





HB-JWA

Fega



Inhalt

Rega 2020

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

Jahresbericht 2019

| | |
|----------------------------------|--------------|
| Tätigkeit 2019 | 28–31 |
| Leitbild | 32 |
| Stiftungsrat | 33 |
| Governance und Compliance | 34–35 |
| Die Rega 2019 | 36 |
| Geschäftsleitung | 37 |



«Die Rega braucht Menschen, die den Mut haben, neue Wege zu gehen»



Michael Hobmeier



Ernst Kohler

Das Jahr 2019 hat einmal mehr bestätigt, dass die Rega und ihre Dienstleistungen gefragt und aus dem schweizerischen Gesundheitssystem nicht mehr wegzudenken sind: Im vergangenen Jahr half die Rega mehr als 11'000 Patientinnen und Patienten und organisierte rund 17'000 Einsätze. Die Bevölkerung steht hinter ihrer Rega, was sich in einem wiederum sehr erfreulichen Nettowachstum von rund 70'000 neuen Gönnerinnen und Gönnern zeigt. Die anhaltende Beliebtheit freut alle Mitarbeitenden der Rega – sie ist aber gleichzeitig auch eine grosse Verpflichtung und mit entsprechenden Erwartungen verbunden.

Eine der wichtigsten Aufgaben der Rega ist es, die Luftrettung in der Schweiz kontinuierlich weiter zu verbessern und dafür zu sorgen, dass wir unseren Auftrag, Menschen in Not zu helfen, auch in 20 Jahren noch in gewohnt zuverlässiger, professioneller Art und Weise erfüllen können. Wir tun dies konsequent: in den letzten Jahren beispielsweise mit Investitionen von über 300 Millionen Schweizer Franken in eine wetterunabhängige Rettung, moderne Luftfahrzeuge und Infrastruktur, aber auch in die Ausbildung unserer Mitarbeitenden und in die Zusammenarbeit mit Einsatzpartnern.

Wir sind davon überzeugt, dass Stillstand Rückschritt ist. Der rasante technische Fortschritt soll sich positiv auf die Versorgung unserer Patienten auswirken. Um neue, innovative Lösungen zu realisieren, reichen gute Ideen oder der einfache Wille, besser zu werden, nicht aus. Es braucht Hartnäckigkeit, Ausdauer, Know-how und vor allem harte Arbeit. Nicht nur aufseiten der Rega, sondern auch aufseiten der Partner, mit denen wir in grösseren Projekten eng zusammenarbeiten. Die Rega braucht Menschen, die den Mut haben, neue Wege zu gehen und eine Vision zu verfolgen.

Dass diese Anstrengungen belohnt werden, zeigte sich beispielsweise im vergangenen Jahr, als wir der Öffentlichkeit die Rega-Drohne vorstellen konnten: eine Weltneuheit, welche die Rega gemeinsam mit verschiedenen Innovationspartnern entwickelt hat. Ein anderes Beispiel ist der erste allwettertaugliche Rettungshelikopter AW169-FIPS, den wir gemeinsam mit dem italienischen Hersteller Leonardo entwickeln (siehe Seite 6).

Trotz aller Faszination für Innovation und modernste Technologien steht der Mensch bei der Rega aber auch in Zukunft immer im Mittelpunkt allen Schaffens. Innovation darf nicht zum Selbstzweck werden. Letztlich geht es immer nur um die Frage: Hilft es einem Menschen in Not? Denn am Ende wird auch die Rega am Resultat gemessen, in unserem Fall an unserer Einsatzfähigkeit im Dienst der Patienten.

Möglich ist das Engagement der Rega nur dank den Beiträgen ihrer mehr als 3,5 Millionen Gönnerinnen und Gönner. Ihnen gilt unser Dank. Die grosse Unterstützung ist ein Ansporn für uns, den eingeschlagenen Weg konsequent weiterzugehen – zugunsten unserer Patientinnen und Patienten und der gesamten Schweizer Bevölkerung.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Hobmeier'.

Michael Hobmeier
Präsident des Stiftungsrates

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'E. Kohler'.

Ernst Kohler
CEO/Vorsitzender der Geschäftsleitung

Mehr Platz, mehr Möglichkeiten

2021 werden drei allwettertaugliche Rettungshelikopter vom Typ AW169-FIPS zur Rega-Flotte stossen. Während die Ingenieure des Herstellers Leonardo derzeit unter Hochdruck die weltweit leichteste Enteisungsanlage entwickeln und testen (siehe Seite 8), erarbeitet ein interdisziplinäres Rega-Projektteam derweil neue Lösungen für die bisher grösste Kabine eines Rega-Helikopters.

Jedes Beschaffungsprojekt von neuen Luftfahrzeugen bietet der Rega die Möglichkeit – basierend auf der Erfahrung aus Tausenden von Einsätzen – Verbesserungen an der Kabine und Innenausstattung vorzunehmen und technische Neuerungen einfließen zu lassen. Bei den letzten beiden Helikopterbeschaffungen hatte die Rega bereits deren Vorgängermodelle im Einsatz, die über ähnliche Platzverhältnisse verfügten. Sie konnte so auf viele Erfahrungswerte zurückgreifen. Anders sieht es bei der aktuellen Beschaffung des AW169-FIPS aus: Die neue Kabine ist bedeutend grösser als alle bisherigen Kabinen der Rega-Helikopter – und bietet damit ganz neue Möglichkeiten.

So flexibel wie möglich

Damit der Platz in der Kabine optimal für die medizinische Versorgung der Patientinnen und Patienten genutzt werden kann, arbeitet ein interdisziplinäres Team von Notärzten, Rettungsanästhetikern, Piloten und Ingenieuren der Rega gemeinsam mit der Schweizer Firma Aerolite seit rund zwei Jahren am Kabinenlayout und an der medizinischen Innenausstattung. Die Vorgabe für das Projektteam: Der neue Rettungshelikopter soll sowohl für Primäreinsätze (Transport vom Unfallort zum Spital) als

auch für Sekundäreinsätze (Transport von Spital zu Spital) eingesetzt werden können. Auf einem weissen Blatt Papier begann das Team mit der Planung und der Recherche.

Besuche bei anderen Luftrettern

Als Teil ihrer Recherche besuchten die Projektmitarbeiter der Rega zwei Luftrettungsorganisationen in Italien und Schweden, die einen Rettungshelikopter des Typs AW169 einsetzen. Dabei erfuhr das Projektteam, wie eine Kabine des AW169 ausgestattet sein kann und wie die Luftretter diese im Einsatz nutzen. Es zeigte sich, dass die Anforderungen der Rega an die Ausstattung vielfältiger sind, weil sie den AW169-FIPS sowohl für Primäreinsätze im unwegsamen Gelände oder in der Agglomeration als auch für intensivmedizinische Spezialtransporte von Spital zu Spital einsetzen will. Im Zentrum stand deshalb von Beginn weg ein möglichst flexibles Kabinenlayout. Eine weitere Vorgabe war, dass die Crews auf den Rega-Basen alle Konfigurationen ohne Unterstützung von Mechanikern oder Werkzeug in kürzester Zeit selbst ändern können. So verliert die Crew vor einem Einsatz keine Zeit.

Für jeden Einsatz die richtige Konfiguration

In der Folge definierte das Projektteam in Workshops eine Standard- und sieben Spezialkonfigurationen des Kabinenlayouts. Für die acht Konfigurationen wurde festgelegt, wo und in welcher Ausrichtung sich die Patientenliege sowie die Crew-Sitze befinden. So gibt es beispielsweise eine Konfiguration für intensivmedizinische Spezialtransporte, bei welchen zusätzliche Spezialisten die Rega-Crew begleiten, etwa bei Flügen

mit Frühgeborenen im Transportinkubator mit einem zweiköpfigen Neonatologie-Team eines Zentrumsspital. Oder für den Transport von Patienten, die auf eine mobile Herz-Lungen-Maschine (ECMO) angewiesen sind und von einem Herzchirurgie-Team überwacht werden. Eine andere Zusammenstellung sieht elf Passagiersitze für Evakuierungen im Katastrophenfall vor.

Praxistest im Holzmodell

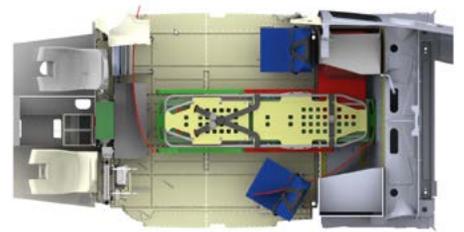
Auch wenn man sich verschiedene Konfigurationen und Lösungen mithilfe von Computersimulationen und 3-D-Visualisierungen im wörtlichen Sinne vor Augen führen kann, lassen sich darin keine Arbeitsabläufe testen. Um einen realistischen Eindruck der Platzverhältnisse und der Praktikabilität der definierten Positionen der Ausrüstung zu erhalten, baute Aerolite ein Modell der AW169-Kabine aus Holz (siehe Bild rechts). Mithilfe des Modells kann die Rega-Crew zum Beispiel prüfen, ob die Monitore der medizinischen Geräte so platziert sind, dass die Displays einfach abzulesen sind, und ob wichtige Ausrüstungsgegenstände und Medikamente gut erreichbar sind. Auch der Einlad der Patientenliege in verschiedenen Konfigurationen lässt sich testen.

Geschützte Umgebung

Die grosszügigeren Platzverhältnisse in der Kabine werden insbesondere bei Flügen mit Patienten in einem kritischen Gesundheitszustand von Vorteil sein. Denn der Patient kann von zwei Seiten gleichzeitig medizinisch versorgt werden – durch den Notarzt und den Rettungsanästhetiker, deren Sitze auf der linken und rechten Seite der Liege positioniert sind. Auch bei schwierigen äusseren Bedingungen, wie zum Bei-

Mögliche Konfigurationen

Die Patientenliege befindet sich längs in der Kabine, das Kopfteil gegen vorne. Der Notarzt sitzt auf dem leicht angewinkelten Sitz auf der linken Seite des Patienten. Ein zweiter Sitz auf der rechten Seite der Liege erlaubt dem Rettungsanästhetiker, der normalerweise vorne links im Cockpit sitzt, den Arzt falls nötig bei der Patientenversorgung zu unterstützen.





Wie lassen sich Patienten medizinisch optimal versorgen? Arzt und Rettungssanitäter der Rega prüfen im Modell der Kabine eine der Konfigurationen.

spiel schlechtem Wetter oder anspruchsvollem Gelände, bietet die neue Kabine mehr Platz, um Patienten in einer geschützten und stets gleichen Umgebung während des Fluges zum Spital zu versorgen.

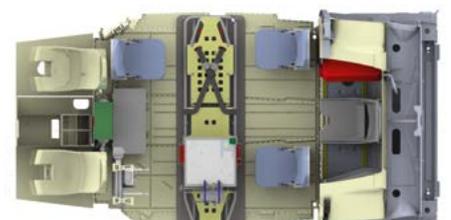
Einsatz Erfahrung sammeln

Die Produktion der ersten Maschine startet im Juni 2020, die Auslieferung

an die Rega ist für Sommer 2021 vorgesehen. Bis dahin werden Aerolite und Helikopterhersteller Leonardo die Kabine gemäss den Vorgaben der Rega ausbauen. Dank den neuen Lösungen, die das Projektteam für die Innenausstattung erarbeitet hat, wird der neue Rettungshelikopter nicht nur durch seine Enteisungsanlage das Einsatzspektrum der Rega erweitern, sondern

kann auch hinsichtlich der medizinischen Versorgung der Patientinnen und Patienten an Bord neue Möglichkeiten bieten.

Bei dieser Konfiguration ist die Patientenliege quer in der Kabine angebracht. Ein Patient kann so direkt von der Rettungswinde ohne Zwischenlandung in die Kabine verladen werden. Diese Konfiguration ist unter anderem für Such- und Bergungsflüge vorgesehen.



Der Eisvogel auf dem Prüfstand



Der künftige Rega-Helikopter AW169-FIPS ist der weltweit erste allwettertaugliche Helikopter mit einem Maximalgewicht von unter fünf Tonnen. Um die notwendigen Zulassungen zu erhalten, muss er bis zur Auslieferung auf Herz und Nieren getestet werden – unter anderem mit unzähligen Testflügen in einer künstlich erzeugten Eiswolke.

Im Hinblick auf die Realisierung der Rega-Vision einer wetterunabhängigen Luftrettung ist die Beschaffung des AW169-FIPS zentral. Zwar können die Rega-Crews mithilfe des Instrumentenflugverfahrens (IFR) bereits heute auf einigen vordefinierten Instrumentenflugrouten bei schlechter Sicht fliegen. Unmöglich sind solche Flüge allerdings bei sogenannten Vereisungsbedingungen, die bei Temperaturen unter 4 °C in Wolken und Nebel auftreten können. Bildet sich Eis am Helikopter, wirkt sich das gravierend auf sein Flugverhalten aus. Eine Gefahr kann dabei vom zusätzlichen Gewicht ausgehen, aber auch von vereisten Messinstrumenten, die falsche oder keine Daten liefern, sowie von veränderten aero-

dynamischen Eigenschaften. Abhilfe schafft eine Enteisansanlage wie das «Full Ice Protection System» (FIPS) des Helikopterherstellers Leonardo. Ein solches FIPS beheizt die kritischen Teile eines Helikopters und sorgt dafür, dass sich etwa an den Rotorblättern und der Frontscheibe kein Eis bildet. Schutzvorrichtungen an den Triebwerken verhindern das Ansaugen von Eisparkeln und das Verstopfen von Lufterlässen. Ausserdem warnen Detektoren vor speziellen Wetterkonditionen mit erhöhter Vereisungsgefahr.

