



## **Jahresbericht 2022**

Im Einsatz für die Schweiz.

# Inhalt

## Aktuell 2023

- 5 Unentbehrliche Spezialisten im Hintergrund
- 10 Ausbilder in den eigenen Reihen
- 13 Noch flexibler im Einsatz

## Im Blickpunkt 2022

- 17 Highlights aus dem vergangenen Jahr

## Tätigkeit 2022

- 21 Einsätze Helikopter und Flächenflugzeuge
- 26 Projekte und Themen
- 30 Kennzahlen
  
- 32 Stiftungsrat
- 33 Geschäftsleitung
- 34 Leitbild
- 36 Governance & Compliance
  
- 40 Meilensteine in der Geschichte der Rega



# Das Beste für unsere Patientinnen und Patienten



Michael Hobmeier



Ernst Kohler

Die Rega flog 1953 gerade mal sechs Einsätze. Im vergangenen Jahr organisierte unsere Einsatzzentrale 21'000 Einsätze, und die Rega-Crews konnten mehr als 14'000 Menschen in Not medizinische Hilfe aus der Luft bringen.

Diese Zahlen zeigen: Die Rega wird gebraucht und ist aus dem Schweizer Gesundheitswesen nicht mehr wegzudenken. Wir wollen aber nicht nur den Status quo bewahren, sondern die Luftrettung in der ganzen Schweiz stetig weiter verbessern. Beispielsweise indem wir in unsere Infrastruktur investieren. So werden wir ab 2024 modernste Rettungshelikopter mit innovativem Fünfblattrotor einsetzen und haben im letzten Jahr unser Basendispositiv ausgebaut: Die langjährige Partnerbasis in Genf haben wir vollständig übernommen, und die neue Basis in Sion ist etabliert. Wie bisher setzen wir uns konsequent dafür ein, dass Patientinnen und Patienten sich immer und überall darauf verlassen können, dass bei einem medizinischen Notfall stets das nächste und am besten geeignete Luftrettungsmittel aufgeboden wird.

Wir sind uns bewusst, dass wir mit unseren Bestrebungen, die Luftrettung in der Schweiz weiterzuentwickeln, nicht überall Beifall ernten. Die Rega will aber das Beste für ihre Patientinnen und Patienten. Und das Wohl der Bevölkerung ist stets höher zu gewichten als wirtschaftliche Interessen.

Entsprechend wird die Rega auch in Zukunft ihren Weg konsequent weitergehen. Möglich ist unser Engagement dank der mehr als 3,6 Millionen Gönnerinnen und Gönner. Wir bedanken uns für die erneut gewachsene Unterstützung in der Bevölkerung und werden uns weiter unermüdlich für eine moderne, flächendeckende und patientenorientierte Luftrettung in der Schweiz einsetzen.

**Michael Hobmeier**  
Präsident des Stiftungsrates

**Ernst Kohler**  
CEO/Vorsitzender der Geschäftsleitung

# Aktuell 2023



# Unentbehrliche Spezialisten im Hintergrund

**Damit die Rega-Flotte rund um die Uhr, 365 Tage im Jahr einsatzbereit ist, muss sie in einem top Zustand sein. Die Wartung der Luftfahrzeuge garantieren über 50 Spezialisten und Spezialistinnen im hauseigenen Instandhaltungsbetrieb im Rega-Center am Flughafen Zürich. Dank ihres unermüdlichen Einsatzes und ihres Fachwissens können die Rega-Crews jederzeit abheben.**

Auf jede Flugstunde eines Rega-Ambulanzjets kommen rund zwei Stunden Wartungsarbeiten. Bei den Rettungshelikoptern sind es auf eine Stunde Flugzeit sogar drei bis fünf Stunden Unterhalt. Um die drei Ambulanzjets und 20 Rettungshelikopter der Rega kümmern sich die Jet- und Helikoptermechaniker gemäss den Vorschriften der Behörden und den Wartungsprogrammen der Hersteller: Diese geben jegliche Reparaturen, Kontrollen und Tests bis ins Detail vor. Der Unterhaltsbetrieb der Rega ist für den sicheren

Betrieb der Flotte zentral, denn ohne das Know-how und die gewissenhafte Arbeit der lizenzierten Helikopter- und Jetmechaniker, Flugzeugspengler oder Avionik-Spezialisten hebt die Rega-Flotte nicht ab.

## Unterhalt im Rega-Center

Die Vorschriften für die Wartungsarbeiten sind detailliert und unterliegen den strengen Vorgaben der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) und des Bundes-



Kompetenz im eigenen Haus: Helikoptermechaniker bereiten gemeinsam mit dem Werkpiloten einen Checkflug vor.

amts für Zivilluftfahrt (BAZL). Das BAZL überprüft, ob die Rahmenbedingungen der EASA umgesetzt werden. Die Hersteller der Luftfahrzeuge legen fest, welche Wartungsarbeiten die Rega in welchen Intervallen und nach wie vielen Flugstunden durchführen muss. Eine komplexe Sache: Jede Schraube, jede Niete und fast jeder Handgriff ist genau definiert und muss exakt ausgeführt und protokolliert werden. Die Wartungsunterlagen für die Fluggeräte umfassen mehrere Handbücher und Anleitungen. So muss das Triebwerk des Jets nach sechs Monaten detailliert inspiziert, das Fahrwerk nach drei Monaten mechanisch kontrolliert und geschmiert werden. Bei den Rotorblättern und dem Triebwerk des Da-Vinci-Helikopters sind es alle 200 Flugstunden, beim H145 inklusive Triebwerk alle 400 Flugstunden. Die Rettungswinde wird alle drei Betriebsstunden oder mindestens einmal im Monat untersucht und einem Funktionstest unterzogen.

Die Kompetenz für diese verantwortungsvolle Arbeit ist im eigenen Haus: Damit die Rega die umfangreichen Unterhaltsarbeiten selbst ausführen darf, verfügen ihre hoch qualifizierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter über die notwendigen Lizenzen und Spezialausbildungen.

### **Ausgewiesene Fachleute**

Insgesamt sind bei der Rega fünf Jet-Mechaniker, 21 Helikoptermechaniker, fünf Avioniker, neun Spezialistinnen und Spezialisten der Arbeitsvorbereitung (AVOR) und drei auszubildende Helikoptermechaniker angestellt. Mit einer «normalen» Berufslehre hat die Ausbildung wenig gemein. Denn Luftfahrzeugmechaniker sind ausgewiesene Fachspezialisten, deren Ausbildung sieben bis acht Jahre dauert. Als Grundvoraussetzung ist eine abgeschlossene, vierjährige Lehre in einem technischen Beruf wie Poly-, Auto- oder Maschinenmechaniker erforderlich. Darauf folgt eine dreijährige Fachausbildung zum Helikopter- oder Jet-Mechaniker sowie die Typenzertifizierung für den entsprechenden Helikopter- oder Jettypen. Die Rega ist auch Ausbildungsbetrieb und bildet jährlich einen Helikoptermechaniker aus.



Prüfen, reparieren und gemäss Vorgaben warten: Alle sechs Monate widmen sich die Jet-Mechaniker dem Triebwerk des Ambulanzjets.

### **Die Flotte im Blick**

Damit die detaillierten Vorgaben für die Wartung der Jets und Helikopter jederzeit eingehalten werden und die Flotte trotzdem einsatzfähig ist, braucht es eine minutiöse Planung der Wartungs- und Prüfarbeiten. Das oberste Ziel dabei lautet: bei maximaler Sicherheit und Qualität möglichst



kurze Standzeiten im Hangar zu haben, damit die Rettungshelikopter und die Ambulanzjets so bald als möglich wieder zu einem Einsatz abheben können. Für diese Einsatzbereitschaft ist die «Nominated Person Continuing Airworthiness (NPCA)» verantwortlich (siehe Box Seite 8). >

# So läuft eine Wartung ab:

## Sorgfältige Kontrolle

Mit jedem Wartungsereignis ist auch viel administrative Arbeit verbunden. Für jede Wartung müssen die nötigen Papiere akribisch ausgefüllt, jeder Arbeitsschritt muss protokolliert und am Ende alles von einem Supervisor kontrolliert und unterzeichnet werden. Supervisoren sind Helikopter- oder Jet-Mechaniker, welche die Wartungen und Reparaturen laufend überprüfen und die Schlusskontrolle beim Luftfahrzeug durchführen. Sie sorgen dafür, dass alle Arbeitsschritte genau aufgenommen und die nötigen Dokumente korrekt ausgefüllt werden. Ebenso prüfen sie alle Papiere auf Vollständigkeit. Wenn dies der Fall ist und der Rettungshelikopter oder der Ambulanzjet die Schlusskontrolle besteht, gibt der Supervisor das Luftfahrzeug frei. Erst dann ist es wieder einsatzbereit.

Egal ob im Hangar an den Luftfahrzeugen oder im Büro am Computer – alle Mitarbeitenden des Unterhaltsbetriebs verfolgen das gleiche Ziel: gemeinsam dafür zu sorgen, dass die Flotte der Rega jederzeit einsatzbereit ist. Denn ohne hochmoderne und gut gewartete Rega-Helikopter und -Ambulanzjets könnten die Crews im Einsatz keiner einzigen Patientin und keinem Patienten helfen.



