – also die von der Rega formulierten Anforderungen – zu umfassend und das geforderte Einsatzspektrum zu breit. Die grössten Herausforderungen für einen Helikopter mit eingebauter Enteisungsanlage stellten sich in Bezug auf Grösse und Gewicht. Bisher verfügen einzig Helikopter in der Grössenklasse eines Super Puma oder des AW139 über eine Enteisungsanlage – beide Helikopter sind aber zu gross und zu schwer für den Einsatzbereich der Rega. Die Suche nach der «eierlegenden Wollmilchsau» war lanciert.

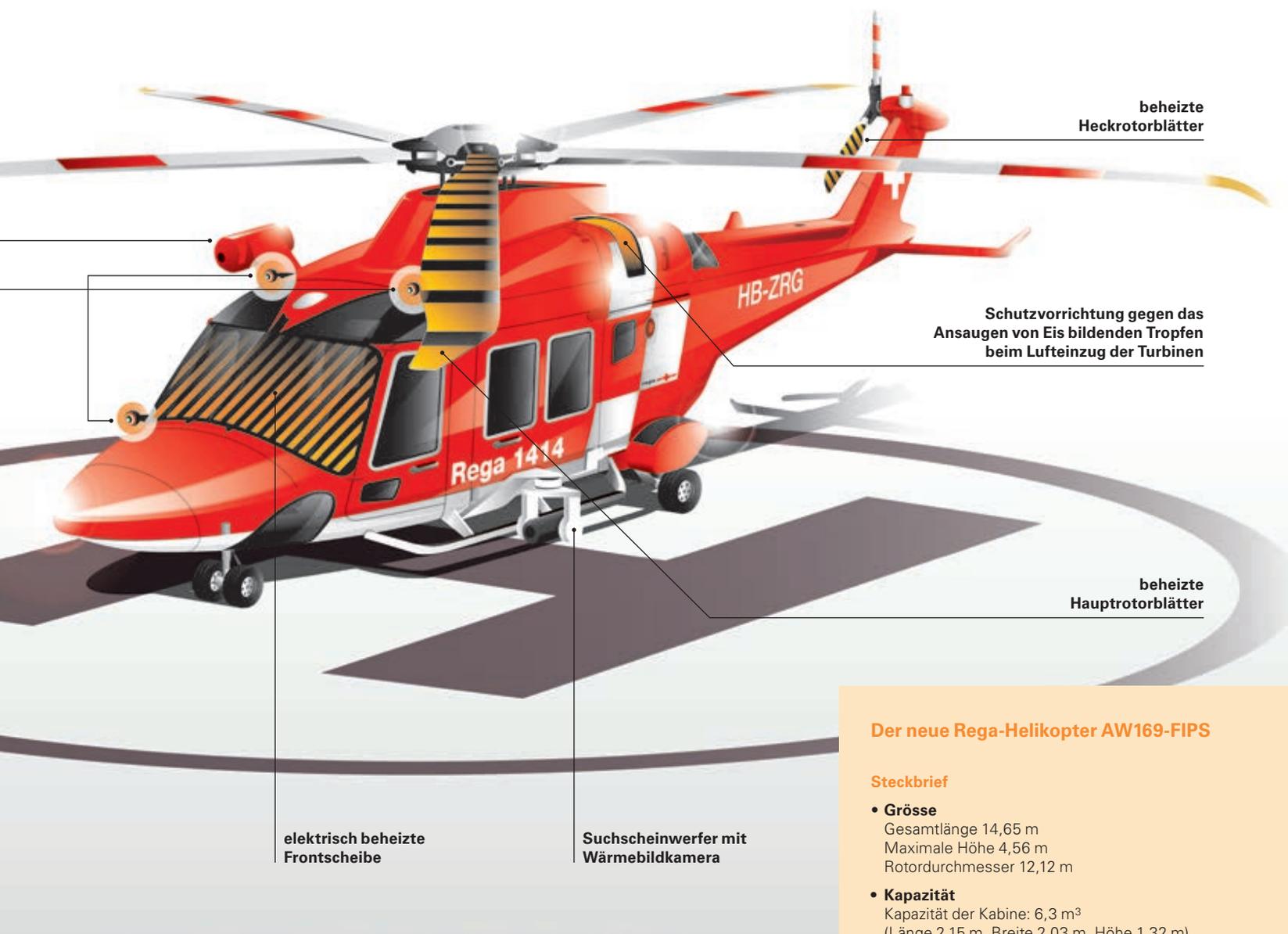
Die Rega strebt immer nach dem Maximum und ist bereit, für den Fortschritt zugunsten ihrer Patienten manchmal auch ungewohnte Wege zu gehen und sich durchzusetzen. Ähnlich grossen Pioniergeist offenbarte dann – kurz bevor das Projekt aufgrund mangelnder Optionen zu scheitern drohte – ein langjähriger Partner der Rega. Der italienische Helikopterhersteller Agusta-Westland (heute Finmeccanica S.p.A.) zeigte sich bereit, gemeinsam mit den Rega-Verantwortlichen einen Helikopter auf der Basis des AW169 zu entwickeln, der speziell auf die Bedürfnisse der Rega zugeschnitten ist. Mit dem



richtigen Partner an der Seite nahm das Projekt «Icebird» nun richtig Fahrt auf.

## **578 Spezifikationen und Einbauten machen den Unterschied**

In einem ersten Schritt wurde das Lastenheft des neuen Rega-Helikopters AW169-FIPS nun ausführlich festgelegt und die Anforderungen, denen er zu genügen hat, bis ins kleinste Detail definiert. Grundsätzlich gilt es, einen leichten bis mittelschweren, zweimotorigen Helikopter mit einem Maximalgewicht von fünf Tonnen zu entwickeln, der über eine Enteisungsanlage verfügt. Darüber hinaus muss er sowohl im Sicht- als auch Instrumentenflug von nur einem Piloten gesteuert werden können, über modernste Navigationsgeräte mit höchster Präzision und – wie



## Der neue Rega-Helikopter AW169-FIPS

### Steckbrief

- **Grösse**  
Gesamtlänge 14,65 m  
Maximale Höhe 4,56 m  
Rotordurchmesser 12,12 m
- **Kapazität**  
Kapazität der Kabine: 6,3 m<sup>3</sup>  
(Länge 2,15 m, Breite 2,03 m, Höhe 1,32 m)
- **Triebwerke**  
2 × Pratt & Whitney PW210A  
Leistung in der Startphase: 2 × 1'108 PS
- **Reisegeschwindigkeit:** rund 250 km/h

### Anforderungsprofil

- mittelschwerer zweimotoriger Helikopter
- Enteisungsanlage mit vollem Funktionsumfang (FIPS)
- Glascockpit (Single/Dual Pilot), welches im Sicht- wie auch im Instrumentenflug von nur einem Piloten bedient werden kann
- modernste Navigationsinstrumente von höchster Präzision
- «Synthetic Vision»-Systeme zur virtuellen Sichtunterstützung sollen ins Cockpit integriert werden können
- Rettungswinde
- 4-Achsen-Autopilot

sein kleiner Bruder AgustaWestland Da Vinci – über einen Vier-Achsen-Autopiloten und eine Rettungswinde verfügen. Darüber hinaus wurden noch viele weitere Details spezifiziert – der Vertrag umfasste bei Unterzeichnung insgesamt 257 Seiten.

Die Rega-Version des AW169 unterscheidet sich in insgesamt 578 Punkten von der Standardversion. Die umfangreichen Vorgaben und Rega-spezifischen Einbauten erforderten denn auch einen umfassenden, mehr als zwei Jahre dauernden Prozess. So wurden beispielsweise Messungen des Abwindes (Downwash) vorgenommen und Abklärungen zu Auswirkungen bei Aussenlandungen sowie zur statischen Gewichtsbelastung auf Spitallandepätzen durchgeführt. Der AW169-FIPS

ist insgesamt 1,5 Meter länger, 50 Zentimeter höher und 1,2 Tonnen schwerer als der heutige EC 145. Gemeinsam mit externen Experten kam das Rega-Projektteam nach sämtlichen Tests zum Schluss, dass die Grösse und das Gewicht des AW169-FIPS kein Hindernis für den operationellen Betrieb darstellen und die allenfalls zu erwartenden Einschränkungen vor dem Hintergrund der neuen Einsatzmöglichkeiten akzeptierbar sind.

Auf welchen Einsatzbasen der neue Helikopter als Teilersatz zum Einsatz kommen wird, ist noch nicht abschliessend bestimmt. Verschiedene Szenarien werden in den kommenden Monaten intensiv geprüft.

Lesen Sie weiter auf Seite 10 ►



Ab 2021 als Teilersatz der EC 145-Flotte im Einsatz:  
der allwettertaugliche Rega-Helikopter AW169-FIPS  
mit Enteisungsanlage.



### Flankierende Projekte für eine wetterunabhängige Flugrettung

Die Beschaffung von drei allwettertauglichen AW169-FIPS ist ein wichtiger Schritt, um die Zahl der Patienten zu senken, denen die Rega aufgrund von schlechten Wetterbedingungen nicht helfen kann. Die Anschaffung von neuen Helikoptern allein führt jedoch nicht dazu, dass in Zukunft das Wetter für eine Rettung aus der Luft keine Rolle mehr spielt. Die Rega arbeitet deshalb an verschiedenen flankierenden Projekten, die ebenfalls realisiert werden müssen, um künftig unabhängig vom Wetter Menschen in Not retten zu können. Der weitere Ausbau der Instrumentenflugrouten und die Fertigstellung des Rega-eigenen Netzes von Wetterstationen und Webcams sind nur zwei Beispiele von vielen (siehe Jahresbericht 2014). An allen Projekten wird derzeit mit Hochdruck gearbeitet.

Eine Garantie auf Erfolg und eine abschliessende Realisierung der Rega-Vision einer wetterunabhängigen Luftrettung gibt es dabei nicht. Wir sind aber davon überzeugt, dass es sich immer lohnt, nach Wegen und Möglichkeiten zu suchen, wie wir unsere Aufgabe, die Rettung von Menschen in Not, noch besser erfüllen können. Dafür setzen wir uns ein – auch in Zukunft.

**Eisbildung an den Rotoren (Bild oben): Heute müssen die Helikopter der Rega bei Vereisungsbedingungen am Boden bleiben.**



### Helikopter-Einsätze trotz Vereisungsbedingungen

Die allwettertauglichen Rega-Helikopter AW169-FIPS werden über eine Enteisungsanlage verfügen, die es ermöglicht, auch unter Vereisungsbedingungen Einsätze zu fliegen. Dieses **Full Ice Protection System (FIPS)** beheizt die kritischen Teile des Helikopters und sorgt dafür, dass sich etwa an den Rotorblättern und der Frontscheibe kein Eis bilden kann. Schutzvorrichtungen an den Triebwerken verhindern das Ansaugen von Eispartikeln oder verstopfte Lufteinlässe. Ausserdem ist der allwettertaugliche Helikopter mit Detektoren ausgestattet, die vor speziellen Wetterkonditionen mit erhöhter Vereisungsgefahr warnen.

Ob eine **Gefahr von Vereisung** besteht, hängt von meteorologischen Faktoren ab wie etwa der Temperatur und dem Wasseranteil in den Wolken, aber auch von aerodynamischen Elementen wie Radius und Krümmung der Rotoren sowie Geschwindigkeit, Grösse und Auftreffwinkel der Wassertropfen. Je grösser der prozentuale Wasseranteil in den Wolken ist, desto grösser ist die Gefahr von Vereisung. Grundsätz-

lich muss bei Temperaturen unter 4 °C in Wolken und Nebel – also bei hoher Luftfeuchtigkeit – mit Vereisungsgefahr gerechnet werden.

**Eisbildung kann sich auf das Flugverhalten eines Helikopters gravierend auswirken.** Die aerodynamischen Eigenschaften wie beispielsweise der Auftrieb verschlechtern sich, der Wirkungsgrad der Rotoren und damit auch die Flugleistung nehmen ab. Eis an den Steuerstangen der Rotoren kann zu starken Schwingungen und Steuerproblemen führen. Vereiste Messinstrumente liefern keine präzisen Daten mehr. Ganz zu schweigen vom zusätzlichen Gewicht, das sich ebenfalls negativ auswirkt.

Für Helikopterflüge im Sichtflugverfahren ist die Vereisungsgefahr selten ein Thema, da Wolken und Nebel nicht durchfliegen werden dürfen. Anders sieht es jedoch bei Helikopterflügen nach Instrumentenflugverfahren (IFR) aus: Der Flug durch Nebel und Wolken ist nun möglich – entsprechend muss auch die Vereisungsgefahr viel stärker in Betracht gezogen werden.