Der Erste seiner Art

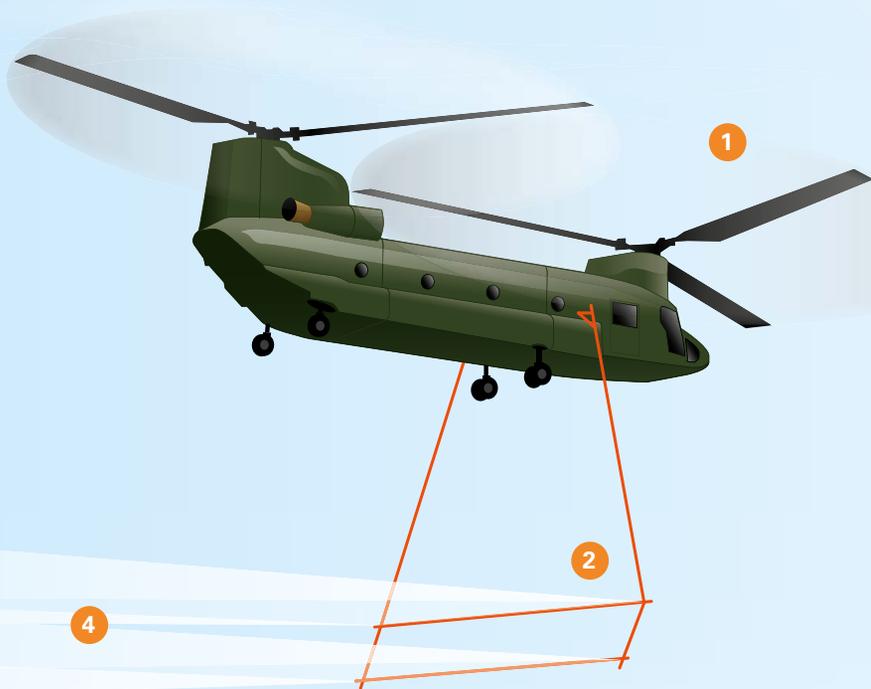
Bisher gibt es nur sehr grosse und schwere Helikopter, die mit einer Enteisansanlage ausgestattet sind. Diese sind aber nicht geeignet für Rega-Einsätze, die Landungen auf Dachlandeplätzen von Spitälern oder in Wohngebieten erfordern. Deshalb hat der Helikopterhersteller Leonardo im Auftrag der Rega in den letzten vier Jahren im Rahmen des Projekts «Icebird» die weltweit erste Enteisansanlage für einen Helikopter mit einem Maximalgewicht von unter fünf Tonnen entwickelt.

Zulassungsprozess im Gange

Damit die Rega künftig mit dem AW169-FIPS unter Vereisungsbedingungen fliegen darf, ist eine Zulassung durch die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) nötig. Eine solche wird dem Hersteller Leonardo ausgestellt, wenn er sämtliche Auflagen eines vorgeschriebenen Zertifizierungsprozesses erfüllt – vergleichbar mit demjenigen eines neuen Autos, für das ein Autohersteller eine Zulassung benötigt, bevor es für den Strassenverkehr genehmigt wird.

Testflüge in Nordamerika

Der Zertifizierungsprozess für den AW169-FIPS sieht unter anderem unzählige Testflüge vor – zuerst unter künstlich erzeugten und später auch unter echten Vereisungsbedingungen. Ende Februar 2020 hat Leonardo die erste von insgesamt drei Testflugserien in der Region der Grossen Seen in Nordamerika durchgeführt, wo in den Wintermonaten in der Regel konstant tiefe Temperaturen herrschen. Diese sind nötig, um künstliche Vereisungsbedingungen zu schaffen. Die Testflüge in der Eiswolke geben den Ingenieuren



Testflüge in der künstlichen Eiswolke

Um eine künstliche Eiswolke zu erzeugen, fliegt ein Helikopter des Typs **CH-47 Chinook** **1** bei Minustemperaturen mit einem besonderen **Wassersprüh-system** **2** rund 40 Meter vor dem Prototyp des **AW169-FIPS** **3**. Bedingt durch die tiefen Temperaturen kühlen die feinen Wassertropfen in der Luft stark ab oder werden gar zu Eisregen. In dieser hinter dem grossen Helikopter **künstlich generierten Eiswolke** **4** fliegt der AW169-FIPS. An Bord sind zwei Testpiloten und ein Testfliegenieur, die mithilfe verschiedener Sensoren überprüfen, ob und wie gut die Enteisungsanlage die Eisbildung am Helikopter verhindert. Auch Flugeigenschaften und Parameter wie die Leistung der Triebwerke werden aufgezeichnet. **Ein Begleitflugzeug** **5** beobachtet den Helikopter von der Seite, zeichnet Messwerte auf und achtet auf visuelle Anzeichen von Eisbildung. Im Notfall kann die Eiswolke jederzeit deaktiviert werden, oder die Testpiloten können dieser durch Absinken auf eine niedrigere Flughöhe ausweichen.

und Testpiloten wichtige Aufschlüsse über die Leistung der neu entwickelten Enteisungsanlage. Im Winter 2021 werden dann Testflüge unter natürlichen Vereisungsbedingungen durchgeführt.

Das Projekt wird eng begleitet durch drei Rega-Piloten, die bereits auf den neuen Helikoptertyp umgeschult worden sind. Läuft alles wie geplant, erhält Leonardo im Frühling 2021 die Zulassung für den AW169-FIPS. Die Auslieferung der ersten Maschine, auf welcher dann auch weitere Rega-Crews geschult werden, erfolgt voraussichtlich im Sommer 2021. Der allwettertaugliche AW169-FIPS ist ein Entwicklungsprojekt – entsprechend wird es auf der letzten Etappe Herausforderungen geben, für die der Hersteller und das Projektteam Lösungen finden müssen. Bis jetzt ist das Projekt auf Kurs, und die Rega geht davon aus, dass der erste allwettertaugliche Helikopter seiner Gewichtsklasse Anfang 2022 zu ersten Einsätzen starten wird.

Eines von vielen Puzzleteilen

Bis es so weit ist, arbeitet die Rega unter Hochdruck an verschiedenen flankierenden Projekten, die ebenfalls

zu realisieren sind, um künftig wetterunabhängiger retten zu können. Der weitere Ausbau der Instrumentenflugrouten, die verschiedene Regionen der Schweiz auch bei schlechter Sicht miteinander verbinden, ist eines davon. Dabei stösst die Rega auf bürokratische Hindernisse: Denn damit die Rega verschiedene Spitäler in der ganzen Schweiz auch bei schlechter Sicht rund um die Uhr anfliegen kann, benötigt sie die Bewilligungen des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) für die entsprechenden Verfahren. Leider verlaufen diese Prozesse harzig, und es geht nur langsam voran. Trotzdem versucht

die Rega, ihre Vision einer wetterunabhängigen Luftrettung Schritt für Schritt zu verwirklichen – mit der Überzeugung, dass sich die Bemühungen für die Schweizer Bevölkerung auszahlen werden.

Die zwei Standorte der neuen Rega-Helikopter AW169-FIPS

Ein AW169-FIPS wird auf der Basis Wilderswil (EBBO) zusätzlich zum heute schon dort im Einsatz stehenden Rettungshelikopter stationiert. Künftig werden dort also zwei Rega-Helikopter einsatzbereit sein. Ein zweiter AW169-FIPS wird auf der Basis Locarno (EBTI) die heutige Einsatzmaschine vom Typ Da Vinci ersetzen. Der dritte AW169-FIPS wird zu Ausbildungszwecken genutzt werden oder als Reserve bei Wartungsereignissen dienen. Ausschlaggebend für den Entscheid betreffend Stationierung der AW169-FIPS war nebst der geografischen Lage der jeweiligen Einsatzbasen auch die vorhandene Infrastruktur. Die Stationierung wird während der ersten Betriebsphase mit Blick auf die gemachten Erfahrungen im Einsatz laufend überprüft werden.

Wie Bits und Bytes der Rega im Einsatz helfen

Um professionelle medizinische Hilfe aus der Luft rund um die Uhr sicherzustellen, braucht es heute neben spezialisierten Mitarbeitenden und modernsten Luftfahrzeugen auch zuverlässige Lösungen im Bereich Informations- und Kommunikationstechnologie.

Wie lässt sich modernste Technik sicher einsetzen, um noch mehr Menschen zu helfen und die Versorgung der Patientinnen und Patienten weiter zu verbessern? Diese Frage treibt die Rega seit ihrer Gründung an. Die Pionierleistungen früherer Rega-Generationen, wie zum Beispiel die erste Direktrettung aus der Eigernordwand mit der Rettungswinde oder der erstmalige zivile Einsatz von Nachtsichtgeräten, waren augenfällig und leicht zu erklären. Viele der heutigen Entwicklungen, die den Rega-Crews neue Möglichkeiten eröffnen und sie bei ihren Einsätzen unterstützen, sind hingegen weniger greifbar. Der Grund: Sie basieren auf der Anwendung von modernster Informationstechnologie. So fusst das satellitengestützte Instrumentenflugverfahren, das Helikopterflüge bei schlechter Sicht auf vordefinierten Flugrouten ermöglicht, auf digitalen Daten. Der Einsatz von IT-Lösungen durchdringt alle Bereiche der Rega: vom Cockpit der Rettungshelikopter und Ambulanzjets über die medizinische Versorgung der Patienten, die Einsatzzentrale, den Hangar bis hin zur Administration. Die folgenden Beispiele illustrieren, wie die IT die Rega-Mitarbeitenden bei ihren Aufgaben unterstützt.

Digitale Werkzeuge im Hangar

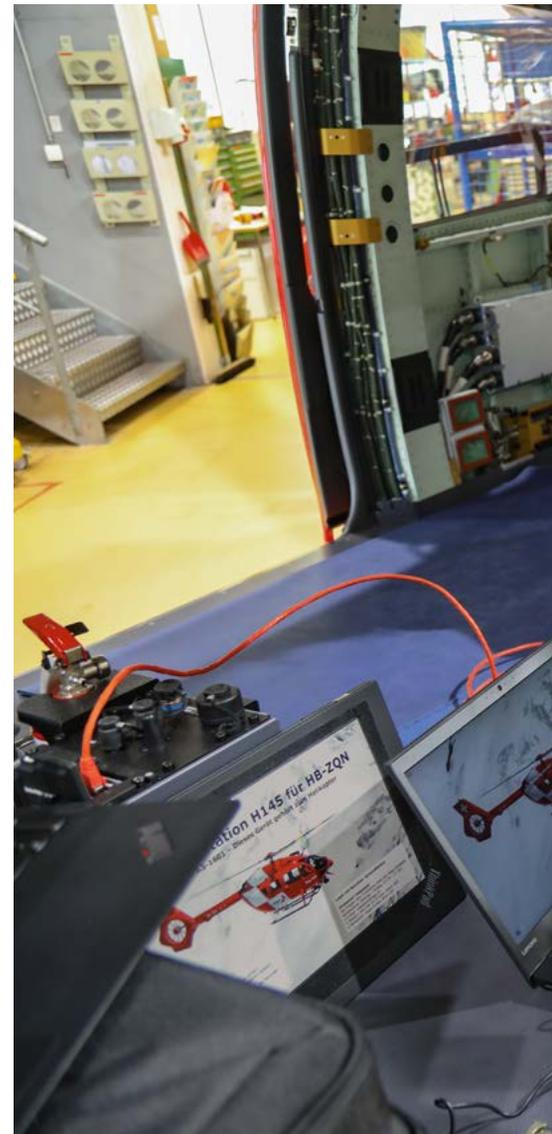
Im Rega-Hangar unterstützen automatisierte und digitalisierte Abläufe die Luftfahrzeugmechaniker bei ihrer Arbeit und tragen dazu bei, die Standzeiten der Rega-Flotte möglichst kurz zu halten. Zudem machen sie Wartungs- und Reparaturarbeiten effizienter und sicherer. Was heisst das konkret? Es ist wie beim Service fürs Auto: Vor 15 Jahren löste ein Automechaniker mit einem Schraubenschlüssel und dem nötigen Geschick viele Probleme «von Hand». Heute wird ein modernes

Auto in der Werkstatt als Erstes per USB-Schnittstelle mit einem Diagnose-Laptop verbunden, der Daten ausliest und eine Fehleranalyse ermöglicht. Ähnliches passiert mit dem neuen Rettungshelikopter H145: Am Ende eines Einsatztages entnimmt der Pilot dem Fluggerät eine kleine Speicherkarte und steckt sie in den Laptop auf der Basis. Ein Programm ruft die Daten ab und speichert sie auf einen Server. Diese automatisch verfügbaren digitalen Informationen geben Auskunft zum aktuellen «Gesundheitszustand» des Fluggeräts. So lassen sich die Materialbelastung und der Wartungsbedarf auslesen, und es ist festzustellen, wann beispielsweise der Wechsel eines Rotorblatts angezeigt ist.

