



Rega 2021
mit Jahresbericht 2020





Inhalt

Rega 2021

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

Jahresbericht 2020

Tätigkeit 2020	28–31
Leitbild	32
Stiftungsrat	33
Governance und Compliance	34–35
Die Rega 2020	36
Geschäftsleitung	37



«Die Rega hat den Stresstest bestanden»



Michael Hobmeier



Ernst Kohler

2020 – das Jahr, in dem die Corona-Pandemie bei uns ankam. Seither hat das Virus die Welt fest im Griff, fordert nicht nur Gesundheitswesen, Politik und Wirtschaft, sondern jeden Einzelnen und auch die Rega. Auch wenn die Pandemie noch nicht ausgestanden ist, dürfen wir konstatieren: Die Rega hat den Stresstest bestanden.

Erstens konnten wir unsere Aufgabe, die Sicherstellung der Luftrettung in der Schweiz und die Repatriierung von Patienten zurück in ihre Heimat, zu jedem Zeitpunkt in gewohntem Ausmass und ebensolcher Qualität erfüllen. So konnten wir auch im vergangenen Jahr wiederum mehr als 11'000 Patientinnen und Patienten medizinische Hilfe aus der Luft bringen.

Zweitens wurde in der Krise deutlich, dass sich unsere in den letzten Jahren getätigten Investitionen in Mitarbeitende, Infrastruktur und Innovationen auszahlen. Ein Beispiel ist die Patienten-Isolationseinheit (PIU) für den Transport hoch infektiöser Patienten, welche die Rega im Jahr 2015 vor dem Hintergrund der westafrikanischen Ebola-Epidemie entwickelt hatte. Von diesen Erfahrungen konnte die Rega im vergangenen Jahr profitieren: 140 Covid-19-Patienten repatriierten wir in einer PIU an Bord unserer Ambulanzjets. Auch die Investitionen im Bereich der Informationstechnologie haben sich bewährt: Der Wechsel grosser Teile der Belegschaft ins Homeoffice verlief problemlos.

Besonders erfreulich ist ein dritter Aspekt: Neben der Sicherstellung der Luftrettung konnte die Rega im letzten Jahr verschiedene Zusatzaufgaben wahrnehmen und so Bund, Kantone sowie die Schweizer Bevölkerung bei der Bewältigung der Pandemie mit Know-how und Infrastruktur unterstützen. Unter anderem koordiniert die Helikopter-Einsatzzentrale als einzige national agierende Einsatzzentrale auf Anfrage des Bundes die Auslastung der Intensivstationen als «nationale Koordinationsstelle» und unterstützt so die Spitäler und das Schweizer Gesundheitswesen.

Und zu guter Letzt sind wir trotz herausfordernder Umstände nicht stillgestanden und haben auch im vergangenen Jahr verschiedene Rega-Projekte erfolgreich abgeschlossen. Lesen Sie auf den nächsten Seiten, welche Verbesserungen etwa die neuen Hightech-Nachtsichtgeräte für die Helikopter-Crews bringen oder wie ein digitales medizinisches Einsatzprotokoll die Notärztinnen und -ärzte im Einsatz entlastet.

Der Blick auf das vergangene Jahr zeigt: Die Rega ist gut aufgestellt, agil und wird gebraucht. 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.

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

Michael Hobmeier
Präsident des Stiftungsrates

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

Ernst Kohler
CEO/Vorsitzender der Geschäftsleitung

Durchblick in der Dunkelheit

Jeder vierte Einsatz eines Rega-Helikopters findet nachts statt. Um auch in der Nacht Menschen in der Not medizinische Hilfe zu bringen, setzen die Rega-Crews seit über 30 Jahren Nachtsichtgeräte ein. Seit diesem Frühling kommen modernste, eigens an die Bedürfnisse der Rega angepasste Geräte zum Einsatz.

Ob bei Unfällen oder schweren Erkrankungen: Die Hilfe der Rega ist rund um die Uhr gefragt, auch in der Nacht. Im vergangenen Jahr brachten die Crews der Rega-Helikopter über 10'000 Mal medizinische Hilfe aus der Luft – 2'500 Mal in der Nacht. Die Anzahl der Einsätze, welche die Rega bei Nacht fliegt, hat sich in den letzten 20 Jahren fast verdoppelt. Dazu beigetragen hat die Entwicklung zur 24-Stunden-Gesellschaft. Die Rega hat reagiert und ihre Einsatzbereitschaft in der Nacht erhöht. Heute ist sichergestellt, dass die Crews nach Alarmeingang auch nachts innerhalb von wenigen Minuten in der Luft sind.

Flüge in der Nacht sind für die ganze Crew, aber vor allem für den Helikopterpiloten besonders anspruchsvoll. Hindernisse wie Leitungen, Kabel, Bäume, aber auch Wolken sind in der Dunkelheit schwer erkennbar. Neben einer soliden Ausbildung und kontinuierlichen Trainings tragen verschiedene technische Hilfsmittel wie etwa moderne Nachtsichtgeräte dazu bei, dass die Sicherheit der Crews und Patienten trotzdem jederzeit gewährleistet ist.

Pionierhaft unterwegs

So lassen sich an den Rega-Helikoptern mit den Lande-, Winden- oder Suchscheinwerfern insgesamt knapp 2'000 Watt Licht generieren, um beispielsweise einen Landeplatz oder den Ort eines Rettungswideneinsatzes auszuleuchten. Zum Vergleich: Die beiden Scheinwerfer eines Autos leisten zweimal 50 Watt. Ausserdem erleichtern digitale, satellitengestützte Karten auf den Bildschirmen im Cockpit das Navigieren in der Dunkelheit wesentlich. Auf diesen Karten werden auch Seile, Kabel und Leitungen angezeigt, die von der Rega-eigenen Hindernisdaten-

bank ins Navigationssystem im Cockpit eingespeist werden.

Immer mit an Bord der Rettungshelikopter sind die Nachtsichtgeräte (Night Vision Goggles oder kurz NVGs). Sie verstärken das Restlicht und bestehen aus einem vorne am Pilotenhelm befestigten Binokular, das hoch- und runterklappbar ist, sowie einem Akkupack, das hinten auf dem Helm sitzt. Bereits seit über 30 Jahren setzen die Rega-Piloten NVGs ein: Als weltweit erste zivile Organisation rüstete die Rega im Jahr 1987 alle Helikopterbasen mit diesen aus dem militärischen Bereich stammenden Geräten aus. Schon damals setzte man auf das leistungsfähigste Produkt auf dem Markt. Obwohl ein Nachtflug gemäss den Richtlinien der europäischen Flugsicherheits-

behörde EASA (European Aviation Safety Agency) nur durchgeführt werden darf, wenn er auch ohne NVGs möglich wäre, sind die Restlichtverstärker beim Sichtflug eine wichtige Unterstützung und grosse Hilfe bei der visuellen Orientierung in der Nacht – für den Helikopterpiloten und den ihn bei der Navigation unterstützenden Rettungssanitäter, der bei Bedarf einen prüfenden Zweitblick durch ein NVG richten kann.

Hohe Anforderungen

Die bisherigen Nachtsichtgeräte der Rega waren seit Jahrzehnten im Einsatz. Mit der Zeit häuften sich die Reparaturen, und es gestaltete sich immer schwieriger, Ersatzteile zu besorgen. Helikopterpilot Heinz Segessenmann

Das Nachtsichtgerät verstärkt das Restlicht und unterstützt den Piloten beim Navigieren.



ist mit über 30 Jahren Nachtflugerfahrung Experte in Sachen NVGs und Leiter dieses Ersatzbeschaffungsprojekts: «Es war an der Zeit, unsere bisherigen Geräte zu erneuern. Mit ihnen haben wir viele und wertvolle Erfahrungen gesammelt. Daraus sind auch spezifische Vorstellungen und Wünsche für Verbesserungen entstanden. Die einfachste Lösung wäre gewesen, auf das Nachfolgeprodukt zu setzen, weil diese Geräte bereits für die bei der Rega im Einsatz stehenden Helikoptertypen zertifiziert sind. Aber nach einer umfangreichen Marktanalyse kamen wir zum Schluss: Es gibt bessere Optionen für uns.»

Lesen Sie weiter auf Seite 8 ▶



Mehr Sichtfeld und mehr Kontrast

Der Vergleich zeigt: Der Blick durch das neue Nachtsichtgerät bietet das grössere Sichtfeld und schärfere Kontraste (oben), als dies beim bisherigen Bild in Grünstufen der Fall war (unten).

Restlichtverstärker

Das neue Nachtsichtgerät ist eine massgeschneiderte Lösung und den Bedürfnissen der Rega angepasst.



Die wichtigsten Eigenschaften der neuen Nachtsichtgeräte

Nachtsichtgeräte verstärken das vorhandene Licht des Nachthimmels, machen es für das menschliche Auge sichtbar und erzeugen ein Bild in Grün- oder Schwarzweissstufen. Dazu werden hochempfindliche Bildverstärkerröhren mit weisser oder grüner Phosphorfarbe eingesetzt. Die neuen Geräte der Rega zeigen nun für den Betrachter ein Schwarzweiss- bzw. Graustufenbild – im Gegensatz zu den bisherigen NVGs mit Grünkontrasten. Das Nachtgeschehen wirkt im Graustufenbild natürlicher, das Auge wird weniger belastet und ermüdet nicht so schnell. Auch Kontrast, Formen und Schatten sind viel deutlicher. Dadurch sind Umgebung und Situationen für die Piloten noch besser erkennbar. So können sie Gefahren früher beziehungsweise besser wahrnehmen und entsprechend reagieren.



Optik

Modernste Technologie in den Bildverstärkerröhren, dem Herzstück der Nachtsichtgeräte, sorgt für eine höhere Auflösung, bessere Kontraste und Tiefenerkennung sowie ein schärferes Bild. Hindernisse oder Wetterveränderungen sind dadurch früher und genauer erkennbar.



Gehäuse und Halterung

Die neuen NVGs sind robuster verarbeitet. Die schwenkbare NVG-Halterung versorgt das Binokular mit Strom und erlaubt, es von der Betriebsposition (vor den Augen des Piloten) in die hochgeklappte Position zu bringen.



Sichtfeld

Ein rund 25 Prozent grösseres Sichtfeld als bisher erleichtert die Wahrnehmung der Umgebung in der Dunkelheit. Der Pilot muss den Kopf weniger wenden, was Ermüdung entgegenwirkt.



Gewicht und Ergonomie

Binokular, Helmhalterung und Akkupack wiegen zusammen weniger als bisher: Mit dem Pilotenhelm sind es rund drei Kilogramm. Dieses Gewicht ist auf dem Helm optimal austariert, um die Belastung des Nackens möglichst klein zu halten.

Nicht auf das Nachfolgemodell zurückzugreifen, bedeutete, dass die Entwicklung eines eigenen Zertifizierungsprogramms erforderlich wurde. Dennoch wollte die Rega das Heft selbst in die Hand nehmen. Nicht nur, weil bei der Rega das Know-how und die entsprechenden Experten, wie Testpiloten und die Ingenieure des eigenen Design- und Entwicklungsbetriebs, vorhanden sind, sondern weil die Projektgruppe davon überzeugt war, dass sich dieser Aufwand für die Crews und letztlich auch die Patienten auszahlen würde. Der Startschuss für ein komplexes und ehrgeiziges Projekt war gefallen.

Massgeschneiderte Lösung

Als Erstes galt es, das optimale Modell für die Rega zu ermitteln. Ausgewählte NVG-Hersteller wurden mit ihren Produkten im Rega-Center empfangen. «Wir haben die verschiedenen Nachtsichtgeräte mittels Tests in einem vollständig abgedunkelten Zelt auf unsere Bedürfnisse hin analysiert und zwei Favoriten auf einem anschliessenden Testflug geprüft», so Segessenmann. Auch die bestmöglichen Bildverstärkerrohren, das Herzstück jedes Nachtsichtgeräts, wurden eruiert. Diese wollte man mit einem Favoriten verbaut haben. Die Lösung lieferte eine kleine europäische Firma, die in der Lage war, die gewünschten Bildrohren und

das Gehäuse mit der Optik gemäss den Anforderungen der Rega zu einem «neuen», massgeschneiderten Nachtsichtgerät zu vereinen.

Design- und Entwicklungsbetrieb treibt Zertifizierung voran

Im Herbst 2019 begann das Zertifizierungsprojekt, um die neuen NVGs für die Rettungshelikopter der Rega zuzulassen. Denn in der Luftfahrt muss alles, was in einem Fluggerät mitfliegt, den strengsten Anforderungen genügen und die Kontrolle durch eine unabhängige Stelle bestehen. Der Rega-eigene Design- und Entwicklungsbetrieb entwarf ein Zertifizierungsprogramm, das der EASA zur Freigabe unterbreitet wurde. Darin waren alle einzelnen Schritte sowie die Zeit- und Ressourcenpläne für die Kompatibilitätstests der NVGs im externen Labor und für die Testflüge definiert. Einzuplanen waren nicht nur Fluggeräte und zugelassene Testpiloten, sondern auch Leermondnächte für die NVG-Testflüge und mögliche Verzögerungen durch schlechte Wetterbedingungen.

Die EASA gab grünes Licht für das vorgeschlagene Prozedere, und im Frühling 2020 wurde das künftige Rega-Nachtsichtgerät im Labor umfangreich getestet: Wie wirken sich Feuchtigkeit, Wärme und Vibration aus? Wie kommen die Piloten damit zurecht?

Nach den Labortests folgten sogenannte Ground Tests. Dafür steht der Helikopter in einer «Dunkelkammer». Dort wird unter anderem die Lesbarkeit von Symbolen auf Tafeln ausserhalb des Cockpits mit aufgesetztem Nachtsichtgerät überprüft. Nach dem erfolgreichen Abschluss dieser Tests wurden gemäss den Vorgaben der EASA auf Testflügen alle möglichen Konfigurationen am Helikopter durchgespielt: mit Suchscheinwerfer, mit Doppel- und Einzelcockpit, mit Lastenspiegel usw. Die Auswertungen wurden akribisch dokumentiert und an die EASA übermittelt. Die Dokumentation umfasste letztlich mehrere Hundert Seiten.

