



**Rega 2018**  
mit Jahresbericht 2017





# Inhalt

## Rega 2018

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

## Jahresbericht 2017

<b>Tätigkeit 2017</b>	<b>28–31</b>
<b>Leitbild</b>	<b>32</b>
<b>Stiftungsrat</b>	<b>33</b>
<b>Governance und Compliance</b>	<b>34–35</b>
<b>Die Rega 2017</b>	<b>36</b>
<b>Geschäftsleitung</b>	<b>37</b>



*Innovation*

one eight

# «Damals wie heute: Wir nutzen den Fortschritt zum Wohl der Patienten»



Ulrich Graf



Ernst Kohler

Stillstand wäre für die Rega ein Rückschritt, davon sind wir überzeugt. Der rasante technische und medizinische Fortschritt muss sich positiv auf die Versorgung unserer Patientinnen und Patienten auswirken. Aus diesem Grund haben wir in den letzten Jahren rund 300 Millionen Franken in die Zukunft der Rega investiert. Neben grossen Infrastruktur- und IT-Projekten standen dabei vor allem die Erneuerung der Flotte sowie unsere Vision «Retten bei jedem Wetter» im Fokus. Der langfristigen Strategie und Investitionspolitik der Rega folgend, stellen wir mit den laufenden Projekten sicher, dass die Rega ihren Patientinnen und Patienten auch in den nächsten 15 Jahren zuverlässig und professionell in aller Welt zu Hilfe kommen kann und wir mittels Einsatz modernster Technologie die Luftrettung als Ganzes weiter verbessern.

Einen Durchbruch auf dem Weg zur Realisierung unserer Vision «Retten bei jedem Wetter» konnten wir Ende des letzten Jahres verzeichnen: Per 23. Dezember 2017 haben wir eine Ausnahmegewilligung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) erhalten, die es uns nun ermöglicht, wichtige Knotenpunkte des sogenannten Low Flight Network (LFN) fast rund um die Uhr zu nutzen. Dank der neuen Regelung werden immer mehr Patienten von der dringend benötigten medizinischen Hilfe aus der Luft profitieren können. In den kommenden Jahren wollen wir das LFN weiter ausbauen und ab 2021 mit dem allwettertauglichen Rettungshelikopter AW169-FIPS unser Einsatzspektrum nochmals entscheidend erweitern.

Zwei der eingangs erwähnten Grossprojekte werden wir noch in diesem Jahr abschliessen können. Einerseits dürfen wir nach einer über vierjährigen Projektphase unsere drei neuen Ambulanzjets vom Typ Challenger 650 in Betrieb nehmen. Weniger Lärm in der Kabine, breitere Liegen und eine überarbeitete Rampe für einen noch schonenderen Ein- und Auslad sind nur einige der Anpassungen, von denen unsere Patienten und Crews künftig profitieren werden. Andererseits werden wir den Einsatzcrews der Mittellandbasen gegen Ende 2018 die ersten unserer neuen Rettungshelikopter H145 übergeben können. Modernste Avionik und leistungsstärkere Turbinen zeichnen die neuen Maschinen aus.

Bei allem technischen Fortschritt bleibt das Ziel der Rega aber unverändert: Wir stellen den Menschen in den Mittelpunkt und bringen medizinische Hilfe aus der Luft dahin, wo sie benötigt wird. Dass die Bevölkerung hinter der Rega steht und unser Engagement zugunsten einer professionellen, modernen und innovativen Luftrettung unterstützt, zeigt sich in einem erneut sehr erfreulichen Nettowachstum von rund 60'000 neuen Gönnerinnen und Gönnern. Diese anhaltende Beliebtheit und Unterstützung freut alle Rega-Mitarbeitenden und bestärkt uns darin, den eingeschlagenen Weg konsequent weiterzugehen.

Wie sich die Repatriierungstätigkeit der Rega über die letzten sechzig Jahre hinweg verändert hat, wo die Geschäftsleitung der Rega die Herausforderungen der Zukunft sieht und wie breit die Medizin der Rega aufgestellt ist, lesen Sie auf den nächsten Seiten.

**Ulrich Graf**  
Präsident des Stiftungsrates

**Ernst Kohler**  
CEO/Vorsitzender der Geschäftsleitung

# Neustes Kapitel einer Erfolgsgeschichte: Die Evolution des Rega-Jets

**Die drei Challenger 650, die ab 2018 zu Repatriierungsflügen in alle Welt abheben, repräsentieren nicht nur den aktuellen Stand der Technik. Die neuen Rega-Jets vereinen auch bald sechs Jahrzehnte Erfahrung in der Ambulanzfliegerei. Seit der ersten Repatriierung eines Patienten durch die Rega Anfang der Sechzigerjahre im Propellerflugzeug hat sich sehr viel verändert. Schritt für Schritt wurde aus den ersten Auslandseinsätzen in der Pionierzeit jene professionelle Einsatzfähigkeit, für welche die Rega heute weltweit bekannt ist. Dabei setzte sie über all die Jahrzehnte immer die Bedürfnisse der Patienten ins Zentrum – auch wenn dies manchmal weniger Komfort für die Crew zur Folge hatte.**

Jedes neue Kapitel einer Geschichte beginnt mit einem leeren Blatt. Zu diesem Zeitpunkt ist noch alles offen, die Möglichkeiten sind unbegrenzt. Im November 2013 lag so ein leeres Blatt auf einem Tisch im Rega-Center am Flughafen Zürich. Rundherum versammelt waren Piloten, Mediziner, Ingenieure und Betriebswirtschaftler. Ihr Auftrag: das neuste Kapitel in der Geschichte der Rega-Ambulanzjets zu schreiben.

Schnell füllte sich das leere Blatt mit den Resultaten der Diskussionen, viele weitere Blätter folgten. Das interdisziplinäre Projektteam erarbeitete das ausführliche Lastenheft mit den Anforderungen

an den neuen Ambulanzjet der Rega, welches fortan die Grundlage für die Evaluation aller infrage kommenden Flugzeuge bildete. Zwölf Monate später – nach umfangreichen Machbarkeitsstudien und insgesamt 64 evaluierten Flugzeugtypen – wurde Ende 2014 der Nachfolger des Rega-Jets bestimmt: Der Entscheid fiel auf den Challenger 650, eine Weiterentwicklung des seit 16 Jahren bei der Rega im Einsatz stehenden Challenger CL-604.

## Patienten profitieren von Erfahrung

Der Entscheid für das Nachfolgemodell ist kein Zeichen von Einfallslosigkeit, sondern zeigt vielmehr, dass bereits unsere Vorgänger bei der Beschaffung der Rega-Jets vieles richtig gemacht haben. Bis zur heutigen Ambulanzjet-Flotte aber war es ein langer Weg (siehe Überblick unten), der geprägt war von einem rasanten technischen Fortschritt in der Aviatik und Medizin sowie von ganz unterschiedlichen finanziellen Möglichkeiten der Rega über die Jahre. Unabhängig von der Art des Antriebs, der Reichweite oder der Kabinengrösse verbindet eine Gemeinsamkeit alle Rega-Ambulanzflugzeuge: Die Vorgabe bei der Beschaffung, dass jedes neue Flugzeug für den Patienten eine Verbesserung darstellen muss.

## Einsatz im privaten Propellerflugzeug

In der Anfangszeit der 1952 gegründeten Schweizerischen Rettungsflugwacht waren die finanziellen Mittel

äusserst knapp und an die Anschaffung von eigenen Flugzeugen war nicht zu denken. Fritz Bühler, der die Rettungsflugwacht ab 1960 leitete, nutzte deshalb seine Kontakte, um erste Repatriierungen mit Privatflugzeugen durchführen zu können. So flog zum Beispiel Dr. Armin Meyer, Verleger und Vorstandsmitglied der Rettungsflugwacht, mit seinem Propellerflugzeug Piaggio 166 die erste Repatriierung eines Patienten in der Geschichte der Rettungsflugwacht gleich selbst: Ein erkrankter Patient musste von Châlons-sur-Marne in Frankreich in die Schweiz geflogen werden.

1966 stand die Rettungsflugwacht finanziell vor dem Aus. Pionier Fritz Bühler wandte sich mit einem Spendenaufruf erfolgreich an die Öffentlichkeit – und legte damit den Grundstein für die Rega-Gönnerschaft. 1970 konnte sich die Rettungsflugwacht mit 400'000 Franken am Kauf einer Cessna 414 beteiligen, die als eines der ersten zivilen Propellerflugzeuge mit einer Druckkabine ausgestattet war.

Die Druckkabine eröffnete den Medizinerinnen neue Möglichkeiten: Weil die Patienten während des Fluges nun nicht mehr den gleich starken Luftdruckveränderungen ausgesetzt waren, konnten fortan auch Patienten mit komplexeren Krankheiten oder Verletzungen transportiert werden. Ohne Druckkabine hätte das Risiko bestanden, dass sich Luft, welche beispielsweise nach einer Operation

## Die Ambulanzjets der Rega im Überblick

1961

### Piaggio 166 | HB-LAY 1961–1968

Der erste Patient wird mit dem Privatflugzeug von Armin Meyer, Vorstandsmitglied der Schweizerischen Rettungsflugwacht, aus dem französischen Châlons-sur-Marne repatriert.



1970

### Cessna 414 | HB-LFM 1970–1974

Die Rettungsflugwacht beteiligt sich an einer Cessna 414. Sie verfügt über eine Druckkabine, was nun Repatriierungen von Patienten mit schwereren Krankheiten oder Verletzungen ermöglicht.



1973

### Learjet 24D | HB-VCY 1973–1977

Der erste zivile Ambulanzjet der Welt wird in Betrieb genommen. Mit einer Reichweite von 2'800 Kilometern werden mit dem Learjet nun bereits Patienten aus dem Fernen Osten in die Heimat geflogen.





**Bewährtes wurde optimiert: Der erste Challenger 650 der Rega verlässt die Werkhalle des kanadischen Herstellers Bombardier.**

in Hohlräumen im Körper des Patienten eingeschlossen war, ausdehnt und so zu Komplikationen führen könnte.

Reisegeschwindigkeit und Reichweite der Cessna 414 waren jedoch begrenzt, und mit dem Aufkommen des Düsentriebwerks eröffneten sich auch für die Rega neue Einsatzmöglichkeiten. Mit einem Learjet 24D startete die Rega in den Siebzigerjahren in die neue Ära der Düsenjets. Sie verfügte damit über den ersten zivilen Ambulanzjet der Welt. Er flog deutlich schneller und höher als seine Vorgänger, noch dazu mit grösserer

Reichweite. Nun konnte die Rega auch Patienten aus Asien und Australien in die Schweiz fliegen. Unzählige Zwischenlandungen und damit verbundene Formalitäten machten solche Einsätze jedoch zu einem aufwendigen Unterfangen.

Obwohl der Learjet 24D zwar deutlich schneller und weiter fliegen konnte als seine Vorgänger, war das Platzangebot nach wie vor sehr begrenzt: Die Trage mit dem Patienten nahm den grössten Teil der Kabine in Anspruch. Flugarzt und Intensivpflegefachperson platzierten sich seitlich zur Flugrichtung

neben dem Patienten, in gebückter Haltung. Wurde gleichzeitig ein zweiter Patient transportiert, ragten dessen Füsse bis hinein in den kleinen Gepäckraum im Heck.

**Langstreckeneinsätze ohne WC**

Priorität im Rega-Jet hatte schon damals das Wohl der Patienten. Um in der Kabine Platz für die medizinische Ausstattung zu schaffen, wurde beispielsweise die Bordtoilette, eine Annehmlichkeit des Learjets, gleich zu Beginn

Lesen Sie weiter auf Seite 8 ►

**1977 / 1978** 

**Learjet 35 | HB-VEM und HB-VFB  
1977/1978–1988**

Der 1973 beschaffte erste Ambulanzjet HB-VCY wird durch zwei neue Learjets ersetzt. Damit operiert die Rega erstmals mit zwei Flächenflugzeugen gleichzeitig. Verglichen mit dem ersten Learjet verfügen die neuen Jets über eine geräumigere Kabine und eine grössere Reichweite.



