

Sicherheitsbericht 2025

gemäß § 19 UUG 2005

Wien, 2026

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:
Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur,
Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Wien, 2026. Stand: 14. September 2026

Copyright und Haftung:

Auszugsweiser Abdruck ist nur mit Quellenangabe gestattet, alle sonstigen Rechte sind ohne schriftliche Zustimmung des Medieninhabers unzulässig.

Im Falle der Erweiterung der Informationsgrundlage behält sich die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes das Recht zur Ergänzung des gegenständlichen Sicherheitsberichtes vor.

Alle datenschutzrechtlichen Informationen finden Sie unter folgendem Link:

bmimi.gv.at/impressum/daten.html.

Rückmeldungen: Ihre Überlegungen zu dieser Publikation übermitteln Sie bitte an sub@bmimi.gv.at.

Vorwort

Gemäß dem internationalen Standard in der Unfallursachenforschung sowie auf Basis der Konzepte und Strategien der Verkehrssicherheitspolitik der Europäischen Union und den darauf basierenden gemeinschaftsrechtlichen Verpflichtungen sollen Unfälle und Störungen durch eine ständig eingerichtete unabhängige Stelle untersucht werden, um aus Fehlern zu lernen, Wiederholungen zu vermeiden und dadurch einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu leisten.

Diese Aufgabe obliegt in Österreich gemäß Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005, BGBl. I Nr. 123/2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 50/2025, der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (kurz „SUB“), einer nachgeordneten Dienststelle des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (kurz „BMIMI“).

Gemäß § 19 UUG 2005 hat die SUB einen ausführlichen Bericht über ihre Tätigkeiten im jeweils vorangegangenen Jahr zu erstellen und diesen bis 30. September jeden Jahres zu veröffentlichen sowie dem Nationalrat zu übermitteln. Dieser Bericht dient auch der Unterrichtung der Öffentlichkeit über das allgemeine Flugsicherheitsniveau gemäß Art. 4 Abs. 5 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010.

Der gegenständliche Sicherheitsbericht 2025 enthält die wesentlichen Zahlen und Fakten über die Untersuchungstätigkeiten der SUB in den Bereichen Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen und Zivilluftfahrt im Jahr 2025.

Für weiterführende Informationen stehen die Mitarbeitenden der SUB sowie die Website der SUB (bmimi.gv.at/sub) zur Verfügung.

Verkehrssicherheitsarbeit ist sowohl ethisch geboten, um mithilfe der gewonnenen Erkenntnisse menschliches Leid zu verhindern, als auch volkswirtschaftlich notwendig, um Ressourcenverschwendung zu vermeiden.

Für den Inhalt verantwortlich

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes – SUB

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Tel.: +43 (1) 71162 65 9000

E-Mail: sub@bmimi.gv.at

Inhalt

Vorwort	3
Inhalt	4
Struktur, Funktion, Personal, Unabhängigkeit.....	6
Aufgaben	8
Zusammenfassung	9
Allgemeines	9
Trends	10
SUB-Bereich Schiene	10
SUB-Bereich Schifffahrt	12
SUB-Bereich Seilbahnen	13
SUB-Bereich Zivilluftfahrt	14
Mission Statement	21
Zielerreichung.....	21
Strategie	21
Anhang A – SUB-Bereich Schiene, Schifffahrt und Seilbahnen	22
1 Zuständigkeiten.....	23
1.1 SUB-Bereich Schiene.....	23
1.2 SUB-Bereich Schifffahrt (einschließlich Seeverkehr)	23
1.3 SUB-Bereich Seilbahnen	23
2 Untersuchungen	25
2.1 Untersuchungsberichte veröffentlicht 2025	25
2.2 Eingeleitete Sicherheitsuntersuchungen 2025.....	26
2.3 Vorfallinformationen 2025	27
3 Tätigkeiten 2025 – SUB-Bereich Schiene	29
4 Tätigkeiten 2025 – SUB-Bereich Schifffahrt	30
5 Tätigkeiten 2025 – SUB-Bereich Seilbahnen	31
6 Vorfallstatistik 2025 – SUB-Bereich Schiene	32
7 Vorfallstatistik 2025 – SUB-Bereich Schifffahrt	40
7.1 Zusammenfassung maritime Vorfälle gemäß RL 2009/18/EG	42
8 Vorfallstatistik 2025 – SUB-Bereich Seilbahnen	43
9 Sicherheitsempfehlungen	45

9.1 SUB-Bereich Schiene	45
9.2 SUB-Bereich Schifffahrt	49
9.3 SUB-Bereich Seilbahnen	49
Anhang B – SUB-Bereich Zivilluftfahrt.....	50
10 Zuständigkeiten	51
11 Untersuchungen	52
11.1 Untersuchungsberichte veröffentlicht 2025	52
11.1.1 Abschlussberichte und Zwischenberichte	52
11.1.2 Vorläufige Berichte	70
11.2 Eingeleitete Sicherheitsuntersuchungen 2025.....	72
12 Statistik SUB-Bereich Zivilluftfahrt	73
12.1 Datenbank ECCAIRS	73
12.2 Nationale Datenbank.....	74
13 Tätigkeiten 2025 – SUB-Bereich Zivilluftfahrt	78
14 Vorfallstatistik 2025 – SUB-Bereich Zivilluftfahrt	83
15 Sicherheitsempfehlungen	86
Tabellenverzeichnis.....	88
Abbildungsverzeichnis.....	91
Verzeichnis der Regelwerke	92
Definitionen.....	96
Abkürzungen.....	104