Parallel zur Eingabe für das Nachtsichtgerät bei der EASA modifizierten die Rega-Ingenieure mit der Herstellerfirma die Helmhalterung. Dieses «Interface» hält nicht nur das Binokular vorne auf dem Helm fest, es sorgt auch für die Stromverbindung zwischen dem hinten auf dem Helm fixierten Akku und dem NVG. Die neu gestaltete Halterung ist optimiert für eine intensive Nutzung.

Extrameile hat sich gelohnt

Die Extrameile für eine Evaluation und Zertifizierung zu gehen, hat sich gelohnt: Seit diesem Frühling sind alle Rettungshelikopter der Rega mit den modernen Geräten ausgerüstet, und die Vorteile der neusten Technologie kommen bei Einsätzen zum Tragen (siehe orange Box Seite 7). Die NVGs unterstützen die Cockpit-Crews bei ihrer Aufgabe und erhöhen die Flugsicherheit nochmals ein bisschen mehr – auf dem Weg zum Patienten, während des raschen, schonenden Transports in ein Spital oder auf dem Flug zurück auf die Basis. Die Rega ist damit auch weiterhin bestens gerüstet für Nachteinsätze.

Binokular und Akkupack werden vor dem Nachtflug am Pilotenhelm befestigt.



«Leben retten bei grösstmöglicher Sicherheit»



Heinz Leibundgut, Bereichsleiter Helikopter Verfahren und Training und Chefpilot, ist mit seinen Mitarbeitenden für die

Rekrutierung und Ausbildung der Cockpit-Crews zuständig. Ausserdem laufen in seinem Bereich die Fäden von innovativen Projekten wie etwa dem Ausbau des Low Flight Network (LFN), das Flüge unter Instrumentenflugbedingungen ermöglicht, oder der Beschaffung von neuer Ausrüstung wie Nachtsichtgeräten zusammen.

Was bedeutet es für einen Helikopterpiloten, in der Dunkelheit zu fliegen?

Wir fliegen die gleichen Einsätze wie am Tag, und auch der Ablauf eines Einsatzes ist derselbe. Aber die Dunkelheit bringt verschiedene Herausforderungen mit sich. Wir sehen weniger, es fehlen uns also viele visuelle Referenzen, wie Bäume oder Gebäude, an denen wir uns orientieren können. Bei Tageslicht reicht ein Blick, um eine Szenerie zu erfassen, und wir können uns ohne Probleme im Gelände orientieren und auch Distanzen zu Hindernissen gut und rasch einschätzen. Bei Dunkelheit ist die Orientierung anspruchsvoller. Dabei helfen uns die Nachtsichtgeräte, die das Restlicht verstärken. Aber wie beim Blick durch einen Feldstecher ist unser Sichtfeld durch den «Röhrenblick» etwas eingengt. Wir nehmen uns deshalb in der Nacht für alles bewusst etwas mehr Zeit. Es geht darum, Leben zu retten, Menschen in Not zu helfen – und dies bei grösstmöglicher Sicherheit.

Wie unterstützen nun die neuen Nachtsichtgeräte den Piloten?

Das Bild durch die neuen NVGs ist kontrastreicher und schärfer als vorher – wir sehen schlicht und einfach besser damit. Das hilft uns nicht nur bei der Orientierung und dem Erkennen von Hindernissen. Auch eine Änderung der Wetterbedingungen können wir so früher erfassen, beispielsweise, wenn während eines Einsatzes plötzlich



Nebel aufzieht. Ein weiterer wichtiger Faktor in der Nacht ist die Ermüdung: Ähnlich wie beim Autofahren in der Dunkelheit ermüdet man auch beim Fliegen in der Nacht rascher als am Tag. Einige Eigenschaften der neuen Geräte reduzieren nun aber diese körperliche Belastung. So werden die Augen durch das neue Graustufenbild im Gegensatz zum bisherigen Bild mit Grünkontrasten weniger stark belastet. Dank des um rund ein Viertel grösseren Blickfeldes muss man den Kopf weniger stark wenden, um sich zu orientieren. Und die neuen Geräte sind etwas leichter. Feine Unterschiede, die in der Summe den Unterschied ausmachen.

Welche weiteren Hilfsmittel dienen den Helikopterpiloten in der Nacht?

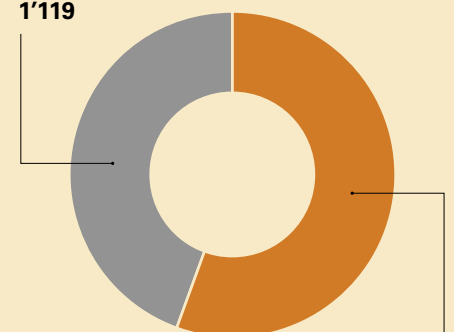
Wir können auf eine Flotte mit modernsten Rettungshelikoptern zählen. Dank dem Vier-Achsen-Autopiloten können diese selbstständig an Ort und Stelle schweben. Bei einem Einsatz mit der Rettungswinde ist das eine grosse Unterstützung für den Piloten. Zudem verfügen wir über starke Scheinwerfer, deren Lichtkegel wir steuern können. Eine weitere Hilfe ist das digitale Kartenmaterial, das uns nicht nur unsere Position metergenau auf grossen Bildschirmen im Cockpit anzeigt, sondern uns auch vor möglichen Gefahren wie Kabeln und Telefonleitungen warnt. Diese technischen Hilfsmittel sind eine wesentliche Unterstützung. Aber die wichtigsten Faktoren, damit wir auch in der Nacht so sicher wie möglich Einsätze fliegen können, sind Ausbil-

dung, Erfahrung und das regelmässige Training unserer Crews. Ich sage bewusst «Crews» und nicht «Piloten», denn in der Nacht ist die Zusammenarbeit der Crew besonders wichtig, damit wir unseren Patienten auch im Dunkeln so rasch und sicher wie möglich helfen können.

Nachteinsätze 2020: Alarmursachen

Die Einsätze in der Nacht bilden das breite Einsatzspektrum der Rega ab: Die häufigste Alarmursache bei 1'399 Primäreinsätzen (Notfalleinsätze direkt am Ort des Ereignisses) waren akute Erkrankungen, gefolgt von Arbeits- und Verkehrsunfällen. Insgesamt 1'119 Mal wurde die Rega in der Nacht für Sekundäreinsätze aufgeboden, bei denen die Crews Patienten von einem peripheren Spital in ein Zentrumsspital verlegen.

Sekundäreinsätze 1'119



Primäreinsätze 1'399

Arbeitsunfälle	219
Bergunfälle	31
Krankheiten	701
Sportunfälle	59
Verkehrsunfälle	140
Wintersportunfälle	78
Andere Ursachen	171

Helikopter-Einsatzzentrale: Zeit investieren, um Zeit zu gewinnen

Sie kann nicht nur über Leben und Tod entscheiden, sondern auch darüber, wie lange ein Patient hospitalisiert oder rekonvaleszent bleibt: die Zeit, die zwischen einem Unfall oder einer schweren akuten Erkrankung bis zur Behandlung in einem geeigneten Spital verstreicht. Wieso insbesondere die Rega-Einsatzleiterinnen und -leiter manchmal Zeit investieren müssen, damit sie am Ende Zeit für die Patienten gewinnen, zeigt der Blick in die Helikopter-Einsatzzentrale der Rega.

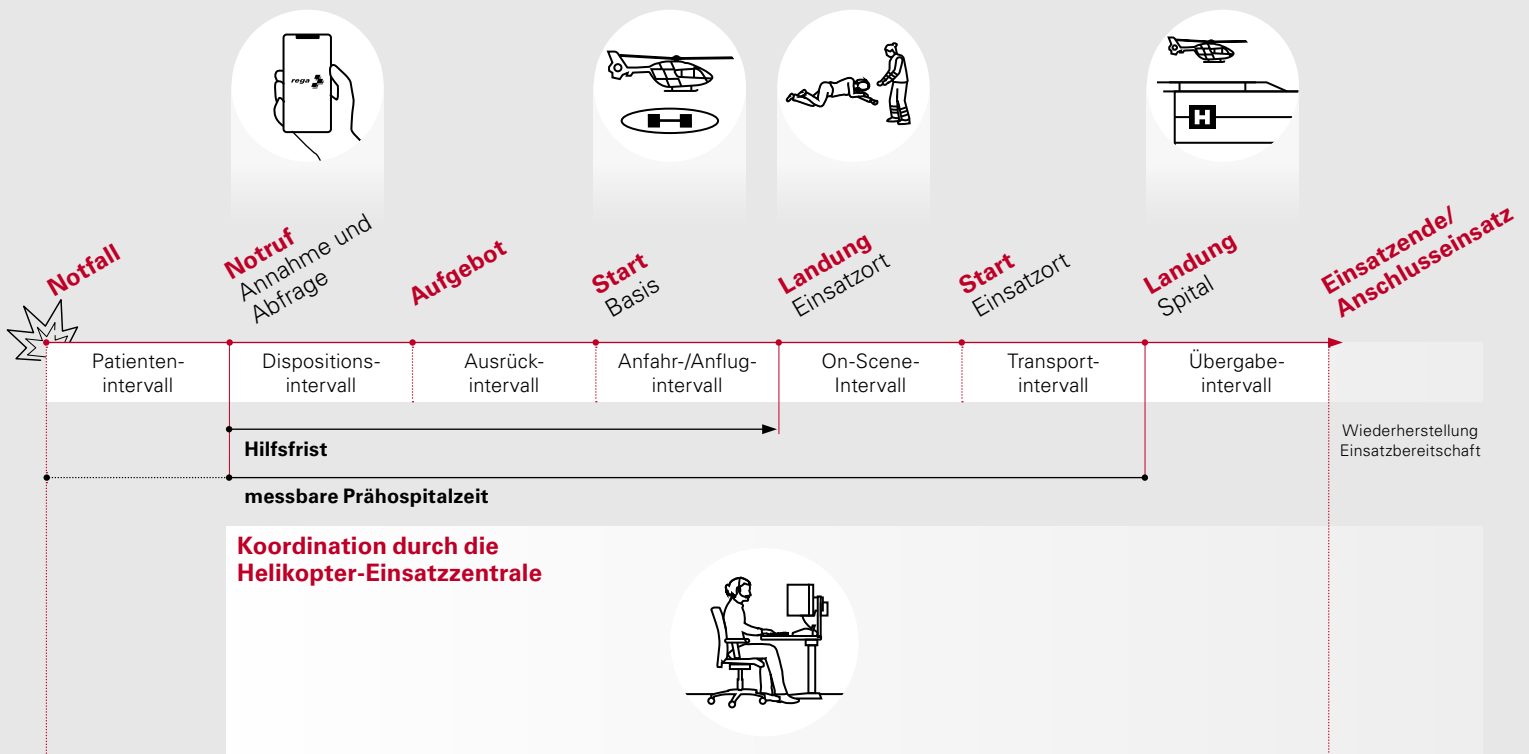
Tritt ein medizinischer Notfall ein, beginnt die Uhr zu ticken: Gerade bei schwereren Verletzungen und Erkrankungen wie bei Schlaganfällen und akuten Herz-Kreislauf-Problemen kann eine möglichst rasche Hospitalisierung grossen Einfluss auf die Überlebenschance von Patientinnen und Patienten haben und das Risiko für bleibende Schäden minimieren. Aufgrund der besonderen Topografie der Schweiz spielt die Luftrettung in der medizinischen Notfallversorgung eine besondere Rolle: Von vielen ländlichen Regionen der

Schweiz aus ist ein Zentrumsspital nur über lange Anfahrtswege zu erreichen – der Rettungshelikopter ist da bei einem Notfall das schnellste und schonendste Transportmittel. Ausserdem ist er im unwegsamen Gelände der Schweizer Berge häufig das einzige Rettungsmittel, das einen Einsatzort innert nützlicher Frist überhaupt erreichen kann.

Optimieren, wo es Patienten nützt

Eine der Aufgaben der Rega ist es, die medizinische Versorgung aus der Luft weiter zu verbessern. Dabei spielt der

Zeitintervalle in der notfallmedizinischen Versorgung



Die Dauer vom Eintrittszeitpunkt eines medizinischen Notfalls bis zur Übergabe des Patienten in einem Spital lässt sich in verschiedene einzelne **Intervalle** unterteilen. Auf die in der Grafik dargestellten Intervalle haben sich verschiedene direkt an der Notfallversorgung beteiligte Akteure, wie zum Beispiel Luftretter, bodengebundene Rettungsdienste, Sanitätsnotrufzentralen und Spitäler verständigt. Die Zeit bis zur Alarmierung der Rettungskräfte wird beispielsweise als **Patientenintervall** bezeichnet, die Zeitspanne zwischen Alarmierung einer Einsatzzentrale und dem Aufgebot des Rettungsmittels als **Dispositionsintervall**. Die Dauer des Transports vom Einsatzort zum Spital wiederum heisst **Transportintervall**, und die **messbare Prähospitalzeit** bezeichnet die Zeitspanne vom Notruf

bis zur Hospitalisierung. Die gemeinsame Verständigung auf die verschiedenen Intervalle erlaubt einerseits, zeitliche Richtwerte für die einzelnen Intervalle festzulegen und dementsprechend die notfallmedizinische Versorgung der Bevölkerung zu planen. Hierfür ist insbesondere die **Hilfsfrist** ein wichtiger Wert. Andererseits bieten die Richtwerte eine Grundlage für die Qualitätssicherung, indem deren Einhaltung überprüft werden kann. Die so erhobenen Werte bieten ausserdem eine ideale Ausgangslage, um die Rettungskette unter Einbezug aller beteiligten Akteure weiter zu optimieren und damit die Prähospitalzeit zugunsten der Patienten noch mehr zu verkürzen.