**1982**  >

**Bombardier Challenger CL-600 | HB-VFW  
1982–1991**

Die Flotte von zwei Learjets 35 wird durch eine Challenger CL-600 ergänzt. Dank des ersten Langstreckenjets in der Geschichte der Rega können nun Patienten aus der ganzen Welt mit wenigen oder gar keinen Zwischenlandungen repatriert werden.





**Weiterentwicklung: Die neue Rampe erlaubt den schonenden Ein- und Auslad von Patienten.**

zurückgebaut. Die meist schlafenden Patienten kümmerte dies kaum. Für die Crews jedoch wurde die Notdurft zur Belastungsprobe, da der Jet nur alle vier, fünf Stunden einen Tankstopp einlegen musste. In höchster Not behalm sich deshalb an Bord zuweilen mit einem Plastikbehälter.

Die Anzahl der Repatriierungen nahm weiter zu, und ab 1977 operierte die Rega erstmals mit zwei Flugzeugen vom Typ Learjet 35. Einer von ihnen erhielt einen roten Anstrich. Doch als der fast identisch aussehende, rote Learjet einer anderen Organisation eines Tages in Afrika beschossen wurde, soll dies den Ausschlag dafür gegeben haben, dass sich die Rega-Geschäftsleitung wieder für die Farbe Weiss entschied.

### Mehr Platz und Hygiene an Bord

Mit der zunehmenden Reisetätigkeit der Schweizer Bevölkerung erhöhte sich

auch die Anzahl der Langstreckeneinsätze. In den frühen Achtzigerjahren erweiterte die Rega deshalb ihre Flotte mit dem Bombardier CL-600, welcher über eine deutlich grössere Reichweite von mehr als 6'000 Kilometer sowie eine geräumigere Kabine verfügte. Möglich war diese Anschaffung nur dank der zunehmenden finanziellen Unterstützung der Gönnerinnen und Gönner. Fortan operierte die Rega mit drei Ambulanzjets. Dank dieses Neuzugangs konnten Patienten auf Langstrecken erstmals ohne oder nur mit wenigen Zwischenlandungen repatriiert werden, was die Reisezeit für die Patienten deutlich verkürzte. Im CL-600 – sowie in seinem Nachfolger CL-601 – fanden drei und mehr Patienten Platz, die von der Crew im Stehen behandelt werden konnten. Zudem verfügte er, sehr zur Erleichterung der Crews, über eine Toilette und fliessend Wasser.

Als die beiden Learjets 1988 nach zehn Jahren im Dienst der Rega ersetzt werden mussten, reichte das Geld noch nicht für zwei neue Langstreckenjets. An ihrer Stelle beschaffte die Rega zwei Mittelstreckenflugzeuge vom Typ British Aerospace BAe125-800. An der seitlichen Sitzposition der medizinischen Crew änderte sich im BAe125-800 vorerst nichts. Die Kabine war jedoch geräumiger als diejenige des Learjets, und kleinere Crewmitglieder konnten die Patienten bereits stehend behandeln.

### Grosseinsatz für die Rega-Jets

Die einheitliche, aus einem Flugzeugtyp bestehende Rega-Flotte, wie wir sie heute kennen, entstand 2002, als die altgedienten Jets gleichzeitig durch drei neue Langstreckenjets des Typs Bombardier Challenger CL-604 ersetzt wurden. Neben einer höheren Reichweite und grösserer Kapazität bedeutete die Vereinheitlichung der Flotte auch mehr Flexibilität bei der Organisation der Einsätze: Nun konnten die Einsatzleiter jede Crew und jeden der drei Jets weltweit einsetzen. Dies bewährte sich zum Beispiel auch im Dezember 2004, nach dem verheerenden Tsunami in Südostasien: Innerhalb einer Woche konnten mehr als sechzig Patientinnen und Patienten in die Schweiz repatriiert werden.

Parallel zum aviatischen Fortschritt der Ambulanzjets der Rega entwickelte sich auch deren medizinische Aus-



### British Aerospace BAe125-800 | HB-VIL und HB-VIK 1988–2002

Zwei Mittelstreckenflugzeuge von British Aerospace ersetzen die beiden Learjets 35. 1992 wird darin der 100'000. Patient der Rega repatriiert. Eine dieser BAe125-800 touchiert auf dem Flughafen Zürich einen Betonpfeiler und muss auf dem Landweg nach England zur Reparatur gebracht werden. Dieser Parkschaden blieb der einzige «Unfall» eines Rega-Jets.



### Bombardier Challenger CL-601 | HB-IKT 1992–2002

Der Rega-Jet Challenger CL-601 ist die neuere Version des CL-600, welcher die Rega-Crews seit 1982 durch eine ideale Kombination von Reichweite und geräumigem Innenraum überzeugte. 1996 kommt es erstmals in der Geschichte der Rega zu einem 43-stündigen Einsatz rund um den Erdball.



rüstung immer weiter. In den Achtzigerjahren etwa gehörte die Repatriierung eines künstlich beatmeten Patienten im Rega-Jet zu den medizinisch anspruchsvollsten Transporten, heute ist sie Standard. Aktuell ist die Rega sogar in der Lage, Intensivpatienten an einer mobilen Herz-Lungen-Maschine sicher im Ambulanzjet zu transportieren.

Besonders in puncto Grösse und Gewicht haben sich die von der Rega verwendeten und zum Teil mitentwickelten Geräte sehr gewandelt: Wog ein Gerät zur Blutdruckmessung vor dreissig Jahren beispielsweise noch elf Kilogramm, so übernimmt heute ein Gerät mit einem Gewicht von 140 Gramm dieselbe Funktion. Das ist deshalb entscheidend, weil in der Aviatik jedes zusätzliche Kilogramm den Kerosinverbrauch erhöht und so die Reichweite eines Luftfahrzeugs verkürzt.

Neben den generellen Fortschritten im Bereich der Medizinaltechnik entwickelte die Rega auch verschiedene eigene Hilfsmittel, wie etwa 2014 die Patienten-Isolationseinheit. Damit kann die Rega selbst Patienten mit hochinfektiösen Erkrankungen sicher in den eigenen Ambulanzjets und Rettungshelikoptern transportieren.

### Fortschritt zum Wohl des Patienten

Jede Neuanschaffung eines Ambulanzflugzeuges in der Geschichte der Rega widerspiegelt einerseits die finanziellen Möglichkeiten der Rega in der jeweiligen Epoche. Andererseits reprä-

sentiert jeder neue Rega-Jet auch die gesammelten Erfahrungen, welche mit seinen Vorgängern gemacht wurden. Über Jahrzehnte hinweg liessen die Spezialisten der Rega nichts ausser Acht, um die Versorgung ihrer Patienten weiter zu optimieren: die Einführung der Druckkabine, die Vergrösserung der Reichweiten oder die Rega-eigene Entwicklung einer Laderampe für den schonenden Einlad von Patienten. Zudem investierte die Rega laufend in die Professionalisierung ihrer medizinischen Crews und Piloten.

### Luftbrücke in die Heimat

Auch die Beschaffung des Challenger 650 war geprägt von der Erfahrung mit dem Vorgängermodell: Gut vier Jahre sind vergangen, seit das Projektteam die Anforderungen an den neuen Jet definierte, die Weiterentwicklung der Innenausstattung in akribischer Detailarbeit plante und im vergangenen Jahr den Umbau vom «leeren» Jet zum hochspezialisierten Ambulanzjet eng begleitete. Wenn nun im Frühsommer 2018 der erste der drei neuen Rega-Jets zum Einsatz in alle Welt startet, so repräsentiert er knapp sechzig Jahre Repatriierungsgeschichte der Rega. Wer im Ausland schwer verunfallt oder erkrankt, kann sich also darauf verlassen: Die Rega bildet mit ihren modernsten Ambulanzjets und der jahrzehntelangen Einsatzerfahrung eine einzigartige Luftbrücke in die Heimat.



**Raffiniert: Die Ausstattung der Kabine ist das Ergebnis jahrzehntelanger Erfahrung.**



**Fortschrittlich: Das neue Cockpit ist mit modernster Avionik ausgestattet.**

## 2002/2003

### Bombardier Challenger CL-604 | HB-JRA, HB-JRB und HB-JRC 2002/2003–2019

Ab 2002 setzt die Rega bei ihren Ambulanzjets auf eine Einheitsflotte: Drei identische Langstreckenjets des Typs Bombardier Challenger CL-604 lösen die beiden BAe125-800 und die Bombardier Challenger CL-601 ab. Jedes Jahr fliegen die drei Rega-Jets weltweit nun gut 400 Flugplätze an.



## 2018

### Bombardier Challenger 650 HB-JWA | HB-JWB | HB-JWC ab 2018

Die drei bewährten Challenger CL-604 von Bombardier werden ersetzt durch das Nachfolgemodell des Typs Challenger 650. Es verfügt über eigens entwickelte multifunktionale Patientenliegen und eine hellere, gegen Lärm besser isolierte Kabine. Hochmoderne Avionik im Cockpit erlaubt es den Rega-Piloten, zeit- und kerosinsparende Flugrouten zu wählen.

# «Bei allem Fortschritt: Im Kern darf sich die Rega nicht verändern.»

**2018 wird für die Rega ein denkwürdiges Jahr. Ernst Kohler, CEO der Schweizerischen Rettungsflugwacht Rega, erklärt, warum dieses Jahr in die Geschichte eingehen wird, was heutige Innovationen in der Luftrettung von den Pionierleistungen der Rega-Gründerzeit unterscheidet und welche Herausforderungen er für die Zukunft sieht.**

## **Ernst Kohler, wo steht die Rega heute?**

Die Rega ist gut aufgestellt und aus dem Schweizer Gesundheitswesen nicht mehr wegzudenken. Im letzten Jahr haben wir erneut weit über 15'000 Einsätze organisiert, so viele wie noch nie. Damit wir unseren Patienten auch in Zukunft rasch und professionell helfen können, haben wir in den vergangenen Jahren Investitionen von über 300 Millionen Franken getätigt. Grösstenteils in die notwendige Modernisierung unserer Flotte. Oder auch in die Realisierung unserer Vision «Retten bei jedem Wetter», um zukünftig immer mehr Menschen helfen zu können. Viele dieser Investitionen waren bis jetzt erst auf dem Papier sichtbar. Ich freue mich deshalb ausserordentlich, dass wir dieses Jahr der Schweizer Bevölkerung zeigen können, dass sich unsere harte Arbeit und die Investitionen gelohnt haben. Schliesslich investieren wir nicht zum Selbstzweck, sondern für unsere Gönnerinnen und Gönner.

## **Sie sprechen von der Modernisierung der Flotte?**

Ja. So werden diesen Herbst zum Beispiel die ersten zwei der sechs neuen Rettungshelikopter vom Typ Airbus Helicopters H145 ihren Dienst

auf den Mittellandbasen aufnehmen. Und eben erst haben wir der Öffentlichkeit den ersten unserer drei neuen Ambulanzjets vom Typ Challenger 650 vorgestellt. Ein Ambulanzjet kann nicht einfach fixfertig «ab Stange» gekauft werden. Mehr als vier Jahre lang hat ein interdisziplinäres Team der Rega an diesem Projekt gearbeitet, da steckt sehr viel eigene Entwicklungsarbeit und die Erfahrung aus über sechzig Jahren Repatriierungstätigkeit drin. Ich bin stolz auf meine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, und darauf, dass wir das Projekt im Zeitplan und im Rahmen der budgetierten 130 Millionen Franken abschliessen werden.

## **Weshalb war der Ersatz der drei Ambulanzjets nötig?**

Wir folgen mit der Flottenerneuerung einer langfristigen Strategie. Unsere drei Ambulanzjets sind bereits seit 16 Jahren im Einsatz und repatriieren Patienten aus der ganzen Welt. Sie haben sich sehr bewährt, wurden aber auch stark beansprucht. Kein anderes Flugzeug dieses Typs war so oft und so lange in der Luft wie unsere drei CL-604. Und mit Flugzeugen verhält es sich wie mit Autos: Je älter sie werden und je häufiger man sie braucht, desto aufwendiger ist ihre Instandhaltung. In naher Zukunft wären grössere Wartungsereignisse fällig geworden, was unsere Einsatzbereitschaft eingeschränkt hätte. Für uns als Luftrettungsorganisation ist die Verfügbarkeit der hochspezialisierten Ambulanzjets aber essenziell: Ein Jet, der wartungsbedingt

am Boden steht, kann keinen Patienten zurück in die Heimat fliegen.