## Erstellung Jahresplan

Die beiden «Nominated Persons Continuing Airworthiness» erstellen je einen Jahresplan mit allen geplanten Wartungsarbeiten für die 20 Helikopter und die drei Ambulanzjets der Rega. Auf dem Papier ist der Rhythmus klar: Jeweils nach einer bestimmten Anzahl Flugstunden oder Monaten ist eine Wartung vorgeschrieben. Beim Airbus Helicopters H145 ist dies zum Beispiel alle 400 Flugstunden oder nach 12 Monaten der Fall, beim AgustaWestland Da Vinci alle 200 Flugstunden oder nach 6 Monaten. Die Vorgaben müssen strikte eingehalten werden. Wenn die Rega viele Einsätze fliegt, sind die Wartungsintervalle schneller erreicht, und die Planung muss angepasst werden. Darin müssen auch die Trainings der Crews sowie unerwartete Ereignisse etwa aufgrund von Defekten berücksichtigt werden. Eine kleine, periodische Kontrolle beim Da Vinci beansprucht beispielsweise etwa sieben, beim Jet zirka fünf Tage. Ein aufwendiger Check, wie er bei den Rega-Jets alle vier Jahre ansteht, dauert hingegen ein bis zwei Monate.



## Arbeitspaket erstellen

Auf Basis dieses Plans erstellt der zuständige Flottenmanager aus der Arbeitsvorbereitung (AVOR) ein «Workpackage»: die Arbeitspapiere mit den detaillierten Informationen für die Luftfahrzeuginstandhaltung. Ein Fachspezialist bereitet diese Papiere dann für die Technik vor. Dieses Arbeitspaket entsteht etwa drei Wochen vor der Wartung, sodass die Logistiker im Lager das benötigte Material bereitstellen können. Der AVOR-Spezialist übergibt das Arbeitspaket an den Supervisor. Dieser Mechaniker trägt die Verantwortung für den gesamten Instandhaltungsprozess, prüft die Arbeitspapiere und das Material und teilt die Mitarbeitenden ein.

Für die Jet-Mechaniker erstellt die «Nominated Person Continuing Airworthiness Jet» die Arbeitspakete und übergibt diese drei Wochen vor der geplanten Wartung dem Supervisor.





## Wartung Jet

Die Rega-Ambulanzjets kehren nach jedem Einsatz in den Hangar im Rega-Center zurück. Die Jet-Mechaniker bekommen sie also fast täglich zu sehen und kennen so den Zustand der Flugzeuge sehr gut. Mit den Jet-Pilotinnen und -Piloten pflegen sie einen engen Austausch. So sind sie stets gut informiert und können Probleme oder Störungen unmittelbar beheben.



## Kontrolle

Nachdem die Mechaniker das Fluggerät gemäss den Vorgaben des Arbeitspakets gewartet und geprüft haben, kontrolliert der Supervisor die Arbeit. Beim Helikopter folgen ein Standlauf und ein technischer Checkflug. Dabei fliegt der Helikoptermechaniker mit dem Rega-Werkpiloten mit: Gemeinsam prüfen sie alle Systeme oder stellen das Rotorsystem neu ein, um Vibrationen zu minimieren. Auch ein Check der Rettungswinde gehört regelmässig dazu.



## Abschluss

Sind die Arbeiten sowie alle notwendigen Checks erfolgreich abgeschlossen, gibt ein Supervisor den Helikopter oder Jet frei. Die Fluggeräte sind nun wieder einsatzbereit und können für Patientinnen und Patienten abheben.



## Unterhalt Helikopter

Die Rettungshelikopter sind seltener im Hangar des Rega-Centers zu Gast. Werden sie für die Wartung von einer Basis ins Rega-Center überflogen, machen die Mechaniker nach der Landung einen «Incoming Check». Dabei prüfen sie während eines Standlaufs alle Systeme inklusive Triebwerke, erfassen die Parameter und überprüfen den Helikopter visuell auf Beschädigungen. Allfällige Abweichungen werden schnellstmöglich behoben.

Die Jet-Mechaniker können einen sogenannten Ground Run selbst durchführen. Das heisst, sie starten die Triebwerke selbst, fahren die Systeme hoch und kontrollieren sie. Dafür braucht es zwar keinen Piloten, die Mechaniker benötigen für diese Arbeit jedoch eine zusätzliche Bewilligung.



## Ausbildner in den eigenen Reihen

**In den stark reglementierten Bereichen Aviatik und Medizin sind die Anforderungen an das Training der Einsatz-Crews hoch. Um jederzeit einsatzbereit zu sein, braucht die Rega deshalb nicht nur ausreichend verfügbare Fluggeräte, sondern auch bestens ausgebildete Crews.**

Unabhängig von ihrer Berufsgruppe unterstehen die Rega-Crewmitglieder im Einsatz einer Vielzahl von Reglementarien und Vorschriften. Die Versorgung von Patientinnen und Patienten orientiert sich an medizinischen Standards und an rechtlichen Grundlagen. Zudem sind verschiedene operationelle Vorgehensweisen im Einsatz durch die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) oder das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) geregelt.

Das Berufshandwerk – fliegerisch, medizinisch und operationell – wird

regelmässig trainiert, damit im Einsatz jeder Handgriff sitzt und die optimale Versorgung von Patientinnen und Patienten jederzeit gewährleistet ist. Die Rega legt grossen Wert auf eine qualitativ hochstehende Einführung sowie Aus- und Weiterbildung: Interne Instruktorinnen und Instrukturen legen die inhaltlichen Schwerpunkte fest, planen Trainings und führen sie durch.

Eine Rettungshelikopter-Crew besteht in der Regel aus einem Piloten, einer Rettungsanästhetikerin oder einem Rettungsanästhetiker und einer Notärztin oder

Wie läuft ein Einsatz mit der Winde des Rettungshelikopters ab? Instrukto:ren vermitteln neuen Notärztinnen und -ärzten die Grundlagen im Hangar.

einem Notarzt. Jedes Mitglied ist in seinem Fachgebiet spezialisiert und verfügt während eines Einsatzes über einen eigenen Aufgaben- und Kompetenzbereich.

### **Ausbildung für Notärzte**

Wenn Notärzte ihre Tätigkeit bei der Rega aufnehmen, besitzen sie mindestens einen Facharzttitel in Anästhesie oder Intensivmedizin und umfassende Arbeitserfahrung in einem Spital. Die Aufgabe der Instrukto:ren – ebenfalls Ärztinnen oder Ärzte – besteht darin, die neuen Notärzte auf die spezifischen Anforderungen im Einsatzalltag vorzubereiten. Dazu gehören das Verhalten im und um einen Rettungshelikopter, die Abläufe bei einem Rettungswindeneinsatz oder die Besonderheiten bei der Patientenversorgung im Gelände: Diese unterscheidet sich von der Versorgung in einem Spital, zumal Rega-Notärzte oftmals mit dem Patienten allein und der Witterung ausgesetzt sind.

Das spezielle Know-how wird zuerst in Form einer standardisierten Grundausbildung vermittelt. Während einer Woche trainieren und festigen neue Notärzte Abläufe, Verhaltensweisen und Standardverfahren gemeinsam mit erfahrenen Auszubildenden – und zusammen mit Piloten und Rettungs-sanitäterinnen, da Teamwork zugunsten von Patientinnen und Patienten im Einsatz ein entscheidender Faktor ist. Nach der Grundausbildung werden die neuen Notärzte bei den ersten Einsätzen jeweils von einer Berufskollegin als Instrukto:rin begleitet.

### **Standardverfahren als wichtige Grundlage**

Rettungs-sanitäterinnen und -sanitäter kommen als ausgebildete Berufsleute – eine dreijährige Ausbildung mit HF-Abschluss wird vorausgesetzt – mit Erfahrung im bodengebundenen Rettungsdienst zur Rega. Zunächst absolvieren sie ein zweieinhalbmonatiges Programm, in dem sie auf Rega-spezifische Anforderungen vorbereitet werden. Sie unterstützen den Piloten bei der Navigation und stellen gemeinsam mit der Notärztin die medizinische Versorgung der Patienten sicher. Wenn der Helikopter nicht beim Patienten landen kann, bedienen sie die Rettungswinde. Gerade weil die Auf-

gaben dieser Berufsgruppe sehr vielschichtig und für die Einsätze zentral sind, spielen Standardverfahren eine wichtige Rolle. Instrukto:ren entwickeln solche mit und halten sie in Manuals fest. Einsätze nach Standardverfahren haben den Vorteil, dass beispielsweise eine Rettungs-sanitäterin aus Zürich problemlos mit einem Notarzt und einem Piloten aus Basel Einsätze durchführen kann – alle arbeiten nach denselben, festgelegten Prozessen.

Die Rettungs-sanitäter üben solche Standardverfahren im Rahmen von regelmässigen «Checkwochen» auf der Rega-Trainingsbasis in Grenchen (SO) oder auf den Rega-Basen – gemeinsam mit allen anderen Berufsgruppen von verschiedenen Einsatzbasen und mit den Rettungsspezialisten des Schweizer Alpen-Club SAC.

### **Operationelle Ausbildung zum Rega-Helikopterpiloten**

Flugerfahrene Helikopterpiloten, die zur Rega stossen, absolvieren zuerst Theorie und Praxis für das «Type Rating», eine Ausbildungseinheit, die sie zum Führen eines bestimmten Helikoptertyps berechtigt und die sie mit einer Flugprüfung, begleitet von einem BAZL-Experten, abschliessen. Die operationelle Einführung in die Rettungstätigkeit der Helikopterpiloten erfolgt nach einem Ausbildungsprogramm – begleitet von einem Fluginstrukto:ren. Anschliessend werden die Einsatzarten wie zum Beispiel Einsätze mit der Rettungswinde, Seilbahnevakuationen, die Suche von vermissten Personen oder auch die Verwendung der Nachtsichtgeräte trainiert. Im eigenen Flugsimulator werden Notverfahren regelmässig und umweltschonend geschult. Die Simulator-Szenarien sind einem Rettungseinsatz nachgebildet. Die Rettungs-sanitäterin unterstützt den Piloten in seiner Funktion als «HEMS Crew Member» im Abarbeiten der Notfall-Checkliste.