Faktor Zeit eine zentrale Rolle. Die Rega verfolgt deshalb seit ihrer Gründung das Ziel, die Dauer vom Ereignis bis zur Hospitalisierung eines Patienten, die sogenannte Prähospitalzeit, möglichst kurz zu halten. Wir tun dies, indem wir die relevanten Einflussfaktoren identifizieren und jene optimieren, welche die Rega selber beeinflussen kann. So lassen sich beispielsweise die maximale Fluggeschwindigkeit eines Rettungshelikopters oder die Zeit, die der Pilot für den Start der Triebwerke benötigt, nicht entscheidend verändern. Zentrale Bedeutung kommt hingegen der Helikopter-Einsatzzentrale der Rega zu: Ihr Einfluss auf die Zeitdauer, die bis zur Hospitalisierung eines Patienten vergeht, ist besonders gross, wie die folgenden Beispiele der Aufgaben eines Einsatzleiters während der Koordination eines Helikoptereinsatzes zeigen.

Alarmieren ohne Zeitverlust

Jeder Helikoptereinsatz beginnt mit einer Alarmierung: Bei rund zwei Dritteln aller 12'000 Helikoptereinsätze, welche die Rega-Einsatzleiterinnen und -leiter jährlich koordinieren, wird die Einsatzzentrale direkt alarmiert (siehe Grafik auf Seite 13). Dazu gehören Alarmierungen von Privatpersonen, aber auch von Pistenrettungsdiensten, Polizei oder Spitälern, welche die Einsatzzentrale über die Alarmnummer 1414 oder via Rega-App direkt kontaktieren, weil sie die Hilfe der Rega benötigen. Die App ist ein Beispiel dafür, wie eine technische Lösung der Rega im Notfall Zeit spart: Wer damit alarmiert, übermittelt gleichzeitig die Koordinaten seines Standortes an das Rega-Einsatzleitsystem. Die exakte Bestimmung des Einsatzortes ist so viel schneller möglich.

Digitale Schnittstellen zu SNZ 144

Die Rega hat den Prozess aber nicht nur für Direktalarmierungen verbessert, sondern auch für jene, die durch eine kantonale Sanitätsnotrufzentralen 144 (SNZ) übermittelt werden. Rund 30 Prozent der Einsätze der Rega-Helikopter gehen auf eine Alarmierung durch eine SNZ zurück. Entsprechend wichtig ist eine möglichst effiziente Zusammen-



Jährlich koordinieren die Einsatzleiterinnen und -leiter rund 12'000 Helikoptereinsätze.

arbeit, damit bei der Übergabe der Einsatzdaten keine unnötige Zeit verloren geht. Die Lösung bieten digitale Schnittstellen zwischen den Einsatzleitsystemen der SNZ und der Rega: Wird ein Rettungshelikopter benötigt, so kann ein SNZ-Disponent heute mittels Mausclick die von ihm bereits erfassten Informationen zum Einsatz, wie zum Beispiel Koordinaten oder Angaben zum Patienten, an das Rega-Einsatzleitsystem übermitteln und dadurch gleichzeitig einen Rettungshelikopter anfordern. So muss der Rega-Einsatzleiter Informationen nicht nochmals erfassen, sondern kann sich ohne Zeitverlust auf den wichtigen Entscheid fokussieren, welche Helikopter-Crew für den Einsatz aufgeboden werden soll.

Distanz ist nur einer von vielen Faktoren

Nachdem der Rega-Einsatzleiter den Einsatzort verifiziert hat, geht es darum, die nächste für diesen Einsatz geeignete Crew zu bestimmen und aufzubieten. Zwar unterstützt auch in diesem Fall die Technik, indem das Rega-Einsatzleitsystem nach Bedarf den nächstgelegenen verfügbaren Rettungshelikopter vorschlägt. Neben der Distanz

zum Einsatzort gibt es in der Luftrettung jedoch noch andere Faktoren, die von den Rega-Einsatzleiterinnen und -leitern berücksichtigt werden müssen. Zum Beispiel die Wetterbedingungen: So kann es sein, dass der vom System vorgeschlagene «freie» Helikopter einen Einsatzort im benachbarten Tal nicht anfliegen kann, weil der entsprechende Passübergang in Wolken liegt. Diese Information kann kein Einsatzleitsystem automatisiert berücksichtigen, weshalb die Rega-Einsatzleiterin die Wetterbedingungen im Tagesablauf fortwährend überwacht. Hierfür kann sie auf die aktuellen Flugwetterdaten eines Netzes aus mehr als 60 Rega-Wetterstationen zurückgreifen, welches die Rega in den letzten zehn Jahren aufgebaut hat.

Flexibel reagieren

Ein weiterer Aspekt, den die Einsatzleiter vor dem Aufgebot berücksichtigen, ist die Gesamtsicht auf alle laufenden Helikoptereinsätze in der Schweiz. Sie verfügen jederzeit über eine «Vogelperspektive» und denken im Gegensatz zum Algorithmus eines Einsatzleitsystems nicht nur in vordefinierten Kategorien. So kann ein Einsatzleiter auch eine Crew für einen



Die Einsatzleiterin unterstützt die Helikopter-Crew während des ganzen Einsatzes.

Einsatz in Betracht ziehen, die sich zwar nahe am Einsatzort befindet, aber vom System als «nicht verfügbar» angezeigt wird. Beispielsweise weil er weiss, dass diese Crew derzeit einen Patienten im Spital übergibt und innert Kürze für den nächsten Einsatz zur Verfügung stehen wird. Eine solche Flexibilität kann kein Computer leisten.

Koordination mit Einsatzpartnern

Der geografisch nächste Rettungshelikopter ist auch deshalb nicht immer der geeignetste, weil ein Einsatz zusätzliche Ausrüstung oder die Unterstützung

von Einsatzpartnern, wie beispielsweise den Bergrettern des Schweizer Alpen-Club SAC, erfordert. Diese Rettungsspezialisten werden unter anderem bei Einsätzen im unwegsamen Gelände zur Unterstützung der Crew von der Rega-Einsatzzentrale aufgeboden und dort, wo sie sich zum Zeitpunkt des Aufgebots befinden, von der Helikopter-Crew aufgenommen. Der aktuelle Standort eines für den Einsatz benötigten Bergretters kann demnach auch einen Einfluss auf den Entscheid haben, welche Helikopter-Crew aufgeboden wird.

Gut investierte Zeit

Die limitierenden Faktoren bei der Luftrettung, wie Wetter, Ausrüstung und Ausbildung der Crew, sowie die Gesamtheit aller laufenden Helikoptereinsätze werden also von den Rega-Einsatzleiterinnen und -leitern berücksichtigt, bevor sie eine Crew aufbieten. Diese Abklärungen lassen sich trotz modernster Infrastruktur nicht vollständig digitalisieren, benötigen Fachwissen – und manchmal auch etwas Zeit. Die Erfahrung der letzten Jahrzehnte zeigt aber, dass es gut investierte Zeit ist. Zeit, die am Ende die Prähospitalzeit verkürzen kann – und damit den Patientinnen und Patienten zugutekommt. Denn was bringt es einem Patienten, wenn ein Rettungshelikopter zwar fast zeitgleich mit dem Notruf aufgeboden wird, weil er vom Leitsystem automatisch als nächstgelegenes Einsatzmittel vorgeschlagen wurde, die Crew aber danach den Einsatzort wetterbedingt nicht erreichen oder den Einsatz wegen fehlender Ausrüstung nicht durchführen kann? Mit Blick auf die luftrettungsspezifischen Abklärungen, die vor einem Aufgebot einer Helikopter-Crew getroffen werden müssen, lässt sich deshalb festhalten: Manchmal muss man zuerst etwas Zeit investieren, um sie am Ende zu gewinnen. Denn für den Patienten ist nicht die Zeit zwischen Notruf und dem Start eines Rettungshelikopters entscheidend, sondern die Zeitdauer, bis die Helikopter-Crew tatsächlich bei ihm eintrifft und ihn medizinisch adäquat versorgen kann.

Unterstützung während des gesamten Einsatzes

Hat die Einsatzleiterin entschieden, welche Helikopter-Crew am besten geeignet ist, bietet sie die Crew auf. Per Mausclick übermittelt sie das Aufgebot, das bereits die wichtigsten Informationen zum Einsatz und die Koordinaten des Einsatzortes enthält. Mit dem Aufgebot ist die Aufgabe der Rega-Einsatzleiterin jedoch nicht beendet: Sie unterstützt die Crew während des gesamten Einsatzes, liefert laufend zusätzliche Informationen, koordiniert mit Einsatzpartnern

und meldet den Patienten im Zielspital an. Zudem steht sie auch mit anderen Rettungshelikoptern in Kontakt, die sich gerade in der Luft oder auf einem Spitallandeplatz befinden, und erhöht so besonders in der Nacht die Flugsicherheit für alle Beteiligten. So unterstützen die Einsatzleiterinnen und -leiter die Rega-Crews aus der Ferne als zusätzliches, viertes Crew-Mitglied.

Im Zentrum steht der Mensch

Egal ob am Boden oder in der Luft: Im Notfall gilt es für alle Glieder der Rettungskette in ihrem Aufgabengebiet zum richtigen Zeitpunkt die richtigen Entscheide zu fällen. Die Entscheide der verschiedenen Akteure – vom Alarmierenden über den Ersthelfer bis zur anbietenden Stelle der Rettungskräfte und zum eingesetzten Rettungsmittel – haben einen direkten Einfluss

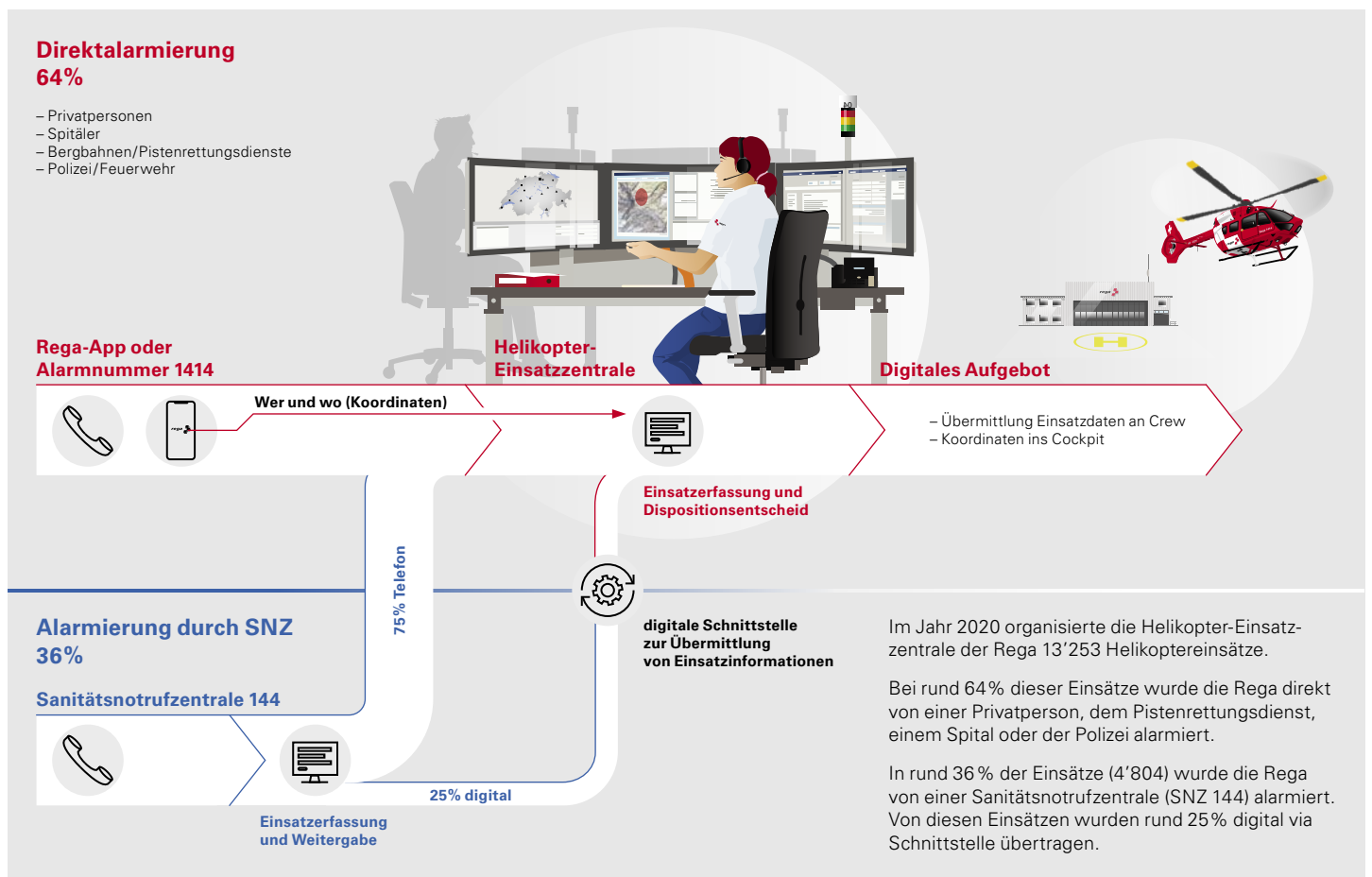
darauf, wie lange es dauert, bis ein Patient hospitalisiert wird. Gerade in der Luftrettung ist der richtige Dispositionsentscheid ausschlaggebend, ob ein Einsatz später effizient ablaufen kann – und so tatsächlich Zeit gespart wird, die den Patienten zugutekommt. Bei ihrer anspruchsvollen Aufgabe werden die Helikopter-Einsatzleiterinnen und -leiter zwar von modernster Technik und Infrastruktur unterstützt. Aber im Zentrum stehen ihre Erfahrung und ihre Flexibilität – Fähigkeiten, die nicht durch einen Computer ersetzt werden können.

