







Inhalt

Rega 2017

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

Jahresbericht 2016

Tätigkeit 2016	28–31
Leitbild	32
Stiftungsrat	33
Governance und Compliance	34–35
Die Rega 2016	36
Geschäftsleitung	37

regga 



«Die Rega darf nicht stillstehen.»



Ulrich Graf



Ernst Kohler

Die Rega ist als medizinische Grundversorgerin aus dem Schweizer Gesundheitswesen nicht mehr wegzudenken. Seit ihrer Gründung vor 65 Jahren hat sie sich den Bedürfnissen der Bevölkerung, dem technischen Fortschritt und strukturellen Wandel immer wieder angepasst. Und mehr denn je gilt: Die Rega darf nicht stillstehen, wenn sie ihren Auftrag, Menschen in Not zu helfen, auch in 20 Jahren in gewohnt zuverlässiger, professioneller Manier erfüllen will.

Im Kern sind die Themen seit der Gründerzeit dieselben geblieben: Wir investieren in die Entwicklung von Luftrettungsmitteln und medizinischen Abläufen, um die Versorgungssituation unserer Patienten immer weiter zu verbessern. So haben wir 2016 die Erneuerung der Rega-Flotte für die nächste Generation von Luftfahrzeugen weiter vorangetrieben und sechs Rettungshelikopter vom Typ H145 als Ersatz der bestehenden, bald 15-jährigen Mittellandflotte beschafft. Unsere nachhaltige Strategie im Bereich der Flottenerneuerung stellt sicher, dass die Rega ihren Patientinnen und Patienten weiterhin zuverlässig und professionell Hilfe leisten kann.

Auch in den Ausbau der medizinischen Möglichkeiten an Bord unserer Luftrettungsmittel haben wir investiert. So steht den Rega-Crews zur Sicherung der Atemwege neu ein Video-Laryngoskop zur Verfügung. Das Gerät zur bildunterstützten Intubation, das im Spital bereits zum Standard gehört, wurde nun für den Einsatz bei Wind und Wetter weiterentwickelt.

Als wichtige, schweizweit tätige Forschungspartnerin unterstützt die Rega zudem wissenschaftliche Projekte in der präklinischen Forschung. So konnte 2016 mit dem Universitätsspital Zürich eine gemeinsame Studie zur Beeinflussung des Blutgerinnungsmanagements erfolgreich abgeschlossen werden. Und nicht nur in der Medizin gestalten wir die Zukunft aktiv mit: Entwicklungen und Innovationen, die das Einsatzspektrum der Rega künftig erweitern und unseren Patienten einen Mehrwert bieten könnten, werden aufmerksam verfolgt und entsprechende Projekte mit viel Know-how und Ressourcen tatkräftig unterstützt.

Das Engagement der Rega zugunsten der Schweizer Bevölkerung ist letztlich nur möglich dank der Unterstützung unserer rund 3,3 Millionen Gönnerinnen und Gönner. Um auch in Zukunft auf dieses Fundament bauen zu können, ist eine direkte, offene Kommunikation für unsere Organisation sehr wichtig. Nur wer die Rega kennt und weiss, dass eine Rega-Gönnerschaft eine gute Sache ist, unterstützt die Rega als Gönner oder mit einer Spende. Entsprechend hoch ist der Stellenwert, den wir dem Kontakt mit Gönnerinnen und Gönnern und denjenigen, die es werden wollen, beimessen.

Wie die Rega kommuniziert, welche Meilensteine das vergangene Einsatzjahr geprägt haben und woran wir mit Hochdruck arbeiten, erfahren Sie in dieser Broschüre. Eines ist gewiss: Bei allen Veränderungen, bei allem Fortschritt, wird sich das Ziel der Rega nie ändern, nämlich dass wir den Menschen in den Mittelpunkt stellen und medizinische Hilfe in der Luft dahinbringen wo sie benötigt wird.

Ulrich Graf
Präsident des Stiftungsrates

Ernst Kohler
CEO/Vorsitzender der Geschäftsleitung

Gerüstet für die nächste Generation: Die neue Flotte der Rega

Die Rega stellt für die Schweizer Bevölkerung an 365 Tagen im Jahr, rund um die Uhr, die medizinische Versorgung aus der Luft sicher. Entscheidend für die Erfüllung dieser Aufgabe ist die Zuverlässigkeit ihrer Luftfahrzeuge. Mit der Ende 2016 beschlossenen Beschaffung von sechs neuen Rettungshelikoptern vom Typ Airbus Helicopters H145 setzt die Rega ihre Flottenerneuerung fort. Der Ersatz der Mittellandflotte ist nur eines von aktuell vier Beschaffungsprojekten der Rega.

Die Flotte der Rega ist rund um die Uhr für Patientinnen und Patienten im Einsatz: Über 15'000 Einsätze mit dem Helikopter oder Ambulanzjet organisierte die Rega-Einsatzzentrale im Jahr 2016. Diese intensive Nutzung ihrer Flotte stellt die Rega immer wieder vor grosse Herausforderungen. Denn je öfter und länger ein Fluggerät in der Luft ist und je älter es wird, desto höher ist der Wartungsaufwand. Entsprechend länger muss der Rettungshelikopter oder Ambulanzjet zu Wartungszwecken am Boden bleiben und steht für Rettungseinsätze nicht zur Verfügung.

Die Zuverlässigkeit ihrer Flotte ist für die Rega jedoch essenziell: Damit sie jederzeit für Menschen in Not einsatzbereit sein kann, müssen ihre Luftfahrzeuge regelmässig erneuert werden. Im Durchschnitt steht ein Rettungshelikopter oder Ambulanzjet der Rega rund 15 Jahre im Einsatz.

H145: Zur Sicherstellung einer hohen Verfügbarkeit

Bei Helikoptern ist die Wartung aufgrund der komplexen Mechanik und der vielen beweglichen Teile besonders intensiv: Auf eine Flugstunde entfallen drei bis fünf Stunden Instandhaltungsarbeiten. Diese werden von langer Hand geplant und die Intervalle sind vom Hersteller vorgeschrieben. Seit dem Jahr 2003 fliegen die Crews der Mittellandbasen ihre Einsätze mit dem bewährten Rettungshelikopter vom Typ Airbus Helicopters EC 145. Im vergangenen Dezember hat die Rega entschieden, die sechs EC 145 ab dem Jahr 2018 mit dem Nachfolgemodell H145 zu ersetzen.

Der Ersatz ist notwendig: Bei einem Betrieb über 15 Dienstjahre hinaus wären an den sechs EC 145 aufwändige Wartungsereignisse mit längeren Ausfallzeiten fällig geworden. Zudem hätte die Avionik modernisiert werden müssen, was erhebliche Investitionen bedeutet hätte. Beide Optionen – eine Modernisierung und die Ersatzbeschaffung – hat die Rega eingehend geprüft, und sich für den Ersatz entschieden. Die mit modernster Avionik ausgerüsteten und deutlich leistungsstärkeren H145 werden ab Frühsommer 2018 schrittweise eingeführt und auf den Mittellandbasen Basel, Zürich, Bern und Lausanne im Einsatz stehen.

Mit der Ersatzbeschaffung führt die Rega ihre Zwei-Typen-Strategie bei der Helikopterflotte fort: Die Crews

der Gebirgsbasen fliegen weiterhin mit den Rettungshelikoptern vom Typ AgustaWestland Da Vinci des italienischen Herstellers Leonardo, während auf den Mittellandbasen die Helikopter des europäischen Herstellers Airbus Helicopters stationiert sind.

AW169-FIPS: Verbesserung der Luftrettung dank Innovation

Bei einem anderen Beschaffungsprojekt steht die Erweiterung des Einsatzspektrums der Rega im Vordergrund: Der allwettertaugliche Helikopter AW169-FIPS von Leonardo wird dank Enteisungsanlage auch in Vereisungsbedingungen Rettungseinsätze fliegen können. Auf dem Weg zu einer wetterunabhängigen Luftrettung – so die Vision der Rega – ist der Entscheid aus dem Jahr 2015 zur Beschaffung von drei Helikoptern dieses Typs ein Meilenstein.

Fliegen wird er ab 2021: Der AW169-FIPS muss erst noch entwickelt werden, denn weltweit gibt es keinen Helikopter unter fünf Tonnen Abfluggewicht mit einer Enteisungsanlage. Schwerere Helikopter kamen für die Rega aber nicht infrage, da diese aufgrund der Grösse und des stärkeren Abwindes für Einsätze in bewohntem Gebiet und zur Landung auf Spitallandeplätzen nicht geeignet sind. Die Rega suchte deshalb das Gespräch mit verschiedenen Helikopterherstellern

Lesen Sie weiter auf Seite 8 ►

Neuanschaffungen im Überblick

Fluggeräte	Typenbezeichnung	Hersteller	Anzahl	Ersatz für	Inbetriebnahme
	H145	Airbus Helicopters	6	EC 145	2018
	AW169-FIPS	Leonardo (ehem. AgustaWestland)	3	—	2021
	H125	Airbus Helicopters	1	—	2017
	Challenger 650	Bombardier	3	Challenger CL-604	2018



Weniger Wartung, mehr Leistung:
Die EC 145-Flotte auf den Mittellandbasen
der Rega wird nächstes Jahr durch das
moderne, leistungsstärkere Nachfolge-
modell H145 ersetzt.

Pionierlösung für die Luftrettung: Für den allwettertauglichen Rettungshelikopter AW169-FIPS, der ab 2021 auch bei widrigem Wetter fliegen soll, wird eigens eine Enteisungsanlage entwickelt.



Zur Ausbildung von Nachwuchspiloten: Der neue Trainingshelikopter H125 der Rega erhält ein Cockpit, welches dem Rettungshelikopter Da Vinci nachempfunden ist.



und fand mit Leonardo einen innovationsfreudigen Partner, der bereit war, dieses Entwicklungsprojekt gemeinsam anzugehen.

Bis zum ersten Einsatz eines AW169-FIPS für die Rega müssen noch grössere technische Herausforderungen überwunden werden. So zum Beispiel, wie das Gewicht und der Energieverbrauch der Enteisungsanlage so verringert werden können, dass die Flugleistung des Helikopters nicht zu stark beeinträchtigt wird. Für diese und andere Herausforderungen müssen die Ingenieure nun neue Lösungen finden. Und die Rega leistet mit der Premiere eines allwettertauglichen Rettungshelikopters einmal mehr Pionierarbeit – selbst wenn es bedeutet, nicht den einfachsten Weg einschlagen zu können. Schliesslich gehört es zu den Aufgaben der Rega, die Luftrettung stets weiter zu verbessern und modernste Technik so einzusetzen, dass es Menschen in Not zugutekommt.

Challenger 650: Die Fortsetzung einer Erfolgsgeschichte

Nicht immer muss es eine Neuentwicklung sein: Die drei neuen Ambulanzjets der Rega vom Typ Challenger 650, die sich derzeit im Bau befinden, werden eine Erfolgsgeschichte weiterführen, die vor mehr als 15 Jahren begann. Seit 2003 – so lange wie noch keine Jet-Flotte der Rega zuvor – bringen die drei heute im Einsatz stehenden Challenger CL-604 Patienten aus aller Welt zurück in die Heimat. Sie haben sich im Einsatz als äusserst zuverlässig erwiesen und sich bei mehr als 10'000 Repatriierungen bewährt. Weltweit gibt es keinen anderen Betreiber, der diesen Flugzeugtyp häufiger nutzt als die Rega.

Bei der Evaluation eines Nachfolgers blieb die Rega trotz hervorragender Erfahrungen mit der Challenger-Flotte für alles offen: Insgesamt prüfte man bei der zweijährigen Evaluation 64 verschiedene Flugzeugtypen. Am Ende entschied sich die Rega im Jahr 2015 für den Challenger 650 des kanadischen Herstellers Bombardier. Das Nachfolgemodell des aktuellen Jets ist also auch in Zukunft das richtige Flächenflug-



Bewährtes weiter verbessern: der erste Challenger 650 der Rega als «Green Aircraft» in der Werkshalle des kanadischen Herstellers Bombardier.

zeug für die Rega. Ab Frühling 2018 werden Patientinnen und Patienten aus aller Welt in diesen neuen Ambulanzjets zurück in die Heimat geflogen.