## **Weshalb fiel die Wahl auf das Nachfolgemodell Challenger 650?**

Wir haben unsere weltweite Einsatzfähigkeit analysiert und uns viele Fragen gestellt: Was ist uns für unsere Patienten und unsere Crews wichtig?

«Wir investieren schliesslich nicht zum Selbstzweck, sondern für unsere Gönnerinnen und Gönner.»

Über welche Reichweite müssen die Jets verfügen, oder anders gefragt: Wie viele Zwischenlandungen können wir unseren Pati-

enten zumuten? Mit dem entstandenen Anforderungskatalog evaluierten wir 64 verschiedene Flugzeugtypen, bevor wir dem Rega-Stiftungsrat unseren Antrag stellten. Mit dem Nachfolgemodell Challenger 650 führen wir nun unsere Erfolgsgeschichte weiter – und wir konnten den neuen Ambulanzjet unter Einbezug von fast sechzig Jahren Einsatzerfahrung im Repatriierungsbereich weiterentwickeln und optimieren.

## **Der neue Jet trägt auch einen neuen Anstrich. Was steckt dahinter?**

Neben den neuen Rega-Jets werden bis Mitte 2019 auch die sechs neuen Rettungshelikopter vom Typ H145 als Ersatz für die EC145-Mittellandflotte zur Rega stossen. Und 2021 werden die drei allwettertauglichen Rettungshelikopter AW169-FIPS geliefert. Die Bemalung von Luftfahrzeugen ist aufwendig und entsprechend teuer. Jetzt ist der ideale Zeitpunkt, um das mehr als zwanzig Jahre alte Rega-Logo zu modernisieren und die Rega auch visuell fit für die Zukunft zu machen.



**Ernst Kohler (55) leitet die Rega seit 2006 als CEO.**

**Ein weiteres Zukunftsprojekt ist die Realisierung der Vision «Retten bei jedem Wetter». Wie weit ist die Rega davon entfernt, auch bei schlechtesten Sicht Einsätze fliegen zu können?**

Im letzten Jahr sind wir unserer Vision einen gewaltigen Schritt nähergekommen: Per 23. Dezember 2017 hat uns das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) eine Bewilligung erteilt, um wichtige Knotenpunkte des Low Flight Network (LFN) auch nachts oder am Wochenende zu nutzen. Das betrifft zum Beispiel den Anflug im Instrumentenflugverfahren (IFR) ins Luzerner Kantonsspital via Emmen oder die IFR-Flugroute über den Gotthardpass.

**Was bedeutet das für den weiteren Ausbau des LFN?**

Die Bewilligung ist ein Präzedenzfall, für den wir lange und intensiv gekämpft haben. So wie eine Ambulanz während eines Rettungseinsatzes ein Rotlicht überfahren darf, gelten nun auch für unsere Helikopterpiloten im Einsatz gewisse Ausnahmeregelungen. Ich freue mich sehr, dass wir gemeinsam mit dem BAZL eine Lösung gefunden haben, die den weiteren Ausbau des LFN beschleunigt. Damit ist es aber nicht getan: Nun geht es darum, weitere Regionen und Spitäler an das LFN anzuschliessen, damit wir die medizinische Versorgung aus der Luft für die Schweizer Bevölkerung weiter

verbessern können. Zudem möchten wir sämtliche IFR-Anflugverfahren uneingeschränkt auch ausserhalb der Betriebszeiten der Flugsicherung nutzen können.

**Welche Rolle kommt dem allwettertauglichen Rettungshelikopter AW169-FIPS in der Rega-Vision zu?**

Der AW169-FIPS, der in drei Jahren zur Rega-Flotte stossen wird, ist das letzte fehlende Puzzleteil. Denn auch wenn wir heute fast rund um die Uhr Einsätze innerhalb des LFN fliegen dürfen, so bleibt das Problem der Vereisung

Lesen Sie weiter auf Seite 12 ►

bei bestimmten Wetterbedingungen bestehen. Dank der Enteisungsanlage des neuen Helikopters werden unsere Piloten die IFR-Flugrouten auch bei Vereisungsbedingungen nutzen können – ein Meilenstein in der Luftrettung. Der AW169-FIPS ist weltweit der erste Helikopter seiner Gewichtsklasse mit Enteisungsanlage und befindet sich momentan noch in der Entwicklung.

**Die Rega investiert rund 50 Millionen Franken in die allwettertauglichen Helikopter und weitere 6 Millionen Franken in eigene Wetterstationen und -kameras. Hinzu kommen die Ausbildung der Piloten und andere flankierende Projekte. Werden sich diese Investitionen je auszahlen?**

Man kann die Frage auch anders stellen: Wie viel ist ein Menschenleben wert? Es ist unsere Aufgabe, die Luftrettung in der Schweiz ständig weiter zu verbessern. Wie unsere Vorgänger scheuen wir keinen Aufwand, um besser zu werden. Wir retten heute zwar mit anderen, moderneren Mitteln als beispielsweise die Pioniere der Rega in den Fünfziger- oder Sechzigerjahren. Unser Ziel jedoch ist dasselbe: in Not geratenen, hilfsbedürftigen Menschen zu helfen. Das ist unsere tägliche Motivation.

**Die aktuelle Geschäftsleitung investiert Millionen in eine «Rega der Zukunft». Bauen Sie die Rega um?**

Jede «Generation» hat die Rega ein bisschen umgebaut – und das muss auch so sein. Die Rega hat sich im Laufe der Zeit auch als Organisation fortlaufend verändert: Gegründet als Untersektion der Lebensrettungsgesellschaft, entwickelte sie sich zum selbstständigen Verein und wurde danach in die gemeinnützige, private Stiftung von heute überführt. War sie zu Gründerzeiten noch eine Organisation von Freiwilligen, so beschäftigt sie heute mehr als 400 bestens ausgebildete und hochspezialisierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Diese Veränderungen waren immer schon nötig, um sich dem gesellschaftlichen Wandel anzupassen und unserem Anspruch zu genügen, das Optimum für unsere Patienten zu erreichen. Stillstand bedeutet Rückschritt, davon bin ich überzeugt. Bei allem Fortschritt ist mir eines aber äusserst wichtig: Im Kern darf sich die Rega nicht verändern. Wir müssen das Wohl der Patientin, des Patienten immer ins

«Hilft es dem Menschen in Not? Das ist die Frage, welche die Mitarbeitenden der Rega antreibt. Alles andere ist Mittel zum Zweck.»

Zentrum unseres Handelns stellen. So führen wir das Werk unserer Vorgänger zugunsten der Schweizer Bevölkerung weiter.

**Ist dieses Streben nach Verbesserung der Grund, wieso die Rega in der Schweiz und weltweit viel Anerkennung genießt?**

Der Wille, besser zu werden, reicht alleine nicht aus. Am Ende wird man immer an den Resultaten gemessen, in unserem Fall an unserer Einsatzfähigkeit im Dienst der Patienten. Ich

glaube, die hohe Anerkennung ist das Resultat harter Arbeit von verschiedenen «Rega-Generationen» vor uns – und natürlich trägt

jeder einzelne Mitarbeitende der Rega auch heute tagtäglich seinen Teil dazu bei, diese Erfolgsgeschichte weiterzuschreiben. Die Rega braucht Menschen, die den Mut haben, auch neue Wege zu gehen, eine Vision zu verfolgen: Als wir Mitte der Achtzigerjahre als weltweit erste Luftrettungsorganisation Nachtsichtgeräte einsetzten, wurden wir belächelt. Heute ist es Standard, jeden vierten Helikoptereinsatz fliegen die Rega-Crews in der Nacht. Um eine Vision umzusetzen, reicht die «gute Idee» allein nicht: Es braucht Hartnäckigkeit, Ausdauer, Know-how und harte Arbeit. Ich glaube daran, dass dieser Effort am Ende honoriert wird.

**Der «Mythos Rega» gründet in beeindruckenden Pionierleistungen der Vergangenheit, die weltweit Beachtung fanden – wie etwa der erste Rettungseinsatz mit der Winde an der Eigernordwand im Jahr 1971. Sind heute solche Pionierleistungen überhaupt noch möglich?**

Ohne jeden Zweifel. Nur waren die Pionierleistungen früher einfacher fassbar: Die erste Direktrettung aus der Eigernordwand war eine sehr konkrete, bildgewaltige Angelegenheit. Heute finden unsere Innovationen im technologischen Bereich statt. Es ist





nicht leicht zu vermitteln, was es alles braucht, damit ein Rettungshelikopter bei Nebel auf einer IFR-Flugroute ein Spital anfliegen kann. Für die Luftrettung in der Schweiz sind dies aber ebenfalls bahnbrechende Errungenschaften, von welchen in Zukunft viele Menschen in einer Notsituation profitieren werden. Bei der ganzen Faszination für Aviatik und modernste Technologien darf man aber nicht vergessen, dass es letztlich bei der Rega nur um eine Frage geht: Hilft es dem Menschen in Not? Das ist die Frage, welche die Rega-Mitarbeitenden antreibt. Alles andere ist Mittel zum Zweck.

### **Wie steht es um die Finanzierung der Rega?**

Die Rega ist solide finanziert und wir planen sehr langfristig. Fortschritt ist nicht gratis, gerade in den Bereichen Aviatik und Medizin steigen die Kosten seit Jahren kontinuierlich. Auch müssen wir in beiden Bereichen immer mehr gesetzliche Vorgaben erfüllen, was die Rega gleich doppelt trifft. Auch das kostet. Wir haben unsere Ausgaben im Griff, dürfen jedoch die Erträge nicht aus den Augen verlieren. Die Rega finanziert sich über zwei Säulen: Mehr als sechzig Prozent des Budgets tragen die Gönnerinnen und Gönner, die übrigen knapp vierzig Prozent sind Zahlungen von Kostenträgern wie Versicherungen für geleistete Einsätze. Der Gönner-

«Die Rega ist keine Selbstverständlichkeit. Die medizinische Grundversorgung aus der Luft gibt es nur, weil uns die Gönner Jahr für Jahr unterstützen.»

beitrag ist seit 26 Jahren unverändert bei 30 Franken jährlich, und auch der Flugminutentarif – also der Betrag, den wir von Versicherungen pro Flugminute für einen Einsatz erhalten – ist seit über zwanzig Jahren gleich tief. Dass wir in dieser Zeit die Versorgung aus der Luft stark verbessern konnten, verdanken wir nicht zuletzt der stetig zunehmenden Unterstützung unserer Gönner.

### **Die Rega darf mittlerweile auf den Rückhalt von 3,4 Millionen Gönnerinnen und Gönnern zählen. Seit der Errichtung des «Gönnerprinzips» Mitte der Sechzigerjahre nahm diese Zahl stets zu. Rechnen Sie damit, dass diese Entwicklung anhält?**

Auch wenn die Bevölkerung in der Schweiz im gleichen Zeitraum ebenfalls stets gewachsen ist: Eine Selbstverständlichkeit ist die Zunahme der Gönnerschaften bei Weitem nicht. Eine Rega-Gönnerschaft ist freiwillig. Uns freut die Unterstützung der vergangenen Jahre sehr – sie zeigt, dass wir auf dem richtigen Weg sind.

### **Worin sehen Sie die Herausforderungen der Zukunft?**

Als oberstes Ziel müssen wir die Unabhängigkeit, Selbstständigkeit und langfristige Finanzierung der Rega weiterhin sicherstellen. Nur so werden auch die nächsten Generationen von der medizinischen Hilfe der Rega profitieren können – nicht nur in den Agglomerationen im Mittelland, sondern auch in den ländlichen Regionen. Ich betone immer wieder, sowohl an Publikumsanlässen als auch im Gespräch mit Politikern und Entscheidungsträgern, dass die Rega nicht als Selbstverständlichkeit betrachtet werden darf. Wir erhalten keine Subventionen vom Staat. Die flächendeckende medizinische Grundversorgung aus der Luft durch die Rega gibt es nur, weil Gönnerinnen und Gönner mit ihrem solidarischen Beitrag die Rega Jahr für Jahr aufs Neue unterstützen.