### **Ausbildungsprogramm im Jet-Bereich**

Die Jet-Crews stehen Tag und Nacht bereit und fliegen schwer kranke oder verletzte Patienten aus der ganzen Welt zurück in die Heimat. Zu einer Jet-Crew gehören immer mindestens zwei Pilotin-



Im Gelände trainieren, begleitet von erfahrenen Crew-Mitgliedern.

nen oder Piloten, eine Flugärztin oder ein Flugarzt sowie eine Intensivpflegefachperson. Die Durchführung einer Repatriierung ist oft komplex – jedes Crew-Mitglied nimmt dabei ganz spezifische Aufgaben wahr. Regelmässiges Training ist deshalb essenziell.

Neue Intensivpflegefachpersonen und Ärzte belegen eine mehrtägige, von Berufskollegen geleitete Einführung im Rega-Center, bevor sie mindestens zwei Einsätze mit dem Ambulanzflugzeug in Begleitung eines Instructors absolvieren. Der Fokus des Grundprogramms liegt auf den Eigenheiten der Rega-Operation. Selbst wenn die neuen Crew-Mitglieder auf ihrem Fachgebiet ausgewiesene Spezialisten sind – mit der Versorgung von Patientinnen in der Kabine des Ambulanzjets müssen sie sich zuerst vertraut machen.

### Weiterbildung als andauernder Prozess

Von Experten geleitete Ausbildungsblöcke zu Beginn der Arbeitstätigkeit sind unabdingbar. Vor dem Hinter-

grund stetig wachsender Anforderungen, neuer Prozesse, Methoden und modernster Einsatzmittel spielt auch die kontinuierliche Weiterbildung eine wichtige Rolle. Sie geschieht beispielsweise in Form von medizinischen Simulationstrainings beim Schweizer Institut für Rettungsmedizin (SIRMED).

Im Helikopter- wie auch im Jet-Bereich wird eine Kultur des stetigen Lernens durch sogenannte Line- oder Standard-Checks gelebt: Einzelne Crewmitglieder werden auf Einsätzen von erfahrenen Berufskollegen beobachtet und gecoacht. Eine Cockpit-Crew beispielsweise wird vom «Check-Piloten» auf einem Einsatz begleitet. Dieser überprüft und bewertet sie während der Flugvorbereitung am Boden, vom Start bis zur Landung am Einsatzort. Er prüft, ob alle Verfahren exakt eingehalten werden. Auch der Umgang und die Zusammenarbeit mit der medizinischen Crew werden beurteilt. Nach dem Einsatz erfolgt ein gemeinsames Feedback sowie eine Einsatzbeurteilung, die sich an den diversen Vorschriften orientiert und auch allfälliges Verbesserungspotenzial aufzeigt.

## Ausbildungstag in Zweisimmen

Ein Trainingstag auf einer Einsatzbasis bildet den Abschluss der standardisierten Grundausbildung neuer Rega-Notärzte. Am frühen Morgen findet sich auf der Basis Zweisimmen eine Gruppe neuer Ärzte und erfahrener Instructoren ein. Das Verhalten im und um den Rettungshelikopter wird zunächst kurz im Theoriesaal, dann als Trockenübung im Hangar und schliesslich ausgiebig im Gelände und bei laufendem Rotor trainiert. Das Instruktorsteam wird mit einer erfahrenen Rettungssanitäterin ergänzt, damit die Inhalte möglichst umfassend und praxisnah vermittelt werden können.



# Noch flexibler im Einsatz

**Dank der Patienten-Isolationseinheit (PIU) kann die Rega hoch ansteckende Patienten effizient und sicher transportieren. Mit den Erfahrungen aus vielen Einsätzen entwickelte ein Projektteam Ideen, wie sich das bewährte Schutzsystem weiter optimieren lässt – für die Crews und die Patienten.**



PIU sowie Schutzkonzept haben sich bei Hunderten von Einsätzen bewährt. Nun werden sie weiterentwickelt.

Es sind anspruchsvolle Einsätze, und sie gehören zum Alltag der Rega-Crews: Patienten mit einer hoch ansteckenden Krankheit an Bord der Ambulanzjets in die Heimat zu repatriieren oder mit einem Rettungshelikopter zur medizinischen Weiterbehandlung in ein Zentrumsspital zu fliegen. Dank der Innovationskraft der Rega können die Crews solche Transporte effizient und sicher für alle Beteiligten durchführen.

Dazu ein Blick zurück: Der Ausbruch von Ebola 2014 in Westafrika machte deutlich, dass kaum sichere Transportkonzepte für hoch infektiöse Patienten existierten. Der Rega gab das den Anstoss, mit Partnern eine PIU (engl. patient isolation unit) für luftgebundene Transporte und ein entsprechendes Transportkonzept zu entwickeln. Der Anspruch: mit minimalem Personalaufwand ansteckende

Patienten sicher zu transportieren – nicht nur im Hinblick auf das Ebola-Virus, sondern generell anwendbar bei hoch ansteckenden Krankheiten. Es war eine komplexe Neuentwicklung, denn die Isolation muss nicht nur während des Flugs, sondern auf dem ganzen Transport, also von Spitalbett zu Spitalbett, gewährleistet sein. Bereits im Februar 2015 war die Rega in der Lage, eine Patientin aus dem Ebola-Gebiet in der PIU zu evakuieren.

### Gut geschützt und betreut

Seitdem bewährt sich die spezielle Schutzhülle. Da es sich bei der PIU um ein geschlossenes System handelt, muss die medizinische Crew während des Flugs keine Schutzkleidung tragen. Dank der ausgeklügelten Konstruktion hat sie jederzeit indirekten Zugang zum Patienten in der PIU und kann ihn medizinisch versorgen (siehe Bild rechts). Nach Ende der Ebola-Epidemie führten die Rega-Crews jährlich drei bis vier solche PIU-Transporte durch, beispielsweise für Patienten mit offener Tuberkulose. Als sich Anfang 2020 Covid-19 ausbreitete, konnte die Rega auf diese Erfahrungen zurückgreifen und hat seither mehrere Hundert Covid-Patienten in der PIU repatriert.

### Erfahrungsschatz nutzen

Der Wille, auch Bewährtes weiter zu optimieren, liegt in der DNA der Rega. Mit den im Einsatz gewonnenen Erfahrungen sollte die PIU nochmals verbessert werden. Dafür sorgte ein Projektteam aus verschiedenen Spezialisten: Rega-Chefarzt Roland Albrecht, Vertreter des Pflegedienstes Jet sowie des Rettungsdienstes Helikopter und der Design- und Entwicklungsbetrieb der Rega. Ihr Ziel war es, den Crews eine flexiblere und auch modulare Anwendung der PIU zu ermöglichen – und zwar im Ambulanzjet und im Rettungshelikopter gleichermassen.

Den Rega-Ingenieuren ist es gelungen, die PIU noch leichter und kompakter zu konzipieren, ein Gewinn bei den beschränkten Platzverhältnissen in der Kabine. So besitzt die gewölbte Haube neu Stützstäbe aus Karbon: leicht, aber äusserst stabil. Die Liegefläche bietet mehr Platz für die Patienten, die Trage ist ebenfalls leichter geworden und lässt sich von der Crew modular verwenden – also auch ohne Haube, sollte diese spontan doch nicht nötig sein. Kein Detail ist



Die Computerzeichnung aus dem Design- und Entwicklungsbetrieb zeigt das Modell der künftigen PIU.

zu klein für eine Verbesserung: Auf den die PIU umschliessenden Reissverschluss wirkt neu weniger Zug, was die Materialabnutzung minimiert.

### Mehr möglich im Einsatz

Eine weitere Neuerung eröffnet zusätzliche Möglichkeiten. Bisher hat der Hochleistungs-Partikelfilter am Fussende der PIU die kontaminierte Luft aus dem Inneren der Hülle in saubere umgewandelt und diese in die Umgebung abgegeben. Am Kopfende ist neu ein zweiter solcher Filter angebracht. Angetrieben werden die beiden Filter von einem Motor, der die Luft durch die Hülle saugt. Damit lässt sich auch im Inneren keimfreie Luft garantieren. Die Crews können die PIU so künftig auch für den Transport von immunsupprimierten Personen nutzen, also für Patienten, die vor oder nach einer Organtransplantation auf absolut keimfreie Luft angewiesen sind.

### Selbst prüfen und zulassen

In der Luftfahrt muss alles, was in einem Fluggerät mitfliegt, strengsten Anforderungen genügen und die Kontrolle durch eine unabhängige Stelle bestehen. Auch die neue PIU wird einem gründlichen Prüfverfahren unterzogen. Der grosse Vorteil des Rega-eigenen Entwicklungsbetriebs: Er ist von der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) zur Zulassung von Änderungen wie solche an der PIU akkreditiert und sorgt dafür, dass die PIU im Sommer 2023 für erste Einsätze zugunsten von Patienten bereit ist.

## «Aus Erfahrungen lernen für neue medizinische Möglichkeiten»

**Vor dem Ebola-Ausbruch 2014 gab es kaum ein zuverlässiges Konzept für luftgestützte Transporte von hoch infektiösen Patienten. Unter der Leitung von Rega-Chefarzt PD Dr. med. Roland Albrecht wurde die PIU entwickelt.**

### Was macht die PIU einzigartig?

Roland Albrecht: Unsere Eigenentwicklung zielt auf eine «closed isolation»: Der Patient wird vor dem Einlad in den Jet oder Helikopter in die PIU gelegt und verlässt diese erst wieder im Zielspital. Wesentlich ist dabei unser Transportkonzept, das den Ablauf eines solchen Einsatzes genau definiert. Unterwegs bleibt die PIU selbst bei einem plötzlichen Druckabfall in der Jet-Kabine luftdicht. Patientinnen und Patienten können wir in der PIU mit minimalem Personalaufwand sicher transportieren. Nach einem PIU-Einsatz müssen Jet oder Helikopter nicht speziell desinfiziert werden, sondern sind sofort wieder für den nächsten Einsatz bereit. Die PIU hat sich von Beginn an bewährt. Das hat sich auch in der Corona-Pandemie nochmals bestätigt: Wir waren bereit und konnten täglich Covid-infizierte Patienten fliegen. Insgesamt haben wir seit Ausbruch der Pandemie rund 450 Covid-infizierte Patientinnen und Patienten transportiert.