Ein weiteres Beispiel: Künftig sollen sich die Rega-Helikopter automatisch über das WLAN mit dem Rega-Netzwerk verbinden, sobald sie in den Hangar auf einer der zwölf Rega-Basen gezogen worden sind. So kann eine Software automatisch das Navigationssystem im Cockpit mit den neuesten Informationen über Luftfahrthindernisse, welche für die Helikopter-Crews im Einsatz eine grosse Gefahr darstellen, aktualisieren. Heute muss dieses Update noch manuell gemacht werden. Die Automatisierung wird künftig nicht nur Zeit sparen, welche die Crews für andere Aufgaben einsetzen können, sondern auch die Sicherheit erhöhen: Den Crews stehen automatisch immer die neuesten Luftfahrthindernisdaten zur Verfügung.

Das «Herz» der Rega

Ein anderes Beispiel dafür, wie modernste Informations- und Kommunikationstechnologie der Rega bei der Erfüllung ihrer Aufgabe hilft, ist die komplexe Verknüpfung verschiedener Systeme und IT-Lösungen in der Einsatzzentrale, dem «Herz» der Rega. Hier nehmen die Einsatzleiterinnen und -leiter rund um die Uhr Notrufe entgegen und koordinieren jährlich rund 17'000 Einsätze im In- und Ausland. Mit der Rega-App besteht bereits seit neun Jahren ein Mittel zur Alarmierung, das auf der Weitergabe von digitalen Daten basiert. Die App hilft, im Notfall



wichtige Zeit zu sparen, und hat sich bei Tausenden Einsätzen bewährt: Die Position des Alarmierenden wird direkt an das Einsatzleitsystem der Einsatzzentrale übermittelt und dem Einsatzleiter auf der digitalen Karte angezeigt.

Koordination der Rega-Helikopter

Allgemein stellt die schweizweite Koordination der Rega-Helikopter andere Anforderungen an ein Einsatzleitsystem als das Disponieren von bodengebundenen Rettungsmitteln. Eine Ambulanz agiert nach dem Aufbieten fast vollständig autonom und meistens innerhalb klar definierter Regionen oder Kantone. Nicht so in der



Digitalisierte Abläufe im Hangar: Funktionskontrolle an den Wartungs-Laptops im Rettungshelikopter H145.

Luftrettung: Diese kennt keine Kantons-grenzen und muss überregional erfolgen. Die Helikopter-Crews werden während ihrer Einsätze geführt und laufend mit Informationen aus der Einsatzzentrale versorgt. Gerade in der Nacht sorgen die Einsatzleiter der Rega so für mehr Flugsicherheit, beispielsweise indem sie die Crew über andere Luftfahrtteilnehmer informieren oder mit aktuellen Wetterdaten der Rega-eigenen Wetterstationen versorgen.

Das Helikopter-Einsatzleitsystem

Im vergangenen Jahr wurden das Einsatzleitsystem und das Kommunikationssystem der Helikopter-Ein-

satzzentrale modernisiert: Dank der Kombination einer Standardlösung mit eigens für die Rega entwickelten Komponenten werden die Einsatzleiter Helikopter nun noch besser bei ihrer anspruchsvollen Aufgabe unterstützt. So lassen sich verschiedene und speziell für Einsatzleiterinnen und -leiter nützliche Informationen direkt im digitalen Kartenmaterial darstellen: Flurnamen, Wanderwege, Gleitschirm-Landeplätze oder Bike-Pisten lassen sich einfach und schnell in der Karte einblenden. Die Koordinaten des Einsatzortes, der Grund des Einsatzes sowie Ansprechpartner für die Crew werden dann per Mausclick direkt ins Cockpit

übermittelt. Dank dem neu entwickelten Kommunikationssystem können die Einsatzleiter neuerdings auch auf einfache und intuitive Weise bestimmte Passagen eines Alarmierungsgesprächs nochmals abhören – beispielsweise um sicherzugehen, dass sie alles richtig verstanden haben. Nahtlos integriert in die moderne Kommunikationslösung ist auch das schweizweite Funknetz der Rega, dank welchem die Crews jederzeit direkt kontaktiert werden können. Zentral für die rasche medizinische Versorgung von Patientinnen und Patienten ist die enge Zusammenarbeit mit den verschiedenen Einsatzpartnern, wie zum Beispiel den kantonalen Sanitätsnotrufzentralen. Bereits heute wird ein besonderes Augenmerk auf Schnittstellen gelegt, die es erlauben, die verschiedenen Einsatzleitsysteme zu verbinden, damit künftig noch enger zugunsten der Patienten zusammengearbeitet werden kann. Gerade im Bereich der Alarmierung und der Einsatzleitung investiert die Rega regelmässig in neueste Technologie, weil sie überzeugt ist, dass sich diese Investitionen direkt in einer Verbesserung der medizinischen Versorgung aus der Luft niederschlagen.

Mediziner greifen auf Apps zurück

Nicht nur in der Einsatzzentrale, auch draussen am Einsatzort kommt Software zum Einsatz. Mobile Applikationen unterstützen die Rega-Notärzte bei der medizinischen Versorgung der Patienten. So können damit je nach Bedarf spezielle Medikamentendosierungen nachgeschlagen werden, unter anderem für die Behandlung von Kleinstkindern. Eine andere Anwendung für die Rega-Ärzte wird derzeit intensiv getestet und in diesem Jahr eingeführt: der elektronische Patientenrapport. Was bisher handschriftlich auf Papier erfasst wurde, kann neu mittels optimal gestalteter Benutzeroberfläche digital geschehen. Die Ärztin oder der Arzt dokumentiert die angetroffene Situation und die durch die Rega-Crew erfolgte Behandlung. Der Vorteil am digitalen Rapport: Die elektronischen Daten stehen unmittelbar und gut lesbar zur Verfügung – für die Weiterbehandlung

des Patienten im Spital oder auch für die Verrechnung und Archivierung.

Erweiterung des Einsatzspektrums

Viele digitale Lösungen, die bei der Rega im Einsatz sind, optimieren Bestehendes. Sie helfen dabei, Prozesse zu vereinfachen und die Sicherheit zu erhöhen. Es gibt aber auch Lösungen, die das Einsatzspektrum der Rega erweitern und ihr so ermöglichen, mehr Menschen in Not zu helfen. Es ist modernster IT- und Kommunikationstechnologie zu verdanken, dass die Rega ihre Vision einer wetterunabhängigen Luftrettung Schritt für Schritt verwirklichen kann. Der satellitengestützte Anflug auf einen Spitallandeplatz ist nämlich nur möglich, weil eine Instrumentenflugroute im Computer berechnet werden kann und redundante und hoch präzise Navigationsinstrumente im Helikopter jederzeit «wissen», wo sich die Maschine im dreidimensionalen Raum befindet.

Aktuelle Flugwetterdaten, die Voraussetzung für einen Flug nach Instrumentenflugregeln sind, rufen die Rega-Piloten direkt über eine im Auftrag der Rega entwickelte Wetter-App für Piloten auf. Auf welcher Höhe herrscht Vereisungsgefahr? Wie tief liegt die Wolkendecke? Wie gross ist die Sichtweite beim Zielspital? Egal, ob sich die Piloten auf der Basis befinden oder vor einem Anschlusseinsatz unterwegs die Daten prüfen – sie haben die notwendige Information für die effiziente Flugvorbereitung und den sicheren Flug jederzeit zur Hand. Auch bei der Entwicklung der Rega-Drohne, die künftig als zusätzliches Einsatzmittel bei der Suche nach vermissten, verletzten oder erkrankten Personen zum Einsatz kommen wird, spielt Informationstechnologie eine zentrale Rolle.

Höchste Anforderungen

Bei allen Möglichkeiten und Chancen, welche die rasante technische Entwicklung bietet: Die fortschreitende Digitalisierung ist eine grosse Herausforderung. Denn genauso wie die Rega höchste Anforderungen an die Sicherheit ihrer Luftfahrzeuge, das Material und ihre Mitarbeitenden stellt, muss sie

auch neue technische Lösungen kritisch prüfen und testen, bevor diese zum Einsatz kommen können. Das Tätigkeitsfeld der Rega in den Bereichen Aviatik und Medizin verzeiht keine Fehler und ist stark reguliert. Entsprechend aufwendig ist die Entwicklung und Einführung von neuen technischen Lösungen und Systemen im Rega-Umfeld. Hier sind die zwölf Spezialisten der Informatikabteilung der Rega gefordert, sinnvolle und angemessene Lösungen zu finden, die gleichzeitig höchsten Ansprüchen hinsichtlich Sicherheit und Verfügbarkeit genügen sowie mit verhältnismässigem Aufwand realisierbar sind.

Der Mensch bleibt im Zentrum

Allen Weiterentwicklungen und Innovationen der Rega im technologischen Bereich ist eines gemein: Es geht nicht darum, einen Trend einfach mitzumachen oder Bewährtes umzustossen. Der technische Fortschritt soll sich vielmehr positiv auf die Versorgung der Patientinnen und Patienten auswirken. Dr. Rudolf Bucher, Gründer der Rega, formulierte einst einen Grundsatz, der bis heute gilt: «Ganze Hilfe wird nur verwirklicht, wenn es gelingt, die beste personelle Ausbildung mit der besten materiellen Ausrüstung zur höchst leistungsfähigen Ganzheit zu verschmelzen». Diese Aussage mag sprachlich in die Jahre gekommen sein, sie gilt aber noch immer. Heute allerdings kommt zum Einsatzmaterial und zur Ausrüstung der Rega-Crews die digitale Unterstützung hinzu. Auch wenn die Bedeutung der Digitalisierung weiter zunimmt – den Menschen drängt sie bei der Rega nicht in den Hintergrund. Im Gegenteil: Nur zusammen mit den Crews, den Mechanikern oder den Einsatzleitern können IT-Spezialisten sicherstellen, dass innovative Lösungen die Crews im Einsatz unterstützen – und so Menschen in Not noch rascher und zuverlässiger geholfen werden kann.

Von analog ...



... zu digital



Wenn vor 30 Jahren ein Notruf bei der Rega einging, nahm der Einsatzleiter einen Stift und notierte die Informationen auf einem Blatt Papier. Anhand der Informationen des Alarmierenden ermittelte er auf der Landkarte des Gebiets, aus dem der Notruf abgesetzt worden war, den Standort. Währenddessen brauchte es einen zweiten Einsatzleiter, der auf einer Übersichtskarte die Flugroute des aufgebotenen Rettungshelikopters absteckte. Heute werden Notrufe sicher via App oder Telefon empfangen und aufgezeichnet. Die Lokalisierung erfolgt über umfassende Geodaten.

Das Unplanbare planen

Erst nachdem die Beratungsärzte der Rega entschieden haben, dass ein Patient mit einem der drei Ambulanzjets repatriert werden muss, kann die Organisation des Einsatzes beginnen. Innert kürzester Zeit legen die Teams der Jet-Operation in enger Abstimmung untereinander Zielflughafen, Flugroute, Jet-Crew und Detailablauf fest. Standardisierte Prozesse, ein Höchstmass an Organisationstalent und Flexibilität von allen Beteiligten helfen dabei, für jeden Patienten die beste Lösung zu finden.

Wer bei einem medizinischen Problem im Ausland Hilfe benötigt, kann die Rega rund um die Uhr über die Notfallnummer +41 333 333 333 alarmieren. Die Einsatzleiterinnen und -leiter nehmen die Anrufe entgegen und organisieren die nächsten Schritte. Ob eine Repatriierung nötig und für den Patienten die beste Lösung ist, entscheidet der diensthabende Beratungsarzt der Rega. Dazu informiert er sich beim behandelnden Arzt vor Ort über die Diagnose und spricht mit dem Patienten, den Angehörigen und dem Hausarzt. In Absprache mit der Einsatzzentrale verfügt der Beratungsarzt, wann und wie ein Rücktransport angezeigt ist. Schwer kranke oder verletzte Patienten werden in der Regel mit einem der drei Ambulanzjets zurück in die Heimat geflogen. Steht der Entscheid für eine Repatriierung mit dem Ambulanzjet fest, kann mit der Organisation des Einsatzes begonnen werden. Wieso die Jet-Operation der Rega besonders komplex ist und wie die beteiligten Teams die Herausforderungen gemeinsam meistern, zeigen die folgenden Beispiele.

Möglichst nahe zum Patienten

Die Rega-Ambulanzjets fliegen nicht gemäss vordefiniertem Taktfahrplan regelmässig die immer gleichen Destinationen an, sondern landen jeweils möglichst nahe beim Patienten, der auf einen medizinischen Transport zurück in die Heimat angewiesen ist. Auf rund 400 verschiedenen Flughäfen auf der ganzen Welt – darunter auch viele

kleinere und militärische Flugplätze – landen die Rega-Crews jährlich. Zum Vergleich: Die Fluggesellschaft Swiss bedient in ihrem Streckennetz etwa 100 Flughäfen.

Die ständig wechselnden Zielflughäfen der Rega-Einsätze erhöhen den Aufwand bei der Organisation stark: Vor jedem Einsatz müssen die Betriebs- und Öffnungszeiten des Flugplatzes, die Verfügbarkeit von Zoll und Informationen zum Ablauf der Passkontrolle sowie Betankungsmöglichkeiten abgeklärt werden, damit es während des Einsatzes mit Patienten an Bord nicht zu Verzögerungen kommt. Eine eigene Softwarelösung unterstützt die Mitarbeitenden der Einsatzzentrale dabei: Nach Eingabe des Patientenstandortes im Ausland zeigt eine Karte den nächstgelegenen Flugplatz an, der mit den Rega-Jets angefliegen werden kann. Auch Rückmeldungen von Rega-Crews von vergangenen

Einsätzen, die offiziellen Publikationen der Flughäfen und Anflugkarten sowie Kontaktangaben sind in dieser Software hinterlegt. Mittlerweile umfasst diese Flughafendatenbank etwa 10'000 Flugplätze, und die Rega verfügt über Kontakte zu rund 1'800 sogenannten Handling Agents, welche die Rega-Jets auf fremden Flughäfen abfertigen.