### **Was wünschen Sie sich für die Zukunft?**

Ohne unsere Gönnerinnen und Gönner gäbe es keine Rega. Ich wünsche mir deshalb, dass die Bevölkerung in der Schweiz «ihre» Rega auch in Zukunft trägt. Für die Rega wünsche ich mir Mitarbeitende, die sich weiterhin voll und ganz für unsere Patienten einsetzen und den Mut haben, neue Wege zu gehen – ganz im Geiste der Rega-Pioniere. So werden in der Not dereinst auch noch meine Urenkel von der Rega gerettet werden können – egal bei welchem Wetter.





# Die Bergretter mit der medizinischen Ausbildung der Rega

**Sie kommen dann zum Einsatz, wenn niemand anders medizinische Hilfe leisten kann: die Fachspezialisten Medizin der Alpinen Rettung Schweiz. Die Rega ist verantwortlich für die medizinischen Einsätze dieser hochqualifizierten Bergretter, für ihre Aus- und Weiterbildung sowie für ihre Ausrüstung.**

Die Rega setzt sich für eine bestmögliche medizinische Versorgung von Menschen in Notsituationen ein. Sie beschränkt dieses Engagement aber nicht allein auf Hilfe aus der Luft, sondern führt es – wo sinnvoll – auch am Boden weiter, in der terrestrischen Rettung. Ein gutes Beispiel dafür sind die sogenannten Fachspezialisten Medizin der Alpinen Rettung Schweiz (ARS). Die ARS – eine Stiftung der Rega und des Schweizer Alpen-Club SAC (siehe Kasten) – kann seit 2016 auf schweizweit gut sechzig dieser auf die medizinische Versorgung von erkrankten oder verletzten Patienten spezialisierten Bergretter zählen.

## **Tag und Nacht auf Abruf**

Die Fachspezialisten Medizin sind allesamt geübte Berggänger, die wissen, wie man sich in schwierigem Gelände zu verhalten hat. Zudem verfügen sie über einen beruflichen Hintergrund als Rettungssanitäter oder Arzt mit Erfahrung in der Notfallmedizin. Wie alle anderen Bergretter der ARS leisten sie in ihrer Region Tag und Nacht unentgeltlich Pikettendienst. Eingesetzt werden die Fachspezialisten Medizin nur dann, wenn kein anderer Rettungsdienst helfen kann. Zum Beispiel, weil die Ambulanz den Patienten nicht erreichen kann, da keine Strasse, kein Feldweg zu ihm führt, und weil der Helikopter wegen schlechter Sicht nicht fliegen kann. Im Schnitt kommt es zu drei bis fünf solcher Einsätze pro Monat, Tendenz steigend. Das scheint nicht viel, macht für den Betroffenen im Ernstfall aber den entscheidenden Unterschied.

**Einheitliche Ausbildung und Ausrüstung: Die Fachspezialisten Medizin der ARS werden von der Rega auf ihre medizinischen Einsätze vorbereitet.**

Meist begleiten die Fachspezialisten ihre Bergretter-Kollegen bei terrestrischen Such- und Rettungseinsätzen im schwierigen Gelände und stellen dabei nicht nur eine professionelle medizinische Versorgung der Patienten sicher, sondern helfen auch bei allfälligen Verletzungen in den eigenen Reihen.

## **Gemeinsam für das beste Resultat**

Die ARS verfügte zwar auch vor 2016 über ein verlässliches Netzwerk von medizinischen Verantwortlichen auf allen Rettungsstationen des SAC. Diese hatten jedoch weder zwingend einen medizinischen Berufshintergrund noch war eine einheitliche medizinische Ausrüstung auf allen Rettungsstationen vorhanden. Hinzu kam, dass eine einheitliche Aus- und Weiterbildungsstruktur fehlte und – aufgrund der wenigen Einsätze – auch nur selten eine genügend grosse Einsatzerfahrung aufgebaut werden konnte. Aus diesen Gründen rief die ARS mit der Unterstützung der Rega vor zwei Jahren die neue Funktion des «Fachspezialisten Medizin» ins Leben. Beide Organisationen bringen ihre Kernkompetenzen ein, um diese hochqualifizierten Bergretter gemeinsam auszubilden: für die gebirgstechische Ausbildung ist die ARS zuständig, für die notfallmedizinische Kompetenz und Ausrüstung die Rega.

## **Unter der Ägide der Rega**

Sämtliche medizinischen Aktivitäten und Kompetenzen bei der ARS werden seit dem Aufbau der neuen Struktur von der Rega organisiert und verantwortet. Michael Lehmann, Stellvertretender Chefarzt bei der Rega und Notarzt auf der Basis Zweisimmen, leitet den medizinischen Bereich der ARS: «Wir konnten die medizinische Aus- und Weiterbildung sowie die Ausrüstung

und Abläufe vereinheitlichen, was die Qualität der Versorgung gesteigert hat.» Falls während eines Einsatzes Fragen zur Behandlung ihres Patienten aufkommen, können sich die Fachspezialisten Medizin zudem jederzeit telefonisch an die Leitenden Ärzte der Rega wenden und so direkt von deren Erfahrung im notfallmedizinischen Bereich profitieren. Auch die Ausrüstung wurde angeglichen: Alle Fachspezialisten Medizin verfügen schweizweit über dieselbe moderne Ausrüstung, wie zum Beispiel entsprechende notfallmedizinische Medikamente und die nötigen, mobilen Geräte für eine Reanimation.

## **Im Einsatz, wenn eine Alternative fehlt**

Das Engagement der Rega ist mehr als ein reiner Know-how-Transfer. Sie leistet auch einen Teil der medizinischen Grundversorgung der Schweizer Bevölkerung in ländlichen Gebieten: «Die Einführung der Fachspezialisten Medizin ist nicht zuletzt eine Reaktion auf die Entwicklung, dass der Bevölkerung in einigen Gegenden der Schweiz immer weniger medizinische Infrastruktur zur Verfügung steht», sagt Michael Lehmann. Zum Beispiel gibt es immer mehr abgelegene Dörfer und Regionen, die über keine Hausärzte mehr verfügen und die weit entfernt vom nächsten Ambulanzdienst liegen. Im Notfall, wenn kein anderer Rettungsdienst verfügbar ist und der Rega-Helikopter wetterbedingt am Boden bleiben muss, wird nun der nächste Fachspezialist Medizin aufgeboten. Die Rega hilft so in Zusammenarbeit mit der ARS in diesen Regionen mit, allfällige Lücken in der medizinischen Versorgung zu schliessen.

Die **Alpine Rettung Schweiz** (ARS) ist eine gemeinnützige Stiftung, die von der Rega und vom Schweizer Alpen-Club SAC getragen wird. Die ARS fungiert als Bindeglied zwischen den 86 Rettungsstationen des SAC und ihren gut 2'900 freiwilligen lokalen Retterinnen und Rettern. Sie übernimmt deren Ausbildung und sorgt schweizweit für einheitliche Abläufe in der bodengebundenen Rettung. Zuständig für MARS, den medizinischen Bereich der ARS, ist die Rega.

Bei komplexen Rettungseinsätzen arbeitet die Rega eng mit den mehr als 300 Fachspezialisten der ARS zusammen, die über spezielle Aus- und Weiterbildungen verfügen. Dazu gehören neben den Fachspezialisten Medizin auch die Rettungsspezialisten Helikopter, die Lawinen- und Geländesuchhunde-Teams sowie die Spezialisten für Canyoning- oder Höhlenrettungen.

# 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 3,436 Millionen Gönnerinnen und Gönnern ist sie fest in der Schweizer Bevölkerung verankert. 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 2017

<b>Anzahl organisierte Einsätze</b>	<b>15'958</b>
Einsätze Helikopter	11'774
Einsätze Flächenflugzeuge	1'281
Übrige Einsätze <sup>1</sup>	2'903
Gönnerbeiträge (Mio. CHF)	101.1
Anzahl Gönner (Mio.)	3.436
Anzahl Mitarbeitende <sup>2</sup>	367
Betriebsertrag (Mio. CHF)	159
Betriebsaufwand (Mio. CHF)	158
Betriebsergebnis (Mio. CHF)	1.1
Bilanzsumme (Mio. CHF)	567

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

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





Solidarisch, fürsorglich, professionell, kompetent, schweizerisch

Auf die Rega können Sie sich verlassen.

# Standorte

## Die Helikopterbasen der Rega

Die Rega ist bestrebt, jeden Ort in ihrem Einsatzgebiet innerhalb von 15 Flugminuten zu erreichen. Zwölf über das ganze Land verteilte Einsatzbasen machen dies möglich. Ihre Standorte befinden sich in Dübendorf, Basel, Bern, Lausanne, Untervaz, Locarno, St. Gallen, Erstfeld, Samedan, Wilderswil, Mollis und Zweisimmen. Hinzu kommt eine Partnerbasis in Genf.

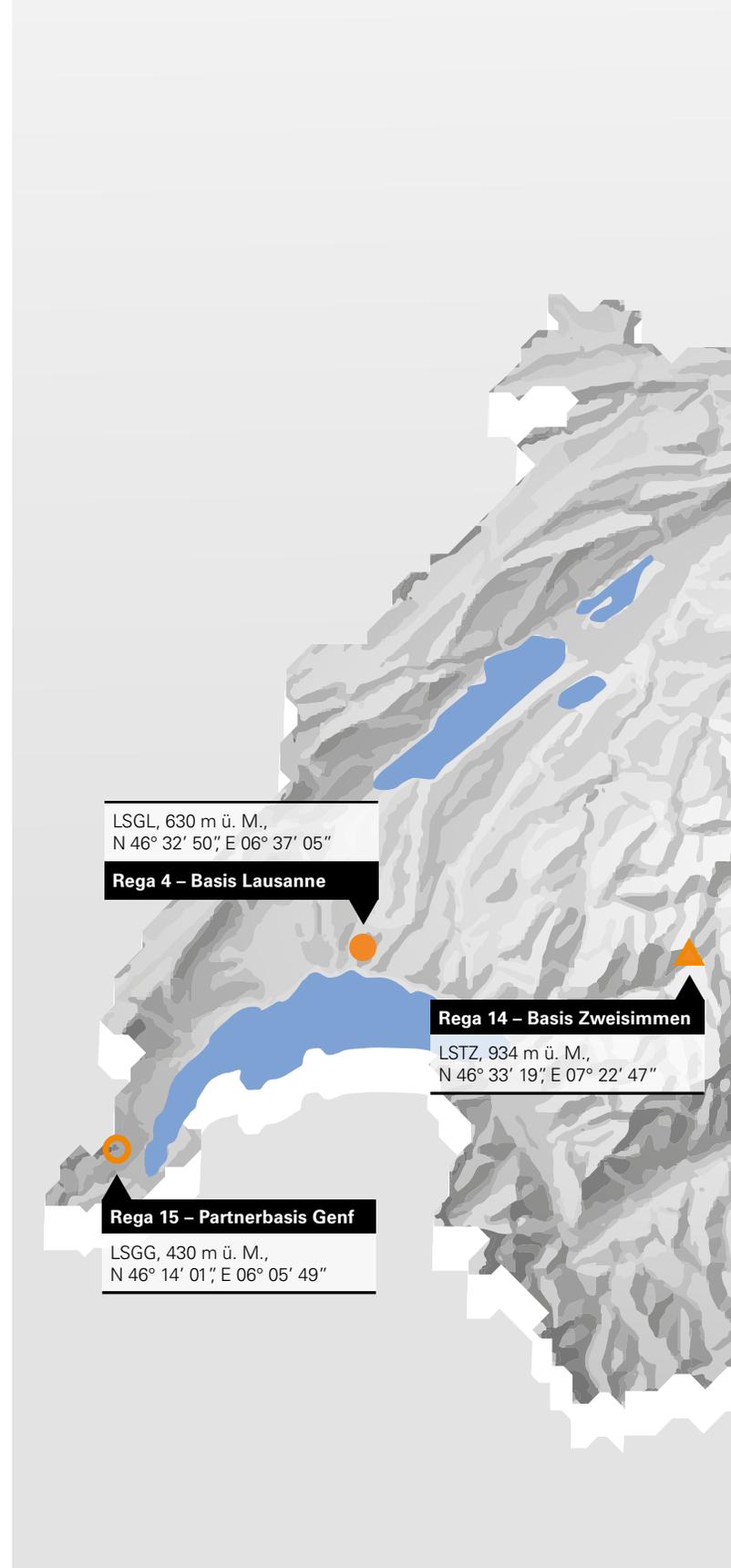
Auf den Einsatzbasen hält sich jeweils eine Rega-Crew bestehend aus Pilot, Rettungssanitäter und Notarzt jederzeit bereit, um Menschen in Not schnellstmöglich Hilfe aus der Luft zu bringen.

