

Jahresbericht 2025



Die Rega in Zahlen



13 168

Patientinnen und Patienten transportierte die Rega 2025 an Bord ihrer Ambulanzjets und Rettungshelikopter.



1368

Einsätze organisierte die Rega-Einsatzzentrale 2025 zugunsten von Patientinnen und Patienten im Ausland.



3 696 000

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



36

Patientinnen und Patienten helfen die Rega-Crews im Durchschnitt jeden Tag.



2771

Mal waren die Helikoptercrews nach Einbruch der Dunkelheit für Patientinnen und Patienten unterwegs.



494

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

14



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

400



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

15 265



Helikoptereinsätze organisierte die nationale Luftrettungszentrale der Rega im Jahr 2025 in der Schweiz.

2025



Der Jahresbericht informiert über die Schwerpunkte, die Einsatzfähigkeit und die wichtigsten Kennzahlen des vergangenen Jahres. Die detaillierte Jahresrechnung finden Sie online: report.rega.ch

Inhalt

4

Editorial

6

Aktuell

Was es bedeutet, vom Da Vinci auf den neuen Rettungshelikopter H145 D3 zu wechseln

14

Rückblick

Themen und Projekte des vergangenen Jahres – mit dem Ziel, die Luftrettung weiter zu verbessern

24

Einsatzbilanz

In der Schweiz und im Ausland täglich unterwegs für Patientinnen und Patienten

30

Kennzahlen

Die wichtigsten Kennzahlen in der Übersicht

32

Corporate Governance

Führungsstruktur und Compliance: Stiftungsrat, Geschäftsleitung und Leitbild

42

Meilensteine

Wichtige Errungenschaften in der Geschichte der Rega



«Bereit, wenn es zählt»

Liebe Leserin, lieber Leser

Die Rega investiert seit Jahrzehnten konsequent in ihre Einsatzbereitschaft – auch und gerade in der Nacht. Als medizinische Grundversorgerin aus der Luft ist es unsere Aufgabe, jederzeit Menschen in der ganzen Schweiz rasch und professionell zu helfen; im Mittelland ebenso wie in alpinen oder abgelegenen Regionen.

Diese Bereitschaft erfordert erhebliche und kontinuierliche Investitionen: in gut ausgebildete, jederzeit einsatzfähige Crews, in eine moderne Flotte von Rettungshelikoptern und Ambulanzjets sowie in eine rund um die Uhr besetzte Einsatzzentrale, welche die Einsätze auch kantonsübergreifend koordiniert. Ebenso wichtig ist unser Dispositiv mit 14 über die ganze Schweiz verteilten Einsatzbasen, dank deren wir jeden Ort innerhalb von rund 15 Flugminuten erreichen können.

Diesen Aufwand betreiben wir an 365 Tagen im Jahr rund um die Uhr, um dann bereit zu sein, wenn es uns braucht – für jeden einzelnen Menschen in Not ebenso wie für das ausserordentliche Ereignis mitten in der Nacht, bei dem auf einen Schlag viele Einsatzmittel gleichzeitig benötigt werden. Gleich zu Beginn des Jahres war das der Fall: In der Nacht der Brandkatastrophe in Crans-Montana flogen insgesamt acht Rega-Helikopter aus sechs Kantonen Einsätze für schwer verletzte Patientinnen und Patienten. Am darauffolgenden Tag waren die drei Ambulanzjets der Rega für Verlegungsflüge in Spitäler im In- und Ausland im Einsatz – in einer Zeit, in der die Rega ohnehin stark gefordert ist.

Ob Einzel- oder Grossereignis, ob am Tag oder in der Nacht: Die Leistungsfähigkeit der Rega wäre nicht möglich ohne das Vertrauen und die Unterstützung unserer 3,7 Millionen Gönnerinnen und Gönner sowie zahlreicher Spenderinnen und Spender. Ihr finanzieller Beitrag sowie das Engagement unserer Mitarbeitenden und die enge Zusammenarbeit mit Einsatzpartnern, Spitälern und Behörden bilden das Fundament der Rega. Dafür danken wir Ihnen herzlich.

Michael Hobmeier
Präsident des Stiftungsrates

Ernst Kohler
CEO/Vorsitzender der Geschäftsleitung

Aktuell



LSZL
420 m i. AMEL 138 m i. M
777
E 000 52 507 N 46 35 77

rega 

Vom Da Vinci zum H145 D3 – eine neue Ära

Nach 2025 steht für die Rega auch 2026 im Zeichen der grössten Umflottung ihrer Geschichte. Der neue Rettungshelikopter bringt technologische Fortschritte und neue Arbeitsabläufe – und erfordert eine intensive Umschulung der Crews. Ziel bleibt, Menschen in Not schnell, sicher und bestmöglich zu versorgen.

Nachdem im Vorjahr die Mittellandbasen den neuen Rettungshelikopter H145 D3 in Dienst genommen hatten, war Ende März 2026 die Basis Locarno an der Reihe. Sie war die erste «Gebirgsbasis», die vom AgustaWestland Da Vinci auf die neue Maschine wechselte. Der H145 D3 wird zum neuen Rückgrat der Luftrettung der Rega, auch in den Bergregionen.

Die Umflottung auf den H145 D3 ist ein organisatorisches Grossprojekt, das sich über

mehrere Jahre erstreckt. Dessen Komplexität zeigt sich nicht zuletzt in der Vielzahl der beteiligten Personen und Funktionen. Je nach Phase sind praktisch alle Bereiche der Rega betroffen: von der Instandhaltung und dem Engineering über die Instruktorenteam, die Einsatzplanung und die Logistik bis zu den Crews auf den Einsatzbasen.

Die gesamte Flottenumstellung ist eng an die Auslieferungskadenz des Herstellers gekoppelt. Darauf basieren die Einbauten der medizinischen Ausrüstung, die Umschulungen der Crews, die Übergabe an die Einsatzbasen sowie parallel die schrittweise Ausserbetriebnahme der bisherigen Flotte. Hinter jedem Planungsschritt stehen Menschen, Dienstpläne und operative Verpflichtungen. Während im Hintergrund geplant und die Crews jeder Basis geschult werden, bleibt eines unverändert: Die Rega ist rund um die Uhr einsatzbereit. Schulung und Einsatzbetrieb laufen parallel – ohne Einbussen bei der Versorgung der Bevölkerung.

Was passiert mit den Da Vinci?

Die bisher eingesetzten Rettungshelikopter des Typs AgustaWestland Da Vinci werden schrittweise aus dem Betrieb genommen und verkauft. Sie haben 16 Jahre lang die Schweizer Luftrettung – vor allem in alpinen Regionen – geprägt und bleiben ein wichtiger Teil der Rega-Geschichte.

Mehr als ein neues Fluggerät

Der Wechsel ist weit mehr als der Austausch eines Helikopters, er steht exemplarisch für das Selbstverständnis der Rega. Technik ist kein Selbstzweck, sondern ein Mittel, um Sicherheit, Qualität und medizinische Versorgung weiterzuentwickeln.

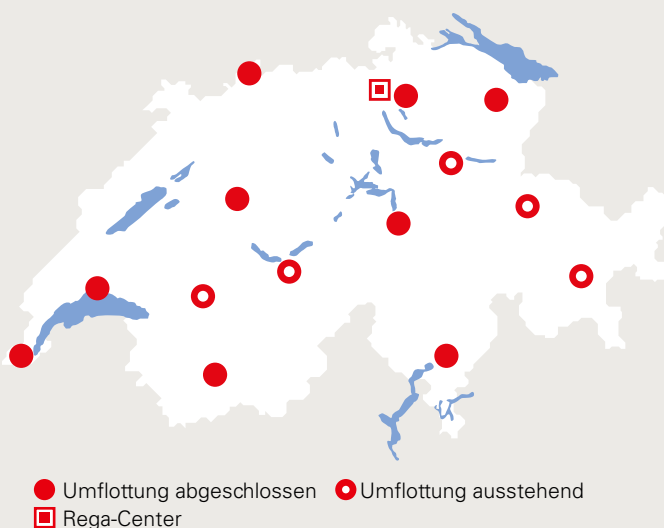
Der neue Rettungshelikopter schafft auch die Basis für künftige Innovationen: Als weltweit erstes Modell wird er für die Navigationsgenauigkeit von RNP AR 0,1 zugelassen. Ein Inertial Navigation System (INS) dient dabei als Back-up und hält selbst bei einem GPS-Ausfall die Position über eine vordefinierte Zeit mit einer hohen Präzision aufrecht. Dadurch werden IFR-Verfahren nochmals präziser als bisher – etwa im Vergleich zu Helikoptern mit RNP 0,3. Diese Technologie ermöglicht es, künftig noch engere und tiefer gelegene Instrumentenflug-Korridore bei schlechten Sichtverhältnissen sicher zu nutzen – ein klarer Gewinn für die Versorgung von Patientinnen und Patienten.

Der Wechsel ist nicht nur ein technologischer Quantensprung, sondern auch ein intensiver Lernprozess für die Crews. Sie müssen sich auf ein neues Arbeitsumfeld vorbereiten. Eine grosse Erleichterung ist der eigene Helikoptersimulator. Piloten trainieren gemeinsam mit Rettungssanitätern und Rettungssanitäterinnen eine Woche lang realitätsnah Standardsituationen und Notverfahren. Innerhalb von zwei weiteren Wochen wird jeweils ein Team aus zwei Piloten, zwei Rettungssanitätern, mehreren Notärztinnen und -ärzten sowie Rettungsspezialisten der Alpenin Rettung Schweiz (ARS) vollständig auf der neuen Maschine ausgebildet.