Neue Routen für jeden Einsatz

Steht der Zielflughafen für einen Einsatz fest, legt der Dispatcher die optimale Flugroute unter Berücksichtigung von aktuellen Wetterverhältnissen und -prognosen fest. Bei Langstreckeneinsätzen plant er Tankstopps ein – und berücksichtigt dabei immer die knapp bemessene Zeit. Gerade auf kleineren Flugplätzen muss sichergestellt werden, dass jemand vor Ort ist und das Kerosin im Tanklastwagen zum Rega-Jet fährt. Es kommt vor, dass das Kerosin nur bar bezahlt werden kann, weshalb die Crew

Rund 400 verschiedene Flugplätze auf der ganzen Welt fliegen die Rega-Crews jährlich an.



manchmal einen Koffer mit Bargeld an Bord mitführt.

Für jedes Land eine Bewilligung

Von jedem Land, das ein Flugzeug auf dem Weg zum Ziel überfliegt, wird eine Überflugbewilligung benötigt. Eine kommerzielle Fluggesellschaft erhält solche Bewilligungen für die Routen in ihrem Streckennetz jeweils für ein ganzes Jahr – ähnlich einer Mehrfahrtenkarte. Anders bei der Rega: Für Einsätze ausserhalb Europas müssen die Einsatzleiter für jeden Flug die entsprechenden Bewilligungen einzeln und mit von Land zu Land unterschiedlichen Vorgaben, Formularen und Prozessen einholen – gerade unter Zeitdruck eine anspruchsvolle Aufgabe. So kann es schon mal vorkommen, dass ein Ambulanzjet in Zürich bereits zu einem Einsatz nach Japan startet,

obwohl die Überflugbewilligung von Indien noch ausstehend ist. Trifft die Bewilligung noch vor dem Einflug in den entsprechenden Luftraum in der Einsatzzentrale in Zürich ein, kann der Flug planmässig durchgeführt werden. Trifft die Bewilligung nicht ein, greift der Dispatcher auf eine Alternativroute zurück, die zwar etwas länger dauert, aber auch zum Ziel führt.

Jet-Crews auf Abruf

Neben der Flugplanung kümmern sich die Mitarbeitenden der Jet-Einsatzzentrale auch um die Zuteilung der Rega-Crews auf die verschiedenen Einsätze. Weil die Dauer eines Einsatzes je nach Destination sehr unterschiedlich ist und verschiedene Einsätze parallel laufen können, arbeitet die Rega mit sechs verschiedenen Standby- und Erreichbarkeitsmodellen für die im Dienst-

plan vorgesehenen Crew-Mitglieder. Im kürzesten Bereitschaftsdienst muss sich eine Crew innerhalb von einer Stunde im Rega-Center am Flughafen Zürich einfinden. Die Dienstpläne werden monatlich erstellt und unterliegen – wie bei kommerziellen Airlines auch – verschiedenen Arbeits- und Ruhezeitvorschriften. Für längere Einsätze benötigt es zum Beispiel zwei einsatzfähige Cockpit-Besetzungen, damit die vorgegebenen Ruhezeiten während des Einsatzes eingehalten werden können. Pro Tag halten sich rund elf Jetpilotinnen oder -piloten, sechs Flugärztinnen und -ärzte und fünf Intensivpflegefachpersonen Jet für Einsätze bereit. Die Einsatzleitung teilt gemeinsam mit den sogenannten Duty Officers die zur Verfügung stehenden Crews so ein, dass diese innerhalb ihrer Dienstzeit möglichst viele Einsätze

Die Teams der Jet-Operation



Im Rega-Jet

Flugärzte

tragen die medizinische Verantwortung während der Repatriierung.

Intensivpflegefachpersonen

sorgen zusammen mit dem Flugarzt für eine fachgerechte medizinische Betreuung und bereiten vor dem Einsatz medizinisches Material vor.

Jetpiloten

gewährleisten eine sichere fliegerische Durchführung und treffen operationelle sowie flugtechnische Entscheidungen.



In der Einsatzzentrale

Einsatzleiterinnen

nehmen Anrufe auf die internationale Alarmnummer der Rega entgegen und organisieren Repatriierungen mit den Rega-Jets oder Linienflugzeugen.

Beratungsärzte

sprechen mit den behandelnden Ärzten vor Ort und entscheiden aufgrund der medizinischen Indikation, ob, wann und wie ein Patient repatriert wird.

Dispatcher

planen die Flugrouten und allfällige Tankstopps.

Ground Operations

schliesst Verträge mit Dienstleistern ab, die auf ausländischen Flugplätzen für die Abfertigung der Rega-Jets sorgen.

Bürofachkräfte der Administration

sorgen dafür, dass die Jet-Crews über die nötigen Visa, Impfungen und Dokumente für ihre weltweiten Einsätze verfügen.



Im Hangar

Jet-Mechaniker und Spezialisten

planen und führen die notwendigen Kontrollen und Reparaturen an den drei Rega-Jets durch und stellen so deren Einsatzbereitschaft sicher.

Jet-Logistikerinnen

stellen sicher, dass jederzeit genügend medizinisches Material und Medikamente zur Verfügung stehen und dass die medizinischen Geräte der Jets gewartet werden.



Für die Sicherheit

Fluglehrer, Instruktoren und Experten

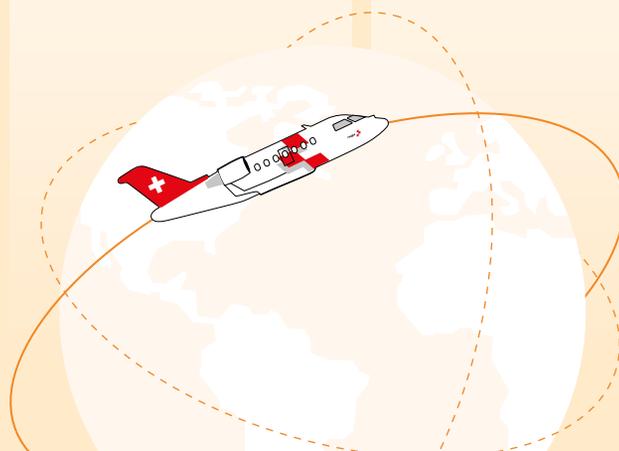
organisieren regelmässige Trainings und Checks für die Jet-Crews.

Flight Safety Officers

planen und führen Massnahmen durch, um die Flugsicherheit in der Organisation weiter zu erhöhen.

Security Officers

beurteilen laufend die weltpolitische Lage und beraten die Einsatzzentrale betreffend Sicherheitsauflagen für bevorstehende Einsätze.



fliegen können. Eine knifflige Aufgabe, die viel Erfahrung und Flexibilität von allen Beteiligten erfordert, weil kurzfristige Änderungen zum Alltag gehören.

Instandhaltung und Einsatzleitung arbeiten Hand in Hand

Die ganze Organisation eines Einsatzes mit Planung von Einsatzablauf, Flugroute und Crew bringt nichts, wenn der Rega-Jet beim vorgesehenen Start aufgrund eines technischen Problems nicht einsatzbereit ist. Im hauseigenen Instandhaltungsbetrieb arbeiten sechs Spezialisten, welche das vorgeschriebene Wartungsprogramm des Herstellers Bombardier für die drei Rega-Jets des Typs Challenger 650 sorgfältig umsetzen. Dieses beschreibt zum Beispiel die Kontrollen, die nach einer bestimmten Anzahl Landungen oder Flugstunden vorgenommen werden

müssen. Die hohe Einsatzbereitschaft der Rega-Jets kann nur sichergestellt werden, wenn sich Einsatzleitung und Instandhaltungsbetrieb laufend austauschen, um die Wartungsereignisse in enger Abstimmung vorzubereiten. Bei den planbaren Kontrollen bleibt es aber nicht, denn kleinere Checks oder Reparaturen können auch nach einem einzelnen Einsatz anfallen und erfordern eine hohe Verfügbarkeit der Spezialisten, damit der Jet möglichst rasch wieder einsatzfähig ist.

Mehr als 50 Jahre Erfahrung

Die Art und Weise, wie die weltweiten Einsätze der Rega-Jets heute organisiert werden, fusst auf mehr als 50 Jahren Erfahrung in der Repatriierung von Patientinnen und Patienten aus der ganzen Welt. Die Organisation von Jet-Einsätzen ist im Umfeld steigender

Regulierungen in der Aviatik und Medizin stetig komplexer geworden. Dass diese Komplexität täglich von Neuem gemeistert werden kann und die Rega-Ambulanzjets zum richtigen Zeitpunkt und am richtigen Ort landen, ist der Kompetenz, Erfahrung und Flexibilität der Mitarbeitenden der Jet-Operation zu verdanken. Sie sind es, die für jeden der jährlich rund 1'000 Patienten mit einem medizinischen Problem im Ausland die beste, massgeschneiderte Lösung finden und so eine Luftbrücke in die Heimat schlagen.

Am Briefing eine Stunde vor Abflug: Einsatzleiterin und Crew besprechen die Details des bevorstehenden Einsatzes.



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. 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 3,552 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. Die Rega ist fester Bestandteil der medizinischen Grundversorgung der Schweiz und trägt mit ihrer Tätigkeit zur Qualität des Wohn-, Wirtschafts- und Tourismusraums Schweiz bei.

Kennzahlen 2019

| | |
|---------------------------------------|---------------|
| Anzahl organisierte Einsätze | 16'782 |
| Einsätze Helikopter | 12'257 |
| Einsätze Flächenflugzeuge | 1'382 |
| Übrige Einsätze ¹ | 3'143 |
| <hr/> | |
| Gönnerbeiträge und Spenden (Mio. CHF) | 107.2 |
| Anzahl Gönner (Mio.) | 3.552 |
| Anzahl Mitarbeitende ² | 382 |
| Betriebsertrag (Mio. CHF) | 167 |
| Betriebsaufwand (Mio. CHF) | 173 |
| Betriebsergebnis (Mio. CHF) | -6.1 |
| Bilanzsumme (Mio. CHF) | 579 |

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

² 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 kommen eine Partnerbasis in Genf sowie eine Trainingsbasis in Grenchen.

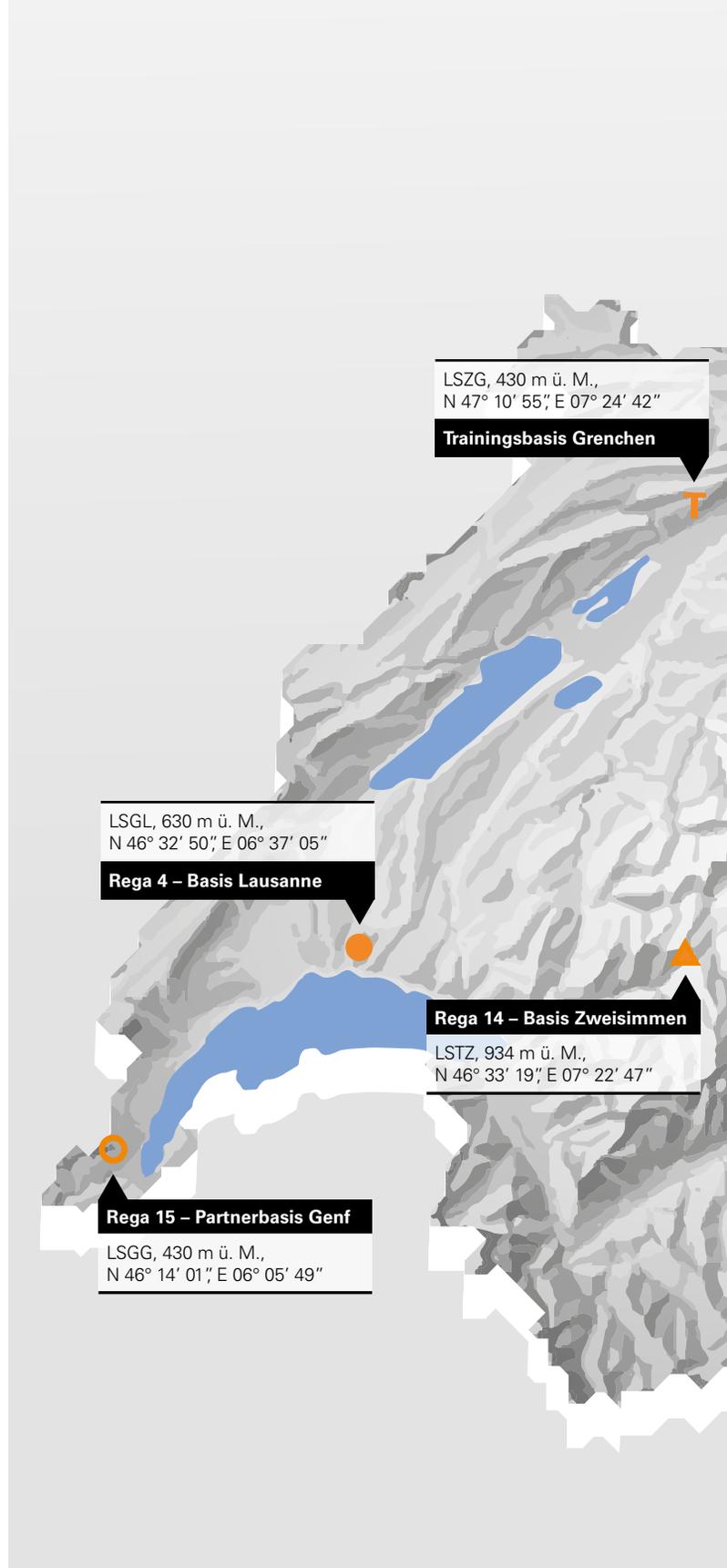
Auf den Einsatzbasen hält sich jeweils eine Rega-Crew bestehend aus Pilot, Rettungsanitäter und Notarzt jederzeit bereit, um Menschen in Not schnellstmöglich Hilfe aus der Luft zu bringen.

