

70 Jahre voller Einsatz.



Medizinische Hilfe aus der Luft

Die Rega bringt Menschen in Not
professionelle medizinische Hilfe
aus der Luft – rund um die Uhr,
an 365 Tagen im Jahr.

Rega 1414

Jahresbericht 2021

Da für die Schweiz,
seit 1952.

Die Rega in Zahlen



430

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



13

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



12'284

Patientinnen und Patienten transportierte die Rega 2021 an Bord ihrer Ambulanzjets und Rettungshelikopter.



980

Einsätze organisierte die Rega-Einsatzzentrale 2021 zugunsten von Patientinnen und Patienten im Ausland.



18'017

Einsätze koordinierte die Einsatzzentrale der Rega im vergangenen Jahr.



400

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



3'678'000

Gönnerinnen und Gönner ermöglichen der Rega, die Luftrettung zugunsten der Schweizer Bevölkerung sicherzustellen.



14'330

Helikoptereinsätze organisierte die Rega-Einsatzzentrale im Jahr 2021 in der Schweiz.



2'707

weitere Einsätze, wie jene der Bergretter des Schweizer Alpen-Club SAC, organisierte die Rega-Einsatzzentrale 2021.

Inhalt

Aktuell 2022

- 5 Ein Netz für die Schweiz
- 10 Gutes noch besser machen
- 13 Wie die Medizin fliegen lernte

Im Blickpunkt 2021

- 17 Highlights aus dem vergangenen Jahr

Tätigkeit 2021

- 21 Einsätze Helikopter und Flächenflugzeuge
- 26 Projekte und Themen
- 30 Kennzahlen

- 32 Stiftungsrat
- 33 Geschäftsleitung
- 34 Leitbild
- 36 Governance und Compliance

- 40 Meilensteine in der Geschichte der Rega



70 Jahre voller Einsatz für Menschen in Not



Michael Hobmeier



Ernst Kohler

Am 27. April 2022 jährt sich der Gründungstag der Rega zum 70. Mal. Seither hat sich viel getan. Von Fallschirmspringern und Leichtflugzeugen, die auf Gletschern landeten, hin zu modernsten Rettungshelikoptern und Ambulanzjets. Von der verantwortungsvollen, aber einfachen medizinischen Erstintervention hin zu höchst komplexen medizinischen Intensivtransporten, die weltweit Standards setzen.

Bei allem Fortschritt ist die Rega im Kern dieselbe geblieben: Wir stellen das Wohl unserer Patientinnen und Patienten in den Mittelpunkt und bringen Menschen in Not medizinische Hilfe aus der Luft. Und die Rega wird gebraucht: Mehr als 18'000 Einsätze organisierte die Rega-Einsatzzentrale im letzten Jahr – so viele wie nie zuvor. Darüber hinaus übernahm die Rega auch weiterhin vielfältige Aufgaben zur Unterstützung der Behörden bei der Bewältigung der Pandemie: beispielsweise als «nationale Koordinationsstelle», um eine optimale Auslastung der Schweizer Intensivstationen sicherzustellen. Wir arbeiten ständig an besseren Lösungen, um noch mehr Menschen in Not zu retten: Die eigens für die Rega entwickelten Nachtsichtgeräte sowie die Rega-Drohne sind bereits im operativen Betrieb, und das Einsatzdispositiv wurde mit der Stationierung eines Rettungshelikopters in Sion weiter verstärkt.

Kurz: Die Rega hat auch im vergangenen Jahr ihren Auftrag erfüllt und ist aus dem Schweizer Gesundheitswesen nicht mehr wegzudenken. In erster Linie empfinden wir deshalb Dankbarkeit. Dankbarkeit gegenüber unseren mehr als 3,6 Millionen Gönnerinnen und Gönnern. Jeder einzelne Beitrag ist wichtig, damit etwas Sinnvolles noch besser wird – zum Nutzen und Wohl unserer Patientinnen und Patienten.

Michael Hobmeier
Präsident des Stiftungsrates

Ernst Kohler
CEO/Vorsitzender der Geschäftsleitung

Aktuell 2022



Ein Netz für die Schweiz

Rasch beim Patienten eintreffen kann nur, wer bereits in der Nähe ist: Wie die Rega im Laufe der Jahrzehnte mit der Hilfe der Schweizer Bevölkerung eines der dichtesten Luftrettungsnetze der Welt aufgebaut hat und wie sie ihr Dispositiv weiter verstärkt, um die medizinische Versorgung aus der Luft stetig zu verbessern.

Um nach einer Alarmierung möglichst schnell beim Patienten zu sein, betreibt die Rega heute schweizweit 13 Helikopter-Einsatzbasen sowie eine Partnerbasis und verfügt über eine Flotte von 19 Rettungshelikoptern. Die Basen sind so über das ganze Land verteilt, dass die Rettungs-Crews jeden Ort in der Schweiz innerhalb von 15 Flugminuten erreichen. Auf den Einsatzbasen hält sich rund um die Uhr, an 365 Tagen im Jahr, eine Crew mit einem Rettungshelikopter bereit. Dieses Einsatzdispositiv bewährt sich tagtäglich und macht möglich, dass die Heli-

kopter-Crews pro Jahr mehr als 11'000 Patientinnen und Patienten helfen können.

Zentrale Überlegungen bereits vor der Gründung

Den Grundstein für das Einsatzdispositiv hatte der Rega-Gründer Dr. Rudolf Bucher bereits Anfang der 1950er-Jahre gelegt. In seinen Überlegungen und Analysen zum Aufbau einer Rettungsflugwacht, die in seinem Buch «Fliegen Retten Helfen» dokumentiert



Rund um die Uhr startbereit: der Rega-Helikopter auf der Einsatzbasis in Untervaz (GR).

«Eine zentrale Einsatzleitung hat den Überblick über die einsatzbereiten, resp. eingesetzten Luftfahrzeuge [...]. Wir sind verantwortlich, dass die zweckmässigsten und die dem Unfallplatz nächst liegenden Mittel eingesetzt werden.»

Dr. Rudolf Bucher, Rega-Gründer

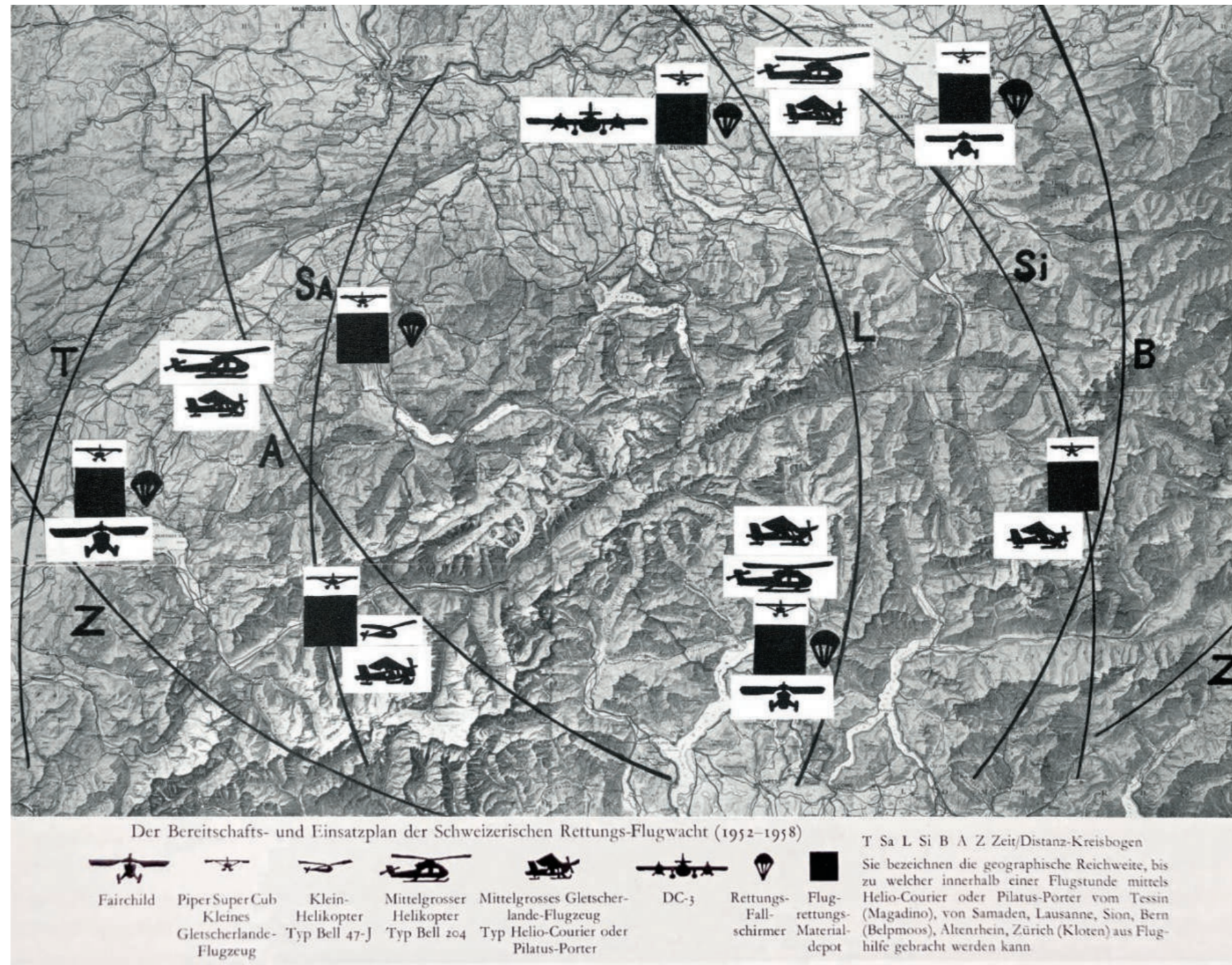
sind, hält er fest: «Wie rasch auch unsere Flugzeuge startbereit sein mögen, wie schnell sie auch relativ weite Strecken zu überfliegen vermögen, so bleibt es dennoch ein erstes Gebot, ihren Anflugweg möglichst kurz zu halten. Das heisst, wir wollen von Anfang an unsere Einsätze nicht von einem einzigen zentralen Ausgangspunkt aus starten.» Zudem sollen sich die Standorte der Stützpunkte nicht an Kantonsgrenzen oder politischen Interessen orientieren, sondern an einer einsatztaktischen Betrachtungsweise des «Einsatzraums». Um die optimalen Standorte für Stützpunkte zu evaluieren, hatte Dr. Bucher verschiedene Faktoren, wie Topografie, gängige Wetterlagen, Berg-, Flug- und Lawinenunfallstatistiken sowie die Bevölkerungsdichte der Schweiz, analysiert.

Schrittweiser Aufbau über Jahrzehnte

In der Anfangszeit der Rettungsflugwacht fehlte das Geld, um eigene Einsatzbasen zu betreiben oder eigene Luftfahrzeuge zu beschaffen. Privatpersonen stellten ihre Helikopter oder Flugzeuge für Einsätze zur Verfügung, Materialdepots waren die erste eigene Infrastruktur. Rega-Gründer Bucher wusste auch, dass die Einnahmen aus Rettungseinsätzen die laufenden Kosten eines solchen von ihm skizzierten Dispositivs niemals decken würden. Sein Lösungsansatz: Mithilfe von Sammelaktionen sollte die Rega Luftfahrzeuge beschaffen, die sie dann Privatpersonen oder Gesellschaften für den kommerziellen Betrieb zur Verfügung stellte. Kam es zu einem Rettungseinsatz, so wurde das Luftfahrzeug für den Einsatz eingesetzt.