## Das Rega-Center

Der Hauptsitz der Rega liegt am Flughafen Zürich – mit direktem Zugang zu den Start- und Landepisten. Während die drei Ambulanzjets hier zu ihren Einsätzen in alle Welt abheben, kommen die Helikopter nur zum Unterhalt ins Rega-Center. Neben dem Hangar und dem Wartungsbetrieb für die Rega-Flotte befinden sich hier auch die Einsatzzentrale, die Verwaltung und das grosse, zentrale Materiallager.

## Einsatzzentrale

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



# Die Flotte der Rega

## Helikopter Mittellandbasen



### Airbus Helicopters EC 145 / H145 (ab Ende 2018)

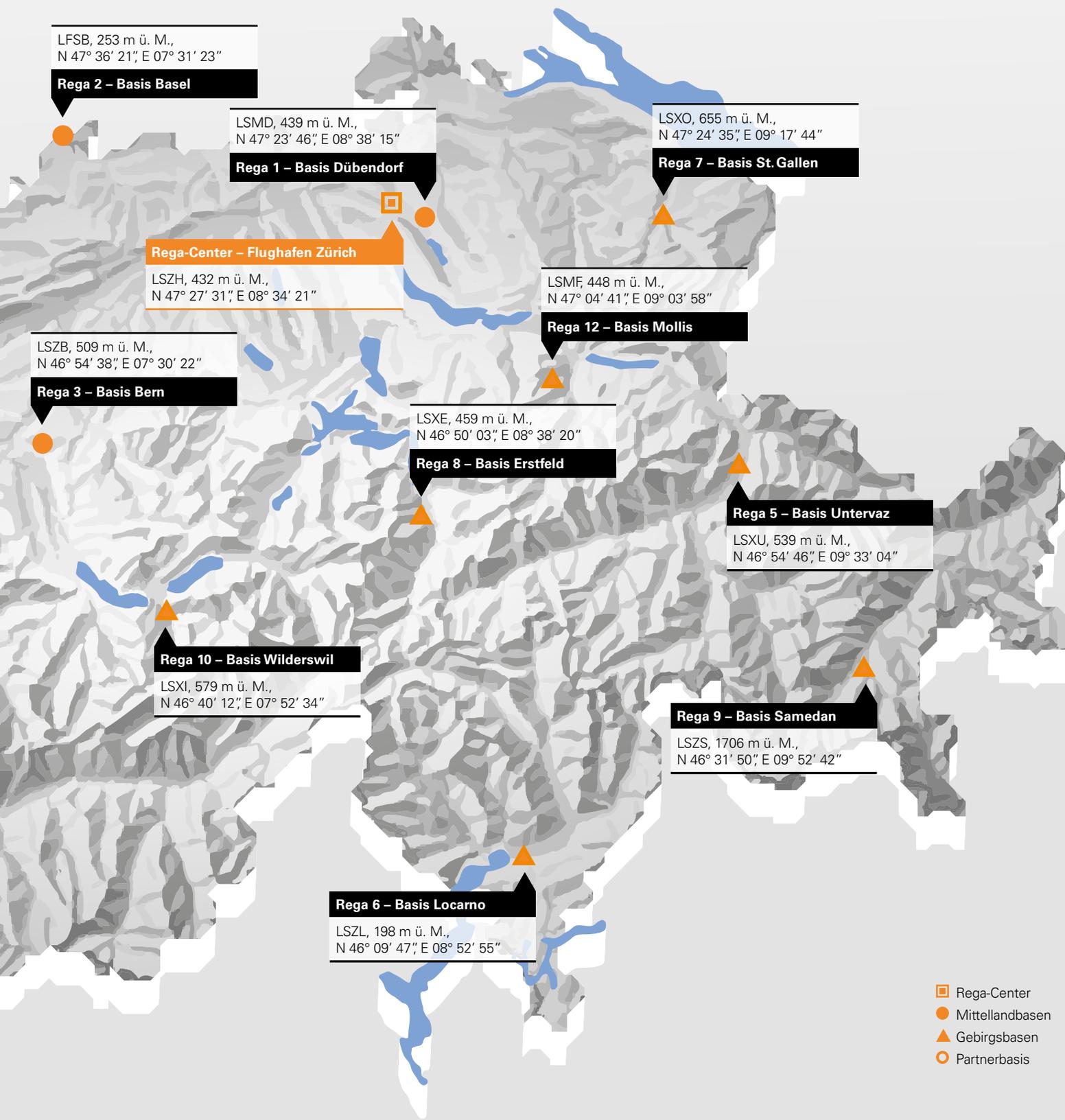
Anzahl Helikopter:	6
Patientenkapazität:	1 liegend, 1 sitzend
Rotordurchmesser:	11 m
Länge über alles:	13,03 m
Höhe:	3,95 m
2 Triebwerke, Startleistung:	Arriel 1E2, 2 x 720 PS
Reisegeschwindigkeit:	220 km/h
Rettungswinde:	90 m Seillänge, 270 kg

## Helikopter 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, Startleistung:	Pratt & Whitney, 2 x 778 PS
Reisegeschwindigkeit:	235 km/h
Rettungswinde:	90 m Seillänge, 270 kg



## Helikopter Flugschule



### Airbus Helicopters H125

Anzahl Helikopter:	1
Rotordurchmesser:	10,69 m
Länge über alles:	12,94 m
Höhe:	3,34 m
1 Triebwerk, Startleistung:	Turbomeca Arriel 2D, 860 PS
Reisegeschwindigkeit:	220 km/h

## Ambulanzflugzeuge



### Challenger 650

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:	6'500 km

# 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 Airbus Helicopters 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 Viertel aller Helikoptereinsätze der Rega findet in der Nacht statt – eine anspruchsvolle Aufgabe für die Crews, bestehend aus Pilot, Rettungssanitäter und Notarzt.

## Primär-/Sekundäreinsätze Helikopter 2017 (Total 9'539 Patienten)

**1'659**

Wintersportunfälle

**671** Bergunfälle

**974** Arbeitsunfälle

**780** Verkehrsunfälle

**1'248**

Weitere Unfälle

**4'207**

Krankheiten



# Die Rega international



Die Rega schlägt weltweit für in Not geratene Menschen eine Brücke in die Heimat. Ihre drei eigenen Ambulanzjets stehen ausschliesslich für medizinische 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. Beratungsärzte 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 2017 (Total 2'571 Patienten)

**1'249**

im Ambulanzjet oder Linienflugzeug  
repatriierte Patienten

**1'322**

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 gut 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.

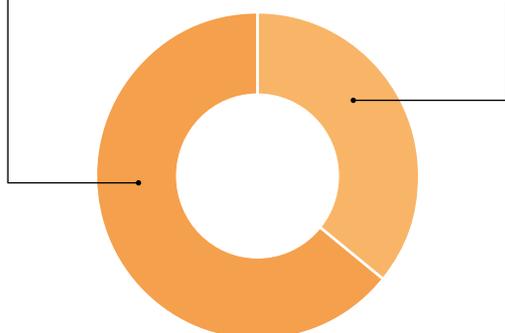
## Die Kostendeckung der Rega 2017

**CHF 101.1 Mio. (63%)**

Gönnerbeiträge und Spenden

**CHF 58.1 Mio. (37%)**

Kostenträger und übrige Erträge





Ein herzliches Dankeschön an alle  
3'436'000 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. Gegen 400'000 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 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.



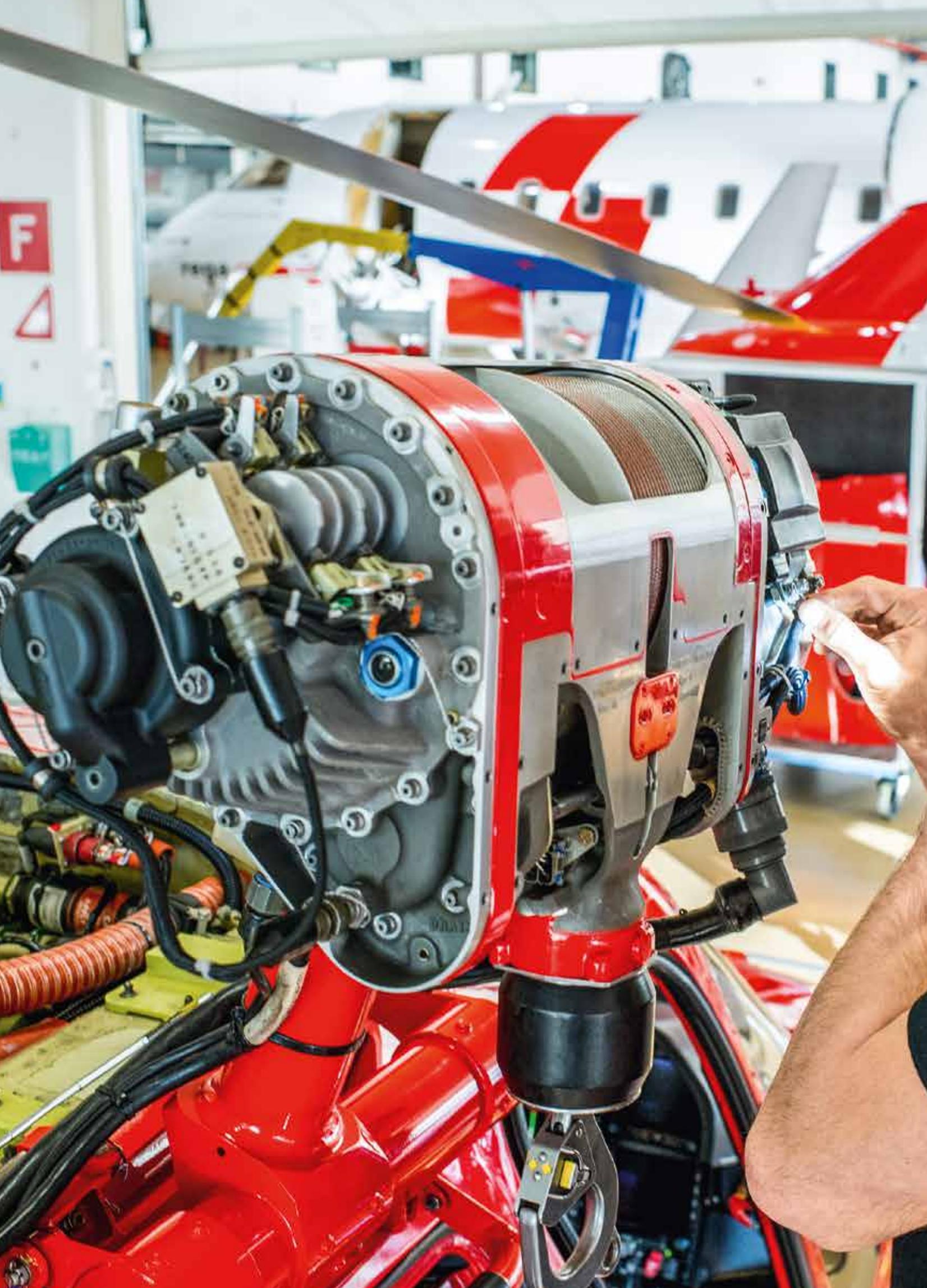
**> 1980** **Die «Hitchcock»-Rettung** Ein Fallschirmspringer hängt am Heckrad eines Flugzeugs. Der Helikopter fliegt so darüber, dass der Retter an der Rettungswinde den Unglücklichen losschneiden kann.