# Medizinisches Simulationstraining: gut eingespielt für den Notfall

**Die Rega bringt medizinische Hilfe aus der Luft. Schnell, professionell und zuverlässig. Dazu investiert sie laufend in die Entwicklung ihrer technisch hochstehenden Ausrüstung. Vor allem aber legt sie Wert auf die Schulung und Förderung ihrer Mitarbeitenden. 2015 lancierte die Rega unter der Leitung von Chefarzt Dr. med. Roland Albrecht ein neues Weiterbildungskonzept für die medizinischen Crews. In Simulationstrainings sollen kritische Situationen durchgespielt und die Zusammenarbeit im Team noch besser und effektiver gestaltet werden.**

Technik ist immer nur so gut wie der Mensch, der sie bedient. Im hochkomplexen Umfeld der Rega wird diesem menschlichen Aspekt viel Gewicht beigemessen und eine gute Sicherheitskultur gefördert. So zum Beispiel

mit den 2015 neu eingeführten internen und externen Simulationstrainings für die medizinischen Besatzungen der Helikopter- und Jet-Flotte. Nach den Grundsätzen des aus der Fliegerei adaptierten «Crew Resource Management» werden im Team kritische medizinische Situationen durchgespielt – mit dem Ziel, das Zusammenspiel zwischen den verschiedenen Crew-Mitgliedern zu optimieren, die Kommunikation untereinander zu verbessern und letztlich die Zuverlässigkeit der medizinischen Behandlung und Sicherheit für den Patienten zu erhöhen.

## **Simulation des realen Rettungsalltags und kritische Analyse**

Die aufwändigen Simulationstrainings für die Ärzte, Rettungsanitäter und Pflegefachpersonen der Rega finden in regelmässigen Abständen bei drei verschiedenen Ausbildungspartnern statt:

Im Schweizer Institut für Rettungsmedizin (Sirmed) in Nottwil und im Berner Simulations- und CPR-Zentrum (BeSiC) werden jeweils in kleinen Gruppen verschiedene kritische Vorkommnisse an einer Simulationspuppe trainiert, die wie ein realer Patient auf die Interventionen des Teams reagiert. Für die Helikopter-Crews werden dabei Situationen aus primären Rettungseinsätzen wie auch aus Sekundärtransporten von einem peripheren Spital in ein Zentrumsspital 1:1 nachgestellt. Bei den medizinischen Jet-Besatzungen finden die Simulationstrainings direkt vor Ort in der Kabine eines Rega-Jets statt.

Mit der Firma Maquet im deutschen Rastatt trainieren einige ausgewählte Teams zudem mögliche Zwischenfälle rund um die zwei intensivmedizinischen, Herz-Kreislauf-unterstützenden Geräte ECMO (extracorporeller Membranoxygenator) und IABP (intraaortale



Ballonpumpe). Auch hier gilt: Im Anschluss an einen simulierten Einsatz wird die kritische Situation jeweils in einem von Experten moderierten Debriefing Schritt für Schritt analysiert. Im Gegensatz zum realen Rettungsalltag können die Teilnehmer mittels Video nach einer Übung heikle Momente sowie deren Entstehung und Lösung nochmals von aussen als Beobachter beurteilen und mögliche präventive Strategien erarbeiten.

Rega-Chefarzt Dr. med. Roland Albrecht misst dem neuen Weiterbildungskonzept und den Trainings für die medizinischen Crews der Rega grossen Wert bei: «Ein Team, das regelmässig gemeinsam trainiert, hat auch bei lebensbedrohlichen Situationen im



**Videoanalyse (Bild oben):** Nach dem Einsatz gehen die Experten die simulierte Situation mit der Crew Schritt für Schritt durch.

**Simulation eines Notfalls (Bild links):** Am Berner Simulations- und CPR-Zentrum übt die Rega-Crew an einer Puppe, die Symptome zeigt wie ein realer Patient.

realen Einsatz eine höhere Chance auf Erfolg – letztlich zum Wohl unserer Patienten.» Deshalb werden neben den externen Simulationstrainings auch auf den Helikopterbasen regelmässige Übungen im Rahmen des Einsatzalltags durchgeführt, sogenannte Skills-Trainings.

### **Medizinische Weiterbildung mit E-Learning – auch für Einsatzleiter**

Auch auf theoretischer Ebene wird die medizinische Weiterbildung vorangetrieben. Die Rega setzt dafür seit einigen Monaten ein sogenanntes E-Learning-Tool ein. Der Vorteil von E-Learning-Modulen gegenüber herkömmlichen Weiterbildungskursen liegt darin, dass medizinische und operationelle Inhalte allen Involvierten gleichzeitig und dezentral zugänglich gemacht werden können, unabhängig von Schichtplänen und Einsatzbereitschaft – was bei der Rega mit insge-

samt rund 215 Mitarbeitenden, die im 24-Stunden-Schichtbetrieb arbeiten, von besonderer Bedeutung ist.

Von E-Learning profitiert zum Beispiel auch die Helikopter-Einsatzzentrale. Ihre Arbeit setzt ein medizinisches Grundwissen voraus, welches gerade in zeitkritischen Situationen rasch abrufbar sein muss. Über die Weiterbildungsmodule können die Einsatzleiterinnen und Einsatzleiter nun nach Bedarf ihr anatomisches und terminologisches Wissen auffrischen. Etwa indem sie mittels E-Learning die wichtigsten Punkte einer Reanimation durchgehen, die sie später bei einer Alarmierung am Telefon verständlich weitergeben müssen.

**Lufttröhrenschnitt (Tracheotomie) am Hals eines Schweins:** Im Notfall muss jeder Handgriff sitzen.



# Entwicklungsarbeit am Rega-Jet – die Ausstattung des Challenger 650

**2018 wird die Rega die drei neuen Ambulanzjets vom Typ Challenger 650 des Herstellers Bombardier erhalten – einem Nachfolgemodell des bewährten CL-604. Bis zum ersten Take-off des neuen Rega-Jets ist jedoch noch viel Entwicklungsarbeit nötig: Die verantwortliche Projektgruppe «Futura» der Rega erarbeitet derzeit in enger Zusammenarbeit mit spezialisierten Firmen neue Lösungen für die Innenausstattung. Weniger Lärm in der Kabine, breitere Liegen und ein neues Beleuchtungskonzept sind nur einige der geplanten Verbesserungen. Profitieren davon werden insbesondere die Patientinnen und Patienten.**

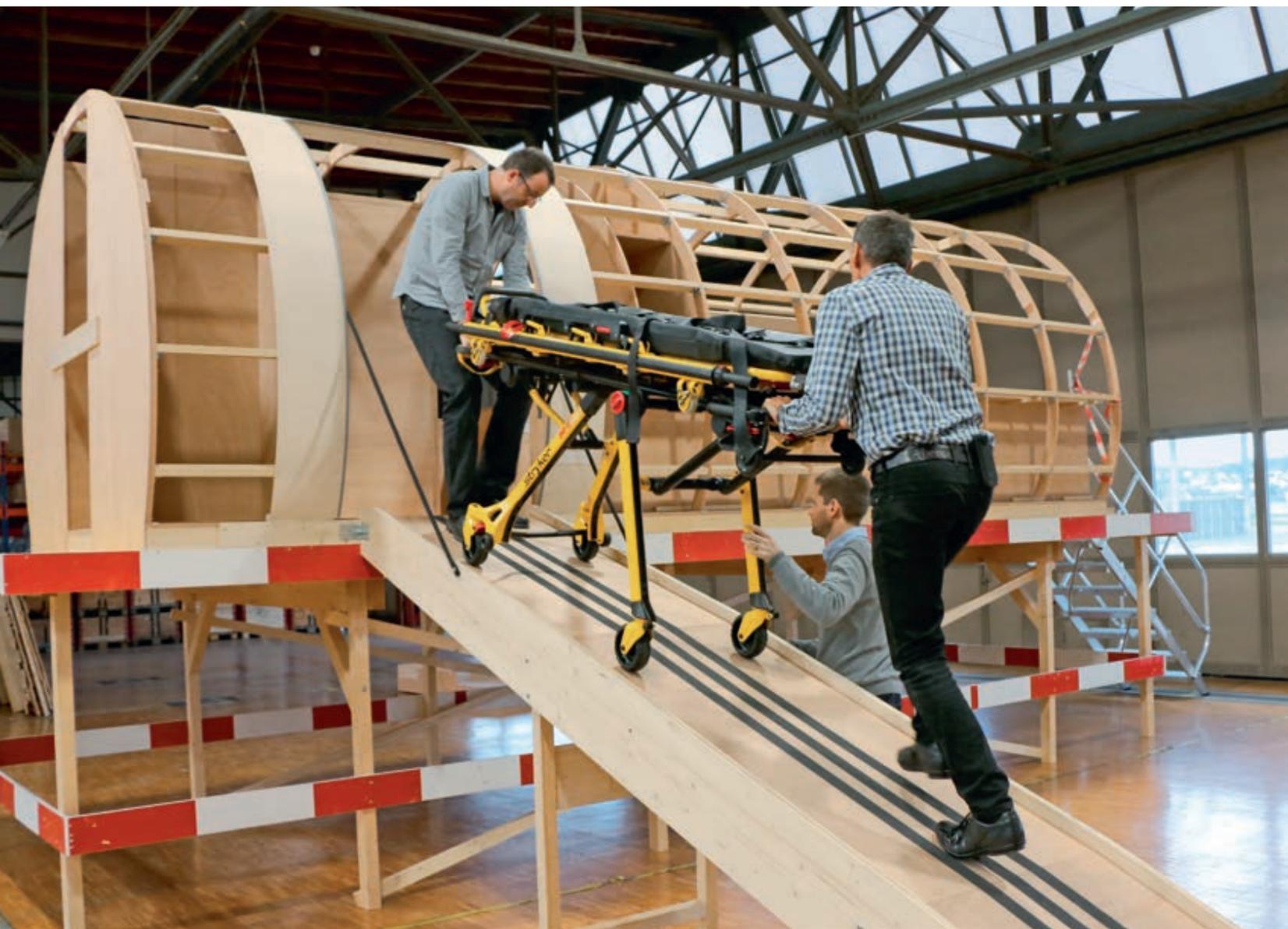
15 Jahre sind seit der Entwicklung des aktuellen Rega-Jets Challenger CL-604 vergangen. Sowohl in der Aviatik als auch in der Medizintechnik wurden während dieser Zeit grosse Fortschritte erzielt. Der neue Rega-Jet Challenger 650 wird im Cockpit mit der neuesten Avionik ausgerüstet sein und dank modifizierter Triebwerke über eine bessere Schubleistung verfügen. Bei der Ausstattung des neuen Ambulanzjets gilt es nun ebenfalls, die neuen technischen Möglichkeiten optimal mit bereits Bewährtem zu kombinieren, um einen verbesserten und ebenso zuverlässigen Nachfolger zu realisieren.

Ein grosser Vorteil ist die jahrelange Erfahrung mit dem Vorgängermodell CL-604. Aus diesem Grund wurden

in einer ersten Phase des Projekts «Futura» von den medizinischen Crews sowie von den Piloten Erkenntnisse und Verbesserungsvorschläge gesammelt, geprüft und aufbereitet. Die Anpassungen wurden ins sogenannte Lastenheft des Challenger 650 aufgenommen. Es umfasst sämtliche Anforderungen, welche die Rega an den Flugzeughersteller Bombardier sowie an die mit der Ausrüstung der neuen Ambulanzjets beauftragten Firmen stellt.

Für das Rega-Projektteam und seine Partner folgt die grosse Entwicklungsarbeit nun vor allem im Bereich der Innenausstattung – denn die drei Challenger 650 werden bis auf das Cockpit «leer» geliefert. Für die medizinische Kabinenausstattung der

**Modell im Massstab 1:1: In den Hallen des Schweizer Ausrüsters Aerolite überprüft das Rega-Projektteam die neu entwickelte Rampe.**



neuen Rega-Jets zeichnet – in enger Zusammenarbeit mit dem Projektteam der Rega – die Schweizer Firma Aerolite verantwortlich. Für die Integration der medizinischen Ausrüstung wiederum ist die kanadische Firma Flying Colours zuständig. Doch wie geht eine solche Entwicklung vonstatten? Wie entsteht aus einem leeren Flugzeug der neue Ambulanzjet der Rega?