Struktur, Funktion, Personal, Unabhängigkeit

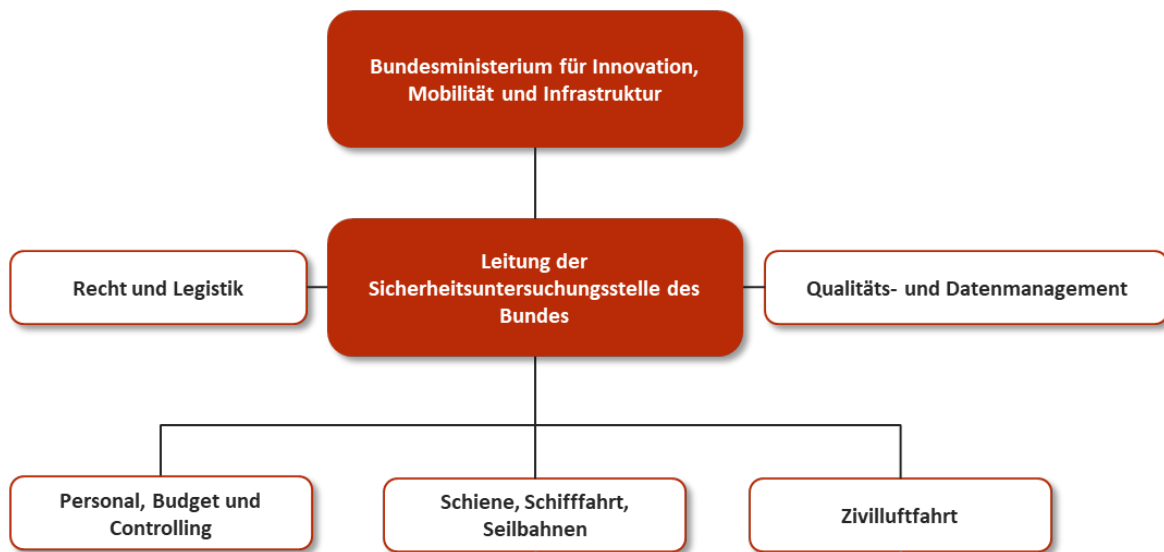
Die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (SUB) umfasst die Bereiche Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen und Zivilluftfahrt, wodurch bei den Sicherheitsuntersuchungen Synergie- und Einsparungseffekte erreicht werden.

Die SUB ist in Übereinstimmung mit den Anforderungen des Unionsrechts und der österreichischen Rechtslage funktionell und organisatorisch unabhängig von allen Behörden und Parteien, öffentlichen und privaten Stellen, deren Interessen mit den Aufgaben der SUB kollidieren könnten.

Die SUB wurde mit ausreichenden Mitteln ausgestattet, sodass sie ihre Aufgaben unabhängig wahrnehmen kann und in der Lage ist, eine umfassende Sicherheitsuntersuchung von Vorfällen entweder selbst durchzuführen oder eine Sicherheitsuntersuchung zu beaufsichtigen.

Die SUB ist eine nachgeordnete Dienststelle des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur.

Abbildung 1 Aufbauorganisation der SUB



Mit Stand 31. Dezember 2025 verfügte die SUB über nachstehendes Personal:

- 1 Leiter:in
- 1 Bereichsleiter:in Zivilluftfahrt
- 1 Bereichsleiter:in Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen
- 16 Untersuchungsbeauftragte/-leiter:innen
- 8 Administrativkräfte (Recht und Legistik, QM, Zentrale Dienste, Kompetenzzentrum Datenbanken, Assistenz)

Aufgaben

Zur zentralen Aufgabenstellung der SUB zählen:

- die Untersuchung von Unfällen und Störungen durch ein qualifiziertes Untersuchungsverfahren,
- die Feststellung der möglichen Ursachen und
- erforderlichenfalls die Ausarbeitung von Sicherheitsempfehlungen als Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Die Untersuchung dient ausdrücklich **nicht der Klärung von Schuld- oder Haftungsfragen**, Untersuchungsberichte dürfen dazu **keine Feststellungen** treffen.

Zusammenfassung

Allgemeines

Der gegenständliche Sicherheitsbericht gemäß § 19 UUG 2005 basiert auf den der SUB gemeldeten Zahlen und Daten über meldepflichtige Vorfälle, die sich im Berichtsjahr 2025 in den Fachbereichen Schiene, Schifffahrt, Seilbahnen und Zivilluftfahrt ereignet haben.

Meldungen an die SUB für den Fachbereich Zivilluftfahrt gemäß Art. 9 Abs. 1 Verordnung Nr. 996/2010 sind gemäß § 22 Abs. 6 UUG 2005 bei der zentralen Meldestelle der ACG einzubringen.

