

Rega 2014

mit Jahresbericht 2013

E 08° 04' 27"





Swiss Air-Ambulance

regas

REGA
RECOU
RANCE

regas
Swiss Air-Ambulance

Inhalt

Rega 2014

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

Jahresbericht 2013

Tätigkeit 2013	28–31
Leitbild	32
Stiftungsrat	33
Governance und Compliance	34–35
Die Rega 2013	36
Geschäftsleitung	37



Die Rega mindert menschliches Leid und verringert Folgekosten



Ulrich Graf



Ernst Kohler

1955 lehnte der Zürcher Regierungsrat ein Gesuch für einen Helikopterlandeplatz beim Kantonsspital ab. 1958 durfte die Rega dann auf dem nahe gelegenen Sportplatz landen, ab 1970 versuchsweise auf dem Dach des Hörsaaltrakts des Kantonsspitals. Die Helikopter rückten immer näher an die Spitäler heran, heute landet die Rega auf eigens dafür gebauten Spitallandeplätzen. Es ist unbestritten, dass rasche, professionelle medizinische Hilfe nach einem Unfall oder einer akuten Krankheit die Prognose eines Patienten günstig beeinflusst. Bei gravierenden Herzproblemen wird zum Beispiel von der «Goldenen Stunde» gesprochen – die kurze Zeit, die bleibt, um die schlimmsten gesundheitlichen Folgen für die Patienten zu verhindern.

Rasche und richtige Reaktion in der Notfallmedizin und schnelle Transportwege verringern viel menschliches Leid. Weniger bekannt ist, dass sie auch hohe gesellschaftliche Folgekosten verhindern. Wird der Patient rasch und richtig medizinisch versorgt, ist er früher wieder arbeitsfähig oder weniger stark eingeschränkt, die Folgekosten für die Versicherungen bleiben tief. Das gilt nicht nur für den Herzinfarkt, sondern auch für scheinbar leichte Unfälle wie ein ausgerenktes Schultergelenk. Die Rettungshelikopter der Rega spielen in diesem Prozess eine zunehmend wichtige Rolle. Die Sparsbemühungen der öffentlichen Hand führen vielerorts zu einem Leistungsabbau in der medizinischen Grundversorgung. Die entstehende Lücke füllt oft der Helikopter.

Um gut auf diese Aufgabe vorbereitet zu sein, investiert die Rega jährlich Millionen in Infrastruktur und in moderne Luftrettungsmittel. Die neue Einsatzbasis in Zweisimmen wurde Anfang Winter 2013/14 eröffnet. Sie ist ein Beispiel für eine grosse, wichtige Investition in einer wunderschönen, aber abgelegenen Region. Andere Investitionen sind unscheinbarer: Um noch unabhängiger vom Wetter zu werden, bildet die Rega ihre Helikopterpiloten im Instrumentenflug aus und verbessert die Ausrüstung der Helikopter. Ein wichtiger Mosaikstein im Gesamtpaket ist der Flugsimulator, der seit Frühjahr 2013 einen wichtigen Beitrag zur Ausbildung leistet.

Die Rega wurde im Sommer 2013 von einigen Medien hart attackiert. Es ging um Wettbewerbsverzerrung, mangelhafte Sicherheitskultur und die Entschädigungen des Managements. Bei allem Verständnis für kritische Stimmen ist es wichtig, die Rega daran zu messen, was sie jedes Jahr für Menschen in Not leistet und wie viel sie zum Gesundheitswesen in der Schweiz beiträgt – notabene mit einem Gönnerbeitrag, der seit über zwanzig Jahren unverändert tief ist. 2013 war eines der erfolgreichsten Jahre in der Geschichte der Rega überhaupt. Die weiter gewachsene Gönnerschaft belegt, dass die Bevölkerung der Rega vertraut.

Ulrich Graf
Präsident des Stiftungsrates

Ernst Kohler
CEO/Vorsitzender der Geschäftsleitung

Für die Kleinsten nur das Beste

Sie sind die jüngsten Rega-Patienten: die sogenannten «Frühchen». Im Extremfall erst wenige hundert Gramm schwer und viel zu früh zur Welt gekommen. Zwei- bis dreihundert Mal pro Jahr transportieren die Rettungshelikopter und Ambulanzjets der Rega Neu- und Frühgeborene. Eine Herausforderung der speziellen Art.

Erwachsene Patienten und Kinder liegen auf der im Helikopter oder im Jet installierten Trage. Für den Transport von Neu- oder Frühgeborenen hingegen braucht es einen sogenannten Transport-Inkubator – eine Art Brutkasten oder künstlichen Mutterleib. Auch die medizinische Betreuung von Neugeborenen lässt sich nicht mit den Bedürfnissen eines Erwachsenen vergleichen, zu verschieden sind die Anforderungen an den behandelnden Arzt und die Pflegefachperson.

Transport-Inkubator: Die kleinsten Patienten stellen höchste Anforderungen.



Damit die Rega den speziellen Ansprüchen der kleinen Patienten gerecht werden kann, wird jeder Inkubatortransport von einem spezialisierten Team für Neugeborenenmedizin, bestehend aus einem Neonatologen und einer Neonatologie-Pflegefachperson, begleitet. So stellt neben anderen Kinderkliniken das Kinderspital Zürich, das «Kispi», der Rega eines dieser Spezialistenteams zur Verfügung. Intensiviert hat die Rega aktuell die Zusammenarbeit mit den Neonatologen des Kantonsspitals Aarau, welche ebenfalls für Transporte beigezogen werden. Ausserdem beschäftigt die Rega mit ihrem stellvertretenden Chefarzt Dr. André Keisker einen eigenen Kinderarzt, der diese hochspezialisierten Transporte selbst durchführen kann.

Ausbau der Grundversorgung

Nicht nur personell arbeiten die Spitäler und die Rega eng zusammen. Transport-Inkubatoren sind mit rund 200'000 Franken sehr teuer. Das Kinderspital in Zürich verfügt über zwei Stück. Die Kapazitäten sind also beschränkt – sowohl im personellen Bereich als auch in Bezug auf die Zahl der zur Verfügung stehenden «Brutkästen». 2014 wird das «Kispi» zwei neue, hochmoderne Transport-Inkubatoren erwerben. Zeitgleich investiert die Rega in ein eigenes, baugleiches Modell und leistet damit einen wichtigen Beitrag zum Ausbau der medizinischen Grundversorgung.

Das gemeinsame Beschaffungsprojekt ist vor allem für die Rega hochkomplex, müssen doch die neuen Inkubatoren sowohl in einem Rettungshelikopter als auch in einem Ambulanzjet einsetzbar sein und sämtlichen Sicherheitsvorschriften genügen. Modifikationen am Fluggerät und eine entsprechende Zertifizierung sind nötig, damit die kleinsten Rega-Patienten mitfliegen dürfen.

Bei der Verlegung eines Patienten von einem Spital in ein anderes gilt es, den Transport so schonend wie möglich und ohne Unterbruch der eingeleiteten Behandlungen durchzuführen. Neu- und Frühgeborene kämpfen in den ersten Stunden ihres Lebens meist mit respiratorischen Problemen, da ihre Lungen oft noch nicht voll funktionsfähig sind.

Spezialbeatmung ohne Unterbruch

Entsprechend liegen die medizinischen Neuerungen moderner Inkubatoren vor allem im Bereich der Beatmung. So ermöglicht zum Beispiel der neue Transport-Inkubator die Beatmung mittels hochfrequenter Atemstösse – im Fachjargon «High-Frequency Jet-Ventilation» genannt. Mit der Einführung des neuen Transport-Inkubators auf dem Rettungshelikopter und Ambulanzjet wird sichergestellt, dass diese spezielle Art der Beatmung des Neugeborenen für den Transport zwischen Ausgangs- und Zielspital nicht unterbrochen werden muss, die qualitativ hochstehende Behandlung also auch während der Verlegung nahtlos weitergeführt werden kann.

Mit der Beschaffung des neuen, hochmodernen Transport-Inkubators und dank der engen Zusammenarbeit mit den Spezialisten der entsprechenden Neonatologie-Stationen leistet die Rega auch im Bereich der Neugeborenen-Transporte einen wertvollen Beitrag und unterstützt so aktiv die Spitzenmedizin – zum Wohle ihrer kleinsten Patienten.

André Keisker, Pädiater und stellvertretender Chefarzt der Rega: Jeder Einsatz für Neu- und Frühgeborene wird von einem Spezialistenteam der Neugeborenenmedizin begleitet.



André Keisker
Medical Doctor

24.4

OFF OFF OFF

2

Grenzen überwinden

Jährlich gegen 600 Patienten kann die Rega nicht die dringend nötige medizinische Rettung aus der Luft bringen. Grund: zu schlechte Sichtverhältnisse. Helikopter operieren nämlich bis heute in der Regel unter Sichtflug-Bedingungen. Nebel, Schneefall oder tiefe Wolken können Flüge oder Landungen verunmöglichen oder zum Abbruch eines Einsatzes führen. Das soll sich bald bessern.

«Menschen in Not zu helfen und ihnen die bestmögliche medizinische Versorgung aus der Luft zu bringen», so lässt sich die Motivation aller Rega-Mitarbeitenden umschreiben. Frustrierend also, wenn es die meteorologischen Bedingungen verunmöglichen, Hilfe dorthin zu bringen, wo sie doch so dringend benötigt wird.

Gemeinsam mit der Schweizer Luftwaffe und der Flugsicherungsgesellschaft Skyguide will die Rega aviatisches Neuland betreten und Instrumentenflugverfahren (IFR) in der Helikopterfliegerei etablieren. Die Limitierungen durch das Wetter sollen möglichst reduziert und die Anzahl der abgesagten oder abgebrochenen Einsätze gesenkt werden. Ein hehres Ziel, das allerdings von allen Beteiligten viel Einsatz und Arbeit verlangt. Die Rega ist gerne bereit, dies zu leisten, kommt es doch letztlich dem Patienten zugute.

IFR-Berechtigung für Rega-Piloten

Um Flüge nach Instrumentenflugverfahren (siehe Kasten) durchführen zu können, müssen Helikopterpiloten neben einer aufwändigen theoretischen Ausbildung von insgesamt 400 bis 500 Stunden zusätzlich

mindestens 55 Ausbildungsflugstunden absolvieren. Die Rega wendet dafür mehr als das gesetzliche Minimum auf: Alle ihre Helikopterpiloten fliegen rund 50 Schulungsstunden im Flugsimulator und rund 20 Stunden im Helikopter. Hier leistet der 2013 in Betrieb genommene Simulator für den Rega-Gebirgshelikopter AgustaWestland Da Vinci wertvolle Dienste. Ein Grossteil der Flugstunden kann damit frühzeitig geplant und unabhängig vom Einsatzbetrieb absolviert werden – ohne Kerosinverbrauch und ohne Lärmemissionen. Um den Status als IFR-geschulte Piloten zu behalten, müssen Rega-Piloten (wie im Übrigen auch die Rettungssanitäter, welche die Piloten im Flug unterstützen) alle drei Monate einen IFR-Flug oder eine entsprechende Übung im Flugsimulator absolvieren.

AgustaWestland Da Vinci: Der Gebirgshelikopter der Rega soll bei schlechter Sicht in Zukunft nicht mehr am Boden bleiben müssen.





IFR-taugliches Cockpit: 2014 werden alle Da Vinci-Helikopter für den Instrumentenflug nachgerüstet.

Während die von der Rega eingesetzte Eurocopter-Flotte EC 145 bereits über ein IFR-taugliches Cockpit verfügt, muss die Gebirgshelikopter-Flotte im Rahmen eines Retrofit-Programms nachgerüstet werden. Alle Maschinen des Typs AgustaWestland Da Vinci werden bis Ende 2014 mit einem zweiten Navigationsrechner und einem zweiten GPS mit Eingabegerät ausgerüstet und anschliessend für IFR-Flüge zertifiziert.

Hand in Hand mit Europa

Die Da Vinci-Flotte wird im Anschluss an diese Umrüstung über eine LPV-Zulassung (Localizer Performance with Vertical Guidance) verfügen. Dieses satellitengestützte Navigationsverfahren basiert auf den Daten von EGNOS (European Geostationary Navigation Overlay Service) und ist noch genauer als das weithin bekannte GPS (Global Positioning System) der USA. So weist GPS eine Genauigkeit von rund 17 Metern auf. EGNOS, ein europäisches Erweiterungssystem zu GPS, verbessert die Genauigkeit auf rund drei Meter. Beim EGNOS-gestützten Instrumentenflugverfahren LPV wird zudem die horizontale Führung durch eine vertikale Komponente ergänzt. Der Da Vinci-Rettungshelikopter ist in Europa der erste Helikoptertyp, der durch die europäische Luftsicherheitsagentur EASA für LPV-Verfahren zugelassen wurde.