### Ein Holzmodell in Originalgrösse

Am Computer lässt sich trotz modernster Software und 3D-Visualisierungen nicht alles restlos simulieren. Um beispielsweise das neue Raumkonzept in der Kabine auf seine Einsatztauglichkeit zu prüfen, baute Aerolite aus Sperrholz ein Modell der Flugzeugkabine mitsamt Laderampe – im Massstab 1:1. So können die Platzverhältnisse beim Ein- oder Umladen der Patienten getestet und notwendige Anpassungen an den Konstruktionsplänen vorgenommen werden.

Andere neue Ideen und Lösungen basieren gänzlich auf der Erfahrung der Rega-Crews. So wurde beispielsweise bei der Entwicklung des CL-604 noch darauf geachtet, dass die Tragen, auf welchen die Patienten im Jet liegen, kompatibel sind mit den Tragesystemen, welche in Ambulanzfahrzeugen eingesetzt werden. Später im Einsatz stellten die Crews jedoch fest, dass die Patienten in den allermeisten Fällen einfach von der Trage des Ambulanzfahrzeugs auf die Jet-Trage umgelagert worden sind und die angestrebte Kompatibilität überflüssig war. Bei den neuen Jets verzichtet man nun deshalb darauf und wird anstelle von schmalen Tragen breitere, fix montierte Liegen einbauen, welche den Komfort für die Patienten vor allem bei längeren Flügen spürbar erhöhen werden.

**Nicht ohne Probe aufs Exempel: Trotz modernster Software und 3D-Visualisierungen lässt sich nicht alles am Computer simulieren.**

### Von den Verbesserungen profitieren sowohl Patienten als auch Crew

Wird eine Innenausstattung von Grund auf neu entwickelt, können wichtige Anpassungen umgesetzt werden. So lässt sich etwa der Lärm in der Kabine durch eine spezielle Montage-Art markant verringern: Alle Einrichtungen in der Kabine werden an sogenannten Shockmounts montiert und nicht mehr direkt an der Rumpfkonstruktion, was die Vibrationen durch die Triebwerke reduziert – und damit den Lärm in der Kabine.

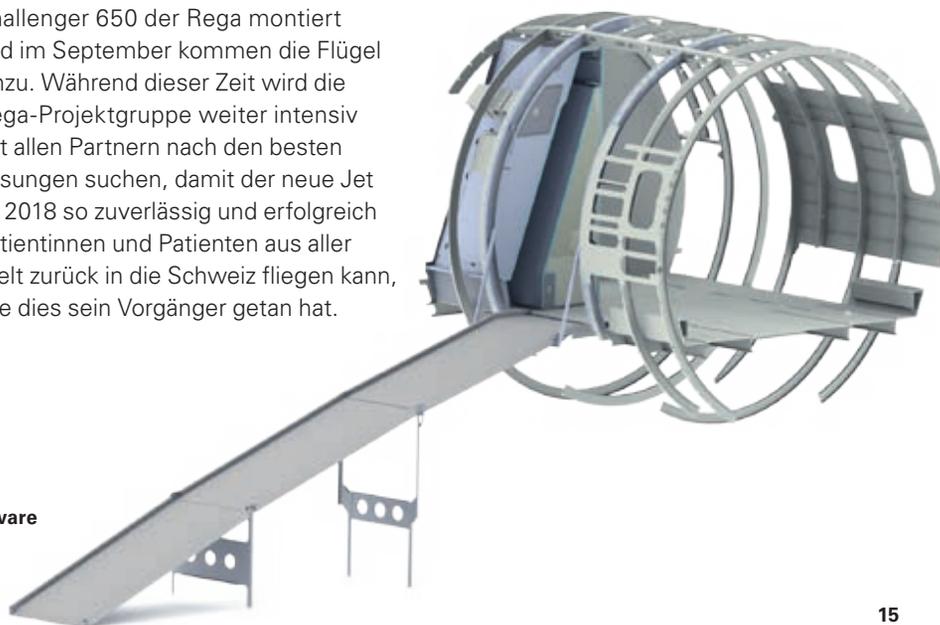
Auch die Rega-Rampe – eine Eigenkonstruktion, über welche die Patienten bequem auf der Trage in die Flugzeugkabine gestossen werden können – wurde für den Challenger 650 weiterentwickelt: Zugfedern und flachere Winkel werden künftig den Kraftaufwand für die Besatzung während der Beladung erheblich mindern. Ausserdem wird die Beleuchtung in der Kabine neu in unterschiedliche Sektoren aufgeteilt. So können Lichtstärke und Farbtemperatur auf die unterschiedlichen Bedürfnisse von Patienten und Crew angepasst werden.

### Schritt für Schritt zum neuen Jet

2016 folgt eine Reihe weiterer Entwicklungsschritte auf dem Weg zum neuen Ambulanzjet: Bombardier, Aerolite und Flying Colours werden der Rega neue Lösungskonzepte für die beiden Intensivpflegestationen präsentieren, auf welchen die Patienten zu liegen kommen. Im Sommer wird der Rumpf des ersten Challenger 650 der Rega montiert und im September kommen die Flügel hinzu. Während dieser Zeit wird die Rega-Projektgruppe weiter intensiv mit allen Partnern nach den besten Lösungen suchen, damit der neue Jet ab 2018 so zuverlässig und erfolgreich Patientinnen und Patienten aus aller Welt zurück in die Schweiz fliegen kann, wie dies sein Vorgänger getan hat.



**Test im Mock-up des Challenger 650: Passt das Tragesystem der Ambulanzfahrzeuge auch auf die breiteren Intensivpflegestationen des neuen Rega-Jets?**



# Medizinische Hilfe aus der Luft

Die Schweizerische Rettungsflugwacht Rega wurde 1952 gegründet, um medizinische Hilfe aus der Luft zu leisten.

Mit grosser Unterstützung der Bevölkerung erfüllt die Schweizerische Rettungsflugwacht die hohen Anforderungen an die Luftrettung, die sich in der Schweiz mit ihrer anspruchsvollen Landschaft stellen. Mit professionellen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und modernsten Luftfahrzeugen stellt die Rega die 24-Stunden-Bereitschaft sicher, deckt die Kosten für Bau und Erneuerung des dichten Netzes von Einsatzbasen und verbessert die Luftrettung kontinuierlich.

Die Rega hilft Menschen in Not überall da, wo durch den Einsatz ihrer Mittel Leben oder Gesundheit erhalten, geschont oder geschützt werden. Sie richtet sich nach den Rotkreuzgrundsätzen und rettet unabhängig vom Ansehen der Person, der finanziellen Leistungsfähigkeit, der sozialen Stellung, der Nationalität, der Rasse, des Glaubens oder der politischen Überzeugung. Massgebend ist die medizinische Notlage der Patienten. Die Ambulanzjets und Rettungshelikopter sind schnelle, schonende und effiziente Transportmittel. Ihr gezielter Einsatz trägt dazu bei, Folgekosten von Krankheiten und Unfällen zu mindern.

Die Rega ist eine selbstständige, private und gemeinnützige Stiftung. Mit insgesamt 3,283 Millionen Gönnerinnen und Gönnern ist sie fest in der Schweizer Bevölkerung verankert. Seit 1981 ist sie eine Mitgliedorganisation des Schweizerischen Roten Kreuzes. Die Rega erbringt ihre Leistungen ohne Subventionen der öffentlichen Hand und politisch unabhängig. Mit ihrer Tätigkeit trägt sie zur Qualität des Wohn-, Wirtschafts- und Tourismusraums Schweiz bei.

## Kennzahlen 2015

<b>Anzahl organisierte Einsätze</b>	<b>15'053</b>
Einsätze Helikopter	11'186
Einsätze Flächenflugzeuge	1'167
Übrige Einsätze <sup>1</sup>	2'700
Gönnerbeiträge (Mio. CHF)	88.1
Anzahl Gönner (Mio.)	3.283
Anzahl Mitarbeitende <sup>2</sup>	342
Betriebsertrag (Mio. CHF)	147
Betriebsaufwand (Mio. CHF)	154
Betriebsergebnis (Mio. CHF)	-7.1
Bilanzsumme (Mio. CHF)	526

<sup>1</sup> Übrige Einsätze: Transporte mit Ambulanzen, Einsätze zugunsten Schweizer Alpen-Club, Spéléo-Secours, Redog etc.

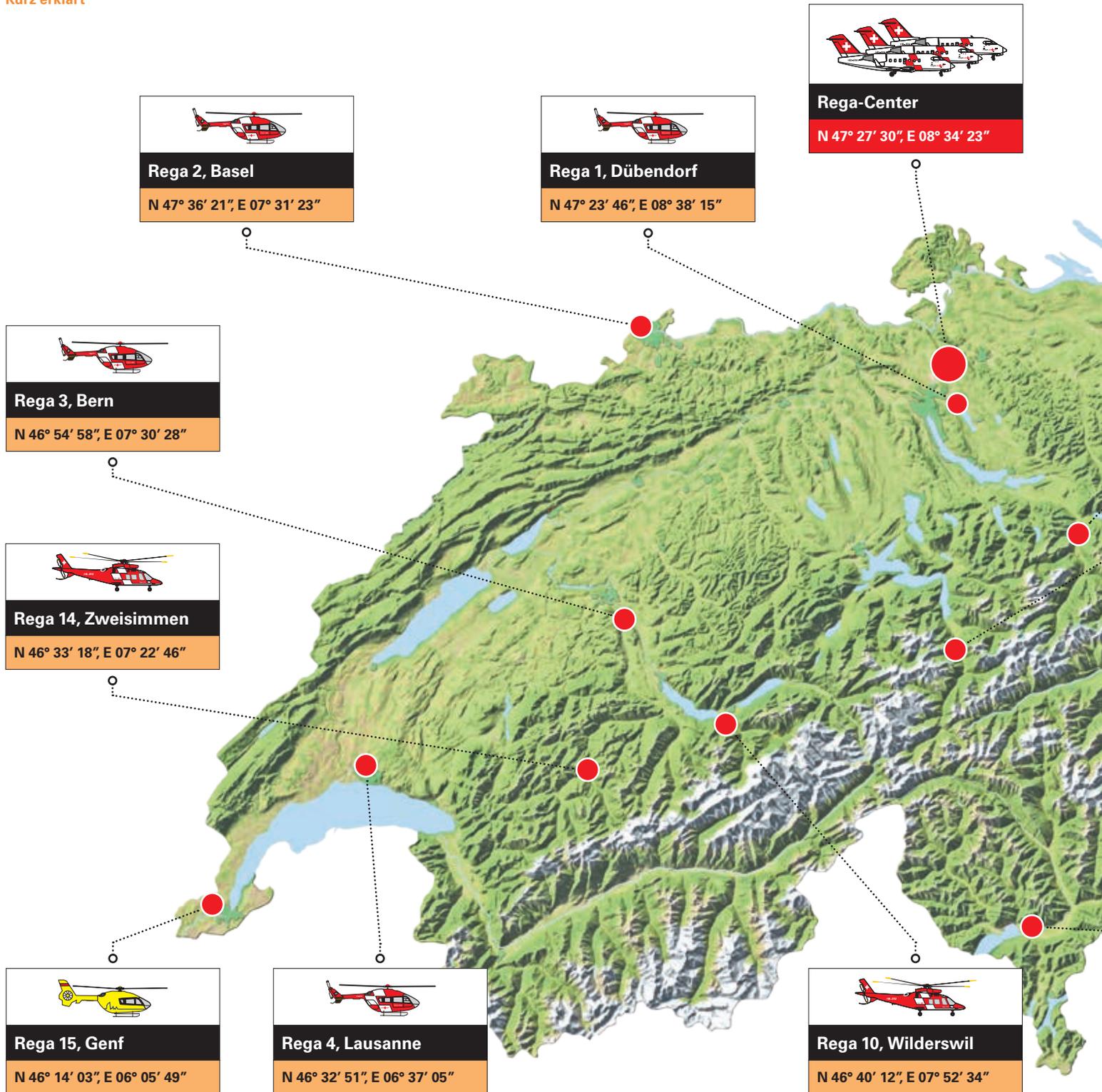
<sup>2</sup> Vollzeitstellen per Ende Dezember





Solidarisch, fürsorglich, professionell, kompetent, schweizerisch

Auf die Rega können Sie sich verlassen.