Mit der Einheitsflotte schafft die Rega eine solide Basis für die Zukunft: für eine noch bessere medizinische Versorgung, für anspruchsvolle Einsätze bei Nacht oder schlechtem Wetter, für eine zuverlässige Luftrettung. Im Zentrum stehen dabei Menschen: jene, die im Notfall Hilfe benötigen – und jene, die mit Professionalität, Erfahrung und Teamarbeit dafür sorgen, dass diese Hilfe ankommt. Im Folgenden erzählen drei Crewmitglieder der Rega-Basis Tessin, wie sich dieser Wandel anfühlt und was er im Einsatzalltag verändert.

Ein Projekt von grosser Tragweite

Mit 14 über das ganze Land verteilten Einsatzbasen stellt die Rega die medizinische Grundversorgung aus der Luft rund um die Uhr sicher. Bis Ende 2026 werden insgesamt 21 neue Airbus-Helikopter des Typs H145 D3 die bisherige Flotte ablösen. Künftig setzt die Rega damit auf eine Einheitsflotte – mit klaren Vorteilen für Ausbildung, Wartung und Logistik. Auf neun Einsatzbasen steht der H145 D3 bereits im Einsatz, die weiteren fünf folgen bis Ende 2026.



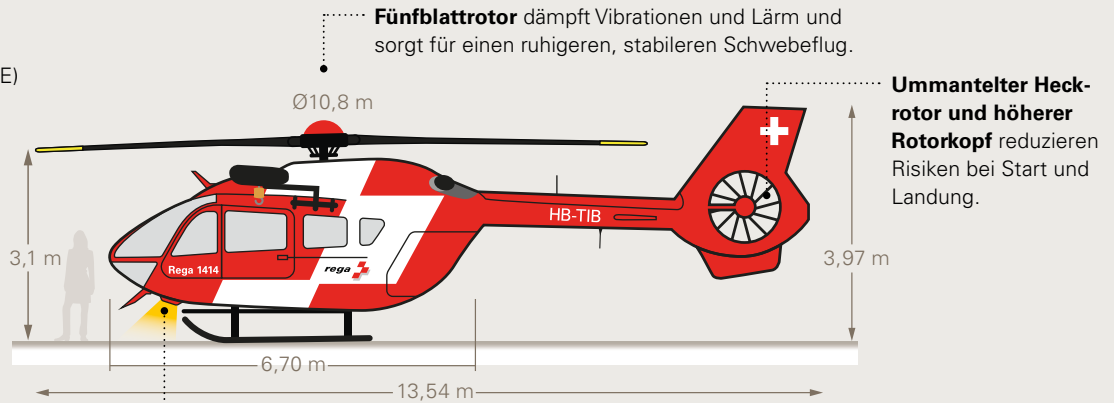
Wesentliche Unterschiede auf einen Blick

Leistungsstark und technisch ausgereift

Der neue Rega-Helikopter ist leistungsstärker als die bisherigen Rettungshelikopter und vereint moderne Avionik, Vier-Achsen-Autopilot und hoch präzise satellitengestützte Anflugverfahren.

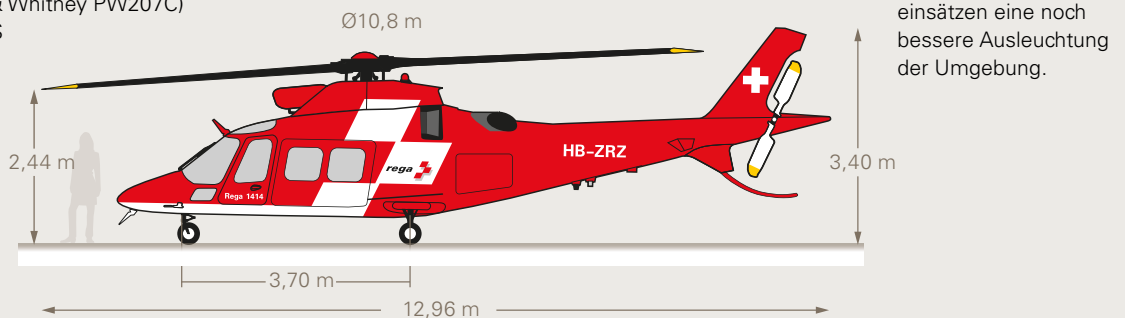
Airbus H145 D3

2 Triebwerke (Arriel 2E)
Startleistung: 894 PS



AgustaWestland AW109SP Da Vinci

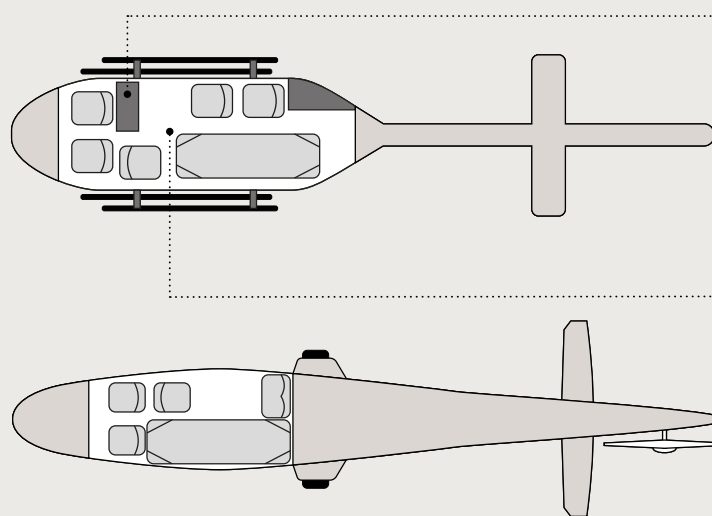
2 Triebwerke (Pratt & Whitney PW207C)
Startleistung: 778 PS



Kabine für bestmögliche Patientenversorgung

Die grössere Kabine bietet maximale Flexibilität, auch für intensivmedizinische Spezialtransporte – etwa mit einer Herz-Lungen-Maschine oder einem Transportinkubator für Frühgeborene.

Damit die Crew den Platz in der Kabine optimal für die medizinische Versorgung nutzen kann, wurden gemeinsam mit der Firma Aerolite Verbesserungen entwickelt, getestet und ausgearbeitet. So ermöglicht ein neu angeordnetes Aufbewahrungssystem für medizinisches Material noch mehr Übersicht.



Spezialausbau
Schubladen und Schränke sind so konstruiert und angeordnet, dass noch besser auf medizinisches Material zugegriffen werden kann.

Kabinenlayout
Die Kabine lässt sich rasch für verschiedene Gegebenheiten umbauen. Der Sitz neben der Patientenliege ist drehbar.



360-Grad-Ansicht

Virtueller Einblick in Cockpit und Kabine des Rettungshelikopters H145 D3:
rega.ch/h145-360



Videos

Blick hinter die Kulissen des Projekts und in die Entstehung der Kabine des H145 D3:
youtube.com/regatv



Alles Wissenswerte zur neuen Einheitsflotte der Rega in Wort und Bild – inklusive Einblicke hinter die Kulissen: [rega.ch/h145](https://www.rega.ch/h145)



«Der Einsatzablauf bleibt gleich – aber die Art, wie wir ihn fliegerisch umsetzen, verändert sich.»

Mario Agustoni

Helikopterpilot und Leiter Helikopter Verfahren und Training

Für Chefpilot Mario Agustoni ist der neue Helikopter ein leistungsstarkes und vielseitiges Einsatzwerkzeug. «Die Maschine ist sehr stabil in der Luft und überaus einfach zu bedienen.» Diese intuitive Handhabung verschaffe den Piloten einen Vorteil: mehr mentale Kapazität. «Wir können uns noch stärker auf taktische Fragen konzentrieren: Wie positionieren wir den Helikopter im Gelände? Wie führen wir eine Windenoperation durch, wenn sich Blickwinkel und visuelle Referenzen verändern?»

Das moderne, digitale Cockpit, die verbesserte Sicht nach aussen, welche durchgehend eine aufrechte Sitzposition zulässt, und die ergonomische Anordnung der Instrumente sorgen für ein erweitertes Situationsbewusstsein: «Man hat beinahe eine 360-Grad-Übersicht.»

«Die grosse Nutzlast macht Einsätze in der dünnen und weniger tragfähigen Luft in alpinen Höhen noch sicherer und gibt uns genügend Reserven – gerade bei anspruchsvollen Einsätzen: für zusätzliche Personen wie Angehörige der Patienten oder Rettungsspezialisten der Alpinen Rettung Schweiz, die uns in schwierigem Gelände unterstützen, aber auch für medizinische Aus-

rüstung.» Bereits im Mai 2025 bewies der H145 D3 seine Hochgebirgstauglichkeit: Zwei blockierte Kletterer wurden auf rund 3300 Metern über Meer an der Winde aus der Eiger-Nordwand gerettet – ohne vorgängige Gewichtsreduktion durch Materialausladung. «Solche Einsätze zeigen, welches Potenzial in der Maschine steckt.»

Die Umstellung von Rädern auf Kufen erfordert ein Umdenken. «Kufen erlauben es, gezielt Hanglagen zu nutzen oder nur eine Kufe aufzusetzen für ein rasches Ein- oder Aussteigen – ein klarer Vorteil in steilem Gelände.» Erfahrung ist hier zentral: «Wir lernen mit jedem Einsatz dazu. Alle Abläufe sind dokumentiert, wir erlernen sie in der Ausbildung. Aber beim neuen Helikopter ist es wie bei einer neuen Wohnung: Man muss sich umgewöhnen, sich erst orientieren, wissen, wo was ist.»

Die Neuerungen verlangen Zeit, Training und Geduld. «Für uns alle gilt: Routine entsteht nicht über Nacht.» Entsprechend investierte die Rega in Ausbildung und Umschulung. Diese erfolgte schrittweise und eng getaktet. «Es war ein anspruchsvoller Prozess, aber die Motivation war hoch.» Die Umschulung der Crews findet jeweils vor der Übergabe eines neuen Helikopters an eine Basis statt. «Am Tag der Übergabe wird im Wesentlichen nur das Material umgeräumt – und der Betrieb läuft nahtlos weiter.»