Damit die Vision der Rega Realität wird, Rettungsflüge unter Instrumentenflugbedingungen zu fliegen, müssen noch die

erforderlichen gesetzlichen Grundlagen geschaffen werden. Die Schweizer Luftwaffe und die Flugsicherungsgesellschaft Skyguide beteiligen sich aktiv an der Ausarbeitung neuer Instrumentenflugverfahren und unterstützen die Rega bei diesem Projekt. Nicht nur in der Schweiz will man diese Entwicklung vorantreiben, sondern auch in Europa: Im Projekt HEDGE (Helicopters Deploy GNSS in Europe) sollen gemeinsam mit anderen europäischen Anbietern neue Helikopter-Anflugverfahren entwickelt werden. Dazu gehören Präzisionsanflüge mit Satellitenunterstützung auf Heliports und die Entwicklung eines Netzwerks von IFR-Tiefflurwegen für Helikopter.

IFR-Flüge im sogenannten Luftraum «G» (Golf), also im unkontrollierten Luftraum, sind heute in der Schweiz nicht möglich. Es braucht in Zukunft eine rund um die Uhr verfügbare Flugsicherung, sonst ist der operationelle Nutzen der neuen Verfahren stark begrenzt. Voller Einsatz, viel Pioniergeist, eine intensive Zusammenarbeit aller involvierten Parteien und vor allem auch die Unterstützung des Gesetzgebers sind nötig, um die IFR-Vision der Rega eines Tages Realität werden zu lassen und den Einsatzbereich für Rettungsflüge entscheidend zu erweitern. Wir sind davon überzeugt, dass sich der Aufwand zur Verbesserung der Versorgungssicherheit der Patienten lohnt.

Visual Flight Rules (VFR):

Als Sichtflug bezeichnet man einen Flug, der vom Piloten nach Sicht durchgeführt wird. Sichtflug wird in der allgemeinen Luftfahrt vor allem in geringen Höhen, mit Kleinflugzeugen und mit Luftsportgeräten angewendet, aber auch bei militärischen Tiefflügen. Im Sichtflug kontrolliert der Pilot die Lage seines Flugzeugs im Raum visuell und beurteilt ebenso seine Lage relativ zu anderen Luftfahrzeugen. Für die Fluglage im Raum benutzt er Anhaltspunkte ausserhalb des Flugzeugs, in der Regel durch den Blick auf das Gelände und den natürlichen Horizont. Voraussetzung zum Sichtflug ist folglich, dass das Wetter bestimmte Mindestsichtweiten zulässt und der Pilot keine Wolken durchfliegen muss. Weiterhin muss er zur Kollisionsvermeidung gewisse horizontale und vertikale Mindestabstände zu Wolken einhalten. Können diese Bedingungen nicht erfüllt werden, darf kein Sichtflug stattfinden.

Instrument Flight Rules (IFR):

Als Instrumentenflug bezeichnet man das Steuern von Luftfahrzeugen, bei dem die Fluglage ohne Bezug auf äussere Anhaltspunkte ausschliesslich mit Hilfe von Instrumenten an Bord und durch Unterstützung von Fluglotsen am Boden kontrolliert wird. Damit ist auch das Fliegen in Wolken und bei eingeschränkter Sicht möglich. Der Instrumentenflug macht den Flugverkehr weitgehend wetterunabhängig. (Quelle: Wikipedia)



Vom Alarm bis zur Rettung – die Kommunikation ist zentral

Lokalisation der Unfallstelle, Wetterdaten, medizinische Informationen zum Verletzten, Koordination mit anderen Einsatzpartnern – eine gut funktionierende Kommunikation zwischen den Alarmierenden, der Rega-Einsatzzentrale und den Rettern ist im Einsatz unerlässlich. Damit die flächendeckende Kommunikation auch in Zukunft reibungslos funktioniert, hat die Rega ihr aus 42 Stationen bestehendes Funknetz erneuert.

Auf den ersten Blick erscheint es einfach: Wer die Rega braucht, wählt die «1414» und wird kurze Zeit später vom Rettungshelikopter ins Spital geflogen. Doch ganz so simpel ist es nicht. Vom Alarm bis zur Einlieferung des Patienten im Spital passiert sehr viel mehr. Vieles davon ist für Aussenstehende nicht sichtbar.

Die Einsatzzentrale ist das kommunikative Herz der Rega

Dreh- und Angelpunkt aller Einsätze ist die Einsatzzentrale im Rega-Center am Flughafen Zürich. Hier laufen alle Informationen zusammen, hier werden Entscheide getroffen und Aufträge erteilt. Seit Ende 2012 erleichtert ein neues, integriertes Einsatzleitsystem, das im Rahmen des Grossprojektes REMICO (siehe Kasten) eingeführt wurde, den Rega-Einsatzleitern die Arbeit. Automatisierte Alarmierungsabläufe, integrierte Schnittstellen zu Partnerorganisationen, einfacher Zugriff auf umfassendes Kartenmaterial und eine digitale Protokollierung der Einsätze sind nur einige der Neuerungen.

Zentrales Element in der Rega-Einsatzzentrale ist die Kommunikation. Die Einsatzleiterinnen und Einsatzleiter nehmen die Anrufe der Alarmierenden entgegen und entscheiden, welche Rega-Basis zum Einsatz kommt. Sie alarmieren die entsprechende Crew und versorgen diese während des Fluges im Rettungshelikopter mit weiteren Angaben zum Unfallort, dem zu erwartenden Verletzungsmuster und den Einsatzpartnern vor Ort. Falls nötig, fordert der Rega-Einsatzleiter zusätzliche Retter an. So läuft die Alarmierung der alpinen Retter des Schweizer

Alpen-Club SAC ausschliesslich über die Rega-Einsatzzentrale. Ist der Helikopter am Einsatzort eingetroffen und der Patient versorgt, informiert die Crew die Einsatzleitung über ihren Entscheid, wohin der Patient gebracht werden soll. Der Einsatzleiter wiederum meldet den Patienten im entsprechenden Spital an und informiert über die Verdachtsdiagnose des Rega-Notarztes. So ist sichergestellt, dass sich das medizinische Personal im Spital optimal auf den Patienten vorbereiten kann.

Unerlässliches Element in der Einsatzführung: das Rega-Funknetz

Die lückenlose Kommunikation zwischen dem Alarmierenden, der Einsatzzentrale und den Rettern ist Grundvoraussetzung für eine gute Einsatzführung. Das gilt natürlich nicht nur für die Rega, sondern für alle Rettungsdienste. Mit einem Unterschied: Was am Boden funktioniert, ist in der Luft nicht oder nur bedingt einsetzbar. So ist zum Beispiel die Mobilfunktelefonie für die Einsatzführung der Luftrettung unbrauchbar. Hier ist ein analoges Funksystem nach wie vor das Mittel der Wahl. Nur leben wir in einem Land, das mit seiner Topografie hohe Ansprüche an den Funkverkehr stellt. Um die flächendeckende Kommunikation sicherzustellen, hat die Rega bereits Mitte der 90er-Jahre ein eigenes Funknetz errichtet und dieses kontinuierlich ausgebaut. So besteht ihr Netz heute aus 42 über die ganze Schweiz verteilte Funkstationen (siehe Grafik).

Im Rahmen von REMICO hat die Rega nicht nur ein neues Einsatzleitsystem eingeführt, sondern auch ihr gesamtes Funknetz erneuert. Ausser dem zentralen Funkrechner im Rega-Center wurden auch die Funkgeräte, Stationsrechner und Filter der 42 über die ganze Schweiz verteilten Fixstationen des Rega-Funknetzes durch neue Geräte ersetzt. Am 31. Oktober 2013 konnten die Umbauten am Funknetz erfolgreich abgeschlossen werden.

Koordinaten direkt in den Rettungshelikopter

Noch nicht abgeschlossen ist der Einbau der neuen Funkausrüstung in

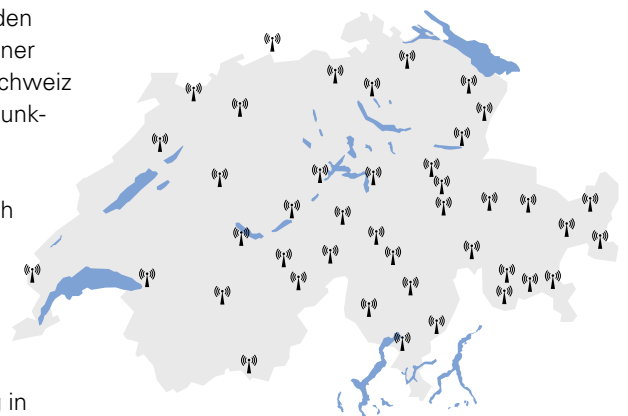
sämtliche Helikopter der Rega. Künftig werden die Einsatzkoordinaten digital ins Flight Management System eines Helikopters übermittelt und auf dem Kartenbildschirm im Cockpit dargestellt. Erfolgt eine Alarmierung über die Rega-Notfall-App, können die vom Mobiltelefon übermittelten Koordinaten von der Einsatzzentrale direkt in den Helikopter weitergeleitet werden – und der Alarmierende wird noch schneller lokalisiert und gerettet. Der Einbau der neuen Geräte in die Helikopter beschliesst das Projekt REMICO voraussichtlich Ende 2014.

Damit die Rega ihre Aufgabe bestmöglich erfüllen kann, braucht es vieles, was auf den ersten Blick zwar nicht sichtbar, aber für einen erfolgreichen Rettungseinsatz unabdingbar ist. Mit dem Projekt REMICO ist die lückenlose Kommunikation gesichert, und die Rega kann auch in Zukunft rasche und professionelle medizinische Hilfe aus der Luft genau dorthin bringen, wo sie gebraucht wird.

REMICO (REga MIssion COntrol)

Das über vier Jahre dauernde Grossprojekt REMICO hat zum Ziel, die bestehende Infrastruktur durch ein integriertes Einsatzleitsystem mit einem modernisierten Funknetz zu ersetzen. Die Rega investiert 21 Millionen Franken in das Projekt. Rund 30 Rega-Mitarbeitende sind darin involviert und mindestens ebenso viele Spezialisten von externen Partnern.

Das Funknetz der Rega



Die Rettung macht den Unterschied

Nach schweren Unfällen oder im Fall akuter Krankheiten leistet die Arbeit der professionellen Rettungsdienste einen wesentlichen Beitrag zur Vermeidung hoher gesellschaftlicher Folgekosten. Mit wenig finanziellem Aufwand wird viel Schaden verhindert. Selbst die bisweilen als teuer eingeschätzten Rettungshelikopter sind kosteneffizient. Eine gesamtheitliche Betrachtung zeigt: Wer im Rettungswesen spart, läuft Gefahr, ein volkswirtschaftliches Eigentor zu schiessen.

In den ersten Minuten nach einem Ereignis werden viele Weichen für den Patienten gestellt. Durch eine möglichst verzögerungsfreie medizinische Versorgung vor Ort und den schnellen, schonenden Transport in ein geeignetes Spital wird

die rasche Einleitung definitiver Therapien ermöglicht. Das lindert viel menschliches Leid und verbessert das medizinische Ergebnis. In dieser wichtigen Zeitspanne zwischen Ereignis und Einlieferung in die Notfallaufnahme des Spitals kommt die Ambulanz zum Einsatz, im Ausnahmefall der Rettungshelikopter. Diese primären Rettungsmittel bewirken viel – und weit mehr als gemeinhin bekannt.

In ihrer Veröffentlichung aus dem Jahr 2008 stellen Häusler et al. grosse Kostenunterschiede zwischen erwerbsfähigen und nicht mehr erwerbsfähigen Patienten nach schweren unfallbedingten Verletzungen fest.¹ Ein unfallbedingt nicht mehr arbeitsfähiger Patient kostet durchschnittlich 1'840'000 Franken, während ein wieder arbeitsfähiger Patient die

Schweizer Volkswirtschaft «lediglich» mit 210'000 Franken belastet. Dies beinhaltet direkte Kosten (z.B. Behandlungs- und Rehabilitationskosten) und indirekte Kosten (z.B. Produktivitätsverlust). Nicht eingerechnet sind immaterielle Kosten wie etwa der Verlust an Lebensqualität.

Die Rettungskosten, also die Kosten der präklinischen Notfallmedizin, belaufen sich in beiden Fällen auf durchschnittlich weit unter 2'000 Franken. Die Stichprobe der Studie ist klein und der ökonomische Zusammenhang zwischen Notfallmedizin und Folgekosten noch wenig erforscht. Trotzdem darf angenommen werden, dass die Schweiz mit ihrem Rettungswesen einen wirkungsvollen Hebel zur Kostenkontrolle im Gesundheitswesen besitzt. Der Einsatz einiger weniger



Tausend Franken in der Rettung bewirkt mitunter eine Gesamtkostendifferenz von mehreren Hunderttausend bis weit über eine Million Franken.