## Flotte Mittellandbasen



### Eurocopter EC 145

Anzahl Helikopter:	6
Patientenkapazität:	1 liegend, 1 sitzend
Rotordurchmesser:	11.00 m
Länge über alles:	13.03 m
Höhe:	3.95 m
2 Triebwerke (Arriel 1E2), Startleistung:	2 × 720 PS
Reisegeschwindigkeit:	220 km/h
Rettungswinde:	90 m Seillänge, 270 kg

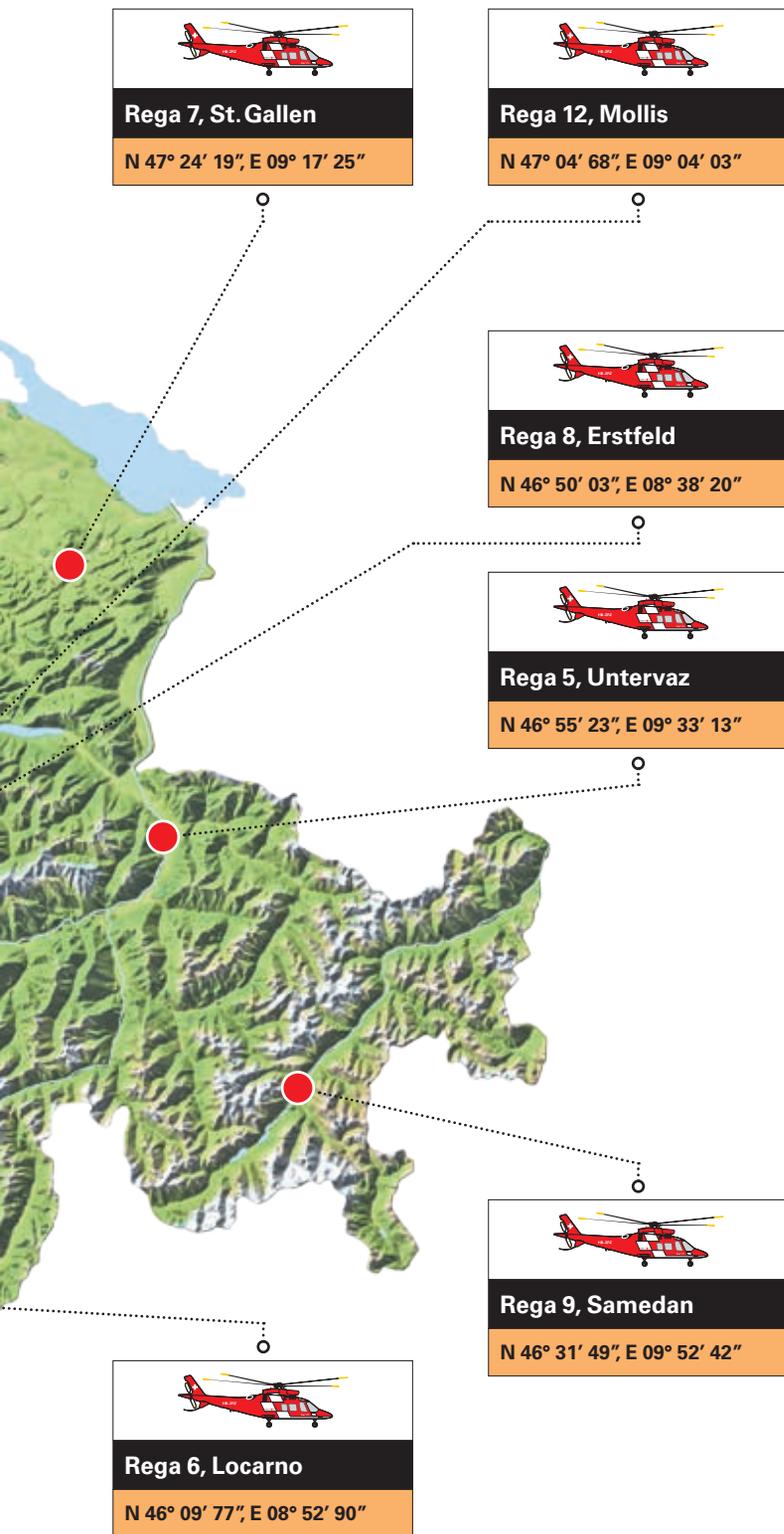
## Flotte Gebirgsbasen



### AgustaWestland Da Vinci

Anzahl Helikopter:	11
Patientenkapazität:	1 liegend, 1 sitzend
Rotordurchmesser:	10.83 m
Länge über alles:	12.96 m
Höhe:	3.40 m
2 Triebwerke (Pratt & Whitney), Startleistung:	2 × 778 PS
Reisegeschwindigkeit:	235 km/h
Rettungswinde:	90 m Seillänge, 270 kg

# Standorte



## Rega-Center

Der Hauptsitz, die Einsatzzentrale, der Unterhaltsbetrieb und die Basis der drei Ambulanzjets befinden sich am Flughafen Zürich.

## Rega-Basen

Die Standorte der zwölf Basen mit je einem Helikopter befinden sich in Dübendorf, Basel, Bern, Lausanne, Untervaz, Locarno, St. Gallen, Erstfeld, Samedan, Wilderswil, Mollis und Zweisimmen. Hinzu kommt die Partner-Helikopterbasis in Genf.

## Einsatzzentrale

Die Einsatzzentrale im Rega-Center organisiert gegen 15'000 Einsätze pro Jahr. Sie ist rund um die Uhr erreichbar: in der Schweiz über die Telefonnummer 1414, aus dem Ausland über die Telefonnummer +41 333 333 333.

## Flotte Ambulanzjets



### Challenger CL-604

Anzahl Flugzeuge:	3
Patientenkapazität:	4 liegend
Flügelspannweite:	19.61 m
Länge über alles:	20.86 m
Höhe:	6.40 m
Max. Abfluggewicht:	21'863 kg
Reisegeschwindigkeit:	850 km/h
Reichweite:	6'200 km

## Alarmnummern

Alarm Schweiz

**1414**

Alarm Ausland

**+41 333 333 333**

# Die Rega in der Schweiz

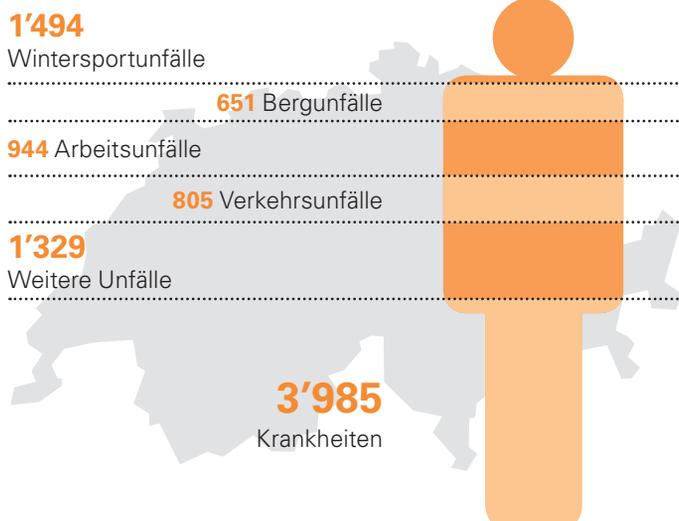


Mit ihren Rettungshelikoptern steht die Rega rund um die Uhr, an 365 Tagen im Jahr für die Schweizer Bevölkerung im Einsatz. Die 17 Maschinen der Typen AgustaWestland Da Vinci und Eurocopter EC 145 bringen modernste Medizin direkt zum Patienten – nicht nur nach Unfällen und schweren Verletzungen, sondern auch im Fall von akuten Erkrankungen wie beispielsweise Herzproblemen.

Die Rettungshelikopter der Rega sind im unzugänglichen, gebirgigen Gelände gefragt, aber auch auf Autobahnen und in Agglomerationen. Mit ihnen werden Patienten in kritischem Zustand zuverlässig und schonend in ein Zentrumsspital oder Neugeborene ins Kinderspital geflogen. Der Helikopter ist als vielseitiges und effizientes Rettungsmittel nicht mehr aus dem Gesundheitswesen wegzudenken.

Die Helikoptereinsätze werden in Primär- und in Sekundäreinsätze unterteilt. Primäreinsätze sind Rettungsflüge, die medizinische Hilfe direkt zum Ort des Ereignisses bringen, im Fall von Unfall oder Krankheit. Sekundäreinsätze sind Verlegungen von Spital zu Spital, beispielsweise weil sich der Gesundheitszustand eines Patienten verschlechtert hat. Nahezu ein Fünftel aller Helikoptereinsätze der Rega findet in der Nacht statt – eine anspruchsvolle Aufgabe für die Crews, bestehend aus Pilot, Rettungssanitäter und Notarzt.

## Primär-/Sekundäreinsätze Helikopter 2015 (Total 9'208 Patienten)



# Die Rega international



Die Rega schlägt weltweit für in Not geratene Menschen eine Brücke in die Heimat. Ihre drei eigenen Ambulanzjets des Typs Challenger CL-604 stehen ausschliesslich für medizinisch bedingte Transporte von Patientinnen und Patienten im Einsatz. Zur Crew gehören immer mindestens zwei Piloten, ein Arzt und eine Pflegefachperson. Die Rega ist in der Lage, Patienten in sehr kritischem Gesundheitszustand zu transportieren. Da aber jeder Transport ein gewisses Risiko beinhaltet, müssen solche Einsätze sorgfältig von erfahrenen Ärzten abgeklärt werden.

Nicht immer ist der Einsatz eines Ambulanzjets notwendig. In vielen Fällen fliegen die Patienten an Bord von Linienflugzeugen zurück – kompetent und professionell begleitet vom medizinischen Personal der Rega.

Im Fall von medizinischen Problemen im Ausland hilft die Rega auch mit telefonischer Beratung im Rahmen des medizinischen Notfallmanagements. Abklärungsärzte stehen rund um die Uhr im Einsatz und finden gemeinsam mit Medizinern vor Ort im Ausland und den Patienten Lösungen, beispielsweise durch das Vermitteln einer geeigneten Klinik vor Ort.

Sofern Kapazität zur Verfügung steht, stellt die Rega ihre Leistungen und ihre Flotte auch ausländischen Auftraggebern zur Verfügung. Diese Einsätze tragen dazu bei, das Know-how der Besatzungen zu erhalten und zu erweitern. Und sie leisten einen Beitrag zur Kostendeckung.

## Medizinische Notfälle im Ausland 2015 (Total 2'431 Patienten)

**1'143**

im Ambulanzjet oder Linienflugzeug  
repatriierte Patienten

**1'288**

Medizinisches  
Notfallmanagement



# Ohne Gönner keine Rega

Die Gönnerinnen und Gönner ermöglichen mit ihrem jährlichen Beitrag die Existenz der Rega. Sie halten die Rega in der Luft, zugunsten der Schweizer Bevölkerung.

Professionelle Luftrettung an 365 Tagen im Jahr, rund um die Uhr, mit hoch qualifiziertem Personal, modernen Rettungsmitteln und einem dichten Netz von Einsatzbasen – das alles kann nicht kostendeckend betrieben werden. Als in den 1960er-Jahren die noch junge Rettungsflugwacht in grosse finanzielle Probleme geriet, trat das private Gönnersystem an die Stelle staatlicher Subventionen. Seither übernehmen die Gönnerinnen und Gönner das «Defizit» der Rega mit ihren Beiträgen. Diese Gönnerbeiträge machen mit rund 60 Prozent mehr als die Hälfte des Gesamtbudgets aus. Die übrigen Kosten übernehmen zur Hauptsache Kostenträger wie Kranken-, Unfall- oder Reiseversicherer in Form von Zahlungen für geleistete Einsätze.

Das System bewährt sich. Es gibt der Rega Spielraum und Unabhängigkeit für die Erfüllung ihrer Aufgaben und erlaubt es ihr, sich auf das Wohl der Patientinnen und Patienten zu konzentrieren. Der Gönnerbeitrag ist seit Bestehen der Rega erst ein Mal erhöht worden und seit 25 Jahren unverändert.

Als Dank für die Unterstützung kann die Rega ihren Gönnerinnen und Gönnern die Kosten für die von der Rega selbst erbrachten Hilfeleistungen erlassen, falls diese nicht von Versicherungen bezahlt werden müssen.

Die Gönnerbestimmungen finden Sie auf Seite 38.

## Die Kostendeckung der Rega 2015

**CHF 88 Mio. (60%)**

Gönnerbeiträge und Spenden

**CHF 59 Mio. (40%)**

Kostenträger und übrige Erträge





Ein herzliches Dankeschön an alle  
3'283'000 Gönnerinnen und Gönner,  
welche die Rega mit ihren Beiträgen  
in der Luft halten.