Dank eingelassener Handschuhe kann Chefarzt Roland Albrecht die Patientin in der PIU betreuen.

### Warum ist eine Weiterentwicklung dennoch nötig?

Roland Albrecht: Wir wollen das Beste für unsere Patienten und investieren laufend in den Ausbau der medizinischen Möglichkeiten an Bord unserer Luftrettungsmittel. Aus den vielen Einsatz-erfahrungen lernen wir, und es entstehen neue Ideen. Zum Beispiel: Wenn von der PIU keine Keime nach aussen dringen, dann können wir doch auch dafür sorgen, dass von aussen keine ins Innere gelangen, und so in Zukunft nicht nur hoch ansteckende, sondern auch immunsupprimierte Patienten transportieren. Die Zusammenarbeit mit unserem Design- und Entwicklungsbetrieb ist essenziell – er nimmt unsere Ideen auf, arbeitet sie aus und setzt sie zusammen mit externen Partnern um.

### Besteht weiteres Verbesserungspotenzial?

Roland Albrecht: Wir analysieren ständig weiter, schliesslich gewinnen wir täglich neue Erfahrungen dazu, und Stillstand ist nicht im Sinne der Rega. Wir werden uns auch künftig den vielfältigen Herausforderungen stellen und mit unseren Einsatzpartnern dafür sorgen, dass Patienten vom technischen und medizinischen Fortschritt profitieren. Das Augenmerk liegt dabei immer auf der Sicherheit der Crews und Dritter und der bestmöglichen medizinischen Versorgung der Patientinnen und Patienten.

# Im Blickpunkt 2022





MIT PREIS AUSGEZEICHNET

## Wissenschaftliche Studie

Seit Jahren befasst sich die Rega unter der Leitung ihres Chefarztes PD Dr. med. Roland Albrecht auch mit wissenschaftlichen Fragestellungen in der Notfallmedizin. Eine von mehreren im Jahr 2022 publizierten Studien mit dem Titel «Stability of drugs stored in helicopters for use by emergency medical services» schaffte es sogar in die weltweit höchstgerankte notfallmedizinische Fachzeitschrift, «Annals of Emergency Medicine».

Ziel der Studie war es, zu analysieren, ob Temperaturschwankungen und Vibrationen einen Einfluss auf die chemische Stabilität von häufig verwendeten Notfallmedikamenten, die im Notarzt-rucksack im Rettungshelikopter gelagert sind, haben. Als Testbasen wurden die Rega-Basen St. Gallen, eine typische Mittelland-Basis, und Samedan gewählt. Letztere liegt auf dem höchstgelegenen europäischen Flughafen.

Die Testmedikamente wurden über ein Jahr ununterbrochen im Helikopter gelagert.

Die Auswertung zeigte, dass selbst nach zwölf Monaten keines der getesteten Medikamente unerwünschte chemische Reaktionen zeigte und auch nach deutlicher Überschreitung des Verfalldatums kein Wirkstoffverlust gegenüber einer Referenzampulle nachgewiesen werden konnte. Diese überraschenden Resultate können ein Türöffner für eine allfällige Verlängerung des Verfalldatums sein – weitere Untersuchungen und Publikationen müssen folgen.

Die Studie wurde im Februar 2023 mit dem Martin-Kirschner-Preis ausgezeichnet. Er gilt als einer der renommiertesten Preise in Deutschland und wird alle zwei Jahre für wissenschaftliche Leistungen in der Notfallmedizin verliehen.



Ein Aspekt der wissenschaftlichen Untersuchung: Welche Auswirkungen haben tiefe Temperaturen auf Notfallmedikamente?

ANLÄSSE FÜR DIE BEVÖLKERUNG

## Gemeinsam 70 Jahre Rega gefeiert



Besucherinnen und Besucher strömten im August 2022 auf die Rega-Basis Bern.

Die Rega feierte am 2. Mai 2022 im Beisein von Bundespräsident Ignazio Cassis und mit Gästen aus Politik, Wirtschaft und Gesundheitswesen sowie mit Einsatzpartnern ihren 70. Geburtstag. In seiner Ansprache hob Cassis die besondere Bedeutung der Rega für das Schweizer Gesundheitswesen hervor.

Mehr als 3,6 Millionen Gönnerinnen und Gönner halten die Rega mit ihren Beiträgen in der Luft. Als Dank für die grossartige Unterstützung lud die Rega in ihrem Geburtstagsjahr die Bevölkerung an verschiedenen Anlässen dazu ein, einen Blick hinter die Kulissen der Luftrettung zu werfen. So fanden 2022 auf den Einsatzbasen Bern, Locarno und Sion Tage der offenen Tür statt, die insgesamt rund 30'000 Besucherinnen und Besucher anzogen. Diese nahmen die Gelegenheit wahr, die Einsatzfähigkeit der Rega und ihre Mitarbeitenden besser kennenzulernen.

TECHNOLOGIE

## Einsatzkräfte noch zuverlässiger aufbieten

Die Helikopter-Einsatzzentrale bietet bei Bedarf die Bergretter des Schweizer Alpen-Club SAC auf und koordiniert sie im Einsatz. Dazu setzt sie seit dem Jahr 2021 die App-basierte IT-Lösung Alpine Rescue Mission Control (ARMC) der Tessiner Firma DOS Group SA ein, an deren Entwicklung die Rega und die Alpine Rettung Schweiz (ARS) massgeblich beteiligt sind. Um die Lösung weiter zu verbessern und deren Betrieb langfristig sicherzustellen, haben die Rega und die ARS entschieden, die entsprechenden IT-Lösungen von der Tessiner Firma zu übernehmen. Dafür wurde unter dem



Das rasche Aufgebot von Rettungskräften und deren Koordination ist für die optimale medizinische Versorgung von Patientinnen und Patienten elementar.

Dach der zur Rega gehörenden Tochtergesellschaft Airmed AG die Firma sureVIVE SA gegründet. Mit diesem Engagement möchte die Rega einen weiteren Beitrag dazu leisten, dass Einsatzkräfte künftig noch zuverlässiger, einfacher und schneller aufgeboden werden können.

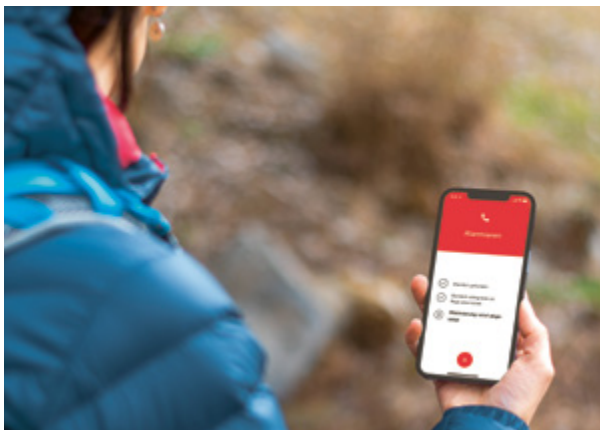
BASIS GENÈVE

## Investition für die Romandie

Mit einer neuen Vereinbarung zwischen dem Kanton Genève, dem Universitätsspital Genève (HUG) und der Rega wird die jahrzehntelange, partnerschaftliche Zusammenarbeit zugunsten von Patientinnen und Patienten fortgesetzt. Die Rega wird künftig in Genève einen neuen Helikopter vom Typ Airbus Helicopters H145 mit fünf Rotorblättern stationieren. Dazu muss sie zuerst den bestehenden Hangar vergrössern. Beim Umbau der Basis werden Schlafzimmer für die Crews gebaut, die sich künftig auch in der Nacht auf der Basis aufhalten werden. Diese Erhöhung der nächtlichen Einsatzbereitschaft verbessert die medizinische Versorgung aus der Luft für die Bevölkerung in der ganzen Region.



Rund 400 Einsätze fliegt die Genfer Crew jährlich.



Noch übersichtlicher: Die Alarmierung mit der Rega-App spart im Notfall Zeit.

ALARMIERUNG

## Neue Version der Rega-App

Innovation zugunsten von Patientinnen und Patienten: Die Rega hat ihre Notfall-App weiter verbessert und eine neue Version entwickelt. Seit April 2022 ist die bewährte App noch intuitiver zu bedienen. Daneben schafft die Rega mit der neuen Version der App die technischen Voraussetzungen für künftige Modernisierungen.

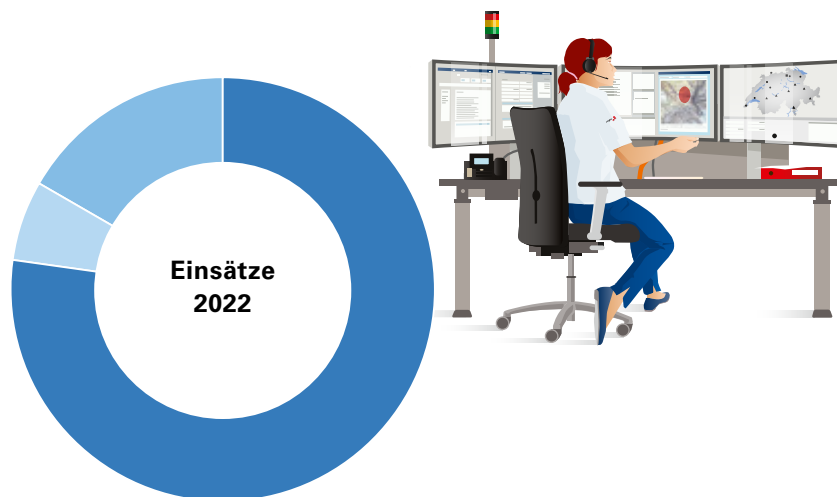
Die Rega-App wurde im Jahr 2011 lanciert und war die erste Notfall-App der Schweiz, mit der Standortdaten an eine Einsatzzentrale übermittelt werden konnten. Über 1,6 Millionen Mal wurde sie heruntergeladen und hat sich bei Tausenden Rettungseinsätzen bewährt. Bei der Alarmierung via Rega-App wird der Standort der alarmierenden Person automatisch in die Einsatzzentrale der Rega übermittelt. Dabei wird eine Telefonverbindung in die Einsatzzentrale aufgebaut und der Standort der alarmierenden Person auf einer Karte dargestellt – das spart im Notfall wertvolle Zeit.