Auch wenn die Neubeschaffung des Rega-Jets auf Bewährtem beruht: Die Rega nutzt sie zur Weiterentwicklung und Optimierung der Ausstattung. Basierend auf 15 Jahren Einsatzerfahrung mit dem CL-604 haben die Piloten, Flugärzte und Intensivpflegefachkräfte der Rega in Zusammenarbeit mit internen und externen Ingenieuren markante Verbesserungen für die Innenausstattung erarbeitet. Weniger Lärm in der Kabine, breitere Liegen und ein neues Beleuchtungskonzept sind nur einige der Anpassungen, von welchen die Patientinnen und Patienten der Rega künftig profitieren werden. Auch die eigens für die Rega entwickelte Rampe wurde so überarbeitet, dass Patienten künftig noch schonender ein- und ausgeladen werden können.

Mit den neuen Jets kann die Rega mehr Flughäfen als bisher anfliegen und so noch mehr Menschen in Not helfen: Denn die modifizierten Triebwerke werden über mehr Schub verfügen und

auf kürzeren Pisten starten können. Zudem werden es die moderne Avionik und der neue Wetterradar des Challenger 650 den Jet-Piloten der Rega erlauben, in Zukunft auch Flughäfen bei schlechteren Wetterbedingungen als heute anzufliegen und sie erhöhen so die Stabilität und Sicherheit im Einsatz.

H125: Ein Trainingshelikopter zur Ausbildung von Nachwuchspiloten

Neueste Technologien und Luftfahrzeuge bringen nichts, wenn sie nicht von bestens ausgebildeten Piloten geflogen werden. Auch hier plant und handelt die Rega langfristig: Sie hat einen H125 von Airbus Helicopters gekauft, der ab Frühjahr 2017 zur Ausbildung der Rega-Nachwuchspiloten eingesetzt wird. Der Trainingshelikopter verfügt über ein Cockpit, das sich eng an jenes des Rega-Gebirgshelikopters Da Vinci anlehnt. Damit werden die von der Rega selektionierten Nachwuchspiloten im Gebirgs- und im Unterlastflug geschult und auf die spätere Einsatzmaschine vorbereitet. Und die Rega sorgt dafür, dass sie jederzeit auf Helikopterpiloten mit Erfahrung zählen kann.

Flottenerneuerung: Langfristige Strategie und Investitionspolitik

Zur medizinischen Versorgung aus der Luft und zur Aufrechterhaltung der 24-Stunden-Einsatzbereitschaft braucht die Rega zuverlässige Helikopter und Ambulanzflugzeuge. Aufgrund der intensiven Nutzung müssen diese Luftfahrzeuge regelmässig erneuert werden. Die Rega verfolgt bei der Evaluation eine langfristige Strategie und Investitionspolitik und setzt sowohl auf Bewährtes als auch auf Neuentwicklungen. Der technische Fortschritt erhöht nicht nur die Sicherheit für Crew, Patienten und Dritte, sondern eröffnet auch neue Einsatzmöglichkeiten, welche die medizinische Versorgung aus der Luft verbessern.

Mit ihrer konsequenten Flottenerneuerung ist die Rega für die nächste Generation gerüstet – damit die Schweizer Bevölkerung auch künftig jederzeit auf die Rega zählen kann.

müssen wir unsere bestehenden präklinischen Massnahmen und Behandlungsmethoden regelmässig hinterfragen und evaluieren. Eine grössere Untersuchung, die wir 2015 mit dem Universitätsspital Zürich abschliessen konnten, galt beispielsweise unserer Schmerztherapie im Einsatz. Wie schnell wirkte die Behandlung beim betroffenen Patienten und wie fühlte sie sich an?

Und, besteht noch Potenzial?

Selbstverständlich, schliesslich können und wollen wir uns stets weiter verbessern. Zudem kommen auch immer wieder neue Möglichkeiten ins Spiel. An den Ski-Weltmeisterschaften 2017 in St. Moritz, wo die Rega eng ins Rettungs- und Behandlungskonzept der Spitzensportler eingebunden war, haben wir beispielsweise die primäre

Abgabe von Schmerzmitteln über die Nasenschleimhäute getestet. Das wurde bisher vor allem bei Kindern angewendet, um starke Schmerzen lindern zu können, ohne vorher einen venösen Zugang legen zu müssen. Ich war positiv überrascht, die Wirkung ist beeindruckend schnell eingetreten.

Wie kommen Sie zu diesen Neuerungen?

Wir stehen mit allen anderen präklinischen Experten in Europa in regem Austausch. So hat die Rega im vergangenen Jahr als Gastgeberin das 2. Mitteleuropäische Flugrettungssymposium organisiert. Aus ganz Europa reisten führende Experten der präklinischen Notfallmedizin an, um Fachreferate und Diskurse über die aktuellsten Entwicklungen der Fachrichtung zu halten. Letztlich teilen wir

alle dieselbe Vision: Wir wollen dank effizientesten Behandlungsmethoden und unter Einsatz der neuesten Technologien möglichst viele Menschenleben retten. Es erfüllt mich mit Freude, dass die Rega hierfür gerade in den vergangenen Jahren einen beträchtlichen Beitrag geleistet hat.

**Erstversorgung am Unfallort:
Dank wissenschaftlicher Erkenntnisse
können die Rettungskräfte Patienten
noch wirkungsvoller behandeln.**





Die Rega zum Anfassen

Mehr als 3,3 Millionen Gönnerinnen und Gönner unterstützen die Rega Jahr für Jahr. Für die Rega ist das überlebenswichtig. Denn ohne Gönner, keine Rega. Entsprechend hoch ist der Stellenwert, den die Rega dem Kontakt mit der Schweizer Bevölkerung beimisst: den Gönnerinnen und Gönnern und all jenen, die es noch werden wollen. Diesen Kontakt pflegt sie auf ganz unterschiedliche Art und Weise – etwa an einem Tag der offenen Tür auf einer Einsatzbasis, an Führungen im Rega-Center, telefonisch im Gönner-Center oder mit dem Rega-Magazin «1414».

Am Tag der offenen Tür im September 2016 auf der Rega-Basis Bern: Ein Vater äugt mit seinen beiden Söhnen ins Cockpit des Rettungshelikopters vom Typ EC 145. Ein Helikopterpilot im roten Fliegerkombi steht daneben und erklärt ihnen, wie ihn die verschiedenen Anzeigen und technischen Hilfsmittel während eines Rettungseinsatzes

unterstützen. Die Mittagssonne brennt gnadenlos, die Temperatur hat die 30-Grad-Grenze überschritten. Rega-Mitarbeitende verteilen Becher mit Wasser an die Besucher, welche in der Warteschlange vor dem Ambulanzjet ausharren. Sie warten geduldig darauf, den Jet von innen zu sehen. In der Kabine berichtet eine Rega-Crew, bestehend aus zwei Jetpiloten, einem Flugarzt und einer Intensivpflegefachperson, wie sie Patientinnen und Patienten aus der ganzen Welt zurück in die Heimat fliegen – und welche Ausrüstung ihnen für die medizinische Versorgung im Rega-Jet zur Verfügung steht.

Mehr als 9'500 Menschen sind der Einladung der Rega an diesem Spätsommertag gefolgt und nutzen die seltene Gelegenheit, eine Einsatzbasis und die Flotte der Rega aus nächster Nähe zu begutachten. Für einmal stehen die Rega-Crews nicht für Menschen in Not im Einsatz, sondern für die Fragen und Anliegen der Besucher – die meisten

unter ihnen Rega-Gönner. Sie stehen ihnen Rede und Antwort, erklären Klein und Gross bereitwillig, wie ihr Einsatzalltag bei der Rega aussieht. «Welches war der schwierigste Einsatz?» «Wie lange ist das Drahtseil der Rettungswinde?» «Wie schnell fliegt der Ambulanzjet?» Die Fragen sind so unterschiedlich wie die Besucher: Familien, Aviatik-Fans mit professionellen Kameras um den Hals, Rentner und ehemalige Mitarbeitende vermischen sich zu einer bunten Schar, die eines gemeinsam hat: ein grosses Interesse für die Rega.

Professioneller Einsatz – auch hinter den Kulissen

Dass die Rega an einem Tag wie diesem greifbar wird und die Besucher auf eigene Faust erkunden können, was die Menschen in den roten Fliegerkombis und den blauen Jet-Uniformen täglich leisten, dafür sorgen die Mitarbeitenden des Bereichs «Kommunikation und Gönner». Die sechs Teams

**Grosses Interesse am Tag der offenen Tür:
Die Besucher bestaunen auf der Rega-Basis
Bern den Ambulanzjet aus nächster Nähe.**

aus diesem Bereich sind bei der Rega für die Öffentlichkeitsarbeit zuständig, unter anderem auch für Tage der offenen Tür auf einer Einsatzbasis.

Das Eventteam hat das Konzept dafür erarbeitet und den Tag bis ins kleinste Detail organisiert: Von der Infrastruktur und Verpflegung für die knapp 10'000 Besucherinnen und Besucher bis hin zum Shuttle-Bus, der sie gratis vom Bahnhof zur Basis und zurück fährt, und den Bechern mit Wasser für die Wartenden vor dem Rega-Jet.

Auch das Medienteam ist an Tagen wie diesen involviert: Interessierte Medienvertreter werden von einer Mediensprecherin betreut, welche ihnen Interviews und Fototermine mit dem Basenleiter und anderen Mitgliedern der Crew vermittelt. So erfahren über Zeitungsberichte, Radio- oder TV-Beiträge auch jene vom Besucheransturm auf der Rega-Basis, die selbst nicht dabei sein konnten.

Ein Stück Rega nach Hause nehmen

Die Rega ist am Tag der offenen Tür nicht nur zum Anfassen da. Wer möchte, soll auch ein Stück Rega mit nach Hause nehmen können – als Souvenir. So steht neben dem Hangar des Helikopters der Basis Bern ein Anhänger, der zum mobilen Rega-Shop umfunktioniert wurde. Besonders beliebt sind die kleinen Rega-Helikopter und ein Klassiker, der seit den 1980er-Jahren zum Sortiment gehört: das Kinderbuch «Globi bei der Rettungsflugwacht».

Alle Produkte des Rega-Shops sind auch online verfügbar und werden von einer Mitarbeiterin kreiert und verwaltet. Sie und ihre beiden Kolleginnen des Marketingteams kümmern sich um alle Belange der Marke Rega: Wer darf das Logo der Rega führen? Wie müssen Luftfahrzeuge und Bekleidung aussehen? Schliesslich gehört die

Marke Rega zu den bekanntesten und wertvollsten in der Schweiz – da gilt es, sorgsam damit umzugehen. Neben dem mobilen Rega-Shop befindet sich ein Informationsstand, wo sich Mitarbeitende des Gönner-Centers allen Fragen zur Gönnerschaft annehmen: «Ja, neu erhalten sämtliche Mitglieder einer Familiengönnerschaft einen eigenen Gönnerausweis.» «Wissen Sie, die Rega ist keine Versicherung, sondern eine gemeinnützige Stiftung.» «Nein, die Rega erhält keine staatlichen Subventionen.» Und natürlich kann, wer noch nicht Gönnerin oder Gönner der Rega sein sollte, vor Ort auch gleich eine Gönnerschaft abschliessen.

Die Mitarbeitenden als Botschafter

Das Interesse an der Rega konzentriert sich nicht nur auf die Tage der offenen Tür, es ist das ganze Jahr über

sehr gross. Die Rega ist sich dessen bewusst und pflegt die Kontakte zur Bevölkerung entsprechend intensiv und auf ganz unterschiedliche Art und Weise. So bietet sie beispielsweise die Möglichkeit, sich einer Führung durch das Rega-Center am Flughafen Zürich oder auf einer der zwölf Helikopterbasen in der ganzen Schweiz anzuschliessen. Auch dieses Angebot ist sehr beliebt: Mehr als 20'000 Personen nehmen an den jährlich rund 1'200 Führungen teil. Die Besucher erhalten so einen Einblick hinter die Kulissen der Schweizer Luftrettung – und die Rega ihrerseits kann sich ihrer Gönnerschaft präsentieren und ihr mit der kostenlosen Besichtigungstour auch etwas zurückgeben. Die Referenten dieser Führungen sind durchwegs Rega-Mitarbeitende – vom Jetpiloten über den Logistiker bis zum Pensionär.