Grosser Aufwand – und ungleich höherer Nutzen

In der Öffentlichkeit hat die Rettung mit dem Helikopter zwar einen guten Ruf, gilt aber als teuer. Beschaffung, Unterhalt, Infrastruktur, Personalkosten, Kerosin und medizinisches Material kosten Geld. Der Einsatz eines Rettungshelikopters wird heute mit durchschnittlich rund 3'500 Franken verrechnet.

Das mag auf den ersten Blick teuer erscheinen. Doch die vielen Vorteile einer Rettung mit dem Helikopter wirken sich auf der Ertragsseite von Patient und Volkswirtschaft aus: Die professionelle medizinische Hilfe ist rasch beim Patienten vor Ort, selbst in unwegsamstem Gelände. Auch über weite Distanzen bringt der Helikopter die Intensivpatienten direkt ins spezialisierte Zentrumsspital. Das spart wertvolle Zeit, und die definitive Therapie kann früher beginnen. Das medizinische Resultat wird verbessert – in vielen Fällen bleibt der Patient weniger lang auf der Intensivstation, kann früher vom Spital nach Hause, sein Arbeitsausfall ist weniger gross, eine Invalidität wird im besten Fall verhindert. Taggelder, Lohnfortzahlung, Behandlungskosten, allfällige Renten; diese Kostenfaktoren können durch den gezielten Einsatz eines Rettungshelikopters günstig beeinflusst werden.

Dies gilt nicht nur bei Schwerstverletzten: Heute anerkennen die Versicherungen, dass beispielsweise eine Schulterluxation (ausgerenkte Schulter) rasch, aber im Normalfall erst nach Ausschluss von Frakturen mittels Röntgenbild behandelt werden soll. Ein schonender Transport vermeidet irreparable Folgeschäden, was

Rega-Helikopter am Unfallort: Rasche medizinische Erstversorgung und ein schneller Transport ins Spital lindern viel Leid – und mindern Folgekosten.

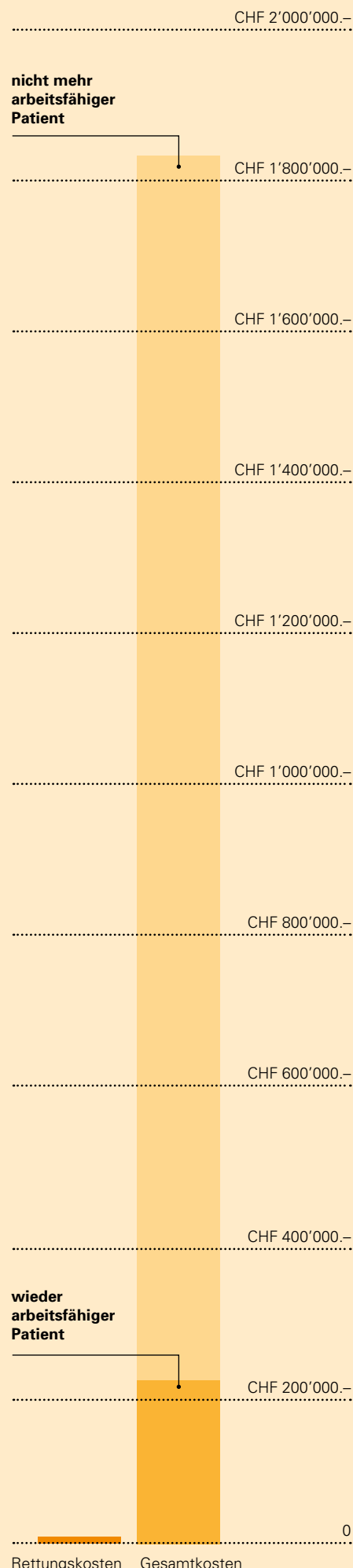
sich über den gesamten Fall rechnet. Es geht einerseits darum, die Situation für die Patienten schmerzfreier zu gestalten, andererseits macht es auch finanziell Sinn, wenn der Helikopter auf der Skipiste landet. Dies umso mehr, wenn man bedenkt, dass der Anteil der verrechneten Kosten der Luftrettung am Schweizer Gesundheitswesen gerade einmal 0,08 Prozent beträgt.²

Die Rega als Teil der flächen-deckenden Versorgung

Um das für den Patienten beste medizinische Ergebnis zu erreichen, ist es unerlässlich, dass alle Glieder der Rettungskette, namentlich auch die boden- und die luftgestützten Rettungsdienste, gut zusammenarbeiten. Noch gibt es Potenzial bezüglich Verständnis für die Möglichkeiten – und die Grenzen – der verschiedenen Partner. Eine neue Studie belegt den Wert einer raschen professionellen Versorgung. Untersucht wird der Zusammenhang zwischen Rettungsweg, Rettungszeit und Entwicklung der medizinischen Situation schwerstverletzter (polytraumatisierter) Patienten. Die möglichst rasche Einlieferung in ein zur Therapie geeignetes Zentrumsspital beeinflusst die Überlebenschancen der Betroffenen massgeblich. Es erstaunt nicht, dass der Vorteil des Rettungshelikopters grösser wird, je weiter die Entfernungen sind. Die Studie bestätigt, dass ein enges Netz von gut aufeinander abgestimmten Rettungsmitteln von grosser Bedeutung ist.³

Nach der gleichen Logik muss auch in den Spitälern sichergestellt sein, dass Patienten nach ihrer Einlieferung rasch einer definitiven Therapie zugeführt werden können, also zum Beispiel die Operationsbereitschaft für chirurgische Eingriffe ohne Zeitverlust gegeben ist. Hier ist der eingeschlagene Weg sicher richtig, wonach die Notfallmediziner aus den Traumazentren während einiger Monate im Rettungsdienst arbeiten (auch auf dem Helikopter). Gegenseitiges Verständnis baut Barrieren ab, zugunsten der lückenlosen und raschen Versorgung der Patienten.

Volkswirtschaftliche Kosten von Polytrauma-Patienten (Durchschnitt)¹



Die Rega ist sich der Verantwortung bewusst, die sie heute im präklinischen Rettungswesen der Schweiz trägt. Dank der grossen Unterstützung ihrer Gönnerinnen und Gönner ist sie in der Lage, bisher unabhängig vom Spardruck der öffentlichen Hand zum Wohl von Patient und Gesellschaft zu handeln. Trotzdem kann sie die Verfügbarkeit ihrer Einsatzmittel nicht immer garantieren. Sie muss jährlich einige hundert Einsätze aus Wettergründen absagen, meist aufgrund allzu schlechter Sichtverhältnisse. Aus Sicht der Versorgungssicherheit ist das unbefriedigend. Die Rega arbeitet mit Hochdruck an innovativen Verfahren, die hier zumindest teilweise Abhilfe schaffen. Es geht insbesondere um die Erhöhung der Allwettertauglichkeit der Rettungshelikopter durch die Einführung von satellitengestützten Navigations- und Anflugverfahren (siehe Bericht auf Seite 8).

Sparbemühungen aufmerksam und kritisch begleiten

In der Schweiz wurde über Jahrzehnte ein gutes Netz aus präklinischer Notfallmedizin aufgebaut, von dem heute die

ganze Bevölkerung, aber auch Tourismus und Wirtschaft in hohem Mass profitieren. Die volkswirtschaftliche Tragweite der Tätigkeit der Rettungsdienste wird bislang erst wenig gewürdigt. Dabei ist wie dargelegt eine starke präklinische Notfallversorgung nach den heute vorliegenden Informationen kosteneffizient. Massnahmen zur Steigerung ihrer Qualität und der Versorgungssicherheit müssen deshalb konsequent umgesetzt werden. Es gilt, die Tendenz der Sparbemühungen im Rettungswesen aufmerksam und kritisch zu verfolgen, damit allfällige Fehlentwicklungen frühzeitig korrigiert beziehungsweise verhindert werden können.

¹ Jean-Marc C. Häusler, Benno Tobler, Beat Arnet, Jürg Hüsler, Heinz Zimmermann: Der Luxus zu verunfallen: Die volkswirtschaftlichen Kosten von Polytrauma. Suva Mitteilungen Nr. 79, S. 4 ff. Luzern, 2008.

² Berechnung der Rega, basierend auf Kostenschätzung für alle Helikoptereinsätze im Jahr 2012 inkl. Kanton Wallis, verglichen mit Gesamtkosten der im Gesundheitswesen erbrachten Leistungen von 62,5 Mrd. Franken (BFS, Gesundheitsstatistik 2012). Unter Einbezug der Vorhalteleistungen, die durch Gönnerbeiträge erbracht werden, steigt dieser Betrag auf ca. 0,2 Prozent.

³ Sebastian Gunkel, Marius König, Roland Albrecht, Martin Brüesch, Rolf Lefering, Kai Sprengel, Clément M.L. Werner, Hans-Peter Simmen, Guido A. Wanner: Status quo der Boden- und Luftrettung schwerverletzter Patienten – Analyse eines überregionalen Schweizer Traumazentrums. Der Unfallchirurg, W. Mutschler/C. Krettek (Hrsg.), Springer, Berlin Heidelberg, in Veröffentlichung.



Boden- und luftgestützte Rettungsmittel im Einsatz: Leistungsabbau im Rettungswesen könnte die Schweiz teuer zu stehen kommen.



Mit Technik und Innovation gegen die Kälte

Unterkühlter Patient: Der Infusionswärmer ist eines von vielen Hilfsmitteln der Rega gegen Hypothermie.

Niemand friert gerne. Verletzte oder erkrankte Personen reagieren speziell empfindlich auf Kälte, und eine Unterkühlung kann sehr schnell dramatische Folgen haben. Grund genug für die Rega-Mediziner, der Hypothermie besondere Aufmerksamkeit zu schenken und ihr in den Bereichen Wärme- und Blutgerinnungsmanagement mit einer Kombination aus Technik und Innovation den Kampf anzusagen.

Hypothermie, der Zustand der Unterkühlung, tritt nach einer längeren, starken Einwirkung von Kälte oder Wind (Chill-Faktor) auf den menschlichen Körper ein. Vor allem nach Unfällen im Hochgebirge – aber auch im Mittelland und je nach Exposition des Verunfallten auch im Sommer – stellt die Hypothermie eine grosse Gefahr für den Patienten dar. Denn mit zunehmender Unterkühlung nimmt die Gerinnungsfähigkeit des Blutes ab. In der Folge können Blutungen nicht mehr oder nur ungenügend gestillt werden, die Überlebenschance von schwer- und mehrfachverletzten Patienten mit inneren und äusseren Blutungen sinkt.

Die Rega unternimmt grosse Anstrengungen, um diese Problematik in der präklinischen Phase zu entschärfen und das Wärmemanagement bei ihren Patienten zu verbessern. Alle Rettungshelikopter der Rega sind mit einer ganzen Reihe von Hilfsmitteln ausgerüstet, um einer Hypothermie vorzubeugen.

Bubble-Decke: Eingewickelt in diese metallbeschichtete Spezialdecke kann die Abstrahlung der noch im Körper vorhandenen Wärme vermieden werden.

Heizdecke: In Kombination mit der Bubble-Decke kann die Heizdecke eingesetzt werden. Die in der Heizdecke eingelassene elektrische Heizung ermöglicht eine aktive Erwärmung des Patienten.

Buddy Lite-System: Der tragbare Infusionswärmer erwärmt medizinische Flüssigkeiten und Blut auf eine physiologische Temperatur. Durch den körpernahen Einsatz des Infusionswärmers kühlen die zugeführten Flüssigkeiten auf dem Weg vom Infusionsbeutel zum Körper nicht so rasch aus und der Patient profitiert in vollem Masse von der Wärme, die seinem Körper über die Infusion zugeführt wird.

Beheizter Bergesack: Im Rettungshelikopter ist es warm – er verfügt über eine Heizung. Neu kann die warme Heizungs-luft durch ein Schlauchsystem gerade-wegs in den Bergesack geblasen werden. Der Patient im Bergesack wird direkt von der Heizung des Helikopters erwärmt.

Ergänzend zu den oben erwähnten Hilfsmitteln stehen den Rega-Medizinern spezielle Medikamente und mechanische Geräte zur Verfügung. So gehört seit Sommer 2013 **Tranexamsäure** zur Standardausrüstung aller Rega-Helikopter.

Das Medikament bremst respektive verhindert die für Hypothermie typische Abnahme der Gerinnungsfähigkeit des Blutes. Je früher es dem Patienten verabreicht wird, desto höher ist seine Wirksamkeit. Deshalb untersuchen Rega-Mediziner in einer Studie in Zusammenarbeit mit dem Universitätsspital Zürich, Schutz & Rettung Zürich und den Kantons-spitälern Luzern und St. Gallen die Vor-teile der Anwendung von Tranexamsäure bereits an der Unfallstelle.