Die zentrale Aufgabenstellung der SUB ist die Untersuchung von Unfällen und Störungen durch ein qualifiziertes Untersuchungsverfahren, die Feststellung der möglichen Ursachen und die Ausarbeitung von Sicherheitsempfehlungen als Vorschläge zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

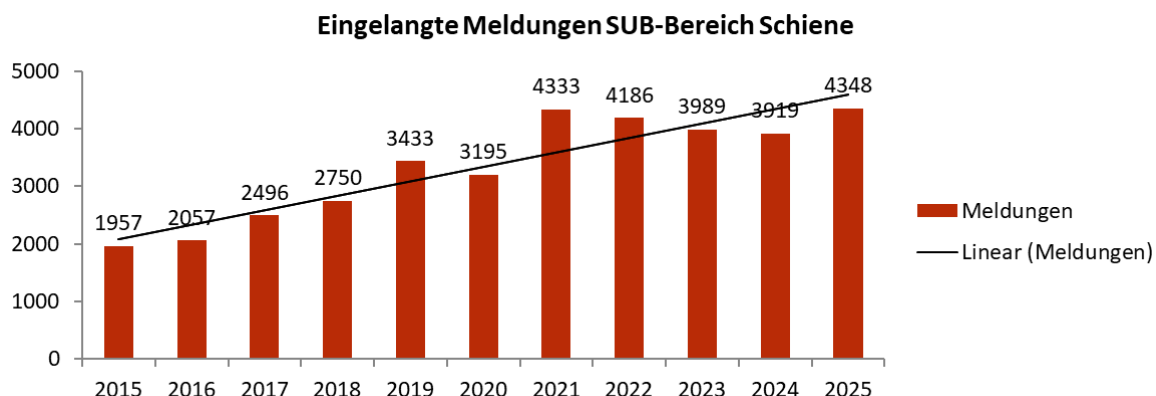
Die SUB hat ihre Aufgaben funktionell und organisatorisch unabhängig von allen Behörden und Parteien, sowie öffentlichen und privaten Stellen, deren Interessen mit den Aufgaben der SUB kollidieren könnten, zu besorgen.

Trends

SUB-Bereich Schiene

Im Jahr 2025 gingen im SUB-Bereich Schiene insgesamt 4348 Meldungen (vgl. Abbildung 2) ein. Hiervon wurden 1467 Meldungen von der SUB als Unfälle, 2446 als Störungen und 439 als sonstige Ereignisse (keine Meldepflicht gemäß § 19c Eisenbahngesetz – EisbG 1957, BGBl. Nr. 60/1957 idF BGBl. Nr. 231/2021) bewertet. Gemäß § 20 UUG 2005 hat die SUB eine Statistik über die ihr gemeldeten Vorfälle zu führen. Es gibt eine Vielzahl von Vorfällen, die zwar nicht meldepflichtig sind, jedoch trotzdem an die SUB gemeldet wurden und deshalb ebenfalls in der Datenbank zur statistischen Auswertung im Jahr 2025 erfasst wurden.

Abbildung 2 Eingelangte Meldungen SUB-Schiene



Ab dem Jahr 2017 wurden auch nicht meldepflichtige Vorfälle in die Statistik aufgenommen.

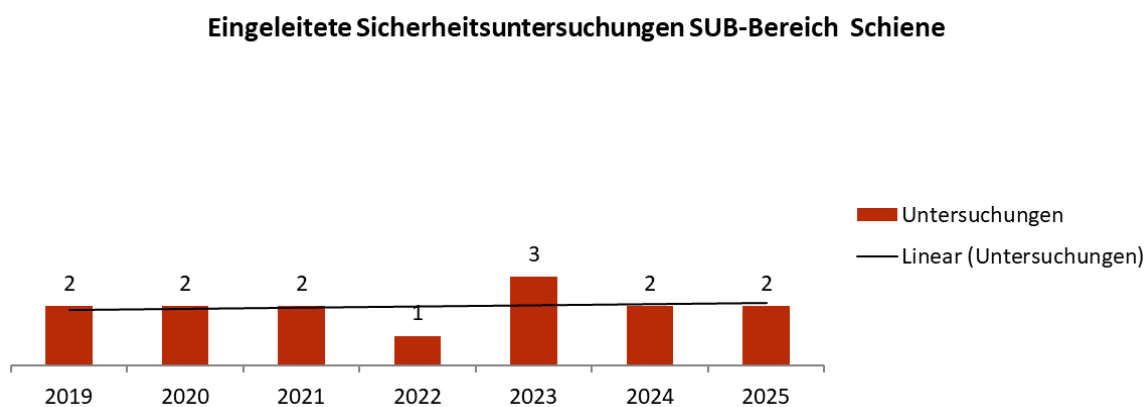
Die Gesamtzahl der gemeldeten Vorfälle ist gegenüber dem Vergleichszeitraum 2024 gestiegen. Dieser Anstieg ist sowohl auf die verbesserte Meldekultur als auch auf Änderungen im internen Klassifikationssystem zurückzuführen. (vgl. Abbildung 2).