Mitarbeitende als Botschafter der Rega: An Tagen der offenen Tür kümmert sich der Helikopter-Notarzt für einmal nicht um medizinische Ernstfälle, sondern um die Fragen der Fans.

Ihnen allen gemein ist eine hohe Identifikation, das Wissen über die Rega und die Motivation, andere dafür zu begeistern.

Dieselben Referenten tragen «ihre» Rega auch in die ganze Schweiz hinaus. An rund 30 Publikumsmessen im Jahr bringen sie Besuchern am Messestand im persönlichen Gespräch die Rega näher. Und gehen auf Fragen der Gönnerschaft ein – genauso wie die Mitarbeitenden des Gönner-Centers, die sich am Telefon oder per E-Mail sämtlichen Anliegen der 3,3 Millionen Gönnerinnen und Gönner annehmen. Vor allem nach dem Versand der neuen Gönnerausweise Anfang Jahr laufen die Drähte heiss. An Spitzentagen erreichen bis zu 8'000 Anrufe und 3'000 E-Mails das Gönner-Center. Wenn nur jede zehnte Person aus der Gönnerfamilie eine Änderung

meldet – etwa weil sie umgezogen ist, geheiratet hat oder die Geburt eines neuen Familienmitglieds melden möchte –, dann bedeutet dies für die Mitarbeitenden rund 330'000 Anpassungen, welche sie im Gönnerverwaltungssystem vornehmen müssen. Sie tun dies im Rega-Center am Flughafen Zürich, nur ein Stockwerk unterhalb der Einsatzzentrale der Rega.

Ein Zeichen der Solidarität

Gleich nebenan wird das Rega-Magazin «1414» geschrieben. Es gibt der Rega eine Gelegenheit, ihren Gönnerinnen und Gönnern den Rettungsalltag näherzubringen und ihnen von Einsätzen und dem Schicksal jener Mitmenschen zu berichten, denen die Rega dank der Unterstützung der Gönnerschaft helfen konnte. Denn nicht zuletzt ist der Rega-Gönnerbeitrag ein starkes Zeichen der

Solidarität: Wenn man die Hilfe selbst nicht benötigt, so ist es doch ein gutes Gefühl zu wissen, dass damit jemand anderem geholfen werden kann.

Zuweilen ist diese Solidarität ausserordentlich: Immer wieder darf die Rega Spenden entgegennehmen von Menschen, welche die Rettungsflugwacht über den Gönnerbeitrag hinaus unterstützen oder sie als Erbin einsetzen möchten. Betreut werden die Spender und Testatoren von einer spezialisierten Mitarbeiterin, die Anlaufstelle ist für sämtliche Fragen von Gönnerinnen und Gönnern in Zusammenhang mit Spenden und Erbschaften.

Die Unterstützung der Bevölkerung hält die Rega in der Luft

Der Blick auf die Geschichte der Schweizerischen Rettungsflugwacht zeigt: Die Solidarität der Schweizer



Anlaufstelle an Publikumsmessen: Im persönlichen Gespräch bringen Mitarbeitende den Besuchern am Messestand «ihre» Rega näher.

8'000 Telefonanrufe an Spitzentagen: Bei Fragen zur Rega-Gönnerschaft hilft das Gönner-Center weiter – mehrsprachig.





Referenten aus den eigenen Reihen: Mitarbeitende führen jedes Jahr gut 20'000 Besucher auf Besichtigungen durch das Rega-Center oder eine Helikopter-Basis.

Bevölkerung geht weit zurück und bildet gleichsam die Grundlage der Rega. Im Jahr 1955 – drei Jahre nach der Gründung der Rettungsflugwacht – veranstalteten die Rega-Pioniere eine Publikumsdemonstration im Zürcher Seebecken. Mehr als eine Viertelmillion Zuschauer verfolgten das Spektakel vom Ufer aus. Fallschirmspringer sprangen aus einer DC-3 der Swissair und landeten punktgenau im Wasser, Lawenhunde wurden vom Helikopter auf Holzflößen abgesetzt und Statisten wurden in Rettungsnetzen unterhalb des Helikopters aus dem Wasser gerettet.

Die damalige Demonstration der Luftrettungsmittel war ein voller Erfolg: Die Rega konnte nicht nur ihre Bekanntheit markant steigern, sondern auch kurzfristig dringend benötigte finanzielle Mittel beschaffen. Die laufenden Kosten der Helikopterrettungen überstiegen jedoch in den Jahren danach die Möglichkeiten des Vereins, der langfristige Betrieb war in Gefahr. 1966 wandte sich die Rega deshalb an die Öffentlichkeit und rief zu einer Spende von 20 Franken pro Person auf. Es war die Geburts-

stunde eines Gönnersystems, welches noch heute gültig ist.

Nur wer die Rega kennt, wird Gönner

Heute umfasst die Öffentlichkeitsarbeit bei der Rega weit mehr als zu Anfangszeiten: von der Gestaltung des Gönnerausweises bis hin zur Betreuung eines Patienten nach einem Rega-Einsatz durch den Sozial- und Betreuungsdienst der Rega.

Seit der Einführung der Gönnerschaft im Jahr 1966 wurde die Gönnerfamilie von Jahr zu Jahr grösser. Und heute wie damals gilt: Ohne Gönnerinnen und Gönner kann die Rega nicht existieren. Sie tragen mehr als die Hälfte der Gesamtkosten und ermöglichen, dass die Rega rund um die Uhr einsatzbereit sein kann. Dank ihrer Unterstützung kann die Rega unabhängig bleiben und das Wohl der Patienten jederzeit ins Zentrum ihres Tuns stellen. Diese Unterstützung ist jedoch keine Selbstverständlichkeit und muss immer wieder «verdient» werden: Allein rund 15'000 Gönnerschaften jedes Jahr

werden wegen Todesfällen nicht mehr erneuert.

Damit die Rega für die Schweizer Bevölkerung auch in Zukunft die medizinische Versorgung aus der Luft sicherstellen kann, muss die Anzahl ihrer Gönnerinnen und Gönner weiterhin wachsen. Hierfür ist die direkte, offene Kommunikation und die Nähe zur Bevölkerung und zur Gönnerfamilie für die Rega essenziell. Denn nur wer die Rega kennt und weiss, dass eine Gönnerschaft eine gute, wertvolle Sache ist, unterstützt die Rega. Und sorgt so dafür, dass auch kommende Generationen rund um die Uhr auf eine der modernsten Luftrettungsorganisationen der Welt zählen können.

Medizinische Hilfe aus der Luft

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

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

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

Die Rega ist eine selbstständige, private und gemeinnützige Stiftung. Mit insgesamt 3,376 Millionen Gönnerinnen und Gönnern ist sie fest in der Schweizer Bevölkerung verankert. Seit 1981 ist sie eine Mitgliedorganisation des Schweizerischen Roten Kreuzes. Die Rega erbringt ihre Leistungen ohne Subventionen der öffentlichen Hand und politisch unabhängig. Mit ihrer Tätigkeit trägt sie zur Qualität des Wohn-, Wirtschafts- und Tourismusraums Schweiz bei.

Kennzahlen 2016

Anzahl organisierte Einsätze	15'093
Einsätze Helikopter	11'055
Einsätze Flächenflugzeuge	1'249
Übrige Einsätze ¹	2'789
Gönnerbeiträge (Mio. CHF)	96.6
Anzahl Gönner (Mio.)	3.376
Anzahl Mitarbeitende ²	357
Betriebsertrag (Mio. CHF)	155
Betriebsaufwand (Mio. CHF)	150
Betriebsergebnis (Mio. CHF)	5.4
Bilanzsumme (Mio. CHF)	564

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

² Vollzeitstellen per Ende Dezember





Solidarisch, fürsorglich, professionell, kompetent, schweizerisch

Auf die Rega können Sie sich verlassen.

Standorte

Die Helikopterbasen der Rega

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

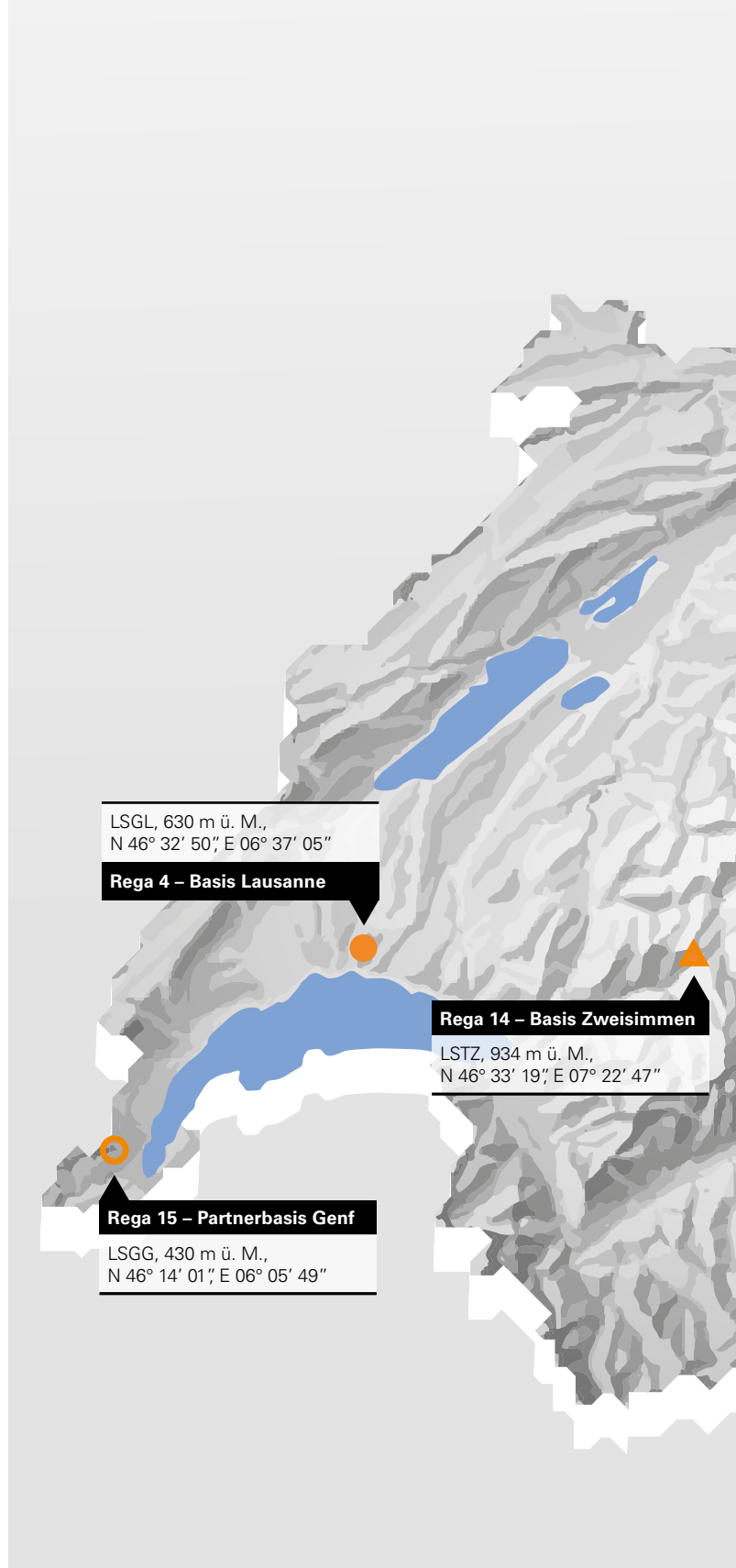
Auf den Einsatzbasen hält sich jeweils eine Rega-Crew bestehend aus Pilot, Rettungsanitäter und Notarzt jederzeit bereit, um Menschen in Not schnellstmöglich Hilfe aus der Luft zu bringen.