Das Rega-Center

Der Hauptsitz der Rega befindet sich 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 rund 17'000 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 H145

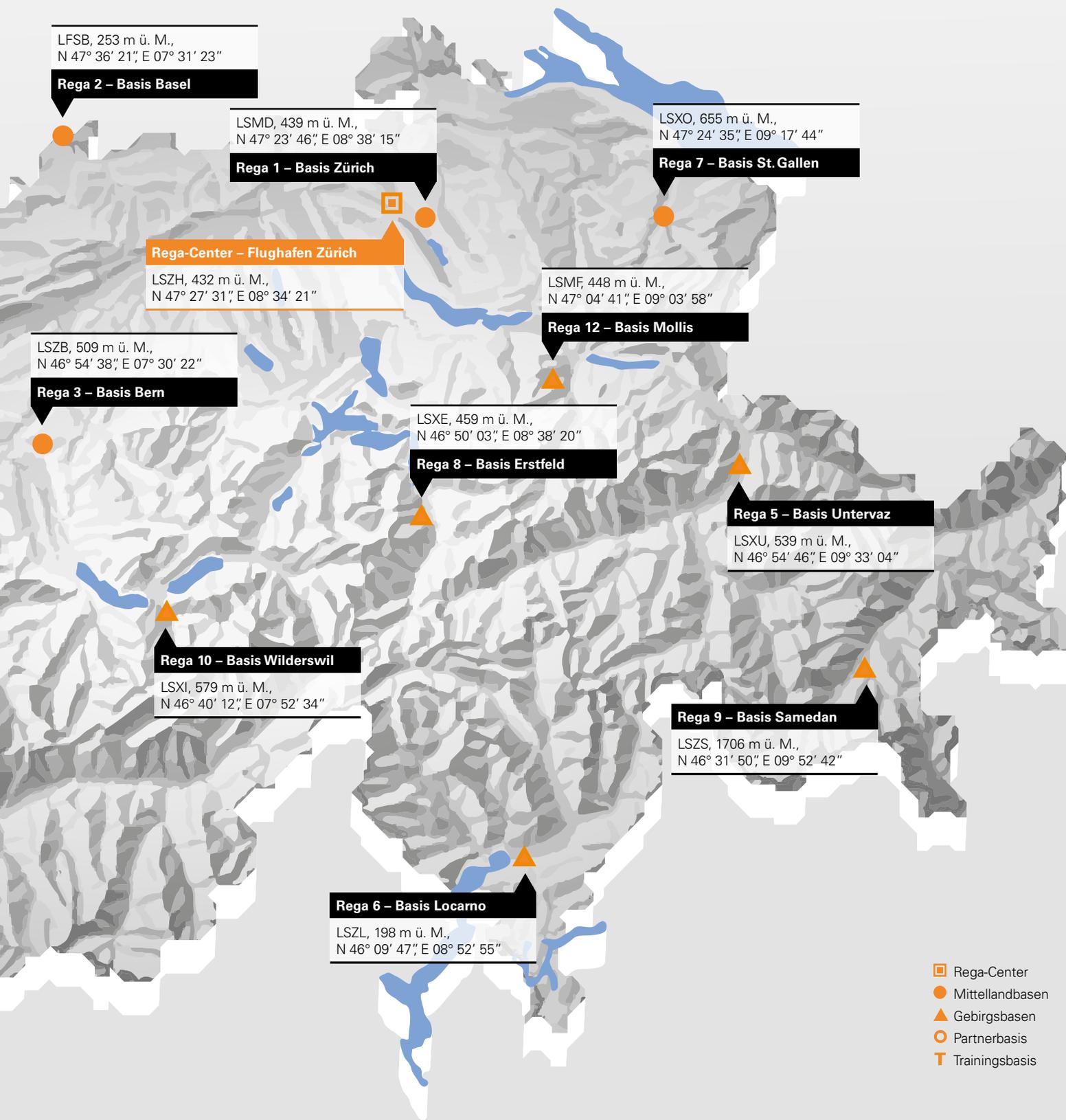
| | |
|------------------------------|------------------------|
| Anzahl Helikopter: | 7 |
| Patientenkapazität: | 1 liegend, 1 sitzend |
| Rotordurchmesser: | 11 m |
| Länge über alles: | 13,64 m |
| Höhe: | 3,95 m |
| 2 Triebwerke, Startleistung: | Arriel 2E, 2 x 894 PS |
| Reisegeschwindigkeit: | 230 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



Bombardier 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 18 Maschinen der Typen AgustaWestland Da Vinci und Airbus Helicopters H145 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 im Fall von Unfall oder Krankheit direkt zum Ort des Ereignisses bringen. 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, Rettungsassistenten und Notarzt.

Primär-/Sekundäreinsätze Helikopter 2019 (Total 9'822 Patientinnen und Patienten)

1'750

Wintersportunfälle

704 Bergunfälle

1'126 Arbeitsunfälle

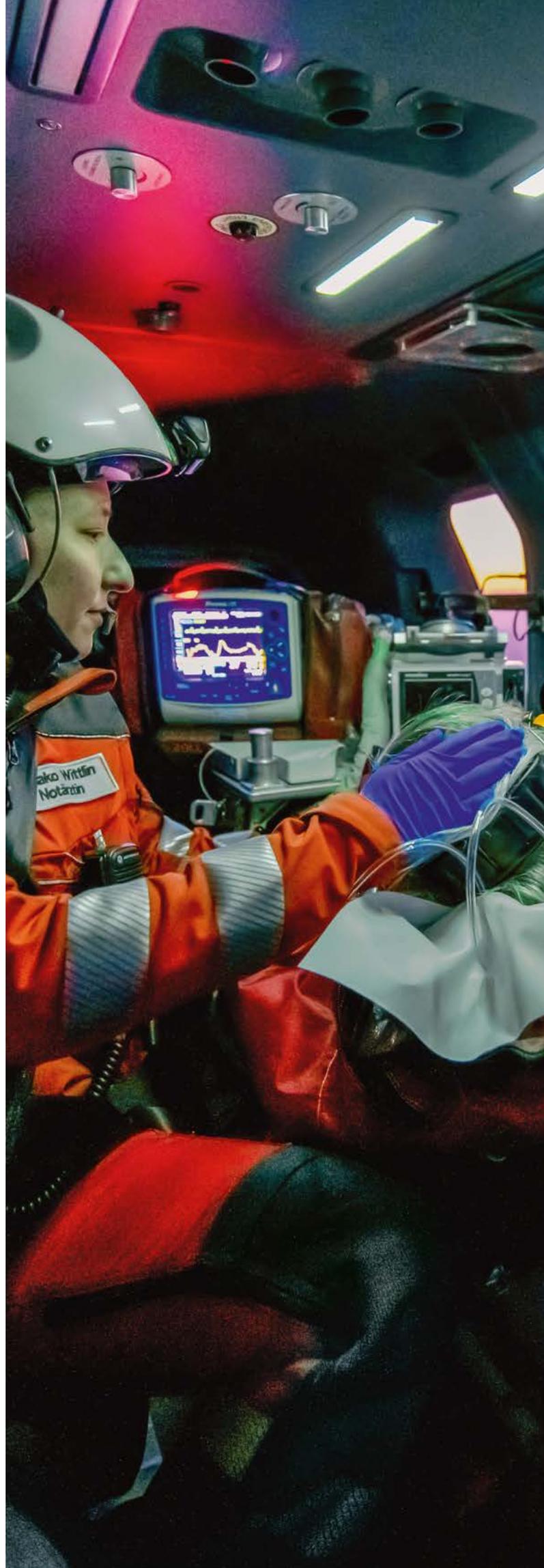
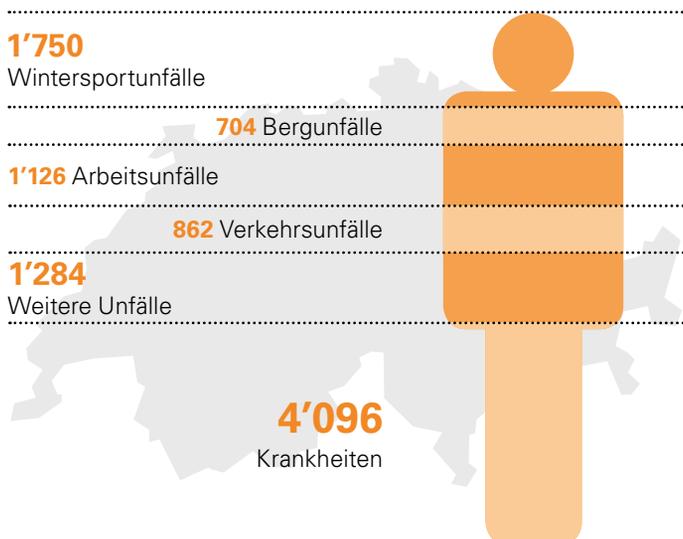
862 Verkehrsunfälle

1'284

Weitere Unfälle

4'096

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 Intensivpflegefachperson. 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 Ärztinnen und 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 Medizinerinnen und Medizinern im Ausland und den Patienten Lösungen, beispielsweise durch das Vermitteln einer geeigneten Klinik vor Ort.

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

Medizinische Notfälle im Ausland 2019 (Total 2'515 Patientinnen und Patienten)

1'345

im Ambulanzjet oder Linienflugzeug
repatrierte Patienten

1'170

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 und Spenden 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 ihr, sich auf das Wohl der Patientinnen und Patienten zu konzentrieren.

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.

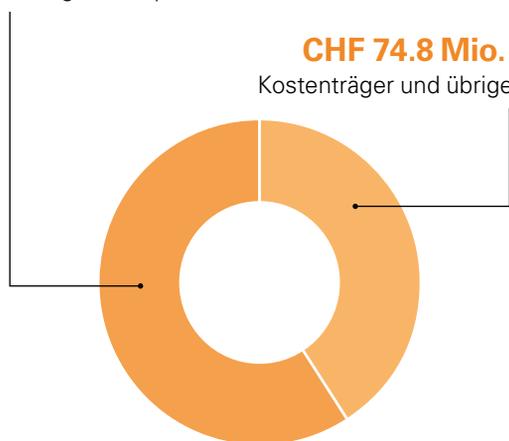
Die Gönnerbestimmungen finden Sie auf Seite 38.

Die Kostendeckung der Rega 2019

CHF 107.2 Mio. (59%)

Gönnerbeiträge und Spenden

CHF 74.8 Mio. (41%)
Kostenträger und übrige Erträge





Ein herzliches Dankeschön an alle
3'552'000 Gönnerinnen und Gönner,
welche die Rega mit ihren Beiträgen
in der Luft halten.

Werden auch Sie Gönner: www.rega.ch

Meilensteine

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

> 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.

> 1987



Nachtsichtgeräte im Helikopter

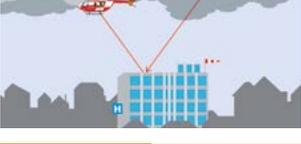
Die Rega rüstet als weltweit erste zivile Luftrettungsorganisation alle Helikopter mit Nachtsichtgeräten aus. Damit werden Nachteinsätze sicherer.