Klare Regelung der Aufgaben und Kompetenzen gefordert

Um die notfallmedizinische Versorgung der Schweizer Bevölkerung weiter zu verbessern, müssen alle Glieder der Rettungskette die eigenen Prozesse optimieren. Dies ist aber nur möglich,

wenn die Zuständigkeiten und Kompetenzbereiche – und damit auch die Berührungspunkte – eindeutig festgelegt sind. Nur so können auch die Schnittstellen zwischen den verschiedenen Partnern verbessert und weiter aufeinander abgestimmt werden. Aus der Erfahrung Hunderttausender von disponierten Helikoptereinsätzen weiss die Rega, welchen Einfluss die zentrale Koordination von Rettungshelikoptern darauf hat, wie effizient ein Einsatz abläuft – und wie rasch einem Patienten geholfen werden kann. Die Rega setzt sich im Sinne der Patientinnen und Patienten deshalb auch künftig dafür ein, die Rettungshelikopter in der Schweiz in ihrer eigens auf die Bedürfnisse der Luftrettung ausgerichteten Einsatzzentrale zu koordinieren.

So wird die Helikopter-Einsatzzentrale alarmiert



Schnell, eindeutig und umfassend – das neue digitale Einsatzprotokoll

Ob verabreichte Medikamente, vor Ort getroffene Therapiemaßnahmen oder Vitalparameter während des Fluges ins Spital: Die Rega-Notärztinnen und -ärzte dokumentieren jeden Behandlungsschritt bei der medizinischen Versorgung ihrer Patienten. Was sie bisher handschriftlich auf vorgedruckten Formularen festgehalten haben, wird neu digital erfasst.

Bisher nutzte die Rega, wie in vielen Rettungsdiensten üblich, ein Papierformular mit zwei Durchschlägen. Darauf dokumentierte die Notärztin oder der Notarzt die medizinische Behandlung des Patienten handschriftlich. Meist findet die medizinische Versorgung der Patienten jedoch draussen und teilweise unter schwierigen Umständen statt. Bei widrigem Wetter mit klammern Fingern Notizen zu verfassen, ist zwar möglich. Aber insbesondere

bei Regen, Wind und Kälte kann es vorkommen, dass dabei nicht nur die Lesbarkeit der Handschrift in Mitleidsenschaft gezogen wird, sondern auch der eigentliche Informationsträger – das Papier.

Eindeutigkeit ist wichtig

Die Rega ist Teil einer Rettungskette, und die allermeisten Patienten werden nach der medizinischen Erstversorgung durch den Rega-Arzt in einem Spital weiterbehandelt. Entsprechend wichtig ist deshalb die vollständige Dokumentation über die getroffenen Therapiemaßnahmen. Hier bietet eine robuste, digitale Lösung Vorteile. Die digital erfassten Informationen sind nicht nur eindeutig, sondern auch beständig.

Was wird benötigt?

Im Zeitalter der Digitalisierung schien die Umsetzung zunächst einfach. Allerdings zeigte sich rasch, dass der

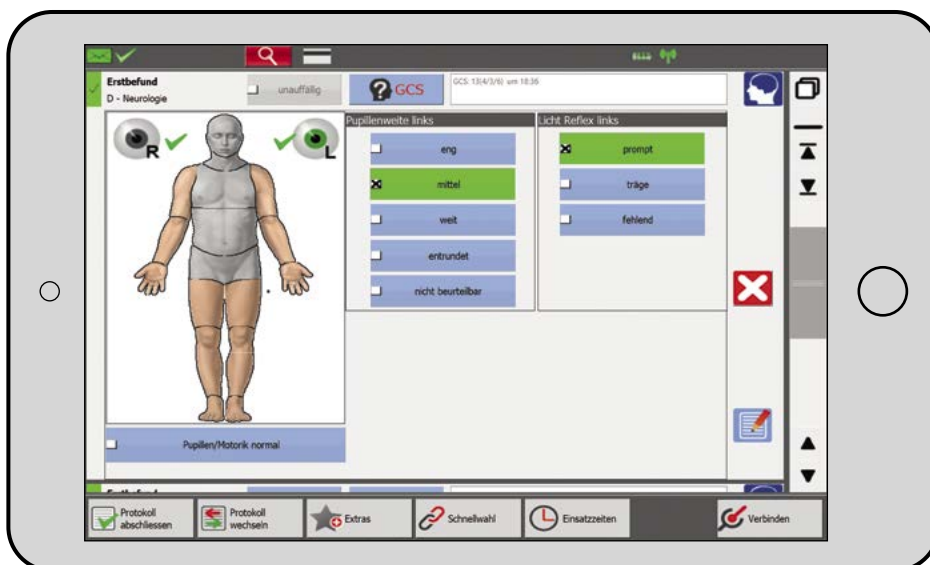
Markt keine pfannenfertige Lösung bot, die den Bedürfnissen der Rega entsprach. Fündig wurde man bei einem Hersteller, der seine bestehende Lösung für Rettungsdienste nach den spezifischen Vorgaben der Rega anpassen konnte. Um die ideale IT-Lösung zu definieren und umzusetzen, hat ein Team aus Rega-Notärzten und -Informatikspezialisten eine Auslegeordnung der Anforderungen gemacht. So wurde etwa analysiert, was die Medizinerinnen und Mediziner im Einsatz benötigen und wie sie möglichst gut durch ein technisches Hilfsmittel unterstützt werden können. Weil die Versorgung der Patienten meist draussen erfolgt und die Flugzeit vom Einsatzort zum Spital oft nur wenige Minuten beträgt, war ein schnelles, besonders benutzerfreundliches und strapazierfähiges System gefragt. Nach einer umfassenden Testphase sind die Tablets mit Touchscreen nun mit der neuen IT-Lösung im Einsatz.

So funktioniert die Lösung

Wird eine Crew für einen Einsatz aufgebildet, erhalten alle Crew-Mitglieder wie bis anhin das digitale Aufgebot von der Helikopter-Einsatzzentrale übermittelt. Dieses enthält bereits die wichtigsten Informationen wie etwa Name, Geschlecht oder Jahrgang des Verletzten und die Alarmursache. Neu ist, dass auf dem Tablet des Notarztes auf Basis dieser Daten automatisch das medizinische Protokoll «eröffnet» wird. Es wird dann während des Einsatzes basierend auf zwei Quellen laufend ergänzt: Erstens übermitteln die medizinischen Geräte im Helikopter automatisch Vitaldaten des Patienten, wie zum Beispiel den Sauerstoffgehalt im Blut oder die Herzfrequenz, an die Software. Zweitens dokumentiert die Notärztin oder der Notarzt manuell die Angaben zur Therapie und zum Verletzungs- oder Krankheitsbild über eine auf die Bedürfnisse der Rega ausgerichtete Nutzeroberfläche.

Unterstützung mit hinterlegten Daten

So lassen sich etwa der Unfallort, der Unfallhergang oder die Therapie mit wenigen Eingaben rasch erfassen: Ist



Diagnosen schnell und einfach erfassen: Der Rega-Notarzt tippt den verletzten Körperteil oder die betroffene Stelle auf dem Bildschirm an und wählt dann im Auswahlménü die weiteren Details.



Nach einer umfassenden Testphase sind die Tablets mit der neuen IT-Lösung im Einsatz.

der Patient ansprechbar, seine Atmung stabil? Werden ihm Medikamente verabreicht und falls ja, in welcher Dosierung? Dabei helfen dem Arzt einfache Symbole auf dem Bildschirm. Mögliche Diagnosen lassen sich ebenfalls schnell und einfach eingeben: Auf der Silhouette eines Menschen tippt der Notarzt den verletzten Körperteil oder die betroffene Stelle an und wählt dann im Auswahlménü die weiteren Details: Wird zum Beispiel der Arm angetippt, kann unter Ober- oder Unterarmbruch, Schulterluxation oder anderen häufigen Verletzungsmustern ausgewählt werden. Weicht ein spezifischer Notfall vom Standard ab, tippt der Notarzt dies direkt im Protokoll ein. Die vorläufige Diagnose und die gewählte medizinische Behandlung lassen sich also während des Patiententransports auf einfache Weise festhalten. Die Datenerfassung ist praxisorientiert und ein-

fach, die Benutzeroberfläche grosszügig gestaltet: Der Notarzt oder die Notärztin kann die grossen Buttons auch mit eiskalten Fingern oder mit Handschuhen anwählen.

Klare Informationen für das Spital

Den Abschluss der Patientenversorgung durch den Rega-Notarzt bildet die Übergabe des Patienten im Spital. Dabei informiert er den weiterbehandelnden Arzt mündlich und mithilfe der im Protokoll festgehaltenen Informationen über den Unfallhergang und die bereits getroffenen Massnahmen. Bisher überliess er dem Spitalpersonal nach der Übergabe einen Durchschlag seines Papierformulars. Nun wird das digitale Protokoll mittels einer verschlüsselten E-Mail an das Spital übermittelt – sodass auch nach dem Abflug der Rega-Crew eine eindeutige und saubere Dokumentation verfügbar ist.

Noch mehr Fokus auf Patienten

Die Digitalisierung des medizinischen Einsatzprotokolls zeigt, dass die Rega-Crews mit der Vereinfachung von administrativen Prozessen bei ihrer Arbeit unterstützt und entlastet werden können. So können sie sich noch stärker auf diejenigen Aufgaben fokussieren, die nicht digitalisiert werden können: beispielsweise auf den direkten Kontakt mit den Patienten.

Medizinische Hilfe aus der Luft

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

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

Die Rega hilft Menschen in Not überall da, wo durch den Einsatz ihrer Mittel Leben oder Gesundheit erhalten, geschont oder geschützt werden. Die Ambulanzjets und Rettungshelikopter sind schnelle, schonende und effiziente Transportmittel. Ihr gezielter Einsatz trägt dazu bei, Folgekosten von Krankheiten und Unfällen zu mindern.

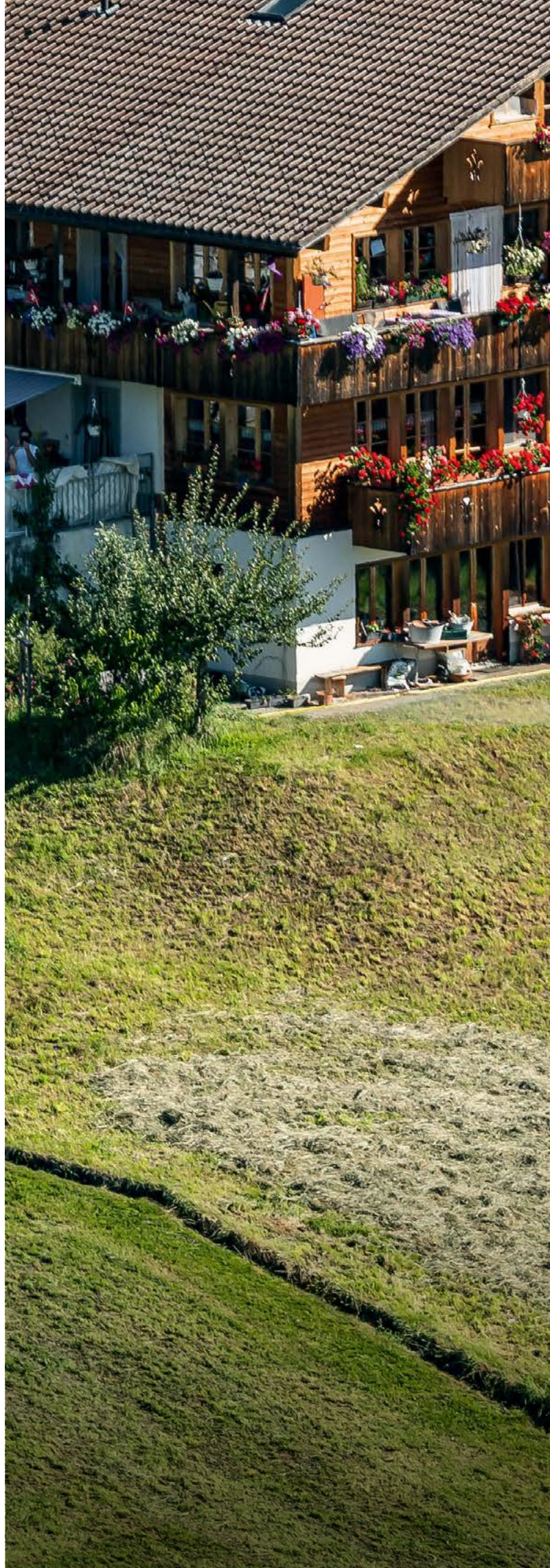
Die Rega ist eine selbstständige, private und gemeinnützige Stiftung. Mit insgesamt 3,625 Millionen Gönnerinnen und Gönnern ist sie fest in der Schweizer Bevölkerung verankert. Die Rega erbringt ihre Leistungen ohne Subventionen der öffentlichen Hand und politisch unabhängig. Sie ist fester Bestandteil der medizinischen Grundversorgung der Schweiz und trägt mit ihrer Tätigkeit zur Qualität des Wohn-, Wirtschafts- und Tourismusraums Schweiz bei.

Kennzahlen 2020

Anzahl organisierte Einsätze	16'273
Einsätze Helikopter	13'253
Einsätze Flächenflugzeuge	770
Übrige Einsätze ¹	2'250
Gönnerbeiträge und Spenden (Mio. CHF)	107.4
Anzahl Gönner (Mio.)	3.625
Anzahl Mitarbeitende ²	380
Betriebsertrag (Mio. CHF)	175
Betriebsaufwand (Mio. CHF)	164
Betriebsergebnis (Mio. CHF)	+11.4
Bilanzsumme (Mio. CHF)	590

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

² Vollzeitstellen per Ende Dezember





Solidarisch, fürsorglich, professionell, kompetent, schweizerisch
Auf die Rega können Sie sich verlassen.