Das Rega-Center

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

Einsatzzentrale

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



Die Flotte der Rega

Helikopter Mittellandbasen



Airbus Helicopters EC 145 (ehemals Eurocopter)

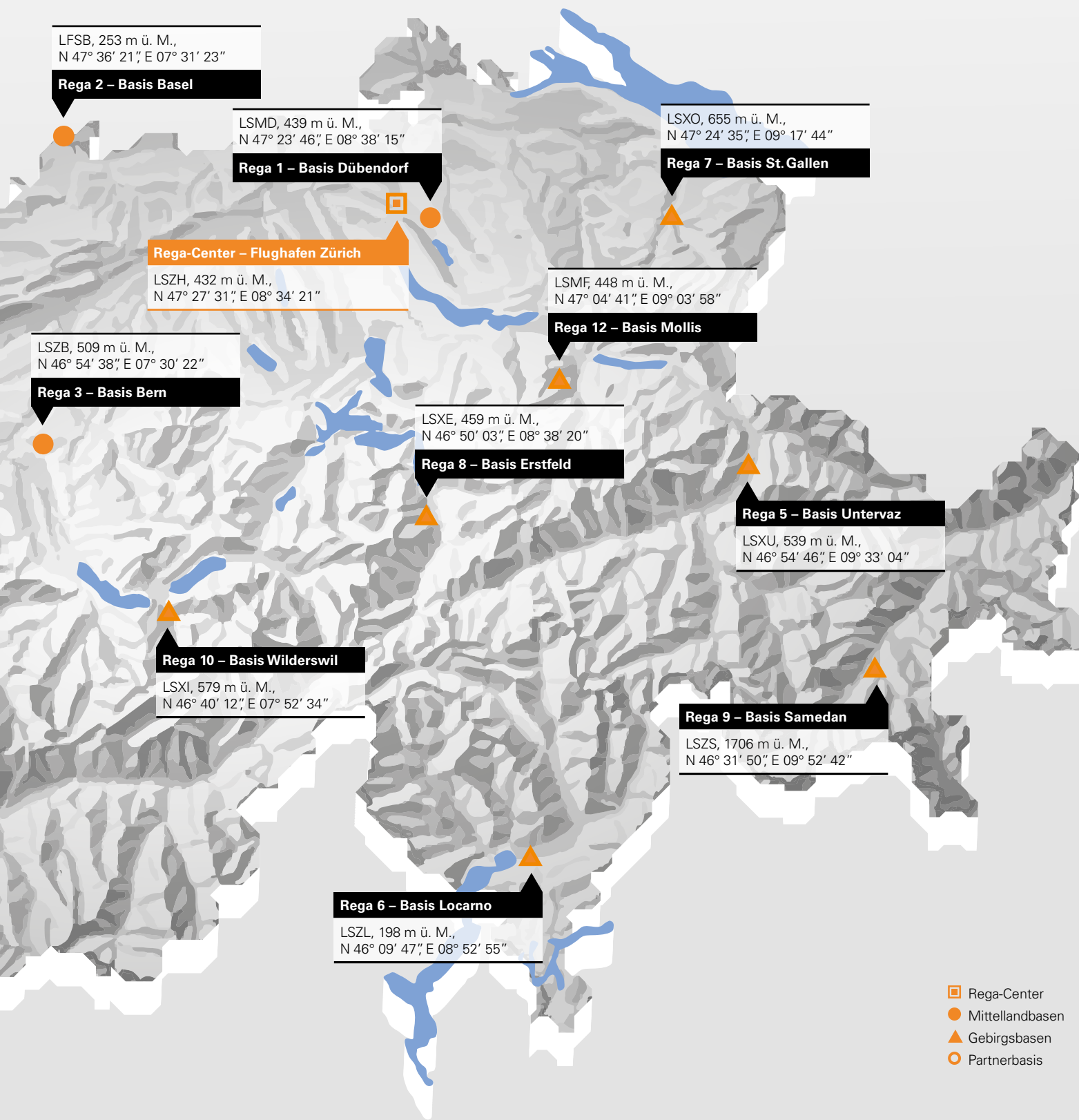
Anzahl Helikopter:	6
Patientenkapazität:	1 liegend, 1 sitzend
Rotordurchmesser:	11 m
Länge über alles:	13,03 m
Höhe:	3,95 m
2 Triebwerke, Startleistung:	Arriel 1E2, 2 x 720 PS
Reisegeschwindigkeit:	220 km/h
Rettungswinde:	90 m Seillänge, 270 kg

Helikopter Gebirgsbasen



AgustaWestland Da Vinci

Anzahl Helikopter:	11
Patientenkapazität:	1 liegend, 1 sitzend
Rotordurchmesser:	10,83 m
Länge über alles:	12,96 m
Höhe:	3,40 m
2 Triebwerke, Startleistung:	Pratt & Whitney, 2 x 778 PS
Reisegeschwindigkeit:	235 km/h
Rettungswinde:	90 m Seillänge, 270 kg



Helikopter Flugschule



Airbus Helicopters H125

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

Ambulanzflugzeuge



Challenger CL-604

Anzahl Flugzeuge:	3
Patientenkapazität:	4 liegend
Flügelspannweite:	19,61 m
Länge über alles:	20,86 m
Höhe:	6,40 m
Max. Abfluggewicht:	21'863 kg
Reisegeschwindigkeit:	850 km/h
Reichweite:	6'500 km

Die Rega in der Schweiz



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

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

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

Primär-/Sekundäreinsätze Helikopter 2016 (Total 9'045 Patienten)

1'373

Wintersportunfälle

648 Bergunfälle

931 Arbeitsunfälle

762 Verkehrsunfälle

1'282

Weitere Unfälle

4'049

Krankheiten



Die Rega international



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

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

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

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

Medizinische Notfälle im Ausland 2016 (Total 2'510 Patienten)

1'223

im Ambulanzjet oder Linienflugzeug
repatrierte Patienten

1'287

Medizinisches
Notfallmanagement



Ohne Gönner keine Rega

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

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

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

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

Die Gönnerbestimmungen finden Sie auf Seite 38.

Die Kostendeckung der Rega 2016

CHF 97 Mio. (62%)

Gönnerbeiträge und Spenden

CHF 58 Mio. (38%)

Kostenträger und übrige Erträge





Ein herzliches Dankeschön an alle
3'376'000 Gönnerinnen und Gönner,
welche die Rega mit ihren Beiträgen
in der Luft halten.

Werden auch Sie Gönner: www.rega.ch

Meilensteine

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

> 27.4.1952 **Die Gründung** Die Schweizerische Lebensrettungsgesellschaft SLRG gründet im Hotel Bären in Twann die Schweizerische Rettungsflugwacht als Untersektion.

> 1952 **Die Rettungsflugwacht ist einsatzbereit** Am 25. Dezember meldet Dr. Rudolf Bucher, Leiter der Rettungsflugwacht, über Radio Beromünster die Einsatzbereitschaft von Fallschirmspringern und Helikoptern.

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

> 1955 **Grosse Publikumsdemonstration in Zürich** An drei Tagen im März verfolgen über 300'000 Zuschauer die Einsatzdemonstration im Zürcher Seebecken. Sie dient der Beschaffung von Mitteln für die Rettungsflugwacht.

> 1956 **Katastrophenhilfe in den USA** Nach einem Flugunfall bergen Pioniere der Rettungsflugwacht die sterblichen Überreste von 128 Menschen aus dem unwegsamen Grand Canyon.

> 1957 **Der erste eigene Helikopter** Eine landesweite Sammlung des Verbandes schweizerischer Konsumvereine (heute Coop) ermöglicht die Beschaffung eines Helikopters vom Typ Bell-47 J für Bergrettungen durch Hermann Geiger.

> 1960 **Selbstständig unter Fritz Bühler** Die Rettungsflugwacht löst sich von ihrer Mutterorganisation, der SLRG. Fritz Bühler wird technischer Direktor.

> 1960 **Erste Repatriierung** Bei der ersten Repatriierung bringt die private Piaggio P-166 von Dr. Armin Meyer einen Patienten aus Frankreich in die Schweiz zurück.

> 1966 **Gönnerschaft als Selbsthilfe** Kein Geld vom Bund. Ein landesweiter Hilferuf ist hingegen erfolgreich. 25'000 Gönner bewahren die Rettungsflugwacht vor dem finanziellen Kollaps.

> 1968 **Bell 206A, erster Helikopter mit Turbine** Der «Jet-Ranger» HB-XCU verfügt zwar über eine Turbine, aber nicht über eine Rettungswinde. Bergrettungen ohne Landemöglichkeit sind nur mit dem Fixtau möglich.

> 1971 **Erste Direktrettung aus der Eiger-nordwand** Was bisher als unmöglich galt, gelingt: Mit der Rettungswinde kann die Besatzung der Basis Berner Oberland zwei Alpinisten direkt aus der Wand bergen.

> 1971 **Erste Alouette III** Die Alouette III SE 316 HB-XDF ist der erste mit Gönnergeldern beschaffte Helikopter der Rega. Auf dem Bild steht sie am Engadin Skimarathon 1972 im Einsatz.

> 1973 **Helikopter mit zwei Turbinen** Mit dem Bölkow BO-105C – hier zu sehen auf dem Kinderspital Zürich – beginnt bei der Rega die Ära der zweimotorigen Helikopter.

> 1973 **Mit eigenem Flugzeug ins Ausland** Der Learjet 24D HB-VCY der Rega ist weltweit der erste zivile Ambulanzjet. Er ist medizinisch voll ausgerüstet und rund um die Uhr einsatzbereit.

> 1979 **Die Rega wird eine gemeinnützige Stiftung** Der Verein errichtet eine Stiftung. Fritz Bühler wird erster Präsident des Stiftungsrates. Ab 1981 ist die Rega auch Mitgliedorganisation des Schweizerischen Roten Kreuzes.

> 1980 **Fritz Bühler stirbt** 23. August: Der grosse Organisator und Kämpfer für die Luftrettung stirbt völlig unerwartet in seinem 72. Altersjahr während eines Betriebsanlasses.

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

> 1984 **Langstrecken-Ambulanzflugzeug** Der Challenger CL-600 HB-VFW ist für den Langstreckeneinsatz mit mehreren Patienten ausgerüstet. In Genf wird er auf den Namen «Fritz Bühler» getauft.