Der erste Rega-Helikopter stand im Wallis

Wie gut dieses Prinzip funktionierte, zeigte das Beispiel des ersten eigenen Helikopters, welchen die Rettungsflugwacht vom Verband Schweizerischer Konsumvereine (VSK) geschenkt bekam. Den Helikopter des Typs Bell 47J stellte die Rettungsflugwacht dem legendären Walliser Piloten Hermann Geiger zur Verfügung und stationierte die Maschine auf dem Flugplatz Sion. So waren der Unterhalt und der Betrieb des Helikopters finanziert, und im Wallis stand jederzeit ein Rega-Helikopter für Rettungseinsätze bereit. Dieses Modell machte schweizweit Schule: Noch bis Mitte der 80er-Jahre flogen kommerzielle Partnerunternehmen der Rega, wie beispielsweise die AirGrischa oder BOHAG, neben Rettungseinsätzen auch Arbeitseinsätze, zum Beispiel für die Forstwirtschaft, mit Rega-Helikoptern.



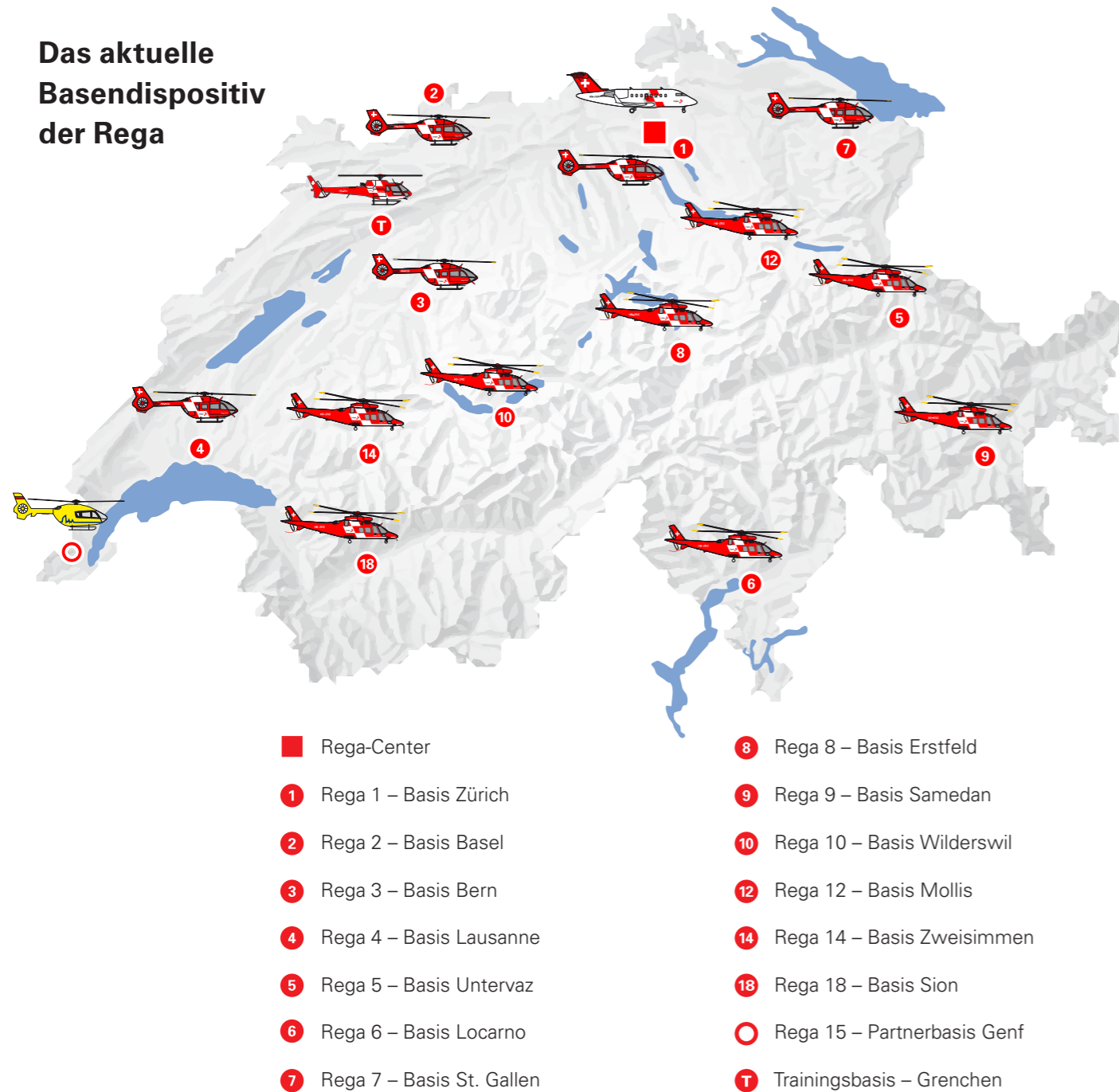
Der Bereitschafts- und Einsatzplan der Schweizerischen Rettungsflugwacht (1952–1958)
Quelle: «Fliegen Retten Helfen» von Rudolf Bucher, publiziert im Jahr 1961.

Gönner ermöglichten Investitionen in eigene Infrastruktur und Luftfahrzeuge

Nach der Erfindung der Rega-Gönnerschaft Mitte der 1960er-Jahre und dank der danach stetig wachsenden Unterstützung durch die Schweizer Bevölkerung konnte die Rega in den folgenden Jahrzehnten immer mehr in eigene Infrastruktur und Einsatzmittel investieren. Parallel zur Partner-

schaft mit kommerziellen Betrieben, die im Auftrag der Rega Rettungseinsätze flogen, konnten so eigene Basen und Helikopter, die ausschliesslich für Rettungseinsätze zur Verfügung standen, aufgebaut und betrieben werden. Die Führung der Rega erkannte, dass eine konsequente weitere Verbesserung der medizinischen Versorgung aus der Luft nur durch den Einsatz von zweimotorigen Rettungshelikoptern sowie eine hoch spezialisierte

Das aktuelle Basendispositiv der Rega



Ausbildung der Rega-Rettungssanitäter erreicht werden konnte. Dies hatte jedoch zur Folge, dass ein gemischter Betrieb, bei dem Helikopter und Crews sowohl für kommerzielle als auch für Rettungseinsätze eingesetzt werden konnten, nicht mehr im Sinne der Patienten war. Das heutige, schweizweite Einsatzdispositiv der Rega steht ausschliesslich für Rettungseinsätze zur Verfügung und bildet eines der dichtesten und modernsten Luftrettungsnetze der Welt. Dies ist aber kein Grund, stillzustehen: Die weitere Verbesserung der medizinischen Grundversorgung

ist immer noch eine der wichtigsten Aufgaben der Rega, weshalb sie ihr Dispositiv laufend überprüft und optimiert.

Ausbau von bestehender Infrastruktur

Dabei passt sich die Rega stets den gesellschaftlichen Veränderungen an. Um den Bedürfnissen einer 24-Stunden-Gesellschaft gerecht zu werden, hat die Rega beispielsweise die nächtliche Einsatzbereitschaft in den letzten 15 Jahren sukzes-



Das dichte Netz an Basen ist so ausgelegt, dass die Rega jeden Ort im Einsatzgebiet innerhalb von 15 Flugminuten erreichen kann.

sive erhöht. Im Zuge dessen wurde auch die Baseninfrastruktur laufend angepasst und erweitert, beispielsweise mit Schlafzimmern. Aktuell werden die Rega-Basen in Mollis, Samedan und Zweisimmen neu gebaut respektive modernisiert.

Neue Infrastruktur und Partnerschaften

Weitere Möglichkeiten, das Dispositiv zu verstärken, sind die Stationierung von Rettungshelikoptern an neuen Standorten und das Eingehen von Partnerschaften. In Genf pflegt die Rega seit 1987 eine Partnerschaft mit dem Kanton: Der Helikopter und die Basis werden vom Universitätsspital Genf betrieben, das Einsatzmittel wird von der Rega-Einsatzzentrale disponiert. Seit Weihnachten 2021 hält sich auf dem Flugplatz Sion im Wallis eine Rega-Crew rund um die Uhr für Einsätze bereit. Diese Stationierung erfolgte in Zusammenarbeit mit dem ortsansässigen Helikopterunternehmen Héli-Alpes. Der Rega-Helikopter kann in dessen Infrastruktur hangariert werden, und der Helikopter des Typs Bell 429 der Héli-Alpes wird künftig ebenfalls ins Dispositiv der Rega aufgenommen werden. Ganz am Anfang stehen die Pläne für eine neue Rega-Basis in der Region Entlebuch: Derzeit suchen der Kanton Luzern und die Rega nach einem geeigneten Standort.

Der Schlüssel für rasche Hilfe ist die zentrale Koordination

Damit dieses Einsatzdispositiv mit über das ganze Land verteilten Luftrettungsmitteln zum Wohle der Patienten optimal eingesetzt werden kann, bedarf es einer zentralen Koordination aller Einsätze. Nur so kann mit Blick auf alle laufenden Einsätze und andere Faktoren, wie beispielsweise Wetterverhältnisse, sichergestellt werden, dass immer die nächste geeignete Crew angeboten wird. Auch dies hatten bereits die Rega-Pioniere erkannt und im Jahresbericht der Schweizerischen Rettungsflugwacht (SRFW) im Jahr 1961 festgehalten: «Eine zentrale Einsatzleitung hat den Überblick über die einsatzbereiten, resp. eingesetzten Luftfahrzeuge [...]. Wir sind verantwortlich, dass die zweckmässigsten und die dem Unfallplatz nächst liegenden Mittel eingesetzt werden» – eine Erkenntnis, die mit der stets gestiegenen Anzahl von Einsätzen und einer zunehmenden Komplexität in der Luftrettung heute aktueller ist denn je zuvor. Deshalb hat die Rega in den letzten 70 Jahren nicht nur in Einsatzbasen und Rettungshelikopter investiert, sondern auch in ihre nationale Luftrettungszentrale – in das Herz des Rega-Einsatzdispositivs. Es ist nämlich die Kombination von dezentralen Standorten und einer zentralen, übergeordneten Koordination der Luftrettungsmittel, die im Notfall dafür sorgt, dass die medizinische Hilfe aus der Luft so rasch wie möglich beim Patienten eintrifft. Dieses Einsatzdispositiv, welches Rega-Gründer Dr. Bucher vor mehr als 70 Jahren skizzierte, ist in seinen Grundzügen immer noch unverändert. Es bildete die Grundlage für den Erfolg der Rega und ermöglicht den Helikopter-Crews heute, pro Tag durchschnittlich 34 Menschen in Not zu helfen. Und ist eindrückliches Zeugnis dafür, wie richtig Dr. Bucher und die Rega-Pioniere damals lagen.