Standorte

Die Helikopterbasen der Rega

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

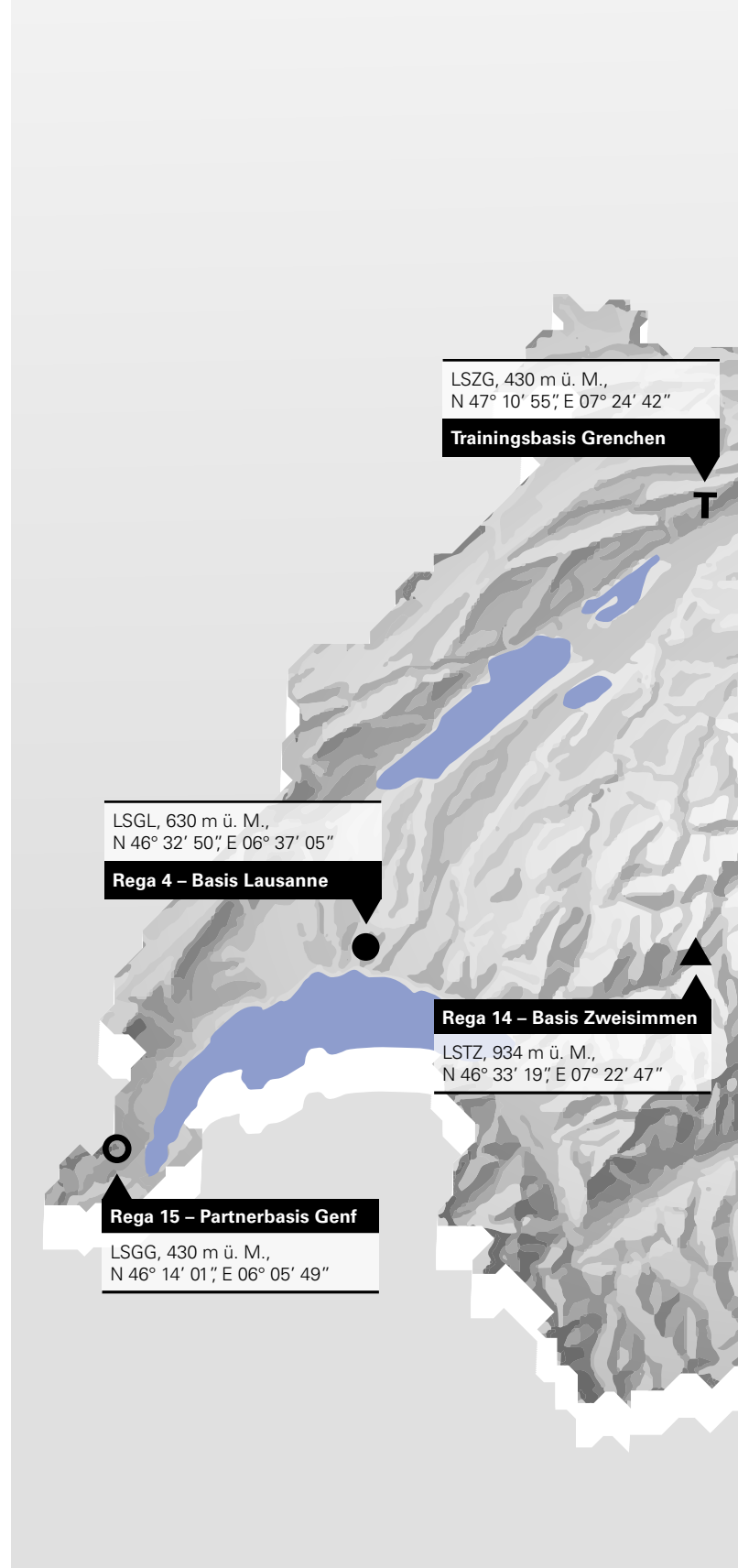
Auf den Einsatzbasen hält sich jeweils eine Rega-Crew bestehend aus Pilot, Rettungsanitäter und Notarzt jederzeit bereit, um Menschen in Not schnellstmöglich Hilfe aus der Luft zu bringen.

Das Rega-Center

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

Einsatzzentrale

Die Einsatzzentrale im Rega-Center organisiert pro Jahr rund 17'000 Einsätze. Sie ist rund um die Uhr erreichbar – in der Schweiz über die Alarmnummer **1414**, aus dem Ausland über **+41 333 333 333**.



Die Flotte der Rega

Helikopter Mittellandbasen



Airbus Helicopters H145

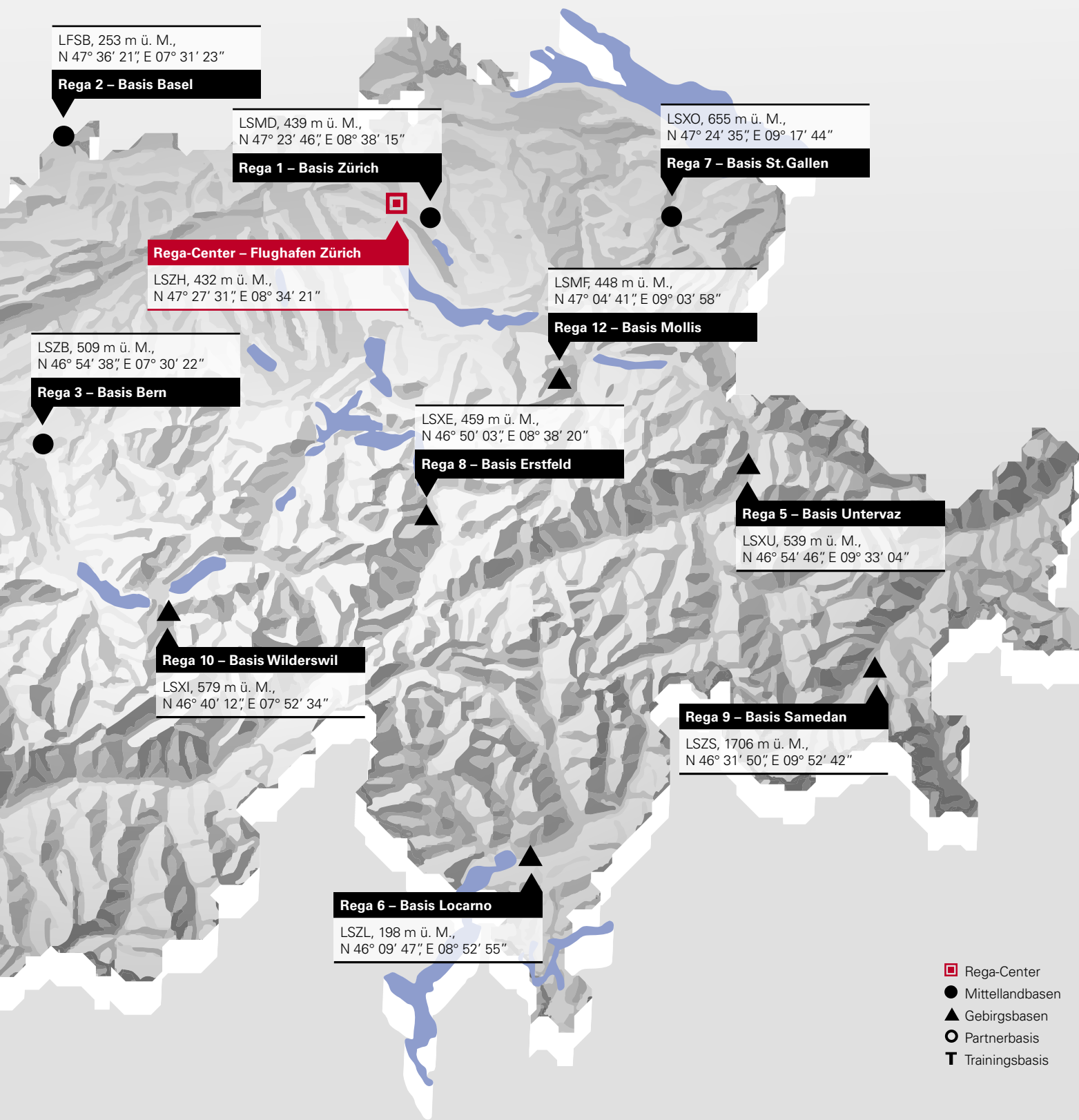
Anzahl Helikopter:	7
Patientenkapazität:	1 liegend, 1 sitzend
Rotordurchmesser:	11 m
Länge über alles:	13,64 m
Höhe:	3,95 m
2 Triebwerke, Startleistung:	Arriel 2E, 2 x 894 PS
Reisegeschwindigkeit:	230 km/h
Rettungswinde:	90 m Seillänge, 270 kg

Helikopter Gebirgsbasen



AgustaWestland Da Vinci

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



Helikopter Flugschule



Airbus Helicopters H125

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

Ambulanzflugzeuge



Bombardier Challenger 650

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

Die Rega in der Schweiz



Mit ihren Rettungshelikoptern steht die Rega rund um die Uhr, an 365 Tagen im Jahr für die Schweizer Bevölkerung im Einsatz. Die 18 Maschinen der Typen AgustaWestland Da Vinci und Airbus Helicopters H145 bringen modernste Medizin direkt zum Patienten – nicht nur nach Unfällen und schweren Verletzungen, sondern auch im Fall von akuten Erkrankungen wie beispielsweise Herzproblemen.

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

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

Primär-/Sekundäreinsätze Helikopter 2020 (Total 10'376 Patientinnen und Patienten)

1'580

Wintersportunfälle

902 Bergunfälle

1'117 Arbeitsunfälle

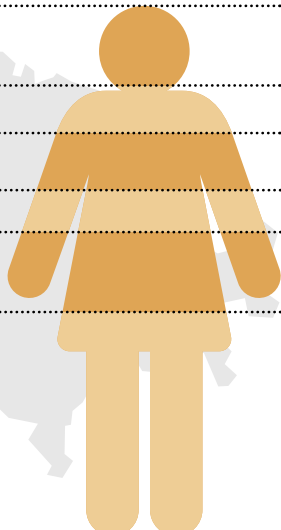
835 Verkehrsunfälle

1'579

Weitere Unfälle

4'363

Krankheiten



Die Rega international



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

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

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

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

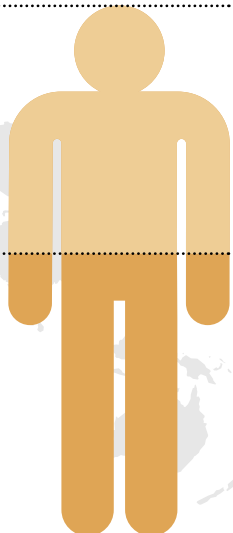
Medizinische Notfälle im Ausland 2020 (Total 1'436 Patientinnen und Patienten)

758

im Ambulanzjet oder Linienflugzeug
repatrierte Patienten

678

Medizinisches Notfallmanagement



Ohne Gönner keine Rega

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

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

Das System bewährt sich. Es gibt der Rega Spielraum und Unabhängigkeit für die Erfüllung ihrer Aufgaben und erlaubt ihr, sich auf das Wohl der Patientinnen und Patienten zu konzentrieren.

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

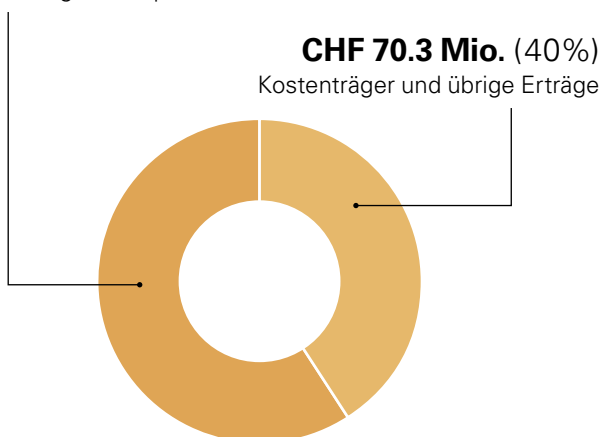
Die Gönnerbestimmungen finden Sie auf Seite 38.