	<p>1985</p> <p>Eine Million Gönnerschaften Der Erfolg der Gönnerschaft hält an. Am 23. August stellt die Rega ihren einmillionsten Gönnerausweis aus.</p>		<p>2009</p> <p>Mobile Herz-Lungen-Maschine an Bord Zum ersten Mal können schwerstkranke Patienten im Rega-Helikopter mit einer Herz-Lungen-Maschine betreut werden.</p>
	<p>1987</p> <p>Nachtsichtgeräte im Helikopter Die Rega rüstet als weltweit erste zivile Luftrettungsorganisation alle Helikopter mit Nachtsichtgeräten aus. Damit werden Nachteinsätze sicherer.</p>		<p>2010</p> <p>300'000. Einsatz Neugeborene Zwillinge werden vom Kinderspital Luzern mit dem Rega-Helikopter nach Hause in den Kanton Waadt zurückgefliegen.</p>
	<p>1987</p> <p>Die Hawker 800 nehmen ihren Dienst auf Die zwei neuen Ambulanzflugzeuge ersetzen die beiden Lear-35. Grössere Kabine und Reichweite ermöglichen einen besseren Dienst am Patienten.</p>		<p>2011</p> <p>Per «Blindflug» zum Inselspital 27. Juli: Die Rega fliegt dank satellitengestützter Navigation mit dem GPS-Anflugverfahren das Berner Inselspital bei schlechter Sicht an.</p>
	<p>1992</p> <p>Die neue Flotte besteht aus Agustas Am 14. August nimmt die Basis Untervaz (GR) den ersten von 15 zweimotorigen Helikoptern des Typs Agusta A 109 K2 in Betrieb.</p>		<p>2012</p> <p>Hochmodernes Einsatzleitsystem Durch neue, untereinander verbundene Systeme können Alarmierungsabläufe weitgehend digitalisiert und Rettungen noch effizienter koordiniert werden.</p>
	<p>1996</p> <p>Erstmals rund um die Welt In 43 Stunden transportiert die Rega nacheinander drei Patienten und fliegt mit der Challenger CL-600 zum ersten Mal rund um die Welt.</p>		<p>2013</p> <p>Der Flugsimulator AgustaWestland Da Vinci setzt neue Massstäbe in der Pilotenausbildung. Instrumentenflug- und Notfallszenarien werden nun realistisch und effizient geübt – ohne jede Gefahr oder Umweltbelastung.</p>
	<p>1997</p> <p>Neues Rega-Center in Zürich-Kloten Erstmals sind Hangar, Einsatzzentrale, Technik, Logistik, Gönner-Center und Administration unter einem Dach vereint.</p>		<p>2014</p> <p>Premiere des neuen Transportinkubators der Rega, der im Jet wie auch in den Helikoptern eingesetzt werden kann und Neu- oder Frühgeborenen eine optimale medizinische Versorgung ermöglicht.</p>
	<p>2002</p> <p>Drei neue Challenger CL-604 Drei identische Flugzeuge des kanadischen Herstellers Bombardier lösen die 15 Jahre alte bisherige Ambulanzflugzeugflotte ab.</p>		<p>2015</p> <p>Drei Challenger 650 für die Rega Die äusserst zuverlässige CL-604-Flotte wird 2018 durch ein Nachfolgemodell von Bombardier ersetzt, welches über modifizierte Triebwerke und modernste Avionik verfügt.</p>
	<p>2002</p> <p>Fünf Eurocopter EC 145 Für den Einsatz auf den Mittellandbasen beschafft die Rega beim Hersteller Eurocopter zunächst fünf geräumige Rettungshelikopter. Später kommt eine sechste Maschine dazu.</p>		<p>2015</p> <p>Die Rega bestellt drei allwettertaugliche Helikopter AW169-FIPS von Leonardo (ehemals Agusta-Westland), die mit einer Enteisungsanlage ausgestattet sind und ab 2021 im Einsatz stehen werden.</p>
	<p>2004</p> <p>Tsunami in Südostasien Die Rega ist gefordert. Während zehn Tagen stehen 16 medizinische Besatzungen im Einsatz. Im Verlauf einer Woche repatriieren sie 60 Patienten.</p>		<p>2016</p> <p>Retten bei schlechter Sicht dank IFR-Flugroutennetz Zwei Routen des Low Flight Network, ein auf Satellitennavigation basierendes Flugroutennetz für Helikopter, sind seit Dezember 2016 tagsüber für den Einsatz zugelassen.</p>
	<p>2009</p> <p>Der AgustaWestland Da Vinci wird neuer Gebirgshelikopter Für den Einsatz auf ihren Gebirgsbasen beschafft die Rega beim Hersteller AgustaWestland elf Rettungshelikopter.</p>		<p>2016</p> <p>Sechs H145 für die Mittellandbasen Die Rega beschafft als Ersatz für ihre Mittellandflotte sechs H145 von Airbus Helicopters. Das leistungsstärkere Nachfolgemodell des EC 145 kommt ab 2018 zum Einsatz.</p>





Jahresbericht 2016

Tätigkeit 2016	28–31
Leitbild	32
Stiftungsrat	33
Governance und Compliance	34–35
Die Rega 2016	36
Geschäftsleitung	37

Tätigkeit 2016

Die Rega blickt auf ein intensives Einsatzjahr zurück: 2016 organisierte die Einsatzzentrale 15'093 Einsätze (+0,3 %) – etwas mehr als im Vorjahr und so viele wie noch nie. Insgesamt transportierten die Rettungshelikopter und Ambulanzjets 10'075 Patienten (-1,0 %). Im Durchschnitt brachte die Rega 2016 für 28 Patienten pro Tag die dringend benötigte medizinische Hilfe aus der Luft.

Helikopter

Die Einsatzfähigkeit der Helikopter ist gegenüber dem Vorjahr leicht gesunken (11'055, -1,2 %). Während die Anzahl Sekundäreinsätze³ (+0,4 %) praktisch unverändert blieb, ist die Zahl der Primäreinsätze² leicht zurückgegangen (-2,8 %). Eine Zunahme von zehn Prozent verzeichnete die Rega bei den intensivmedizinischen Spezialtransporten (286 Einsätze). Darunter fallen beispielsweise sogenannte

ECMO-Transporte für Patienten an einer mobilen Herz-Lungen-Maschine, Einsätze mit dem Transportinkubator für Früh- und Neugeborene sowie Transporte unter Einsatz der intra-aortalen Ballonpumpe (IABP). Beinahe jeden vierten Einsatz flogen die Rega-Crews in der Nacht. Leicht zugenommen (+5,3 %) haben die Einsätze zugunsten der Bergbauern, sogenannte Contadino-Einsätze. Für diese Transporte von verletzten oder toten Kühen beauftragt die Rega jeweils kommerzielle Helikopter-Transportunternehmen.

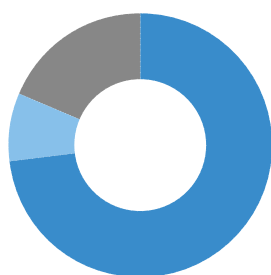
Flächenflugzeuge

Die drei Ambulanzjets der Rega sind 2016 mehr Einsätze geflogen (858, +4,6 %) und haben dabei mehr Patienten transportiert als im Vorjahr (869, +5,3 %). Insgesamt waren die Challenger CL-604 im letzten Jahr während 4'290 Flugstunden (+4,2 %)

in der Luft – so lange wie noch nie seit ihrer Inbetriebnahme im Jahr 2003. Zu der hohen Anzahl Flugstunden beigetragen haben mehrere Langstrecken-Missionen: So begleiteten die Jet-Crews im vergangenen Jahr drei Mal Patienten von Australien und Neuseeland zurück in die Heimat. Weitere Einsätze zur Repatriierung von Menschen in Not führten die Crews 2016 in alle Erdteile, unter anderem nach Bhutan, Nepal, Mauritius, Chile, die Philippinen, das südliche Afrika und in die Karibik.

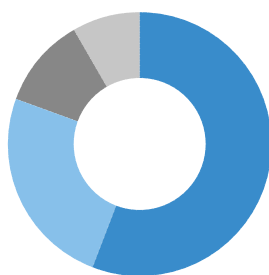
Deutlich zugenommen gegenüber dem Vorjahr hat auch die Zahl der Patienten, die an Bord von Linienflugzeugen repatriiert wurden (354, +12,0 %). Diese ökonomische und ökologische Alternative zum Ambulanzjet wird immer dann eingesetzt, wenn der Zustand des Patienten ausreichend stabil ist, keine negativen Auswirkungen auf Patient oder Mitreisende

Anzahl Einsätze



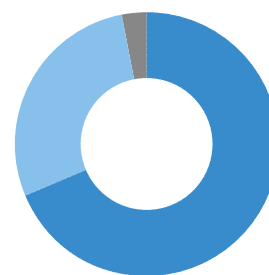
	2016	2015	+/-
Total Einsätze	15'093	15'053	0.3 %
■ Helikopter	11'055	11'186	-1.2 %
■ Jet/Linie	1'249	1'167	7.0 %
■ Übrige Einsätze ¹	2'789	2'700	3.3 %

Einsätze Helikopter



	2016	2015	+/-
Total Einsätze	11'055	11'186	-1.2 %
davon Nachteinsätze	2'194	2'215	-0.9 %
■ Primäreinsätze ²	6'178	6'353	-2.8 %
■ Sekundäreinsätze ³	2'744	2'734	0.4 %
■ Einsätze für Bergbauern	1'221	1'160	5.3 %
■ Spezielle Einsätze ⁴	912	939	-2.9 %

Einsätze Flächenflugzeuge



	2016	2015	+/-
Total Einsätze	1'249	1'167	7.0 %
■ Ambulanzjets	858	820	4.6 %
■ Linienflugzeuge	356	321	10.9 %
■ Eingearterte Flugzeuge	35	26	34.6 %

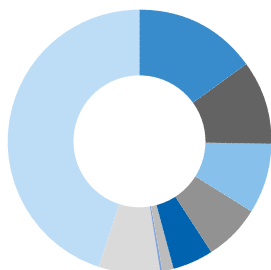
¹ Übrige Einsätze: Transporte mit Ambulanzen, Einsätze zugunsten Schweizer Alpen-Club, Spéléo-Secours, Redog etc.

² Primäreinsätze: Notfalleinsätze direkt am Ort des Ereignisses

³ Sekundäreinsätze: Verlegungen Spital-Spital, Neonatologie, Organtransporte

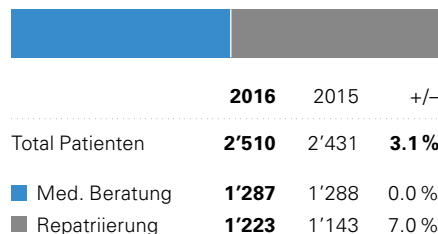
⁴ Spezielle Einsätze: Nicht medizinische Rega-Einsätze (Such-, Routensicherungs- und Rekognoszierungsflüge für Einsatzpartner) und durch Fremdhelikopter geleistete Einsätze

Transportierte Patienten Primär-/Sekundäreinsätze Helikopter



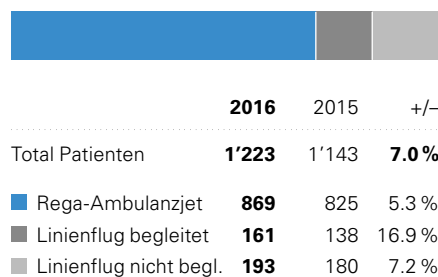
	2016	2015	+/-
Total Patienten	9'045	9'208	-1.8 %
Wintersportunfälle	1'373	1'494	-8.1 %
Arbeitsunfälle	931	944	-1.4 %
Verkehrsunfälle	762	805	-5.3 %
Bergunfälle	648	651	-0.5 %
Sportunfälle	441	392	12.5 %
Flugunfälle	124	139	-10.8 %
Lawinenunfälle	34	39	-12.8 %
Andere Ursachen	683	759	-10.0 %
Krankheiten	4'049	3'985	1.6 %

Medizinische Notfälle im Ausland



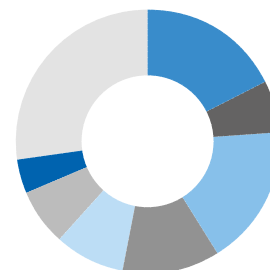
	2016	2015	+/-
Total Patienten	2'510	2'431	3.1 %
Med. Beratung	1'287	1'288	0.0 %
Repatriierung	1'223	1'143	7.0 %

Repatriierungen



	2016	2015	+/-
Total Patienten	1'223	1'143	7.0 %
Rega-Ambulanzjet	869	825	5.3 %
Linienflug begleitet	161	138	16.9 %
Linienflug nicht begl.	193	180	7.2 %

Transportierte/begleitete Patienten Flächenflugzeuge



	2016	2015	+/-
Total Patienten	1'030	963	7.0 %
Verletzungen Extremitäten	183		
Verletzungen Schädel-Hirn-Traumata	65		
Andere Verletzungen	176		
Erkrankungen Herz-Kreislauf	124		
Erkrankungen Schlaganfall	88		
Erkrankungen Magen-Darm	73		
Erkrankungen bösartige Tumore	41		
Andere Erkrankungen	280		

zu erwarten und ausreichend Sitzplätze an Bord des Linienflugzeugs verfügbar sind.

Im Durchschnitt organisierte die Rega 2016 täglich drei Einsätze mit Flächenflugzeugen.

Medizinische Beratung durch Rega-Ärzte

Jeder Repatriierung aus dem Ausland geht eine gründliche medizinische Abklärung durch einen der 13 Rega-Beratungsärzte voraus. In Absprache mit der Einsatzleitung entscheidet der diensthabende Arzt, ob eine Rückführung des Patienten notwendig und sinnvoll ist, und falls ja, wie diese durchgeführt wird. Wie die Einsatzleiter arbeiten auch die Beratungsärzte der Rega im 24-Stunden-Betrieb. 2016 haben die Beratungsärzte insgesamt 2'510 Patienten (+3,1 %) mit einem medizinischen Notfall im Ausland beraten. Die medizinische Abklärung der Beratungsärzte führte in der Folge in 1'223 Fällen (+7,0 %) zu einer Repatriierung mit dem Ambulanzjet der Rega oder einem Linienflugzeug. Im Durchschnitt halfen die hauseigenen

Beratungsärzte somit täglich sieben neuen Patienten mit medizinischen Problemen im Ausland.