Ebenfalls neu zur Standardausrüstung jedes Rega-Helikopters gehört ein trag-bares mechanisches **Reanimationsgerät**, das die Crew bei Reanimationen wesentlich unterstützt. Wichtigster Vorteil: Die Reanimation kann während der gesamten Transportphase aufrechterhalten werden und der Arzt hat beide Hände frei, um sich anderweitig um den Patienten zu küm-mern oder zu seiner eigenen Sicherheit im Sitz angeschnallt zu bleiben. Die Auf-rechterhaltung der Reanimation während des Transports ist bei einer Hypothermie besonders wichtig. Bei einer Körperkern-temperatur von unter 35 Grad Celsius muss die Reanimation nämlich so lange fortgeführt werden, bis der Patient eine normale Körpertemperatur erreicht hat. Erst dann kann eine definitive Beurteilung seines Gesundheitszustandes erfolgen.

Medizinische Hilfe aus der Luft

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

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

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

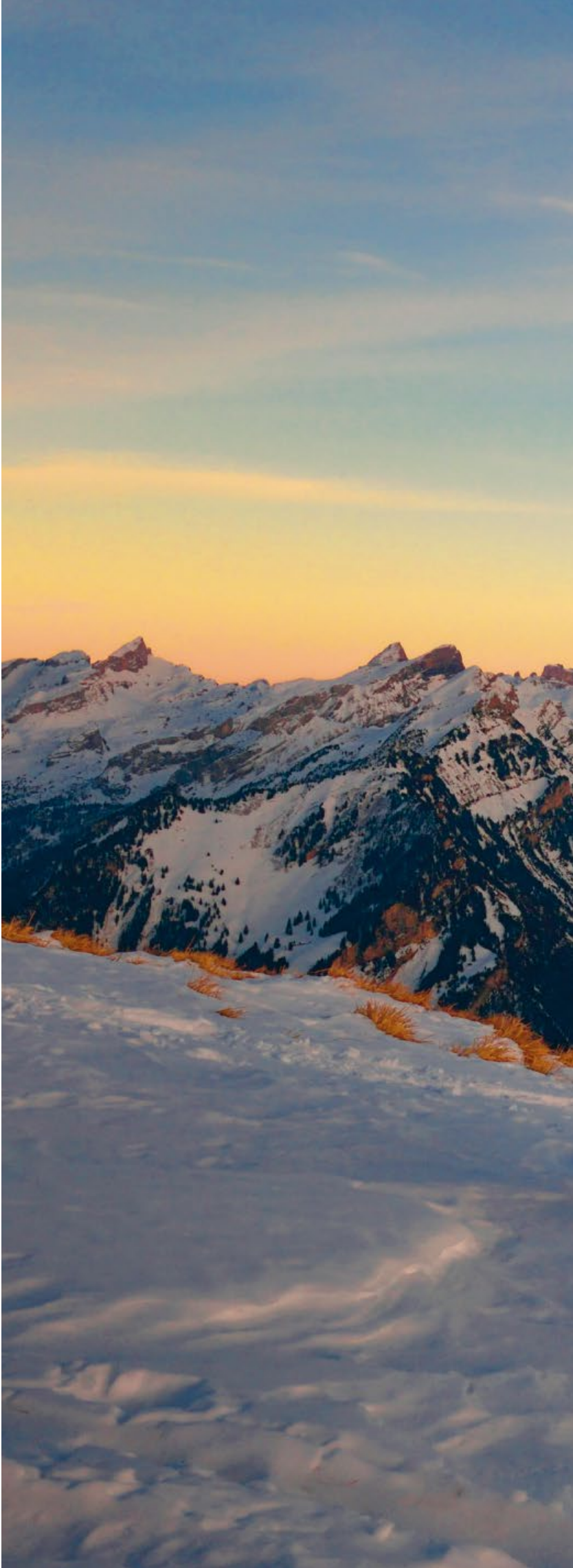
Die Rega ist eine selbstständige, private und gemeinnützige Stiftung. Mit mehr als 2,5 Millionen Gönnerinnen und Gönnern ist sie fest in der Schweizer Bevölkerung verankert. Seit 1981 ist sie eine Mitgliedorganisation des Schweizerischen Roten Kreuzes. Die Rega erbringt ihre Leistungen ohne Subventionen der öffentlichen Hand und politisch unabhängig. Mit ihrer Tätigkeit trägt sie zur Qualität des Wohn-, Wirtschafts- und Tourismusraums Schweiz bei.

Kennzahlen

	2013	2012	%
Anzahl organisierte Einsätze	13'793	13'966	-1.2
Einsätze Helikopter	10'205	10'250	-0.4
Einsätze Flächenflugzeuge	1'148	1'215	-5.5
Übrige Einsätze ¹	2'440	2'501	-2.4
Anzahl Gönner (Mio.)	2'504	2'445	2.4
Anzahl Mitarbeitende ²	337	321	5.0
Betriebsertrag (Mio. CHF)	138	139	-0.9
Betriebsaufwand (Mio. CHF)	135	128	5.8
Betriebsergebnis (Mio. CHF)	3	11	-76.2
Bilanzsumme (Mio. CHF)	527	517	1.8

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

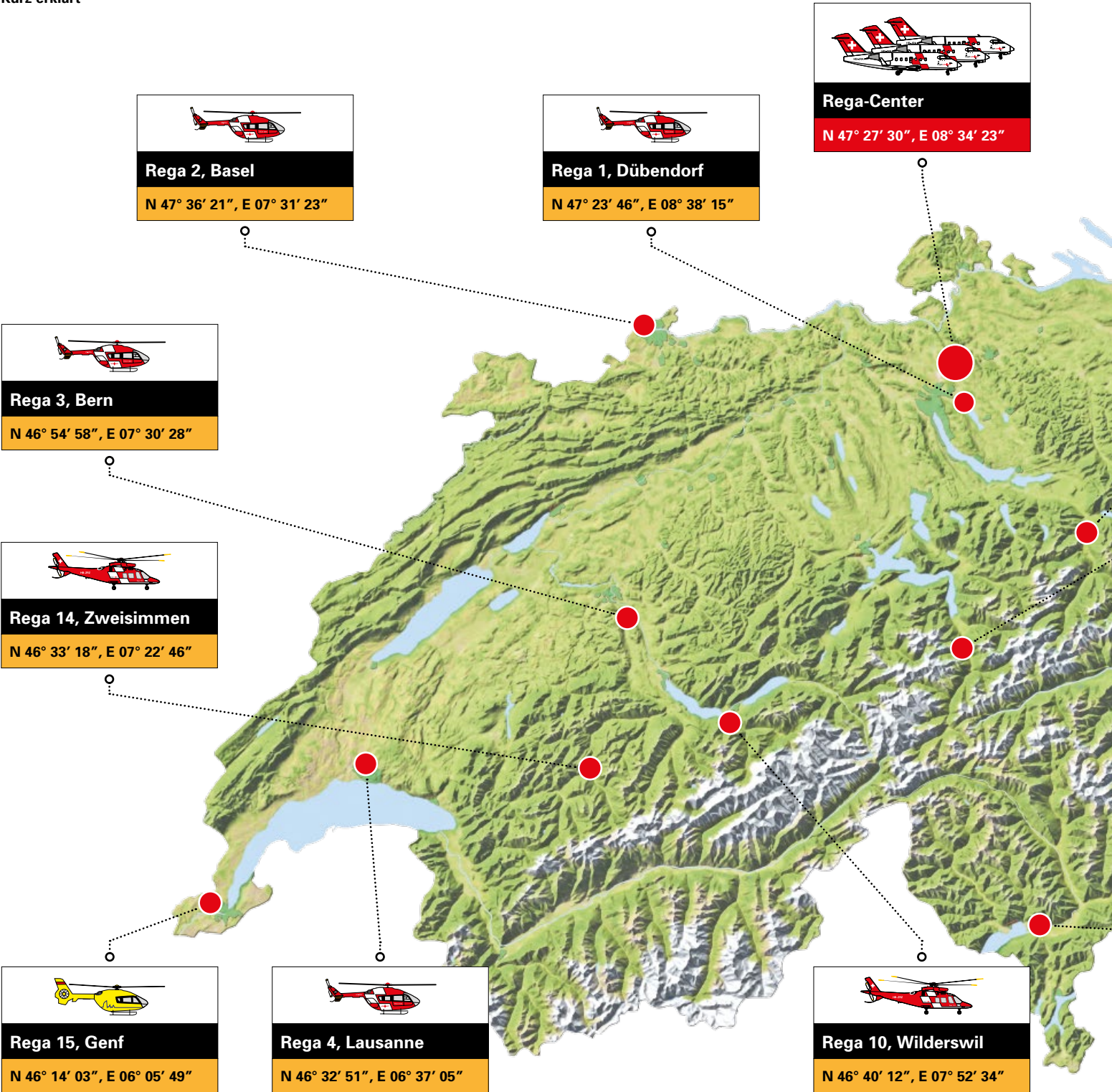
² Vollzeitstellen per Ende Dezember





Solidarisch, fürsorglich, professionell, kompetent, schweizerisch

Auf die Rega können Sie sich verlassen.



Flotte Mittellandbasen



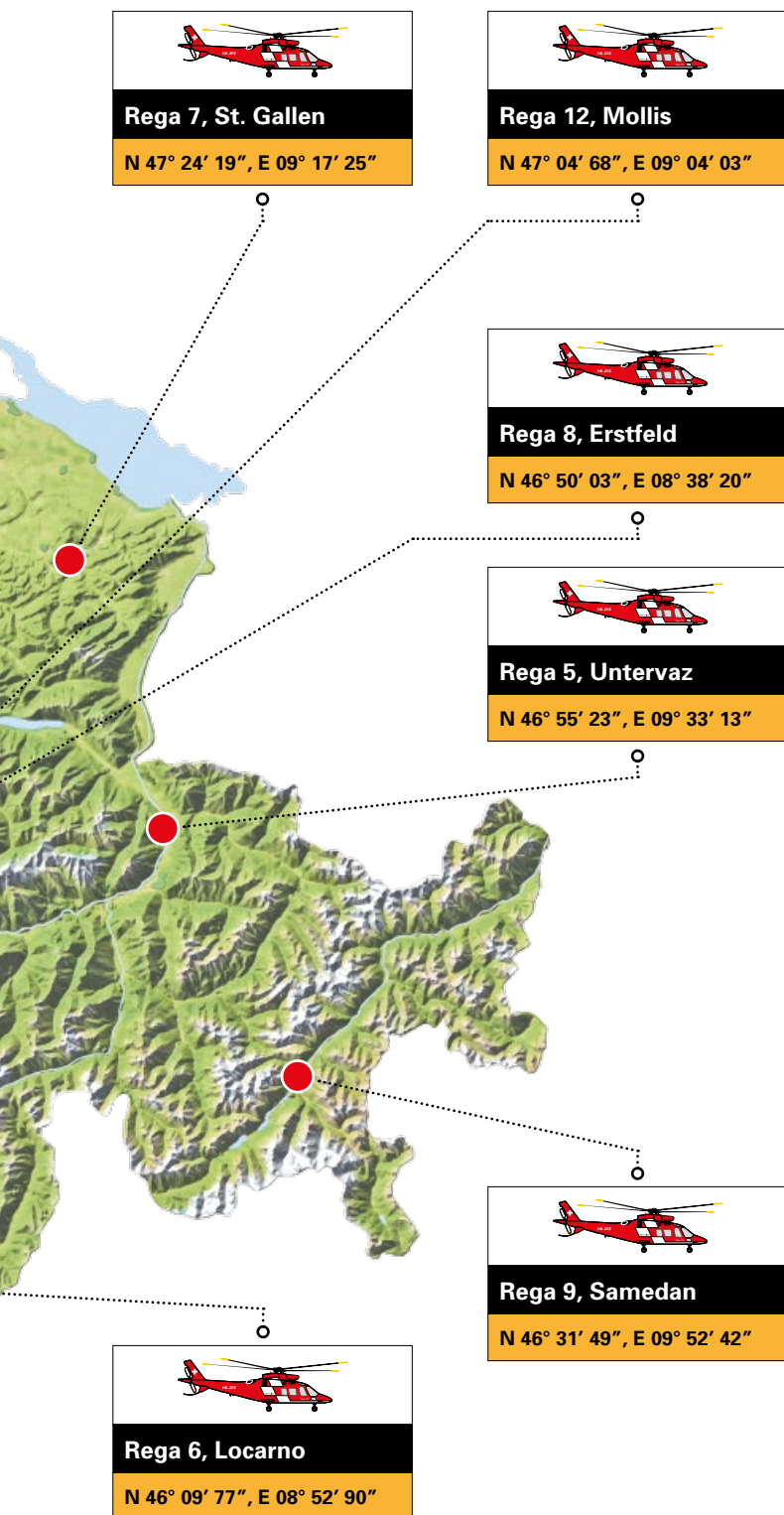
Eurocopter EC 145	
Anzahl Helikopter:	6
Patientenkapazität:	1 liegend, 1 sitzend
Rotordurchmesser:	11.00 m
Länge über alles:	13.03 m
Höhe:	3.95 m
2 Triebwerke (Ariel 1E2),	
Startleistung:	2 x 720 PS
Reisegeschwindigkeit:	220 km/h
Rettungswinde:	90 m Seillänge, 270 kg

Flotte 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 (Pratt & Whitney),	
Startleistung:	2 x 778 PS
Reisegeschwindigkeit:	235 km/h
Rettungswinde:	90 m Seillänge, 270 kg

Standorte



Rega-Center

Der Hauptsitz, die Einsatzzentrale, der Unterhaltsbetrieb und die Basis der drei Ambulanzjets befinden sich am Flughafen Zürich.