**> 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>&gt; <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>&gt; <b>2011</b></p> 	<p><b>Per «Blindflug» zum Inseelspital</b> 27. Juli: Die Rega fliegt dank satellitengestützter Navigation mit dem GPS-Anflugverfahren das Berner Inseelspital bei schlechter Sicht an.</p>
<p>&gt; <b>1987</b></p> 	<p><b>Die Hawker 800 nehmen ihren Dienst auf</b> Die zwei neuen Ambulanzflugzeuge ersetzen die beiden Learjets 35. Grössere Kabine und Reichweite ermöglichen einen besseren Dienst am Patienten.</p>	<p>&gt; <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>&gt; <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>&gt; <b>2013</b></p> 	<p><b>Der Flugsimulator AgustaWestland Da Vinci setzt neue Massstäbe</b> in der Pilotenausbildung. Instrumentenflug- und Notfallszenarien werden nun realistisch und effizient geübt – ohne jede Gefahr oder Umweltbelastung.</p>
<p>&gt; <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>&gt; <b>2014</b></p> 	<p><b>Premiere des neuen Transportinkubators 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>&gt; <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>&gt; <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>&gt; <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>&gt; <b>2015</b></p> 	<p><b>Die Rega bestellt drei allwettertaugliche Helikopter AW169-FIPS</b> von Leonardo (ehemals Agusta-Westland), die mit einer Enteisungsanlage ausgestattet sind und ab 2021 im Einsatz stehen werden.</p>
<p>&gt; <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>&gt; <b>2016</b></p> 	<p><b>Retten bei schlechter Sicht dank IFR-Flugroutennetz</b> Zwei Routen des Low Flight Network, ein auf Satellitennavigation basierendes Flugroutennetz für Helikopter, sind seit Dezember 2016 tagsüber für den Einsatz zugelassen.</p>
<p>&gt; <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>&gt; <b>2016</b></p> 	<p><b>Sechs H145 für die Mittellandbasen</b> Die Rega beschafft als Ersatz für ihre Mittellandflotte sechs H145 von Airbus Helicopters. Das leistungsstärkere Nachfolgemodell des EC 145 kommt ab 2018 zum Einsatz.</p>
<p>&gt; <b>2009</b></p> 	<p><b>Der AgustaWestland Da Vinci wird neuer Gebirgshelikopter</b> Für den Einsatz auf ihren Gebirgsbasen beschafft die Rega beim Hersteller AgustaWestland elf Rettungshelikopter.</p>	<p>&gt; <b>2017</b></p> 	<p><b>Präzise Flugwetterdaten</b> 60 neue oder erweiterte Messstationen und Wetterkameras liefern den Helikopterpiloten der Rega nun laufend aktuelle Wetterinformationen – eine wichtige Voraussetzung für IFR-Flüge.</p>
<p>&gt; <b>2009</b></p> 	<p><b>Mobile Herz-Lungen-Maschine an Bord</b> Zum ersten Mal können schwerstkranke Patienten im Rega-Helikopter und -Jet mit einer Herz-Lungen-Maschine betreut werden.</p>	<p>&gt; <b>2017</b></p> 	<p><b>Bewilligung für Low Flight Network</b> Die Rega erhält die Bewilligung, wichtige Knotenpunkte des schweizerischen Netzes aus IFR-Flugrouten fast rund um die Uhr im Einsatz zu nutzen.</p>





## **Jahresbericht 2017**

<b>Tätigkeit 2017</b>	<b>28–31</b>
<b>Leitbild</b>	<b>32</b>
<b>Stiftungsrat</b>	<b>33</b>
<b>Governance und Compliance</b>	<b>34–35</b>
<b>Die Rega 2017</b>	<b>36</b>
<b>Geschäftsleitung</b>	<b>37</b>

# Tätigkeit 2017

Die Rega blickt auf ein intensives Einsatzjahr zurück: 2017 organisierte die Einsatzzentrale 15'958 Einsätze (+5,7 %) – das entspricht einem Einsatz alle 33 Minuten. Sowohl die Rettungshelikopter als auch die Ambulanzjets waren 2017 häufiger in der Luft als noch im Vorjahr und transportierten insgesamt 10'788 Patientinnen und Patienten (+7,1 %). Die Einsatzcrews der Rega halfen durchschnittlich 29 Patienten pro Tag.

## Helikopter

Die Einsatzfähigkeit der Helikopter ist gegenüber dem Vorjahr gestiegen (11'774, +6,5 %). Während die Anzahl Sekundäreinsätze<sup>3</sup> abnahm (2'659, -3,1 %), stieg die Anzahl Primäreinsätze<sup>2</sup> (6'781, +9,8 %). Ebenfalls zugenommen hat die Anzahl der Nachteinsätze (2'296, +4,6 %). Mittlerweile findet bereits jeder vierte Einsatz eines Rega-Helikopters in der Nacht statt.

Die Anzahl der organisierten Contadino-Einsätze nahm ebenfalls zu (1'287, 5,4 %). Diese Transporte von verletzten oder toten Kühen zugunsten der Bergbauern führen kommerzielle Helikopter-Transportunternehmen im Auftrag der Rega aus.

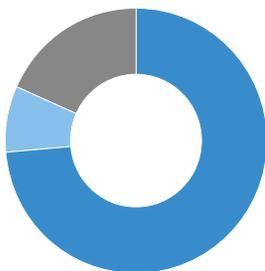
## Flächenflugzeuge

Die Rega repatrierte im vergangenen Jahr mehr Patienten aus dem Ausland als im Vorjahr (1'249, +2,1 %). Die drei Ambulanzjets der Rega starteten häufiger zu Einsätzen (886, +3,3 %) und flogen dabei mehr Patienten zurück in die Heimat (901, +3,7 %). Im Vergleich zum Vorjahr fielen 2017 weniger Langstreckeneinsätze an, was sich aber nicht auf die Anzahl Flugstunden auswirkte: Da insgesamt mehr Einsätze geflogen wurden, waren die Challenger CL-604 mehr Stunden in der Luft als 2016 (4'306, +0,4 %).

Leicht abgenommen hat die Anzahl der Patienten, die an Bord von Linienflugzeugen repatriiert wurden (348, -1,7 %). Diese ökonomische und ökologische Alternative zum Ambulanzjet wird 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.

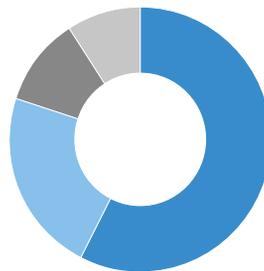
Der Rückgang der Anzahl Patienten (130, -19,4 %), die in Begleitung eines Flugarztes oder einer Intensivpflegefachperson der Rega in einem Linienflugzeug repatriiert werden, ist natürlichen Schwankungen zuzuordnen. Zugenommen hat die Anzahl der unbegleiteten Repatriierungen (218, +13,0 %): In diesen Fällen organisiert die Einsatzzentrale der Rega den Rückflug für Patienten, die ihre Heimreise ohne Begleitung antreten können.

## Anzahl Einsätze



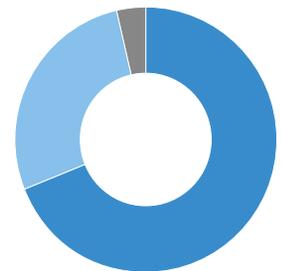
	2017	2016	+/-
Total Einsätze	<b>15'958</b>	15'093	<b>5.7 %</b>
■ Helikopter	<b>11'774</b>	11'055	6.5 %
■ Jet/Linie	<b>1'281</b>	1'249	2.6 %
■ Übrige Einsätze <sup>1</sup>	<b>2'903</b>	2'789	4.1 %

## Einsätze Helikopter



	2017	2016	+/-
Total Einsätze	<b>11'774</b>	11'055	<b>6.5 %</b>
davon Nachteinsätze	<b>2'296</b>	2'194	<b>4.6 %</b>
■ Primäreinsätze <sup>2</sup>	<b>6'781</b>	6'178	9.8 %
■ Sekundäreinsätze <sup>3</sup>	<b>2'659</b>	2'744	-3.1 %
■ Einsätze für Bergbauern	<b>1'287</b>	1'221	5.4 %
■ Spezielle Einsätze <sup>4</sup>	<b>1'047</b>	912	14.8 %

## Einsätze Flächenflugzeuge



	2017	2016	+/-
Total Einsätze	<b>1'281</b>	1'249	<b>2.6 %</b>
■ Ambulanzjets	<b>886</b>	858	3.3 %
■ Linienflugzeuge	<b>352</b>	356	-1.1 %
■ Eingearterte Flugzeuge	<b>43</b>	35	22.9 %

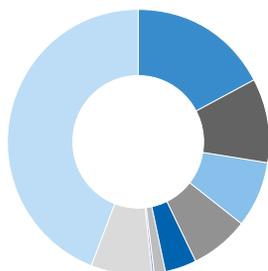
<sup>1</sup> Übrige Einsätze: Transporte mit Ambulanzen, Einsätze zugunsten Schweizer Alpen-Club SAC, Spéléo-Secours, Redog etc.

<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



	2017	2016	+/-
Total Patienten	<b>9'539</b>	9'045	<b>5.5 %</b>
Wintersportunfälle	<b>1'659</b>	1'373	20.8%
Arbeitsunfälle	<b>974</b>	931	4.6 %
Verkehrsunfälle	<b>780</b>	762	2.4 %
Bergunfälle	<b>671</b>	648	3.5 %
Sportunfälle	<b>392</b>	441	-11.1%
Flugunfälle	<b>122</b>	124	-1.6 %
Lawinenunfälle	<b>23</b>	34	-32.4 %
Andere Ursachen	<b>711</b>	683	4.1 %
Krankheiten	<b>4'207</b>	4'049	3.9 %

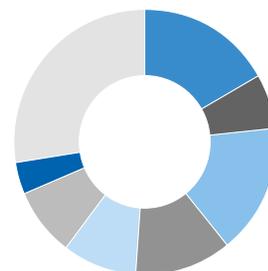
## Medizinische Notfälle im Ausland

	2017	2016	+/-
Total Patienten	<b>2'571</b>	2'510	<b>2.4 %</b>
Med. Beratung	<b>1'322</b>	1'287	2.7 %
Repatriierung	<b>1'249</b>	1'223	2.1 %

## Repatriierungen

	2017	2016	+/-
Total Patienten	<b>1'249</b>	1'223	<b>2.1 %</b>
Rega-Ambulanzjet	<b>901</b>	869	3.7 %
Linienflug begleitet	<b>130</b>	161	-19.4 %
Linienflug nicht begl.	<b>218</b>	193	13.0 %

## Transportierte/begleitete Patienten Flächenflugzeuge



	2017	2016	+/-
Total Patienten	<b>1'031</b>	1'030	<b>0.1 %</b>
Verletzungen Extremitäten	<b>174</b>		
Verletzungen Schädel-Hirn-Traumata	<b>69</b>		
Andere Verletzungen	<b>163</b>		
Erkrankungen Herz-Kreislauf	<b>122</b>		
Erkrankungen Schlaganfall	<b>95</b>		
Erkrankungen Magen-Darm	<b>85</b>		
Erkrankungen bösartige Tumore	<b>42</b>		
Andere Erkrankungen	<b>281</b>		

## Medizinische Beratung durch Rega-Ärzte

Jeder Repatriierung geht eine gründliche medizinische Abklärung durch einen der 13 Rega-Beratungsärzte voraus. In Absprache mit der Einsatzleitung entscheidet der diensthabende Arzt, ob eine Rückführung des Patienten notwendig ist, und falls ja, wie diese durchgeführt wird. Wie die Einsatzleiter arbeiten auch die Beratungsärzte der Rega im 24-Stunden-Betrieb.

Im vergangenen Jahr haben die Beratungsärzte der Rega insgesamt 2'571 Patienten (+2,4 %) mit medizinischen Problemen im Ausland beraten. In den meisten Fällen betreuen die hauseigenen Beratungsärzte die Patienten telefonisch über mehrere Tage oder länger. Pro Tag halfen die Beratungsärzte im Durchschnitt sieben neuen Patienten. Die medizinische Abklärung führte in 1'249 Fällen zu einer Repatriierung mit dem Ambulanzjet der Rega oder einem Linienflugzeug.