Bevor die Notärztin einen der Prototypen für den neuen Helm testet, erklärt ihr die Designingenieurin dessen Besonderheiten.

Gutes noch besser machen

Mit ihrem eigenen Design- und Entwicklungsbetrieb verfügt die Rega über das Know-how, Anpassungen an ihren Luftfahrzeugen vorzunehmen oder Ausrüstungsteile selbst zu entwickeln. Zwei aktuelle Beispiele zeigen, wie auch vermeintlich kleine Verbesserungen die Arbeit der Crews erleichtern und so Patientinnen und Patienten zugutekommen.

Die Verbesserung der Luftrettung ist eine der wichtigsten Aufgaben der Rega. Seit ihrer Gründung entwickelt sie fortlaufend Ideen, wie sie die Ausstattung ihrer Luftfahrzeuge und ihre Ausrüstung weiter optimieren kann. Weil die Anforderungen aber so spezifisch sind, kann die Rega oft keine Bauteile ab Stange kaufen. Damals wie heute gilt: Will die Rega etwas verbessern, muss sie es selbst entwickeln. Genau dies wurde im Laufe der Zeit aber immer komplexer und aufwendiger. Heute haben Luft-

fahrtorganisationen eine Vielzahl von aviatischen Regelwerken zu beachten und strenge Vorgaben der Regulatoren einzuhalten.

Eigene Entwicklungen umsetzen

So müssen seit einer Gesetzesänderung im Jahr 2006 beispielsweise alle Anpassungen an Luftfahrzeugen von der Europäischen Flugsicherheitsbehörde EASA bewilligt und zertifiziert werden. Es zeigte sich, dass die

Umsetzung und die Zertifizierung von Anpassungen durch externe Partner lange dauerten. Darauf hat die Rega reagiert: Um Ideen und Verbesserungen «im eigenen Haus» umsetzen zu können, hat sie 2011 einen eigenen Design- und Entwicklungsbetrieb geschaffen. Dank der Anerkennung durch die EASA als sogenannte «Part 21 Design Organisation» ist die Rega seither in der Lage, Anpassungen an den Rettungsmitteln und der Ausrüstung effizient und flexibel vorzunehmen sowie neue Entwicklungen selbst zu realisieren und zu zertifizieren. Wie das Team von fünf Ingenieuren und einer Ingenieurin die Ausstattung und Ausrüstung verbessert, zeigen zwei aktuelle Beispiele.

Ausgeklügelte Halterungen für intensivmedizinische Spezialtransporte

Als einzige Luftrettungsorganisation der Schweiz führt die Rega intensivmedizinische Spezialtransporte durch. So kann sie beispielsweise Patienten transportieren, die auf Geräte zur extrakorporalen

Membranoxygenierung (ECMO) angewiesen sind. Bei dieser intensivmedizinischen Technik übernimmt eine Maschine teilweise oder vollständig die Atem- oder Herzfunktion des Patienten. Eine grosse Herausforderung bei der Bestrebung, medizinische Hightech-Geräte wie die zwölf Kilo schwere ECMO-Maschine in Luftfahrzeugen mitzuführen, sind die zahlreichen Vorschriften, die eingehalten werden müssen. So muss zum Beispiel gewährleistet sein, dass ein Gerät respektive dessen Fixierung eine bis zu zwanzigfache g-Kraft aushält.

Einfachere Handhabung für mehr Fokus auf Patienten

Die Rega-Ingenieure arbeiten zurzeit daran, die bisherigen Halterungen in der Kabine zu optimieren und sowohl die Handhabung als auch die Platzverhältnisse für die Crew weiter zu verbessern. Dafür hat ein Konstruktionsingenieur die Bauteile zuerst im 3-D-Drucker produziert und auf Passgenauigkeit und Funktionalität in der Helikopterkabine getestet. Schliesslich wurde eine modulare und drehbare Plattenkonstruktion hergestellt, die sich in der Sitzschiene der Kabine verankern lässt. Dank dieser speziell angefertigten Halterungen lassen sich darauf künftig auch andere medizinische Geräte montieren und sichern. Solche ausgeklügelten Konstruktionen mögen unscheinbar anmuten. Aber die Arbeit der Rega-Ingenieure trägt dazu bei, dass sich die medizinische Crew dank der möglichst einfachen Handhabung der Gerätschaften vollkommen auf die Versorgung von schwerstkranken Menschen an Bord fokussieren kann.



Nach ersten Tests besprechen die Designingenieurin und die Notärztin die Vor- und Nachteile der verschiedenen Helmmodelle.

Neue Helme: mehr als ein Beschaffungsprojekt

Beim zweiten Beispiel geht es um einen zentralen Ausrüstungsgegenstand: die Helme der Helikopter-Crews. Sie dienen nicht nur deren Sicherheit, sondern sind im Helikopterlärm und bei Windgeräuschen unabdingbar für die Kommunikation über Funk: Die Verständigung der Crew-Mitglieder untereinander, aber auch mit der Einsatzzentrale und mit Einsatzpartnern wie der Polizei muss einwandfrei funktionieren, trägt sie doch massgeblich zum erfolgreichen Einsatz zugunsten von Patienten bei. Die Helme der einzelnen Crew-Mitglieder – Pilot, Rettungssanitäter und Notärztin – unterscheiden sich aufgrund der verschiedenen Bedürfnisse voneinander: So ist für den Piloten beispielsweise wichtig, dass sich das Nachtsichtgerät einfach und sicher am Helm montieren lässt. Die Notärztin hingegen will nicht nur via Sprechfunk mit den anderen Crew-Mitgliedern kommunizieren, sondern sich auch mit aufgesetztem Helm mit dem Patienten unterhalten können. Darum sind bei ihrem Helm die Ohrmuscheln wegklappbar. Nun erreichen die Helme nach 10 bis 15 Jahren im Einsatz das Ende ihrer Lebensdauer und müssen ersetzt werden. Wie bei jedem Beschaffungsprojekt stellt sich die Rega auch hier die Frage, was dabei verbessert werden kann.

Individuelle, aber kompatible Lösungen

Der Design- und Entwicklungsbetrieb evaluiert deshalb bei der Suche nach den idealen Nachfolgemodellen gemeinsam mit den Crew-Mitgliedern, mit welchen technischen Anpassungen die zukünftigen Helme die oben genannten Anforderungen noch besser erfüllen können und was sich weiter optimieren lässt: der Gehörschutz beispielsweise oder auch die Funklösung. Ist diese kabellos möglich, würde das den Crew-Mitgliedern im Einsatz noch mehr Bewegungsfreiheit und Tragekomfort erlauben. Eine besondere Herausforderung stellt die Kompatibilität der in den verschiedenen Helmen verbauten Funk- und Kommunikationssysteme dar, die einwandfrei zusammenspielen müssen. Momentan lässt die Designingenieurin die Crews verschiedene Modelle testen, um gemeinsam zu eruieren, was zu modifizieren ist.

Die Ingenieursarbeit kommt den Patientinnen und Patienten zugute

Die Rega versucht laufend, die Versorgung der Patienten zu optimieren. Indem sie innovative Ideen umsetzen und massgeschneiderte Lösungen entwickeln, erleichtern die Ingenieurin und die Ingenieure den Crews die Arbeit im Einsatz und führen damit fort, was schon die Rega-Pioniere antrieb: die medizinische Hilfe aus der Luft zugunsten der Schweizer Bevölkerung weiter zu verbessern.

Wie die Medizin fliegen lernte

In den Anfangsjahren der Rettungsflugwacht waren Möglichkeiten der medizinischen Versorgung in der Luftrettung stark eingeschränkt. Erst der technische Fortschritt in der Aviatik eröffnete neue Optionen und erlaubte der Rega, die medizinische Versorgung ihrer Patienten schrittweise zu verbessern.



Intensivmedizinisch ausgerüstet: Die Ambulanzjets der Rega sind äusserst vielseitig, die Kabine lässt sich den Bedürfnissen des Patienten anpassen.

Die heutigen Rettungshelikopter und Ambulanzjets der Rega sind «fliegende Intensivstationen», in denen die medizinischen Crews die Patientinnen und Patienten auch während des Fluges optimal überwachen und versorgen können. Hierfür sind die Fluggeräte mit mobilen medizinischen Hightech-Geräten ausgestattet, die unter anderem auch hochkomplexe intensivmedizinische Transporte ermöglichen.

Rettungshelikopter: mehr Platz, mehr Möglichkeiten

Ganz anders sah es in den Anfangszeiten der Rettungsflugwacht in den 1950er-Jahren aus: Die ersten Helikopter waren zu klein und verfügten über zu wenig

Leistung, um Patienten in der Kabine zu transportieren oder medizinisches Personal zum Einsatzort zu bringen. Der grosse Vorteil des Helikopters als Einsatzmittel bestand darin, auf dem Luftweg innert kurzer Zeit zu Patienten zu gelangen. Vor Ort konnte der Flughelfer Erste Hilfe leisten, und der Patient wurde dann auf einer aussen am Helikopter befestigten Bahre unter einer Kunststoffhaube ins Spital geflogen, wo er den Ärzten zur medizinischen Behandlung übergeben wurde.

Medizinische Crew an Bord

Der technische Fortschritt in der Aviatik mit der Entwicklung von grösseren und leistungsstärkeren Helikoptern erlaubte den Rega-Pionieren eine bessere medizinische Versorgung während des Transports. So konnten ab dem Jahr 1957 im ersten eigenen Rega-Helikopter des Typs Bell 47J Patienten in der Kabine transportiert werden, was eine rudimentäre medizinische Versorgung an Bord ermöglichte und ein neues Zeitalter in der Luftrettung einläutete. Diese Entwicklungen eröffneten der Rega auch neue Möglichkeiten bei der Zusammenstellung der Crew: Sie liess sich um einen Notarzt oder eine Notärztin und zusätzliche medizinische Ausrüstung erweitern.

Raum für optimale medizinische Versorgung im Jet

Die Rega liess nichts ausser Acht, um auch die Betreuung ihrer Patienten im Jet zu optimieren. Die Einführung der Druckkabine beispielsweise ermöglichte in den 70er-Jahren Repatriierungen von Patienten mit schwereren Krankheiten oder Verletzungen. Auch bei den Repatriierungen stellte sich die Frage, wie sich der beschränkte Platz in der Kabine der Ambulanzjets optimal für die medizinische Versorgung der Patientinnen und Patienten nutzen liess.

Die beiden Learjets, die in den 70er-Jahren im Einsatz standen, konnten zwar deutlich schneller und weitere Distanzen fliegen als ihre Vorgänger, das Platzangebot war aber nach wie vor begrenzt: Die Trage mit dem Patienten füllte den grössten Teil der Kabine. Flugärztin und Intensivpflegefachperson platzierten sich seitlich neben dem Patienten, in gebückter Haltung. Wurde gleichzeitig ein zweiter Patient transportiert, ragten dessen Füsse bis in den kleinen Gepäckraum im Heck hinein.