Rega-Basen

Die Standorte der zwölf Basen mit je einem Helikopter befinden sich in Dübendorf, Basel, Bern, Lausanne, Untervaz, Locarno, St. Gallen, Erstfeld, Samedan, Wilderswil, Mollis und Zweisimmen. Dazu kommt die Partner-Helikopterbasis in Genf.

Einsatzzentrale

Die Einsatzzentrale im Rega-Center organisiert gegen 14'000 Einsätze pro Jahr. Sie ist rund um die Uhr erreichbar: in der Schweiz über die Telefonnummer 1414, aus dem Ausland über die Telefonnummer +41 333 333 333.

Flotte Ambulanzjets



Challenger CL-604

Anzahl Flugzeuge:	3
Patientenkapazität:	4 liegend
Flügelspannweite:	19.61 m
Länge über alles:	20.86 m
Höhe:	6.40 m
Max. Abfluggewicht:	21'863 kg
Reisegeschwindigkeit:	850 km/h
Reichweite:	6'200 km

Alarmnummern

Alarm Schweiz

1414

Alarm Ausland

+41 333 333 333

Die Rega in der Schweiz



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

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

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

Primär-/Sekundäreinsätze Helikopter 2013 (Patienten)

1'485

Wintersportunfälle

588 Bergunfälle

917 Arbeitsunfälle

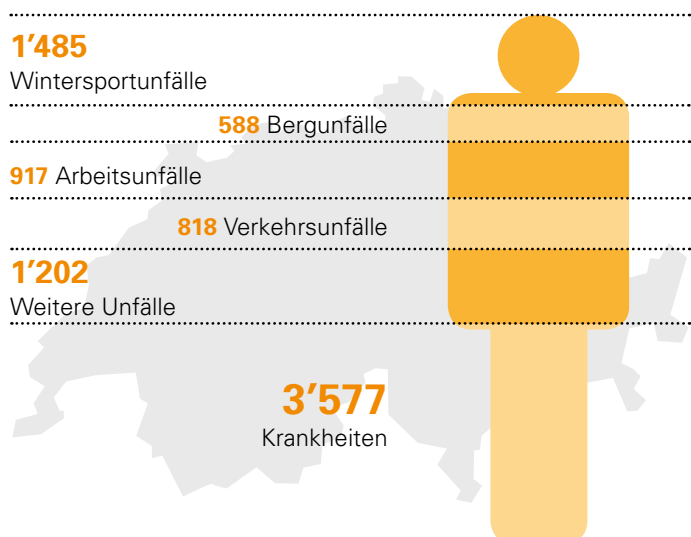
818 Verkehrsunfälle

1'202

Weitere Unfälle

3'577

Krankheiten



Die Rega international



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

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

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

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

Medizinische Notfälle im Ausland 2013

936

Transportierte/begleitete
Patienten Flächenflugzeuge

2'201

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 Sechzigerjahren 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, rund 60 Prozent des Gesamtbudgets. Die übrigen Kosten übernehmen Kostenträger wie Kranken-, Unfall- oder Reiseversicherer in Form von Zahlungen für geleistete Einsätze.

Das System bewährt sich. Es gibt der Rega Spielraum und Unabhängigkeit für die Erfüllung ihrer Aufgaben und erlaubt es ihr, sich auf das Wohl der Patientinnen und Patienten zu konzentrieren. Der Gönnerbeitrag ist erst einmal erhöht worden und seit rund 20 Jahren unverändert.

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

Die Gönnerbestimmungen finden Sie auf Seite 38.

Die Kostendeckung der Rega 2013

CHF 85 Mio. (62 %)

Gönnerbeiträge und Spenden

CHF 53 Mio. (38 %)

Kostenträger und übrige Erträge





Ein herzliches Dankeschön an alle
2'504'000 Gönnerinnen und Gönner,
welche die Rega mit ihren Beiträgen
in der Luft halten.

Werden auch Sie Gönner: www.rega.ch

Meilensteine

Die Schweizerische Rettungsflugwacht Rega wurde 1952 gegründet, um medizinische Hilfe aus der Luft zu leisten. Über 300'000 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 Bero-münster die Einsatzbereitschaft von Fallschirmspringern und Helikoptern.

> 1953



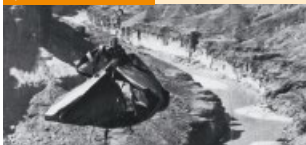
Die ersten Rettungsfallschirmspringer Im Winter 1953 kommen die ersten Rettungsflugwacht-Fallschirmspringer im Ernstfall zum Einsatz.

> 1955



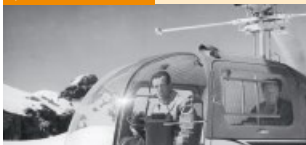
Grosse Publikumsdemonstration in Zürich An drei Tagen im März verfolgen über 300'000 Zuschauer die Einsatzdemonstration im Zürcher Seebecken. Sie dient der Beschaffung von Mitteln für die Rettungsflugwacht.

> 1956



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

> 1957



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

> 1960



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

> 1960



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

> 1966



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

> 1968



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

> 1971



Erste Direktrettung aus der Eiger-nordwand Was bisher als unmöglich galt, gelingt: Mit der Rettungswinde kann die Besatzung der Basis Gsteigwiler 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 zwei-motorigen 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.

> 1975



Rettungshelikopter kommt auf die Strasse Nach langen Verhandlungen bewilligt der Zürcher Regierungsrat eine Versuchsphase für den Einsatz des Rettungshelikopters bei Strassenverkehrsunfällen.

> 1979

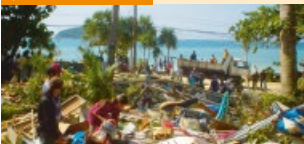


Die Rega wird eine gemeinnützige Stiftung Der Verein errichtet eine Stiftung. Fritz Bühler wird erster Präsident des Stiftungsrates.

> 1980



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

	1980 Die «Hitchcock»-Rettung Ein Fallschirmspringer hängt am Heckrad eines Flugzeugs. Der Helikopter fliegt so darüber, dass der Retter an der Rettungswinde den Unglücklichen losschneiden kann.
	1984 Langstrecken-Ambulanzflugzeug Der Challenger CL-600 HB-VFW ist für den Langstreckeneinsatz mit mehreren Patienten ausgerüstet. In Genf wird er auf den Namen «Fritz Bühler» getauft.
	1984 Neue Einsatzzentrale Die Rega bezieht den neuen Hauptsitz im Zürcher Seefeld. Die Einsatzzentrale nimmt im Dachstock des Gebäudes den Betrieb auf.
	1985 Die «Schallmauer» 1'000'000 Gönner Der Erfolg der Gönnerschaft hält an. Am 23. August stellt die Rega ihren einmillionsten Gönnerausweis aus.
	1987 Nachtsichtgeräte im Helikopter Die Rega rüstet als weltweit erste zivile Luftrettungsorganisation alle Helikopter mit Nachtsichtgeräten aus. Damit werden Nachteinsätze sicherer.
	1987 Die Hawker 800 nehmen ihren Dienst auf Die zwei neuen Ambulanzflugzeuge ersetzen die beiden Lear-35. Grössere Kabine und Reichweite ermöglichen einen besseren Dienst am Patienten.
	1992 Die neue Flotte besteht aus Agustas Am 14. August nimmt die Basis Untervaz (GR) den ersten von 15 zweimotorigen Helikoptern des Typs Agusta A 109 K2 in Betrieb.
	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.
	1997 Der neue Notruf «1414» Für Luftrettung in der Schweiz gilt neu die vierstellige Alarmnummer «1414».
	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.
	2006 2'000'000 Gönnerinnen und Gönner Die Familie Van der Bent aus Veyrier (GE) schreibt sich als zweimillionste Gönnerin ein. Sie ist für einen Tag Gast im Rega-Center.
	2009 AW Da Vinci, neuer Gebirgshelikopter Für den Einsatz auf den 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 mit einer Herz-Lungen-Maschine betreut werden.
	2010 300'000. Einsatz Neugeborene Zwillinge werden vom Kinderspital Luzern mit dem Rega-Helikopter nach Hause in den Kanton Waadt zurückgefliegen.
	2011 Per «Blindflug» zum Inselspital 27. Juli: Die Rega fliegt dank satellitengestützter Navigation mit dem GPS-Anflugverfahren das Berner Inselspital bei schlechter Sicht an.
	2012 Hochmodernes Einsatzleitsystem Durch neue, untereinander verbundene Systeme können Alarmierungsabläufe weitgehend digitalisiert und Rettungen noch effizienter koordiniert werden.
	2013 Der Flugsimulator für AW Da Vinci setzt neue Massstäbe in der Piloten-Ausbildung. Instrumentenflug- und Notfallszenarien werden nun realistisch und effizient geübt – ohne Gefahr oder Umweltbelastung.





Jahresbericht 2013

Tätigkeit 2013	28–31
Leitbild	32
Stiftungsrat	33
Governance und Compliance	34–35
Die Rega 2013	36
Geschäftsleitung	37

Tätigkeit 2013

Die Rega blickt auf ein ereignisreiches und bezüglich zukunftsgerichteter Investitionen sehr erfolgreiches Jahr 2013 zurück. Die Einsatzfähigkeit lag leicht unter dem langjährigen Durchschnitt. Die Rega organisierte total 13'793 Einsätze (–1,2 %) und transportierte dabei 9'523 Patienten (–2,9 %). Eine starke Zunahme verzeichnete das medizinische Notfallmanagement. Die Beratungsärzte standen über 2'000 Patientinnen und Patienten im Ausland unterstützend zur Seite (2'201, +27,1 %). Im Durchschnitt organisierte die Rega 2013 täglich knapp 38 Einsätze.

Helikopter

Die Einsatzfähigkeit der Helikopter ist gegenüber den Jahren zuvor leicht gesunken (10'205, –0,4 %). Der geringe Rückgang ist vor allem auf längere Schlechtwetterperioden im Winter und Frühling zurückzuführen. Allgemein widerspiegeln die Einsatzzahlen die Wetterbedingungen, die ihrerseits das Freizeitverhalten der Schweizer Bevölkerung beeinflussen. Die Tätigkeit bewegt sich jedoch im langjährigen Schnitt.

Die Rega-Helikopter leisteten 2013 im Durchschnitt täglich 28 Einsätze. Rund ein Fünftel aller Einsätze wurden in der Nacht geflogen. Rund 1'500 Einsätze hat die Rega 2013 an kommerzielle Helikopterunternehmen vergeben, zwei Drittel davon waren Einsätze zugunsten der Bergbauern – sogenannte «Contadino»-Einsätze.

Nur einen geringen Einfluss auf die Einsatzzahlen haben die Aktivitäten des TCS im Kanton Aargau, wo die Rega gegenüber dem Vorjahr weniger Einsätze geflogen ist (95, –18,8 %). Im Dezember 2013 wurde die Zusammenarbeit zwischen der Rega und der Air-Glaciers Lauterbrunnen vertraglich neu geregelt. Neu wird die Luftrettung im ganzen Kanton Bern zentral über die Rega-Alarmnummer 1414 aufgeboden und von der Rega-Einsatzzentrale disponiert.

Flächenflugzeuge

Die drei Ambulanzjets sind 2013 etwas weniger Einsätze geflogen als im Vorjahr (793, –6,4 %) und transportierten entsprechend auch weniger Patienten

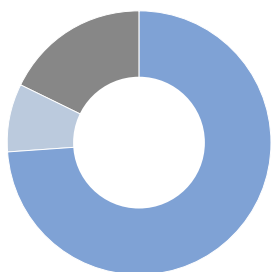
(797, –6,8 %). Gegenüber dem Vorjahr wurden mehr Langstreckeneinsätze geflogen, was die Zunahme der geleisteten Flugstunden (3'865, +3,3 %) erklärt. Die Einsätze der Rega-Jets führten im vergangenen Jahr in alle Erdteile, so auch viermal nach Australien.