Einzelne Versicherungen lassen die akute medizinische Situation ihrer im Ausland verunfallten oder erkrankten

Versicherungsnehmer durch Rega-Ärzte abklären, auch wenn es sich nicht um Gönnerinnen und Gönner der Rega handelt. Die Rega gibt jeweils eine Transportempfehlung aus medizinischer Sicht ab und die Versicherung entscheidet, ob und wie eine Repatriierung stattfinden soll.

## Schwankungen bei den Einsatz- und Patientenzahlen

Die Zahl der Patienten und die 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 Einsatzzahlen der Rega-Helikopter grundsätzlich die Wetterbedingungen, das Freizeitverhalten und die Reisetätigkeit der Schweizer Bevölkerung sowie ausländischer Touristen in der Schweiz. Entsprechend unterliegen sie natürlichen Schwankungen. Besonders deutlich zeigte sich dies in den Ferienmonaten Februar und Oktober des letzten Jahres, welche überdurchschnittlich

sonnig waren. Entsprechend häufig flogen die Rettungshelikopter im Februar 2017 Einsätze zugunsten von verunfallten Wintersportlern, was sich in der Zunahme der Einsätze im Februar von 25,7 Prozent gegenüber dem Vorjahr widerspiegelt. Auch im Oktober 2017, dem gemäss MeteoSchweiz sonnigsten seit Messbeginn, sorgte das gute Wetter zur Schulferienzeit für 25,7 Prozent mehr Einsätze gegenüber dem Vorjahr.

## Finanzielle Entwicklung und Investitionen

Im Geschäftsjahr 2017 betrug der Betriebsertrag der Rega 158,8 Millionen Franken. Demgegenüber stand ein Betriebsaufwand von 157,7 Millionen Franken. Daraus resultierte ein positives Jahresergebnis von 1,1 Millionen Franken. Die Rega finanziert sich grundsätzlich über zwei Säulen: 63 Prozent des Budgets tragen die Gönnerinnen und Gönner mit ihren Beiträgen und Spenden, die übrigen 37 Prozent sind Zahlungen von Kostenträgern für geleistete Einsätze.

Im vergangenen Jahr investierte die Rega vor allem in die Erneuerung der Rega-Flotte sowie in grössere IT-Projekte. Entsprechend ihrer strategischen Ziele ist die Rega fast zu 100 Prozent eigenfinanziert und benötigt für die Finanzierung der Investitionen kein Fremdkapital.

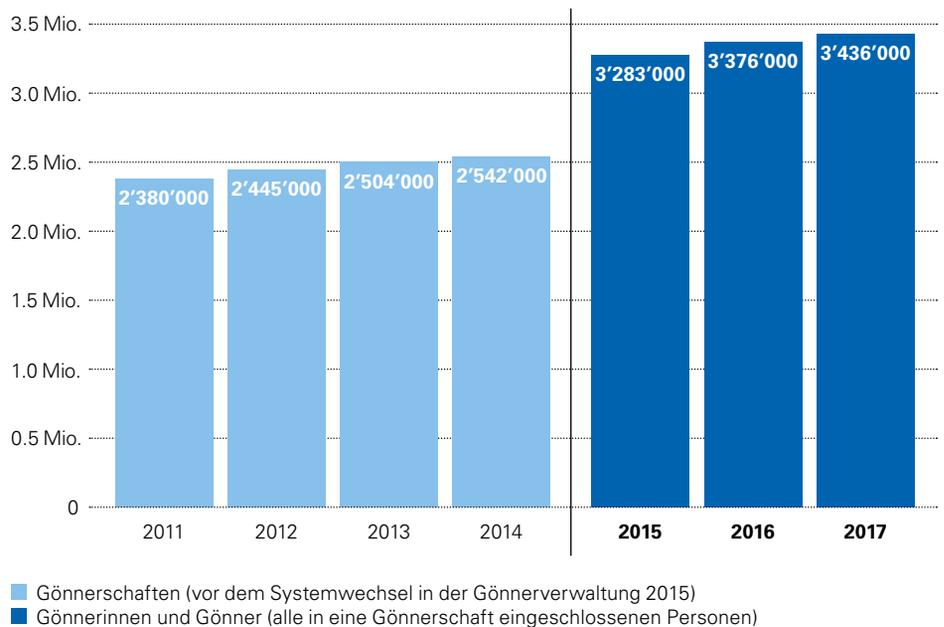
### Erfreuliche Entwicklung der Gönnerschaft

Dank der Unterstützung ihrer Gönnerinnen und Gönner kann die Rega eine flächendeckende medizinische Grundversorgung aus der Luft erbringen – ganz ohne staatliche Subventionen. Die Gönnerinnen und Gönner unterstützen die Rega 2017 mit Gönnerbeiträgen und Spenden von 101,1 Millionen Franken (+4,7 %) und trugen so mehr als 63 Prozent der Gesamtkosten. Auch 2017 durfte sich die Rega über eine wachsende Unterstützung freuen: Per 31. Dezember 2017 waren insgesamt 3,436 Millionen Gönnerinnen und Gönner im System der Rega erfasst. Dies entspricht einer Zunahme von rund 60'000 neuen Gönnerschaften oder 1,8 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Gemäss den Gönnerbestimmungen kann die Rega als Dank für die Unterstützung ihren Gönnerinnen und Gönnern die Einsatzkosten ganz oder teilweise erlassen, wenn keine Versicherung die Leistungen bezahlen muss.

### Erneuerung der Mittelland-Flotte

Die Vorbereitungen für den neuen Rettungshelikopter vom Typ Airbus Helicopters H145 liefen im vergangenen Jahr auf Hochtouren: Letzte Details der Kabinenausstattung wurden definiert, die Umschulung der Rega-eigenen Fluglehrer sowie der Piloten geplant und terminiert. Auch für die Helikopter-Mechaniker der Rega bedeutet der H145 eine Umstellung: Sie mussten letztes Jahr einen mehrwöchigen Kurs beim Hersteller Airbus Helicopters besuchen, um künftig mit dem nötigen Wissen und den entsprechenden Lizenzierungen Wartungsarbeiten an den neuen Helikoptern durchführen zu können.

### Gönnerentwicklung bis 2017



Im Herbst 2018 werden die ersten zwei der insgesamt sechs neuen H145 ihren Dienst auf den Mittellandbasen aufnehmen, die restlichen vier 2019. Die mit modernster Avionik ausgerüsteten, leistungsstarken H145 ersetzen die im Jahr 2003 beschafften EC 145.

### Der allwettertaugliche Helikopter AW169-FIPS

Die Beschaffung der drei allwettertauglichen Rettungshelikopter vom Typ AW169-FIPS, die 2021 zur Rega-Flotte stossen werden, ist auf Kurs. Ende 2015 unterschrieb die Rega beim Helikopterhersteller Leonardo einen Vertrag zur Beschaffung von drei AW169-FIPS. Dank einer Enteisungsanlage werden sie Rettungseinsätze auch bei Vereisungsbedingungen fliegen können und sind für die Realisierung einer wetterunabhängigen Luftrettung zentral. Die AW169-FIPS befinden sich derzeit in der Entwicklung: Als erste Helikopter ihrer Gewichtsklasse mit einem maximalen Abfluggewicht von fünf Tonnen werden sie mit einem «Full Ice Protection System» (FIPS) ausgerüstet und in Zukunft das Einsatzspektrum der Rega erweitern.

### Innenausbau des neuen Ambulanzjets Challenger 650

Im letzten Jahr wurde die Innenausstattung des ersten neuen Jets im kanadischen Peterborough komplettiert – unter enger Begleitung des Rega-Projektteams. In der zweiten Jahreshälfte wurden auch die zwei anderen neuen Jets von Montréal «leer» nach Peterborough überflogen, wo der aufwendige Kabinenausbau gestaffelt realisiert wird. Im April 2018 stösst der erste der drei neuen Ambulanzjets vom Typ Challenger 650 des Herstellers Bombardier zur Rega-Flotte (siehe auch ab Seite 6). Mitte respektive Ende 2018 werden diese Jets ebenfalls zur Rega-Flotte stossen und die Ersatzbeschaffung der Ambulanzjets wird innerhalb des geplanten Zeit- und Kostenrahmens abgeschlossen werden.

### Ausnahmebewilligung für die Rega

Ein Durchbruch auf dem Weg zur Realisierung der Rega-Vision «Retten bei jedem Wetter»: Per 23. Dezember 2017 erhielt die Rega eine Bewilligung des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL), um wichtige Knotenpunkte des Low Flight Networks (LFN) rund um die

Uhr benutzen zu können. Verschiedene Routenabschnitte des LFN, wie zum Beispiel Anflüge nach Instrumentenflugverfahren (IFR) auf die Militärflugplätze Emmen und Meiringen sowie der IFR-Anflug auf den Spitallandplatz des Inselspital Bern, konnte die Rega bereits erfolgreich im Einsatz nutzen – allerdings nur tagsüber während der Betriebszeiten der entsprechenden Infrastruktur. Die Bewilligung erlaubt nun die Nutzung ausserhalb der Betriebszeiten. Auch die Nord-Süd-Route des LFN über den Gotthardpass darf die Rega nun neu während der Nachtflugsperre benutzen.

#### **Eigenes Netz aus Wetterstationen für aktuelle Flugwetterdaten**

Voraussetzung für die Durchführung von IFR-Flügen sind laufend aktualisierte Flugwetterdaten. Doch an den wenigsten für die Rega relevanten Standorten – etwa bei Spitälern – waren Flugwetterdaten verfügbar. Deshalb nahm die Rega im Jahr 2014 das Heft selbst in die Hand: Im Rahmen des Grossprojekts «Thor» baute sie ein Netz von Wetterstationen und -kameras und liess bereits bestehende Wetterstationen mit zusätzlichen Sensoren erweitern, um beispielsweise die Sichtweite, die Art des Niederschlags oder die Höhe der Wolkenuntergrenze zu erfassen. Im Herbst 2017 konnte das Grossprojekt innerhalb des vorgesehenen Zeitplans und Kostenrahmens erfolgreich abgeschlossen werden. Heute nutzen die Helikopterpiloten der Rega aktuelle Flugwetterdaten von insgesamt sechzig neuen oder erweiterten Wetterstationen und -kameras in der Schweiz.

#### **Inbetriebnahme von neuen Spitallandplätzen**

Zur Erhöhung der Sicherheit von Patienten und Crews setzt sich die Rega schweizweit für eine Modernisierung von Spitallandplätzen ein. Sie berät und unterstützt die Spitäler bei entsprechenden Projekten und beteiligt sich teilweise auch an den Kosten. Im vergangenen Jahr konnten gleich fünf Spitallandplätze in Betrieb genommen werden, bei

welchen die Rega stark in die Realisierung des Projekts involviert war: Neu verfügen die Spitäler Interlaken, Frutigen, Winterthur, Nyon und Thusis über moderne Spitallandplätze, die in Bezug auf Grösse, maximale Belastung, Beleuchtung und andere sicherheitsrelevante Faktoren aktuellen Anforderungen entsprechen.

#### **Neue medizinische Ausrüstungen**

Die Rega ist bestrebt, die medizinische Versorgung ihrer Patienten weiter zu verbessern. 2017 wurden alle Helikopter und Ambulanzjets der Rega mit sogenannten Video-Laryngoskopen ausgerüstet. In Spitälern werden diese Geräte zur bildunterstützten Sicherung der Atemwege bereits seit einiger Zeit verwendet. Für den Einsatz ausserhalb des Spitals, bei Wind und Wetter, waren sie aber bisher nicht geeignet, weil beispielsweise das Display bei starker Sonneneinstrahlung nur schlecht lesbar war. Nun steht den Rega-Crews ein mobiles, robustes und technisch weiterentwickeltes Video-Laryngoskop zur Verfügung, welches den Intubationsvorgang erleichtert und die Patientensicherheit weiter erhöhen wird.

