Zeitschrift: Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer
Herausgeber: Auslandschweizer-Organisation
Band: 39 (2012)
Heft: 5

Artikel: Die fliegenden Nothelfer
Autor: Hutter, Miriam
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-911214

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Die fliegenden Nothelfer

«Helden der Lüfte» wurden sie zu ihren Pionierzeiten genannt – und auch heute ist die Faszination für die Retter aus der Luft ungebrochen. Seit ihrer Gründung arbeitet die Rega daran, immer schneller und immer professioneller Hilfe zu Patienten zu bringen. Ein Porträt zum 60. Geburtstag.
Von Miriam Hutter

Ein Wander- oder Kletterunfall in den Bergen: gebrochene Glieder, Hirnerschütterung. Da muss Hilfe her. Schnell zückt ein Begleiter sein Smartphone, alarmiert die Rega. Die App schickt der Einsatzzentrale gleich die Koordinaten des Anrufers, am Telefon erzählt er, was beim Unfall passiert ist. So kann der Rettungshelikopter die Unfallstelle punktgenau anfliegen, und die Notärztin weiss bereits, was sie erwartet. Im Idealfall sieht so die moderne Luftrettung in der Schweiz aus.

Der Beginn der professionellen Luftrettung war die erfolgreiche Rettung von Mannschaft und Passagieren eines 1946 auf dem Gauligletscher abgestürzten Flugzeugs. Zwei Schweizer Militärpiloten konnten nicht nur Proviant und Hilfsmittel abwerfen, sondern schliesslich auf dem Gletscher landen und die Verunglückten sicher ins Tal bringen. Von da an experimentierte man mit verschiedenen Techniken, um mit Flugzeugen sicher auf Gletschern und Schneefeldern landen zu können.

Anfang der 50er-Jahre wird die Schweizerische Rettungsflugwacht SRFW, die Vorläuferin der Rega, gegründet. Ihre in England von der Royal Air Force ausgebildeten Rettungsfallschirmer, aber auch ihre Rettungsflugzeuge und -helikopter werden nicht nur in der Schweiz, sondern auch im Ausland eingesetzt: bei Unfällen, Lawinenkatastrophen, Überschwemmungen und sogar beim Zusammenprall zweier Flugzeuge über den Rocky Mountains. Ab 1960 ist die SRFW ein eigenständiger Verein, der 1979 in die Stiftung «Rega» überführt wird. «Rega» setzt sich aus den Namen in den Landessprachen zusammen: Rettungsflugwacht – Garde aérienne / Guardia Aerea.

In den 60er-Jahren wird der Einsatz von Helikoptern immer wichtiger, schliesslich ersetzen sie in der Bergrettung die Flugzeuge vollständig. Helikopter brauchen weniger Platz zum Landen, und sie erlauben den Schwebeflug über einer Stelle. Mithilfe von Rettungswinden können so verunglückte Bergsteiger aus steilen und sogar überhängenden Wänden gerettet werden. Die Rega entwickelt immer neue Rettungstechniken und Hilfsmittel. In den Sechziger- und Siebzigerjahren festigt sich das Prinzip, medizinische Hilfe zum Patienten zu bringen, anstatt ihn «nur» ins nächste Spital zu transportieren. So fliegen stets ein Notarzt und eine Pflegefachperson mit.

Schweizer heimholen

Schweizerinnen und Schweizer in medizinischen Notsituationen in die Heimat zu holen, gehört schon lange zu den Aufgaben der Rega. Ihren ersten Repatriierungsflug führt sie 1960 durch: Ein Patient wird per Flächenflugzeug aus Frankreich abgeholt. Den ersten grossen Einsatz im Ausland hat die Rega 1977, als sie mit einer gemieteten Super-Caravelle die Schweizer Opfer eines Busunglücks in Assuan in die Heimat fliegt. 1996 führt ein Einsatz die Rega erstmals rund um die Welt. Innert 43 Stunden repatriieren zwei Piloten, zwei Copiloten, eine Ärztin und eine Krankenschwester drei Patienten, sie landen dabei an acht verschiedenen Orten. Spektakulär war in jüngerer Zeit der Grosseinsatz nach dem Tsunami in Südostasien: Im Dezember 2004 repatriiert die Rega innert einer Woche über 60 Patienten aus Thailand und Sri Lanka, setzt dazu ihre drei Ambulanzjets, aber auch Charter- und Linienflüge ein.