Es ist erfreulich, dass die Schweizer Kostenträger wieder vermehrt auf die qualitativ hochstehenden Dienstleistungen der Rega zurückgreifen. Durch umsichtige Planung der Rega-Einsatzleitung konnten immer wieder Einsätze miteinander kombiniert und mehrere Patienten gleichzeitig an Bord eines Ambulanzjets transportiert werden. So gelingt es, die Kosten tief zu halten. Auf der anderen Seite schmälern diese Kombitransporte sowie die nochmals reduzierten Tarife den finanziellen Betriebsertrag merklich.

Die Rega repatriert Patienten auch an Bord von Linienflugzeugen, sofern ihr Zustand ausreichend stabil ist, keine negativen Auswirkungen auf Patient oder Mitreisende zu erwarten und ausreichend Sitzplätze verfügbar sind. Das ist eine ökonomisch und ökologisch sinnvolle

Anzahl Einsätze

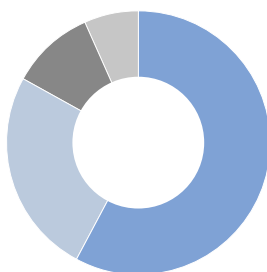
	2013	2012	+/-
Total Einsätze	13'793	13'966	–1.2 %



Helikopter	10'205	10'250	–0.4 %
Jet/Linie	1'148	1'215	–5.5 %
Übrige Einsätze ¹	2'440	2'501	–2.4 %

Einsätze Helikopter

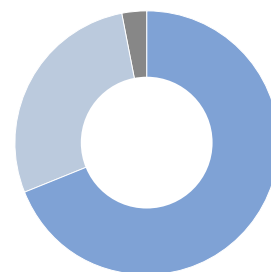
	2013	2012	+/-
Total Einsätze	10'205	10'250	–0.4 %
davon Nachteinsätze	1'908	1'924	–0.8 %



Primäreinsätze ²	5'904	5'975	–1.2 %
Sekundäreinsätze ³	2'578	2'703	–4.6 %
Einsätze für Bergbauern	1'044	1'041	0.3 %
Spezielle Einsätze ⁴	679	531	27.9 %

Einsätze Flächenflugzeuge

	2013	2012	+/-
Total Einsätze	1'148	1'215	–5.5 %



Ambulanzjets	793	847	–6.4 %
Linienflugzeuge	321	347	–7.5 %
Eingearbeitete Flugzeuge	34	21	61.9 %

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

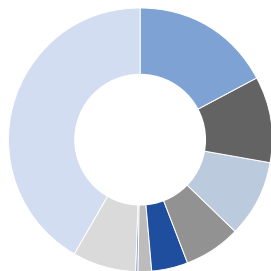
² Primäreinsätze: Notfalleinsätze

³ Sekundäreinsätze: Verlegungen Spital–Spital, Neonatologie/Organe

⁴ Spezielle Einsätze: nichtmedizinische Einsätze (Such-, Routensicherungs- und Rekognoszierungsflüge für Einsatzpartner)

Primär-/Sekundäreinsätze Helikopter (Patienten)

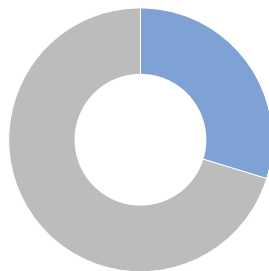
	2013	2012	+/-
Total Patienten	8'587	8'802	-2.4 %



Wintersportunfälle	1'485	1'527	-2.8 %
Arbeitsunfälle	917	976	-6.0 %
Verkehrsunfälle	818	833	-1.8 %
Bergunfälle	588	641	-8.3 %
Sportunfälle	381	365	4.4 %
Flugunfälle	133	127	4.7 %
Lawinenunfälle	39	34	14.7 %
Andere Unfälle	649	691	-6.1 %
Krankheiten	3'577	3'608	-0.9 %

Medizinische Notfälle im Ausland

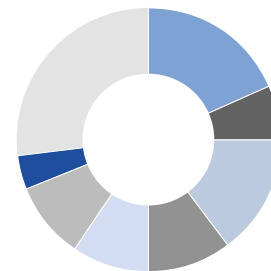
	2013	2012	+/-
Total Patienten	3'137	2'734	14.7 %



Transportierte/begleitete Patienten Flächenflugzeuge	936	1'002	-6.6 %
Medizinisches Notfallmanagement	2'201	1'732	27.1 %

Transportierte/begleitete Patienten Flächenflugzeuge

	2013	2012	+/-
Total Patienten	936	1'002	-6.6 %



Verletzungen Extremitäten	173
Verletzungen Schädel-Hirn-Trauma	61
Andere Verletzungen	140
Erkrankungen Herz-Kreislauf	96
Erkrankungen Schlaganfall	88
Erkrankungen Magen-Darm	88
Erkrankungen bösartige Tumore	38
Andere Erkrankungen	252

Alternative zu einer Repatriierung mit einem der drei eigenen Ambulanzjets. Je nach Schweregrad und Art der Verletzung oder Krankheit wird der Patient an Bord des Linienflugzeugs von einer Pflegefachperson und/oder einem Rega-Arzt begleitet. Die Repatriierungen von Patienten an Bord von Linienflugzeugen haben leicht abgenommen (321, -7,5 %).

Im Durchschnitt organisierte die Rega 2013 täglich drei Einsätze mit Flächenflugzeugen.

2,5 Millionen Gönner halten die Rega in der Luft

Die Gönnerinnen und Gönner bilden das Rückgrat der Rega. Sie machen es möglich, dass die Schweiz heute über ein Luftrettungssystem verfügt, welches weltweit Standards setzt und hohe Anerkennung genießt. Die Gönnerinnen und Gönner sind es, die mehr als die Hälfte aller Kosten tragen und damit ermöglichen, dass die Rega-Helikopter und Ambulanzjets rund um die Uhr bereit stehen, um rasche, professionelle medizinische Hilfe zu leisten, wo immer diese gebraucht wird. Als Dank für die Unterstützung erlässt die Rega ihren Gönnerinnen und

Gönnern allfällige von den Versicherungen nicht gedeckte Einsatzkosten.

2013 hat die Zahl der Gönnerinnen und Gönner um erfreuliche 59'000 oder 2,4 % zugenommen. Das entspricht der Einwohnerschaft der Stadt Lugano. Im November 2013 konnte die Marke von 2,5 Millionen Gönnerausweisen (Anzahl Gönnerschaften; nicht mitgezählt sind Minderjährige und Partner in einer Familiengönnerschaft) erreicht werden. Das ist eine äusserst erfreuliche Entwicklung, die zeigt, wie stark die Rega in der Schweizer Bevölkerung verankert ist.

Medizinische Beratung durch die Rega

Jeder Repatriierung geht eine gründliche medizinische Abklärung durch einen der zwölf Rega-Abklärungsärzte voraus. In Absprache mit der Einsatzleitung entscheidet der diensthabende Arzt, ob eine Rückführung notwendig und sinnvoll ist und falls ja, wie diese durchgeführt wird. Die Abklärungsärzte arbeiten wie die Einsatzleitung im 24-Stunden-Betrieb.

Die medizinische Beratung durch die Rega ist ein Erfolgsmodell und die Zahl der Abklärungen ist gegenüber dem Vorjahr um rund ein Drittel gestiegen (2'201,

+27,1 %). Verunfallen oder erkranken Schweizerinnen oder Schweizer im Ausland, lassen einzelne Versicherungen die akute medizinische Situation ihrer Versicherungsnehmer durch Rega-Ärzte abklären, auch wenn es sich nicht um Gönner handelt. Die Rega gibt eine Transportempfehlung aus medizinischer Sicht ab und die Versicherung entscheidet, ob und wie eine Repatriierung stattfinden soll.

Schwankungen der Einsatz- und Patientenzahlen

Die Zahl der Einsätze und Patienten sind jeweils nicht deckungsgleich, da entweder mehrere Patienten gleichzeitig an Bord sein können oder auch Flüge ohne Patienten stattfinden, etwa bei erfolglosen Suchflügen. Allgemein widerspiegeln die Einsatzzahlen die Wetterbedingungen, das Freizeitverhalten und die Reisetätigkeit der Schweizer Bevölkerung sowie ausländischer Touristen in der Schweiz. Die nationale und internationale Einsatzfähigkeit der Rega ist deshalb immer gewissen Schwankungen ausgesetzt.

Winter und Frühling 2013 waren geprägt von längeren Schlechtwetterperioden.

Der Juli 2013 zeigte sich wettermässig von der schönsten Seite und die Meteorologen verzeichneten 25 Sommertage. Entsprechend war der Juli mit 1'465 Helikoptereinsätzen (+28,3 %) denn auch der betriebsamste Monat im Jahr 2013, im Februar (–19,0 %) und März (–20,9 %) hingegen blieben die Rettungshelikopter öfter als üblich am Boden.

Zusammenarbeit ist der Schlüssel zum Erfolg

Für den Einsatz der Notärztinnen und Notärzte auf den Helikopterbasen kooperiert die Rega seit Jahren eng mit den Anästhesieabteilungen der Zentrums-spitäler. Immer öfter sind die Rettungssanitäter nicht nur bei der Rega, sondern im Austausch auch für bodengebundene Rettungsdienste im Einsatz. Auch für die Ärzte und das Pflegepersonal der Rega-Ambulanzjets wurden neue, flexiblere Arbeitsmodelle entwickelt. Sie können zur Erhaltung und Weiterentwicklung ihrer Fachkenntnisse Teilzeitpensen in Spitälern übernehmen. Die Rega ist bestrebt, diese gut funktionierende Zusammenarbeit mit den Rettungsdiensten und Spitälern zu pflegen und punktuell gar auszubauen. Die Vernetzung fördert das gegenseitige Verständnis im Gesundheitswesen – und vom Erfahrungsaustausch profitiert letztlich der Patient.

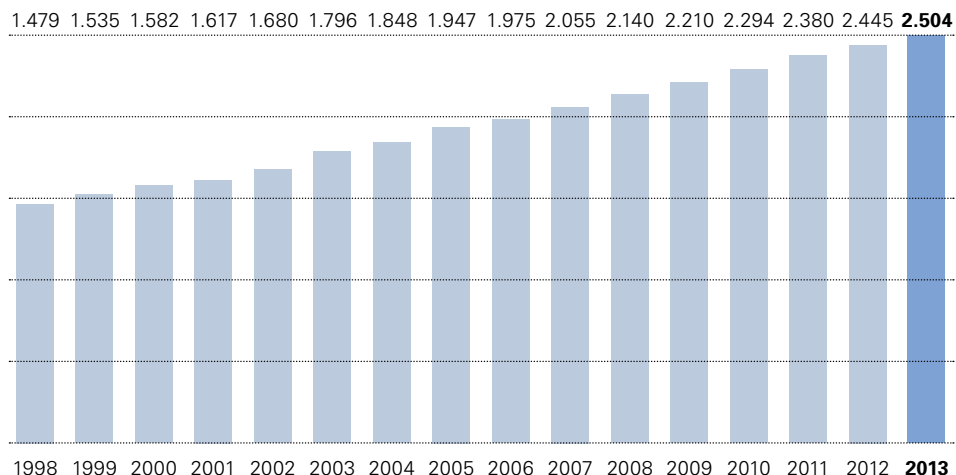
Dies zeigt sich auch bei Spezialtransporten. Gemeinsam mit Partnerspitälern führt die Rega Flüge mit Herz-Kreislauf unterstützenden Geräten durch (IABP, ECMO). Auch bei Transporten von Neu- oder Frühgeborenen arbeitet die Rega eng mit Partnern zusammen (siehe Beitrag Seite 6).

Die intensive Kooperation mit den Partnern im Gesundheitswesen unterstützt die professionelle und spezialisierte Medizin der Rega.

Finanzielle Entwicklung

Die Gönnerbeiträge, Zuwendungen und Spenden erhöhten sich insgesamt um 1,8 % auf 85,0 Millionen Franken, was auf die erneute Gönnerzunahme zurückzuführen ist. Die Erträge aus dem Flugbetrieb reduzierten sich von 59,7 auf 57,1 Millionen Franken. Der Betriebsaufwand erhöhte

Gönnerentwicklung bis 2013 (Mio.)



sich um 7,4 Millionen auf 135,1 Millionen Franken. Das Betriebsergebnis verminderte sich vor diesem Hintergrund von 11,4 auf 2,7 Millionen Franken. Das Jahresergebnis betrug 6,6 Millionen Franken. Das Organisationskapital nahm um 1,4 auf 479,4 Millionen Franken zu. Die Bilanzsumme beträgt 526,6 Millionen Franken.