Werden auch Sie Gönner: [www.rega.ch](http://www.rega.ch)

# Meilensteine

**Die Schweizerische Rettungsflugwacht Rega wurde 1952 gegründet, um medizinische Hilfe aus der Luft zu leisten. Über 350'000 Einsätze hat sie seither organisiert und unzählige Menschen gerettet. Bereits zu Pionierzeiten machten die Luftretter Unmögliches möglich. Diesem Credo bleibt die Rega treu.**

> 27.4.1952



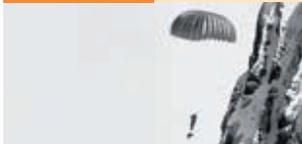
**Die Gründung** Die Schweizerische Lebensrettungsgesellschaft SLRG gründet im Hotel Bären in Twann die Schweizerische Rettungsflugwacht als Untersektion.

> 1952



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

> 1953



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

> 1955



**Grosse Publikumsdemonstration in Zürich** An drei Tagen im März verfolgen über 300'000 Zuschauer die Einsatzdemonstration im Zürcher Seebecken. Sie dient der Beschaffung von Mitteln für die Rettungsflugwacht.

> 1956



**Katastrophenhilfe in den USA** Nach einem Flugunfall bergen Pioniere der Rettungsflugwacht die sterblichen Überreste von 128 Menschen aus dem unwegsamen Grand Canyon.

> 1957



**Der erste eigene Helikopter** Eine landesweite Sammlung des Verbandes schweizerischer Konsumvereine (heute Coop) ermöglicht die Beschaffung eines Helikopters vom Typ Bell-47 J für Bergrettungen durch Hermann Geiger.

> 1960



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

> 1960



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

> 1966



**Gönnerschaft als Selbsthilfe**

Kein Geld vom Bund. Ein landesweiter Hilferuf ist hingegen erfolgreich. 25'000 Gönner bewahren die Rettungsflugwacht vor dem finanziellen Kollaps.

> 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 Direktrettung aus der Eiger-nordwand**

Was bisher als unmöglich galt, gelingt: Mit der Rettungswinde kann die Besatzung der Basis Berner Oberland zwei Alpinisten direkt aus der Wand bergen.

> 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.

> 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.

> 1973



**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.

> 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.

> 1980



**Fritz Bühler stirbt**

23. August: Der grosse Organisator und Kämpfer für die Luftrettung stirbt völlig unerwartet in seinem 72. Altersjahr während eines Betriebsanlasses.

> 1980



**Die «Hitchcock»-Rettung**

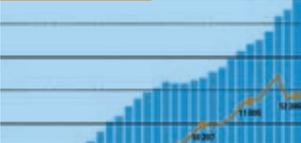
Ein Fallschirmspringer hängt am Heckrad eines Flugzeugs. Der Helikopter fliegt so darüber, dass der Retter an der Rettungswinde den Unglücklichen losschneiden kann.

> 1984



**Langstrecken-Ambulanzflugzeug**

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

	<p><b>1985</b></p> <p><b>Eine Million Gönnerschaften</b> Der Erfolg der Gönnerschaft hält an. Am 23. August stellt die Rega ihren einmillionsten Gönnerausweis aus.</p>		<p><b>2006</b></p> <p><b>2'000'000 Rega-Gönnerschaften</b> Die Familie Van der Bent aus Veyrier (GE) schliesst die zweimillionste Gönnerschaft ab. Sie ist für einen Tag Gast im Rega-Center.</p>
	<p><b>1987</b></p> <p><b>Nachtsichtgeräte im Helikopter</b> Die Rega rüstet als weltweit erste zivile Luftrettungsorganisation alle Helikopter mit Nachtsichtgeräten aus. Damit werden Nachteinsätze sicherer.</p>		<p><b>2009</b></p> <p><b>AW109Da Vinci, neuer Gebirgs-helikopter</b> Für den Einsatz auf den Gebirgsbasen beschafft die Rega beim Hersteller AgustaWestland elf Rettungshelikopter.</p>
	<p><b>1987</b></p> <p><b>Die Hawker 800 nehmen ihren Dienst auf</b> Die zwei neuen Ambulanzflugzeuge ersetzen die beiden Lear-35. Grössere Kabine und Reichweite ermöglichen einen besseren Dienst am Patienten.</p>		<p><b>2009</b></p> <p><b>Mobile Herz-Lungen-Maschine an Bord</b> Zum ersten Mal können schwerstkranke Patienten im Rega-Helikopter mit einer Herz-Lungen-Maschine betreut werden.</p>
	<p><b>1992</b></p> <p><b>Die neue Flotte besteht aus Agustas</b> Am 14. August nimmt die Basis Untervaz (GR) den ersten von 15 zweimotorigen Helikoptern des Typs Agusta A 109 K2 in Betrieb.</p>		<p><b>2010</b></p> <p><b>300'000. Einsatz</b> Neugeborene Zwillinge werden vom Kinderspital Luzern mit dem Rega-Helikopter nach Hause in den Kanton Waadt zurückgefliegen.</p>
	<p><b>1996</b></p> <p><b>Erstmals rund um die Welt</b> In 43 Stunden transportiert die Rega nacheinander drei Patienten und fliegt mit der Challenger CL-600 zum ersten Mal rund um die Welt.</p>		<p><b>2011</b></p> <p><b>Per «Blindflug» zum Inselspital</b> 27. Juli: Die Rega fliegt dank satellitengestützter Navigation mit dem GPS-Anflugverfahren das Berner Inselspital bei schlechter Sicht an.</p>
	<p><b>1997</b></p> <p><b>Neues Rega-Center in Zürich-Kloten</b> Erstmals sind Hangar, Einsatzzentrale, Technik, Logistik, Gönner-Center und Administration unter einem Dach vereint.</p>		<p><b>2012</b></p> <p><b>Hochmodernes Einsatzleitsystem</b> Durch neue, untereinander verbundene Systeme können Alarmierungsabläufe weitgehend digitalisiert und Rettungen noch effizienter koordiniert werden.</p>
	<p><b>1997</b></p> <p><b>Der neue Notruf «1414»</b> Für Luftrettung in der Schweiz gilt nun die vierstellige Alarmnummer «1414».</p>		<p><b>2013</b></p> <p><b>Der Flugsimulator für AW Da Vinci setzt neue Massstäbe</b> in der Pilotenausbildung. Instrumentenflug- und Notfallscenarien werden nun realistisch und effizient geübt – ohne Gefahr oder Umweltbelastung.</p>
	<p><b>2002</b></p> <p><b>Drei neue Challenger CL-604</b> Drei identische Flugzeuge des kanadischen Herstellers Bombardier lösen die 15 Jahre alte bisherige Ambulanzflugzeugflotte ab.</p>		<p><b>2014</b></p> <p><b>Premiere des neuen Transport-inkubators der Rega</b>, der im Jet wie auch in den Helikoptern eingesetzt werden kann und Neu- oder Frühgeborenen eine optimale medizinische Versorgung ermöglicht.</p>
	<p><b>2002</b></p> <p><b>Fünf Eurocopter EC 145</b> Für den Einsatz auf den Mittellandbasen beschafft die Rega beim Hersteller Eurocopter zunächst fünf geräumige Rettungshelikopter. Später kommt eine sechste Maschine dazu.</p>		<p><b>2015</b></p> <p><b>Drei Challenger 650 für die Rega</b> Die äusserst zuverlässige CL-604-Flotte wird 2018 durch ein Nachfolgemodell von Bombardier ersetzt, welches über modifizierte Triebwerke und modernste Avionik verfügt.</p>
	<p><b>2004</b></p> <p><b>Tsunami in Südostasien</b> Die Rega ist gefordert. Während zehn Tagen stehen 16 medizinische Besatzungen im Einsatz. Im Verlauf einer Woche repatriieren sie 60 Patienten.</p>		<p><b>2015</b></p> <p><b>Die Rega bestellt drei allwetter-taugliche Helikopter AW169-FIPS</b> von AgustaWestland, die mit einer Enteisungsanlage ausgestattet sind und ab 2021 im Einsatz stehen werden.</p>



REGA 1414





## Jahresbericht 2015

Tätigkeit 2015	28–31
Leitbild	32
Stiftungsrat	33
Governance und Compliance	34–35
Die Rega 2015	36
Geschäftsleitung	37

# Tätigkeit 2015

Die Rega war im Jahr 2015 so gefragt wie noch nie. Die Einsatzzentrale organisierte insgesamt 15'053 Einsätze (+4.3 %) und die Rettungshelikopter und Ambulanzjets transportierten 10'171 Patienten (+5.1 %). Im Durchschnitt half die Rega 2015 damit rund 28 Patienten pro Tag.

## Helikopter

Die Einsatzfähigkeit der Helikopter ist gegenüber den Vorjahren erneut gestiegen (11'186, +3,6%). Erstmals in der Geschichte der Rega disponierte die Helikopter-Einsatzzentrale der Rega mehr als 11'000 Helikoptereinsätze. Pro Tag absolvierten die Rega-Helikopter durchschnittlich gut 30 Einsätze. Rund ein Fünftel aller Einsätze wurde in der Nacht geflogen. Die Helikopter der Rega leisteten im vergangenen Jahr insgesamt 5'497 Flugstunden (+6,0%). Im Vergleich zu 2014 flogen die Rega-Helikopter damit 312 Flugstunden mehr,

gegenüber 2013 waren es gar 502 Flugstunden mehr.

## Flächenflugzeuge

Die drei Ambulanzjets der Rega sind 2015 mehr Einsätze geflogen (820, +4,3 %) und haben dabei mehr Patienten transportiert als im Vorjahr (825, +3,3 %). Die Challenger CL-604, welche seit 2003 im Dienste der Rega stehen, flogen im Jahr 2015 insgesamt 4'117 Flugstunden. Einzig im Jahr 2007 leisteten die Challenger CL-604 noch mehr Flugstunden (4'236). Seit der Inbetriebsetzung liegt die durchschnittliche Flugleistung der drei CL-604 bei 3'775 Stunden pro Jahr. Im Vergleich dazu wurden im vergangenen Jahr 342 Flugstunden mehr geflogen (+9.1 %).

Die drei Rega-Ambulanzjets waren auf der ganzen Welt für Patienten im Einsatz. 2015 brachten die Rega-Crews unter anderem Patienten aus Neuseeland, China, Mauritius, Kuba und den

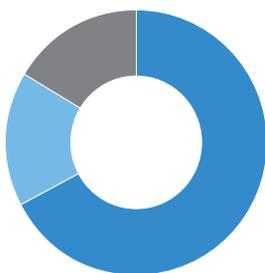
Philippinen zurück in die Heimat. Leicht abgenommen hat die Zahl der Patienten, die an Bord von Linienflugzeugen repatriert wurden (318, -7.6 %). Diese ökonomische und ökologische Alternative zum Ambulanzjet wird immer dann eingesetzt, wenn der Zustand des Patienten ausreichend stabil ist, keine negativen Auswirkungen auf Patient oder Mitreisende zu erwarten und ausreichend Sitzplätze an Bord des Linienflugzeugs verfügbar sind.

Im Durchschnitt organisierte die Rega 2015 täglich drei Einsätze mit Flächenflugzeugen.

## Medizinische Beratung durch Rega-Ärzte

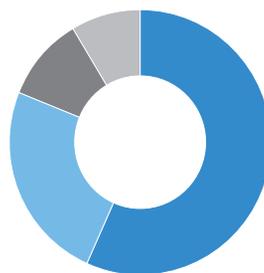
Jeder Repatriierung aus dem Ausland geht eine gründliche medizinische Abklärung durch einen der 13 Rega-Beratungsärzte voraus. In Absprache mit der Einsatzleitung entscheidet der diensthabende Arzt, ob eine Rückfüh-

Anzahl Einsätze



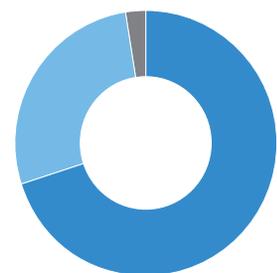
	2015	2014	+/-
Total Einsätze	15'053	14'435	4.3 %
Helikopter	11'186	10'802	3.6 %
Jet/Linie	1'167	1'170	-0.3 %
Übrige Einsätze <sup>1</sup>	2'700	2'463	9.6 %

Einsätze Helikopter



	2015	2014	+/-
Total Einsätze	11'186	10'802	3.6 %
davon Nachteinsätze	2'215	2'121	4.4 %
Primäreinsätze <sup>2</sup>	6'353	5'943	6.9 %
Sekundäreinsätze <sup>3</sup>	2'734	2'723	0.4 %
Einsätze für Bergbauern	1'160	1'306	-11.2 %
Spezielle Einsätze <sup>4</sup>	939	830	13.1 %

Einsätze Flächenflugzeuge



	2015	2014	+/-
Total Einsätze	1'167	1'170	-0.3 %
Ambulanzjets	820	786	4.3 %
Linienflugzeuge	321	346	-7.2 %
Eingearterte Flugzeuge	26	38	-31.6 %

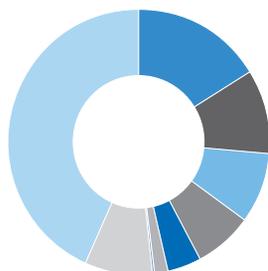
<sup>1</sup> Übrige Einsätze: Transporte mit Ambulanzen, Einsätze zugunsten Schweizer Alpen-Club, Spéléo-Secours, Redog etc.