> 1987



Die Hawker 800 nehmen ihren Dienst auf

Die zwei neuen Ambulanzflugzeuge ersetzen die beiden Learjets 35. Grössere Kabine und Reichweite ermöglichen einen besseren Dienst am Patienten.

| | | | |
|---|--|--|--|
|  | <p>1992</p> <p>Die neue Flotte besteht aus Agustas Am 14. August nimmt die Basis Untervaz (GR) den ersten von 15 zweimotorigen Helikoptern des Typs Agusta A 109 K2 in Betrieb.</p> |  | <p>2013</p> <p>Der Flugsimulator AgustaWestland Da Vinci setzt neue Massstäbe in der Pilotenausbildung. Instrumentenflug- und Notfallszenarien werden nun realistisch und effizient geübt – ohne jede Gefahr oder Umweltbelastung.</p> |
|  | <p>1996</p> <p>Erstmals rund um die Welt 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>2014</p> <p>Premiere des neuen Transportinkubators der Rega, der im Jet wie auch in den Helikoptern eingesetzt werden kann und Neu- oder Frühgeborenen eine optimale medizinische Versorgung ermöglicht.</p> |
|  | <p>1997</p> <p>Neues Rega-Center in Zürich-Kloten Erstmals sind Hangar, Einsatzzentrale, Technik, Logistik, Gönner-Center und Administration unter einem Dach vereint.</p> |  | <p>2015</p> <p>Die Rega bestellt drei allwettertaugliche Helikopter AW169-FIPS von Leonardo (ehemals Agusta-Westland), die mit einer Enteisungsanlage ausgestattet sind und ab 2021 im Einsatz stehen werden.</p> |
|  | <p>2002</p> <p>Drei neue Challenger CL-604 Drei identische Flugzeuge des kanadischen Herstellers Bombardier lösen die 15 Jahre alte bisherige Ambulanzflugzeugflotte ab.</p> |  | <p>2016</p> <p>Retten bei schlechter Sicht dank IFR-Flugroutennetz Zwei Routen des Low Flight Network, ein auf Satellitennavigation basierendes Flugroutennetz für Helikopter, sind seit Dezember 2016 tagsüber für den Einsatz zugelassen.</p> |
|  | <p>2002</p> <p>Fünf Eurocopter EC 145 Für den Einsatz auf den Mittellandbasen beschafft die Rega beim Hersteller Eurocopter zunächst fünf geräumige Rettungshelikopter. Später kommt eine sechste Maschine dazu.</p> |  | <p>2017</p> <p>Präzise Flugwetterdaten 60 neue oder erweiterte Messstationen und Wetterkameras liefern den Helikopterpiloten der Rega nun laufend aktuelle Wetterinformationen – eine wichtige Voraussetzung für IFR-Flüge.</p> |
|  | <p>2004</p> <p>Tsunami in Südostasien Die Rega ist gefordert. Während zehn Tagen stehen 16 medizinische Besatzungen im Einsatz. Im Verlauf einer Woche repatriieren sie 60 Patienten.</p> |  | <p>2017</p> <p>Bewilligung für Low Flight Network Die Rega erhält die Bewilligung, wichtige Knotenpunkte des schweizerischen Netzes aus IFR-Flugrouten fast rund um die Uhr im Einsatz zu nutzen.</p> |
|  | <p>2009</p> <p>Der AgustaWestland Da Vinci wird neuer Gebirgshelikopter Für den Einsatz auf ihren Gebirgsbasen beschafft die Rega beim Hersteller AgustaWestland elf Rettungshelikopter.</p> |  | <p>2018</p> <p>Drei neue Ambulanzjets im Einsatz In den neuen Challenger 650 von Bombardier fliegt die Rega weltweit Patienten zurück in die Schweiz. Die Rega-Jets lösen die drei CL-604 ab, die seit 2002 zuverlässig im Einsatz standen.</p> |
|  | <p>2009</p> <p>Mobile Herz-Lungen-Maschine an Bord Zum ersten Mal können schwerstkranke Patienten im Rega-Helikopter und -Jet mit einer Herz-Lungen-Maschine betreut werden.</p> |  | <p>2018</p> <p>Neue Generation Rega-Helikopter Die ersten zwei H145 von Airbus Helicopters sind auf den Basen Bern und Basel im Einsatz, als leistungsstarke Nachfolger der EC-145-Flotte, die über 60'000 Patienten transportierte.</p> |
|  | <p>2011</p> <p>Per «Blindflug» zum Inselspital 27. Juli: Die Rega fliegt dank satellitengestützter Navigation mit dem GPS-Anflugverfahren das Berner Inselspital bei schlechter Sicht an.</p> |  | <p>2019</p> <p>Die Rega-Drohne zur Suche von Menschen in Not wird erstmals vorgestellt. Das neu entwickelte Drohnensystem soll das Einsatzspektrum der Rega ab 2020 ergänzen.</p> |
|  | <p>2012</p> <p>Hochmodernes Einsatzleitsystem Durch neue, untereinander verbundene Systeme können Alarmierungsabläufe weitgehend digitalisiert und Rettungen noch effizienter koordiniert werden.</p> |  | <p>2019</p> <p>Mehr als 3,5 Millionen Gönnerinnen und Gönner halten die Rega in der Luft. Stellvertretend für ein Dankeschön an die gesamte Gönnerschaft lud die Rega ihre 3,5-millionste Gönnerin ein, einen Blick hinter die Kulissen zu werfen.</p> |





Jahresbericht 2019

| | |
|----------------------------------|--------------|
| Tätigkeit 2019 | 28–31 |
| Leitbild | 32 |
| Stiftungsrat | 33 |
| Governance und Compliance | 34–35 |
| Die Rega 2019 | 36 |
| Geschäftsleitung | 37 |

Tätigkeit 2019

Die Rega blickt auf ein intensives Einsatzjahr zurück: 2019 organisierte die Einsatzzentrale 16'782 Einsätze (–2,0%) – das ist der zweithöchste Wert nach 2018 und entspricht im Schnitt einem Einsatz alle 30 Minuten. Insgesamt transportierten die Rega-Crews an Bord ihrer Rettungshelikopter und Ambulanzjets 11'167 Patientinnen und Patienten (–3,6%). Im Durchschnitt halfen die Einsatzcrews der Rega 31 Patienten pro Tag.

Helikopter

Die Anzahl Einsätze der Helikopter ist gegenüber dem Vorjahr leicht gesunken (12'257, –2,5%). Die Zahl der Sekundäreinsätze (2'381, –8,6%) und der Primäreinsätze (7'362, –2,1%) ging auch etwas zurück. Etwas häufiger als im Vorjahr waren die Rega-Helikopter in der Nacht in der Luft (2'352, +0,9%): Jeder vierte Einsatz eines Rega-Helikopters fand 2019 in der Nacht statt. Die Anzahl der

von der Rega-Einsatzzentrale organisierten Contadino-Einsätze liegt bei 1'254 (–3,6%): Diese Transporte von verletzten oder toten Kühen zugunsten der Bergbauern führen kommerzielle Helikopter-Transportunternehmen im Auftrag der Rega aus.

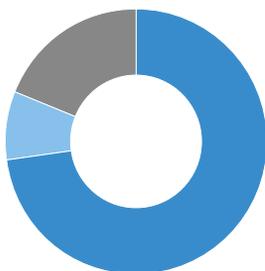
Flächenflugzeuge

Die Rega repatrierte im vergangenen Jahr 1'345 Patienten aus dem Ausland, was etwa dem Vorjahr entspricht (–0,7%). Die drei Ambulanzjets der Rega starteten zu 972 Einsätzen und flogen dabei 972 Patientinnen und Patienten zurück in ihre Heimat (–0,9%). Die Ambulanzjets der Rega waren insgesamt 4'451 Stunden in der Luft, was einer Abnahme von –5,1% gegenüber dem Vorjahr (4'690) bedeutet. Das entspricht dem zweithöchsten Wert nach dem Jahr 2018.

Fast gleich viele Patienten wie im Vorjahr repatrierte die Rega an Bord

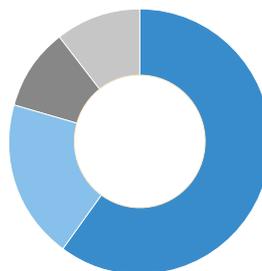
von Linienflugzeugen (373, –0,3%). Diese ökonomische und ökologische Alternative zum Ambulanzjet wird immer dann eingesetzt, wenn der Zustand des Patienten stabil genug ist, keine negativen Auswirkungen auf Patienten oder Mitreisende zu erwarten und ausreichend Sitzplätze an Bord des Linienflugzeugs verfügbar sind. Aufgrund von natürlichen Schwankungen sind es weniger Patienten (116, –4,9%), die in Begleitung eines Flugarztes oder einer Intensivpflegefachperson der Rega in einem Linienflugzeug repatriert wurden. Leicht zugenommen hat hingegen die Anzahl der unbegleiteten Repatriierungen (257, +2,0%): In diesen Fällen organisiert die Einsatzzentrale der Rega den Rücktransport für Patienten, die ihre Heimreise ohne Begleitung antreten können.

Anzahl Einsätze



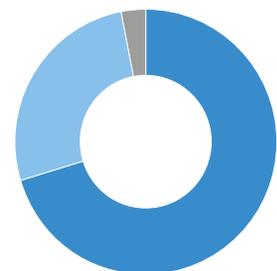
| | 2019 | 2018 | +/- |
|--------------------------------|---------------|--------|--------------|
| Total Einsätze | 16'782 | 17'124 | –2.0% |
| ■ Helikopter | 12'257 | 12'573 | –2.5% |
| ■ Jet/Linie | 1'382 | 1'371 | 0.8% |
| ■ Übrige Einsätze ¹ | 3'143 | 3'180 | –1.2% |

Einsätze Helikopter



| | 2019 | 2018 | +/- |
|-----------------------------------|---------------|--------|--------------|
| Total Einsätze | 12'257 | 12'573 | –2.5% |
| davon Nachteinsätze | 2'352 | 2'332 | 0.8% |
| ■ Primäreinsätze ² | 7'362 | 7'522 | –2.1% |
| ■ Sekundäreinsätze ³ | 2'381 | 2'606 | –8.6% |
| ■ Einsätze für Bergbauern | 1'254 | 1'301 | –3.6% |
| ■ Spezielle Einsätze ⁴ | 1'260 | 1'144 | 10.1% |

Einsätze Flächenflugzeuge



| | 2019 | 2018 | +/- |
|--------------------------|--------------|-------|-------------|
| Total Einsätze | 1'382 | 1'371 | 0.8% |
| ■ Ambulanzjets | 972 | 980 | –0.8% |
| ■ Linienflugzeuge | 371 | 369 | 0.5% |
| ■ Eingearterte Flugzeuge | 39 | 22 | 77.3% |

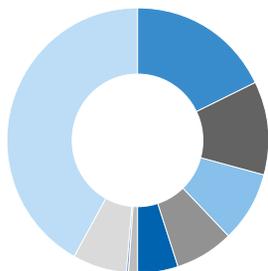
¹ Übrige Einsätze: Transporte mit Ambulanzen, Einsätze zugunsten Schweizer Alpen-Club SAC, Spéléo-Secours, Redog etc.

² Primäreinsätze: Notfalleinsätze direkt am Ort des Ereignisses

³ Sekundäreinsätze: Verlegungen Spital–Spital, Neonatologie, Organtransporte

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

Transportierte Patienten Primär-/Sekundäreinsätze Helikopter



| | 2019 | 2018 | +/- |
|--------------------|--------------|--------|--------|
| Total Patienten | 9'822 | 10'224 | -3.9% |
| Wintersportunfälle | 1'750 | 1'646 | 6.3% |
| Arbeitsunfälle | 1'126 | 1'137 | -1.0% |
| Verkehrsunfälle | 862 | 862 | 0.0% |
| Bergunfälle | 704 | 821 | -14.3% |
| Sportunfälle | 498 | 534 | -6.7% |
| Flugunfälle | 102 | 137 | -25.5% |
| Lawinenunfälle | 38 | 33 | 15.2% |
| Andere Ursachen | 646 | 823 | -21.5% |
| Krankheiten | 4'096 | 4'231 | -3.2% |

Medizinische Notfälle im Ausland



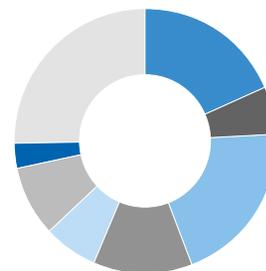
| | 2019 | 2018 | +/- |
|-----------------|--------------|-------|--------|
| Total Patienten | 2'515 | 2'701 | -6.9% |
| Med. Beratung | 1'170 | 1'346 | -13.1% |
| Repatriierung | 1'345 | 1'355 | -0.7% |

Repatriierungen



| | 2019 | 2018 | +/- |
|------------------------|--------------|-------|-------|
| Total Patienten | 1'345 | 1'355 | -0.7% |
| Rega-Ambulanzjet | 972 | 981 | -0.9% |
| Linienflug begleitet | 116 | 122 | -4.9% |
| Linienflug nicht begl. | 257 | 252 | 2.0% |

Transportierte/begleitete Patienten Flächenflugzeuge



| | 2019 | 2018 | +/- |
|------------------------------------|--------------|-------|-------|
| Total Patienten | 1'088 | 1'103 | -1.4% |
| Verletzungen Extremitäten | 201 | | |
| Verletzungen Schädel-Hirn-Traumata | 62 | | |
| Andere Verletzungen | 218 | | |
| Erkrankungen Herz-Kreislauf | 134 | | |
| Erkrankungen Schlaganfall | 72 | | |
| Erkrankungen Magen-Darm | 94 | | |
| Erkrankungen bösartige Tumore | 33 | | |
| Andere Erkrankungen | 274 | | |

Medizinische Beratung durch Rega-Ärzte

Jeder Repatriierung geht eine gründliche medizinische Abklärung durch einen Rega-Beratungsarzt voraus. In Absprache mit der Einsatzleitung entscheidet der diensthabende Arzt, ob eine Rückführung des Patienten notwendig und sinnvoll 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 2'515 Patienten (-6.9%) mit medizinischen Problemen im Ausland beraten. Die medizinische Abklärung führte in 1'345 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 um Nicht-Gönner handelt. Die Rega gibt jeweils eine Transportempfehlung aus medizinischer Sicht ab, und die

Versicherung entscheidet, ob und wie eine Repatriierung stattfinden soll.

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 ergebnislosen Suchflügen eines Rega-Helikopters.