In den frühen 80er-Jahren erweiterte die Rega ihre Flotte um den Bombardier CL-600, der nicht nur über eine grössere Reichweite, sondern auch über eine geräumigere Kabine verfügte. Darin fanden drei und mehr Patienten Platz, die von der Crew nun im Stehen behandelt und betreut werden konnten. Die Nachfolger der Learjets, die nach zehn Jahren im Dienst der Rega ersetzt werden mussten, boten wiederum grosszügigere Kabinen. Die beiden Mittelstreckenflugzeuge vom Typ British Aerospace BAe125-800 gestatteten es, weitere medizinische Geräte mitzuführen, die eine noch professionellere Überwachung von Patienten in kritischem Gesundheitszustand ermöglichten.

Wie im Spital, so auch in der Luft

Über die Jahrzehnte nicht verändert hat sich der Wille der Rega, ihren Patienten die bestmögliche medizinische Versorgung zukommen zu lassen und stetig nach innovativen Lösungen zu suchen, ganz nach dem Grundsatz: Was in einer Spitalumgebung möglich ist, soll auch im Luftfahrzeug möglich sein. Wie die Rega im Laufe der Geschichte die Grenzen der medizinischen Versorgung in der Luft verschoben hat, zeigt der Rückblick auf ausgewählte Meilensteine, die weltweit Massstäbe gesetzt haben.

Meilensteine in der medizinischen Versorgung

1957 Die Rettungsflugwacht erhält vom Verband Schweizerischer Konsumvereine (VSK) den ersten eigenen Helikopter und stationiert ihn in Sion. In der Kabine können Patientinnen und Patienten liegend transportiert werden (*grosses Bild links*).



1960 Die Rettungsflugwacht führt den ersten Repatriierungsflug ihrer Geschichte durch. Ein Patient wird mit einem Flächenflugzeug vom Typ Piaggio 166 von Châlons-sur-Marne (heute Châlons-en-Champagne) in Frankreich zurück in die Schweiz geflogen.



1972 Die Rettungsflugwacht stationiert auf dem Dach des Kinderspitals Zürich einen Helikopter des Typs Jet Ranger. Weil er besonders oft für den Transport von Frühchen eingesetzt wird, erhält er den Übernamen «Babycopter». Bei dieser neuen Einsatzart der Rega fliegen immer auch ein Kinderarzt und eine Neonatologie-Pflegefachfrau mit. Die Frühchen werden in einem speziellen Transportinkubator transportiert.

1986 Bereits Mitte der 80er-Jahre kann die Rega an Bord ihrer Ambulanzjets intubierte und beatmete Patientinnen und Patienten transportieren. Deren Sauerstoffbedarf kann aber von der Crew bloss erahnt werden, etwa anhand blauer Lippen oder Nägel. 1986 führt die Rega den ersten transportablen Pulsoximeter ein. Das kleine Gerät wird auf die Fingerspitze oder ans Ohr gesetzt und misst innert Sekunden den Sauerstoffgehalt im Blut.

1996 Die Reisetätigkeit der Schweizer Bevölkerung verändert sich. Immer länger, immer weiter fliegen die Rega-Jets. Am 11. Juni führt ein Einsatz die Rega-Crew erstmals rund um die Welt. Der Flug mit drei Patienten an Bord dauert insgesamt 43 Stunden. Zwischenstopps macht der Jet in Muskat, Bangkok, Chabarowsk, Anchorage, Reading, Faro und Valencia.



2010 Der Rega gelingt eine Weltpremiere. Sie führt den ersten Transatlantikflug in normaler Flughöhe mit einem Patienten durch, der an ein Gerät zur extrakorporalen Membranoxygenierung (ECMO) angeschlossen ist. Neben der Rega-Crew sind ein Herzchirurg und ein Kardiotechniker an Bord. Ein ECMO-Gerät übernimmt teilweise oder vollständig die Atem- und/oder Herzfunktion des Patienten.



2015 Vor dem Hintergrund der Ebola-Epidemie in Westafrika entwickelt die Rega eine Patienten-Isolationseinheit (PIU) für Lufttransporte. So können auch Patienten mit hoch infektiösen Krankheiten isoliert und sicher an Bord transportiert werden, ohne dass der Jet danach einer Spezialdesinfektion unterzogen werden muss.



2019 Die Rega führt den weltweit längsten Flug von London nach Kaohsiung in Taiwan mit einer Patientin an einem ECMO-Gerät durch. Die Flugzeit beträgt 14,5 Stunden. Möglich machen den erfolgreichen Einsatz die enge Zusammenarbeit mit dem Universitätsspital Zürich sowie die jahrelangen Bestrebungen der Rega, medizinische Hightech-Geräte an Bord ihrer Luftfahrzeuge einzusetzen.

Im Blickpunkt 2021

VERANKERUNG IN DER BEVÖLKERUNG

Ein grosses Dankeschön an alle 3,678 Millionen Gönnerinnen und Gönner



Die Rega erleben: Publikumsanlass mit Besuch eines Rettungshelikopters H145.

Professionelle Luftrettung an 365 Tagen im Jahr, rund um die Uhr, mit hoch qualifiziertem Personal, modernsten Rettungsmitteln und einem dichten Netz von schweizweit 13 Einsatzbasen – das alles kann nicht kostendeckend betrieben werden. Möglich ist dies nur dank des solidarischen Beitrags der Gönnerinnen und Gönner. Als selbstständige, private und gemeinnützige Stiftung erbringt die Rega ihre Leistungen nämlich ohne Subventionen der öffentlichen Hand. Das System bewährt sich seit Mitte der 60er-Jahre: 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.



Interessierten den Blick hinter die Kulissen ermöglichen: Mitarbeitende führen jährlich 20'000 Besuchende durch das Rega-Center oder eine Helikopterbasis.

Die Rega ist in der Bevölkerung so breit verankert wie noch nie: Im vergangenen Jahr haben sich 3,678 Millionen Menschen für eine Rega-Gönnerschaft entschieden. Dank dieser solidarischen Unterstützung kann die Rega die medizinische Grundversorgung aus der Luft zugunsten der Schweizer Bevölkerung rund um die Uhr sicherstellen.



Die gestrandete DC-3 Dakota auf dem Gauligletscher.

HISTORISCHES

Die Rega in einer Sonderausstellung

Vor 75 Jahren, im November 1946, schlug ein amerikanisches Militärflugzeug bei schlechtem Wetter auf dem Gauligletscher in den Berner Alpen auf. Die anschliessende Rettung aller zwölf Insassen, die von den beiden Piloten Victor Hug und Pista Hitz in einer Pioniertat mit zwei Kleinflugzeugen vom Gletscher geflogen wurden, gilt als Geburtsstunde der alpinen Luftrettung in der Schweiz und führte 1952 zur Gründung der Rettungsflugwacht. Das militärhistorische Museum im Zeughaus Schaffhausen widmet seit Herbst 2021 den damaligen Ereignissen unter dem Titel «Rettung vom Gauligletscher» eine Sonderausstellung, die im Beisein von Rega-CEO Ernst Kohler Anfang Oktober eröffnet wurde.

AUSZEICHNUNG

Rettung aus dem eiskalten Seealpsee

Ende März 2021 rettete die Rega-Crew aus Mollis zwei Männer in letzter Minute aus dem eiskalten Seealpsee (AI). Sie waren auf Skiern auf den gefrorenen See gefahren und im Eis eingebrochen. Der Notarzt wurde an der Rettungswinde zu den beiden hinuntergelassen und zog sie hintereinander aus dem Wasser. Der Christophorus-Rat der Schweizerischen Lebensrettungs-Gesellschaft (SLRG) zeichnete die Crew sowohl mit einer Ehrenurkunde als auch einer Medaille für ihren Einsatz aus.



Die ausgezeichnete Rega-Crew vor dem Rettungshelikopter Da Vinci in Mollis.

PATIENTENTRANSPORT

Weiterentwicklung der PIU

Der Transport von Patienten mit hoch infektiösen Krankheiten gehört zu den Aufgaben der Rega. Dabei kommt die Patienten-Isolationseinheit (PIU) zum Einsatz, welche die Rega im Jahr 2015 vor dem Hintergrund der westafrikanischen Ebola-Epidemie entwickelt hatte. Die PIU und das entsprechende Transportkonzept erlauben der Rega, Patienten mit bekannten oder unklaren Infektionskrankheiten mit minimalem Personalaufwand in den eigenen Ambulanzjets verhältnismässig einfach und trotzdem sicher zu transportieren. Während der Pandemie leistete die PIU wertvolle Dienste und ermöglichte den Transport von Covid-19-Patienten. Sie wird nun aufgrund der Erfahrungen aus dem Einsatz weiter optimiert. Der Bereich Medizin startete 2021 gemeinsam mit dem Design- und Entwicklungsbetrieb ein entsprechendes Projekt: Die neue PIU soll künftig leichter und einfacher verstaubar sein und Patientinnen und Patienten bestmöglichen Komfort bieten.



Patientinnen und Patienten mit hoch ansteckenden Krankheiten einfach und sicher transportieren.

UNSER ENGAGEMENT

Erste Hilfe an Schulen

Mit dem Programm «Retten ist KLASSE», das im Jahr 2021 vom Schweizerischen Samariterbund (SSB) und der Rega ins Leben gerufen wurde, werden Schülerinnen und Schüler ab zwölf Jahren für das Thema Erste Hilfe sensibilisiert. Sie erwerben Erste-Hilfe-Grundkenntnisse und werden zum Handeln motiviert. Dafür hat der SSB in Zusammenarbeit mit der Rega drei Unterrichtseinheiten entwickelt, die den Lehrpersonen in einem eBook zur Verfügung stehen. Der Start verlief erfolgreich: Seit der Lancierung haben 198 Schulklassen mit 2'909 Schülerinnen und Schülern die Lerneinheiten absolviert und sich im Rahmen des Unterrichts mit dem Thema Erste Hilfe auseinandergesetzt.

www.samariter.ch/retten-ist-klasse



Schülerinnen und Schüler lernen, wie sie in einer Notfallsituation richtig handeln – nach dem Grundsatz «Nur nichts tun ist falsch».

EINSATZMITTEL

Gebündelte Kompetenz für die Suche zur Rettung

Eine der Aufgaben der Rega ist die Suche nach vermissten Personen. Wird die Rega von den Behörden für eine Suche zur Rettung aufgeboden, stehen der Rega-Einsatzzentrale unterschiedliche Mittel zur Verfügung. So zum Beispiel ein Flug mit dem Suchhelicopter Rega 11, der mit dem Multisensor-Suchsystem IR/EOS ausgerüstet ist. Seit Februar 2021 wird dieses System durch den sogenannten «Lifeseeker» ergänzt. Damit kann das Mobiltelefon eines Vermissten aus der Luft geortet und das Suchgebiet eingegrenzt werden. Wenn schlechte Sichtverhältnisse den Einsatz des Suchhelikopters verunmöglichen, soll künftig die Rega-Drohne zum Einsatz kommen. Das Drohnensystem der Rega hat einen Reifegrad erreicht, der erste Echteinsätze zugunsten von vermissten Personen ermöglicht. Gestützt auf ein vorläufiges Betriebskonzept, kann die Rega-Einsatzzentrale die Drohne als ergänzendes Einsatzmittel aufbieten.



Das IR/EOS-Suchsystem: eine hoche sensible Wärmebildkamera und optische Sensoren.