«Dass wir diesen Wechsel schaffen, ohne eine Basis auch nur für eine Stunde zu schliessen oder in der Hochsaison einen zusätzlichen Helikopterdienst zu streichen, darauf sind wir stolz.» Möglich sei das nur dank des grossen Engagements der Fluglehrer, Instruktorinnen und Instrukturen sowie Mechanikerinnen und Mechaniker und weil die Rega über ausreichend Fluggeräte und Personal verfüge, um den Übergang sorgfältig zu planen und vorzubereiten.

Trotz der Begeisterung bleibt auch etwas Wehmut. «Der Da Vinci hat uns 16 Jahre begleitet. Jede Ecke, jedes Verfahren war uns vertraut. Aber mit dem H145 D3 beginnt etwas Neues für uns alle – und genau das macht diesen Moment so besonders.»



«Wir beginnen alle am selben Punkt – das verbindet. Und am Ende profitieren alle davon.»

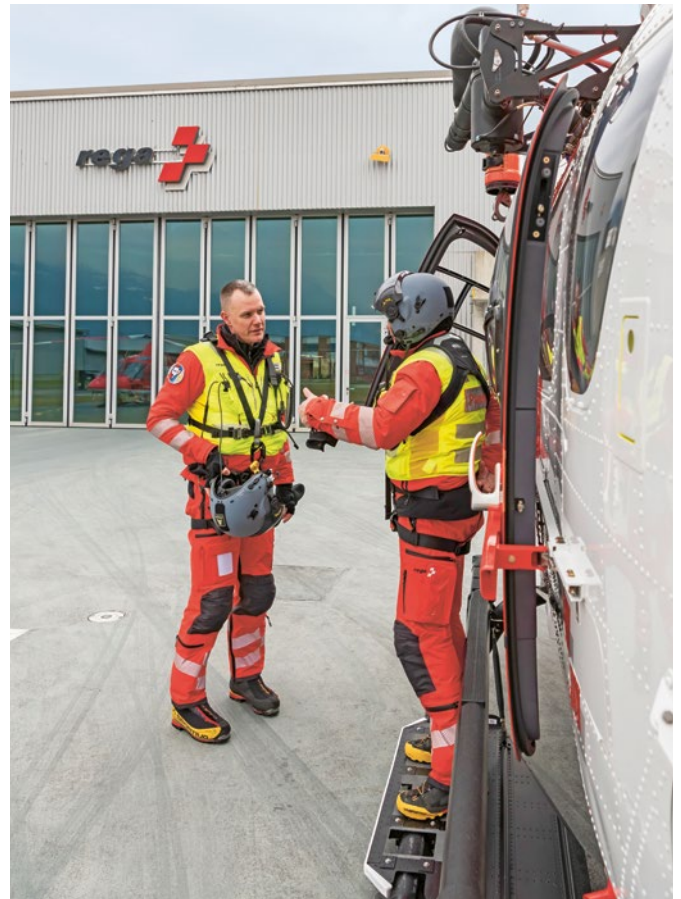
Amos Brenn

Rettungssanitäter und Leiter der Basis Locarno

Als Rettungssanitäter ist Amos Brenn das Bindeglied zwischen Aviatik, also dem Piloten, und Medizin, sprich der Notärztin. «Wir sorgen dafür, dass Cockpit und Kabine reibungslos zusammenspielen.» Mit dem neuen Helikopter ändern sich genau an dieser Schnittstelle Abläufe, Handgriffe und Perspektiven. Besonders deutlich wird das bei Windeneinsätzen: «Die Rettungswinde befindet sich nun auf der linken Seite. Ich bediene sie aussen auf der Kufe stehend und habe einen anderen Blickwinkel als der Pilot. Beim Da Vinci war er identisch. Dadurch wird die Kommunikation zwischen mir und dem Piloten noch wichtiger.»

Gleichzeitig bringt die neue Konfiguration spürbare Erleichterungen im Einsatz: «Mit dem Da Vinci mussten wir landen, um vom Cockpit nach hinten in die Kabine zu gelangen. Jetzt können wir direkt nach draussen und die Rettungswinde bedienen. Das spart Zeit – ein entscheidender Faktor, wenn jede Minute zählt.»

Dasselbe trifft aufs Cockpit selbst zu, wo der Rettungssanitäter den Piloten beim Navigieren unterstützt: «Ich kann auf meinem Bildschirm dieselbe Anzeige wie der Pilot aufschalten. So lassen sich Parameter bequemer überprüfen und bestätigen; bei einem Flug nach Instrumenten zum Beispiel.»



Neu ist zudem, dass der Patient oder die Patientin nicht mehr seitlich, sondern von hinten mit der Roll-in-Trage ein- und ausgeladen wird – eine scheinbar kleine Veränderung, die jedoch im Einsatzalltag ergonomische und organisatorische Vorteile bringe.

Als Basisleiter erlebt Brenn die Umstellung nicht nur operativ, sondern auch organisatorisch. «Wir Tessiner absolvierten die Umschulung gemeinsam mit der Crew der Basis Erstfeld. Das erforderte viel Abstimmung und Flexibilität – aber es hat sehr gut funktioniert.»

«Für uns Crews der Gebirgsbasen sind die Umschulungen umfassender als auf den Mittellandbasen, die das Vorgängermodell bereits kannten.» Entscheidend sei dabei das Engagement aller Beteiligten – und das gemeinsame Verständnis, Sicherheit und Qualität immer an erste Stelle zu setzen.

Dass Locarno als erste Da-Vinci-Basis den Wechsel vollzogen hat, erfüllt Brenn mit Stolz. «Es ist eine grosse Verantwortung, die wir ernst nehmen.»



«Die medizinische Versorgung wird neu gedacht.»

Anna Brunello

Notärztin

Für Anna Brunello zeigt sich der Wandel vor allem in der Kabine. Sie bietet deutlich mehr Platz und eine optimierte Anordnung von medizinischem Material und Geräten. «Notfallversorgung in einer Helikopterkabine ist äusserst anspruchsvoll. Zusätzliche Bewegungsfreiheit und verbesserte Ergonomie tragen wesentlich zu mehr Sicherheit und einer höheren Behandlungsqualität bei.»

«Bestimmte medizinische Massnahmen – etwa die Versorgung mit besserem Zugang zu den Atemwegen, das Legen eines Venenzugangs oder der Einsatz von Ultraschall – dürften unter diesen Bedingungen noch einfacher möglich sein.»

Auch scheinbar kleinere Faktoren haben medizinisch eine grosse Wirkung: «Weniger Vibrationen, weniger Lärm und die verbesserten Heizungsmöglichkeiten bedeuten nicht nur für die Crew, sondern auch für die Patienten mehr Komfort.» Neu ist auch die Möglichkeit, medizinische Erstversorgung geschützt und an der Wärme im Helikopter am Boden oder in der Luft durchzuführen. «Mit dem Da Vinci fand vieles draussen statt – bei Kälte, Wind oder Schnee.»

Aus medizinischer Sicht ist zudem die hohe Nutzlast des neuen Rettungshelikopters von grosser Bedeutung – und damit auch die dadurch wegfallenden Zwischenlandungen. «Wir erreichen Patientinnen und Patienten noch schneller. Das kann bei bestimmten Krankheitsbildern entscheidend für den Behandlungserfolg sein.» Ausserdem ermöglicht der H145 D3 den Transport von Patientinnen und Patienten, die auf eine Herz-Lungen-Maschine angewiesen sind – wie dies bereits seit Jahren mit den Rettungshelikoptern der Mittellandbasen möglich ist. Ebenso findet der Transportinkubator für frühgeborene Babys einen geeigneteren Platz.

«Auch wir Notärztinnen und Notärzte waren gut auf diesen Wechsel vorbereitet. Im Februar absolvierten wir eine theoretische Umschulung, danach folgten drei intensive Tage auf der Basis Locarno», sagt Anna Brunello. Zuerst lernten sie am Boden die neue Kabine kennen. Anschliessend wurden Routineabläufe beim Ein- und Aussteigen sowie Einsätze mit der Rettungswinde geübt.

Der neue Helikopter bringt auch Umgewöhnung mit sich: «Die neue Kabinenkonfiguration trennt Kabine und Cockpit etwas stärker. Kommunikation und Teamarbeit bleiben gleich – trotzdem ist es etwas anders als bisher.» Mit Blick nach vorne sagt sie: «Ich freue mich auf die kommenden Einsätze und erwarte viele Wow-Momente. Teil dieses Wandels zu sein, macht mich stolz.»

Rückblick



Zukunftsfähig im Einsatz

2025 war geprägt von gezielter Weiterentwicklung: Die Rega hat Informations- und Koordinationsprozesse gestärkt, Innovation und Infrastrukturprojekte vorangetrieben. Dieser Rückblick zeigt die wichtigsten Themen und Projekte des vergangenen Jahres.

Die Rega als Partnerin in der Forschung

Auch im Jahr 2025 engagierte sich die Rega unter der Leitung von Chefarzt Prof. Dr. Roland Albrecht intensiv in der medizinischen Forschung. Studien zur Versorgung von Kindern, Unfall- und Lawinenopfern zeigten, wie entscheidend die ersten Minuten nach einem Notfall sind und dass Behandlungsstrategien gezielt an Situation und Patientin oder Patient angepasst werden müssen. Gleichzeitig bestätigten die Ergebnisse, dass klar definierte medizinische Leitlinien in der präklinischen Versorgung zunehmend konsequent umgesetzt werden. Diese Erkenntnisse tragen dazu bei, die Notfallmedizin stetig zu verbessern und die Überlebenschancen der Patientinnen und Patienten weiter zu erhöhen.