# Tätigkeit 2022



## So viele Einsätze wie nie zuvor

Die Rega verzeichnet das bisher intensivste Jahr ihrer Geschichte: Die Einsatzzentrale organisierte insgesamt rund 21'000 Einsätze, so viele wie noch nie zuvor. Das sind im Durchschnitt 58 Einsätze pro 24 Stunden und 16,5 Prozent mehr als im Vorjahr. Dabei waren sowohl die 20 Rega-Helikopter als auch die drei Ambulanzjets der Rega so häufig in der Luft wie noch nie.



	2022	2021	+/-
Total Einsätze	<b>20'992</b>	18'017	+16.5 %
■ Helikopter	<b>16'256</b>	14'330	+13.4 %
■ Jet/Linie	<b>1'292</b>	980	+31.8 %
■ Übrige Einsätze <sup>1</sup>	<b>3'444</b>	2'707	+27.2 %

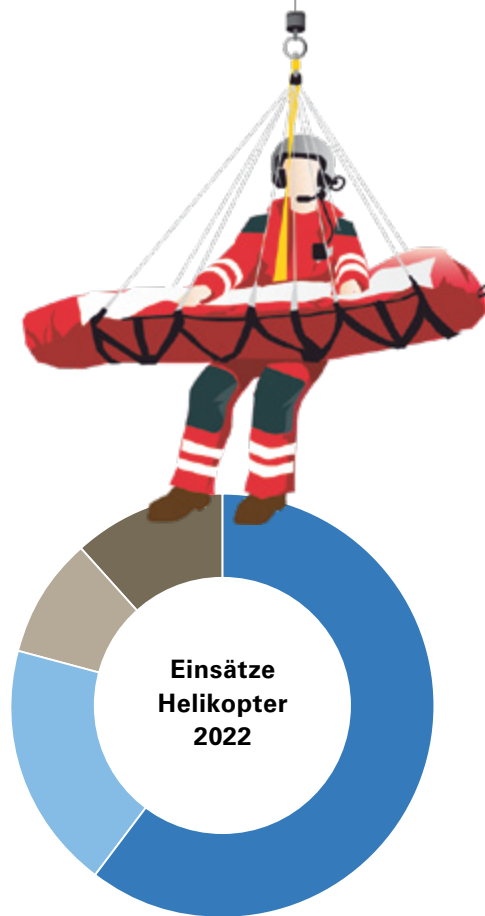
<sup>1</sup> Transporte mit Ambulanzen, Einsätze zugunsten Schweizer Alpen-Club SAC, Spéléo-Secours, Redog etc.

## Einsätze Helikopter

Die Helikopter-Einsatzleiterinnen und -leiter der nationalen Luftrettungszentrale der Rega koordinieren die Einsätze der 14 über die ganze Schweiz verteilten Rega-Basen sowie Einsätze von Partnerorganisationen. Im letzten Jahr organisierten sie insgesamt 16'256 Helikoptereinsätze (+ 13,4 %). Zugenommen haben sowohl die Rettungseinsätze der Helikopter-Crews am Ereignisort (9'813, + 16,2 %) als auch die Zahl der Verlegungsflüge von kleineren Spitälern in Zentrumsspitäler (3'057, + 7,1 %). Ebenfalls häufiger als im Vorjahr waren die Rega-Helikopter nachts in der Luft (3'179, + 15,8 %), was jedem vierten Einsatz eines Rega-Helikopters entspricht. Die Anzahl der von der Rega-Einsatzzentrale organisierten Contadino-Einsätze stieg auf 1'534 (+ 5,1%): Diese Transporte von verletzten oder toten Nutztieren zugunsten der Berglandwirtschaft führen kommerzielle Helikopter-Transportunternehmen im Auftrag der Rega aus.

	2022	2021	+/-
Total Einsätze Helikopter	<b>16'256</b>	14'330	+ 13.4 %
davon Nachteinsätze	<b>3'179</b>	2'745	+ 15.8 %
■ Primäreinsätze <sup>1</sup>	<b>9'813</b>	8'444	+ 16.2 %
■ Sekundäreinsätze <sup>2</sup>	<b>3'057</b>	2'854	+ 7.1 %
■ Einsätze Bergbauern	<b>1'534</b>	1'460	+ 5.1 %
■ Spezielle Einsätze <sup>3</sup>	<b>1'852</b>	1'572	+ 17.8 %

- <sup>1</sup> Notfalleinsätze direkt am Ort des Ereignisses  
<sup>2</sup> Verlegungen Spital-Spital, Neonatologie, Organtransporte  
<sup>3</sup> Nicht medizinische Rega-Einsätze (Such-, Routensicherungs- und Rekognoszierungsflüge für Einsatzpartner) und durch Fremdhelikopter geleistete Einsätze



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

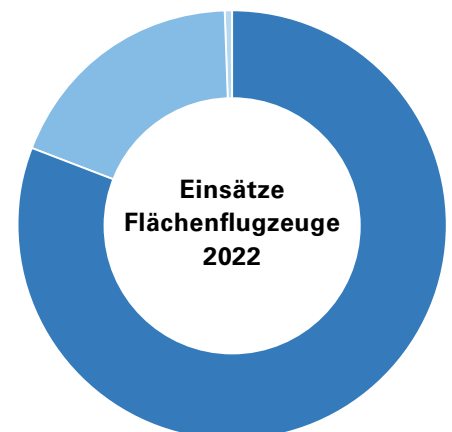


Mit den drei Ambulanzjets, ausgerüstet wie fliegende Intensivstationen, fliegt die Rega Patientinnen und Patienten zurück in die Heimat.

## Einsätze Flächenflugzeuge

Im vergangenen Jahr repatriierten die Rega-Crews abermals mehr Patientinnen und Patienten aus dem Ausland als im Vorjahr (1'278, + 31,8 %). Die drei Ambulanzjets der Rega starteten zu 1'045 Einsätzen und flogen dabei ebenso viele Patientinnen und Patienten zurück in ihre Heimat (+ 21,7 %). Die drei Rega-Jets waren länger in der Luft als im Vorjahr: Die Anzahl Flugstunden (4'925, + 6,3 %) entspricht dem bisher höchsten Wert.

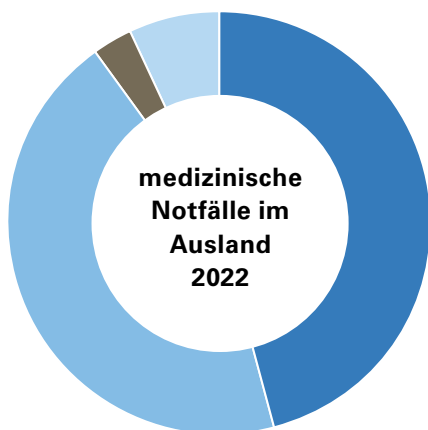
233 Patientinnen und Patienten repatriierte die Rega an Bord von Linienflugzeugen (+ 108,0 %). Diese ökonomische und ökologische Alternative zum Ambulanzjet wird immer dann eingesetzt, wenn der Zustand der Patientin oder des Patienten stabil genug ist, keine negativen Auswirkungen auf Mitreisende zu erwarten und ausreichend Sitzplätze an Bord des Linienflugzeugs verfügbar sind. 69 Patienten (+ 155,6 %) wurden in Begleitung eines Flugarztes oder einer Intensivpflegefachperson der Rega in einem Linienflugzeug repatriiert. Die Anzahl unbegleiteter Repatriierungen beläuft sich auf 164 (+ 92,9 %): In diesen Fällen organisiert die Rega-Einsatzzentrale den Rücktransport für Patienten, die ihre Heimreise ohne Begleitung antreten können.



	2022	2021	+/-
Total Einsätze	<b>1'292</b>	980	+ 31.8 %
■ Ambulanzjets	<b>1'045</b>	859	+ 21.7 %
■ Linienflugzeuge	<b>240</b>	116	+ 106.9 %
■ Eingecharterte Flugzeuge	<b>7</b>	5	+ 40.0 %

## 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 1'088 Patienten (+ 29,7 %) im Ausland. Die medizinische Abklärung führte in 1'278 Fällen zu einer Repatriierung mit dem Ambulanzjet der Rega oder mit 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.