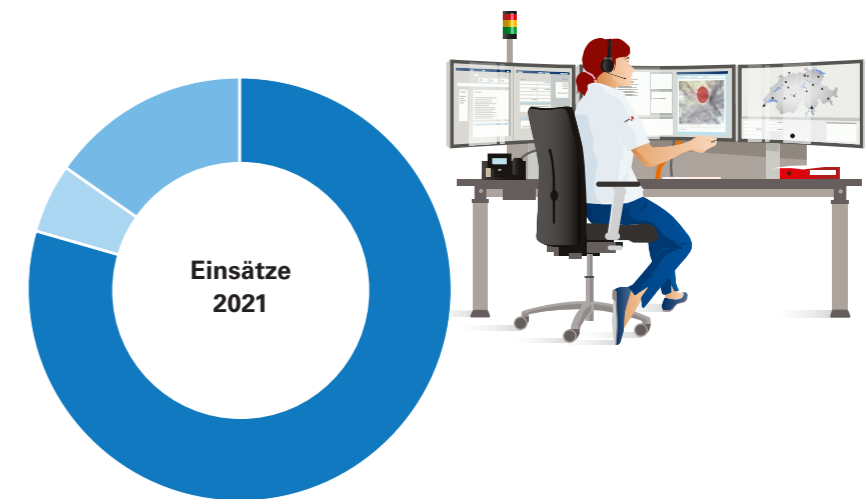
Die Rega-Drohne als ergänzendes Einsatzmittel.

Tätigkeit 2021



Intensives Einsatzjahr

Die Rega blickt auf das bisher intensivste Jahr ihrer Geschichte zurück: Die Einsatzzentrale organisierte 18'017 Einsätze, was im Durchschnitt 50 Einsätzen pro 24 Stunden und 10,7 Prozent mehr als im Vorjahr entspricht. Besonders häufig in der Luft waren die Rega-Helikopter, aber auch die drei Ambulanzjets verzeichneten mehr Einsätze als im Vorjahr. Ausserdem unterstützte die Rega weiterhin die Schweizer Behörden bei der Bewältigung der Pandemie.



	2021	2020	+/-
Total Einsätze	18'017	16'273	+10.7%
■ Helikopter	14'330	13'253	+8.1%
■ Jet/Linie	980	770	+27.3%
■ Übrige Einsätze ¹	2'707	2'250	+20.3%

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

Einsätze Helikopter

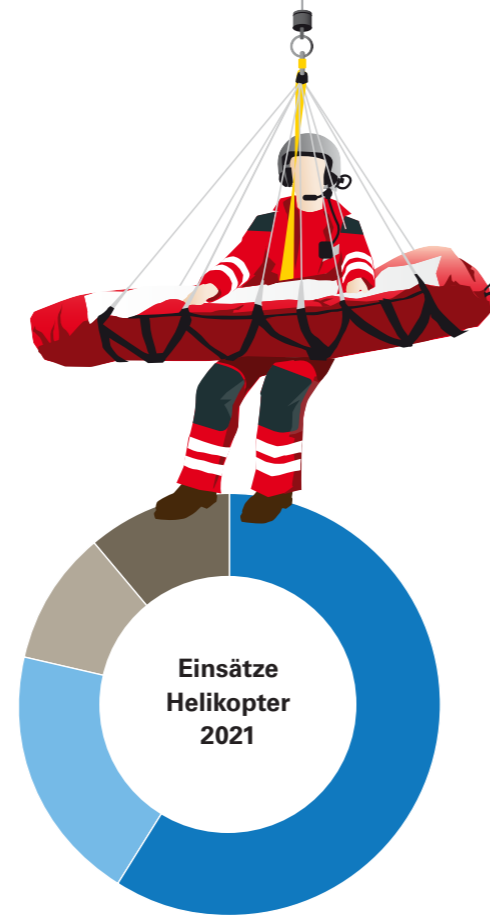
Noch nie zuvor hatte die Helikopter-Einsatzzentrale so viele Einsätze organisiert (14'330, +8,1%) wie im vergangenen Jahr. Zugenommen haben sowohl die Primäreinsätze (8'444, +8,6%) als auch die Sekundäreinsätze (2'854, +9,2%). Ebenfalls häufiger als im Vorjahr waren die Rega-Helikopter nachts in der Luft (2'745, +4,8%), was jedem vierten Einsatz eines Rega-Helikopters entspricht. Die Anzahl der von der Rega-Einsatzzentrale organisierten Contadino-Einsätze stieg auf 1'460 (+5,6%). Diese Transporte von verletzten oder toten Nutztieren zugunsten der Berglandwirtschaft führen kommerzielle Helikopter-Transportunternehmen im Auftrag der Rega aus.

	2021	2020	+/-
Total Einsätze Helikopter	14'330	13'253	+8.1 %
davon Nachteinsätze	2'745	2'620	+4.8 %
■ Primäreinsätze ¹	8'444	7'774	+8.6 %
■ Sekundäreinsätze ²	2'854	2'614	+9.2 %
■ Einsätze Bergbauern	1'460	1'383	+5.6 %
■ Spezielle Einsätze ³	1'572	1'482	+6.1 %

¹ Notfalleinsätze direkt am Ort des Ereignisses

² Verlegungen Spital-Spital, Neonatologie, Organtransporte

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



Mit ihren Rettungshelikoptern steht die Rega rund um die Uhr, an 365 Tagen im Jahr für die Schweizer Bevölkerung im Einsatz.

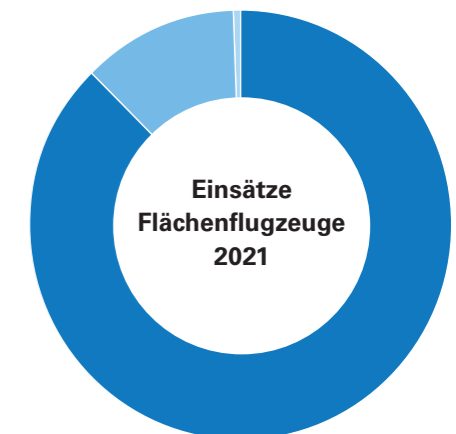


Die Rega schlägt weltweit für in Not geratene Menschen eine Brücke in die Heimat. Ihre drei eigenen Ambulanzjets stehen ausschliesslich für medizinische Transporte von Patientinnen und Patienten im Einsatz.

Einsätze Flächenflugzeuge

Nachdem die internationale Reisetätigkeit aufgrund der Corona-Pandemie im 2020 beinahe zum Erliegen gekommen war, nahm sie 2021 wieder zu. Dies spiegeln die Einsatzzahlen wider: Im vergangenen Jahr repatriierten die Rega-Crews deutlich mehr Patientinnen und Patienten aus dem Ausland als im Vorjahr (970, +28,0%). Die drei Ambulanzjets der Rega starteten zu 859 Einsätzen und flogen dabei 858 Patientinnen und Patienten zurück in ihre Heimat (+32,6%). Die drei Rega-Jets waren etwas länger in der Luft als im Vorjahr: Die Anzahl Flugstunden (4'632, +1,0%) entspricht dem zweithöchsten Wert nach dem Jahr 2018.

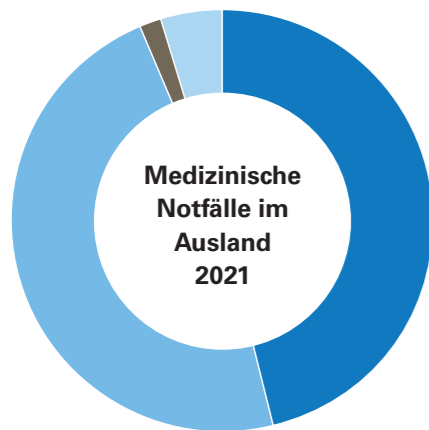
Etwa gleich viele Patientinnen und Patienten wie im Vorjahr repatriierte die Rega an Bord von Linienflugzeugen (112, 2020: 111). Diese ökonomische und ökologische Alternative zum Ambulanzjet wird immer dann eingesetzt, wenn der Zustand der Patientin oder des Patienten stabil genug ist, keine negativen Auswirkungen auf Mitreisende zu erwarten und ausreichend Sitzplätze an Bord des Linienflugzeugs verfügbar sind. 27 Patienten (-34,1%) wurden in Begleitung eines Flugarztes oder einer Intensivpflegefachperson der Rega in einem Linienflugzeug repatriiert. Die Anzahl unbegleiteter Repatriierungen beläuft sich auf 85 (+21,4%): In diesen Fällen organisiert die Rega-Einsatzzentrale den Rücktransport für Patienten, die ihre Heimreise ohne Begleitung antreten können.



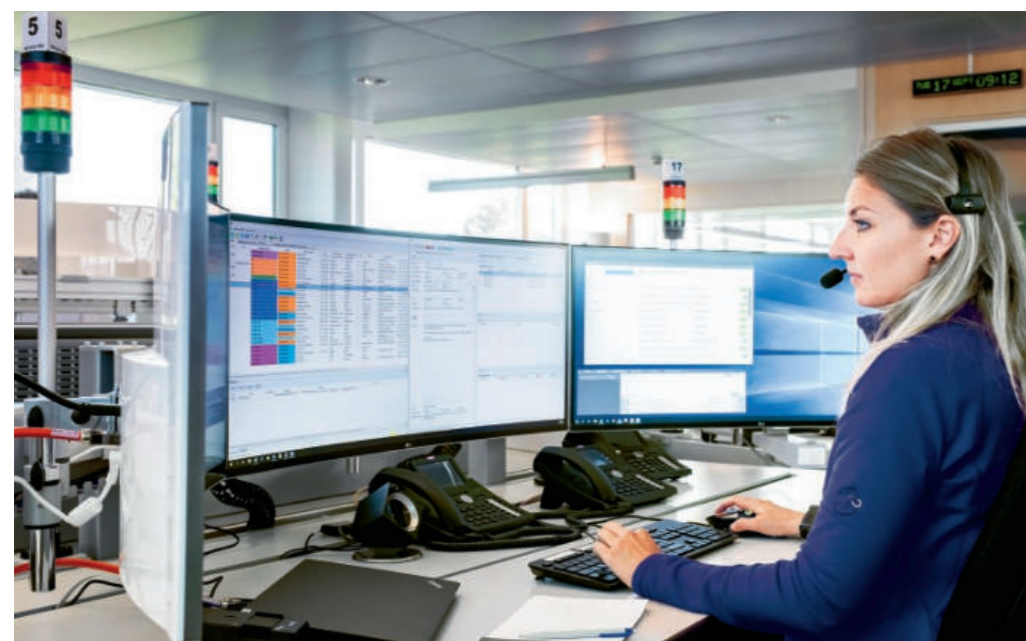
	2021	2020	+/-
Total Einsätze	980	770	+27.3 %
■ Ambulanzjets	859	649	+32.4 %
■ Linienflugzeuge	116	109	+6.4 %
■ Eingecharterte Flugzeuge	5	12	-58.3 %

Medizinische Beratung durch Rega-Ärztinnen und -Ärzte

Jeder Repatriierung geht eine gründliche medizinische Abklärung durch einen Beratungsarzt oder eine Beratungsärztin der Rega voraus. In Absprache mit der Einsatzleitung entscheidet die diensthabende Ärztin, ob eine Rückführung des Patienten notwendig und sinnvoll ist und, falls ja, wie diese durchgeführt wird. Wie die Einsatzleiterinnen und -leiter arbeiten auch die Beratungsärztinnen und -ärzte der Rega im 24-Stunden-Betrieb. Im vergangenen Jahr berieten letztere insgesamt 1'809 Patienten (+ 26,0 %) im Ausland. Die medizinische Abklärung führte in 970 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.