Investitionen in die Infrastruktur

Die Rega investierte 2025 gezielt in die Weiterentwicklung ihrer Infrastruktur. In Mollis (GL) bezog die Crew ihre neue Einsatzbasis. Der moderne Neubau ersetzt ein über Jahre genutztes Containerprovisorium und bietet zeitgemässe Arbeits-, Ruhe- und Einsatzbedingungen. Es ist die erste Rega-Basis, die nahezu vollständig in Holzbauweise realisiert wurde. Beim Bau wurde bewusst auf Schweizer Holz und regionale Anbieter gesetzt, und die Basis Mollis dient als Referenzprojekt für künftige Infrastrukturvorhaben. Dem Bau ging eine mehrjährige Planungsphase voraus, in der flugbetriebliche, umweltbezogene und lärmrechtliche Aspekte sorgfältig geprüft wurden.

Moderne Basis in der Westschweiz

Auch in Genf wurde die Infrastruktur modernisiert: Der bestehende Hangar erfuhr eine Erweiterung, um dem neuen Rettungshelikopter des Typs Airbus H145 D3 Platz bieten zu können. Zusätzlich entstanden neue Schlafräume für die Crew, wodurch die durchgängige nächtliche Einsatzbereitschaft verbessert und die medizinische Versorgung aus der Luft in der Region nachhaltig gestärkt werden konnte.



Bild ganz oben: Neue Einsatzbasis in Mollis (GL).
Bild rechts: Hangar der Basis Mollis in moderner Holzbauweise.
Bild links: Modernisierte Basis Genf.



Spatenstich im Engadin

In Samedan (GR) begann die Rega im Oktober 2025 mit dem Bau ihrer neuen Helikopterbasis. Die neue, von der Rega finanzierte Basis entsteht etappenweise als moderne Holzbaukonstruktion und wird künftig auch die Betriebe der Partnerorganisationen Swiss Helicopter und HeliBernina beheimaten. Die Inbetriebnahme ist auf Ende 2027 geplant. Ab Januar 2027 bis zur Fertigstellung der Basis ist eine Übergangslösung für die Unterbringung des neuen, grösseren Rega-Helikopters nötig.

Neuer Hauptsitz geplant

Die Rega reichte am 18. Dezember 2025 beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) das Plangenehmigungsgesuch für ihren neuen Hauptsitz in Kägiswil (OW) ein. Der geplante Standort beim Flugplatz Kägiswil soll künftig zentrale Verwaltungsfunktionen, die nationale Luftrettungszentrale sowie den technischen Unterhalt der Helikopterflotte vereinen. Der Neubau ist erforderlich, da die Rega ihren heutigen Standort am Flughafen Zürich aufgrund des Projekts einer neuen Pistenumrollung spätestens Ende 2030 verlassen muss. Voraussetzung für die Realisierung des Projekts in Kägiswil ist die derzeit beim Bund beantragte Umnutzung des ehemaligen Militärflugplatzes in ein ziviles Helikopterflugfeld.



Projekt Kägiswil

Weiterführende Informationen zum geplanten neuen Hauptsitz: rega.ch/kaegiswil



Rega-Drohne wird elektrisch

Um die Suche nach vermissten, verletzten oder erkrankten Personen aus der Luft gezielt zu unterstützen – etwa, wenn schlechte Sichtverhältnisse den Helikoptereinsatz verhindern –, hat die Rega als ergänzendes Einsatzmittel eine eigene Drohne entwickelt. Nun wurde eine neue Plattform für die Sensoren und Softwaresysteme ausgewählt: Künftig setzt die Rega auf eine vollelektrische Drohne des italienischen Herstellers Sabrobotix. Die erste von drei Drohnen wurde an die Rega übergeben und markiert den Start der nächsten Projektphase.

Die neue Drohne ist weiterhin als «Mini-Helikopter» mit drei Rotorblättern konzipiert. Leistungsstarke Akkus erleichtern die Handhabung und erhöhen die Zuverlässigkeit bei schlechtem Wetter, insbesondere bei starken Turbulenzen, gegenüber dem kerosinbetriebenen Vorgängermodell. Die bewährten Softwaresysteme und Sensoren für Navigation

und Vermisstensuche, darunter der Lifeseeker zur Ortung von Mobiltelefonen, bleiben unverändert und wurden vom Rega-Engineering in die neue Drohne integriert.

Die Drohne verfügt über eine Flugzeit von rund 40 Minuten, die künftig mit leistungsstärkeren Akkus weiter gesteigert werden soll. Nach der Übergabe beginnen umfangreiche Tests unter realen Bedingungen. Die Einführung in den operationellen Einsatz ist im Laufe des Jahres 2026 geplant.

Bereits im Einsatz ist der Lifeseeker-Backpack für die bodengebundene Mobilfunkortung. Ein Rucksack ist beim Suchhelikopter in Wilderswil (BE) stationiert und kann Bergretterinnen und Bergrettern für die Suche nach vermissten Personen übergeben werden. Der Fachspezialist Suche der Rega koordiniert den Einsatz von der Basis aus.



Projekte für neue Spitallandeplätze

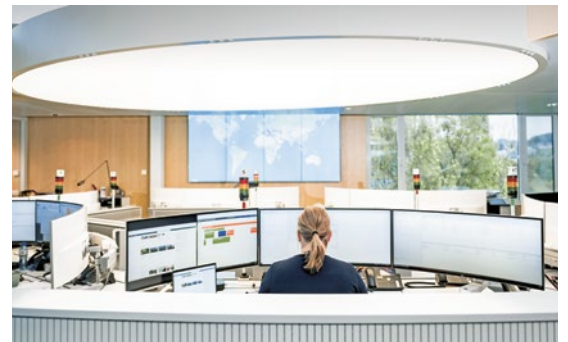
Die Rega beteiligt sich mit Beratung, Expertise sowie teilweise auch finanziell an der Modernisierung von Spitallandeplätzen in der Schweiz. Das Jahr 2025 stand im Zeichen intensiver Vorabklärungen und umfangreicher Vorbereitungen für kommende Projekte.

In der Ostschweiz begleitete die Rega mehrere Neubau- und Umbauprojekte und stellte die Planung von Ausweich- und Ersatzlandeplätzen sicher. Beim Kantonsspital St. Gallen konnte ein neuer Spitallandeplatz in Betrieb genommen werden.

In der Westschweiz erzielte die Rega wichtige Fortschritte: Das Universitätsspital Lausanne (CHUV) erhielt die Baugenehmigung für zwei neue Dachlandeplätze. In Nyon (VD) wurde während einer Dachsanierung über vier Monate ein provisorischer Landeplatz betrieben. Weitere Projekte in Morges und Payerne (VD), Sion (VS) sowie Saint-Imier (BE) wurden 2025 planerisch vorangetrieben; erste Umsetzungen sind ab 2026 vorgesehen.

Krisen- koordination im Ausland

Die Jet-Einsatzzentrale koordiniert auch Einsätze im Ausland, wenn bei einem Massenansturm von verletzten oder erkrankten Personen Schweizerinnen und Schweizer mitbetroffen sind und deren medizinische Rückführung in die Schweiz erforderlich wird – beispielsweise nach Naturkatastrophen. In solchen Situationen müssen innerhalb kürzester Zeit zahlreiche Informationen zusammengeführt und ausgewertet werden.



Für die enge und strukturierte Zusammenarbeit mit Partnerorganisationen, den Schweizer Assistance-Gesellschaften, nutzt die Rega ein von ihr mitentwickeltes Kriseninformationssystem, das 2025 in einer neuen Version eingeführt wurde. Es ermöglicht einen schnellen Überblick über das Ereignis und erleichtert die Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Organisationen anhand klar definierter Prozesse.

Alle in die Ereignisbewältigung involvierten Organisationen erfassen relevante Informationen zentral, aktualisieren diese laufend und nutzen sie organisationsübergreifend. Das schafft Transparenz, reduziert Schnittstellenverluste und unterstützt eine klare Rollen- und Aufgabenverteilung. Auf dieser gemeinsamen Informationsbasis trifft die Rega zusammen mit Einsatzpartnern medizinische, logistische und organisatorische Entscheidungen und kann Hilfe effizient und in hoher Qualität leisten.

LFN: keine neuen Verfahren zugelassen



Das Low Flight Network (LFN) ermöglicht Helikopterflüge auf definierten Routen auch bei schlechten Sichtverhältnissen und wurde von der Rega und der Luftwaffe entwickelt. Seit dem Entscheid des Parlaments, das LFN als kritische nationale Luftfahrtinfrastruktur einzustufen, ist der Bund für Finanzierung, Betrieb und Ausbau zuständig.

Enttäuschung über ausbleibende Fortschritte

Obwohl die Rega auch im Jahr 2025 die Weiterentwicklung intensiv vorantrieb, konnten keine Fortschritte beim Ausbau erzielt werden, da keines der von der Rega beantragten neuen Verfahren zugelassen wurde. Im Fokus der Rega standen neue Instrumentenflugrouten zur Anbindung von Spitälern in der Westschweiz. Diese wurden berechnet, beantragt und könnten von den Helikoptercrews

der Rega zugunsten von Patientinnen und Patienten genutzt werden. Dass die Umsetzung und die Zulassung durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) und die Flugsicherung Skyguide im Berichtsjahr nicht möglich waren, ist enttäuschend. Auch alternative Vorschläge der Rega blieben unberücksichtigt.

Die beantragten Verfahren stützen sich auf geltendes Luftrecht sowie auf bewährte Erfahrungen aus der Deutschschweiz und weiterentwickelte operationelle Modelle. Der ausbleibende Ausbau des LFN in der Westschweiz ist zu bedauern, weil Luftrettungseinsätze bei schlechten Sichtverhältnissen weiterhin eingeschränkt bleiben.