Als Sektion der Schweizerischen Lebensrettungsgesellschaft und Non-Profit-Organisation sammelte die SRFW bereits 1955 Geld bei der Bevölkerung: Mit einer Einsatzdemonstration über dem Zürcher Seebecken sorgte sie für Aufsehen. Zwei Jahre später schenkte ihr der Verband Schweizerischer Konsumvereine schliesslich einen Helikopter. Das Konzept mit der Gönnerschaft, wie es heute besteht, stammt aus den 60er-Jahren: Nachdem der Bund es abgelehnt hat, den inzwischen eigenständigen Verein SRFW finanziell zu unterstützen, wendet sich dessen Präsident an die Bevölkerung. Für eine Spende von zwanzig Franken im Jahr bietet er Gönnern gratis Hilfe aus der Luft an. Heute hat die Stiftung Rega fast 2,4 Millionen Gönner. Dank der Spenden kann sie rund um die Uhr für Rettungseinsätze bereit sein. Über 14 000 Mal musste die Rega im Jahr 2011 ausrücken.

Kommerzialisierung der Luftrettung

Seit 2011 ist die Rega nicht mehr die einzige Anbieterin von Ambulanzflügen in der Schweiz. Der Touring-Club Schweiz (TCS) bietet neu ebenfalls medizinische Rück- und Überführungen von einem Spital zum andern an, sogenannte Sekundäreinsätze. Das Angebot steht aber nur TCS-Mitgliedern offen, die eine entsprechende Versicherung abschliessen. Von der Rega, welche allen in Not geratenen Menschen Hilfe aus der Luft anbietet, wurde der TCS deswegen der «Rosinenpickerei» bezichtigt. Teure Bereitschaftskosten verursachen vor allem die Primäreinsätze der Luftrettung – und diese Kosten überlasse man der Rega, schreibt der frühere Stiftungsratspräsident Albert Keller im Jahresbericht. Konsumenten- und Patientenschützer jedoch freuen sich über das Angebot des TCS. Durch Konkurrenz erhoffen sie sich tiefere Preise.

Im Mai dieses Jahres sah sich die Rega selber mit Vorwürfen wegen ihrer kommerziellen Tätigkeit konfrontiert: Schwei-

1952 Die Schweizerische Rettungsflugwacht wird als Sektion der Schweizerischen Lebensrettungsgesellschaft (SLRG) gegründet. Noch im selben Jahr kann die Einsatzbereitschaft von Helikoptern und Rettungsfallschirmern vermeldet werden.

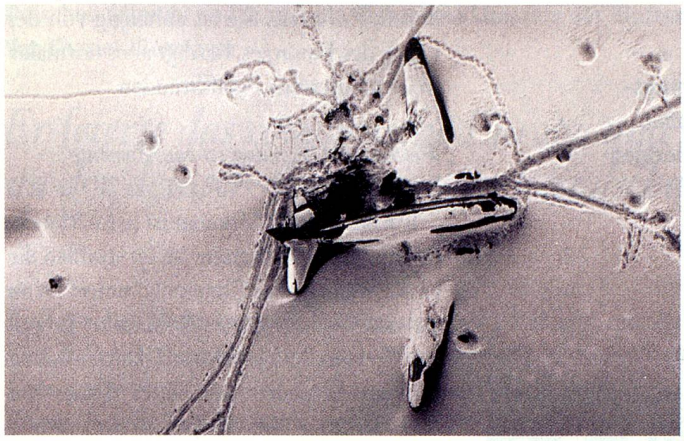
1960 Helikopterrettung wird in der Schweizer Luftrettung immer wichtiger. Die Schweizerische Rettungsflugwacht (Rega) löst sich von ihrer Mutterorganisation SLRG ab und wird ein eigenständiger Verein. Der erste Repatriierungsflug (aus Frankreich) wird durchgeführt.