	2021	2020	+/-
Total Patienten	1'809	1'436	+ 26.0 %
Medizinische Beratung	839	678	+ 23.7 %
Repatriierung in Rega-Ambulanzjet	858	647	+ 32.6 %
Repatriierung in Linienflug begleitet	27	41	- 34.1 %
Repatriierung in Linienflug nicht begleitet	85	70	+ 21.4 %

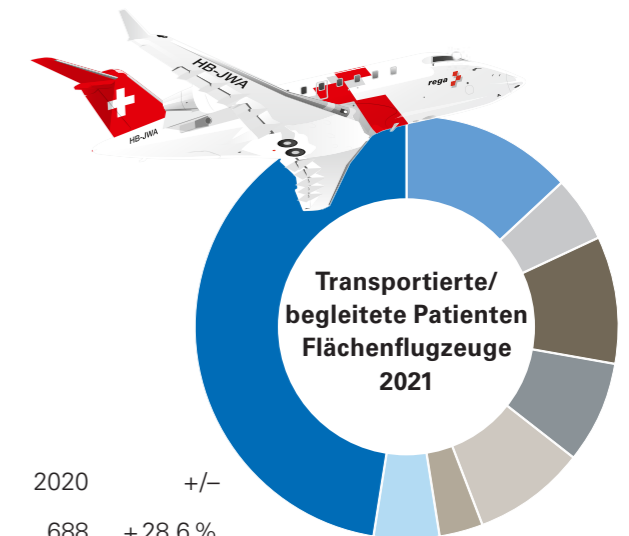


Sei es eine Repatriierung im Rega-Jet oder eine begleitete Rückführung im Linienflugzeug: Die Einsatzleiterinnen und -leiter planen und koordinieren sämtliche Auslandeinsätze und stehen weltweit in Kontakt mit Behörden, Spitälern und Flughäfen.

Transportierte Patienten

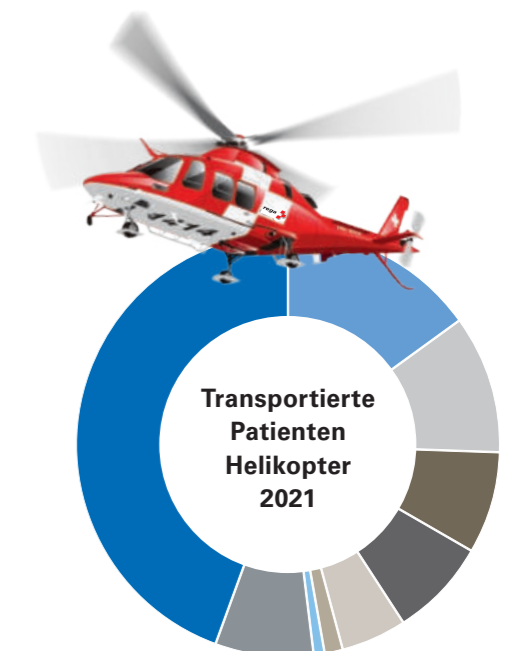
Insgesamt transportierten die Rega-Crews 12'284 Patientinnen und Patienten (+ 10,3 %) an Bord ihrer Luftfahrzeuge. Im Durchschnitt halfen die Einsatz-Crews der Rega somit 34 Patienten pro Tag.

	2021	2020	+/-
Total Patienten	885	688	+ 28.6 %
Verletzungen Extremitäten	117	72	+ 62.5 %
Verletzungen Schädel-Hirn-Traumata	45	30	+ 50.0 %
Andere Verletzungen	84	49	+ 71.4 %
Erkrankungen Herz-Kreislauf	71	62	+ 14.5 %
Erkrankungen Schlaganfall	76	56	+ 35.7 %
Erkrankungen Magen-Darm	28	24	+ 16.7 %
Erkrankungen bösartige Tumore	44	55	- 20.0 %
Andere Erkrankungen	420	340	+ 23.5 %



Schwankungen bei den Einsatz- und Patientenzahlen

Die Zahl der transportierten 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 Helikopter unterliegen natürlichen Schwankungen und spiegeln die Wetterbedingungen, das Freizeitverhalten und die Reise-tätigkeit der Schweizer Bevölkerung sowie ausländischer Touristen in der Schweiz wider. Auch die Anzahl Repatriierungen schwankt, und die Einsatz-tätigkeit der Rega-Jets ändert sich entsprechend der Reise- und Arbeitstätigkeit der Schweizer Bevölkerung im Ausland.



	2021	2020	+/-
Total Patienten	11'314	10'376	+ 9.0 %
Wintersportunfälle	1'715	1'580	+ 8.5 %
Arbeitsunfälle	1'179	1'117	+ 5.6 %
Verkehrsunfälle	882	835	+ 5.6 %
Bergunfälle	860	902	- 4.7 %
Sportunfälle	572	642	- 10.9 %
Flugunfälle	125	130	- 3.8 %
Lawinenunfälle	62	13	+ 376.9 %
Andere Ursachen	834	794	+ 5.0 %
Krankheiten	5'085	4'363	+ 16.5 %

Transport von Covid-Patienten und Unterstützung der Behörden



Bei Repatriierungen von Covid-Patienten kam häufig die von der Rega entwickelte Patienten-Isolationseinheit zum Einsatz.

Im Jahr 2021 transportierte die Rega insgesamt 702 (+ 53,9 %) mit Covid-19 infizierte Patienten an Bord ihrer Luftfahrzeuge, davon 471 (+ 49,1%) im Rettungshelikopter und 231 (+ 65,0 %) an Bord eines Ambulanzjets. Darüber hinaus unterstützte die Rega wie im Vorjahr die Behörden bei der Bewältigung der Pandemie und nahm Zusatzaufgaben wahr: So koordinierte die Rega-Einsatzzentrale auf Anfrage des Bundes auch im vergangenen Jahr die Auslastung der Intensivstationen als «nationale Koordinationsstelle» und entlastete damit die Schweizer Spitäler. Zusätzlich übernahm die Rega im Herbst 2021 die Aufgabe, als «Koordinationsstelle für Repatriierungen» die Verlegungsanträge von Assistance-Gesellschaften für intensivpflichtige Patientinnen und Patienten mit Wohnsitz in der Schweiz zu koordinieren.

Neue Nachtsichtgeräte

Jeder vierte Helikoptereinsatz der Rega findet in der Nacht statt. Um Menschen in der Not auch in der Dunkelheit medizinische Hilfe aus der Luft zu bringen, setzen die Rega-Crews seit über 30 Jahren Nachtsichtgeräte ein. Seit April 2021 kommen neue, eigens für die Bedürfnisse der Rega entwickelte Nachtsichtgeräte zum Einsatz. Sie vereinen die besten Komponenten unterschiedlicher Geräte und wurden gemäss den Anforderungen der Rega entwickelt. Mit den neuen Nachtsichtgeräten schreibt die Rega eine jahrzehntelange Erfolgsgeschichte weiter: Als weltweit erste zivile Luftrettungsorganisation rüstete die Rega bereits im Jahr 1987 alle Helikopter-Crews mit Nachtsichtgeräten aus.



Die neuen Nachtsichtgeräte bieten ein grösseres Sichtfeld und mehr Kontrast.



Der allwettertaugliche Helikopter vom Typ AW169-FIPS ergänzt künftig die Flotte der Rega.

Erweiterung der Helikopterflotte

Der künftige, allwettertaugliche Rega-Helikopter des Typs AW169-FIPS von Hersteller Leonardo befindet sich in der Entwicklung. Die in Nordamerika mit dem Prototyp durchgeführten Testflugreihen konnten 2021 wieder aufgenommen werden, nachdem sie aufgrund der Corona-Pandemie unterbrochen worden waren. Auch die organisatorischen Arbeiten für die Aufnahme der drei AW169-FIPS in die Rega-Flotte sind angelaufen: Dazu gehören die Beschaffung der notwendigen Spezialwerkzeuge und Ersatzteile, die Planung der Ausbildung der Helikoptermechaniker im eigenen Luftfahrzeug-Instandhaltungsbetrieb sowie die Bereitstellung der erforderlichen IT-Infrastruktur für die Helikopter. Die Auslieferung der drei neuen Rettungshelikopter ist für das Jahr 2023 geplant.

Steigende Einsatzzahlen und der zunehmende Trainingsaufwand stellen hohe Ansprüche an die Verfügbarkeit der Rega-Helikopter. Um die 24-Stunden-Bereitschaft zu gewährleisten, muss die Rega immer in der Lage sein, auch auf unvorhersehbare Ereignisse, wie zum Beispiel technische Defekte ihrer Luftfahrzeuge, reagieren zu können. Vergangenes Jahr wurde entschieden, die Flotte um einen zusätzlichen Rettungshelikopter des Typs Airbus H145 zu erweitern. Die Rega plant damit langfristig und stellt die 24-Stunden-Bereitschaft ihrer schweizweit 13 Einsatzbasen auch für die kommenden Jahre sicher.

Verstärkung des Einsatzdispositivs

Mit der Stationierung eines Rettungshelikopters in Sion (VS) verstärkt die Rega seit Ende 2021 ihr nationales Luftrettungsdispositiv. Die Stationierung eines Rega-Helikopters vom Typ Agusta-Westland Da Vinci in Sion erfolgt in Kooperation mit dem dort ansässigen Helikopterunternehmen Héli-Alpes SA, in dessen Gebäude der Helikopter hangariert wird. Die Rega-Crew befindet sich rund um die Uhr im Bereitschaftsdienst und kann somit auch in der Nacht in wenigen Minuten starten, um medizinische Hilfe dahin zu bringen, wo sie benötigt wird. Der in Sion stationierte Rettungshelikopter verfügt wie alle Rega-Helikopter über eine Rettungswinde und wird für das gesamte Rega-Einsatzspektrum eingesetzt, inklusive intensivmedizinischer Spezialtransporte und Transporten von Säuglingen und Frühgeborenen.



Neu ist in Sion ein Rettungshelikopter vom Typ AgustaWestland Da Vinci stationiert.



Bei schlechter Sicht kann der Rettungshelikopter einer im Bordrechner gespeicherten Route nachfliegen.

Ausbau des Low Flight Network

Um mehr Menschen in Not helfen zu können, verfolgt die Rega seit Jahren ihre Vision einer wetterunabhängigen Luftrettung. Gemeinsam mit der Schweizer Luftwaffe und der Flugsicherungsgesellschaft Skyguide arbeitet die Rega an der Etablierung und Inbetriebnahme des Low Flight Network (LFN), eines schweizweiten Netzwerks aus Instrumentenflugrouten, das Flugplätze, Spitäler und Rega-Basen miteinander verbindet. Der Rettungshelikopter kann damit auch bei schlechtester Sicht einer im Bordrechner gespeicherten Flugroute nachfliegen. So werden Einsätze möglich, die bis anhin nicht durchführbar waren.