Im Jahr 2025 wurden insgesamt zwei Sicherheitsuntersuchungen im Bereich Schiene eingeleitet. Sicherheitsuntersuchungen werden bei schweren Unfällen gemäß § 5 Abs. 3

UUG 2005 eingeleitet, bei denen gemäß § 9 Abs. 2 UUG 2005 Untersuchungspflicht besteht. Darüber hinaus ist eine Sicherheitsuntersuchung von Vorfällen, die keine schweren Unfälle sind, immer dann durchzuführen, wenn zu erwarten ist, dass eine Sicherheitsuntersuchung neue Erkenntnisse zur Vermeidung künftiger Vorfälle bringt. (vgl. § 9 UUG 2005)

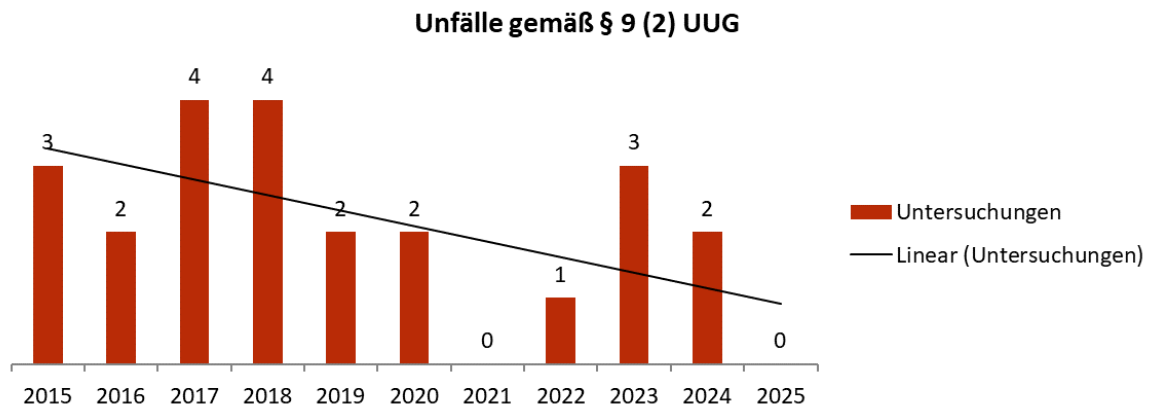
Die Art und der Umfang einer Sicherheitsuntersuchung richten sich nach der Schwere des Vorfalls und nach den aus der Sicherheitsuntersuchung zu gewinnenden Erkenntnissen für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit. (vgl. § 6 Abs. 2 UUG 2005)

Abbildung 3 Anzahl der eingeleiteten Sicherheitsuntersuchungen SUB-Schiene



Die Anzahl untersuchungspflichtiger Vorfälle gemäß § 9 Abs. 2 UUG 2005 ist generell niedrig, was auf ein hohes Sicherheitsniveau im Verkehrsbereich Schiene zurückzuführen ist. (vgl. Abbildung 3)

Abbildung 4 Unfälle gemäß § 9 Abs.2 UUG 2005 SUB-Bereich Schiene



Gemäß § 9 Abs. 2 UUG 2005 ereigneten sich im Jahr 2025 keine untersuchungspflichtigen Vorfälle. In einem längeren Beobachtungszeitraum zeigt sich, wie in Abbildung 4 dargestellt, keine signifikante Veränderung in Hinblick auf die Anzahl von untersuchungspflichtigen Vorfällen.

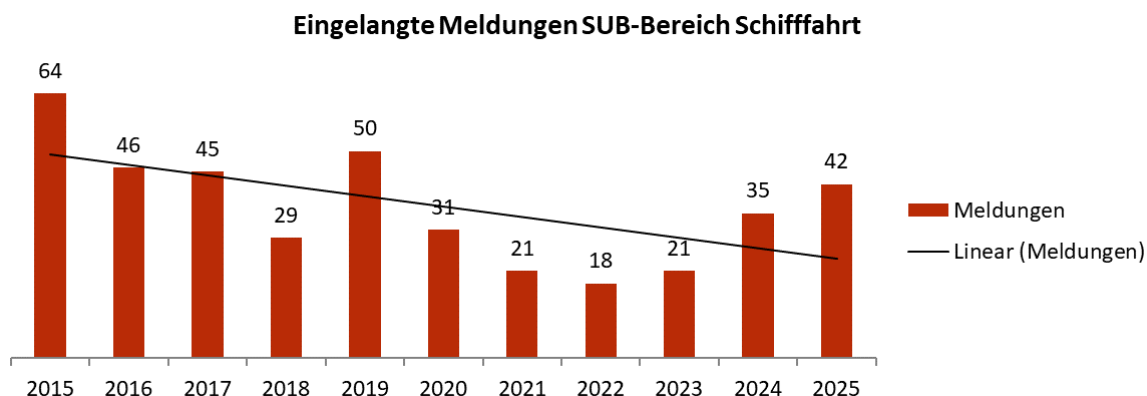
In zwei Fällen wurden im Jahr 2025 eine Sicherheitsuntersuchung eingeleitet, da hier Erkenntnisse zur Vermeidung zukünftig ähnlich gelagerter Vorfälle zu erwarten waren. Eine Übersicht über die eingeleiteten Untersuchungen ist unter Kapitel 2.2 zu finden.