Retten bei jedem Wetter

Mehr über die Vision der Rega erfahren:
[rega.ch/IFR](https://www.rega.ch/IFR)



20 Jahre Alpine Rettung Schweiz

Die Alpine Rettung Schweiz (ARS) feierte 2025 ihr 20-jähriges Bestehen. Gegründet wurde die ARS von der Rega und dem Schweizerischen Alpen-Club SAC. Seit zwei Jahrzehnten ist sie eine unverzichtbare Einsatzpartnerin der Rega. Wenn ein Rettungshelikopter nicht direkt zur Patientin oder zum Patienten gelangen kann oder die Rega-Crews Unterstützung in schwierigem Gelände benötigen, greifen sie auf die Expertise der ARS zurück.

Rund 3500 freiwillige Bergretterinnen und Bergretter engagieren sich in 84 Rettungstationen, verteilt auf Jura, Voralpen und Alpen (exkl. Wallis). Sie verfügen über spezialisierte Kompetenzen – von Rettungsspezialisten Helikopter über Fachspezialisten Medizin bis hin zu Lawinen- und Geländesuchhunde-Teams oder Canyoning-Retttern.

Jährlich absolvieren sie zahlreiche Ausbildungsstunden, um jederzeit einsatzbereit zu sein. Die Einsätze der ARS werden über die nationale Luftrettungszentrale der Rega koordiniert.

Per 1. April 2026 wurde die Geschäftsführung der ARS der Geschäftsleitung der Rega übertragen. ARS-Geschäftsführer Andres Bardill ist seither Mitglied der Geschäftsleitung der Rega. Er verantwortet den Geschäftsbereich Alpine Rettung Schweiz und führt den Aufgabenbereich im gewohnten Rahmen weiter.



«Alarm – Notsignal aus dem Altibach»
Bergretterinnen und Bergretter der ARS stellen im Film ihr Können unter Beweis.
[youtube.com/@alpinerrrettungschweiz](https://www.youtube.com/@alpinerrrettungschweiz)

Rega-Flotte im Dauereinsatz nach Brandkatastrophe

Im Zusammenhang mit der Brandkatastrophe in Crans-Montana (VS) in der Neujahrsnacht 2026 standen acht Rega-Rettungshelikopter aus sechs Kantonen sowie alle drei Ambulanzjets im Einsatz. Insgesamt flogen die Helikopter 37 Einsätze für schwer verletzte Patientinnen und Patienten. Mit den Ambulanzjets wurden 31 Personen innerhalb der Schweiz sowie ins Ausland verlegt. Der erste Rega-Jet startete bereits am Neujahrstag kurz nach 9 Uhr in Richtung Wallis.





Nach der Alarmierung in der Neujahrsnacht durch die Kantonale Walliser Rettungsorganisation (KWRO) handelte der zuständige Einsatzleiter der Rega gemäss dem für einen Massenansturm von Brandverletzten vorgesehenen Plan. Dieser sieht unter anderem die Abfrage der Intensivkapazitäten in Schweizer Zentrumsspitalern sowie die Kontaktauf-

nahme mit dem Zentrum für Schwerbrandverletzte in Hamburg vor. So konnte sich der Rega-Einsatzleiter bereits früh einen Überblick über die verfügbaren Kapazitäten verschaffen, während die Einsatzkräfte in Crans-Montana noch mit der medizinischen Erstversorgung und Triage beschäftigt waren.

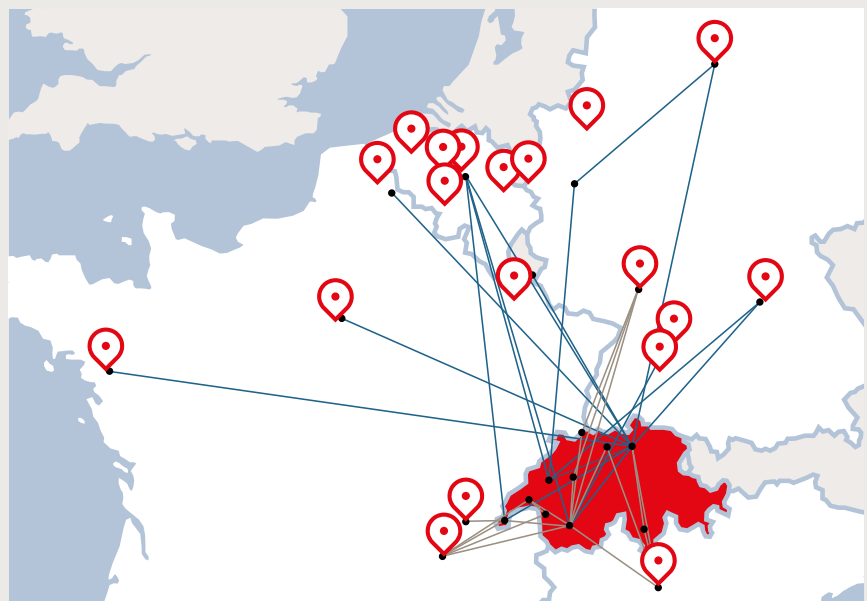
In einer zweiten Phase wurden Patientinnen und Patienten in spezialisierte Kliniken in ganz Europa verlegt (siehe Darstellung unten). Die Flüge mit den Rega-Ambulanzjets waren aufgrund der Verletzungsmuster anspruchsvoll: Jeder Patientin, jedem Patienten wurde ein spezialisiertes Team aus Flugärztin und Intensivpflegefachperson zur Seite gestellt. Weil täglich mehrere Flüge mit mehreren Patienten an Bord durchgeführt wurden, waren zusätzliche Crewmitglieder aufgeboten worden.

Verlegungsflüge der Rega

Die Grafik zeigt die Flugbewegungen der Ambulanzjets und Rettungshelikopter der Rega bei der Verlegung von Patientinnen und Patienten nach der Brandkatastrophe in ausländische Spezialkliniken (1. bis 4. Januar 2026). Einige Strecken wurden mehrfach geflogen.

-  ausländische Spezialklinik
-  Flughafen
-  Ambulanzjets*
-  Rettungshelikopter

* Ab dem Zielflughafen erfolgte der Patiententransport bodengebunden in die jeweilige Klinik.





Eine wichtige Rolle kam dabei der Einsatzzentrale der Rega zu, welche die Helikopter- und Jet-Einsätze koordinierte und die Crews sowie Bund und Behörden unterstützte.

Die Bewältigung dieses Grossereignisses während der Festtage – einer Zeit, die jedes Jahr mit einer hohen Einsatzfähigkeit für die Rega-Crews verbunden ist – zeigt die gute Funktionsfähigkeit der Rettungskette in der Schweiz sowie die Leistungsfähigkeit der

Rega. Dafür sind umfassende Vorhalteleistungen notwendig: Rund um die Uhr stehen Helikopter- und Jet-Crews, medizinisches Fachpersonal, Einsatzleiterinnen und -leiter sowie technisches Spezialpersonal in ständiger Bereitschaft. Nur dank dieser personellen und technischen Ressourcen kann die Rega bei ausserordentlichen Ereignissen kurzfristig zusätzliche Einsätze übernehmen und gleichzeitig landesweite Einsatzbereitschaft gewährleisten.

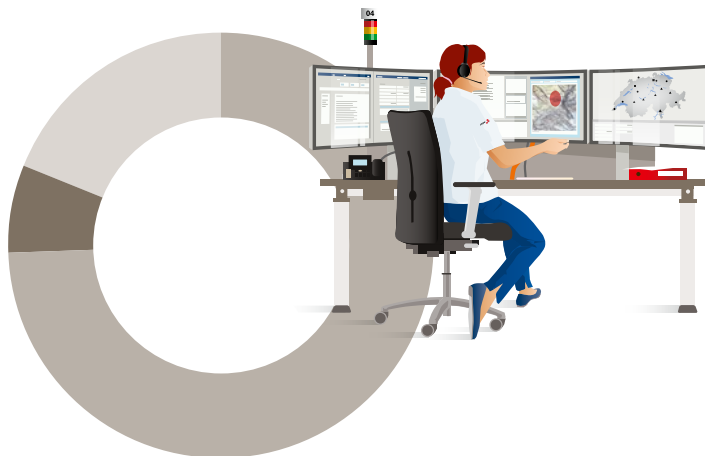
Einsatzbilanz



Einsatzreiches Jahr

Auch im Jahr 2025 waren die Dienste der Rega sehr gefragt. Die Einsatzzentrale organisierte rund 20500 Einsätze – dies entspricht im Durchschnitt 56 Einsätzen pro 24 Stunden. Insgesamt transportierte die Rega über 13000 Menschen in der Schweiz und im Ausland.

Einsätze 2025



	2025	2024	+/-
Total Einsätze	20463	19667	+4,0 %
● Helikopter	15265	14714	+3,7 %
● Jet/Linie	1368	1367	+0,1 %
● Übrige Einsätze ¹	3830	3586	+6,8 %

¹ Transporte mit Ambulanzen, Einsätze zugunsten Alpine Rettung Schweiz, Spéléo-Secours, Redog etc.

Einsätze Helikopter

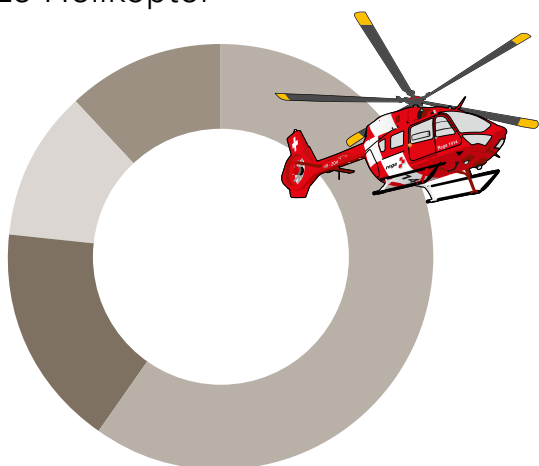


Die Einsatzleiterinnen und -leiter der nationalen Luftrettungszentrale der Rega koordinieren die Einsätze der 14 über die ganze Schweiz verteilten Helikopterbasen sowie Einsätze von Partnerorganisationen. 2025 organisierten sie insgesamt 15 265 Helikoptereinsätze. Gegenüber dem Vorjahr waren dies 3,7 % mehr. Zugenommen haben die Rettungseinsätze der Helikopter-

crews am Ereignisort (9127, +5,0 %), etwas abgenommen hat die Zahl der Verlegungsflüge von peripheren Spitälern in Zentrums-spitäler (2591, -5,1 %). Die Rega-Helikopter waren 2771-mal nachts in der Luft (-2,7 %). Demnach fand jeder vierte Primär- oder Sekundäreinsatz in der Nacht statt. Die Anzahl der von der Rega-Einsatzzentrale organisierten Conta-

dino-Einsätze belief sich auf 1752 (+6,3 %). Diese Transporte von verletzten oder toten Nutztieren zugunsten der Berglandwirtschaft führen kommerzielle Helikopter-Transportunternehmen im Auftrag der Rega oder Rega-Nachwuchspiloten mit dem Trainingshelikopter aus.