Mit der Annahme der Motion von Ständerat Josef Dittli (FDP) durch das Parlament Ende 2020 hat das LFN den Status einer kritischen Luftfahrtinfrastruktur von nationaler Bedeutung erhalten, die im Auftrag des Bundes betrieben und ausgebaut werden soll. Somit hat der Bund den Auftrag, die dafür nötigen rechtlichen Rahmenbedingungen zu schaffen und die Finanzierung sicherzustellen. Zu diesem Zweck wurde im April 2021 unter Führung des BAZL das erweiterte Projekt «Nationales LFN» gestartet. Nebst der Rega und der Luftwaffe sind die Flugsicherung Skyguide und das Bundesamt für Meteorologie und Klimatologie, MeteoSchweiz, daran mitbeteiligt.

Im ersten Halbjahr 2021 reichte die Rega diverse Anträge zur Erweiterung des LFN für weitere Instrumentenflugverfahren ein. Per Ende Januar 2022 sind beim Bund unter anderem noch immer die Anträge pendent, um die Instrumentenflugverfahren für Breitfeld/Winkeln (SG) und die Kantonsspitäler Frauenfeld (TG) und Luzern sowie beim Flugplatz Les Eplatures (JU) zu nutzen.

Neuer Fallback-Standort

Ende Jahr 2021 haben die Einsatzleiterinnen und Einsatzleiter der Rega ihren neuen Fallback-Standort in Betrieb genommen. Dabei handelt es sich um eine voll funktionsfähige, zweite Einsatzzentrale, die über dieselben Systeme und die gleiche Infrastruktur verfügt wie jene im Rega-Center am Flughafen Zürich. Sie ermöglicht es, den Betrieb und die Erreichbarkeit der nationalen Luftrettungszentrale eins zu eins aufrechtzuerhalten, falls die Infrastruktur im Rega-Center ausfallen sollte.



In der Einsatzzentrale nehmen die Einsatzleiterinnen und -leiter rund um die Uhr Notrufe entgegen und koordinieren alle Einsätze im In- und Ausland.

Sanierte Spitallandeplätze für Zürich, Chur und Frauenfeld

Weil die Sicherheit von Crews, Patienten und Dritten oberste Priorität hat, setzt sich die Rega für die Modernisierung von Spitallandeplätzen ein. Sie berät und unterstützt die Spitäler bei entsprechenden Projekten und beteiligt sich teilweise auch an den Kosten. Im vergangenen Jahr konnten drei neue Spitallandeplätze, bei deren Realisierung die Rega stark involviert war, in Betrieb genommen werden: Neu verfügen das Universitätsspital Zürich, das Kantonsspital Chur sowie das Kantonsspital Frauenfeld über moderne Spitallandeplätze, die in Bezug auf Grösse, maximale Belastung, Beleuchtung und andere sicherheitsrelevante Faktoren aktuellen Anforderungen entsprechen.



Zwischenlandung auf dem neuen Landeplatz des Universitätsspitals Zürich: der Rettungshelikopter H145.



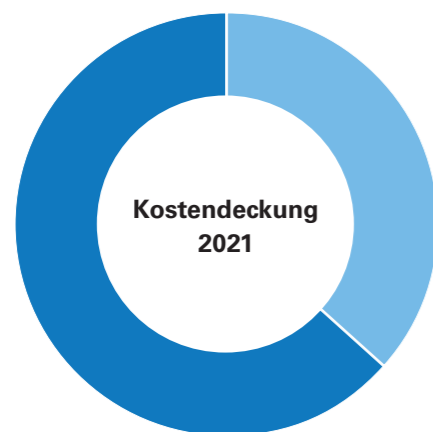
Beim künftigen Helikoptersimulator lässt sich das Cockpit austauschen.

Simulator für verschiedene Helikoptertypen

Gut ausgebildete Crews bilden die Basis für erfolgreiche und sichere Rettungsflüge: Im Simulator trainieren die Piloten Notverfahren und Situationen, die in Realität nicht oder kaum geübt werden können. Die Rega hat 2021 den Vertrag zur Beschaffung eines neuen Helikoptersimulators unterzeichnet. Dank auswechselbarer Cockpits wird dieser für verschiedene Helikoptertypen nutzbar sein. Zuerst wird der Simulator mit dem Cockpit des künftigen, allwettertauglichen Rega-Helikopters AW169-FIPS ausgerüstet. Das neue System kann dereinst um andere Helikoptertypen der Rega-Flotte erweitert werden, und alle Simulatortrainings der Crews können am selben Ort nahe des Flughafens Zürich stattfinden. Das reduziert den Zeit- und Reiseaufwand für das Crew-Training erheblich. Die Rega investiert rund 15 Millionen Schweizer Franken in das neue System, das Mitte 2023 bei der Lufthansa Aviation Training in Opfikon (ZH) in Betrieb genommen wird. Freie Kapazitäten sollen auch Drittkunden angeboten werden.

Kennzahlen 2021

Die Rega ist eine selbstständige, private und gemeinnützige Stiftung. Mit insgesamt 3,678 Millionen Gönnerinnen und Gönnern ist sie fest in der Schweizer Bevölkerung verankert. Ihre Leistungen erbringt die Rega ohne Subventionen der öffentlichen Hand und politisch unabhängig. Sie ist fester Bestandteil der medizinischen Grundversorgung der Schweiz und trägt mit ihrer Tätigkeit zur Qualität des Wohn-, Wirtschafts- und Tourismusraums Schweiz bei.



- Gönnerbeiträge und Spenden:
CHF 133.1 Mio. (63.5%)
- Kostenträger und übrige Erträge:
CHF 76.4 Mio. (36.5%)

Finanzielle Entwicklung und Investitionen

Im Geschäftsjahr 2021 betrug der Betriebsertrag der Rega 205,4 Millionen Franken. Demgegenüber stand ein Betriebsaufwand von 187,9 Millionen Franken. Daraus resultiert ein positives Betriebsergebnis von 17,6 Millionen Franken. Das Jahresergebnis beträgt 29,8 Millionen Franken. Im Jahr 2021 unterstützten die Gönnerinnen und Gönnern die Rega mit Gönnerbeiträgen, Zuwendungen und Spenden in der Höhe von 133,1 Millionen Franken (Vorjahr: 107,4) und trugen so rund 63,5 Prozent der Gesamtkosten. Die übrigen 36,5 Prozent übernehmen zur Hauptsache Kostenträger wie Kranken-, Unfall- oder Reiseversicherer in Form von Zahlungen für geleistete Einsätze. Entsprechend ihren strategischen Zielen ist die Rega fast zu 100 Prozent eigenfinanziert und benötigt für die Finanzierung der Investitionen kein Fremdkapital.

Die wichtigsten Kennzahlen 2021 im Überblick

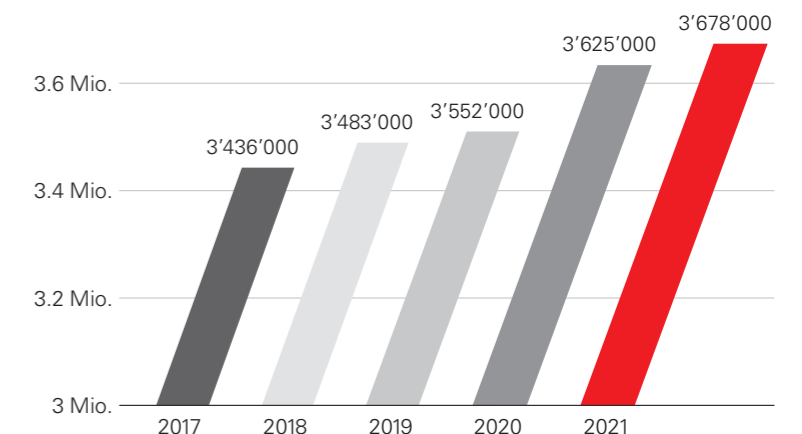
Anzahl organisierte Einsätze	18'017
Einsätze Helikopter	14'330
Einsätze Flächenflugzeuge	980
Übrige Einsätze ¹	2'707
Gönnerbeiträge und Spenden (Mio. CHF)	133.1
Anzahl Gönner (Mio.)	3.678
Anzahl Mitarbeitende ²	381
Betriebsertrag (Mio. CHF)	205.4
Betriebsaufwand (Mio. CHF)	187.9
Betriebsergebnis (Mio. CHF)	17.6
Bilanzsumme (Mio. CHF)	622.2

- ¹ Übrige Einsätze: Transporte mit Ambulanzen, Einsätze zugunsten Schweizer Alpen-Club SAC, Spéléo-Secours, Redog etc.
² Vollzeitstellen per Ende Dezember

Entwicklung der Anzahl Gönnerinnen und Gönnern

Dank des solidarischen Beitrags ihrer Gönnerinnen und Gönnern kann die Rega eine flächendeckende medizinische Grundversorgung aus der Luft erbringen – ganz ohne staatliche Subventionen. Dieser Beitrag ermöglicht der Schweiz eine Luftrettung, die weltweit Massstäbe setzt und grosse Anerkennung genießt. Auch im vergangenen Jahr durfte sich die Rega über eine wachsende Unterstützung freuen: Per 31. Dezember 2021 waren insgesamt 3,678 Millionen Gönnerinnen und Gönnern im System der Rega erfasst. Dies entspricht rund 53'000 zusätzlichen Gönnerinnen und Gönnern oder einem Nettowachstum von 1,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Gemäss den Gönnerbestimmungen kann die Rega als Dank für die Unterstützung ihren Gönnerinnen und Gönnern die Kosten für die von ihr selbst erbrachten oder von ihr organisierten Hilfeleistungen ganz oder teilweise erlassen, wenn keine Versicherung die Leistungen bezahlen muss.



Die ausführliche Jahresrechnung 2021 finden Sie unter report.rega.ch/2021

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, Wetztingen, 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

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

Medizinische Kommission

Christian Kern, Prof. Dr. med., Vorsitz

Marco Maggiorini, Prof. Dr. med.

Markus Furrer, Prof. Dr. med.

Thomas von Wyl, Dr. med.

Finanzkommission

Josef Meier, Vorsitz

Michael Hobmeier

Paul Hälg, Dr. sc. techn.