	2022	2021	+/-
Total Patienten	<b>2'366</b>	1'809	+ 30.8 %
■ Medizinische Beratung	<b>1'088</b>	839	+ 29.7 %
■ Repatriierung in Rega-Ambulanzjet	<b>1'045</b>	858	+ 21.8 %
■ Repatriierung in Linienflug begleitet	<b>69</b>	27	+155.6 %
■ Repatriierung in Linienflug nicht begleitet	<b>164</b>	85	+ 92.9 %

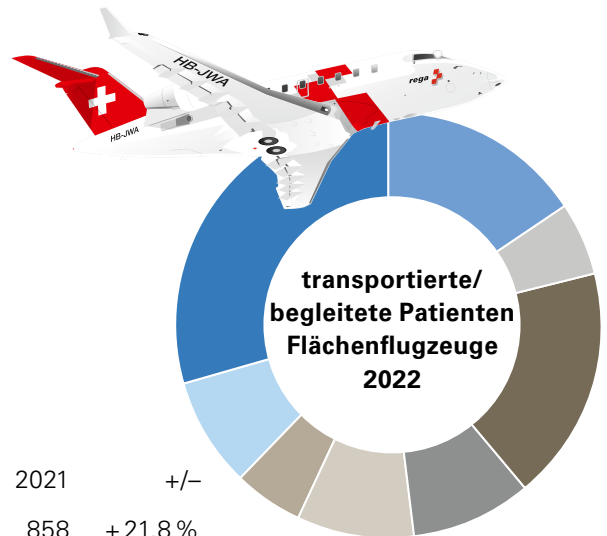


Die Beratungsärztinnen und -ärzte helfen bei medizinischen Problemen im Ausland telefonisch weiter und entscheiden darüber, ob eine Repatriierung im Ambulanzjet oder an Bord eines Linienflugzeuges angezeigt ist.



# Transportierte Patientinnen und Patienten

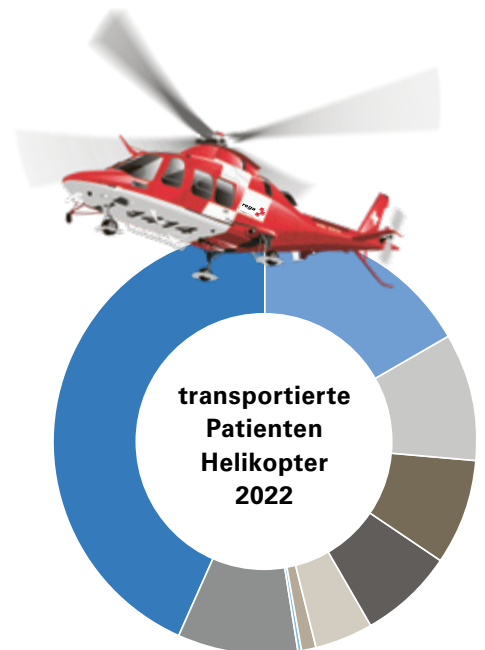
Insgesamt transportierten die Rega-Crews 14'207 Patientinnen und Patienten (+ 15,7 %) an Bord ihrer Luftfahrzeuge. Im Durchschnitt halfen die Einsatz-Crews somit 39 Patientinnen und Patienten pro Tag.



	2022	2021	+/-
Total Patienten	<b>1'045</b>	858	+ 21.8 %
Verletzungen Extremitäten	<b>164</b>	109	+ 50.5 %
Verletzungen Schädel-Hirn-Traumata	<b>57</b>	45	+ 26.7 %
Andere Verletzungen	<b>186</b>	83	+124.1 %
Erkrankungen Herz-Kreislauf	<b>95</b>	71	+ 33.8 %
Erkrankungen Schlaganfall	<b>94</b>	75	+ 25.3 %
Erkrankungen Magen-Darm	<b>55</b>	27	+103.7 %
Erkrankungen bösartige Tumore	<b>86</b>	44	+ 95.5 %
Andere Erkrankungen	<b>308</b>	404	- 23.8 %

## Schwankungen bei den Einsatz- und Patientenzahlen

Die Zahl der transportierten Patienten und die der Einsätze sind jeweils nicht deckungsgleich. Dies, weil entweder mehrere Patienten an Bord sein können oder auch Flüge ohne Patienten stattfinden, etwa bei ergebnislosen Suchflügen eines Rega-Helikopters. Die Einsatzzahlen der Helikopter unterliegen natürlichen Schwankungen und spiegeln die Wetterbedingungen, das Freizeitverhalten und die Reisetätigkeit der Schweizer Bevölkerung sowie ausländischer Touristen in der Schweiz wider. Das vergangene Jahr war gemäss MeteoSchweiz das sonnigste und wärmste Jahr seit Messbeginn, was ein Grund für eine erhöhte Einsatzfähigkeit insbesondere während der Sommermonate war. Auch die Anzahl Repatriierungen schwankt, und die Einsatzfähigkeit der Rega-Jets ändert sich entsprechend der Reise- und Arbeitstätigkeit der Schweizer Bevölkerung im Ausland. Die Zunahme der Auslandseinsätze der Rega spiegelt die Wiederaufnahme der internationalen Reisetätigkeit der Schweizer Bevölkerung wider. Diese war während der Corona-Pandemie deutlich zurückgegangen.



	2022	2021	+/-
Total Patienten	<b>12'929</b>	11'314	+ 14.3 %
Wintersportunfälle	<b>2'152</b>	1'715	+ 25.5 %
Arbeitsunfälle	<b>1'297</b>	1'179	+ 10.0 %
Verkehrsunfälle	<b>1'040</b>	882	+17.9 %
Bergunfälle	<b>917</b>	860	+ 6.6 %
Sportunfälle	<b>567</b>	572	- 0.9 %
Flugunfälle	<b>166</b>	125	+ 32.8 %
Lawinenunfälle	<b>43</b>	62	- 30.6 %
Andere Ursachen	<b>1'174</b>	834	+ 40.8 %
Krankheiten	<b>5'573</b>	5'085	+ 9.6 %



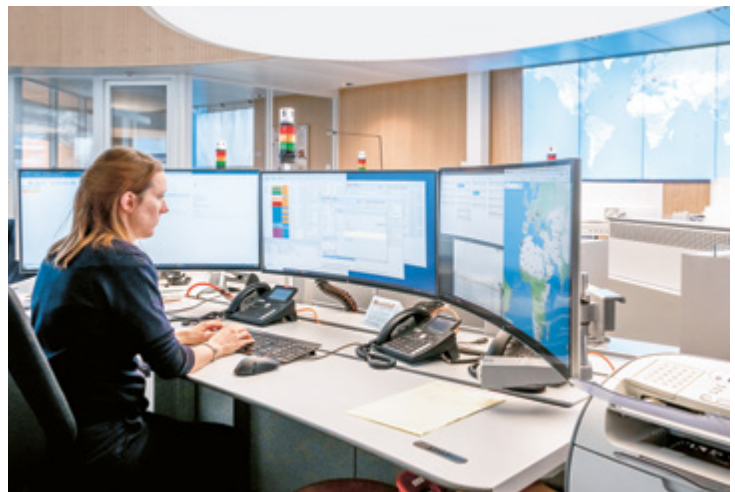
Leistungsstark, geräumig und hoch präzise: ein Helikoptertyp für alle Einsatzbasen.

## Erneuerung der Helikopterflotte

Die Rega stellt für die Schweiz die medizinische Grundversorgung aus der Luft rund um die Uhr sicher. Die Zuverlässigkeit ihrer Flotte ist dabei ein entscheidender Faktor. Deshalb werden die 2009 beschafften Gebirgshelikopter des Typs Agusta-Westland Da Vinci, die sich im Einsatz bewährt haben, ab 2024 von den modernen und leistungsstarken Airbus Helicopters H145 mit Fünfblattrotor abgelöst. Beim neuen H145 handelt es sich um einen technisch ausgereiften und sehr leistungsstarken Helikopter, welcher sich für Einsätze im Hochgebirge empfiehlt. Er verfügt ausserdem über eine grosszügige Kabine mit ausreichend Platz für medizinische Geräte und allfällige medizinische Interventionen, was vor allem bei Verlegungsflügen von Intensivpatienten wichtig ist. Die Rega investiert insgesamt mehr als 200 Millionen Schweizer Franken, worin die Kosten für medizinische Ausrüstung, Ausbildung und Ersatzteile enthalten sind. Durch die Schaffung einer Einheitsflotte wird künftig auf allen Helikopterbasen derselbe Helikoptertyp im Einsatz stehen. Das bringt Vereinfachungen in der Wartung, lässt Einsparungen bei der Beschaffung und Bewirtschaftung von Ersatzteilen zu, und der Trainingsaufwand der Crews reduziert sich.

## Rega unterstützt Behörden

Wie schon während der Corona-Pandemie unterstützte die Rega die Schweizer Behörden auch im Jahr 2022: Sie fungiert seit September letzten Jahres im Auftrag des Koordinierten Sanitätsdienstes des Bundes (KSD) als nationale Koordinationsstelle für die Aufnahme von behandlungsbedürftigen Zivilpersonen aus der Ukraine. Die nationale Koordinationsstelle führt die Dossiers zu den vom ukrainischen Gesundheitsministerium vorgeschlagenen Patienten und kümmert sich um den Informationsfluss zwischen den ukrainischen Behörden, dem zu diesem Zweck eingerichteten Medical Board, den Schweizer Zielspitälern sowie den am Transport beteiligten Stellen. Die Rega steht dem Medical Board bei der medizinischen



In der Jet-Einsatzzentrale werden die Ambulanzflüge organisiert.

Beurteilung der Transportfähigkeit von Patienten beratend zur Seite. Bis Mitte März 2023 flog die Rega 24 Patientinnen und Patienten auf neun Flügen an Bord ihrer Ambulanzjets in die Schweiz. Der Transport mit dem Rega-Jet erfolgte jeweils ab einem Flughafen in Polen.

## Neuer H145 auf der Basis Sion im Einsatz



Am 17. Dezember 2022 nahm der neue Rega-Helikopter mit der Immatrikulation HB-ZQO seinen Dienst auf der Einsatzbasis Sion auf.

Die Rega betreibt ein schweizweites Netz von 14 Einsatzbasen mit 20 Rettungshelikoptern – darunter auch eine Einsatzbasis auf dem Flugplatz Sion. Seit Dezember 2022 ist dort der erste Rettungshelikopter vom Typ Airbus Helicopters H145 der Rega mit Fünfblattrotor im Hangar des Helikopterunternehmens Héli-Alpes SA stationiert und für Patientinnen und Patienten im Einsatz.