Einzelne Versicherungen lassen die akute medizinische Situation ihrer im Ausland verunfallten oder erkrankten Versicherungsnehmer durch Rega-Ärzte abklären, auch wenn es sich um Nicht-Gönner handelt. Die Rega gibt jeweils eine Transportempfehlung aus medizinischer Sicht ab und die Versicherung entscheidet, ob und wie eine Repatriierung stattfinden soll.

Schwankungen bei den Einsatz- und Patientenzahlen

Die Zahl der Patienten und die der Einsätze ist jeweils nicht deckungsgleich. Dies, weil entweder mehrere Patienten an Bord sein können, oder auch Flüge ohne Patienten stattfinden, etwa bei erfolglosen Suchflügen. Allgemein widerspiegeln die Helikopter-Einsatzzahlen die Wetterbedingungen, das Freizeitverhalten und die Reisetätigkeit der Schweizer Bevölkerung sowie ausländischer Touristen in der Schweiz. Der Winter 2015/16 war der zweitwärmste seit Messbeginn im Jahr

1864. Aufgrund des warmen und entsprechend schneearmen Winters flogen die Helikopter etwa in den Monaten Januar (-4,7 %) und Februar (-17,6 %) deutlich weniger Einsätze als 2015. Im Gegensatz dazu sorgte der überdurchschnittlich sonnige September (+18,2 %) für intensive Einsatztage.

Finanzielle Entwicklung und künftige Investitionen

Wie bereits im Vorjahr floss der grösste Teil der Investitionen in die Erneuerung der Rega-Flotte für die Beschaffung der nächsten Generation von Luftfahrzeugen. Zum positiven Betriebsergebnis hat auch das gute Finanzergebnis aus der Vermögensverwaltung beigetragen. Entsprechend ihren strategischen Zielen ist die Rega fast zu 100 Prozent eigenfinanziert und benötigt für die Finanzierung der Luftfahrzeuge kein Fremdkapital. Im Geschäftsjahr 2016 hat die Rega ausserdem eine Rückerstattung der Mehrwertsteuer für die Jahre 2011 bis 2015 im Umfang von 26,7 Mio. Franken erhalten.

Erfreuliche Entwicklung der Gönnerschaft

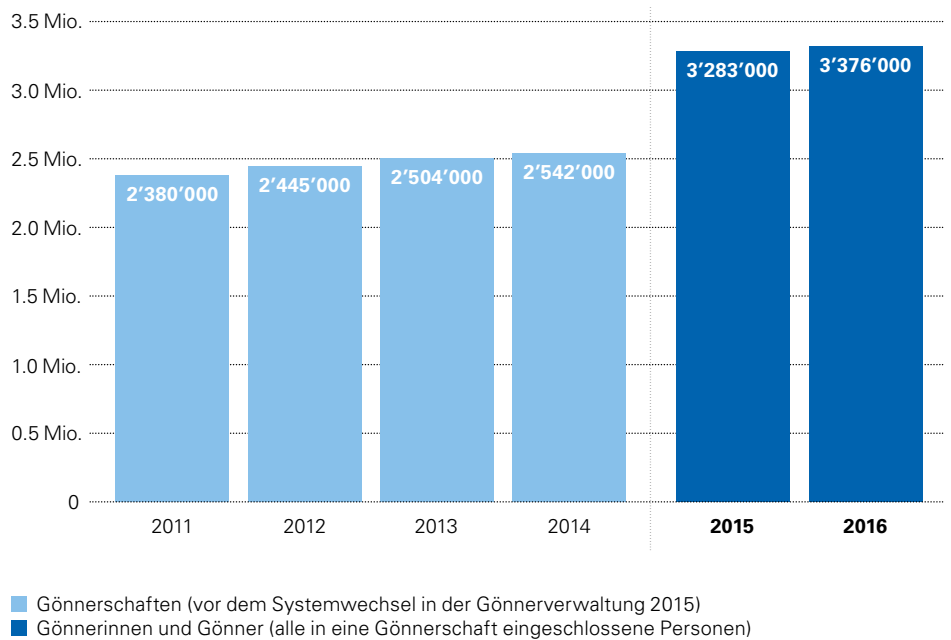
Die Gönnerinnen und Gönner bilden das Rückgrat der Rega. Sie ermöglichen der Schweiz ein Luftrettungssystem, das weltweit Massstäbe setzt und hohe Anerkennung genießt. Die Gönnerinnen und Gönner sind es, die 2016 mit ihren Beiträgen von 96,6 Mio. Franken (+2,2 %) mehr als 60 Prozent der Gesamtkosten trugen. Dank dieser Solidarität können die Helikopter und Ambulanzjets der Rega rund um die Uhr bereitstehen, um rasche medizinische Hilfe dahinzubringen, wo sie gebraucht wird. Gemäss ihren Gönnerbestimmungen kann die Rega als Dank für diese Unterstützung ihren Gönnerinnen und Gönnern die Einsatzkosten ganz oder teilweise erlassen, wenn keine Versicherung die Leistungen bezahlen muss.

Im Jahr 2015 hat die Rega ihre Gönneradministration modernisiert. Seither ist es möglich, alle aktiv in eine Gönnerschaft eingebundenen Personen zu erfassen. Per 31. Dezember 2016 waren insgesamt 3,376 Mio. Gönnerinnen und Gönner im System der Rega erfasst. Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einer Zunahme von rund 93'000 Personen oder 2,8 Prozent. Diese markante Entwicklung resultiert zu grossen Teilen aus einem administrativen Wachstum als Folge der Systemumstellung. Beispielsweise wurden in bereits bestehenden Familiengönnerschaften die Kinder namentlich nacherfasst und haben damit neu ebenfalls einen eigenen Gönnerausweis erhalten.

Die Rega gestaltet die Zukunft der präklinischen Notfallmedizin mit

Die Rega gilt als eine der modernsten und innovativsten Luftrettungsorganisationen. Mit eigenen Entwicklungen, als zuverlässige Forschungspartnerin oder durch die Organisation von Expertenpanels gestaltet sie die Zukunft der präklinischen Notfallmedizin aktiv mit. Eine Eigenentwicklung der Rega wurde im vergangenen Jahr in London an der «Euroanaesthesia 2016», dem Kongress der Europäischen Gesellschaft für Anästhesie, einem

Gönnerentwicklung bis 2016



breiten Fachpublikum vorgestellt: Die Patienten-Isolationseinheit (PIU), die unter der Leitung von Chefarzt Roland Albrecht 2015 erstmals eingesetzt und 2016 weiterentwickelt wurde. Die PIU ermöglicht den sicheren Transport von potenziell hochinfektiösen Patienten und kam 2016 zwei Mal zum Einsatz: In beiden Fällen transportierten die Rega-Crews an Tuberkulose erkrankte Patienten.

Das Augenmerk der Rega-Mediziner gilt nicht nur der Entwicklung neuer, sondern auch der steten Weiterentwicklung bewährter Therapiekonzepte. Gemeinsam mit dem Universitätsspital Zürich, Schutz & Rettung Zürich sowie den Kantonsspitalern Luzern und St. Gallen wurden in einer 2016 abgeschlossenen Studie die Vorteile der Anwendung des Medikaments Tranexamsäure am Unfallort untersucht. Tranexamsäure stabilisiert die Blutgerinnung und wurde bis anhin vor allem in der Notfallstation der Spitäler angewendet (siehe Beitrag Seite 10).

Der rege Austausch mit anderen Luftrettungsorganisationen, Spitalern und Medizinern liegt der Rega am Herzen. Im Herbst 2016 war sie Gastgeberin des 2. Mitteleuropäischen

Flugrettungssymposiums in St. Gallen. Über 250 Notärzte, Rettungsanitäter und Fachpersonen aus dem Gesundheitswesen folgten der Einladung und besuchten verschiedene Referate von ausgewiesenen Fachexperten über die aktuellsten Entwicklungen in der Notfallmedizin – zum Beispiel über den Einsatz von Video-Laryngoskopie bei der Intubation oder über Laboranalysen im Rettungshelikopter.

Vom «Green Aircraft» zum voll ausgestatteten Ambulanzjet

2018 wird die Rega drei neue Ambulanzjets vom Typ Challenger 650 des kanadischen Herstellers Bombardier erhalten. Der erste Jet wurde im Dezember 2016 «leer» von Montreal nach Peterborough in Kanada überflogen: mit einem voll funktionsfähigen Cockpit ausgestattet und flugfähig, aber ohne Kabinenausbau oder Anstrich – also noch im für den Flugzeugbau charakteristischen Grün. Hier erfolgt 2017 der Einbau der Innenausstattung und der medizinischen Geräte sowie deren Zertifizierung. Der Überflug nach Zürich des ersten fertiggestellten Ambulanzjets ist für Frühjahr 2018 vorgesehen.

Erneuerung der Mittellandflotte

Im Dezember 2016 hat die Rega einen Vertrag zum Kauf von sechs Rettungshelikoptern vom Typ Airbus Helicopters H145 unterzeichnet. Ab 2018 werden sie als Ersatz für die bestehende, bald 15-jährige EC 145-Flotte auf den Mittellandbasen Zürich, Basel, Bern und Lausanne im Einsatz stehen. Mit den neuen Helikoptern kann der Wartungsaufwand reduziert und die hohe Verfügbarkeit der Flotte weiterhin erhalten werden. Die Rega setzt mit dem H145 auf das deutlich leistungsstärkere Nachfolgemodell des EC 145. Sie investiert rund 52 Mio. Franken für die sechs Helikopter inklusive medizinischer Ausrüstung. Diese Summe ist in der langfristigen Finanzplanung der Rega vorgesehen, und das finanzielle Fundament erlaubt die Finanzierung ohne Fremdkapital.

Trainingshelikopter für Nachwuchspiloten

Die Rega verfügt neu über einen Ausbildungs- und Trainingshelikopter. Ihre Nachwuchspiloten sollen mit dem Helikopter vom Typ Airbus Helicopters H125 speziell im Gebirgs- und Unterlastflug geschult werden. So verfügt der H125 beispielsweise über ein digitales Cockpit, welches sich eng an jenes des Gebirgshelikopters Da Vinci anlehnt und die Piloten auf die spätere Einsatzmaschine vorbereitet.

Investitionen ins Basendispositiv

Ein flächendeckendes, modernes Basendispositiv verlangt regelmässige Investitionen in die Infrastruktur, um den Betrieb zu sichern. 2016 konnte die Renovation der Basis Untervaz erfolgreich abgeschlossen werden. Die knapp 20-jährige Basis wurde neu gestrichen, verfügt nun über eine zeitgemässe Küche, neue sanitäre Anlagen und Bodenbeläge.

Auf der Basis Mollis wurde ein Provisorium aus winterfesten Containern erstellt. Es erweitert das Platzangebot für die Crew um eigene Büroräumlichkeiten, Küche, Garderobe und sanitäre Anlagen. Den Hangar teilt die Rega weiterhin mit der Eigentümerin Heli Linth AG.

Im Engadin verfolgt die Rega ihre Pläne weiter, gemeinsam mit ihren Partnern vor Ort einen Neubau der bestehenden Basis am Flugplatz Samedan zu realisieren. Leider konnten im Berichtsjahr wiederum keine signifikanten Fortschritte erzielt werden.

Instrumentenflug für Helikopter

Die Rega arbeitet weiterhin mit Hochdruck an der Realisierung ihrer Vision «Retten trotz schlechten Wetters». Seit 1. Dezember 2016 sind die beiden Haupttrouten Nord-Süd (über den Gotthardpass) und Ost-West (von St. Gallen bis Lausanne) des «Low Flight Network» (LFN) tagsüber für den Einsatz zugelassen. Bereits kurz nach der Zulassung flog die Tessiner Rega-Crew die erste Patientin auf der Instrumentenflugroute über den Gotthardpass – ein historisches Ereignis für die Schweizer Luftrettung.

Die Rega setzt sich seit längerem gemeinsam mit der Schweizer Luftwaffe, der Flugsicherungsgesellschaft Skyguide sowie dem Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL für die Etablierung und Inbetriebnahme des LFN ein. Das auf Satellitennavigation basierende Netzwerk aus Instrumentenflugrouten verbindet sowohl Flugplätze als auch Spitäler mit speziell konzipierten Anflügen miteinander. Die schrittweise Inbetriebnahme des LFN ist ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg zu einer wetterunabhängigen Luftrettung und stärkt die Versorgungssicherheit der Schweizer Bevölkerung. 2017 sollen nun weitere Spitäler und Regionen an das Netz von Instrumentenflugrouten angeschlossen sowie die Benutzung rund um die Uhr vom BAZL bewilligt werden.