<sup>2</sup> Primäreinsätze: Notfalleinsätze direkt am Ort des Ereignisses

<sup>3</sup> Sekundäreinsätze: Verlegungen Spital-Spital, Neonatologie, Organtransporte

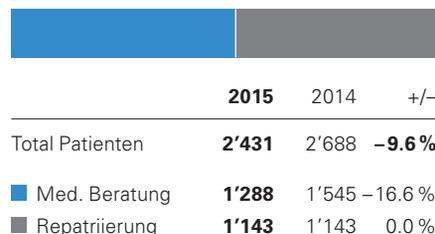
<sup>4</sup> Spezielle Einsätze: Nicht medizinische Rega-Einsätze (Such-, Routensicherungs- und Rekognoszierungsflüge für Einsatzpartner) und durch Fremdhelikopter geleistete Einsätze

## Transportierte Patienten Primär-/Sekundäreinsätze Helikopter



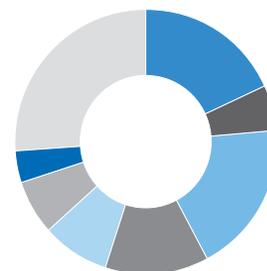
	2015	2014	+/-
Total Patienten	<b>9'208</b>	8'739	<b>5.4 %</b>
Wintersportunfälle	<b>1'494</b>	1'352	10.5 %
Arbeitsunfälle	<b>944</b>	990	-4.6 %
Verkehrsunfälle	<b>805</b>	832	-3.2 %
Bergunfälle	<b>651</b>	519	25.4 %
Sportunfälle	<b>392</b>	422	-7.1 %
Flugunfälle	<b>139</b>	106	31.1 %
Lawinenunfälle	<b>39</b>	16	143.8 %
Andere Ursachen	<b>759</b>	706	7.5 %
Krankheiten	<b>3'985</b>	3'796	5.0 %

## Medizinische Notfälle im Ausland



	2015	2014	+/-
Total Patienten	<b>2'431</b>	2'688	<b>-9.6 %</b>
Med. Beratung	<b>1'288</b>	1'545	-16.6 %
Repatriierung	<b>1'143</b>	1'143	0.0 %

## Transportierte/begleitete Patienten Flächenflugzeuge



	2015	2014	+/-
Total Patienten	<b>963</b>	940	<b>2.4 %</b>
Verletzungen Extremitäten	<b>174</b>		
Verletzungen Schädel-Hirn-Traumata	<b>56</b>		
Andere Verletzungen	<b>177</b>		
Erkrankungen Herz-Kreislauf	<b>124</b>		
Erkrankungen Schlaganfall	<b>81</b>		
Erkrankungen Magen-Darm	<b>63</b>		
Erkrankungen bösartige Tumore	<b>37</b>		
Andere Erkrankungen	<b>251</b>		

zung des Patienten notwendig und sinnvoll ist und falls ja, wie diese durchgeführt wird. Wie die Einsatzleiter arbeiten auch die Beratungsärzte der Rega rund um die Uhr im Dreischichtbetrieb.

Einzelne Versicherungen lassen die akute medizinische Situation ihrer im Ausland verunfallten oder erkrankten Versicherungsnehmer durch Rega-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. Insgesamt 1'288 hilfeschuchende Patienten im Ausland wurden im vergangenen Jahr durch die Rega-Beratungsärzte telefonisch betreut (-16,6%). Im Durchschnitt halfen die hauseigenen Beratungsärzte damit täglich vier Patienten mit medizinischen Problemen im Ausland.

### Schwankungen bei den Einsatz- und Patientenzahlen

Die Zahl der Patienten und der Einsätze ist jeweils nicht deckungsgleich. Dies, weil entweder mehrere Patienten an

Bord sein können oder auch Flüge ohne Patienten stattfinden, etwa bei erfolglosen Suchflügen. Allgemein widerspiegeln die Helikopter-Einsatzzahlen die Wetterbedingungen, das Freizeitverhalten und die Reisetätigkeit der Schweizer Bevölkerung sowie ausländischer Touristen in der Schweiz.

Das Wetter 2015 war in der Schweiz wiederum geprägt von Witterungsextremen. Im Februar leistete die Rega aufgrund der günstigen Witterungsbedingungen während den Sportferien mehr Einsätze als im Vorjahr (+15,1%). Der Sommer des Jahres 2015 war nach 2003 der zweitwärmste der neueren Geschichte – aussergewöhnlich warm und sehr sonnig. Entsprechend wurden insbesondere in den beiden Sommermonaten Juli (+18,3%) und August (+8,0%) mehr Einsätze als im Vorjahr geleistet.

### Finanzielle Entwicklung und künftige Investitionen

Für den Ersatz der Jet-Flotte wurde die erste grosse Anzahlung überwiesen. Ebenfalls flossen die ersten

Investitionen in das mehrere Jahre dauernde Projekt «Wetterunabhängige Luftrettung», was sich in der Bilanz als Verschiebung des Umlauf- in das Anlagevermögen bemerkbar macht. In Folge des zunehmenden Investitionsvolumens nehmen die Abschreibungen zu, was wiederum in der Erfolgsrechnung beobachtet werden kann. Trotzdem ist der Betrieb der Rega in gewohnt solider Manier sichergestellt.

In den Ersatz der Ambulanzjet-Flotte wie auch in das Projekt «Wetterunabhängige Luftrettung» mit der Beschaffung von drei Helikoptern des Typs AW169-FIPS werden in den nächsten Jahren grosse Investitionen getätigt. Die geplanten Investitionen sind in der langfristigen Finanzplanung der Rega vorgesehen und das gesunde finanzielle Fundament erlaubt die Finanzierung ohne Fremdkapital.

### Drei allwettertaugliche Rettungshelikopter für die Rega

Im Dezember 2015 entschied sich die Rega, drei neue, allwettertaugliche Helikopter vom Typ AW169-FIPS zu

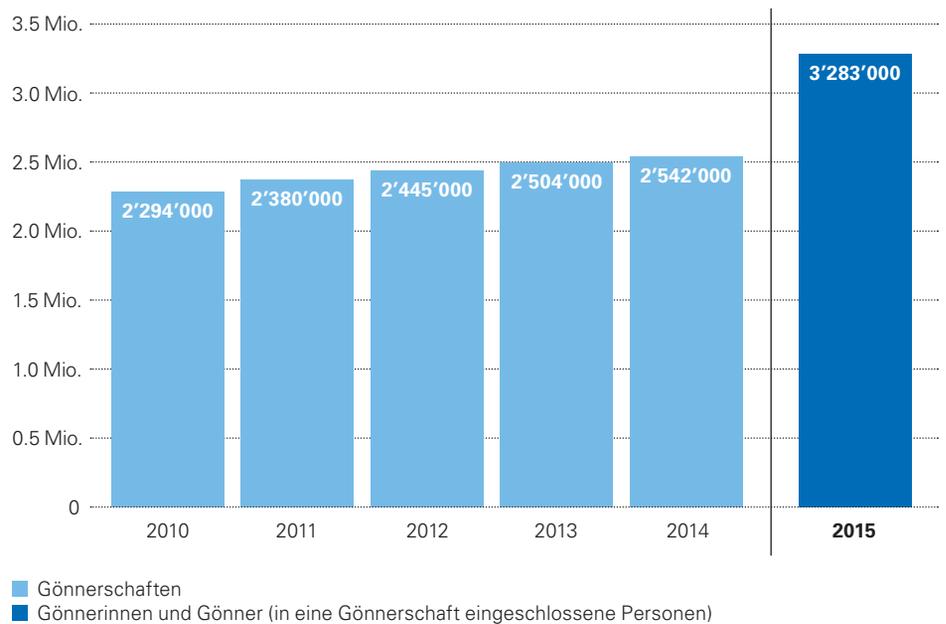
### Erfreuliche Entwicklung der Gönnerschaft

Die Rega geniesst weiterhin sehr grossen Rückhalt in der Schweizer Bevölkerung. Mit einer Nettozunahme von rund 50'000 zusätzlichen Gönnerschaften im 2015 verzeichnet sie einmal mehr ein erfreuliches Wachstum von 1,96 Prozent. Die Rega-Gönnerinnen und -Gönner ermöglichen der Schweiz ein Luftrettungssystem, welches weltweit Standards setzt und hohe Anerkennung geniesst. Sie tragen mit ihren Beiträgen von 88,1 Mio. Franken (+ 2.0 % gegenüber 2014) mehr als die Hälfte der Gesamtkosten und ermöglichen, dass die Rega-Helikopter und -Ambulanzjets rund um die Uhr bereit sind, rasche und professionelle Hilfe zu bringen. Als Dank für diese Unterstützung und ausserhalb jeder Rechtspflicht erlässt die Rega ihren Gönnerinnen und Gönnern allfällige von den Versicherungen nicht gedeckte Einsatzkosten.

### Anpassungen in der Administration

Die Gönneradministration hat 2015 grosse Änderungen erfahren: Um ihre Gönnerinnen und Gönnern im zunehmend komplexeren gesellschaftlichen Umfeld angemessen behandeln zu können, modernisierte die Rega ihre Gönnerverwaltung komplett. Die veränderten Prozesse und Daten-

### Gönnerentwicklung bis 2015



strukturen ermöglichen neu, alle aktiv in eine Gönnerschaft der Rega involvierten Personen zu erfassen: Per Ende 2015 waren so insgesamt 3,283 Mio. Gönnerinnen oder Gönnern der Rega im System erfasst. Bisher wies die Rega systembedingt nicht jede Person aus, sondern lediglich die Anzahl der Einzel-, Familien- und Kleinfamiliengönnerschaften. Aus dieser Zahl nicht ersichtlich waren beispielsweise Partner sowie minder-

jährige Kinder und Jugendliche, die einer Familiengönnerschaft angehörten. Mit der Erneuerung des Datenmodells konnte auch ein seit langem bestehendes Defizit korrigiert werden: Während vorher für Familiengönnerschaften nur ein Ausweis erstellt werden konnte, erhalten seit Mitte 2015 alle konkret in eine Gönnerschaft eingeschlossenen und uns bekannten Personen ihren persönlichen Gönnerausweis.

► Fortsetzung von Seite 29

beschaffen. Der AW169-FIPS ist ein mittelschwerer, mit einem Full Ice Protection System (FIPS) ausgerüsteter, zweimotoriger Helikopter. Damit kann die Rega in Zukunft neu auch unter Vereisungsbedingungen Einsätze fliegen. Der AW169-FIPS ist ausserdem mit modernster Avionik und für hochpräzise Instrumentenflüge ausgerüstet.

Im Hinblick auf die Realisierung der Rega-Vision einer wetterunabhängigen Luftrettung ist die Neubeschaffung der drei allwettertauglichen Helikopter zentral. Flankierende Projekte wie der

Aufbau von Instrumentenflugrouten und eines Rega-eigenen Netzes von Wetterstationen sind ebenfalls in Arbeit. Die Rega rechnet mit Beschaffungskosten von 50 Mio. Franken für drei AW169-FIPS inklusive der medizinischen Ausrüstung.

### Zwischenfälle im Flugbetrieb

Ein Rettungshelikopter der Rega erlitt am 26. Februar auf dem Vorfeld der Rega-Basis Erstfeld nach einem Einsatz eine harte Landung. Zur Zeit des Zwischenfalls hatten sich vier Rega-Mitarbeitende an Bord der Maschine befunden. Drei davon wurden verletzt

und mussten sich nach dem Vorfall in Spitalpflege begeben.

Am 28. Juni durchtrennte ein Rega-Helikopter auf der Alp Oberkäseren südlich des Speers (SG) auf einem Einsatzflug während der Landung ein Telefonkabel. Dabei wurde eine unbeteiligte Person leicht verletzt. Die Crew an Bord des Helikopters blieb unverletzt und der Pilot konnte den Helikopter landen. Der Helikopter wurde beim Zwischenfall beschädigt.