Der Kanton Wallis hatte im März 2022 darüber informiert, dass die Mandate für die Luftrettung in einem Ausschreibungsverfahren vergeben würden. Weil die Rega ihr Luftrettungsdispositiv auch der Walliser Bevölkerung zur Verfügung stellen möchte, hatte sie ein entsprechendes Gesuch bei der zuständigen Kantonalen Walliser Rettungsorganisation (KWRO) eingereicht: Die Rega bewarb sich für einen Leistungsauftrag mit ihren bestehenden Einsatzbasen als Ergänzung zu den Walliser Luftrettungsorganisationen. Ende November 2022 entschied die KWRO jedoch, dass weiterhin Air-Glaciers und Air Zermatt die Luftrettung des Kantons Wallis sicherstellen sollen. Die Rega reichte dagegen Beschwerde ein. Der Entscheid des Walliser Staatsrates dazu steht noch aus.

## Engere Zusammenarbeit

Vertreter von Appenzell Inner- und Ausserrhoden haben im Februar 2022 mit der Rega eine Leistungsvereinbarung für die Zusammenarbeit im Bereich Luftrettung und präklinischer Notfallmedizin unterzeichnet. Sie formalisiert die bestehende Kooperation und umfasst alle Luftrettungseinsätze und Verlegungsflüge von und zu Spitälern. Die Rega stellt die Luftrettung in beiden Kantonen an 365 Tagen im Jahr sicher und koordiniert alle Luftrettungsmittel.

In den beiden Kantonen unterstützen rund 39'000 Personen die Rega mit ihrem Gönnerbeitrag.



v. l. n. r.: Roland Albrecht (Leiter Medizin, Rega), Philipp Simmen (Leiter Helikopter Einsatz, Rega), Ernst Kohler (CEO Rega), Monika Rüegg Bless (Vorsteherin Gesundheits- und Sozialdepartement AI), Yves Noël Balmer (Vorsteher Departement Gesundheit und Soziales AR), Thomas Holderegger (Stiftungsrat, Rega)

## Das Low Flight Network wird weiter ausgebaut



Instrumentenflugrouten verbessern die medizinische Versorgung der Schweiz.

Die Rega-Crews können dank Instrumentenflugverfahren einzelne Schweizer Zentrumsspitäler bei schlechtester Sicht im Blindflug auf vordefinierten Routen anfliegen und Alpenübergänge auf Flugrouten des «Low Flight Network» (LFN) überfliegen. Damit können sie Menschen in Not in Zentrumsspitäler fliegen bei Wetterbedingungen, die einen Anflug noch vor einigen Jahren verunmöglicht hätten.

Weil die Politik das LFN als kritische, nationale Infrastruktur eingestuft hat, ist der Bund seit August 2021 für dessen weiteren Ausbau verantwortlich. Im Jahr 2022 bewilligte das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) die Instrumentenflugverfahren auf die Kantonsspitäler Luzern und St. Gallen, das Ostschweizer Kinderspital sowie den Waffenplatz St. Gallen Breitfeld. Im Dezember 2022 reichte die Rega die Anträge für die An- und Abflugverfahren an den Universitätsspitalern Genf (HUG) und Lausanne (CHUV) ein. Immer noch beim BAZL hängig sind die bereits 2021 eingereichten Anträge für die Nutzung der vorhandenen IFR-Infrastruktur am Flugplatz Locarno während der Betriebszeiten und am Flugplatz Les Eplatures ausserhalb der Betriebszeiten wie auch die Mitnutzung der militärischen Verfahren am Waffenplatz Frauenfeld/Kantonsspital Frauenfeld. Die Nutzung ausserhalb der Betriebszeiten ist für die Rega deshalb so wichtig, weil sich Rettungseinsätze an keine Tageszeit halten. Sie setzt sich darum im Sinne von Patientinnen und Patienten dafür ein, die IFR-Infrastruktur auch ausserhalb der Betriebszeiten von Flugplätzen – also beispielsweise in der Nacht – uneingeschränkt nutzen zu dürfen.

## Neue Spitallandeplätze

Zur Erhöhung der Sicherheit von Patienten und Crews setzt sich die Rega für eine Modernisierung von Spitallandeplätzen in der Schweiz ein. Sie berät und unterstützt die Spitäler bei Bau- oder Sanierungsprojekten und beteiligt sich teilweise an den Kosten. Im vergangenen Jahr konnten mehrere modernisierte Landeplätze in Betrieb genommen werden, bei denen die Rega in die Realisierung involviert war, und zwar beim Kantonsspital Uri sowie bei den Spitalern Illanz und La Chaux-de-Fonds. Diese Landeplätze entsprechen nun bezüglich Grösse, maximaler Belastung, Beleuchtung und anderer für die Sicherheit relevanter Faktoren dem aktuellen Standard.



Der neue Landeplatz auf dem Dach des Spitals La Chaux-de-Fonds.



Die Rega verfolgt ihre Vision «Retten bei jedem Wetter» weiter.

## Kaufvertrag für «Icebird» aufgehoben

Die Rega und der italienische Helikopterhersteller Leonardo hoben im September 2022 den Kaufvertrag für drei neue, voll enteiste Rettungshelikopter des Typs AW169-FIPS auf. Die Auslieferung der drei Rettungshelikopter war für das Jahr 2023 vorgesehen gewesen. Die Rega erhält die bereits geleisteten Anzahlungen vollumfänglich zurück. Zu diesem Schritt kam es, weil der neue Helikopter nicht gemäss den vertraglich vereinbarten Spezifikationen entwickelt werden konnte. Die Auswertungen mehrerer Testflüge zeigten, dass die neu konzipierte Enteisungsanlage zwar grundsätzlich funktionierte, der Helikopter damit jedoch nicht mehr die vereinbarten hohen Leistungsanforderungen der Rega erfüllte.

Die Rega und Leonardo waren sich von Beginn an bewusst, dass dies ein Pionierprojekt war, für dessen Realisierung es keine Garantie geben konnte. Trotz und gerade wegen der aktuell noch verbleibenden technischen Limiten wird die Rega ihre Vision einer wetterunabhängigen Luftrettung weiterverfolgen, um künftig noch mehr Menschen in Not zu helfen.

## Erfolgreich durch CAMTS rezertifiziert

Im August 2022 hat die Rega die Rezertifizierung der Commission on Accreditation of Medical Transport Systems (CAMTS) erneut erfolgreich bestanden. Die Rega lässt sowohl ihre Luftrettung mit Rettungshelikoptern und Ambulanzjets als auch die ärztlich begleiteten Repatriierungen zertifizieren. Sie ist die einzige europäische Organisation, welche die entsprechenden Kriterien in dieser Form erfüllt. Als Grundlage für die Rezertifizierung diente ein mehrwöchiges Prüfverfahren. CAMTS ist eine unabhängige und internationale Non-Profit-Organisation, die medizinische Transportunternehmen nach aktuellen wissenschaftlichen Kriterien prüft und zertifiziert.



Qualitativ hochstehende Luftrettung für Patienten betreiben und sich dabei laufend weiter verbessern.

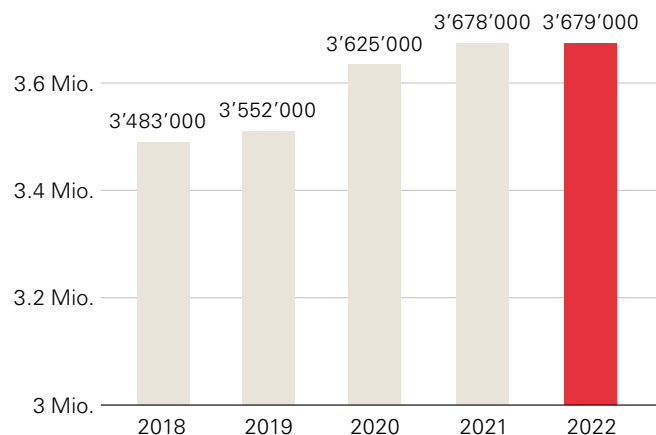
# Kennzahlen 2022

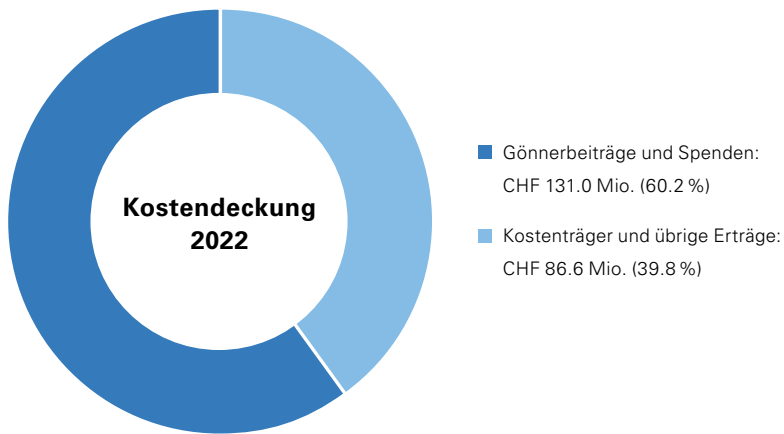
**Die Rega ist eine selbstständige, private und gemeinnützige Stiftung. Mit insgesamt 3,679 Millionen Gönnerinnen und Gönnern ist sie fest in der Schweizer Bevölkerung verankert. Ihre Leistungen erbringt die Rega ohne Subventionen der öffentlichen Hand und politisch unabhängig. Sie ist fester Bestandteil der medizinischen Grundversorgung der Schweiz und trägt mit ihrer Tätigkeit zur Qualität des Wohn-, Wirtschafts- und Tourismusraums Schweiz bei.**

## 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 2022 waren insgesamt 3,679 Millionen Gönnerinnen und Gönnern im System der Rega erfasst. Im vergangenen Jahr haben sich 121'693 Personen neu für eine Rega-Gönnerschaft entschieden. Dies entspricht einem Nettozuwachs gegenüber dem Vorjahr von 1'301 Gönnerinnen und Gönnern.