Das Finanzvermögen der Rega wird konservativ angelegt. Die Anlagestrategie verfolgt als oberstes Ziel den Erhalt des Kapitals. Das Wertschriften-Portefeuille wurde auch im vergangenen Jahr nicht geäuft, da kurz- bis mittelfristig hohe Investitionen für den Ersatz der Jet- sowie der Helikopterflotten anstehen. Darum nahm der Bestand an flüssigen Mitteln nochmals zu und betrug am Jahresende 83,8 Millionen Franken. Detailliertere Zahlen und Darstellungen finden sich in der konsolidierten Jahresrechnung der Rega.

Zukünftige Investitionen

In den nächsten Jahren steht bei der Rega eine ganze Reihe von Investitionen an, deren Umfang noch nicht vollumfänglich abgeschätzt werden kann.

Die drei Flächenflugzeuge vom Typ Challenger CL-604 müssen in den nächsten vier bis acht Jahren ersetzt werden. Zurzeit steht die Rega mit verschiedenen Herstellern von Flächenflugzeugen und medizinischer Innenausrüstung in Kontakt, um innert nützlicher Frist einen neuen

Ambulanzjet als Ersatz der CL-604-Flotte zu evaluieren. Die Rega rechnet grob mit einem Investitionsvolumen zwischen 100 und 200 Millionen Franken.

Auch der Mittellandhelikopter EC 145 wird in derselben Zeitspanne abgelöst. Die Rega prüft ausser einem Ersatz auch die Möglichkeiten, einen allwettertauglichen Helikopter zu beschaffen, der aber nach wie vor für Landungen auf den Spital-landeplätzen geeignet ist. Auch diese Investition wird ungefähr 100 Millionen Franken notwendig machen.

Weiter ist die Rega von der Diskussion über den Ausbau und die Entwicklung des Flughafens Zürich betroffen. Es gibt bereits offizielle Pläne, auf denen der heutige Hauptsitz der Rega als Folge der geplanten Umröllung der Piste 28 nicht mehr existiert. Der Rega droht möglicherweise ein Umzug, allenfalls verbunden mit kostspieligen Neubauten an einem neuen Standort. Entsprechende Abklärungen sind in Gang.

Viel zur gesunden finanziellen Basis der Rega tragen die Gönnerbeiträge bei. Wesentlich sind aber auch die Minuten-tarife, die den Versicherungen für Helikoptereinsätze verrechnet werden. Die seit längerem anhaltenden Tarifiediskussionen kommen derzeit im Kanton Wallis in eine entscheidende Phase. Dort tragen die privaten, kommerziellen Helikopterunternehmen Air Zermatt und Air-Glacières die Defizite, die sich aus Rettungseinsätzen

ergeben. Diese können die Fehlbeträge nur zu einem sehr kleinen Teil durch Spenden und Gönnerbeiträge ausgleichen. Dank der Gönnerbeiträge hat die Rega etwas mehr Handlungsspielraum, muss aber – wie die Walliser Helikopterunternehmen – mittelfristig die Tarife erhöhen können, die notabene seit 1996 unverändert tief sind.

Die Erträge aus den Einsätzen, die den Kranken-, Unfall- und Reiseversicherungen verrechnet werden können, stehen unter Druck und sind stetig sinkend. Immer höhere und strengere Auflagen der Regulatoren bewirken auf der Ausgaben-seite, dass die Aufwände für Personal und Administration in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen haben, ohne dass die Anzahl Einsätze eine Steigerung erfahren hätte. Daraus resultieren sinkende Betriebserträge, die bei der Rega nur dank steigender Gönnerzahlen aufgefangen werden konnten.

Vor dem Hintergrund der sinkenden Betriebserträge und der hohen geplanten Investitionen ist es für die Rega umso wichtiger, heute auf einem soliden finanziellen Fundament zu stehen. Die selbst auferlegte finanzielle Unabhängigkeit ermöglicht der Rega, die Zukunft möglichst frei und – wenn immer möglich – ohne politische Korsetts zu gestalten. Das ist ein Garant dafür, dass der Schweiz eine hervorragende Versorgung mit Luftrettungsmitteln geboten werden kann. Ein Blick ins Ausland zeigt, dass die Einsätze in der Schweiz trotz doppelt so dichtem Versorgungsnetz und einem umfassenderen Leistungsspektrum (Einsätze mit Rettungswinde, Nachteinsätze auf Unfallstellen) etwa gleich teuer sind. Würde man die Kaufkraft berücksichtigen, wären die Einsatzkosten in der Schweiz – obwohl nicht staatlich subventioniert – vergleichsweise günstiger.

Kommerzialisierung der Luftrettung

Die Rega stellt das Wohl ihrer Patienten und die Interessen der Schweizer Bevölkerung ins Zentrum ihres Handelns – trotz zunehmenden Kostendrucks im Gesundheitswesen. Wo es um Menschenleben geht, zählen vor allem Kompetenz, Qualität und Zuverlässigkeit, flächen-

deckend und rund um die Uhr. Vor diesem Hintergrund setzt sich die Rega gegen eine Kommerzialisierung des Luftrettungswesens ein und ist nicht bereit, ihre Standards zu senken, weil dies letztlich zulasten der Qualität und der Versorgungssicherheit der Bevölkerung gehen würde. Die Rega wird sich auch in Zukunft für eine professionelle, flächendeckende und qualitativ hochstehende Luftrettung einsetzen.

Stärkung des Einsatzdispositivs

Erstmals in der Geschichte eröffnete die Rega innerhalb eines Kalenderjahres zwei neue Helikopter-Einsatzbasen. Knapp zwei Jahre nach Beginn der Bauarbeiten wurde am 11. April 2013 der Ersatz für die in die Jahre gekommene Basis Tessin offiziell eingeweiht. Das Gebäude steht auf dem Gelände des Flugplatzes Locarno in der Magadinoebene. Am 21. November 2013 konnte zudem die in Rekordzeit geplante und errichtete Einsatzbasis Zweisimmen dem Betrieb übergeben werden.

Ein flächendeckendes und modernes Einsatzdispositiv verlangt auch in Zukunft Investitionen in die bestehende Infrastruktur. So wird die 23 Jahre alte Basis in Erstfeld 2014 dem modernen und bewährten Rega-Standard angepasst. Die bestehenden Räumlichkeiten werden saniert und durch einen Anbau vergrössert. Die Rega investiert rund 2,5 Millionen Franken.

Erfolgsprojekt REMICO

Das über vier Jahre dauernde Grossprojekt REMICO (REga MIssion COntrol) hat zum Ziel, die bestehende Infrastruktur mit einem integrierten Einsatzleitsystem und einem modernisierten Funknetz zu ersetzen. Im Frühjahr 2013 haben die Rega-Einsatzleiter die neu umgebaute Einsatzzentrale im Rega-Center am Flughafen Zürich bezogen.

Der ständige Kontakt zwischen Einsatzleitung und Rettungshelikopter ist Voraussetzung für eine direkte, effiziente Einsatzführung und entsprechend schnelle Hilfe aus der Luft. Aus diesem Grund unterhält die Rega ein eigenes, aus 42 Funkstationen bestehendes

Funknetz. Im Rahmen des Projekts REMICO wurde dieses erneuert und an die modernsten Bedürfnisse angepasst (siehe Beitrag Seite 11).

Mit dem letzten Teilprojekt, dem Einbau von neuen Funk- und Bediengeräten in den Rega-Helikoptern, wird das gesamte Projekt REMICO im Jahr 2014 abgeschlossen. Mit den umfangreichen Arbeiten waren rund 30 Rega-Mitarbeiter und ebenso viele externe Partner beschäftigt. Die Gesamtkosten belaufen sich auf rund 21 Millionen Franken.

Verbesserte Trainingsmöglichkeiten im Helikoptersimulator

Im Februar 2013 konnte der Simulator für den Rettungshelikopter AgustaWestland Da Vinci in Betrieb genommen werden. Die aus Pilot und Rettungssanitäter bestehenden Cockpit-Besatzungen können einen beträchtlichen Teil ihrer Trainings im Simulator absolvieren, ohne Lärmemissionen und Kerosinverbrauch. Auch macht der Simulator Trainings von speziellen Notsituationen möglich, die im richtigen Helikopter aus Sicherheitsgründen nicht durchführbar wären. Neben den normalen Trainings ist der Simulator aber auch zentraler Bestandteil der Instrumentenflugausbildung aller Da Vinci-Helikopterpiloten. Die Rega hat rund 10 Millionen Franken in den Simulator investiert.

Instrumentenflug für Helikopter

Gegen 600 Menschen kann die Rega jedes Jahr aufgrund von schlechten Witterungsbedingungen nicht die nötige medizinische Hilfe aus der Luft bringen. Um in Zukunft zumindest einen Teil dieser Einsätze fliegen zu können, investiert die Rega viel Zeit, Energie und Geld. Gemeinsam mit der Schweizer Luftwaffe und der Flugsicherung Skyguide arbeiten die Verantwortlichen der Rega an neuen GPS-gestützten Anflugverfahren und an der Schaffung von instrumentenflugtauglichen Korridoren zwischen Spitälern. Damit soll es in Zukunft möglich sein, die Abhängigkeit vom Wetter weiter zu reduzieren und die Versorgungssicherheit der Patienten zu erhöhen (siehe Beitrag Seite 8).

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 Einsatztätigkeit richtet sich nach den Rotkreuzgrundsätzen.

3 Unsere Gönnerinnen und Gönner

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

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

4 Unsere Partner

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

Wir handeln als faire und verlässliche Partner.

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

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

5 Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

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

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

Wir wollen dies erreichen durch:

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

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

6 Unsere Werte

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

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

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

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

Stiftungsrat

Stiftungsrat Schweizerische Rettungsflugwacht Rega

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

Franz Steinegger, Flüelen, seit 1990
Vizepräsident und Mitglied des Ausschusses

Michael Hobmeier, Bäch, seit 2007
Mitglied des Ausschusses

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

Patrizia Pesenti, Breganzona, seit 2009
Mitglied des Ausschusses

Paul Maximilian Müller, Bern, seit 1990

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

Roland Müller, Prof. Dr. iur., Staad, seit 2006

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

Bruno Jelk, Zermatt, seit 2007

Heidi Hanselmann, Walenstadt, seit 2010

Thomas P. Emmerich, Riehen, seit 2011

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

Josef Meier, Wettingen, seit 2013

Adrian Amstutz, Sigriswil, seit 2013

Markus Mader, Bern (Vertreter SRK), seit 2008

Medizinische Kommission

Christian Kern, Prof. Dr. med., Vorsitz

Adrian Frutiger, PD Dr. med.

Andreas Berger, Dr. med.

Marco Maggiorini, Prof. Dr. med.

Finanzkommission

Michael Hobmeier, Vorsitz

Ulrich Graf

Paul Maximilian Müller

Beirat Partnerorganisationen

Franz Steinegger, Vizepräsident Stiftungsrat Rega, Vorsitz

Bruno Jelk, Stiftungsrat Rega

Philipp Perren, Dr. iur., Vertreter Kanton Wallis

Patrick Deriaz, Vertreter Spéléo-Secours

Lorenzo Hutter, Vertreter Polizeikommandanten

Vali Meier, Vertreter Seilbahnen Schweiz

Oliver Okle, Vertreter Schweizer Luftwaffe, LRA

Peter Salzgeber,
Vertreter Sanitätsnotrufzentralen 144

Adrian Stäger, Vertreter Helikopterbetriebe

Franz Stämpfli, Vertreter Alpine Rettung Schweiz

Revisionsstelle

KPMG AG, Zürich

per 1. Januar 2014

Sitzend von links: Christian Kern, Franz Steinegger, Ulrich Graf, Patrizia Pesenti, Michael Hobmeier
Stehend von links: Adrian Frutiger, Bruno Jelk, Andreas Berger, Paul Maximilian Müller, Roland Müller, Marco Maggiorini, Adrian Amstutz,
Heidi Hanselmann, Markus Mader
Es fehlen: Thomas P. Emmerich, Josef Meier



Governance und Compliance

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

Die Rega ist in vollem Umfang einer guten Führung ihrer Organisation im Sinne der Corporate Governance verpflichtet. Es werden die fünf Grundsätze der Non-profit-Governance umgesetzt: Gewaltenteilung, Verantwortung und Effizienz, Transparenz, Wahrung der Interessen von Gönnerinnen und Gönnern, Spenderinnen und Spendern. Die Prinzipien der Regeln der Rega zur Corporate Governance sind in der Stiftungsurkunde, im Stiftungsreglement, im Organisationsreglement, im Geschäftsleitungsreglement sowie im Leitbild der Rega verankert. Der Stiftungsrat überprüft die Prinzipien regelmässig und unterzieht diese derzeit einer Gesamtrevision. Ein neu gestaltetes «Governance & Compliance»-Konzept soll im Jahr 2014 verabschiedet werden.