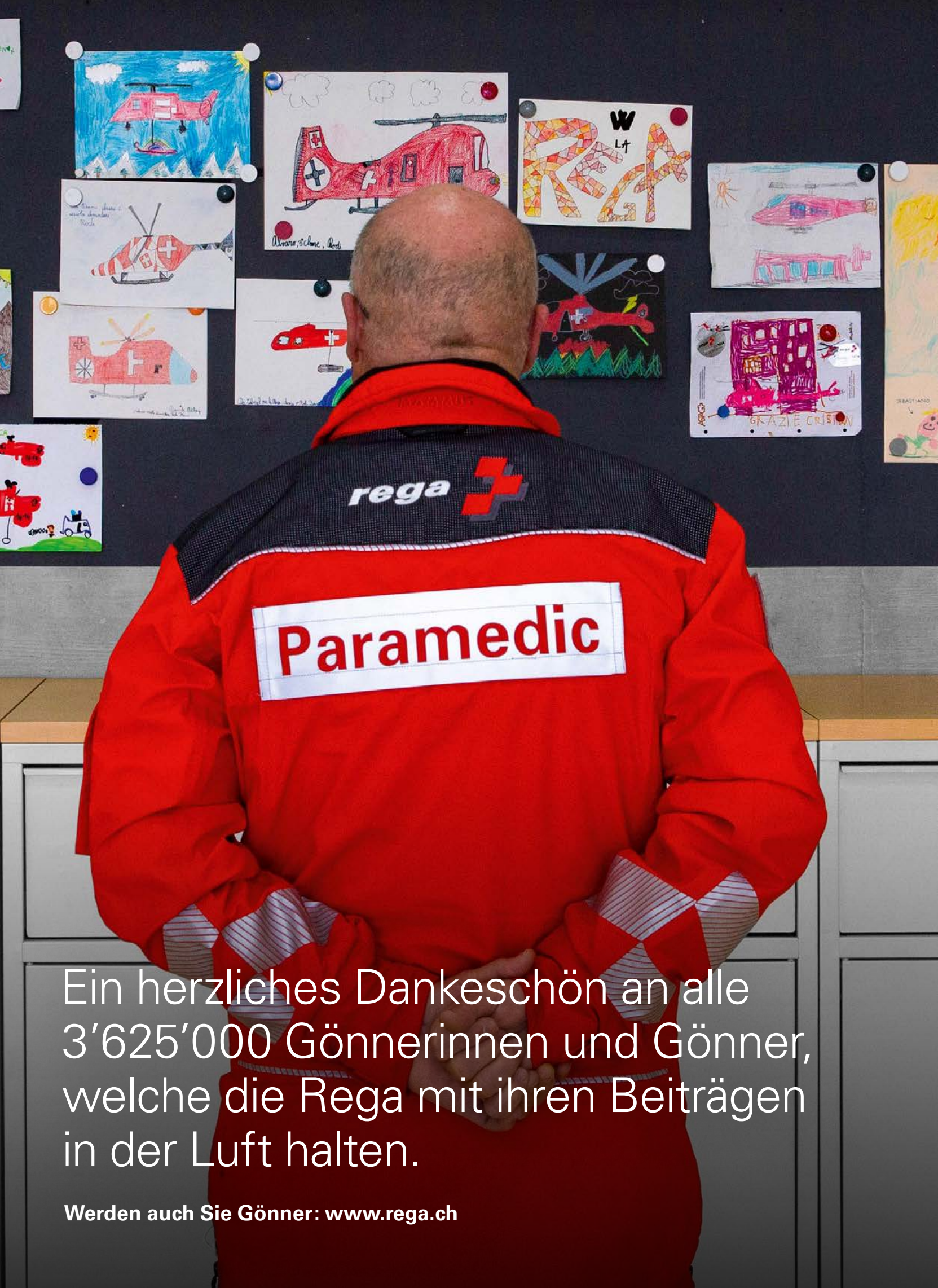
Die Kostendeckung der Rega 2020

CHF 107.4 Mio. (60%)

Gönnerbeiträge und Spenden

CHF 70.3 Mio. (40%)
Kostenträger und übrige Erträge






Ein herzliches Dankeschön an alle
3'625'000 Gönnerinnen und Gönner,
welche die Rega mit ihren Beiträgen
in der Luft halten.

Werden auch Sie Gönner: www.rega.ch

Meilensteine


Die Schweizerische Rettungsflugwacht Rega wurde 1952 gegründet, um medizinische Hilfe aus der Luft zu leisten. Mehr als 470'000 Einsätze hat sie seither organisiert und unzählige Menschen gerettet. Bereits zu Pionierzeiten machten die Luftretter Unmögliches möglich. Diesem Credo bleibt die Rega treu.

> 27.4.1952



Die Gründung Die Schweizerische Lebensrettungsgesellschaft (SLRG) gründet im Hotel Bären in Twann die Schweizerische Rettungsflugwacht als Untersektion.

> 1952



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

> 1953



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

> 1955




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

> 1956



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

> 1957




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

> 1960



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

> 1960




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

> 1966



Gönnerschaft als Selbsthilfe Kein Geld vom Bund. Ein landesweiter Hilferuf ist hingegen erfolgreich. 25'000 Gönnern 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.

> 1984




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

> 1987



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

> 1992



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

1996



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.

1997



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

2002




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

2002




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.

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.

2009




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

2009



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

2011




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

2013



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.

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.

2015



Die Rega bestellt drei allwettertaugliche Helikopter AW169-FIPS von Leonardo (ehemals Agusta-Westland), die mit einer Enteisungsanlage ausgestattet sind und ab 2023 im Einsatz stehen sollen.

2016



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.

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.

2017




Bewilligung für Low Flight Network Die Rega erhält die Bewilligung, wichtige Knotenpunkte des schweizerweiten Netzes aus IFR-Flugrouten fast rund um die Uhr im Einsatz zu nutzen.

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.

2018



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.

2019




Die Rega-Drohne zur Suche von Menschen in Not wird erstmals vorgestellt. Das neu entwickelte Drohnensystem soll das Einsatzspektrum der Rega ab 2021 ergänzen.

2020




456 Covid-19-Patienten transportieren die Rega-Crews während der Coronapandemie an Bord ihrer Luftfahrzeuge: Davon 316 im Rettungshelikopter und 140 an Bord eines Ambulanzjets.

2020



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

2020



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



Rega 1414

regal

H145

HB-ZDN



Jahresbericht 2020

Tätigkeit 2020	28–31
Leitbild	32
Stiftungsrat	33
Governance und Compliance	34–35
Die Rega 2020	36
Geschäftsleitung	37

Tätigkeit 2020

Die Rega blickt auf ein intensives Einsatzjahr zurück. 2020 organisierte die Rega-Einsatzzentrale 16'273 Einsätze (-3,0%) im In- und Ausland, was im Durchschnitt einem Einsatz alle 30 Minuten entspricht. Während die Rettungshelikopter häufiger in der Luft waren als im Vorjahr, verzeichneten die Ambulanzjets deutlich weniger Einsätze. Fast unverändert geblieben ist die Anzahl betreuter Patienten: Insgesamt transportierten die Rega-Crews 11'134 Patientinnen und Patienten (-0,3%) an Bord ihrer Luftfahrzeuge. Im Durchschnitt halfen die Einsatz-Crews somit 31 Patienten pro Tag.

Helikopter

Noch nie zuvor hat die Helikopter-Einsatzzentrale so viele Einsätze organisiert (13'253, +8,1%) wie im vergangenen Jahr. Zugenommen haben sowohl die Primäreinsätze (7'774, +5,6%) als auch die Sekundäreinsätze (2'614,

+9,8%). Die Zahlen spiegeln unter anderem die guten Wetterbedingungen im Sommer und Herbst 2020 und das Freizeitverhalten der Schweizer Bevölkerung wider. Ebenfalls häufiger als im Vorjahr waren die Rega-Helikopter nachts in der Luft (2'620, +11,4%), was jedem vierten Einsatz eines Rega-Helikopters entspricht. Die Anzahl der von der Rega-Einsatzzentrale organisierten Contadino-Einsätze stieg auf 1'383 (+10,3%). Diese Transporte von verletzten oder toten Nutztieren zugunsten der Bergbauern führen kommerzielle Helikopter-Transportunternehmen im Auftrag der Rega aus.

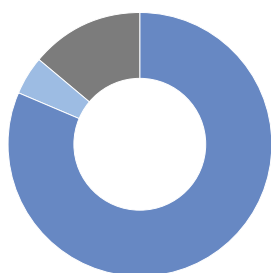
Flächenflugzeuge

Im Jahr 2020 kam die internationale Reisetätigkeit aufgrund der Corona-Pandemie in verschiedenen Weltregionen fast vollständig zum Erliegen. Daher repatrierte die Rega deutlich weniger Patientinnen und Patienten aus dem

Ausland als im Vorjahr (758, -43,6%). Die drei Ambulanzjets der Rega starteten zu 649 Einsätzen und flogen dabei 647 Patientinnen und Patienten zurück in ihre Heimat (-33,4%). Obwohl die Rega-Jets weniger Einsätze flogen, waren sie insgesamt länger in der Luft als im Vorjahr. Die Zunahme der Flugstunden der drei Rega-Jets (4'589, +3,2%), die dem zweithöchsten Wert nach dem Jahr 2018 entsprechen, ist auf mehr Langstreckeneinsätze in weit entfernte Länder zurückzuführen.

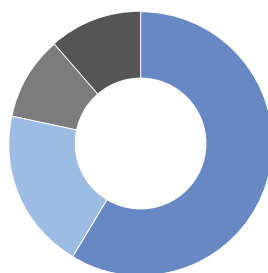
Ebenfalls deutlich weniger Patienten als im Vorjahr repatrierte die Rega an Bord von Linienflugzeugen (111, -70,2%). Diese ökonomische und ökologische Alternative zum Ambulanzjet wird immer dann eingesetzt, wenn der Zustand des Patienten stabil genug ist, keine negativen Auswirkungen auf Patienten oder Mitreisende zu erwarten und ausreichend Sitzplätze an Bord des Linienflugzeugs verfügbar sind.

Anzahl Einsätze



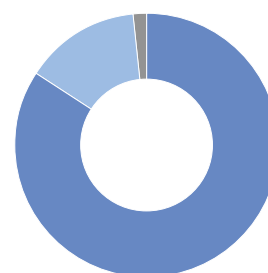
	2020	2019	+/-
Total Einsätze	16'273	16'782	-3.0%
■ Helikopter	13'253	12'257	+8.1%
■ Jet/Linie	770	1'382	-44.3%
■ Übrige Einsätze ¹	2'250	3'143	-28.4%

Einsätze Helikopter



	2020	2019	+/-
Total Einsätze	13'253	12'257	+8.1%
davon Nachteinsätze	2'620	2'352	+11.4%
■ Primäreinsätze ²	7'774	7'362	+5.6%
■ Sekundäreinsätze ³	2'614	2'381	+9.8%
■ Einsätze für Bergbauern	1'383	1'254	+10.3%
■ Spezielle Einsätze ⁴	1'482	1'260	+17.6%

Einsätze Flächenflugzeuge



	2020	2019	+/-
Total Einsätze	770	1'382	-44.3%
■ Ambulanzjets	649	972	-33.2%
■ Linienflugzeuge	109	371	-70.6%
■ Eingearterte Flugzeuge	12	39	-69.2%

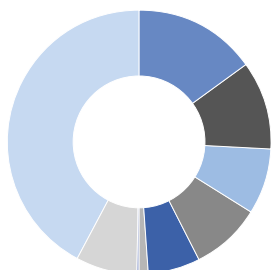
¹ Übrige Einsätze: Transporte mit Ambulanzen, Einsätze zugunsten Schweizer Alpen-Club SAC, Spéléo-Secours, Redog etc.

² Primäreinsätze: Notfalleinsätze direkt am Ort des Ereignisses

³ Sekundäreinsätze: Verlegungen Spital-Spital, Neonatologie, Organtransporte

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

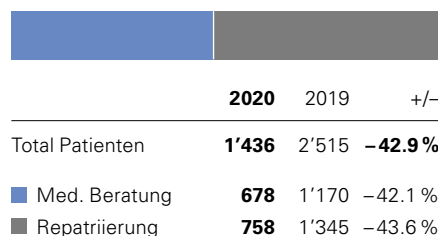
Transportierte Patienten Primär-/Sekundäreinsätze Helikopter



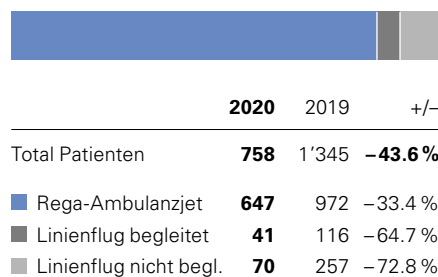
	2020	2019	+/-
Total Patienten	10'376	9'822	+5.6 %

Wintersportunfälle	1'580	1'750	-9.7 %
Arbeitsunfälle	1'117	1'126	-0.8 %
Verkehrsunfälle	835	862	-3.1 %
Bergunfälle	902	704	+28.1 %
Sportunfälle	642	498	+28.9 %
Flugunfälle	130	102	+27.5 %
Lawinenunfälle	13	38	-65.8 %
Andere Ursachen	794	646	+22.9 %
Krankheiten	4'363	4'096	+6.5 %

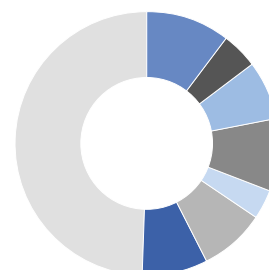
Medizinische Notfälle im Ausland



Repatriierungen



Transportierte/begleitete Patienten Flächenflugzeuge



	2020	2019	+/-
Total Patienten	688	1'088	-36.8 %

Verletzungen Extremitäten	72
Verletzungen Schädel-Hirn-Traumata	30
Andere Verletzungen	49
Erkrankungen Herz-Kreislauf	62
Erkrankungen Schlaganfall	56
Erkrankungen Magen-Darm	24
Erkrankungen bösartige Tumore	55
Andere Erkrankungen	340

41 Patienten (-4,9 %) wurden in Begleitung eines Flugarztes oder einer Intensivpflegefachperson der Rega in einem Linienflugzeug repatriiert. Die Anzahl unbegleiteter Repatriierungen beläuft sich auf 70 (-72,8 %): In diesen Fällen organisiert die Einsatzzentrale der Rega den Rücktransport für Patienten, die ihre Heimreise ohne Begleitung antreten können.

Medizinische Beratung durch Rega-Ärzte

Jeder Repatriierung geht eine gründliche medizinische Abklärung durch einen Rega-Beratungsarzt voraus. In Absprache mit der Einsatzleitung entscheidet der diensthabende Arzt, ob eine Rückführung des Patienten notwendig und sinnvoll ist und, falls ja, wie diese durchgeführt wird. Wie die Einsatzleiterinnen und -leiter arbeiten auch die Beratungsärztinnen und -ärzte der Rega im 24-Stunden-Betrieb. Im vergangenen Jahr haben Letztere insgesamt 1'436 Patienten (-42,9 %) mit medizinischen Problemen im Ausland beraten. Die medizinische

Abklärung führte in 758 Fällen zu einer Repatriierung mit dem Ambulanzjet der Rega oder einem Linienflugzeug. Einzelne Versicherungen lassen die akute medizinische Situation ihrer im Ausland verunfallten oder erkrankten Versicherungsnehmer durch Rega-Ärzte abklären, auch wenn es sich um Nicht-Gönner handelt. Die Rega gibt jeweils eine Transportempfehlung aus medizinischer Sicht ab, und die Versicherung entscheidet, ob und wie eine Repatriierung stattfinden soll.