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





## Finanzielle Entwicklung und Investitionen

Im Geschäftsjahr 2022 betrug der Betriebsertrag der Rega 213,2 Millionen Franken. Demgegenüber stand ein Betriebsaufwand von 177,6 Millionen Franken. Daraus resultiert ein positives Betriebsergebnis von 35,6 Millionen Franken. Das Jahresergebnis beträgt 16,0 Millionen Franken. Im Jahr 2022 unterstützten die Gönnerinnen und Gönner die Rega mit Gönnerbeiträgen, Zuwendungen und Spenden in der Höhe von 131,0 Millionen Franken und trugen so rund 60,2 Prozent der Gesamtkosten. Die übrigen 39,8 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 2022 im Überblick

<b>Anzahl organisierte Einsätze</b>	<b>20'992</b>
Einsätze Helikopter	16'256
Einsätze Flächenflugzeuge	1'292
Übrige Einsätze <sup>1</sup>	3'444
Gönnerbeiträge und Spenden (Mio. CHF)	131.0
Anzahl Gönner (Mio.)	3.679
Anzahl Mitarbeitende <sup>2</sup>	407
Betriebsertrag (Mio. CHF)	213.2
Betriebsaufwand (Mio. CHF)	177.6
Betriebsergebnis (Mio. CHF)	35.6
Bilanzsumme (Mio. CHF)	645.0

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

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



Die ausführliche Jahresrechnung 2022 finden Sie unter [report.rega.ch/2022](https://report.rega.ch/2022)

# Stiftungsrat



Michael Hobmeier



Christian Kern



Patrizia Pesenti



Paul Hälg



Josef Meier



Heidi Hanselmann



Thomas P. Emmerich



Adrian Amstutz



Franz Stämpfli



Thomas Holderegger



Markus Furrer



Thomas von Wyl



Petra Gössi



Gabriele Casso



Richard Brogle

## 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

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

Josef Meier, Wettingen, seit 2013  
Mitglied des Ausschusses

Heidi Hanselmann, Walenstadt, seit 2010

Thomas P. Emmerich, Riehen, seit 2011

Adrian Amstutz, Schwanden, seit 2013

Franz Stämpfli, Innertkirchen, seit 2015

Thomas Holderegger, Waldstatt, seit 2015

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

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

Petra Gössi, Küssnacht am Rigi, ab 2023

Gabriele Casso, PD Dr. med., Sorengo,  
ab 2023

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

## Ausgetreten per Ende 2022

Marco Maggiorini, Prof. Dr. med.,  
Schindellegi, von 2011 bis 2022

Gabi Huber, Dr. iur., Altdorf, von 2015 bis  
2022, Mitglied des Ausschusses

Gerold Biner, Zermatt, von 2015 bis 2022

## Medizinische Kommission

Christian Kern, Prof. Dr. med., Vorsitz

Gabriele Casso, PD 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

Stephan Zeller, Vertreter Kanton Wallis

Andy Scheurer, Vertreter Spéléo-Secours

Markus Denzler, Vertreter Polizeikomman-  
danten

Marc Ziegler, Vertreter Seilbahnen Schweiz

Sibylle Frey, Vertreterin Schweizer  
Luftwaffe

Roman Burkart, 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 2023



# Geschäftsleitung



Von links: Heinz Leibundgut, Andreas Lüthi, Ernst Kohler, Philipp Simmen, Daniel Landert (designierter Leiter Jet Einsatz ab 1. Juni 2023), Roland Albrecht, David Müller. Auf dem Bild fehlt: Urs Nagel.

## Organigramm per 1. Januar 2023

### STIFTUNGSRAT

**Stiftungsrat**  
**Ausschuss des Stiftungsrates**

**KOMMISSIONEN**  
**Medizinische Kommission**  
**Finanzkommission**

### GESCHÄFTSLEITUNG

**CEO/Vorsitzender der GL**  
Ernst Kohler

**Medizin**

Roland Albrecht

**Kommunikation und Gönner**

David Müller

**RESSORT**

**Sicherheit und Qualität**

Stefan Isler

**Jet Einsatz**

Urs Nagel

**Helikopter Einsatz**

Philipp Simmen

**Helikopter Verfahren  
und Training**

Heinz Leibundgut

**Betrieb**

Andreas Lüthi

# 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 Einsatztätigkeit richtet sich nach den Grundsätzen des Roten Kreuzes.

## Unsere Gönnerinnen und Gönner

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

Unsere Gönnerinnen und Gönner geniessen im Falle eines 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 & 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 Vorsorgestiftungen 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 18. Oktober 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.



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.



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.



## 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.



1966

## Gönnerschaft als Selbsthilfe

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





## 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-601 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-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 schwerstkranke Patienten im Rega-Helikopter und -Jet mit einer Herz-Lungen-Maschine betreut werden.



## 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.



## 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.



## 2011

### Per «Blindflug» zum Insspital

27. Juli: Die Rega fliegt dank satellitengestützter Navigation mit dem GPS-Anflugverfahren das Berner Insspital 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.



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



## 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 schweizweiten Netzes aus IFR-Flugrouten fast rund um die Uhr im Einsatz zu nutzen.



## 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.



## 2019

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



### 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.



## 2016

### Retten bei schlechter Sicht dank IFR-Flugroutennetz

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



## 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 der Rettungssanitäterin auch dann, wenn der Rettungshelikopter beispielsweise wetterbedingt nicht fliegen kann.



## 2022

### Entscheid für Einheitsflotte

Im März beschafft die Rega neun H145 mit innovativem Fünfblattrotor, im Dezember wird der Kaufvertrag für zwölf weitere Helikopter dieses Typs unterzeichnet. Ab 2024 stehen sie als Ersatz für die bewährte Da-Vinci-Flotte im Einsatz.

# Die Rega in Zahlen



**458**

---

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



**1'292**

---

Einsätze organisierte die Rega-Einsatzzentrale 2022 zugunsten von Patientinnen und Patienten im Ausland.



**3'679'000**

---

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



# 14

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



# 14'207

Patientinnen und Patienten transportierte die Rega 2022 an Bord ihrer Ambulanzjets und Rettungshelikopter.



# 20'992

Einsätze koordinierte die Einsatzzentrale der Rega im vergangenen Jahr.



# 400

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



# 16'256

Helikoptereinsätze organisierte die Rega-Einsatzzentrale im Jahr 2022 in der Schweiz.



# 3'179

Mal waren die Helikopter-Crews nach Einbruch der Dunkelheit für Patienten unterwegs.

# Den Jahresbericht 2022 finden Sie auch online unter [report.rega.ch/2022](https://report.rega.ch/2022)

## Rega-Center

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

## Rega 1, Zürich

Überlandstrasse 299, 8600 Dübendorf  
Telefon 044 802 20 20

## Rega 2, Basel

Postfach, 4030 Basel  
Telefon 061 325 29 66

## Rega 3, Bern

Flugplatzstrasse 1, 3123 Belp  
Telefon 031 819 65 11

## Rega 4, Lausanne

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

## Rega 5, Untervaz

Polenlöserweg 30a, 7204 Untervaz  
Telefon 081 300 09 99

## Rega 6, Locarno

Via Aeroporto 15, 6596 Gordola  
Telefon 091 820 50 00

## Rega 7, St. Gallen

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

## Rega 8, Erstfeld

Reussstrasse 40, 6472 Erstfeld  
Telefon 041 882 03 33

## Rega 9, Samedan

Plazza Aviatica 6, 7503 Samedan  
Telefon 081 851 04 04

## Rega 10, Wilderswil

Bönigstrasse 17, 3812 Wilderswil  
Telefon 033 828 90 30

## Rega 12, Mollis

Flugplatz, 8753 Mollis  
Telefon 055 614 55 55

## Rega 14, Zweisimmen

Lischerengasse 5, 3770 Zweisimmen  
Telefon 033 729 10 30

## Rega 15, Genf

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

## Rega 18, Sion

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

## Trainingsbasis, Grenchen

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

## Kontaktadresse

Schweizerische Rettungsflugwacht Rega  
Postfach 1414, 8058 Zürich-Flughafen  
Telefon 044 654 33 11, Fax 044 654 33 22  
[www.rega.ch](http://www.rega.ch)  
Postkonto 80-637-5

## Alarmnummern

Schweiz 1414  
International +41 333 333 333

## Gönner-Service

Rega-Center  
Postfach 1414, 8058 Zürich-Flughafen  
Telefon Schweiz 0844 834 844  
Telefon international +41 44 654 32 22  
Fax 044 654 32 48  
[www.rega.ch/kontakt](http://www.rega.ch/kontakt)

## Mediendienst

Telefon 044 654 37 37  
[mediendienst@rega.ch](mailto:mediendienst@rega.ch)

## Impressum

**Herausgeberin** Schweizerische Rettungsflugwacht Rega  
Postfach 1414, 8058 Zürich-Flughafen

**Redaktion** Mathias Gehrig, Karin Hörhager, David Müller,  
Adrian Schindler, David Suchet, Karin Zahner, Jérôme Zaugg,  
Corina Zellweger

**Fotos** Markus Enderlin (Titelbild), Adrian Bretscher, Mathias Gehrig,  
Karin Hörhager, Kanton Appenzell Innerrhoden, Eliana Köpfl,  
Leonardo Helicopters, Peter Lewis, Tom Lüthi, Laurent Racine,  
Adrian Schindler, Roger Schlatter, David Suchet, Jérôme Zaugg

**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](http://www.rega.ch) erhältlich.

© April 2023. Alle Rechte vorbehalten, Abdruck  
mit Quellenangabe erlaubt.