Einsätze Helikopter 2025



	2025	2024	+/-
Total Einsätze	15 265	14 714	+3,7 %
davon Nachteinsätze	2 771	2 848	-2,7 %
● Primäreinsätze ¹	9 127	8 693	+5,0 %
● Sekundäreinsätze ²	2 591	2 729	-5,1 %
● Einsätze Bergbauern	1 752	1 648	+6,3 %
● Spezielle Einsätze ³	1 795	1 644	+9,2 %

¹ Notfalleinsätze direkt am Ort des Ereignisses

² Verlegungen von Spital zu Spital, Neonatologie, Organtransporte

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

Einsätze Flächenflugzeuge

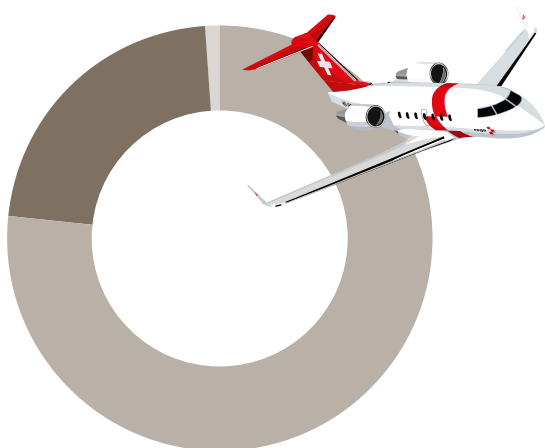


Im Jahr 2025 waren die drei Rega-Jets etwas häufiger in der Luft als im Vorjahr: Die Crews flogen insgesamt 1049 Einsätze (+1,5 %) und repatriierten 1046 verletzte oder erkrankte Patientinnen und Patienten an Bord der Ambulanzjets (+1,7 %). Gesamthaft waren die Rega-Jets 4671 Stunden in der Luft (-1,3 %). Für 310 Personen organisierte die Jet-Einsatzzentrale einen

Flug an Bord eines Linienflugzeugs (-2,8 %). Diese ökonomische und ökologische Alternative zum Ambulanzjet wird immer dann eingesetzt, wenn der Zustand der Patientin oder des Patienten stabil genug ist, keine negativen Auswirkungen auf Mitreisende zu erwarten und ausreichend Sitzplätze an Bord des Linienflugzeugs verfügbar sind. 56 Patienten (-21,1 %) wurden in

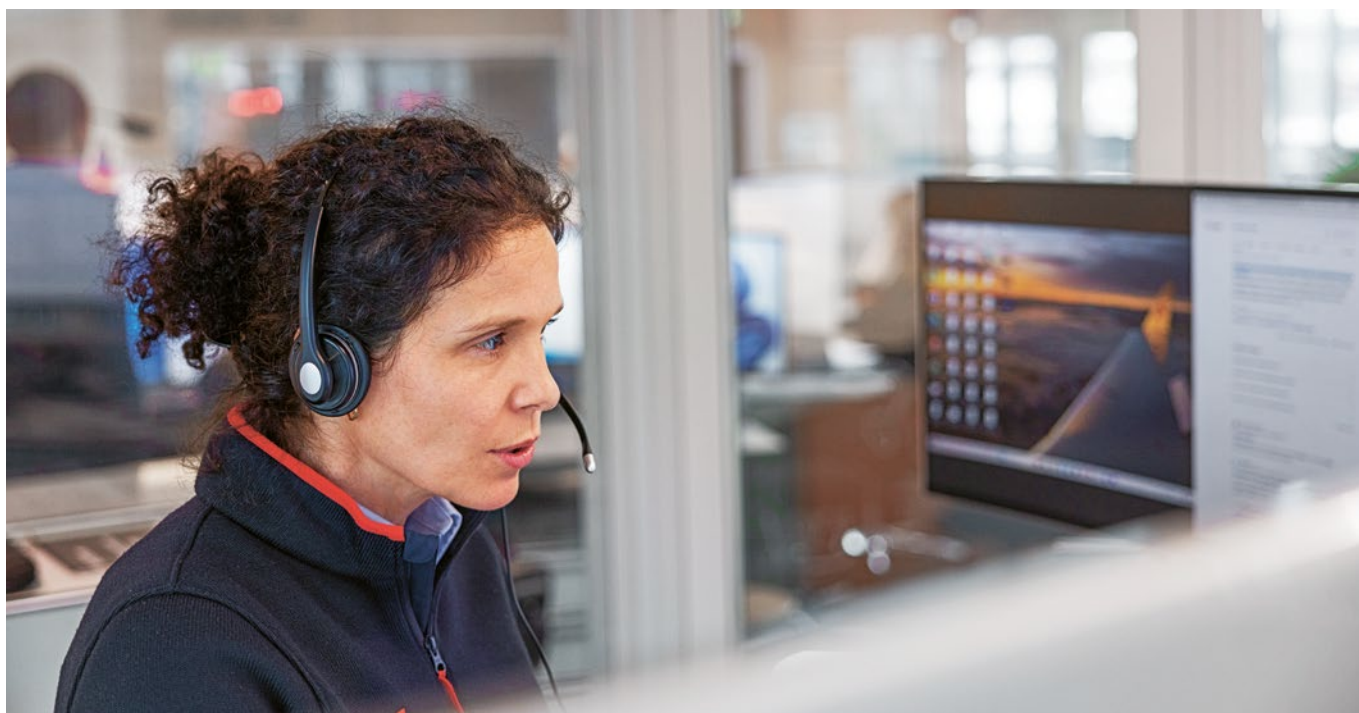
Begleitung eines Flugarztes oder einer Intensivpflegefachperson der Rega in einem Linienflugzeug repatriiert. Die Anzahl unbegleiteter Repatriierungen belief sich auf 254 (+2,4 %). In diesen Fällen organisiert die Einsatzzentrale den Rücktransport für Patientinnen und Patienten, die ihre Heimreise ohne Begleitung antreten können.

Einsätze Flächenflugzeuge 2025



	2025	2024	+/-
Total Einsätze	1368	1367	+0,1 %
● Ambulanzjets	1049	1033	+1,5 %
● Linienflugzeuge	305	319	-4,4 %
● Eingecharterte Flugzeuge	14	15	-6,7 %

Medizinische Beratung



Jeder Repatriierung geht eine gründliche medizinische Abklärung durch eine Beratungsärztin oder einen Beratungsarzt der Rega voraus. In Absprache mit der Einsatzleitung entscheidet sie oder er, ob die Rückführung einer Patientin oder eines Patienten notwendig und sinnvoll ist und, falls ja, wie diese durchgeführt wird. Wie die Einsatzleiterinnen und -leiter arbei-

ten die Beratungsärztinnen und -ärzte im 24-Stunden-Betrieb. Bei 1234 Personen (+2,5 %) konnten sie durch eine telefonische Beratung weiterhelfen, bei 1356 Patientinnen und Patienten war ein Rücktransport in die Heimat angezeigt – mit dem Ambulanzjet der Rega oder an Bord eines Linienflugzeugs. Einzelne Versicherungen lassen die akute medizinische Situation ihrer

im Ausland verunfallten oder erkrankten Versicherungsnehmer durch Rega-Ärztinnen und -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.

Hilfe für Patienten im Ausland 2025



	2025	2024	+/-
Total Patientinnen und Patienten	2590	2552	+1,5 %
● Medizinische Beratung	1234	1204	+2,5 %
● Repatriierung im Rega-Ambulanzjet	1046	1029	+1,7 %
● Repatriierung auf Linienflug begleitet	56	71	-21,1 %
● Repatriierung auf Linienflug nicht begleitet	254	248	+2,4 %

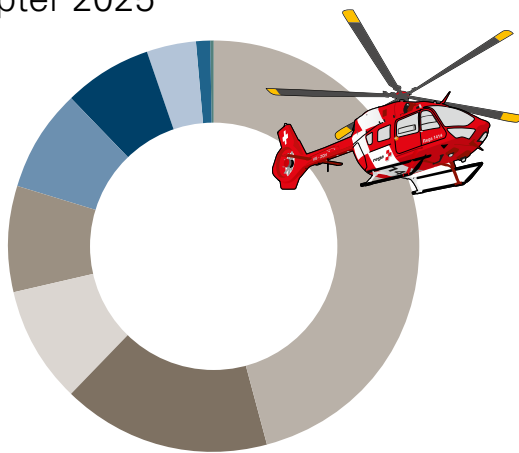
36 Patientinnen und Patienten täglich

Insgesamt transportierten die Rega-Crews 13 168 Patientinnen und Patienten (+2,5 %) an Bord ihrer Rettungshelikopter und Ambulanzjets. Im Durchschnitt halfen die Einsatzcrews somit 36 Patientinnen und Patienten pro Tag. Die Anzahl Patientinnen und Patienten und die der Einsätze sind jeweils nicht de-

ckungsgleich. Dies, weil entweder mehrere Patienten an Bord sein können oder auch Flüge ohne Patienten stattfinden, etwa bei ergebnislosen Suchflügen eines Rega-Helikopters. Die Einsatzzahlen der Helikopter unterliegen natürlichen Schwankungen und spiegeln die Wetterbedingungen, das Freizeit-

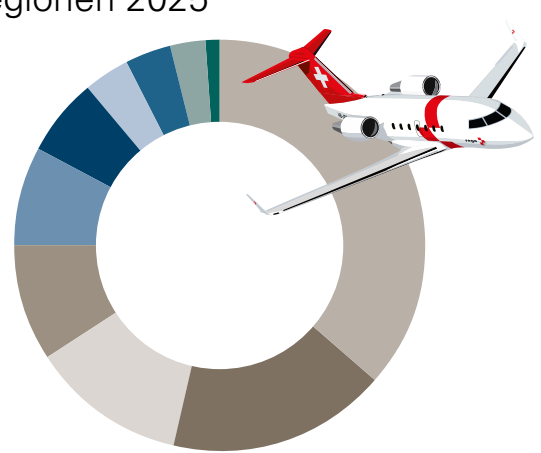
verhalten und die Reisetätigkeit der Schweizer Bevölkerung sowie ausländischer Touristen in der Schweiz wider. Auch die Anzahl Repatriierungen schwankt, und die Einsatz-tätigkeit der Rega-Jets ändert sich entsprechend der Reise- und Arbeitstätigkeit der Schweizer Bevölkerung im Ausland.