Die Einsatzzahlen der Rega-Helikopter unterliegen natürlichen Schwankungen und spiegeln die Wetterbedingungen, das Freizeitverhalten und die Reisetätigkeit der Schweizer Bevölkerung sowie ausländischer Touristen in der Schweiz wider. Auch die Anzahl der Repatriierungen sowie die Einsatzfähigkeit der Rega-Jets unterliegen natürlichen Schwankungen und spiegeln die Reisetätigkeit der Schweizer Bevölkerung im Ausland wider.

Finanzielle Entwicklung und Investitionen

Im Geschäftsjahr 2019 betrug der Betriebsertrag der Rega 166,8 Millionen Franken. Demgegenüber stand ein Betriebsaufwand von 172,9 Millionen Franken. Daraus resultiert ein negatives Betriebsergebnis von -6,1 Millionen Franken. Das Jahresergebnis beträgt 8,9 Millionen Franken.

Die Rega finanziert sich grundsätzlich über zwei Säulen: 59 Prozent des Budgets tragen die Gönnerinnen und Gönner mit ihren Beiträgen und Spenden, die übrigen 41 Prozent sind Zahlungen von Kostenträgern für geleistete Einsätze. Entsprechend ihrer strategischen Ziele ist die Rega fast zu 100 Prozent eigenfinanziert und benötigt für die Finanzierung der Investitionen kein Fremdkapital.

Erstmals mehr als 3,5 Millionen Gönnerinnen und Gönner

Dank dem solidarischen Beitrag ihrer Gönnerinnen und Gönner kann die Rega eine flächendeckende medizinische Grundversorgung aus der Luft erbringen – ganz ohne staatliche Subventionen. Dieser Beitrag ermöglicht der Schweiz eine Luftrettung, die weltweit Massstäbe setzt und grosse Anerkennung genießt.

Auch im vergangenen Jahr durfte sich die Rega über wachsende Unterstützung freuen: Per 31. Dezember 2019 waren insgesamt 3,552 Millionen Gönnerinnen und Gönner im System der Rega erfasst. Dies entspricht knapp 70'000 zusätzlichen Gönnerinnen und Gönnern oder einem Nettozuwachs von 2 Prozent gegenüber dem Vorjahr. 2019 unterstützten die Gönnerinnen und Gönner die Rega mit Gönnerbeiträgen, Zuwendungen und Spenden in der Höhe von 107,2 Millionen Franken (+4,0%) und trugen so rund 60 Prozent der Gesamtkosten.

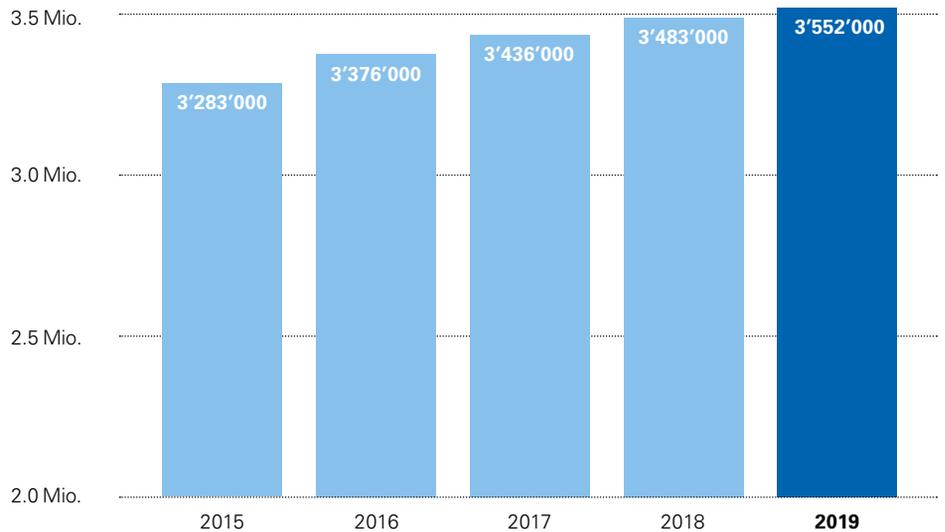
Gemäss den Gönnerbestimmungen kann die Rega als Dank für die Unterstützung ihren Gönnerinnen und Gönnern die Einsatzkosten ganz oder teilweise erlassen, wenn keine Versicherung die Leistungen bezahlen muss.

Netzwerk aus Instrumentenflugrouten für die Schweiz

Seit Jahren verfolgt die Rega ihre Vision einer wetterunabhängigen Luftrettung. Gemeinsam mit der Schweizer Luftwaffe und der Flugsicherungsgesellschaft Skyguide etabliert die Rega das Low Flight Network. Dieses schweizweite Netzwerk aus Instrumentenflugrouten soll Flugplätze, Spitäler und Rega-Basen miteinander verbinden.

Im April 2019 erteilte das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) der Rega die Bewilligungen, um das Universitätsspital Zürich und das Kantonsspital Winterthur im Instrumentenflugverfahren (IFR) auch bei schlechtester Sicht anfliegen zu können. Das Netz von Instrumentenflugrouten soll kontinuierlich ausgebaut werden: Weitere Bewilligungen, wie zum Beispiel für den IFR-Anflug auf das Schweizer Paraplegiker-Zentrum Nottwil, stehen aber noch aus.

Entwicklung der Anzahl Gönnerinnen und Gönner



Die neuen Rega-Helikopter bewähren sich im Einsatz für Patienten

Mit der Inbetriebnahme des siebten, auf der Basis St. Gallen stationierten Rettungshelikopters des Typs Airbus Helicopters H145 am 3. Juni hat die Rega die Modernisierung der Mittellandflotte erfolgreich abgeschlossen. Alle Einsatzcrews und Mechaniker wurden im geplanten Zeitrahmen auf den neuen Rega-Helikopter umgeschult und die Basen mit dem notwendigen Einsatz- und Wartungsmaterial ausgerüstet.

Der neue Rettungshelikopter hat sich bereits bei Tausenden von Einsätzen für Patientinnen und Patienten bewährt. Für die sechs ausgemusterten Mittellandhelikopter des Typs Airbus EC 145 fand die Rega eine neue Heimat: Mitte November starteten sie in Richtung Marokko, wo sie von der Königlichen Gendarmerie auch in Zukunft für die Notfallmedizinische Versorgung eingesetzt werden.

Inbetriebnahme der ersten Trainingsbasis in Grenchen

Nach einer dreimonatigen Bauphase hat die Rega Anfang Oktober 2019 ihre neue Trainingsbasis auf dem Regionalflugplatz in Grenchen (SO) eröffnet. Dort werden künftig die Rega-Crews, bestehend aus Notärzten, Rettungssanitätern und Piloten, trainieren. Im

neuen Hangar stationiert die Rega ihren Trainingshelikopter des Typs Airbus Helicopters H125. Grenchen ist ein optimaler Standort für Schulungs- und Trainingsflüge: Die Infrastruktur des Regionalflugplatzes ermöglicht es der Rega, unter anderem auch Anflüge im Instrumentenflugverfahren zu trainieren.

Die Rega-Drohne sammelt Flugstunden

Im April 2019 hat die Rega ihr Drohnenprojekt zur Suche von Menschen in Not erstmals der Öffentlichkeit vorgestellt. Die neu entwickelte Rega-Drohne fliegt selbstständig grossflächige Suchgebiete ab und ist mit verschiedenen Sensoren, wie beispielsweise einer Wärmebildkamera, ausgestattet. Sie soll ab 2020 bei Sucheinsätzen für vermisste, verletzte oder erkrankte Personen ergänzend zum Einsatz kommen, beispielsweise wenn schlechte Sichtverhältnisse den Einsatz eines Helikopters verunmöglichen.

Derzeit werden die verschiedenen Komponenten des Systems weiterentwickelt und in unterschiedlichen Umgebungen getestet. Die zweiköpfige Drohnen-Crew – bestehend aus einem Piloten und einem Operator – führt zahlreiche Testflüge durch, um weitere Flugerfahrungen zu sammeln und Erkenntnisse darüber zu gewinnen, in

welchen Situationen von der Drohne ein Mehrwert zugunsten der Patienten erwartet werden kann. Seit Ende November 2019 ist zudem die mobile «Ground Control Station» im Einsatz: ein Allradfahrzeug, aus welchem der Einsatz der Rega-Drohne vor Ort gesteuert und überwacht wird.

Neues Einsatzleitsystem für Helikopter-Einsatzzentrale

Im vergangenen Jahr modernisierte die Rega ihre Helikopter-Einsatzzentrale: Dank einem auf die spezifischen Bedürfnisse der Rega zugeschnittenen Einsatzleitsystem in Kombination mit einem neu entwickelten, integrierten Kommunikationssystem werden die Einsatzleiterinnen und -leiter bei der Koordination von jährlich rund 12'000 Helikoptereinsätzen nun noch besser unterstützt. Verschiedene Informationen können direkt im digitalen Kartenmaterial dargestellt werden: beispielweise zur Verfügung stehende Ressourcen oder welche Einsatzorte ein Rettungshelikopter in einem bestimmten Zeitraum erreichen kann. Zudem lassen sich wichtige Adressobjekte einfach und schnell in der Karte suchen. Die Koordinaten des Einsatzortes, der Grund des Einsatzes sowie Ansprechpartner für die Crew werden dann per Mausclick direkt ins Cockpit übermittelt.

Rega unterstützt ärztliche Notfallorganisation des Kantons Glarus

Ab 1. September 2019 und vorerst für ein Jahr steht die Rega im Kanton Glarus als Notarztzubringerin nicht nur in der Luft, sondern auch am Boden im Einsatz. Dieses Pilotprojekt wurde in enger Koordination mit den zuständigen Behörden sowie dem Rettungsdienst des Kantonsspitals Glarus umgesetzt. Auf der Rega-Basis Mollis ist seither ein Einsatzfahrzeug stationiert, mit welchem der Rega-Notarzt zum Einsatzort gefahren wird: zum Beispiel dann, wenn der Rettungshelikopter wetterbedingt am Boden bleiben muss oder wenn ein Einsatz sehr nahe der Basis stattfindet und der Einsatz des Helikopters keinen Zeitgewinn für den Patienten bedeutet.

Rega-App mit neuen Funktionen

Bei einer Alarmierung mit der Rega-App werden die Koordinaten des Alarmierenden automatisch an die Rega-Einsatzzentrale übermittelt, was in Notfällen wertvolle Zeit spart. Seit der Einführung vor neun Jahren wurde die App mehr als 1,5 Millionen Mal heruntergeladen, und mittlerweile erreicht jede vierte Alarmierung einer Privatperson die Einsatzzentrale über die Rega-App. Gemeinsam mit internen und externen Spezialisten wurde die App weiterentwickelt und ergänzt: Seit Januar 2019 haben die App-Benutzer neben der Grundfunktion der Alarmierung unter anderem neu auch die Möglichkeit, ihre Positionsdaten mit der Rega-Einsatzzentrale oder Freunden zu teilen sowie ihre Outdoor-Aktivitäten mithilfe der App überwachen zu lassen.

Rega organisiert fünftes Flugrettungssymposium

Bereits zum zweiten Mal organisierte die Rega das Mitteleuropäische Flugrettungssymposium, das am 28. September 2019 in St. Gallen mit einem neuen Teilnehmerrekord stattfand.

Der Austausch mit anderen Luftrettungsorganisationen, Notärzten, Rettungssanitätern und Spitalfachpersonen ist der Rega ein grosses Anliegen. Auf Initiative der medizinischen Leitung der Rega wurde 2019 ein Trainingscamp ins Leben gerufen: Im Vorfeld des Symposiums kamen erstmals Vertreter von Air Zermatt, Air-Glacières, dem deutschen ADAC, dem österreichischen ÖAMTC, der Flugrettung Südtirol und der Norsk Luftambulans aus Norwegen in Elm (GL) zusammen, um während dreier Tage voneinander zu lernen.

Sie absolvierten verschiedene Workshops, unter anderem eine Rettungsübung: Die Teilnehmenden der verschiedenen Organisationen wurden nacheinander an der Rettungswinde des Rega-Helikopters H145 in unwegsamem Gelände bei einem Patienten abgesetzt. Die verschiedenen Arbeitsweisen bzw. die medizinische Versorgung des Patienten wurde aufgezeichnet und danach gemeinsam diskutiert.

Die jährliche Veranstaltung fördert den länderübergreifenden Austausch zwischen verschiedenen Rettungsorganisationen und ermöglicht einen wertvollen Wissenstransfer mit wichtigen Partnern an den Schnittstellen der präklinischen Medizin.

Erfolgreiche Rezertifizierungen durch CAMTS und IVR

Im Mai 2019 hat die Rega die Rezertifizierung der Commission on Accreditation of Medical Transport Systems (CAMTS) erfolgreich bestanden. Somit ist die Rega weiterhin die einzige europäische Organisation, die sowohl ihre Luftrettung mit den Rettungshelikoptern und Ambulanzjets als auch ihre ärztlich begleiteten Repatriierungen zertifizieren lässt. Ebenfalls erneuerte die Rega im vergangenen Jahr die Zertifizierung durch den Interverband für Rettungswesen (IVR), die Dachorganisation des medizinischen Rettungswesens der Schweiz.