Stiftungsrat

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

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

Ausschuss des Stiftungsrates

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

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

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

Geschäftsleitung

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

Aufgaben und Arbeitsweise der ständigen Kommissionen und des Beirates

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

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

Medizinische Kommission

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

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

Finanzkommission

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

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

Beirat der Partnerorganisationen

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

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

Rechnungslegung und -kontrolle

Die Rechnungslegung der Stiftung Schweizerische Rettungsflugwacht Rega und ihrer Tochtergesellschaften 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 SMS (Safety Management System) zu einem integrierten Risikomanagement zusammengefasst, um die Risiken ganzheitlich zu erfassen und Synergien zu nutzen.

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

Beteiligungen der Rega

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

Weiter hält die Rega operative und funktionale Minderheitsbeteiligungen von bis zu 17 Prozent an Helikoptergesellschaften, Flugplatzgenossenschaften und 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 schriftlichen 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 detailliert ausgewiesen.

Stiftungsaufsicht

Als gemeinnützige Stiftung untersteht die Rega und ihre Stiftungsorgane der Eidgenössischen Stiftungsaufsicht in Bern, welcher sie jedes Jahr Rechenschaft über ihre Geschäftsführung ablegt. Die letzte Beurteilung und Prüfung durch die Eidgenössische Stiftungsaufsicht erfolgte per 6. November 2013 ohne jegliche Beanstandungen.

Die Rega 2013

Januar: Mit dem Rega Alarm Web (RAW) lanciert die Rega ein weiteres Hilfsmittel zur Ortung von Verunfallten. Smartphone-Besitzern in Not kann sie per SMS einen Link zustellen. Wird dieser angewählt, erhält die Rega die exakten Koordinaten des Verunfallten übermittelt.

8. Februar: Die Rega nimmt einen Flugsimulator für ihre Da Vinci-Gebirgshelikopter in Betrieb. Damit können Rega-Piloten nun einen grossen Teil ihrer IFR-Ausbildung im Simulator absolvieren (siehe Beitrag Seite 8) und auch Notfallszenarien trainieren, die bisher in einer echten Maschine nicht simuliert werden konnten.

1. März: Erstmals in der Geschichte der Rega wird ein Einsatz eines Rettungshelikopters vollumfänglich unter Instrumentenflug-Bedingungen (IFR) durchgeführt. Die Verlegung des Patienten von Lugano nach Aarau im Da Vinci-Helikopter klappt reibungslos.

21. April: Kontinuierlich investiert die Rega in ihre Infrastruktur und ein dichtes Basennetz. Nach zweijähriger Bauzeit weiht sie in Gordola bei Locarno die neue Einsatzbasis ein – und die Tessiner Bevölkerung feiert am «Tag der offenen Tür» munter mit.

29. April: Im Rega-Center am Flughafen Zürich geht die neu umgebaute Einsatzzentrale in Betrieb. Herzstück ist ihr hochmodernes, integriertes Einsatzleitsystem: Die Rettungseinsätze der Rega können nun von den Einsatzleiterinnen und -leitern weitgehend digital – und damit noch effizienter – koordiniert werden.

31. Mai: Sämtliche Helikopter der Rega-Flotte werden mit dem tragbaren mechanischen Reanimationsgerät AutoPulse ausgerüstet.

Juli/August: Während weite Teile der Schweizer Bevölkerung ihre Sommerferien geniessen, herrscht bei den Abklärungsärzten in der Rega-Einsatzzentrale Hochbetrieb. Allein in den letzten zwei Jahren hat sich die Zahl der medizinischen Notfallberatungen beinahe verdoppelt.

7. August: Die Rega entscheidet sich in Absprache mit der ZEWO, künftig auf die Verwendung des Zertifikats zu verzichten. Durch die zunehmende Regulierung und Professionalisierung in Aviatik und Medizin passt die Rega nicht mehr in ein Raster für traditionelle Hilfswerke.

12. Oktober: Neuer Rekord des Rega-Helikopters HB-ZRA: Nach dem Aufsetzen auf dem Landeplatz des Unispitals Basel trägt der Pilot die 6000. Flugstunde der Maschine ins technische Logbuch ein (27'500 Landungen). Der Eurocopter vom Typ EC 145, seit Frühling 2003 auf der Basis Basel stationiert, ist damit der meistbeschäftigte Helikopter der Rega.

22. Oktober: In Zernez wird noch die letzte der über die ganze Schweiz verteilten Rega-Funkstationen mit neuen Geräten ausgerüstet. Die Modernisierung der insgesamt 42 Stationen gehört zum Infrastruktur-Grossprojekt REMICO (siehe Beitrag Seite 11), welches u.a. das Rega-eigene Funknetz erneuert.

1. November: Die Rega feiert ihre 2,5-millionste Gönnerin – die siebenköpfige Familie Kradolfer aus Erlen TG. Nie zuvor waren so viele Gönnerausweise im Umlauf, nie war der Rückhalt in der Schweizer Bevölkerung so gross.

21. November: Ein Jahr nach dem Spatenstich feiert die Rega auf dem Flugplatz Zweisimmen die Eröffnung ihrer neuesten Einsatzbasis. Der Bau der Basis in Zweisimmen ist ein Bekenntnis der Rega zu peripheren Regionen und einer starken medizinischen Grundversorgung.

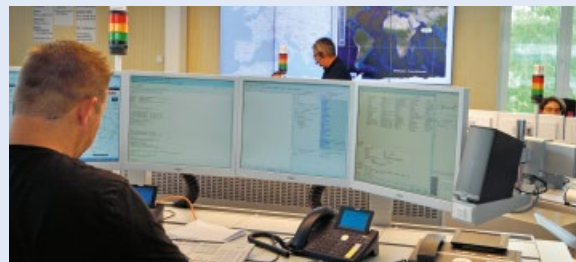
9. Dezember: Die Rega und die Air-Glaciers stellen die Luftrettung im Berner Oberland auf eine neue vertragliche Basis. Die Rega-Einsatzzentrale koordiniert in Zukunft als zentrale Stelle die Luftrettung im ganzen Berner Oberland.



8. Februar



21. April



29. April



12. Oktober



22. Oktober



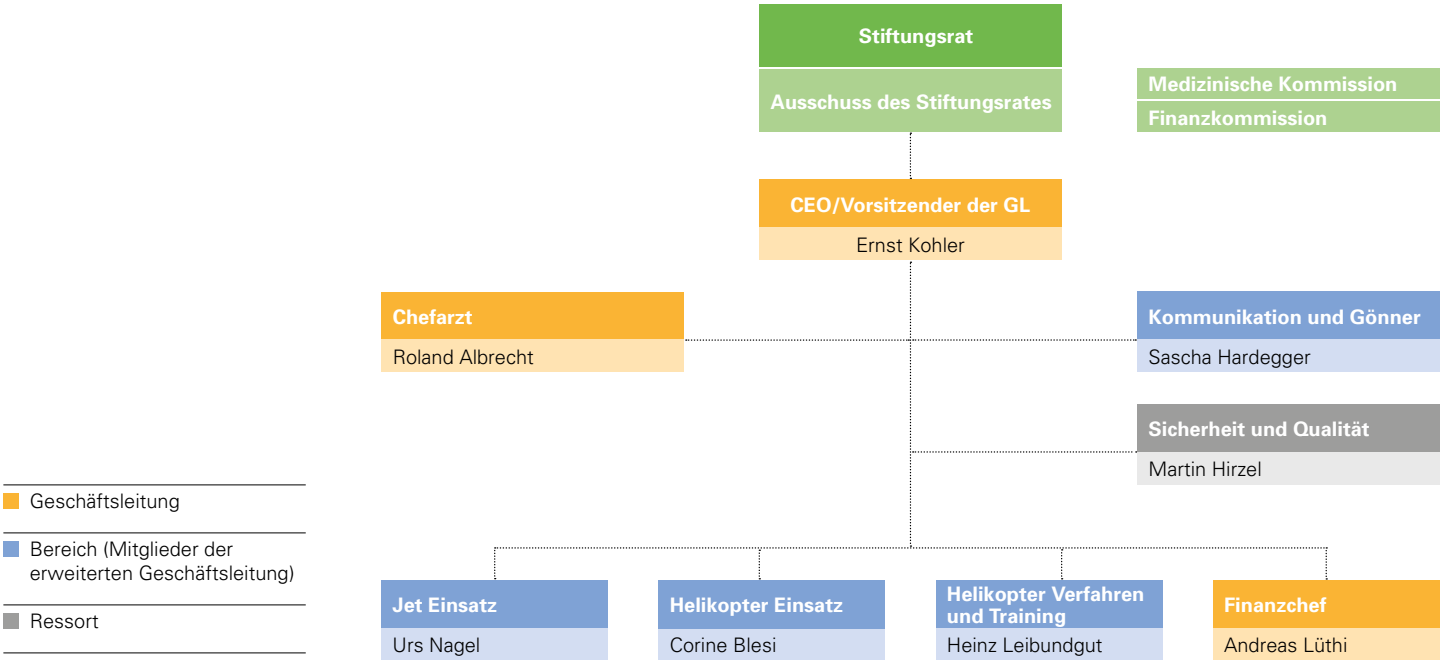
1. November



21. November

Geschäftsleitung

Organigramm per 1. Januar 2014



Von links nach rechts: Sascha Hardegger, Urs Nagel, Corine Blesi, Heinz Leibundgut, Ernst Kohler, Andreas Lüthi und Roland Albrecht



Rega-Gönnerbestimmungen

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

Mit folgendem Mindestbeitrag werden Sie Gönnerin oder Gönner der Rega:

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

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

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



1. Schweiz und Fürstentum Liechtenstein

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

2. Weltweit

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

Über die Durchführung der Hilfeleistungen entscheidet die Rega nach medizinischen, sozialen und operationellen Kriterien. Die Rega bestimmt Art und Zeitpunkt der Durchführung. Die Rega kann auch Drittorganisationen mit der Durchführung von Hilfeleistungen beauftragen.

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

Rega-Center
Postfach 1414
8058 Zürich-Flughafen
Telefon 044 654 33 11

Rega 1, Dübendorf
Überlandstrasse 299
8600 Dübendorf
Telefon 044 802 20 20

Rega 2, Basel
Postfach
4030 Basel-Flughafen
Telefon 061 325 29 66

Rega 3, Bern
Flugplatzstrasse 1
3123 Belp
Telefon 031 819 65 11

Rega 4, Lausanne
Route de Romanel 33
1018 Lausanne
Telefon 021 644 22 66

Rega 5, Untervaz
Postfach
7204 Untervaz
Telefon 081 300 09 99

Rega 6, Locarno
Aeroporto cantonale
6596 Gordola
Telefon 091 820 50 00

Rega 7, St. Gallen
Postfach 320
9015 St. Gallen
Telefon 071 313 99 33

Rega 8, Erstfeld
Reussstrasse 40
6472 Erstfeld
Telefon 041 882 03 33

Rega 9, Samedan
Piazza Aviatica 6
7503 Samedan
Telefon 081 851 04 04

Rega 10, Wilderswil
Bönigstrasse 17
3812 Wilderswil
Telefon 033 828 90 30

Rega 12, Mollis
Flugplatz
8753 Mollis
Telefon 055 614 55 55

Rega 14, Zweisimmen
Postfach 210
3770 Zweisimmen
Telefon 033 729 10 30

Partner-Helikopterbasis

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

Impressum

Herausgeberin
Schweizerische Rettungsflugwacht Rega
Postfach 1414
8058 Zürich-Flughafen

Redaktion
Sascha Hardegger
Karin Hörhager
Philipp Keller
Ariane Lendenmann
Philip Zumstein

Fotos
Bildarchiv Rega
Thomas Bischofberger
Olivier Born
Jacques-André Dévaud
Yvonne Horisberger
Philipp Keller
Andri Margadant
newspictures.ch
Dominik Orth
Christian Perret
Martin Rindlisbacher
Iris Ritter
Ruag

Produktion
tutto fatto, Zürich

Gestaltung
Schenker visuelle Kommunikation, Zürich

Prepress
Swissprinters, Zürich

Print
Hürzeler AG, Regensdorf

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

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

© April 2014. Alle Rechte vorbehalten, Abdruck
mit Quellenangabe erlaubt



Kontaktadresse

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

Alarmnummern

Schweiz 1414
International +41 333 333 333

Gönner-Service

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

Mediendienst

Telefon +41 44 654 37 37
Fax +41 44 654 37 88