SUB-Bereich Schifffahrt

Bei der Anzahl der gemeldeten Vorfälle 2025 ist – insbesondere bei den gemeldeten Unfällen – gegenüber dem Vergleichszeitraum 2024 ein konstant leichter Anstieg zu verzeichnen. Der Rückgang der gemeldeten Unfälle im Zeitraum 2020 bis 2023 ist auf die Folgen der COVID-19 Pandemie zurückzuführen. (vgl. Abbildung 5)

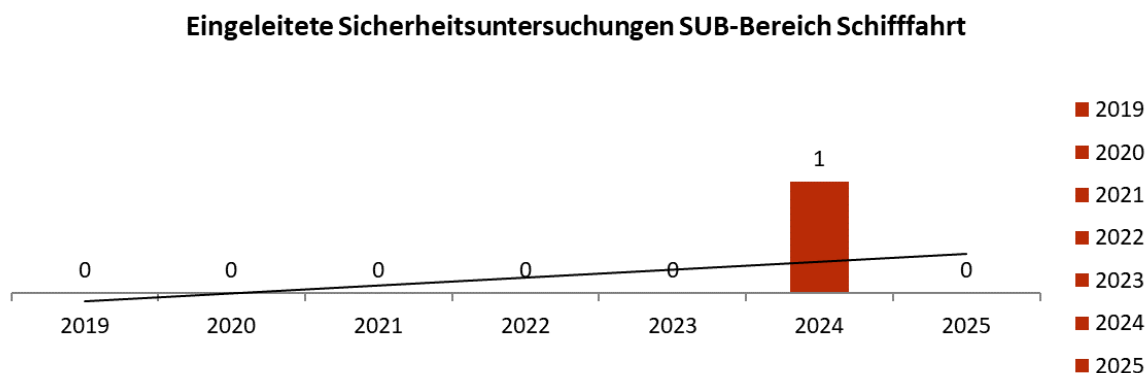
Die hohe Anzahl an Vorfällen im Jahr 2015 lässt sich auf Bauarbeiten im Bereich der Wiener Praterbrücke zurückführen. Hierbei kam es zu Arbeiten bei der Verlegung der Fahrtrinne und dadurch wurde vermehrt Kontakte von Schiffen mit dem Untergrund gemeldet.

Abbildung 5 Eingelangte Meldungen SUB-Bereich Schifffahrt



Im Jahr 2025 haben sich im Bereich Schifffahrt keine untersuchungspflichtigen Vorfälle ereignet. Es wurden jedoch in drei Fällen Erhebungen durchgeführt und Vorfallinformationen erstellt, nach Abwägung der gewonnenen Erkenntnisse aber keine Sicherheitsuntersuchung eingeleitet.

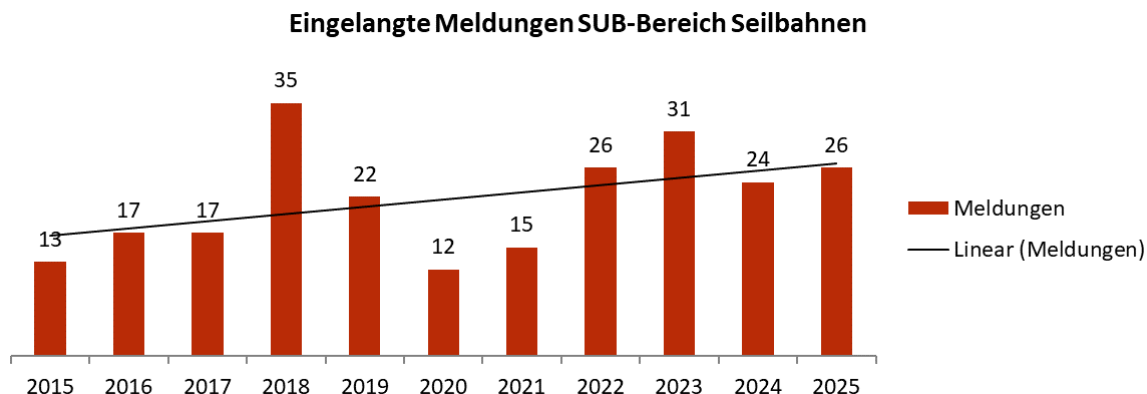
Abbildung 6 Anzahl der Sicherheitsuntersuchungen SUB-Bereich Schifffahrt



SUB-Bereich Seilbahnen

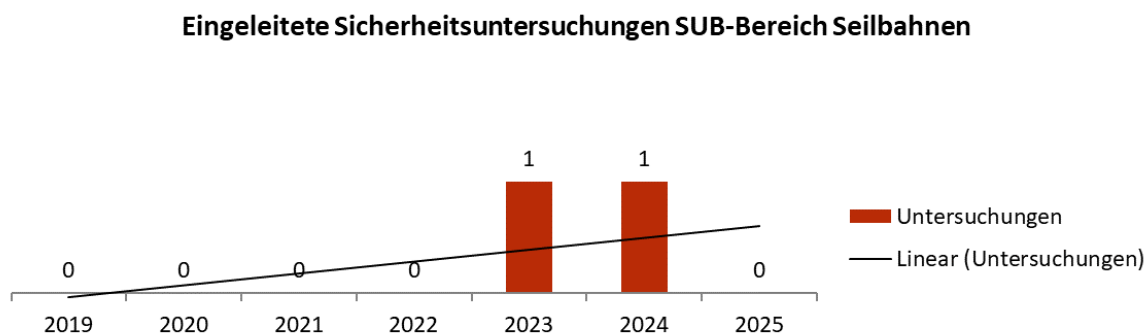
Die Anzahl der gemeldeten Vorfälle 2025 im SUB-Bereich Seilbahn ist gegenüber dem Vergleichszeitraum 2024 leicht gestiegen. Bei näherer Betrachtung der eingelangten Meldungen zeigt sich jedoch keine signifikante Zunahme an sicherheitskritischen Vorfällen. (vgl. Abbildung 7)