Aktuelle Flugwetterdaten

Zu den Grundvoraussetzungen für eine wetterunabhängige Flugrettung gehören laufend aktualisierte und rund um die Uhr verfügbare Wetterdaten. Ohne diese Angaben darf ein Flug im Instrumentenflugverfahren (IFR) nicht initiiert werden. Mit dem Grossprojekt «Thor» verfolgt die Rega das Ziel, den Helikopterpiloten in Zukunft laufend präzise Wetterdaten für ihre Rettungs-

flüge zur Verfügung zu stellen. Das Projekt wurde im Jahr 2014 lanciert, der Abschluss ist Ende 2017 vorgesehen. Über den gesamten Zeitraum investiert die Rega rund 6 Mio. Franken in die Verbesserung der Flugwetterdaten und somit auch direkt in eine Verbesserung der medizinischen Versorgung der Schweizer Bevölkerung aus der Luft.

Bis Ende 2016 konnte die Rega sechs neue, automatische Wetterstationen realisieren: Sie befinden sich auf dem Dach des Inselspital Bern, dem HFR Freiburg, dem Kantonsspital St. Gallen, dem Schweizer Paraplegiker-Zentrum Nottwil sowie auf den Flugplätzen Lausanne-Blécherette und Bressaucourt. Hinzu kommen elf Webcams, die auch in der Nacht hochaufgelöste, aktuelle Wetterbilder von für die Rega geografisch wichtigen Standorten liefern. Die Erweiterung von 20 automatischen Wetterstationen durch MeteoSchweiz ist realisiert und sie sind in Betrieb.

Erweiterung des Einsatzspektrums mit Multisensor-Suchsystem IR/EOS

2016 hat die Rega ein System zur Suche nach vermissten oder verletzten Personen beschafft. Dieses sogenannte Multisensor-Suchsystem IR/EOS besteht aus einer Kamera mit Infrarot- und optischen Sensoren, einem gekoppelten Suchscheinwerfer sowie einer Arbeitsstation im Innern des Helikopters. Im Auftrag der Rega nimmt eine spezialisierte Firma die notwendigen Anpassungen an zwei Helikoptern vom Typ AgustaWestland Da Vinci vor und zeichnet für den Zulassungsprozess verantwortlich. Das System wird weltweit zum ersten Mal in diesen Helikoptertyp integriert. Während des Einbaus in den Helikopter ist es zu unerwarteten Verzögerungen in der Zulassung des Luftfahrzeugs gekommen und die Inbetriebnahme wurde vorerst verschoben.

Leitbild

1 Unsere Aufgabe

Wir leisten rund um die Uhr schnelle und fachkundige Hilfe aus der Luft. Insbesondere bringen wir medizinische Hilfe zum Patienten und helfen in schwerwiegenden Notsituationen.

Unsere Hilfe besteht auch in medizinischer Beratung oder in der Bereitstellung unserer Infrastruktur.

Unsere Tätigkeiten zeichnen sich aus durch qualifiziertes Personal und optimale Ausrüstung auf dem Gebiet der Rettungs-, Medizinal- und Flugtechnik.

2 Unsere Grundidee

Wir sind eine nicht-gewinnorientierte Organisation, die von Gönnerinnen und Gönnern getragen wird. Unsere Tätigkeit ist vorwiegend auf die Bedürfnisse der Schweizer Bevölkerung ausgerichtet.

Wir sind privat finanziert. Dies erlaubt uns eine unabhängige Tätigkeit im Dienst des Patienten.

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

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

Unsere Einsatzfähigkeit richtet sich nach den Rotkreuzgrundsätzen.

3 Unsere Gönnerinnen und Gönner

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

Unsere Gönnerinnen und Gönner geniessen im Falle eines Rega-Einsatzes Vorteile, die nicht vertraglicher Natur sind und deshalb nicht als Versicherungsleistungen gelten.

4 Unsere Partner

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

Wir handeln als faire und verlässliche Partner.

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

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

5 Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

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

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

Wir wollen dies erreichen durch:

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

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

6 Unsere Werte

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

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

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

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

Stiftungsrat

Stiftungsrat Schweizerische Rettungsflugwacht Rega

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

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

Michael Hobmeier, Bäch, seit 2007
Mitglied des Ausschusses

Patrizia Pesenti, Zollikon, seit 2009
Mitglied des Ausschusses

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

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

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

Heidi Hanselmann, Walenstadt, seit 2010

Thomas P. Emmerich, Riehen, seit 2011

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

Adrian Amstutz, Sigriswil, seit 2013

Josef Meier, Wettingen, seit 2013

Gerold Biner, Zermatt, seit 2015

Thomas Holderegger, Waldstatt, seit 2015

Franz Stämpfli, Innertkirchen, seit 2015

Markus Mader, Bern (Vertreter SRK), seit 2008

Medizinische Kommission

Christian Kern, Prof. Dr. med., Vorsitz

Adrian Frutiger, PD Dr. med.

Andreas Berger, Dr. med.

Marco Maggiorini, Prof. Dr. med.

Finanzkommission

Michael Hobmeier, Vorsitz

Ulrich Graf

Josef Meier

Beirat Partnerorganisationen

Franz Stämpfli, Stiftungsrat Rega, Vorsitz

Thomas P. Emmerich, Stiftungsrat Rega

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

Philipp Perren, Dr. iur., Vertreter Kanton Wallis

Andy Scheurer, Vertreter Spéléo-Secours, ab 2016

Markus Denzler, Vertreter Polizeikommandanten

Marc Ziegler, Vertreter Seilbahnen Schweiz, ab 2016

Stefan Eng, Vertreter Schweizer Luftwaffe

Günter Bildstein, Vertreter Sanitätsnotrufzentralen 144

Revisionsstelle

KPMG AG, Zürich

per 1. Januar 2017

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



Governance und Compliance

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

Die Rega ist in vollem Umfang einer guten Führung ihrer Organisation im Sinne der Corporate Governance verpflichtet. Es werden die fünf Grundsätze der Non-profit-Governance umgesetzt: Gewaltenteilung, Verantwortung und Effizienz, Transparenz, Wahrung der Interessen von Gönnerinnen und Gönnern, Spenderinnen und Spendern. Die Prinzipien der Regeln der Rega zur Corporate Governance sind in der Stiftungsurkunde, im Stiftungsreglement, im Organisationsreglement, im Geschäftsleitungsreglement, im Leitbild sowie im Verhaltenskodex der Rega verankert. Der Stiftungsrat überprüft die Prinzipien regelmässig.

Stiftungsrat

Der Stiftungsrat ist das oberste Organ der Rega. Er regelt nach Massgabe der Stiftungsurkunde die Grundsätze der Organisation. Er erlässt das Leitbild und weiterführende Reglemente. Er verabschiedet die Strategie und das Budget. Er nimmt den Jahresbericht und die Jahresrechnung ab. Er regelt die Aufsicht und die Kontrolle über die Geschäftstätigkeit. Er genehmigt die Grundsätze der Entschädigungen für die Mitglieder des Stiftungsrates und der Geschäftsleitung.

Der Stiftungsrat besteht aus höchstens 15 Mitgliedern. Die Amtsdauer beträgt vier Jahre. Eine Wiederwahl ist zulässig bis zum 70. Geburtstag. Die Rega kennt keine Amtszeitbeschränkung für Stiftungsräte. Der Stiftungsrat wählt aus seiner Mitte einen Präsidenten sowie den fünfköpfigen Ausschuss und bestimmt dessen Aufgaben und Kompetenzen.

Ausschuss des Stiftungsrates

Der Ausschuss besteht aus fünf Stiftungsratsmitgliedern. Nebst dem Präsidenten des Stiftungsrates gehören ihm der Vizepräsident, der Präsident der Medizinischen Kommission, der Präsident der Finanzkommission und ein weiteres Stiftungsratsmitglied an.

Der Stiftungsratsausschuss nimmt an ihn delegierte Aufgaben wahr. Er koordiniert die ständigen Kommissionen des Stiftungsrates. Und er übt im Auftrag des Stiftungsrates die Aufsicht und die Kontrolle der Geschäftsführung aus und erteilt dazu die nötigen Weisungen an die Geschäftsleitung.

Weiter nehmen die Mitglieder des Ausschusses die Aufgabe und Verantwortung in den Verwaltungsräten der Tochtergesellschaften Swiss Air Ambulance Ltd. und Airmed AG wahr.

Geschäftsleitung

Der Vorsitzende der Geschäftsleitung ist für die operative Führung, für die Ausführung der Beschlüsse des Stiftungsrates und des Ausschusses sowie für die Zuteilung der Aufgaben und Kompetenzen innerhalb der Organisation verantwortlich.

Aufgaben und Arbeitsweise der ständigen Kommissionen und des Beirates

Jedes Fachgremium hat ein Reglement, das die Aufgaben und Zuständigkeiten festlegt, und einen durch den Stiftungsrat gewählten Vorsitzenden. Die Kommissionen treffen sich regelmässig zur Beratung von Sachgeschäften, die durch ihre jeweiligen Vorsitzenden festgelegt werden.

Die Kommissionsmitglieder erhalten vor der Sitzung Unterlagen, die ihnen die ordentliche Vorbereitung auf die Behandlung der Tagesordnungspunkte erlauben.

Medizinische Kommission

Die Medizinische Kommission besteht aus dem Vorsitzenden Prof. Dr. med. Christian Kern und drei Ärzten, die Mitglieder des Stiftungsrates sind. An den Sitzungen nehmen der Vorsitzende der Geschäftsleitung sowie der Chefarzt und bei Bedarf weitere Fach-

personen mit beratender Stimme und Antragsrecht teil.

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

Finanzkommission

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

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

Beirat der Partnerorganisationen

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

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

Rechnungslegung und -kontrolle

Die Rechnungslegung der Stiftung Schweizerische Rettungsflugwacht Rega erfolgt in Übereinstimmung mit dem gesamten Regelwerk der Fachempfehlungen zur Rechnungslegung (Swiss GAAP FER, insbesondere Swiss GAAP FER 21) und vermittelt ein den

tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage (True and Fair View).

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

Risikomanagement – Internes Kontrollsystem IKS

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

Als oberstes Organ trägt der Stiftungsrat die Verantwortung für das Risikomanagement der Rega und all ihrer Tochtergesellschaften. Mit einer systematischen Vorgehensweise werden jährlich die wesentlichen Risiken identifiziert, bewertet und entsprechende Massnahmen zur Risiko-steuerung ergriffen. Zudem werden die identifizierten Risiken laufend überwacht.

Beteiligungen der Rega

Die Rega ist an verschiedenen in der Schweiz domizilierten Gesellschaften beteiligt. Strategische Beteiligungen an Gesellschaften und Stiftungen, an denen die Schweizerische Rettungsflugwacht Rega direkt oder indirekt mehr als 50 Prozent der Stimmrechte hält oder über die der Stiftungsrat die Kontrolle ausübt, sind in der Jahresrechnung konsolidiert. Eine Übersicht über diese Beteiligungen findet sich in der konsolidierten Jahresrechnung der Rega.

Weiter hält die Rega operative und funktionale Minderheitsbeteiligungen von bis zu 20 Prozent an Helikopter-

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

Im Rahmen der Vermögensverwaltung hält die Rega Beteiligungen/ Anlagen, die durch externe Vermögensverwalter im Rahmen eines Vermögensverwaltungsauftrags bewirtschaftet werden.

Entschädigungen des Stiftungsrates

Die Entschädigung des Stiftungsrates richtet sich nach dem durch die Eidgenössische Stiftungsaufsicht genehmigten Reglement. Mit den Entschädigungen (Pauschalen, Sitzungsgelder und Spesen) ist ein Teil der Aufwendungen der Stiftungsräte für Sitzungsvorbereitungen, Aktenstudium und Sitzungen im Stiftungsrat, im Stiftungsratsausschuss, in Fach- und Ad-hoc-Kommissionen, im Beirat, in den Partnerorganisationen, den Vorsorgestiftungen und den übrigen Gesellschaften, bei denen die Rega Beteiligungen hält, abgegolten. Sämtliche Entschädigungen des Stiftungsrates und dessen Präsidenten werden in der konsolidierten Jahresrechnung der Rega ausgewiesen.