Transportierte Patienten Helikopter 2025



	2025	2024	+/-
Total Patientinnen und Patienten	11 812	11 499	+2,7 %
● Krankheiten	5 163	5 300	-2,6 %
● Wintersportunfälle	2 244	1 867	+20,2 %
● Arbeitsunfälle	1 006	1 047	-3,9 %
● Bergunfälle	988	966	+2,3 %
● Andere Ursachen	880	944	-6,8 %
● Verkehrsunfälle	830	800	+3,8 %
● Sportunfälle	512	434	+18,0 %
● Flugunfälle	152	115	+32,2 %
● Lawinenunfälle	37	26	+42,3 %

Repatriierungen nach Weltregionen 2025



	2025	2024	+/-
Total Patientinnen und Patienten	1 046	1 029	+1,7 %
● Südeuropa	352	377	-6,6 %
● Südosteuropa	188	177	+6,2 %
● Mitteleuropa	163	124	+31,5 %
● Westeuropa	84	94	-10,6 %
● Afrika	76	80	-5,0 %
● Asien	63	64	-1,6 %
● Naher und Mittlerer Osten	51	36	+41,7 %
● Nord-, Mittel- und Südamerika	42	37	+13,5 %
● Nordeuropa	23	30	-23,3 %
● Osteuropa	4	10	-60,0 %

Kennzahlen

Die Rega ist eine selbstständige, private und gemeinnützige Stiftung. Mit rund 3,7 Millionen Gönnerinnen und Gönnern ist sie fest in der Schweizer Bevölkerung verankert. Die Rega erbringt ihre Leistungen ohne Subventionen der öffentlichen Hand und ist 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.

Gönnerinnen und Gönnern

Dank des solidarischen Beitrags ihrer Gönnerinnen und Gönnern kann die Rega eine flächendeckende medizinische Grundversorgung aus der Luft erbringen – ganz ohne staatliche Subventionen. Dieses System ermöglicht der Schweiz eine Luftrettung, die weltweit Massstäbe setzt und grosse Anerkennung genießt. Auch im vergangenen Jahr durfte sich die Rega über eine grosse Unterstützung freuen: Per 31. Dezember 2025 waren insgesamt 3,696 Millionen Gönnerinnen und Gönnern im System der Rega erfasst.



Finanzielle Entwicklung und Investitionen

Kostendeckung 2025



in CHF Mio.	2025	Anteil
● Versicherungen	85,9	36,6 %
● Gönnerbeiträge, Spenden und Nachlässe	148,8	63,4 %

Im Geschäftsjahr 2025 betrug der Betriebsertrag der Rega 233,1 Millionen Franken. Demgegenüber stand ein Betriebsaufwand von 201,8 Millionen Franken. Daraus resultiert ein positives Betriebsergebnis von 31,3 Millionen Franken. Das Jahresergebnis beträgt 56,5 Millionen Franken. Im Jahr 2025 erhielt die Rega Gönnerbeiträge, Spenden und Nachlässe in der Höhe von 148,8 Millionen Franken; diese deckten 63,4 Prozent der Gesamtkosten. Die übrigen 36,6 Prozent übernehmen Kranken-, Unfall- und Reiseversicherer in Form von Zahlungen für geleistete Einsätze. Entsprechend ihren strategischen Zielen ist die Rega zu fast 100 Prozent eigenfinanziert und benötigt für die Finanzierung ihrer Investitionen kein Fremdkapital.

Die wichtigsten Kennzahlen des Jahres 2025

	2025
Organisierte Einsätze Helikopter	15265
Organisierte Einsätze Flächenflugzeuge	1368
Übrige Einsätze ¹	3830
Gönnerbeiträge, Spenden und Nachlässe (Mio. CHF)	148,8
Anzahl Gönnerinnen und Gönner (Mio.)	3,7
Anzahl Mitarbeitende ²	461
Betriebsertrag (Mio. CHF)	233,1
Betriebsaufwand (Mio. CHF)	201,8
Betriebsergebnis (Mio. CHF)	31,3
Bilanzsumme (Mio. CHF)	787,9

¹ Übrige Einsätze: Transporte mit Ambulanzen, Einsätze zugunsten Alpine Rettung Schweiz, Spéléo-Secours, Redog etc.

² Vollzeitstellen per Ende Dezember inkl. Tochtergesellschaften und Stiftungen



Die ausführliche Jahresrechnung finden Sie unter: report.rega.ch

Corporate Governance



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, von der finanziellen Leistungsfähigkeit, der sozialen Stellung, der Nationalität, der Rasse, dem Glauben oder der politischen Überzeugung.

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

Stiftungsrat

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

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

Ausschuss des Stiftungsrates

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

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

Weiter nehmen die Mitglieder des Ausschusses die Aufgabe und Verantwortung in den

Verwaltungsräten der Tochtergesellschaften Swiss Air Ambulance Ltd. und Airmed AG wahr.

Geschäftsleitung

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

Aufgaben und Arbeitsweise der ständigen Kommissionen und des Beirates

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

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

Medizinische Kommission

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

Die Medizinische Kommission ist beratendes Organ des Stiftungsrates und des Chefarztes. Sie behandelt und prüft Fachfragen aus

dem Bereich der Notfall- und Rettungsmedizin, die in die Zuständigkeit des Stiftungsrates fallen, bevor dieser darüber befindet. Bei der Ausarbeitung von medizinischen Richtlinien und Qualitätskontrollen unterstützt die Kommission den Ärztlichen Dienst der Rega.

Finanzkommission

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

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

Beirat der Partnerorganisationen

Im Beirat sind unter dem Vorsitz von Franz Stämpfli folgende Partnerorganisationen vertreten: Alpine Rettung Schweiz, kommerzielle Helikopterbetriebe, 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 Kompetenz- und Unterschriftenregelung erlassen. Deren Einhaltung wird durch interne und externe Kontrollen überprüft.

Risikomanagement – Internes Kontrollsystem IKS

Die hohe Komplexität der medizinischen Notfallrettung, gepaart mit den strengen luftrechtlichen Auflagen, sowie die Anforderungen des Obligationenrechts erfordern einen strukturierten Umgang mit Risiken. Die Rega hat die Anforderungen aus dem IKS (Internes

Kontrollsystem) und dem Safety und Quality Management zu einem integrierten Risikomanagement zusammengefasst, um die Risiken ganzheitlich zu erfassen und Synergien zu nutzen.

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

Beteiligungen der Rega

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

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

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

Entschädigungen des Stiftungsrates

Die Entschädigung des Stiftungsrates richtet sich nach dem durch die Eidgenössische Stiftungsaufsicht genehmigten Reglement. Mit den Entschädigungen (Pauschalen, Sitzungsgelder und Spesen) ist ein Teil der Aufwendungen der Stiftungsräte für Sitzungsvorbereitungen, Aktenstudium und Sitzungen im Stiftungsrat, im Stiftungsratsausschuss, in Fach- und Ad-hoc-Kommissionen, im Beirat, in den Partnerorganisationen, den Vorsorge-Stiftungen und den übrigen Gesellschaften, bei denen die Rega Beteiligungen hält, abgegolten. Sämtliche Entschädigungen des Stiftungsrates und von 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 23. August 2023 ohne jegliche Beanstandungen.