Beirat Partnerorganisationen

Franz Stämpfli, Stiftungsrat Rega, Vorsitz

Thomas P. Emmerich, Stiftungsrat Rega

Stefan Goerre, Dr. med., Vertreter Alpine Rettung Schweiz

Andy Scheurer, Vertreter Spéléo-Secours

Markus Denzler, Vertreter Polizeikommandanten

Marc Ziegler, Vertreter Seilbahnen Schweiz

Sibylle Frey, Vertreterin Schweizer Luftwaffe

Roman Burkart, Vertreter Sanitätsnotrufzentralen 144

Renato Belloli, Vertreter Swiss Helicopter Association (SHA)

Daniel Weisskopf, Vertreter Feuerwehr Koordination Schweiz FKS

Revisionsstelle

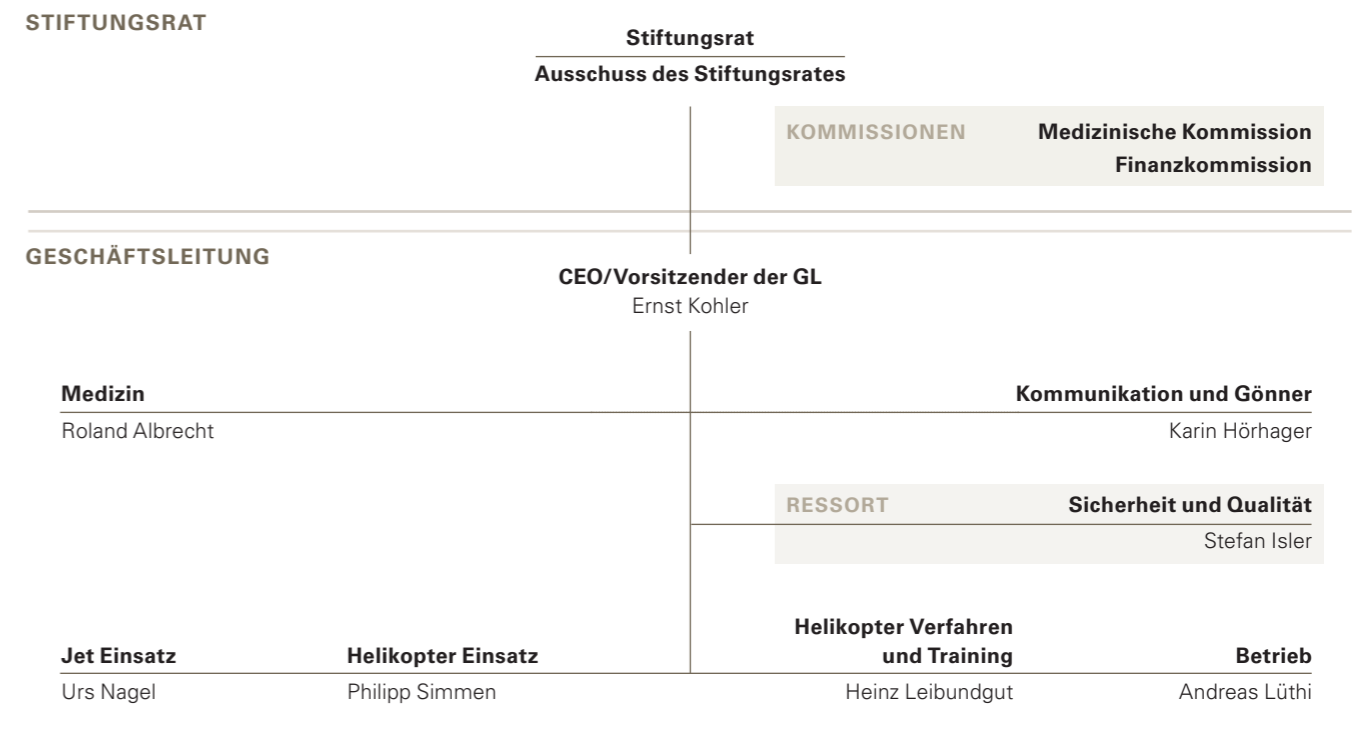
KPMG AG, Zürich

Geschäftsleitung



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

Organigramm per 1. Januar 2022



per 1. Januar 2022

Leitbild



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.

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 Grundsätzen des Roten Kreuzes.

Unsere Gönnerinnen und Gönnern

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

Unsere Gönnerinnen und Gönnern genießen im Falle eines Regaeinsatzes Vorteile, die nicht vertraglicher Natur sind und deshalb nicht als Versicherungsleistungen gelten.

Unsere Partner

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

Wir handeln als faire und verlässliche Partner.

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

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

Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

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

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

Wir wollen dies erreichen durch:

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

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

Unsere Werte

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

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

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

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

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 Fachpersonen mit beratender Stimme und Antragsrecht teil.

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

Finanzkommission

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

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

Beirat der Partnerorganisationen

Im Beirat sind unter dem Vorsitz von Franz Stämpfli Mitglieder des Rega-Stiftungsrates und folgende Partnerorganisationen vertreten: Alpine Rettung Schweiz, kommerzielle Helikopterbetriebe, 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 Risikosteuerung ergriffen. Zudem werden die identifizierten Risiken laufend überwacht.

Beteiligungen der Rega

Die Rega ist an verschiedenen in der Schweiz domizilierten Gesellschaften beteiligt. Strategische Beteiligungen an Gesellschaften und Stiftungen, an denen die Schweizerische Rettungsflugwacht Rega direkt oder indirekt mehr als 50 Prozent der Stimmrechte hält oder über die der Stiftungsrat die

Kontrolle ausübt, sind in der Jahresrechnung konsolidiert. Eine Übersicht über diese Beteiligungen findet sich in der konsolidierten Jahresrechnung der Rega.

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

Im Rahmen der Vermögensverwaltung hält die Rega Beteiligungen/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 Vorsorge-stiftungen und den übrigen Gesell-

schaften, 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 2. März 2022 ohne jegliche Beanstandungen.

Meilensteine in der Geschichte der Rega



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.



1957

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



1960

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



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

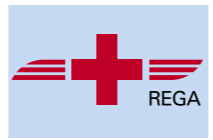


1971

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



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.



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.



1987

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



1996

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



2002

Drei neue Challenger CL-604
Drei identische Flugzeuge des kanadischen Herstellers Bombardier lösen die 15 Jahre alte bisherige Ambulanzflugzeugflotte ab.



Fünf Eurocopter EC 145
Für den Einsatz auf den Mittel- und Landbasen beschafft die Rega beim Hersteller Eurocopter zunächst fünf geräumige Rettungshelikopter. Später kommt eine sechste Maschine dazu.



2009

Der AgustaWestland Da Vinci wird neuer Gebirgshelikopter
Für den Einsatz auf ihren Gebirgsbasen beschafft die Rega beim Hersteller AgustaWestland elf Rettungshelikopter.



Mobile Herz-Lungen-Maschine an Bord
Zum ersten Mal können schwerstkranken Patienten im Rega-Helikopter und -Jet mit einer Herz-Lungen-Maschine betreut werden.



2013

Der Flugsimulator für den AgustaWestland Da Vinci setzt neue Massstäbe in der Pilotenausbildung
Instrumentenflug- und Notfallszenarien werden nun realistisch und effizient geübt – ohne jede Gefahr oder Umweltbelastung.



2014

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



2017

Präzise Flugwetterdaten
60 neue oder erweiterte Messstationen und Wetterkameras liefern den Helikopterpiloten der Rega nun laufend aktuelle Wetterinformationen – eine wichtige Voraussetzung für IFR-Flüge.



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.



2019

Die Rega-Drohne zur Suche von Menschen in Not wird erstmals vorgestellt. Das neu entwickelte Drohnensystem soll das Einsatzspektrum der Rega ergänzen.



2021

Unterstützung für die Schweiz
Bei der Bewältigung der Corona-Pandemie unterstützt die Rega den Bund, die Kantone und die Schweizer Bevölkerung mit Know-how und Infrastruktur.



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



1956

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



1953

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



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.



1966

Gönnerschaft als Selbsthilfe
Kein Geld vom Bund – ein landesweiter Hilferuf ist hingegen erfolgreich. 25'000 Gönner bewahren die Rettungsflugwacht vor dem finanziellen Kollaps.



1973

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



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



1984

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



1992

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



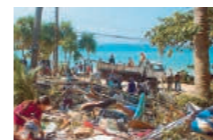
1997

Neues Rega-Center in Zürich-Kloten
Erstmals sind Hangar, Einsatzzentrale, Technik, Logistik, Gönner-Center und Administration unter einem Dach vereint.



2011

Per «Blindflug» zum Inselspital
27. Juli: Die Rega fliegt dank satellitengestützter Navigation mit dem GPS-Anflugverfahren das Berner Inselspital bei schlechter Sicht an.



2004

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



2018

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



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



2020

456 Covid-19-Patienten
transportieren die Rega-Crews während der Corona-Pandemie an Bord ihrer Luftfahrzeuge, davon 316 im Rettungshelikopter und 140 an Bord eines Ambulanzjets.



Notarzt-Einsatzfahrzeuge
auf den Basen in Mollis und Erstfeld erlauben das Ausrücken des Notarztes und des Rettungssanitäters auch dann, wenn der Rettungshelikopter beispielsweise wetterbedingt nicht fliegen kann.



Die gesamte Geschichte der Rega finden Sie unter [rega.ch/geschichte](https://www.rega.ch/geschichte)

Alles zum Jahresbericht 2021 finden Sie auch online unter report.rega.ch/2021

Rega-Center

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

Rega 1, Zürich

Überlandstrasse 299, 8600 Dübendorf
Telefon 044 802 20 20

Rega 2, Basel

Postfach, 4030 Basel
Telefon 061 325 29 66

Rega 3, Bern

Flugplatzstrasse 1, 3123 Belp
Telefon 031 819 65 11

Rega 4, Lausanne

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

Rega 5, Untervaz

Polenlöserweg 30a, 7204 Untervaz
Telefon 081 300 09 99

Rega 6, Locarno

Via Aeroporto 15, 6596 Gordola
Telefon 091 820 50 00

Rega 7, St. Gallen

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

Rega 8, Erstfeld

Reussstrasse 40, 6472 Erstfeld
Telefon 041 882 03 33

Rega 9, Samedan

Plazza Aviatica 6, 7503 Samedan
Telefon 081 851 04 04

Rega 10, Wilderswil

Bönigstrasse 17, 3812 Wilderswil
Telefon 033 828 90 30

Rega 12, Mollis

Flugplatz, 8753 Mollis
Telefon 055 614 55 55

Rega 14, Zweisimmen

Lischerengasse 5, 3770 Zweisimmen
Telefon 033 729 10 30

Rega 18, Sion

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

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

Kontaktadresse

Schweizerische Rettungsflugwacht Rega
Postfach 1414, 8058 Zürich-Flughafen
Telefon 044 654 33 11, Fax 044 654 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 044 654 32 48
www.rega.ch/kontakt

Mediendienst

Telefon 044 654 37 37
mediendienst@rega.ch

Impressum

Herausgeberin Schweizerische Rettungsflugwacht Rega
Postfach 1414, 8058 Zürich-Flughafen

Redaktion Karin Hörhager, Mathias Gehrig, Adrian Schindler,
Karin Zahner, Jérôme Zaugg, Corina Zellweger

Fotos Andrea Badrutt, Alexander Eichhorn, Andrin Fretz,
Mathias Gehrig, Karin Hörhager, Tom Lüthi, Walter Mayer,
Marco Merz, Martin Michel, Remo Nägeli (Titelbild),
Massimo Pedrazzini, Ken Ruefenacht, Adrian Schindler,
Roger Schlatter, Stefan Weiss, Jérôme Zaugg,
Corina Zellweger, Reiser Simulation and Training GmbH,
SRFW Archiv

Konzept/Gestaltung KOMMPAKT AG Kommunikation, Baden

Illustrationen Source Associates AG, Zürich

Koordination Übersetzungen tutto fatto, Zürich

Druck Hürzeler AG, Regensdorf

Gedruckt auf FSC-zertifiziertem Papier.

Eine PDF-Version ist auf www.rega.ch erhältlich.

© April 2022. Alle Rechte vorbehalten, Abdruck
mit Quellenangabe erlaubt.