Abbildung 7 Eingelangte Meldungen SUB-Bereich Seilbahnen



Im Jahr 2025 haben sich keine Vorfälle ereignet, die aufgrund rechtlicher Bestimmungen untersuchungspflichtig waren (vgl. Abbildung 8). Es wurden in einem Fall Erhebungen durchgeführt und eine Vorfallinformation erstellt, nach Abwägung der gewonnenen Erkenntnisse aber keine Sicherheitsuntersuchung eingeleitet.

Abbildung 8 Anzahl der eingeleiteten Sicherheitsuntersuchungen SUB-Bereich Seilbahnen



SUB-Bereich Zivilluftfahrt

Hinsichtlich des Begriffs „Zivilluftfahrt“ wird in § 21 Abs. 1 Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005, BGBl. I Nr. 123/2005 idgF, auf die Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 verwiesen. Die Verordnung (EU) Nr. 996/2010 gilt nicht für Sicherheitsuntersuchungen von Unfällen und schweren Störungen mit Luftfahrzeugen, die

einer militär-, zoll- oder polizeidienstlichen Verwendung oder ähnlichen Zwecken dienen, es sei denn, der betreffende Mitgliedstaat hat dies im Einklang mit Art. 5 Abs. 4 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 und den nationalen Rechtsvorschriften so bestimmt (Art. 3 Abs. 3 Verordnung (EU) Nr. 996/2010). Das UUG 2005 enthält keine diesbezüglichen Regelungen.

Im Gegensatz zur Verordnung (EU) Nr. 996/2010 wird im Luftfahrtgesetz – LFG 1957, BGBl. Nr. 253/1957 idF, die Zivilluftfahrt begrifflich als die gesamte Luftfahrt mit Ausnahme der Militärluftfahrt definiert (§ 1 LFG 1957).

Bei der Darstellung der gemeldeten Vorfälle im Bereich der Zivilluftfahrt im Jahr 2025 werden nunmehr ausschließlich Vorfälle mit Luftfahrzeugen einbezogen, die im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 keiner militär-, zoll- oder polizeidienstlichen Verwendung oder ähnlichen Zwecken dienen. Es wird sohin nicht mehr wie in den Jahren 2012 bis 2021 zwischen Zivilluftfahrzeugen und Militärluftfahrzeugen im Sinne des Luftfahrtgesetzes – LFG 1957 unterschieden.

Im Bereich Zivilluftfahrt erreichte die Anzahl der bei der zentralen Meldestelle der ACG eingebrachten Meldungen über Vorfälle im Jahr 2025 mit 11505 Vorfällen ein neues Maximum seit Inkrafttreten des § 136 LFG 1957, BGBl. Nr. 253/1957 idF BGBl. I Nr. 108/2013 (2024: 10710 Vorfälle).

Meldungen über Unfälle und schwere Störungen im österreichischen Hoheitsgebiet (Ereignisstaat Österreich) an die SUB für den Bereich der Zivilluftfahrt gemäß Art. 9 Abs. 1 Verordnung Nr. 996/2010 sind gemäß § 22 Abs. 6 UUG 2005 bei der zentralen Meldestelle der ACG einzubringen. Gemäß § 136 Abs. 4 LFG 1957, BGBl. Nr. 253/1957 idF BGBl. I Nr. 151/2021, ist die ACG verpflichtet, diese Meldungen unverzüglich an die SUB weiterzuleiten.

Seit Inkrafttreten von § 136 LFG 1957, BGBl. Nr. 253/1957 idF BGBl. I Nr. 108/2013, ist die ACG verpflichtet, alle bei ihr eingelangten Meldungen über Unfälle und schwere Störungen gemäß Art. 2 Z 1 und Z 16 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 unverzüglich an die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (§ 2 des Unfalluntersuchungsgesetzes – UUG 2005, BGBl. I Nr. 123/2005) weiterzuleiten. Diese Verpflichtung schließt auch Unfälle und schwere Störungen ein, die sich außerhalb des österreichischen Hoheitsgebiets ereignet haben.

Im Zeitraum 01. Oktober 2013 bis 31. Dezember 2023 leitete die ACG neben Meldungen über Unfälle und schwere Störungen auch Meldungen über andere Störungen, die sich im österreichischen Hoheitsgebiet oder außerhalb des österreichischen Hoheitsgebiets ereignet hatten und bei der zentralen Meldestelle der ACG eingebracht wurden, an die SUB weiter. Im Jahr 2023 wurden Meldungen über 8358 Vorfälle¹ von der ACG an die SUB weitergeleitet.