Stiftungsrat



Michael Hobmeier
Präsident



Christian Kern
Vizepräsident



Patrizia Pesenti
Mitglied Ausschuss



Paul Hälg
Mitglied Ausschuss



Josef Meier
Mitglied Ausschuss



Heidi Hanselmann
Stiftungsrätin



Adrian Amstutz
Stiftungsrat



Franz Stämpfli
Stiftungsrat



Thomas Holderegger
Stiftungsrat



Markus Furrer
Stiftungsrat



Thomas von Wyl
Stiftungsrat



Petra Gössi
Stiftungsrätin



Gabriele Casso
Stiftungsrat



Richard Brogle
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

Josef Meier, Wettingen, seit 2013 Mitglied
des Ausschusses

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

Heidi Hanselmann, Walenstadt, seit 2010

Adrian Amstutz, Schwanden, seit 2013

Franz Stämpfli, Innertkirchen, seit 2015

Thomas Holderegger, Waldstatt, seit 2015

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

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

Petra Gössi, Küsnacht am Rigi, seit 2023

Gabriele Casso, Prof. Dr. med., Sorengo,
seit 2023

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

Medizinische Kommission

Christian Kern, Prof. Dr. med., Vorsitz

Gabriele Casso, 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

Stefan Goerre, Dr. med., Vertreter Schweizer
Alpen-Club SAC

Andy Scheurer, Vertreter Spéléo-Secours

Richard Schmidt, Vertreter Polizei-
kommandanten

Marc Ziegler, Vertreter Seilbahnen Schweiz

Mariano Spada, Vertreter Schweizer Luftwaffe

Roman Burkart, Vertreter Sanitätsnotruf-
zentralen 144

Renato Belloli, Vertreter Swiss Helicopter
Association (SHA)

Daniel Weisskopf, Vertreter Feuerwehr
Koordination Schweiz FKS

Revisionsstelle

KPMG AG, Zürich

Geschäftsleitung



Ernst Kohler
CEO



Andreas Lüthi
Finanzchef



Roland Albrecht
Chefarzt



Mario Agustoni
Leiter Helikopter Verfahren
und Training



Daniel Landert
Leiter Jet Einsatz



David Müller
Leiter Kommunikation
und Gönner



Philipp Simmen
Leiter Helikopter Einsatz



Sandro Schlegel
Leiter Stab CEO



Andres Bardill
Geschäftsführer
Alpine Rettung Schweiz

Organigramm

per 1. Januar 2026

STIFTUNGSRAT

Stiftungsrat

Ausschuss des Stiftungsrates

KOMMISSIONEN

Medizinische Kommission
Finanzkommission

GESCHÄFTSLEITUNG

CEO/Vorsitzender der GL

Ernst Kohler

Stab

Sandro Schlegel

per 1. April 2026

Medizin

Roland Albrecht

Kommunikation
und Gönner

David Müller

Jet
Einsatz

Daniel Landert

Helikopter
Einsatz

Philipp Simmen

Helikopter Verfahren
und Training

Mario Agustoni

Betrieb

Andreas Lüthi

Alpine Rettung
Schweiz

Andres Bardill

Leitbild

Die Rega bringt rasche, professionelle medizinische Hilfe aus der Luft zu Patientinnen und Patienten. Das Leitbild bildet die Orientierungsbasis für alle unsere Tätigkeiten, für unsere Leistungen, unsere Strukturen und unser Handeln.

Unsere Aufgabe

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

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

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

Unsere Grundidee

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

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

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

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

Unsere Einsatztätigkeit richtet sich nach den Grundsätzen des Roten Kreuzes.

Unsere Gönnerinnen und Gönner

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

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



Unsere Partner

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

Wir handeln als faire und verlässliche Partner.

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

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

Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind für die Erfüllung unserer Aufgabe entscheidend.

- Besondere Bedeutung haben dabei:
- die Identifikation mit der Organisation und der Aufgabe;
 - die Selbstständigkeit und die Verantwortung;
 - die Leistungsbereitschaft, die Flexibilität und die Motivation.

Wir wollen dies erreichen durch:

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

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

Unsere Werte

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

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

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

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

Meilensteine der Rega



27.4.1952

Die Gründung

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



1957

Der erste eigene Helikopter

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



1960

Selbstständig unter Fritz Bühler

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



Erste Repatriierung

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



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 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.



1952

Die Rettungsflugwacht ist einsatzbereit

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



1956

Katastrophenhilfe in den USA

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



1953

Die ersten Rettungsfallschirmspringer

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



1966

Gönnerschaft als Selbsthilfe

Kein Geld vom Bund – ein landesweiter Hilferuf ist hingegen erfolgreich. 25000 Gönnerinnen und Gönner bewahren die Rettungsflugwacht vor dem finanziellen Kollaps.



1973

Helikopter mit zwei Turbinen

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



Mit eigenem Flugzeug ins Ausland

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



1987

Nachtsichtgeräte im Helikopter

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



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.



1992

Die neue Flotte besteht aus Agustas

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



1997

Neues Rega-Center in Zürich-Kloten

Erstmals sind Hangar, Einsatzzentrale, Technik, Logistik, Gönner-Center und Administration unter einem Dach vereint.



2002

Drei neue Challenger CL-604

Drei identische Flugzeuge des kanadischen Herstellers Bombardier lösen die 15 Jahre alte bisherige Ambulanzflugzeugflotte ab.



Fünf Eurocopter EC 145

Für den Einsatz auf den Mittellandbasen beschafft die Rega beim Hersteller Eurocopter zunächst fünf geräumige Rettungshelikopter. Später kommt eine sechste Maschine dazu.



2011

Per «Blindflug» zum Inselelspital

27. Juli: Die Rega fliegt dank satellitengestützter Navigation mit dem GPS-Anflugverfahren das Berner Inselelspital bei schlechter Sicht an.



1996

Erstmals rund um die Welt

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



1984

Langstrecken-Ambulanzflugzeug

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



2004

Tsunami in Südostasien

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



2009

Der AgustaWestland Da Vinci wird neuer Gebirgshelikopter

Für den Einsatz auf ihren Gebirgsbasen beschafft die Rega beim Hersteller AgustaWestland elf Rettungshelikopter.

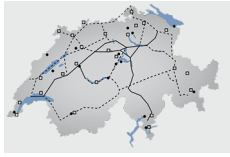


Mobile Herz-Lungen-Maschine an Bord

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



Die gesamte Geschichte der Rega finden Sie unter: rega.ch/geschichte



2016

Retten bei schlechter Sicht dank IFR-Flugroutennetz

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



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 Patientinnen und Patienten zurück in die Schweiz. Die Rega-Jets lösen die drei CL-604 ab, die seit 2002 zuverlässig im Einsatz standen.



Neue Generation Rega-Helikopter

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



2020

456 Covid-19-Patienten

transportiert die Rega während der Corona-Pandemie an Bord ihrer Luftfahrzeuge. Zudem unterstützt sie Bund und Kantone bei der Bewältigung der Pandemie mit Know-how und Infrastruktur.



Erste Notarzt-Einsatzfahrzeuge

Auf den Basen Mollis und Erstfeld erlauben sie das Ausrücken des Notarztes und der Rettungssanitäterin auch dann, wenn der Rettungshelikopter beispielsweise wetterbedingt nicht fliegen kann.



2022

Entscheid für Einheitsflotte

Im März beschafft die Rega neun H145 mit Fünfblattrotor, im Dezember wird der Kaufvertrag für zwölf weitere Helikopter dieses Typs unterzeichnet. Ab 2025 ersetzen sie die bisherige Flotte.



2025

Moderner Holzbau

Die Rega-Crew in Mollis (GL) hat ihre neue Einsatzbasis bezogen. Sie ersetzt das Containerprovisorium und bietet optimale Bedingungen, um rund um die Uhr für Menschen in Not einsatzbereit zu sein.



2014

Premiere des neuen Transportinkubators

Er kann im Jet wie auch in den Helikoptern eingesetzt werden und ermöglicht Neu- oder Frühgeborenen eine optimale medizinische Versorgung.



2021

Neu entwickelte Nacht-sichtgeräte

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



2024

Pionierleistung

Als weltweit erste Helikopterbetreiberin hat die Rega die Bewilligung erhalten, ein neues, hoch präzises Instrumentenflugverfahren zu nutzen.



2023

Neue Flugsimulatoren

Die beiden neu entwickelten Simulatoren für Helikopter und Jet ermöglichen den Cockpitcrews, ihre Trainings in der Schweiz zu absolvieren.

Den Jahresbericht finden Sie auch online unter report.rega.ch

Rega-Center

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

Rega 1, Zürich

Überlandstrasse 299, 8600 Dübendorf
Telefon 044 802 20 20

Rega 2, Basel

Postfach, 4030 Basel
Telefon 061 325 29 66

Rega 3, Bern

Flugplatzstrasse 1, 3123 Belp
Telefon 031 819 65 11

Rega 4, Lausanne

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

Rega 5, Untervaz

Polenlöserweg 30a, 7204 Untervaz
Telefon 081 300 09 99

Rega 6, Locarno

Via Aeroporto 15, 6596 Gordola
Telefon 091 820 50 00

Rega 7, St. Gallen

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

Rega 8, Erstfeld

Reussstrasse 40, 6472 Erstfeld
Telefon 041 882 03 33

Rega 9, Samedan

Plazza Aviatica 6, 7503 Samedan
Telefon 081 851 04 04

Rega 10, Wilderswil

Bönigstrasse 17, 3812 Wilderswil
Telefon 033 828 90 30

Rega 12, Mollis

Flugplatz, 8753 Mollis
Telefon 055 614 55 55

Rega 14, Zweisimmen

Lischerengasse 5, 3770 Zweisimmen
Telefon 033 729 10 30

Rega 15, Genf

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

Rega 18, Sion

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

Trainingsbasis, Grenchen

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

Adresse

Schweizerische Rettungsflugwacht Rega
Postfach 1414, 8058 Zürich-Flughafen
rega.ch
Postkonto 80-637-5

Alarmnummern

Schweiz 1414
International +41 333 333 333

Contact Center

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

Mediendienst

Telefon 044 654 37 37
mediendienst@rega.ch

Impressum

Herausgeberin

Schweizerische Rettungsflugwacht Rega
Postfach 1414, 8058 Zürich-Flughafen

Redaktion Mathias Gehrig, Federica Mauri,
David Müller, Adrian Schindler, David Suchet,
Karin Zahner, Jérôme Zaugg, Corina Zellweger

Fotos Adrian Bretscher (Titelbild und diverse
Inhaltsbilder), Mathias Gehrig, Alex Itin, Gian
Kober, Daniel Landert, Tom Lüthi, Dominik Orth,
Ron Sinoimeri

Konzept/Gestaltung/Illustrationen

Source Associates AG, Zürich

Koordination Übersetzungen Martina Novak

Druck Hürzeler AG, Regensdorf

Gedruckt auf FSC-zertifiziertem Papier.
Eine PDF-Version ist auf rega.ch erhältlich.

© April 2026. Alle Rechte vorbehalten,
Abdruck mit Quellenangabe erlaubt.