Schwankungen bei den Einsatz- und Patientenzahlen

Die Zahl der transportierten Patienten und die der Einsätze ist jeweils nicht deckungsgleich. Dies, weil entweder mehrere Patienten an Bord sein können oder auch Flüge ohne Patienten stattfinden, etwa bei ergebnislosen Suchflügen eines Rega-Helikopters. Die Einsatzzahlen der Rega-Helikopter unterliegen natürlichen Schwankungen und bilden die Wetterbedingungen, das Freizeitverhalten und die Reisetätigkeit der Schweizer Bevölkerung sowie

ausländischer Touristen in der Schweiz ab. Auch die Anzahl Repatriierungen schwankt, und die Einsatzfähigkeit der Rega-Jets ändert sich entsprechend der Reise- und Arbeitstätigkeit der Schweizer Bevölkerung im Ausland.

Finanzielle Entwicklung und Investitionen

Im Geschäftsjahr 2020 betrug der Betriebsertrag der Rega 175,0 Millionen Franken. Demgegenüber stand ein Betriebsaufwand von 163,7 Millionen Franken. Daraus resultiert ein positives Betriebsergebnis von 11,4 Millionen Franken. Das Jahresergebnis beträgt 13,5 Millionen Franken. Die Rega finanziert sich grundsätzlich über zwei Säulen: 60 Prozent des Budgets tragen die Gönnerinnen und Gönner mit ihren Beiträgen und Spenden, die übrigen 40 Prozent sind Zahlungen von Kostenträgern für geleistete Einsätze. Entsprechend ihrer strategischen Ziele ist die Rega fast zu 100 Prozent eigenfinanziert und benötigt für die Finanzierung der Investitionen kein Fremdkapital.

Mehr als 3,6 Millionen Gönnerinnen und Gönner unterstützen die Rega

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

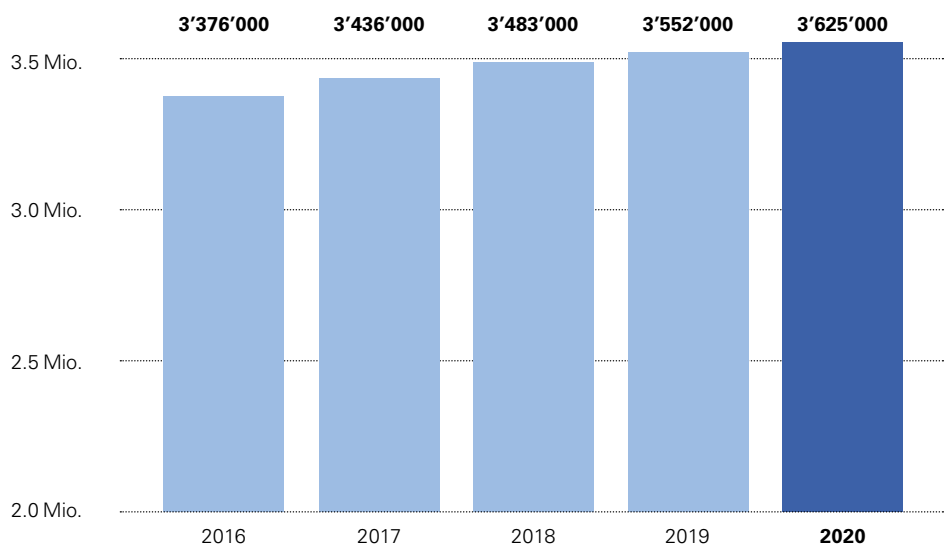
Auch im vergangenen Jahr durfte sich die Rega über eine wachsende Unterstützung freuen: Per 31. Dezember 2020 waren insgesamt 3,625 Millionen Gönnerinnen und Gönner im System der Rega erfasst. Dies entspricht knapp 73'000 zusätzlichen Gönnerinnen und Gönnern oder einem Nettozuwachs von 2 Prozent gegenüber dem Vorjahr. 2020 unterstützten die Gönnerinnen und Gönner die Rega mit Gönnerbeiträgen, Zuwendungen und Spenden in der Höhe von 107,4 Millionen Franken (Vorjahr: 107,2) und trugen so rund 60 Prozent der Gesamtkosten.

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

Transporte von Covid-19-Patienten

Anfang des Jahres 2020 setzte sich die Rega zum ersten Mal mit dem damals neuen Coronavirus und möglichen Folgen in Bezug auf die Einsatzfähigkeit auseinander. Zwar gehörte der Transport von hoch infektiösen Patienten schon vor der Corona-Pandemie zum normalen Einsatzspektrum der Rega. Mit Blick auf eine erwartete Zunahme solcher Transporte wurden die Rega-Crews im Februar aber nochmals speziell auf die Anforderungen von Covid-19-Patienten geschult, und wo notwendig wurden Abläufe angepasst. Ein erster bestätigter Covid-19-Patient wurde dann am 11. März 2020 im Tessin an Bord eines Rega-Helikopters transportiert. Bis Ende des Jahres flog die Rega insgesamt 456 mit Covid-19 infizierte Patienten an Bord ihrer Luftfahrzeuge: davon 316 im Rettungshelikopter und 140 im Ambulanzjet. Beim

Entwicklung der Anzahl Gönnerinnen und Gönner



Transport von Covid-19-Patienten an Bord der Ambulanzjets kam die von der Rega bereits im Jahr 2015 entwickelte Patienten-Isolationseinheit (PIU) zum Einsatz. Die PIU und das entsprechende Transportkonzept erlauben der Rega, Patienten mit bekannten oder unklaren Infektionskrankheiten mit minimalem Personalaufwand in den eigenen Ambulanzjets verhältnismässig einfach und trotzdem sicher zu transportieren.

Rega-Einsatzzentrale als nationale Koordinationsstelle

Im Frühjahr wurde die Rega durch den Koordinierten Sanitätsdienst (KSD) des Bundes angefragt, ob ihre Einsatzzentrale während der Corona-Pandemie die Auslastung der Intensivstationen koordinieren könne, um so die optimale Auslastung der schweizweit vorhandenen intensivmedizinischen Behandlungskapazitäten zu ermöglichen. Die Rega wurde für diese Aufgabe angefragt, weil sie gemäss Aussage des KSD «die einzige national agierende Alarmzentrale ist und über jahrzehntelange Erfahrung in der schweizweiten Koordination von Patientenverlegungen und über profunde Kenntnisse der Spitallandschaft verfügt».

Nach der Zusage durch die Rega wurde das Konzept «Nationale Koor-

ordination bei massivem Zustrom von Intensivpatienten» vom KSD und weiteren Akteuren des Gesundheitswesens erarbeitet und Mitte Juni 2020 formell in Kraft gesetzt. Darin wird die Aufgabe der Rega als «nationale Koordinationsstelle» festgehalten, welche bei Bedarf die Spitäler bei der Suche nach freien Intensivbetten unterstützt und zwischen den Spitälern vermittelt. Über die Art der Transporte – am Boden oder in der Luft – entscheiden die Spitäler. Von den Spitälern nachgefragt wurde die Unterstützung ab November 2020, als die zweite Welle der Pandemie die Schweiz erfasste und die Auslastung der Intensivbetten stark anstieg. Auf die Unterstützung der Helikopter-Einsatzzentrale der Rega als nationale Koordinationsstelle können die Spitäler während der gesamten Dauer der Pandemie zurückgreifen. Der Betrieb der nationalen Koordinationsstelle erfolgt unter Aufsicht eines fachlich qualifizierten Lenkungsausschusses.

Notarzt-Einsatzfahrzeuge auf Rega-Basen im Einsatz

Im Kanton Uri steht die Rega seit 1. September 2020 als Notarztzubringer auch am Boden im Einsatz. Mit dem Notarzt-Einsatzfahrzeug, das auf der Rega-Basis stationiert ist, kann der diensthabende

Rega-Notarzt auch dann ausrücken, wenn ein Einsatz mit dem Rettungshelikopter beispielsweise aufgrund schlechten Wetters nicht möglich ist. Vorhandene personelle Ressourcen können so zugunsten der Patientinnen und Patienten noch besser genutzt werden. Erstfeld ist nach Mollis (GL) die zweite Rega-Basis, die über ein Notarzt-Einsatzfahrzeug verfügt. Im Kanton Glarus rückte das Fahrzeug während der einjährigen Pilotphase 32 Mal aus, und das Projekt wurde aufgrund der positiven Erfahrungen gemeinsam mit den Behörden ab 3. Dezember 2020 in einen regulären und unbefristeten Betrieb überführt.

Retten bei jedem Wetter: politische Unterstützung

Seit Jahren verfolgt die Rega ihre Vision einer wetterunabhängigen Luftrettung, um künftig noch mehr Menschen in Not helfen zu können. Gemeinsam mit der Schweizer Luftwaffe und der Flugsicherungsgesellschaft Skyguide arbeitet die Rega an der Etablierung und Inbetriebnahme des Low Flight Network (LFN). Dieses Netz aus Instrumentenflugrouten verbindet Flugplätze, Spitäler und Rega-Basen miteinander und ermöglicht Flüge auch bei schlechter Sicht im Instrumentenflugverfahren (IFR). Das Projekt wird auch auf politischer Ebene unterstützt: Eine Motion im Ständerat, welche den Bundesrat damit beauftragt, die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Fertigstellung des LFN und dessen Finanzierung zu regeln, wurde im Ständerat Anfang Juni 2020 mit 41:0 Stimmen angenommen, nachdem zuvor bereits die grosse Kammer dem Vorschlag zugestimmt hatte. Bund und Kantone erarbeiten nun unter Einbezug der Luftwaffe, der Rega und von Skyguide die rechtlichen Rahmenbedingungen, unter welchen das LFN mit Unterstützung des Bundes fertiggestellt werden kann.

Vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie erhielt die Rega Ende März 2020 befristete Ausnahmegenehmigungen des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) für Instrumentenflugverfahren im Tessin. Diese galten für die Dauer der vom Bund ausgerufenen

«ausserordentlichen Lage» und betrafen unter anderem An- und Abflugverfahren bei den Flugplätzen Agno und Locarno sowie die zeitlich uneingeschränkte Nutzung einer Instrumentenflugroute über den Gotthardpass. So konnte die Rega im Tessin die medizinische Versorgung aus der Luft auch bei schlechten Sichtbedingungen sicherstellen und Patienten bei Kapazitätsengpässen in ein Spital in der Deutschschweiz fliegen. Die Rega wird sich zugunsten der Tessiner Bevölkerung weiterhin dafür einsetzen, diese Verfahren jederzeit fliegen zu dürfen.

Projekt Icebird AW169-FIPS

Derzeit entwickelt der Hersteller Leonardo den allwettertauglichen Rega-Helikopter AW169-FIPS mit Enteisungsanlage. Aufgrund der Corona-Pandemie mussten die ersten Testflüge mit dem Prototyp im Februar 2020 in Nordamerika jedoch nach wenigen Flügen bis auf Weiteres unterbrochen werden. Die Auslieferung wird sich deshalb verzögern und ist nun für das Jahr 2023 vorgesehen.

Trotzdem konnten im vergangenen Jahr Fortschritte im Projekt erzielt werden: Im Sommer führte das Rega-Projektteam in der Schweiz eine Testwoche mit einem ausgeliehenen Helikopter des Typs AW169 durch. Dieser verfügt zwar über keine Enteisungsanlage, entspricht aber betreffend Grösse und Avionik dem künftigen Rega-Helikopter AW169-FIPS und ist somit etwas grösser und schwerer als die Rega-Helikopter H145 und Da Vinci. Während der Testwoche simulierte eine Rega-Crew verschiedene Einsatzarten, darunter Einsätze mit der Rettungswinde im Gebirge und über waldigem Gebiet. Zu den Tests gehörte auch das Fliegen nach Instrumentenflugregeln oder das Hangarieren auf einer Rega-Basis.

Mit den daraus gewonnenen Erkenntnissen kann das Projektteam nun parallel zur Entwicklung des Helikopters damit beginnen, einsatzspezifische Abläufe für den neuen Rettungshelikopter zu definieren und festzuhalten, wie beispielsweise den Ablauf eines Rettungswindeneinsatzes.

Weiterentwicklung der Rega-Drohne

Künftig steht für die Suche nach Menschen in Not ein weiteres Suchmittel zur Verfügung: die Rega-Drohne. Im vergangenen Jahr wurden die verschiedenen Komponenten des Systems weiterentwickelt und unter unterschiedlichsten Bedingungen intensiv getestet. Die Corona-Pandemie hat die Zusammenarbeit mit externen Partnern erschwert. Dennoch konnten der Prototyp der Drohne, aber auch die Kommunikationsverbindung zwischen Bodenstation und Drohne sowie die Flugplanungs- und Flugsteuerungs-Software weiter verbessert werden. Auch die Sensoren zur Ortung vermisster Personen, die Mobilfunkdetektion und die Wärmebildkamera wurden weiterentwickelt. Noch in der Ausarbeitung befindet sich das Einsatzkonzept, das unter anderem festhält, wo die erste Drohne stationiert wird und wie deren Einsatz ablaufen soll, damit sie die bestehenden Rettungsmittel bestmöglich ergänzen kann. Nach der Finalisierung des Einsatzkonzepts wird die Rega-Drohne im Jahr 2021 das Einsatzdispositiv der Rega erweitern.

Modernes Ultraschallgerät im Ambulanzjet

Seit Anfang 2020 ist jeder der drei Rega-Jets mit einem portablen Ultraschallgerät ausgerüstet. Das äusserst kompakte und damit platz- und gewichtsparende Gerät lässt sich durch ein Kabel mit einem Tablet verbinden. Über eine App können dann die so übermittelten Ultraschallbilder auf dem Tablet betrachtet werden. Das neue Gerät erlaubt bei Bedarf eine sofortige und schnelle Durchführung einer Ultraschalluntersuchung – ob in einem Ambulanzfahrzeug unterwegs zum Flughafen oder während des Fluges – und liefert der Flugärztin oder dem Flugarzt ein noch besseres Bild des Gesundheitszustandes der Patientin bzw. des Patienten.