Für die Weiterleitung von Meldungen von der ACG an die SUB, welche andere Vorfälle als Unfälle und schwere Störungen betreffen und nicht gemäß § 136 Abs. 4 LFG 1957 für die SUB bestimmt sind, besteht keine Verpflichtung. Die SUB prüft, welche dieser Meldungen einen Unfall oder eine schwere Störung im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 betreffen und daher gemäß § 136 Abs. 4 LFG 1957 für die SUB bestimmt sind.

Im Jahr 2023 erfolgte die Umstellung des nationalen Meldeportals zur Meldung meldepflichtiger Ereignisse in der Zivilluftfahrt gemäß § 136 LFG 1957 von ECCAIRS 1.0/E1 (ACG Online-Meldetool) auf ECCAIRS 2.0/E2 (EU-Meldeportal [ECCAIRS2 | Report an Occurrence \(aviationreporting.eu\)](https://eccaairs2.ec.europa.eu/Report-an-Occurrence-aviationreporting.eu)).

Seit dem Jahr 2024 wird am EU-Meldeportal ein SUB-eigenes Meldeformular (E2-Webform) für die Meldung von Unfällen und schweren Störungen in Österreich an die SUB bereitgestellt.

Seither werden Meldungen über Vorfälle von der ACG an die SUB weitergeleitet, wenn diese von einer beteiligten Person², einem:einer Meldenden³, einer Organisation⁴ oder der ACG⁵ als „Unfall“ bzw. „schwere Störung“ eingestuft werden. Die SUB prüft die eingehenden Meldungen, ob in Hinblick auf die Pflicht zur Meldung von Unfällen und schweren Störungen gemäß Art. 9 Abs. 2 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 und die Verpflichtung zur Durchführung einer Untersuchung gemäß Art. 5 der Verordnung (EU) Nr.

¹ Gemäß § 21 Abs. 4 UUG 2005 gelten als Vorfälle im Bereich der Zivilluftfahrt Unfälle und Störungen gemäß Art. 2 Z 1, 7 und 16 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010. Die Meldepflicht gemäß Art. 9 Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 und § 136 Abs. 4 LFG 1957 umfasst jedoch nur Unfälle und schwere Störungen.

² Beteiligte Person im Sinne des Art. 2 Z 11 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010, z.B. ein:e Mitarbeiter:in der ACG als nationalen Zivilluftfahrtbehörde

³ Meldende:r im Sinne des Art. 2 Z 1 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014

⁴ Organisation im Sinne der des Art. 2 Z 8 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014

⁵ Zuständige Behörde im Sinne des Art. 6 Abs. 3 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014

996/2010 die Voraussetzungen erfüllt sind und legt bei Bedarf die Ereignisklasse im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 fest.

Das SUB-eigene Meldeformular wird sowohl als ONLINE-Formular als auch als DOWNLOAD-PDF-Formular am EU-Meldeportal bereitgestellt und umfasst alle Datenfelder gemäß E2-Taxonomie, welche

- die SUB benötigt, um unverzüglich die Kommission, die EASA, die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO), die betroffenen Mitgliedstaaten und Drittländer gemäß den internationalen Richtlinien und Empfehlungen⁶ über alle Unfälle und schweren Störungen, die ihr gemeldet werden, zu unterrichten (Art. 9 Abs. 2 Verordnung (EU) Nr. 996/2010);
- die SUB benötigt, um zu prüfen, ob ein gemeldeter Vorfall der Verpflichtung zur Durchführung einer Untersuchung unterliegt (Art. 5 Verordnung (EU) Nr. 996/2010);
- die Weiterleitung von Meldungen über Vorfälle an die SUB auf Meldungen über Unfälle und schwere Störungen gemäß Art. 2 Z 1 und Z 16 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 beschränken (§ 136 Abs. 4 LFG 1957);
- Ereignismeldungen nach Art. 6 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 bei Aufnahme in die nationale Datenbank für Meldungen mindestens enthalten sollten (Pflichtdatenfelder gemäß Art. 7 Abs. 1 Verordnung (EU) Nr. 376/2014).

Dadurch ist sichergestellt, dass Meldungen über Unfälle und schwere Störungen an die SUB gemäß Art 9 Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010, welche auch den Meldepflichten gemäß § 136 LFG 1957 unterliegen, in der nationalen Datenbank für Meldungen gemäß Art. 6 Abs. 6 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 gespeichert, verarbeitet und ausgewertet werden können.

Aktuelle Informationen zur Einführung von E2 in Österreich:

Austro Control GmbH - Meldewesen unter

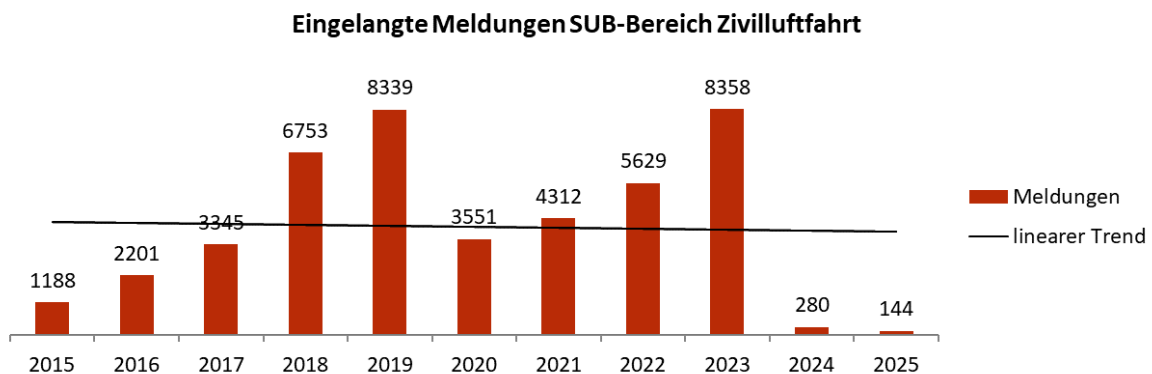
<https://www.austrocontrol.at/luftfahrtbehoerde/safety/meldewesen>.