1966 Die laufenden Kosten der Helikopterrettungen übersteigen langsam die Möglichkeiten der Rettungsflugwacht. Als der Bundesrat die Unterstützung durch öffentliche Gelder ablehnt, wendet sich der Verein an die Bevölkerung. Mit den Spenden gegen das Versprechen auf Gratisleistungen wird das Prinzip der Gönnerschaft geboren.

1971 Am 4. Juni erhält die Rettungsflugwacht ihren ersten

ausschliesslich mit Gönnergeldern finanzierten Helikopter, eine Alouette III.

Foto: Rega



Die 1946 abgestürzte US-Maschine Dakota C-53 auf den Gaudigletscher

Im Cockpit eines Helikopters bei einem Nachtflug

Transport eines Neugeborenen im Brutkasten von einem Spital zum andern

Einsatz bei Verkehrsunfällen: Oft wird die Rega von der Polizei gerufen

zer Medien machten publik, dass die Rega ihre Ambulanzjets auch für Auftragsflüge ohne Schweizer Beteiligung einsetzt, und dabei ab und zu ausländische Soldaten aus Kriegsgebieten in ihre Heimat transportiert. Die Rega fliegt in der Tat im Auftrag internationaler Versicherungen solche Einsätze, wenn diese medizinisch notwendig sind. Für sie gebe es nur Patienten, ob mit oder ohne Uniform, heisst es bei der Rega. Sie betont auch, dass in diesen Fällen den Auftraggebern die vollen Kosten, inklusive Unterhalts- und Amortisationskosten der Flugzeuge, verrechnet werden. Gönnergelder würden nie für Auftragsflüge verwendet. Die Stiftungsaufsicht gab der Rega recht und entlastete sie vom Vorwurf des «Missbrauchs des Schweizer Kreuzes» und Missachtung ihres Stiftungszwecks.

Gönner halten die Rega in der Luft

2007 wurde die Rega in einer Studie des Marktforschungsinstituts IHA-GfK in Hergiswil zur «beliebtesten Marke der Schweiz» erkoren. Dass die Rega grosse Sympathie in der Bevölkerung geniesst, zeigen die Beiträge ihrer Gönner: Die 2,4 Millionen Gönner, Einzelpersonen und Familien, finanzieren die Stiftung zu rund 60 Prozent, den Rest ihres Budgets erwirtschaftet die Rega mit Rettungseinsätzen, die von den Kunden bezahlt werden. Beiträge vom Bund erhält sie auch heute nicht.

MIRIAM HUTTER ist Volontärin bei der «Schweizer Revue»

GÖNNERSCHAFT IM AUSLAND

Schweizerinnen und Schweizer mit Wohnsitz im Ausland können auch Gönner der Rega werden. Sie profitieren dadurch von folgenden Hilfeleistungen:

- Rettungsflüge innerhalb der Schweiz
- Telefonische Beratung bei medizinischen Problemen im Ausland
- Medizinisch notwendige Repatriierungsflüge in die Schweiz

Als Dank für die finanzielle Unterstützung kann die Rega ihren Gönnern die Kosten für solche Einsätze erlassen, wenn Dritte (Versicherungen) diese nicht übernehmen.

Weitere Angaben: www.rega.ch -> Menü «Rega unterstützen»

1973 Die Rega kauft den ersten zivilen Ambulanzjet für Repatriierungsflüge. Ein Rettungshelikopter ist inzwischen auf dem Dach des Zürcher Kinderspitals stationiert; er wird auch «Baby-Helikopter» genannt.

1979 Der Verein Schweizerische Rettungsflugwacht wird in eine gemeinnützige Stiftung überführt. Die Organisation heisst nun offiziell «Rega».

1981 Die Rega, das Schweizerische Katastrophenhilfekorps, die Rettungstruppen der Schweizer Armee und der Schweizerische Verein für Katastrophenhunde bilden zusammen die «Rettungskette», welche bei Erdbeben Soforthilfe leistet. Ihr erster Einsatz: 1982 in Nordjemen.

1997 Das neue Rega-Center am Flughafen Zürich beherbergt u.a. die Einsatzzentrale und den Hangar der Ambulanzjets. Für die Luftrettung in der Schweiz gilt neu die Notrufnummer 1414.