Zudem entwickelte die Rega in Zusammenarbeit mit einem externen Partner eine Schwerlasttrage. Der Transport im Helikopter von schwer übergewichtigen Patienten war bisher unmöglich, weil die herkömmliche Trage zu schmal und nur für Patienten mit einem Körpergewicht von maximal 150 Kilogramm eingesetzt werden konnte. Die neue Schwerlasttrage, eine Aluminium-Leichtbaukonstruktion, ist deutlich breiter und länger und für den Transport von Patienten mit bis zu 400 Kilogramm Körpergewicht zugelassen. Die Rega verfügt über zwei Schwerlasttragen, die auf den Basen in Zürich und Bern stationiert sind. Die meisten Einsätze für schwer übergewichtige Patienten sind Verlegungsflüge von einem Regional- in ein Zentrumsspital.

Im November 2017 kam es zu einer Premiere mit dem neuen Einsatzmittel: Die Crew der Rega-Basis Zürich führte erfolgreich den wohl weltweit ersten

intensivmedizinischen Einsatz eines stark übergewichtigen Patienten mit einer Schwerlasttrage in Kombination mit einer mobilen Herz-Lungen-Maschine (ECMO) durch.

#### **Teilnahme an Forschungsstudien**

Neben der Entwicklung von neuen Einsatzmitteln ist die Rega auch eine zuverlässige Forschungspartnerin innerhalb der präklinischen Notfallmedizin: Zum Beispiel wurden 2017 zwei gemeinsam mit dem Universitätsspital Zürich, Schutz & Rettung Zürich sowie den Kantonsspitalern Luzern und St. Gallen eingereichte Studien von den renommierten internationalen Wissenschaftspublikationen «Anesthesia & Analgesia» sowie «Anaesthesia» geprüft, akzeptiert und im Februar 2018 publiziert. In den beiden Studien konnte nachgewiesen werden, dass die Abgabe des Medikaments Tranexamsäure möglichst rasch nach einem Unfall eine stabilisierende Wirkung auf die Blutgerinnung eines Schwerverletzten hat. Gemeinsam mit ihren Forschungspartnern hat die Rega ihren Teil dazu beigetragen, dass die Wirksamkeit des neuen Therapieansatzes wissenschaftlich nachgewiesen werden konnte.

# 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., Greppen,  
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),  
bis 2017

## 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

Philipp Perren, Dr. iur., Vertreter Kanton Wallis

Andy Scheurer, Vertreter Spéléo-Secours

Markus Denzler, Vertreter Polizeikommandanten

Marc Ziegler, Vertreter Seilbahnen Schweiz

Stefan Eng, Vertreter Schweizer Luftwaffe

Günter Bildstein, Vertreter Sanitätsnotruf-  
zentralen 144

Renato Belloli, Vertreter Helikopter-  
gesellschaften

## Revisionsstelle

KPMG AG, Zürich

per 1. Januar 2018

**Von links: Thomas Holderegger, Gerold Biner, Marco Maggiorini, Franz Stämpfli, Gabi Huber, Thomas P. Emmerich, Michael Hobmeier, Josef Meier, Ulrich Graf, Andreas Berger, Patrizia Pesenti, Adrian Frutiger, Christian Kern**  
**Es fehlen: Adrian Amstutz, 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 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 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 25 Prozent an Helikopter-

gesellschaften, Flugplatzgesellschaften und -genossenschaften und sowie Assistancesgesellschaften 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 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 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 19. Februar 2018 ohne jegliche Beanstandungen.

# Die Rega 2017

**9. Februar:** Mehr als 1,3 Millionen Mal wurde die kostenlose Notfall-App der Rega seit ihrer Einführung im Jahr 2011 bereits heruntergeladen – und sie hat sich seither im Einsatz tausendfach bewährt. Die App übermittelt bei einer Alarmierung die Koordinaten des Anrufers direkt an die Rega, was im Notfall wertvolle Zeit spart. Neben den Betriebssystemen iOS und Android stellt die Rega ihre App nun auch für Windows-Smartphones zur Verfügung.

**7. März:** Rega-CEO Ernst Kohler weiht den neuen Spitallandeplatz in Interlaken ein. Um die Sicherheit der Patienten und Crews weiter zu erhöhen, beteiligt sich die Rega an der Modernisierung von Spitallandeplätzen in der Schweiz – mit Beratung und Expertise, aber auch finanziell. Neben Interlaken konnten 2017 auch die Spitäler in Frutigen (BE), Nyon (VD) sowie Thusis (GR) neue Helikopterlandeplätze in Betrieb nehmen, welche mit Unterstützung der Rega realisiert wurden.

**1. Juni:** Medizinischer Fortschritt im Kleinformat: Die Rega rüstet ihre Rettungshelikopter und Ambulanzjets mit einem neuartigen Video-Laryngoskop zur bildunterstützten Sicherung der Atemwege aus. In Spitälern bereits bewährt, steht den Rega-Crews nun ein weiterentwickeltes Gerät zur Verfügung, welches auch ausserhalb des Spitals bei Wind und Wetter eingesetzt werden kann. So bleibt beispielsweise das Bild auf dem Display selbst bei Rettungseinsätzen im grellen Sonnenlicht oder auf Gletschern noch gut erkennbar.

**23. August:** Die Helikopter der Rega kommen nicht nur bei medizinischen Notfällen, sondern auch zur Brandbekämpfung oder bei Naturkatastrophen zum Einsatz. So zum Beispiel im Bergell: Während sich über Bondo (GR) die Bergflanken lösen und heftige Murgänge Teile des Dorfes unter Schutt und Geröll begraben, müssen gleich mehrere Bewohner von der Engadiner Rega-Crew evakuiert sowie Experten während der Nacht in die Nähe der Gefahrenstellen geflogen werden.

**30. August:** Am Lago di Lucendro auf dem Gotthardpass nimmt die Rega ihre letzte Wetterkamera in Betrieb und schliesst damit ihr mehrjähriges Grossprojekt «Thor» planmässig ab. Gut 60 Messstationen und Wetterkameras in der ganzen Schweiz liefern ihren Helikopterpiloten nun laufend aktualisierte Informationen ins Cockpit. Diese präzisen Wetterdaten sind eine Voraussetzung für Flüge nach Instrumentenflugverfahren (IFR) – und unerlässlich für eine wetterunabhängige Lufttrettung.

**2. September:** Das Interesse und der Andrang auf der Zürcher Rega-Basis in Dübendorf ist schlicht überwältigend: Mehr als 12'000 grosse und kleine Fans folgen der Einladung der Rega und schauen sich am «Tag der offenen Tür» unter anderem den Rettungshelikopter EC 145 und die medizinische Ausrüstung von «Rega 1» – so der Funkspruch der ältesten Einsatzbasis der Rega – aus nächster Nähe an.

**18. September:** Die Rega startet einen Aufruf in der Bevölkerung, um tiefliegende Luftfahrthindernisse zu erfassen. Kabel oder Drahtseile, die sich in einer Höhe von weniger als 25 Metern befinden, müssen beim BAZL nicht als Luftfahrthindernisse gemeldet werden – und sind folglich in keiner Karte vermerkt. Für Helikopterpiloten bedeuten sie eine grosse Gefahr: Sie können zu Beschädigungen und schlimmstenfalls zum Absturz führen. Die Rega nimmt diese tiefliegenden Hindernisse neu in eine eigene Datenbank auf.

**23. Dezember:** Die Rega erhält eine Bewilligung des BAZL, um Knotenpunkte des Low Flight Network – ein auf Satellitennavigation basierendes Netz aus IFR-Flugrouten – rund um die Uhr zu benutzen. Dazu gehören etwa die Militärflugplätze Emmen und Meiringen sowie der IFR-Anflug auf den Spitallandeplatz des Inselspitals Bern. Es ist ein weiterer Durchbruch auf dem Weg zur Realisierung der Rega-Vision «Retten bei jedem Wetter».



9. Februar



7. März



30. August



2. September



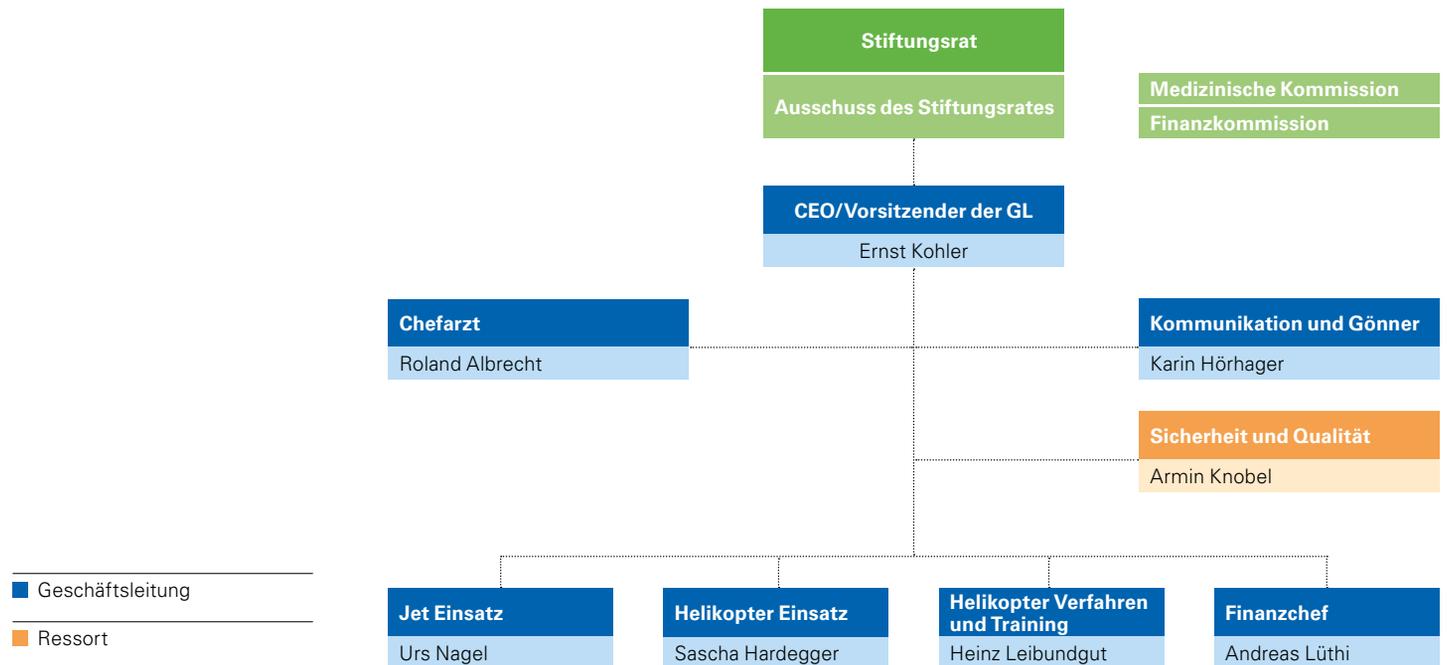
18. September



23. Dezember

# Geschäftsleitung

Organigramm per 1. Januar 2018



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



# 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 oder andere Dritte nicht leistungspflichtig sind und für die Kosten des Einsatzes nicht oder nur teilweise aufkommen müssen. Die Rega erbringt ihre Hilfeleistungen und gewährt auch den Kostenerlass in jedem Fall ohne Bestehen einer Rechtspflicht. 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 Auslandsschweizerinnen 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. Um den für die Erbringung der Hilfeleistungen nötigen Handlungsspielraum zu haben, ermächtigt die Gönnerin oder der Gönner die Rega, im Bedarfsfall persönliche und medizinische Daten an Direktbeteiligte (Einsatzpartner, Ärzte, Versicherungen, usw.) in der Schweiz sowie im Ausland weiterzugeben.

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**

Via Aeroporto 15  
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  
Harald Schreiber

Fotos  
Emanuel Ammon  
Olivier Born  
Philipp Keller  
Ariane Lendenmann  
Thomas Lüthi  
Remo Nägeli  
Adrian Schindler  
Bildarchiv Rega/zVg

Produktion  
tutto fatto, Zürich

Gestaltung  
Schenker visuelle Kommunikation, Zürich

Prepress  
Sota media GmbH, Wallisellen

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 2018. 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  
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

**Mediendienst**

Telefon +41 44 654 37 37  
mediendienst@rega.ch