Neue Rega-Website

Der Internetauftritt der Rega verzeichnet pro Jahr mehrere Millionen Aufrufe und nimmt in der Öffentlichkeitsarbeit sowie im Kontakt mit Gönnerinnen und Gönnern eine zentrale Rolle ein. Ende Oktober 2019 wurde die neue Website aufgeschaltet. Neben einer vereinfachten Benutzereinführung, grossflächigen Bildern und dem direkten Zugriff auf die häufigsten Anfragen steht der Gönner-Service im Zentrum: Ein «Online-Schalter» ermöglicht den mehr als 3,5 Millionen Gönnerinnen und Gönnern, ihre Anliegen und Anpassungen persönlicher Angaben einfach und effizient online zu übermitteln.

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 Selbstständigkeit 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

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

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

Patrizia Pesenti, Zollikon, seit 2009
Mitglied des Ausschusses

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

Josef Meier, Wettingen, seit 2013
Mitglied des Ausschusses

Heidi Hanselmann, Walenstadt, seit 2010

Thomas P. Emmerich, Riehen, seit 2011

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

Adrian Amstutz, Schwanden, seit 2013

Franz Stämpfli, Innertkirchen, seit 2015

Gerold Biner, Zermatt, seit 2015

Thomas Holderegger, Waldstatt, seit 2015

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

Paul Hälg, Dr. sc. techn., Wollerau, seit 2019

Ausgetreten per Ende 2019

Anna Brunello, Dr. med., Haldenstein, 1.1. bis 31.12.2019

Medizinische Kommission

Christian Kern, Prof. Dr. med., Vorsitz

Marco Maggiorini, Prof. Dr. med.

Markus Furrer, Prof. Dr. med.

Finanzkommission

Josef Meier, Vorsitz

Michael Hobmeier

Paul Hälg, Dr. sc. techn.

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

Sibylle Frey, Vertreterin Schweizer Luftwaffe

Günter Bildstein, Vertreter Sanitätsnotruf-zentralen 144

Renato Belloli, Vertreter Swiss Helicopter Association (SHA)

Daniel Weisskopf, Vertreter Feuerwehr Koordination Schweiz FKS

Revisionsstelle

KPMG AG, Zürich

per 1. Januar 2020



Michael Hobmeier



Christian Kern



Patrizia Pesenti



Gabi Huber



Josef Meier



Heidi Hanselmann



Thomas P. Emmerich



Marco Maggiorini



Adrian Amstutz



Franz Stämpfli



Gerold Biner



Thomas Holderegger



Markus Furrer



Paul Hälg

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 vom 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 Josef Meier und weiteren Mitgliedern des Stiftungsrates zusammen. An den Sitzungen nehmen der Vorsitzende der Geschäftsleitung sowie der Finanzchef und bei Bedarf weitere Fachpersonen mit beratender Stimme und Antragsrecht teil.

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

Beirat der Partnerorganisationen

Im Beirat sind unter dem Vorsitz von Franz Stämpfli Mitglieder des Rega-Stiftungsrates und folgende Partnerorganisationen vertreten: Alpine Rettung Schweiz, kommerzielle Helikopterbetriebe, Luftrettungswesen Kanton Wallis, Schweizer Luftwaffe, Seilbahnen Schweiz, Polizeikommandanten, Spéléo-Secours Schweiz, Feuerwehr Koordination Schweiz (FKS) und Sanitätsnotrufzentralen 144.

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

Rechnungslegung und -kontrolle

Die Rechnungslegung der Stiftung Schweizerische Rettungsflugwacht Rega erfolgt in Übereinstimmung mit dem gesamten Regelwerk der Fachempfehlungen zur Rechnungslegung

(Swiss GAAP FER, insbesondere Swiss GAAP FER 21) und vermittelt ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage (True and Fair View).

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

Risikomanagement – Internes Kontrollsystem IKS

Die hohe Komplexität der medizinischen Notfallrettung, gepaart mit den strengen luftrechtlichen Auflagen, sowie die Anforderungen des Obligationenrechts erfordern einen strukturierten Umgang mit Risiken. Die Rega hat die Anforderungen aus dem IKS (Internes Kontrollsystem) und dem Safety und Quality Management zu einem integrierten Risikomanagement zusammengefasst, um die Risiken ganzheitlich zu erfassen und Synergien zu nutzen.

Als oberstes Organ trägt der Stiftungsrat die Verantwortung für das Risikomanagement der Rega und all ihrer Tochtergesellschaften. Mit einer systematischen Vorgehensweise werden jährlich die wesentlichen Risiken identifiziert, bewertet und entsprechende Massnahmen zur 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 an Helikoptergesellschaften, Flugplatzgesellschaften und -genossenschaften sowie Assistancegesellschaften in der Schweiz. Dieses Beteiligungsportfolio dient der Erfüllung des Stiftungszwecks der Rega.

Im Rahmen der Vermögensverwaltung hält die Rega Beteiligungen/Anlagen, die durch externe Vermögensverwalter im Rahmen eines 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 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 29. Januar 2020 ohne jegliche Beanstandungen.

Die Rega 2019

14. Februar: Die Rega fliegt eine Patientin an einer mobilen Herz-Lungen-Maschine an Bord ihres neuen Ambulanzjets von London nach Kaohsiung in Taiwan. Mit 14,5 Stunden Flugzeit ist es der bisher weltweit längste Flug einer Intensivpatientin, die an eine Herz-Lungen-Maschine angeschlossen war. Möglich machten den erfolgreichen Einsatz die enge Zusammenarbeit mit dem Universitätsspital Zürich sowie jahrelange Bestrebungen der Rega, medizinische Hightech-Geräte an Bord ihrer Luftfahrzeuge einzusetzen.

8. März: Der dienstälteste Rega-Jet des Typs Challenger CL-604 mit der Immatrikulation HB-JRA wird auf dem Wasserweg von Alpnach über den Vierwaldstättersee ins Verkehrshaus der Schweiz überführt. Er flog in seiner 16-jährigen Dienstzeit mehr als 4'400 Patientinnen und Patienten aus aller Welt zurück in ihre Heimat. Im Verkehrshaus komplettiert er seit Mitte April die permanente Rega-Ausstellung. Dort kann er besichtigt werden und steht so weiterhin im Dienst der Schweizer Bevölkerung.

15. März: Die Rega-Crew der Zürcher Basis präsentiert im Hauptbahnhof Zürich ihren neuen Rettungshelikopter vom Typ Airbus Helicopters H145. Besucherinnen und Besucher erleben in der Bahnhofshalle den neuen Rega-Helikopter hautnah und erhalten vor Ort spannende Einblicke in die Welt der Rega.

12. April: Die Rega präsentiert ein neues Einsatzmittel zur Suche von Menschen in Not: Die neu entwickelte Rega-Drohne fliegt selbstständig grossflächige Suchgebiete ab und ist mit verschiedenen Sensoren wie beispielsweise einer Wärmebildkamera ausgestattet. Sie soll künftig bei Sucheinsätzen für vermisste, verletzte oder erkrankte Personen ergänzend zum Einsatz kommen, zum Beispiel wenn schlechte Sichtverhältnisse den Einsatz eines Helikopters verunmöglichen.

28. April: Erstmals fliegt eine Rega-Crew des Universitätsspital Zürich (USZ) im sogenannten Instrumentenflugverfahren bei schlechter Sicht an. Der Patient musste möglichst rasch für eine dringende Herzoperation ins Zentrums-spital verlegt werden. Erst wenige Wochen vorher hatte das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) der Rega neue Anflugverfahren auf das USZ und das Kantonsspital Winterthur bewilligt.

14. September: Zahlreiche Besucherinnen und Besucher schauen zu, wie der neue Rettungshelikopter auf dem Olma-Gelände in St. Gallen zur Landung ansetzt. Seit Anfang Juni steht der neue Rega-Helikopter vom Typ Airbus Helicopters H145 auf der Basis St. Gallen im Einsatz. Nun präsentiert die Crew der St. Galler Bevölkerung «ihr» neues Fluggerät.

26. September: Im Vorfeld des Mitteleuropäischen Flugrettungssymposiums lädt die Rega erstmals Vertreter von verschiedenen Luftrettungsorganisationen aus Norwegen, Deutschland, Österreich und Italien zum dreitägigen Trainingscamp nach Elm (GL) ein: In einer Übung werden die verschiedenen Crews nacheinander an der Rettungswinde des Rega-Helikopters H145 zu einem Patienten im unwegsamen Gelände heruntergelassen, die verschiedenen Arbeitsweisen am Patienten aufgezeichnet und im Nachgang diskutiert. Neben regem Austausch in verschiedenen Workshops gibt es auch eine Vorführung der neuen Rega-Drohne im Gelände und einer Windenaktion bei Nacht.

21. November: Die Rega ist in der Bevölkerung so breit verankert wie noch nie und begrüsst ihre 3,5-millionste Gönnerin. Stellvertretend für ein grosses Dankeschön an die gesamte Gönnerschaft lädt sie die neue Gönnerin ins Rega-Center ein. Nur dank der solidarischen Unterstützung ihrer Gönnerinnen und Gönner kann die Rega die medizinische Grundversorgung aus der Luft zugunsten der Schweizer Bevölkerung rund um die Uhr sicherstellen.



14. Februar



8. März



15. März



12. April



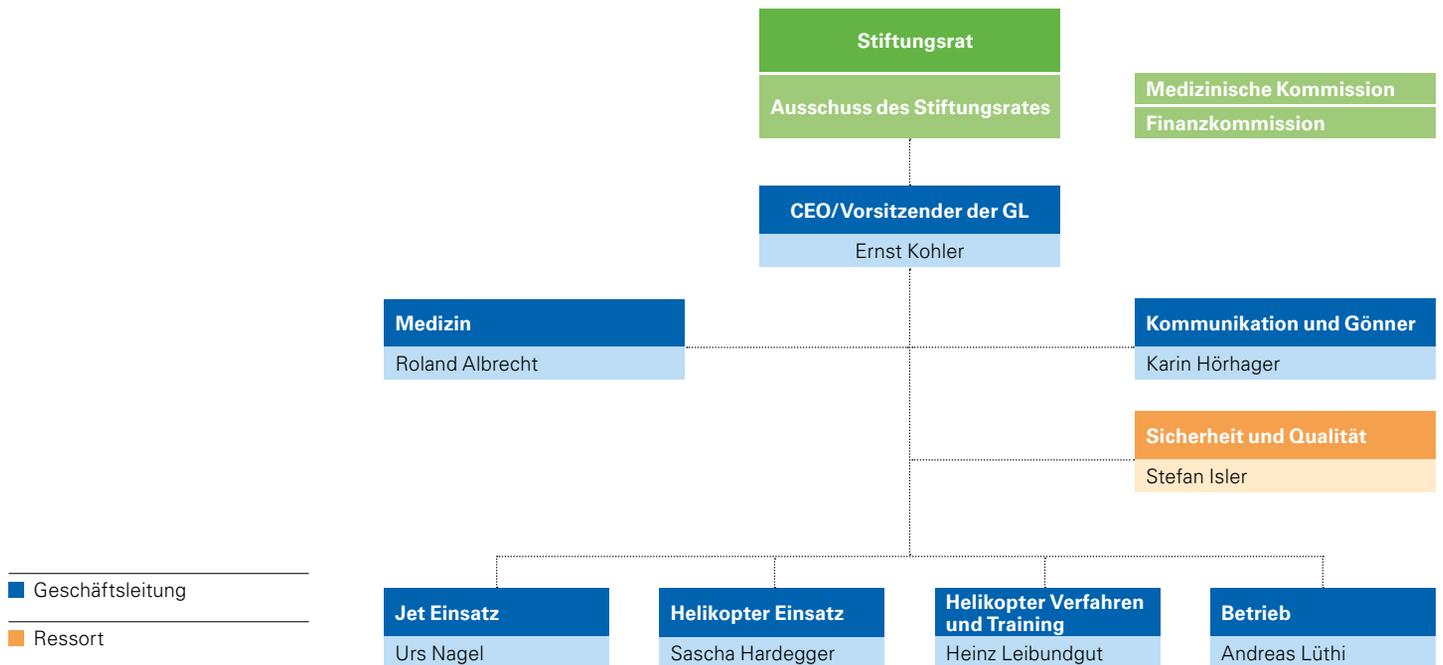
28. April



21. November

Geschäftsleitung

Organigramm per 1. Januar 2020



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



Rega-Gönnerbestimmungen

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

Mit folgendem Mindestbeitrag werden Sie Gönnerin oder Gönner der Rega:

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

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

Als Dank für diese Unterstützung kann die Rega nach ihrem Ermessen und im Rahmen ihrer Möglichkeiten den Gönnerinnen und Gönnern die Kosten für die nachfolgend aufgeführten und von ihr selbst erbrachten oder von ihr organisierten Hilfeleistungen teilweise oder ganz erlassen, falls Versicherungen 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, Zürich

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

Trainingsbasis, Grenchen

Airport Grenchen
Flughafenstrasse 117
2540 Grenchen
Telefon 032 654 90 00

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
Mathias Gehrig
Wanda Pfeifer
Adrian Schindler
Shana Spichtig
Karin Zahner
Jérôme Zaugg
Corina Zellweger

Fotos
Olivier Born
Adrian Bretscher
Mathias Gehrig
Philipp Keller
Thomas Lüthi
Marco Merz
Roger Schlatter
Bildarchiv Rega/zVg

Produktion
tutto fatto, Zürich

Gestaltung
Schenker visuelle Kommunikation, Zürich

Illustrationen
Source Associates AG, 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 erhältlich.

© April 2020. 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.rega.ch/kontakt

Mediendienst

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