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 Grundsätzen des Roten Kreuzes.

3 Unsere Gönnerinnen und Gönner

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

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

4 Unsere Partner

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

Wir handeln als faire und verlässliche Partner.

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

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

5 Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

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

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

Wir wollen dies erreichen durch:

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

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

6 Unsere Werte

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

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

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

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

Stiftungsrat

Stiftungsrat Schweizerische Rettungsflugwacht Rega

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

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

Patrizia Pesenti, Zollikon, seit 2009
Mitglied des Ausschusses

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

Josef Meier, Wettingen, seit 2013
Mitglied des Ausschusses

Heidi Hanselmann, Walenstadt, seit 2010

Thomas P. Emmerich, Riehen, seit 2011

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

Adrian Amstutz, Schwanden, seit 2013

Franz Stämpfli, Innertkirchen, seit 2015

Gerold Biner, Zermatt, seit 2015

Thomas Holderegger, Waldstatt, seit 2015

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

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

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

Medizinische Kommission

Christian Kern, Prof. Dr. med., Vorsitz

Marco Maggiorini, Prof. Dr. med.

Markus Furrer, Prof. Dr. med.

Thomas von Wyl, Dr. med.

Finanzkommission

Josef Meier, Vorsitz

Michael Hobmeier

Paul Hälg, Dr. sc. techn.

Beirat Partnerorganisationen

Franz Stämpfli, Stiftungsrat Rega, Vorsitz

Thomas P. Emmerich, Stiftungsrat Rega

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

Philipp Perren, Dr. iur., Vertreter Kanton Wallis

Andy Scheurer, Vertreter Spéléo-Secours

Markus Denzler, Vertreter Polizeikommandanten

Marc Ziegler, Vertreter Seilbahnen Schweiz

Sibylle Frey, Vertreterin Schweizer Luftwaffe

Günter Bildstein, Vertreter Sanitätsnotruf-
zentralen 144

Renato Belloli, Vertreter Swiss Helicopter
Association (SHA)

Daniel Weisskopf, Vertreter Feuerwehr
Koordination Schweiz FKS

Revisionsstelle

KPMG AG, Zürich

per 1. Januar 2021



Michael Hobmeier



Christian Kern



Patrizia Pesenti



Gabi Huber



Josef Meier



Heidi Hanselmann



Thomas P. Emmerich



Marco Maggiorini



Adrian Amstutz



Franz Stämpfli



Gerold Biner



Thomas Holderegger



Markus Furrer



Paul Hälg



Thomas von Wyl

Governance und Compliance

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

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

Stiftungsrat

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

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

Ausschuss des Stiftungsrates

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

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

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

Geschäftsleitung

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

Aufgaben und Arbeitsweise der ständigen Kommissionen und des Beirates

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

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

Medizinische Kommission

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

personen mit beratender Stimme und Antragsrecht teil.

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

Finanzkommission

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

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

Beirat der Partnerorganisationen

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

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

Rechnungslegung und -kontrolle

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

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

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

Risikomanagement – Internes Kontrollsystem IKS

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

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

Beteiligungen der Rega

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

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

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

Entschädigungen des Stiftungsrates

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

Stiftungsaufsicht

Als gemeinnützige Stiftung untersteht die Rega der Eidgenössischen Stiftungsaufsicht in Bern, welcher sie jedes Jahr Rechenschaft über ihre Geschäftsführung ablegt. Die letzte Beurteilung und Prüfung durch die Eidgenössische Stiftungsaufsicht erfolgte per 17. November 2020 ohne jegliche Beanstandungen.

Die Rega 2020



23. Januar

23. Januar: Auf dem Rückflug nach einem Einsatz empfängt die Rega-Crew der Basis Lausanne das Notsignal eines abgestürzten Kleinflugzeugs. Die Crew beginnt sofort mit der Suche nach dem Ausgangspunkt des Signals und informiert die Einsatzzentrale der Rega. Diese bietet zur Unterstützung den Rega-Helikopter der Basis Wilderswil auf, der mit dem Multisensor-Suchsystem IR/EOS ausgerüstet ist. Mithilfe eines Peilgerätes und der hochsensitiven Wärmebildkamera kann die Crew das abgestürzte Flugzeug mitten im Wald in der Nähe von St.-Légier-La Chiésaz (VD) lokalisieren.

11. März: Die Rega-Crew der Basis Locarno transportiert einen ersten bestätigten Covid-19-Patienten an Bord eines Rega-Helikopters. Der Patient muss vom Spital in Mendrisio in das Regionalspital Locarno verlegt werden. Bis Ende Jahr werden die Helikopter-Crews insgesamt 316 Covid-19-Patienten an Bord ihrer Luftfahrzeuge befördern.

2. April: Zum ersten Mal transportiert eine Rega-Crew in einem Ambulanzjet zwei Patienten gleichzeitig in je einer Patienten-Isolationseinheit (PIU). Ein auf einer Kreuzfahrt an Covid-19 erkranktes Schweizer Ehepaar muss von der Karibikinsel St. Martin repatriert werden. Der Einsatz verläuft problemlos, und das Ehepaar kann in einem Schweizer Spital weiterbehandelt werden.

1. September: Die Rega stationiert auf der Basis Erstfeld ein Notarzt-Einsatzfahrzeug. Neu kann der diensthabende Rega-Notarzt auch dann ausrücken, wenn ein Einsatz mit dem Rettungshelikopter beispielsweise aufgrund schlechten Wetters nicht möglich ist. Ein solches Fahrzeug steht bereits auf der Basis Mollis im Kanton Glarus erfolgreich im Einsatz.

22. September: Die Rega lädt Vertreter der Luftwaffe, Mitarbeitende von verschiedenen Polizeikörpern und Bergretter aus dem In- und Ausland zum Fortbildungsanlass «Ricerca – Notsuche nach vermissten Personen» auf die Basis

Wilderswil. Im Fokus stehen konkrete Einsatzbeispiele und der organisationsübergreifende Erfahrungsaustausch. Präsentiert werden verschiedene Einsatzmittel, darunter auch die Rega-Drohne. Ebenfalls vor Ort sind der SAR-Helikopter der Schweizer Luftwaffe, der Helikopter der Kantonspolizei Zürich sowie ein Rega-Helikopter mit dem Multisensor-Suchsystem IR/EOS.

28. September: Erstmals ist die Rega mit einem Info-Stand in einem Einkaufszentrum zu Gast. Zu den Highlights des neuen Rega-Auftritts im «Volkiland» in Volketswil (ZH) gehört die als Notärztin eingekleidete Puppe, die an der Rettungswinde mit einem Patienten im Bergesack von der Decke schwebt. Nach dem Erfolg dieses ersten Auftritts wird die Rega künftig auch in weiteren Einkaufszentren anzutreffen sein.

30. Oktober: Der Bund informiert die Öffentlichkeit mittels Medienmitteilung, dass die Helikopter-Einsatzzentrale der Rega mit der Aufgabe als «nationale Koordinationsstelle für Intensivstationen» betraut wurde. Dabei unterstützen die Einsatzleiterinnen und -leiter bei Bedarf die Schweizer Spitäler bei der Suche nach freien Betten auf Intensivstationen. Diese Zusatzaufgabe einer schweizerweiten Koordination der IPS-Betten zur Entlastung der Spitäler kann im Rahmen des normalen Betriebs der Einsatzzentrale sichergestellt werden. Als einzige, national agierende Einsatzzentrale mit profunden Kenntnissen der Spitallandschaft ist die Helikopter-Einsatzzentrale der Rega prädestiniert für diese Aufgabe.

2. Dezember: Die Rega verzeichnet die 3,6-millionste Gönnerin. Nur dank der solidarischen Unterstützung ihrer Gönnerinnen und Gönner kann die Rega die medizinische Grundversorgung aus der Luft zugunsten der Schweizer Bevölkerung rund um die Uhr sicherstellen und die Luftrettung ständig weiterentwickeln und verbessern.



2. April



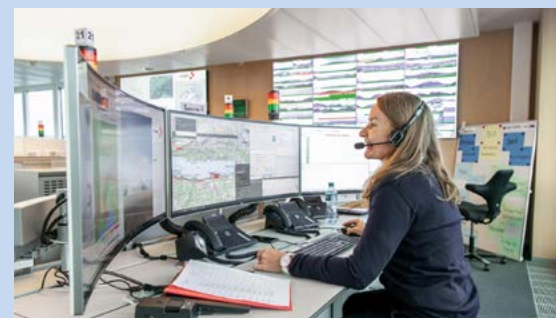
1. September



22. September



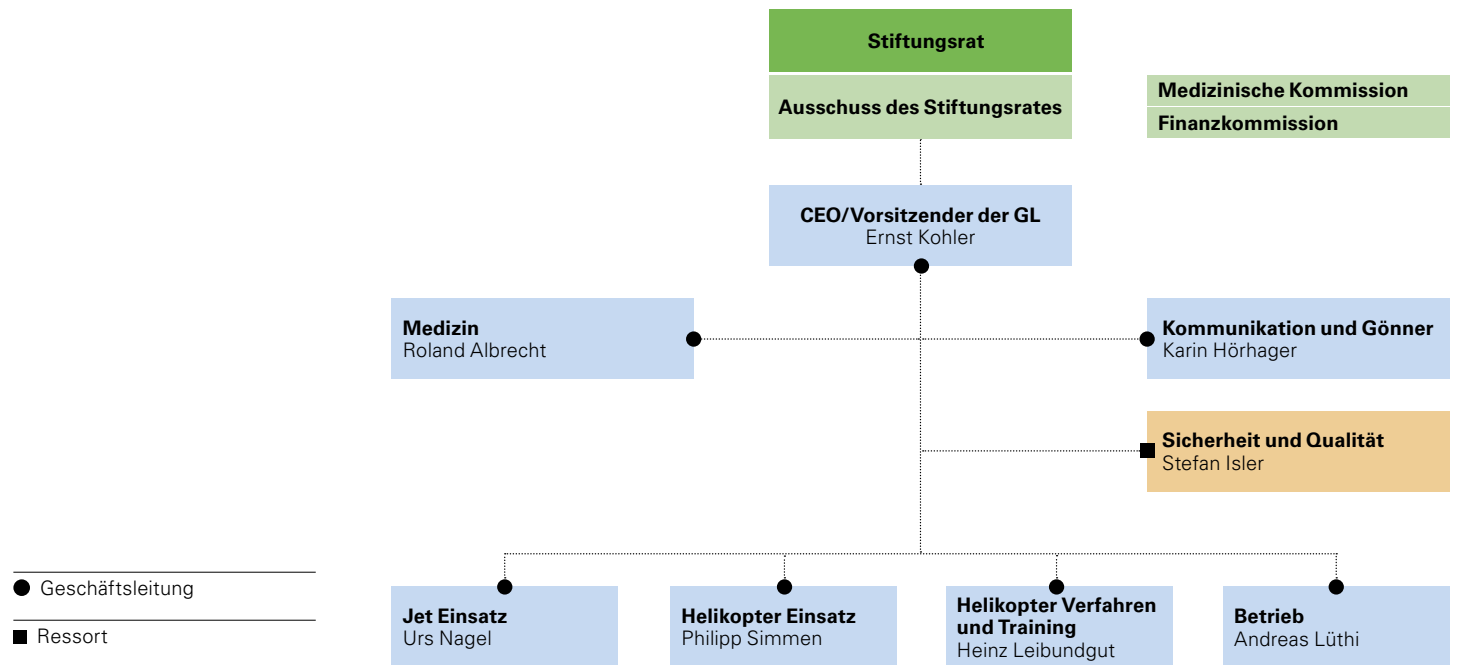
28. September



30. Oktober

Geschäftsleitung

Organigramm per 1. Januar 2021



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



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 40.– für Einzelpersonen
- CHF 80.– für Paare (Ehe-, Konkubinatspaare oder eingetragene Partnerschaften)
- CHF 80.– 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 verletzten, erkrankten oder toten Nutztieren bis zur nächsten, mit einem anderen Transportmittel erreichbaren Stelle, sofern die Nutztiere nur mit einem Helikopter geborgen werden können und sofern die Tiereigentümer natürliche Personen und Familiengönner sind

2. Weltweit

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

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

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

Rega-Center

Postfach 1414
8058 Zürich-Flughafen
Telefon 044 654 33 11

Rega 1, Zürich

Überlandstrasse 299
8600 Dübendorf
Telefon 044 802 20 20

Rega 2, Basel

Postfach
4030 Basel
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

Trainingsbasis, Grenchen

Airport Grenchen
Flughafenstrasse 117
2540 Grenchen
Telefon 032 654 90 00

Partner-Helikopterbasis

Rega 15, Genève
Hôpitaux Universitaires
de Genève
Base hélicoptère
1217 Meyrin
Telefon 022 798 00 00

Impressum

Herausgeberin
Schweizerische Rettungsflugwacht Rega
Postfach 1414
8058 Zürich-Flughafen

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

Fotos
Andrea Badrutt
Thomas Lüthi
Remo Nägeli
Massimo Pedrazzini
Daniel Sasdi
Adrian Schindler
Roger Schlatter
Bildarchiv Rega/zVg

Produktion
tutto fatto, Zürich

Gestaltung
Schenker visuelle Kommunikation, Zürich

Illustrationen
Source Associates AG, Zürich

Prepress
Sota media GmbH, Wallisellen

Print
Hürzeler AG, Regensdorf

Diese Publikation wurde auf FSC-zertifiziertem
Papier gedruckt.

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

© April 2021. Alle Rechte vorbehalten, Abdruck
mit Quellenangabe erlaubt



Kontaktadresse

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

Alarmnummern

Schweiz 1414
International +41 333 333 333

Gönner-Service

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

Mediendienst

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