Stiftungsaufsicht

Als gemeinnützige Stiftung untersteht die Rega und ihre Stiftungsorgane der Eidgenössischen Stiftungsaufsicht in Bern, welcher sie jedes Jahr Rechenschaft über ihre Geschäftsführung ablegt. Die letzte Beurteilung und Prüfung durch die Eidgenössische Stiftungsaufsicht erfolgte per 1. Februar 2017 ohne jegliche Beanstandungen.

Die Rega 2016

2. März: CEO Ernst Kohler weiht den neuen Messestand ein, mit dem sich die Rega an grossen Schweizer Publikumsmessen wie Muba, Comptoir Suisse oder Olma präsentieren wird. Interessierte können sich an der Sirup-Bar mit Rega-Mitarbeitenden austauschen, sich im Rega-Cinema Kurzfilme ansehen oder im Shop ein Souvenir erstehen.

16. April: Seit Anfang 2016 bildet die Alpine Rettung Schweiz (ARS) in enger Zusammenarbeit mit der Rega sogenannte «Fachspezialisten Medizin» aus. Diese Rettungssanitäter und Ärzte mit Gebirgsfahrung begleiten ARS-Bergretter bei terrestrischen Einsätzen. Die Rega zeichnet sich verantwortlich für ihre medizinische Ausbildung und führt dazu alljährlich Weiterbildungen durch.

26. April: Im jurassischen Bressaucourt wird auf dem Flugplatz die letzte von sechs Rega-eigenen Wetterstationen installiert und in Betrieb genommen. Die Station verfügt unter anderem über einen Wolkenhöhenmesser und Sensoren, welche die Niederschlagsart oder die Sichtweite bestimmen können. Sie ist Teil des neuen schweizweiten Netzes von Messstationen und Webcams, welches Rega-Piloten nun laufend aktuelle Flugwetterdaten zur Verfügung stellt – eine Voraussetzung, um nach Instrumentenflugverfahren zu fliegen.

31. August: Die Rega-Flotte erhält Zuwachs: Ein Helikopter vom Typ Airbus Helicopters H125 wird ab dem Werk in Südfrankreich in die Schweiz überflogen. «HB-ZRJ» steht ab Frühjahr 2017 vorwiegend zu Trainings- und Ausbildungszwecken im Einsatz. Rega-Nachwuchspiloten sollen damit im Gebirgs- und im Unterlastflug geschult werden.

2. September: Im Schweizer Fernsehen SRF wird die erste Folge von «Rega 1414 – Hilfe naht» ausgestrahlt. Die fünfteilige DOK-Serie von SRF zeigt unverfälschte Einblicke in den Alltag und hinter die Kulissen der Rega. Das Publikum honoriert die authentischen Bilder mit einer hohen Resonanz: Im Schnitt verzeichnet jede Folge mehr als eine halbe Million Zuschauer.

30. September: Über die Sommermonate sind nicht nur die Helikopter-Crews der Rega ständig in der Luft, auch aus dem Ausland erreichen uns mehr Hilferufe als üblich. Bis zu zwei Dutzend Personen täglich benötigen die medizinische Beratung der Rega-Ärzte. Mehr als 500 schwer kranke oder verletzte Reisende müssen von Juni bis September im Rega-Jet oder Linienflugzeug in die Heimat geflogen werden.

29. Oktober: In St. Gallen richtet die Rega das 2. Mitteleuropäische Flugrettungssymposium aus. Im Zentrum der Veranstaltung stehen medizinische Fachreferate rund um die Luftrettung, wie etwa «Chirurgische Massnahmen am Unfallort» oder «Blutprodukte und Laboranalysen im Helikopter», aber auch der Austausch über medizinische Geräte und Fallbeispiele von Experten.

9. Dezember: Die Rega unterzeichnet in Meiringen einen Vertrag zum Kauf von sechs Helikoptern vom Typ Airbus Helicopters H145, dem Nachfolgemodell des EC 145. Die neuen, geräumigen Helikopter werden als Ersatz für die EC 145-Flotte ab 2018 auf den Rega-Basen im Mittelland im Einsatz stehen.

14. Dezember: Der erste der drei neuen Ambulanzjets vom Typ Challenger 650 ist flügge. Er wird als «Green Aircraft» – mit einem funktionsfähigen Cockpit ausgestattet und flugfähig, aber ohne Kabinenausbau oder Anstrich – vom Werk des Flugzeugherstellers Bombardier in Montreal nach Peterborough bei Toronto überflogen. Hier erhält der Rega-Jet seinen Innenausbau.

19. Dezember: Die Rega fliegt die erste Patientin auf einer Instrumentenflugroute des Low Flight Network (LFN) über den Gotthard. Dieses auf Satellitenavigation basierende Netzwerk aus Flugrouten erlaubt es Helikoptern, auch bei schlechter Sicht im Instrumentenflugverfahren zu fliegen. Seit Dezember 2016 sind die LFN-Haupttrouten Nord-Süd und Ost-West tagsüber für den Rettungseinsatz zugelassen. Damit kommt die Rega ihrer Vision «Retten bei jedem Wetter» einen weiteren Schritt näher.



2. März



26. April



31. August



2. September



9. Dezember



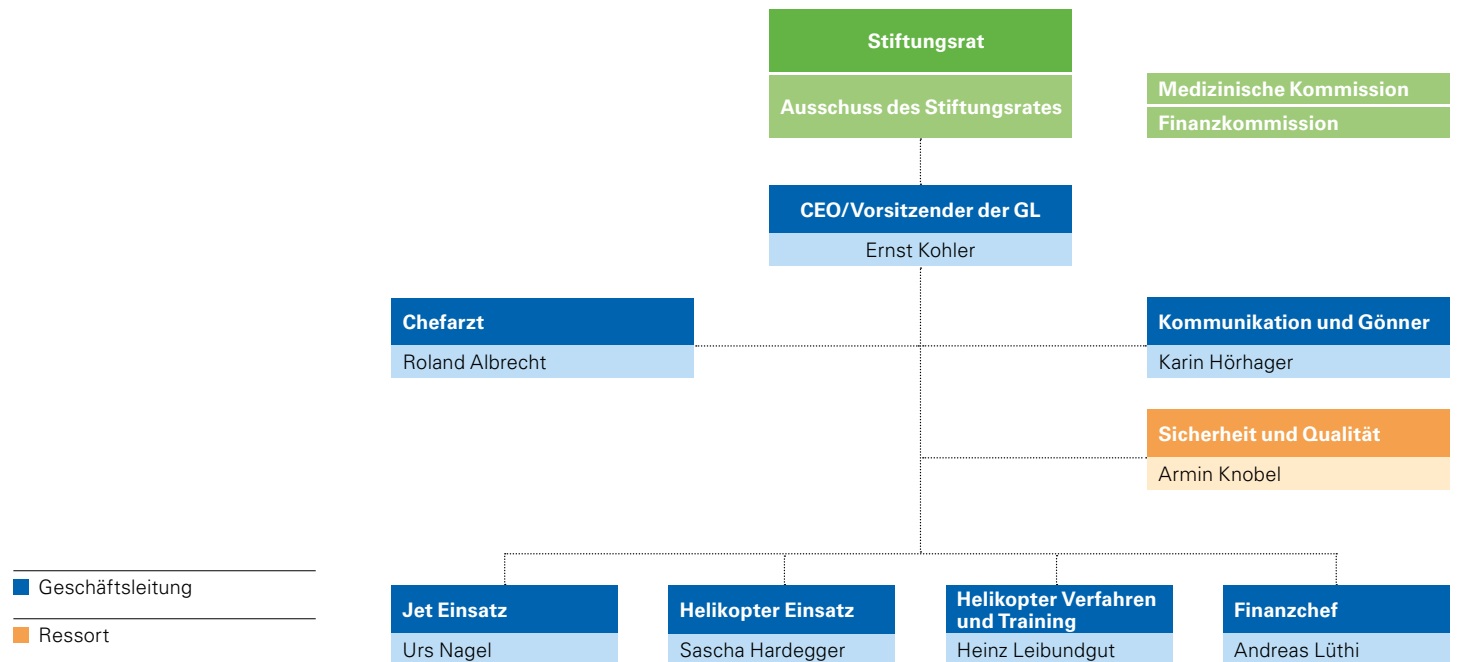
14. Dezember



19. Dezember

Geschäftsleitung

Organigramm per 1. Januar 2017



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



Rega-Gönnerbestimmungen

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

Mit folgendem Mindestbeitrag werden Sie Gönnerin oder Gönner der Rega:

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

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

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



1. Schweiz und Fürstentum Liechtenstein

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

2. Weltweit

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

Über die Durchführung der Hilfeleistungen entscheidet die Rega nach medizinischen, sozialen und operationellen Kriterien. Die Rega bestimmt Art und Zeitpunkt der Durchführung. Die Rega kann auch Drittorganisationen mit der Durchführung von Hilfeleistungen beauftragen. Um den für die Erbringung der Hilfeleistungen nötigen Handlungsspielraum zu haben, ermächtigt die Gönnerin oder der Gönner die Rega, im Bedarfsfall persönliche und medizinische Daten an Direktbeteiligte (Einsatzpartner, Ärzte, Versicherungen, usw.) in der Schweiz sowie im Ausland weiterzugeben.

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

Rega-Center

Postfach 1414
8058 Zürich-Flughafen
Telefon 044 654 33 11

Rega 1, Dübendorf

Überlandstrasse 299
8600 Dübendorf
Telefon 044 802 20 20

Rega 2, Basel

Postfach
4030 Basel-Flughafen
Telefon 061 325 29 66

Rega 3, Bern

Flugplatzstrasse 1
3123 Belp
Telefon 031 819 65 11

Rega 4, Lausanne

Route de Romanel 33
1018 Lausanne
Telefon 021 644 22 66

Rega 5, Untervaz

Postfach
7204 Untervaz
Telefon 081 300 09 99

Rega 6, Locarno

Aeroporto cantonale
6596 Gordola
Telefon 091 820 50 00

Rega 7, St. Gallen

Postfach 320
9015 St. Gallen
Telefon 071 313 99 33

Rega 8, Erstfeld

Reussstrasse 40
6472 Erstfeld
Telefon 041 882 03 33

Rega 9, Samedan

Plazza Aviatica 6
7503 Samedan
Telefon 081 851 04 04

Rega 10, Wilderswil

Bönigstrasse 17
3812 Wilderswil
Telefon 033 828 90 30

Rega 12, Mollis

Flugplatz
8753 Mollis
Telefon 055 614 55 55

Rega 14, Zweisimmen

Postfach 210
3770 Zweisimmen
Telefon 033 729 10 30

Partner-Helikopterbasis**Rega 15, Genève**

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

Impressum

Herausgeberin
Schweizerische Rettungsflugwacht Rega
Postfach 1414
8058 Zürich-Flughafen

Redaktion
Karin Hörhager
Philipp Keller
Ariane Lendenmann
Wanda Pfeifer
Adrian Schindler
Harald Schreiber

Fotos/Illustrationen
Karin Hörhager
Stefan Hunziker
Philipp Keller
Simeon Klein
Ariane Lendenmann
Tom Lüthi
Andri Margadant
Sandro Mederle
Christian Perret
Iris Ritter
Lukas Rösler
Philipp Simmen
Bildarchiv Rega/zVg

Produktion
tutto fatto, Zürich

Gestaltung
Schenker visuelle Kommunikation, Zürich

Prepress
Sota media GmbH, Wallisellen

Print
Hürzeler AG, Regensdorf

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

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

© April 2017. Alle Rechte vorbehalten, Abdruck
mit Quellenangabe erlaubt



Kontaktadresse

Schweizerische Rettungsflugwacht Rega
Postfach 1414
8058 Zürich-Flughafen
Telefon +41 44 654 33 11
Fax +41 44 654 33 22
www.rega.ch
Postkonto 80-637-5

Alarmnummern

Schweiz 1414
International +41 333 333 333

Gönner-Service

Rega-Center
Postfach 1414
8058 Zürich-Flughafen
Telefon Schweiz 0844 834 844
Telefon international +41 44 654 32 22
Fax +41 44 654 32 48
www.info.rega.ch

Mediendienst

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