Die Rega tut viel, um ihre professionelle Luftrettung so sicher wie möglich zu machen. Sie investiert in die Ausbildung ihrer Crews, in eine gute

Sicherheitskultur und in modernstes Flugmaterial. Bei jährlich mehr als 11'000 Helikopter-Rettungseinsätzen und gegen 35'000 Starts/Landungen in meist unwegsamem Gelände lassen sich Zwischenfälle jedoch nie gänzlich vermeiden. Trotzdem und gerade deshalb wird die Rega auch in Zukunft alles daran setzen, die Luftrettung in der Schweiz noch sicherer zu machen – zugunsten ihrer Crews, ihrer Patienten und Dritten.

### **Vorfriede auf die drei neuen Ambulanzjets**

2018 wird die Rega ihre drei neuen Ambulanzjets vom Typ Challenger 650 des Herstellers Bombardier erhalten. Da der Jet bis auf das Cockpit «leer» geliefert wird, hat die Rega-Projektgruppe in den vergangenen Monaten in enger Zusammenarbeit mit spezialisierten Firmen neue Lösungen für die Innenausstattung erarbeitet. Breitere Liegen für die Patienten, weniger Lärm in der Kabine und ein neues Beleuchtungskonzept sind nur einige der geplanten Verbesserungen.

Diese Entwicklungsarbeit wird sich 2016 fortsetzen, da es noch eine ganze Reihe weiterer Entwicklungsschritte braucht, bis die drei neuen Ambulanzjets einsatzbereit sind. Profitieren von den Neuerungen werden die Patientinnen und Patienten (siehe Beitrag auf Seite 14).

### **Investitionen ins Basendispositiv**

Um den zeitgemässen Betrieb des zwölf Einsatzbasen umfassenden Dispositivs der Rega zu sichern, sind laufend Investitionen nötig. Gegen Ende 2015 konnte die total sanierte Basis St. Gallen der Crew termingerecht übergeben werden. Während das äussere Erscheinungsbild der Basis nicht verändert wurde, fand im Inneren ein Komplettumbau statt. Der Medizinraum wurde umgestaltet, der Wohn- und Aufenthaltsbereich vergrössert sowie mit einer neuen Küche ausgestattet und die Schlafräume mit eigenen Nasszellen ergänzt.

Im Engadin verfolgt die Rega ihre Pläne weiter, gemeinsam mit ihren Partnern vor Ort einen Neubau der beste-

henden Basis am Flugplatz Samedan zu realisieren. Leider konnten im Berichtsjahr keine signifikanten Fortschritte erzielt werden.

### **Instrumentenflug für Helikopter**

Neben der Beschaffung der drei allwettertauglichen Helikopter vom Typ AW169-FIPS arbeitet die Rega an verschiedenen flankierenden Projekten, die ebenfalls realisiert werden müssen, um in der Zukunft vom Wetter unabhängig Menschen retten zu können. So engagieren sich die Rega und die Schweizer Luftwaffe zum Beispiel weiterhin für die Etablierung eines Netzes von Instrumentenflugrouten (Low Flight Network). Erste Hauptverbindungen dieses Netzes sind in einer Art Testbetrieb bereits nutzbar, doch fehlt zur Zeit noch die nötige Bewilligung des Bundesamts für Zivilluftfahrt BAZL, um diese auch im Einsatz befliegen zu dürfen.

Ebenfalls auf die nötigen Genehmigungen wartet die Rega bei verschiedenen GPS-gestützten Anflugverfahren. So hoffen die Rega-Piloten, dass die Flugsicherungsbehörde Skyguide grünes Licht gibt und beispielsweise der Flugplatz Emmen bald unter IFR-Bedingungen angefliegen werden darf.

Im Grossprojekt «Thor» sollen schweizweit bis zu 60 Wetterstationen und Webcams installiert, erweitert oder umgebaut werden. Dieses Netz soll den Rega-Piloten in Zukunft laufend präzise Wetterdaten für ihre Rettungsflüge zur Verfügung stellen. 2015 konnte die Rega vier neue automatische Wetterstationen realisieren: Sie befinden sich auf dem Dach des Schweizer Paraplegiker-Zentrum Nottwil, auf dem Kantonsspital Freiburg, dem Kantonsspital St. Gallen sowie auf dem Inselspital Bern. Als nächstes folgen die Installationen auf den Flugplätzen Lausanne-Blécherette und Bressaucourt.

«Thor» wurde im Jahr 2014 lanciert und der Abschluss ist für das Jahr 2017 vorgesehen. Über diesen Zeitraum investiert die Rega rund sechs Mio. Franken in die Verbesserung der Flugwetterdaten und somit auch direkt in eine Verbesserung der medizinischen

Versorgung der Schweizer Bevölkerung aus der Luft.

### **Erster Ebola-Einsatz**

Der erneute Ausbruch von Ebola 2014 hat deutlich gemacht, dass es so gut wie keine sicheren und zuverlässigen Transportkonzepte für hochinfektiöse Patienten gibt. In Zusammenarbeit mit verschiedenen Spezialisten hat die Rega daher eine Patienten-Isolationseinheit (PIU) für einfache und sichere Lufttransporte und ein entsprechendes Transportkonzept entwickelt. Am 17. Februar kam dieses System zum ersten Mal zum Einsatz, als die Rega eine 34-jährige Ärztin des britischen Roten Kreuzes aus Sierra Leone in ihre Heimat nach London flog.

Die PIU und das entsprechende Konzept wurden nicht nur im Hinblick auf Ebola entwickelt, sondern generell für Patienten mit hochinfektiösen Krankheiten, da diese Art von Transporten zur normalen Tätigkeit der Rega gehört. 2015 kam die PIU zweimal zum Einsatz – einmal für die junge Ärztin mit Verdacht auf eine Ebola-Infektion und einmal für einen an Tuberkulose erkrankten Patienten.

# Leitbild

## 1 Unsere Aufgabe

Wir leisten rund um die Uhr schnelle und fachkundige Hilfe aus der Luft. Insbesondere bringen wir medizinische Hilfe 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.

## 2 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 des Patienten.

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

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

Unsere Einsatzfähigkeit richtet sich nach den Rotkreuzgrundsätzen.

## 3 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.

## 4 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.

## 5 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 Selbständigkeit und die Verantwortung;
- die Leistungsbereitschaft, 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.

## 6 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.

# Stiftungsrat

## Stiftungsrat Schweizerische Rettungsflugwacht Rega

Ulrich Graf, Bäch, seit 2001  
Präsident und Mitglied des Ausschusses

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

Michael Hobmeier, Bäch, seit 2007  
Mitglied des Ausschusses

Patrizia Pesenti, Zollikon, seit 2009  
Mitglied des Ausschusses

Gabi Huber, Dr. iur., Altdorf, seit 2015  
Mitglied des Ausschusses

Adrian Frutiger, PD Dr. med., Trimmis, seit 1998

Andreas Berger, Dr. med., Immensee, seit 2007

Heidi Hanselmann, Walenstadt, seit 2010

Thomas P. Emmerich, Riehen, seit 2011

Marco Maggiorini, Prof. Dr. med., Schindellegi, seit 2011

Adrian Amstutz, Sigriswil, seit 2013

Josef Meier, Wettingen, seit 2013

Gerold Biner, Zermatt, seit 2015

Thomas Holderegger, Waldstatt, seit 2015

Franz Stämpfli, Innertkirchen, seit 2015

Markus Mader, Bern (Vertreter SRK), seit 2008

## Medizinische Kommission

Christian Kern, Prof. Dr. med., Vorsitz

Adrian Frutiger, PD Dr. med.

Andreas Berger, Dr. med.

Marco Maggiorini, Prof. Dr. med.

## Finanzkommission

Michael Hobmeier, Vorsitz

Ulrich Graf

Josef Meier

## Beirat Partnerorganisationen

Franz Stämpfli, Stiftungsrat Rega, Vorsitz

Thomas P. Emmerich, Stiftungsrat Rega

Françoise Jaquet, Dr. sc. nat., Vertreterin Alpine Rettung Schweiz, ab 2016

Philipp Perren, Dr. iur., Vertreter Kanton Wallis

Patrick Deriaz, Vertreter Spéléo-Secours

Markus Denzler, Vertreter Polizeikommandanten

Vali Meier, Vertreter Seilbahnen Schweiz

Stefan Eng, Vertreter Schweizer Luftwaffe

Günter Bildstein, Vertreter Sanitätsnotrufzentralen 144, ab 2016

Daniel Sulzer, Vertreter Helikopterbetriebe

## Revisionsstelle

KPMG AG, Zürich

per 1. Januar 2016

Von links: Gerold Biner, Adrian Amstutz, Marco Maggiorini, Christian Kern, Adrian Frutiger, Patrizia Pesenti, Josef Meier, Ulrich Graf, Markus Mader, Franz Stämpfli, Gabi Huber, Andreas Berger, Michael Hobmeier, Thomas P. Emmerich, Thomas Holderegger  
Es fehlt: Heidi Hanselmann



# Governance und Compliance

Die Stiftung Schweizerische Rettungsflugwacht Rega bezweckt insbesondere in Not geratenen und hilfsbedürftigen Menschen in Anwendung der Grundsätze des Roten Kreuzes und als Mitglied des Vereins Schweizerisches Rotes Kreuz zu helfen, unabhängig von Ansehen der Person, der finanziellen Leistungsfähigkeit, der sozialen Stellung, der Nationalität, der Rasse, des Glaubens oder der politischen Überzeugung.

Die Rega ist in vollem Umfang einer guten Führung ihrer Organisation im Sinne der Corporate Governance verpflichtet. Es werden die fünf 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 Fach-

personen 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 Michael Hobmeier 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

Unter dem Vorsitz von Franz Stämpfli sind Mitglieder des Rega-Stiftungsrates und der Partnerorganisationen Alpine Rettung Schweiz, kommerzielle Helikopterbetriebe, Luftrettungswesen Kanton Wallis, Schweizer Luftwaffe, Seilbahnen Schweiz, Polizeikommandanten, Spéléo-Secours Schweiz und Sanitätsnotrufzentralen 144 vertreten.

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 Risiko-steuerung 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 von bis zu 20 Prozent an Helikopter-

gesellschaften, Flugplatzgesellschaften und -genossenschaften und sowie Assistancegesellschaften in der Schweiz. Dieses Beteiligungsportfolio dient der Erfüllung des Stiftungszwecks der Rega.

Im Rahmen der Vermögensverwaltung hält die Rega Beteiligungen/ Anlagen, die durch externe Vermögensverwalter im Rahmen eines schriftlichen 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 dessen Präsidenten werden in der konsolidierten Jahresrechnung der Rega detailliert ausgewiesen.

### **Stiftungsaufsicht**

Als gemeinnützige Stiftung untersteht die Rega und ihre Stiftungsorgane 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 24. Februar 2016 ohne jegliche Beanstandungen.

# Die Rega 2015

**31. Januar:** Am Vilan im Bündnerland begräbt eine Lawine sieben Skitouren-gänger unter sich. In die Rettungsaktion sind gleich drei Helikopter der Rega, acht Bergretter des Schweizer Alpen-Club SAC sowie ein Lawinenhund und zwei weitere Helikopter eingebunden. Drei Personen können nur noch tot, vier Personen schwer verletzt geborgen und ins Spital transportiert werden.

**26. Februar:** Beim Anflug auf die Einsatzbasis Erstfeld erleidet ein Rettungshelikopter der Rega eine harte Landung. Zur Zeit des Zwischenfalls befinden sich vier Rega-Mitarbeitende an Bord. Drei davon müssen verletzt ins Spital transportiert werden.

**9. April:** Der Entscheid für den künftigen Ambulanzjet ist gefallen: Die Rega setzt weiterhin auf die bewährte Challenger-Familie von Bombardier. Ab 2018 werden drei neue Challenger 650 im Einsatz stehen, die über modernste Avionik und über Triebwerke mit mehr Leistung verfügen. Zudem wird es in der Kabine leiser sein als heute, was Patienten und Crew zu Gute kommt.

**11. Mai:** Die EC 145-Helikopter der vier Mittellandbasen werden mit einer sogenannten Roll-in-Trage ausgerüstet. Ihr einklappbares Fahrgestell ermöglicht einen noch komfortableren Transport der Patienten. Sie ist kompatibel mit dem Transport-Inkubator und verfügt über den weltweit ersten «Pack Rack», einen luftfahrttauglichen Gerätetisch.

**21. Juni:** Um Gönnerinnen und Gönner besser betreuen zu können, führt die Rega eine neue, moderne Gönnerverwaltungs-Software ein. Damit wird nun ein Defizit behoben: Während vorher für Familiengönnerschaften nur ein Ausweis erstellt werden konnte, erhalten nun alle in eine Gönnerschaft eingeschlossenen Personen einen Ausweis.

**13. Juli:** Die Rega testet eine Instrumentenflugroute über den Julierpass, die vom Engadin zum Kantonsspital Chur führt. Messgeräte im Helikopter zeichnen zu jedem Zeitpunkt der Testflüge die genauen Positionsdaten auf,

um die Präzision des Autopiloten zu überprüfen. Auf dieser IFR-Route, die zum Low Flight Network gehört, sollen Patienten in Zukunft auch bei schlechtem Wetter geflogen werden können.

**8. August:** Zum 40-jährigen Bestehen der Einsatzbasis Basel lädt die Rega zum «Tag der offenen Tür» ein. Der Ansturm der Fans ist gross: Mehrere Tausend strömen auf die Basis am EuroAirport, um die Luftretter kennenzulernen – und die Helikopter der Rega aus nächster Nähe zu inspizieren.

**30. September:** Das andauernd schöne Wetter sorgt bei der Rega für einen intensiven Sommer: Die Crews der zwölf Helikopter-Einsatzbasen werden von Juni bis September zu mehr als 3'600 Einsätzen gerufen.

**30. November:** Auf dem Berner Inselspital installiert die Rega eine eigene Wetterstation. Sie ist Teil eines Netzes von Messstationen und Webcams, welche künftig präzise, laufend aktualisierte Flugwetterdaten liefern werden – eine Voraussetzung für die Rega-Piloten, um nach Instrumentenflug-Verfahren zu fliegen.

**1. Dezember:** Die Rega unterzeichnet mit dem italienischen Hersteller Agusta-Westland einen Vertrag zur Beschaffung von drei neuen, allwettertauglichen Helikoptern vom Typ AW169-FIPS. Die mit einer Enteisungsanlage ausgerüsteten, zweimotorigen Rettungshelikopter werden ab 2021 als Teilersatz der heutigen Flotte im Einsatz stehen. Mit den AW169-FIPS kommt die Rega ihrer Vision einer wetterunabhängigen Luftrettung einen entscheidenden Schritt näher.

**11. Dezember:** Die Rega-App zählt bereits eine Million Downloads und hat bei mehr als 1500 Einsätzen Menschen in Not geholfen. Bei einer Alarmierung über die App erhält die Einsatzzentrale automatisch die Koordinaten des Alarmierenden übermittelt, die sie direkt ins Cockpit des Helikopters weiterleiten kann.



9. April



11. Mai



21. Juni



8. August



30. September



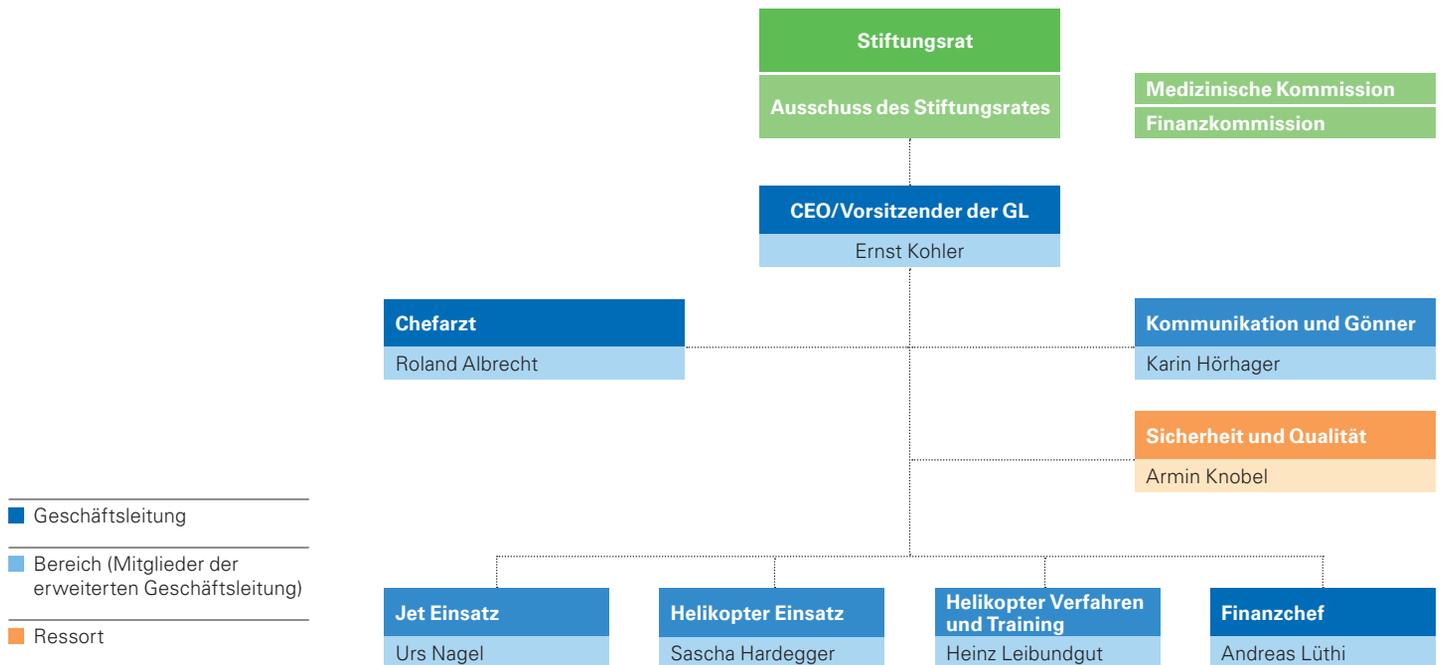
1. Dezember



11. Dezember

# Geschäftsleitung

Organigramm per 1. Januar 2016



Von links nach rechts: Sascha Hardegger, Roland Albrecht, Karin Hörhager, Urs Nagel, Ernst Kohler, Heinz Leibundgut, Andreas Lüthi.



# Rega-Gönnerbestimmungen

Damit die Rega eine ständig einsatzbereite und professionell betriebene Flugrettung mit der entsprechenden Ausrüstung gemäss ihrem Zweck als gemeinnützige Stiftung gewährleisten kann, ist sie auf ihre Gönnerinnen und Gönner angewiesen.

Mit folgendem Mindestbeitrag werden Sie Gönnerin oder Gönner der Rega:

- CHF 30.– für Einzelpersonen
- CHF 60.– für Paare (Ehe-, Konkubinatspaare oder eingetragene Partnerschaften)
- CHF 70.– für Familien (Eltern mit ihren Kindern, die am Tage der Einzahlung noch nicht 18 Jahre alt sind)
- CHF 40.– für Kleinfamilien (einzelne Elternteile mit ihren Kindern, die am Tage der Einzahlung noch nicht 18 Jahre alt sind)

Die Gönnerschaft gilt für das laufende Kalenderjahr. Sie tritt mit der Einzahlung in Kraft. Bei Nichterneuerung erlischt sie am 15. Mai des darauffolgenden Jahres.

Als Dank für diese Unterstützung kann die Rega nach ihrem Ermessen und im Rahmen ihrer Möglichkeiten den Gönnerinnen und Gönnern die Kosten für die nachfolgend aufgeführten und von ihr selbst erbrachten oder von ihr organisierten Hilfeleistungen teilweise oder ganz erlassen, falls Versicherungen, Krankenkassen oder andere leistungspflichtige Dritte für die Kosten des Einsatzes nicht oder nur teilweise aufkommen. Die Rega erbringt ihre Hilfeleistungen und gewährt auch den möglichen Kostenerlass in jedem Fall ohne Bestehen einer Rechtspflicht, da sie nur im Rahmen der personellen und technischen Möglichkeiten sowie der vorhandenen Mittel erfolgen können. Insbesondere können operationelle, medizinische oder meteorologische Gründe den Einsatz der Rega verhindern.



## 1. Schweiz und Fürstentum Liechtenstein

- Rettungsflüge und medizinisch notwendige Flüge in das nächste für die Behandlung geeignete Spital
- Rettungsaktionen durch Rettungskolonnen des Schweizer Alpen-Club SAC
- Suchaktionen in Zusammenarbeit mit der Polizei und den zuständigen Organisationen, solange begründete Hoffnung besteht, Vermissten helfen zu können
- Evakuierungen und Präventiveinsätze bei Bedrohung von Leib und Leben
- Flüge zur Bergung von Toten im Einverständnis mit den zuständigen Behörden
- Flüge zur Bergung von verletztem, erkranktem oder totem Rindvieh bis zur nächsten, mit einem anderen Transportmittel erreichbaren Stelle, sofern die Tiereigentümer natürliche Personen und Familiengönner sind

## 2. Weltweit

- Beratung bei medizinischen Problemen im Ausland durch die Alarmzentrale der Rega
- Medizinisch notwendige Repatriierungsflüge in die Schweiz für Gönnerinnen oder Gönner mit Wohnsitz in der Schweiz oder im Fürstentum Liechtenstein sowie für Ausland-schweizerinnen und -schweizer

Über die Durchführung der Hilfeleistungen entscheidet die Rega nach medizinischen, sozialen und operationellen Kriterien. Die Rega bestimmt Art und Zeitpunkt der Durchführung. Die Rega kann auch Drittorganisationen mit der Durchführung von Hilfeleistungen beauftragen.

Die Alarmzentrale der Rega (Inland Telefon 1414, Ausland Telefon +41 333 333 333) steht allen hilfebedürftigen, durch Unfall oder akute Erkrankung in Not geratenen Menschen rund um die Uhr zur Verfügung.

**Rega-Center**

Postfach 1414  
8058 Zürich-Flughafen  
Telefon 044 654 33 11

**Rega 1, Dübendorf**

Überlandstrasse 299  
8600 Dübendorf  
Telefon 044 802 20 20

**Rega 2, Basel**

Postfach  
4030 Basel-Flughafen  
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**

Postfach  
7204 Untervaz  
Telefon 081 300 09 99

**Rega 6, Locarno**

Aeroporto cantonale  
6596 Gordola  
Telefon 091 820 50 00

**Rega 7, St. Gallen**

Postfach 320  
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**

Postfach 210  
3770 Zweisimmen  
Telefon 033 729 10 30

**Partner-Helikopterbasis****Rega 15, Genève**

Hôpitaux Universitaires  
de Genève  
Base hélicoptère  
1217 Meyrin  
Telefon 022 798 00 00

**Impressum**

Herausgeberin  
Schweizerische Rettungsflugwacht Rega  
Postfach 1414  
8058 Zürich-Flughafen

Redaktion  
Karin Hörhager  
Philipp Keller  
Ariane Lendenmann  
Wanda Pfeifer  
Adrian Schindler

Fotos/Illustrationen  
Lisa Aeschlimann  
Olivier Born  
Daniel Karrer  
Philipp Keller  
Tom Lüthi  
Remo Nägeli  
Dominik Orth  
Christian Perret  
Iris Ritter  
Walter Schneibel  
Bildarchiv Rega/zVg

Produktion  
tutto fatto, Zürich

Gestaltung  
Schenker visuelle Kommunikation, Zürich

Prepress  
Swissprinters, Zürich

Print  
Hürzeler AG, Regensdorf

Diese Publikation wurde auf 100 % nachhaltigem  
und FSC-zertifiziertem Papier hergestellt.

Eine PDF-Version ist auf [www.rega.ch](http://www.rega.ch) erhältlich.

© April 2016. Alle Rechte vorbehalten, Abdruck  
mit Quellenangabe erlaubt



#### **Kontaktadresse**

Schweizerische Rettungsflugwacht Rega  
Postfach 1414  
8058 Zürich-Flughafen  
Telefon +41 44 654 33 11  
Fax +41 44 654 33 22  
[www.rega.ch](http://www.rega.ch)  
Postkonto 80-637-5

#### **Alarmnummern**

Schweiz 1414  
International +41 333 333 333

#### **Gönner-Service**

Rega-Center  
Postfach 1414  
8058 Zürich-Flughafen  
Telefon Schweiz 0844 834 844  
Telefon international +41 44 654 32 22  
Fax +41 44 654 32 48  
[www.info.rega.ch](http://www.info.rega.ch)

#### **Mediendienst**

Telefon +41 44 654 37 37  
[mediendienst@rega.ch](mailto:mediendienst@rega.ch)