Die im Jahr 2024 wirksam gewordenen Anpassungen im österreichischen Meldewesen haben der Pflicht zur Meldung von Unfällen und schweren Störungen in der Zivilluftfahrt in Österreich gemäß Art. 9 Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 Rechnung getragen und zur zielgerichteten Weiterleitung von Meldungen über Unfälle und schwere

⁶ Internationale Richtlinien und Empfehlungen für die Untersuchung von Flugunfällen und Störungen, die gemäß Artikel 37 des Abkommen von Chicago über die internationale Zivilluftfahrt angenommen wurden.

Störungen gemäß Art. 2 Z 1 und Z 16 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 an die SUB begetragen. Auf diese Weise konnte die Anzahl der an die SUB gemeldeten Vorfälle im Jahr 2025 gegenüber dem Jahr 2023 um mehr als 98 % verringert werden (vgl. Abbildung 9).

Abbildung 9 Eingelangte Meldungen SUB-Bereich Zivilluftfahrt⁷

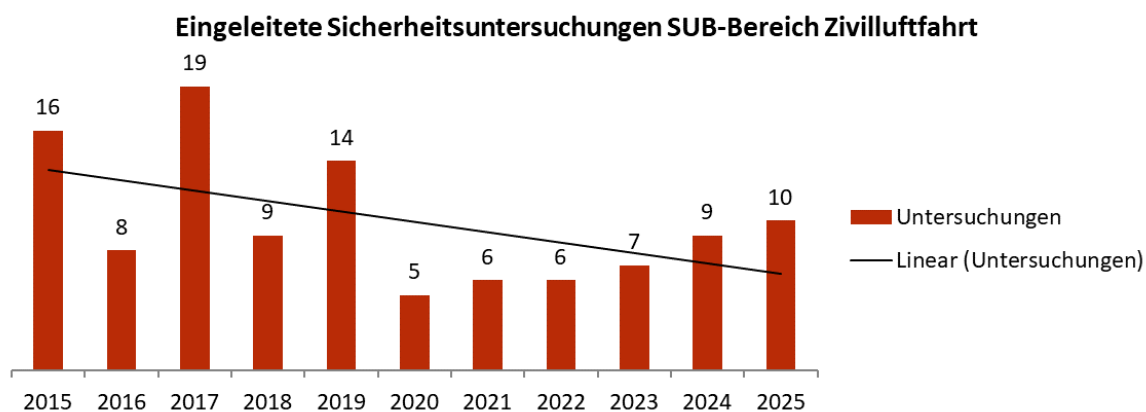


Im Jahr 2025 wurden insgesamt zehn Sicherheitsuntersuchungen im Bereich Zivilluftfahrt eingeleitet, davon entfiel eine Sicherheitsuntersuchung auf einen Vorfall, der sich im Jahr 2024 ereignet hatte. Sicherheitsuntersuchungen sind bei Unfällen gemäß Art. 2 Z 1 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 und bei schweren Störungen gemäß Art. 2 Z 16 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 einzuleiten, bei denen gemäß Art. 5 Abs. 1 und 2 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 Untersuchungspflicht besteht. Darüber hinaus wird eine Sicherheitsuntersuchung von Vorfällen, die nicht von der Verpflichtung zur Untersuchung von Unfällen und schweren Störungen umfasst sind, gemäß Art. 5 Abs. 4 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 iVm § 9 Abs. 2 zweiter Satz UUG 2005 immer dann durchgeführt, wenn zu erwarten ist, dass eine Sicherheitsuntersuchung neue Erkenntnisse zur Vermeidung künftiger Vorfälle bringt. Gemäß § 9 Abs. 4 iVm § 21 Abs. 2 UUG 2005 kann die SUB die Sicherheitsuntersuchung eines Vorfalls auch zu einem späteren Zeitpunkt einleiten, wenn Grund zu der Annahme besteht, dass eine Sicherheitsuntersuchung des Vorfalls neue Erkenntnisse zur Vermeidung künftiger Vorfälle bringt.

⁷ Die Anzahl der gemeldeten Vorfälle im Bereich Zivilluftfahrt in den Jahren 2022 bis 2025 umfasst Luftfahrzeuge im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 996/2010, die keiner militär-, zoll- oder polizeidienstlichen Verwendung oder ähnlichen Zwecken dienen. Die Anzahl der gemeldeten Vorfälle in den Jahren 2015 bis 2021 umfasst hingegen Zivilluftfahrzeuge im Sinne des Luftfahrtgesetzes 1957, BGBl. Nr. 253/1957 idgF.

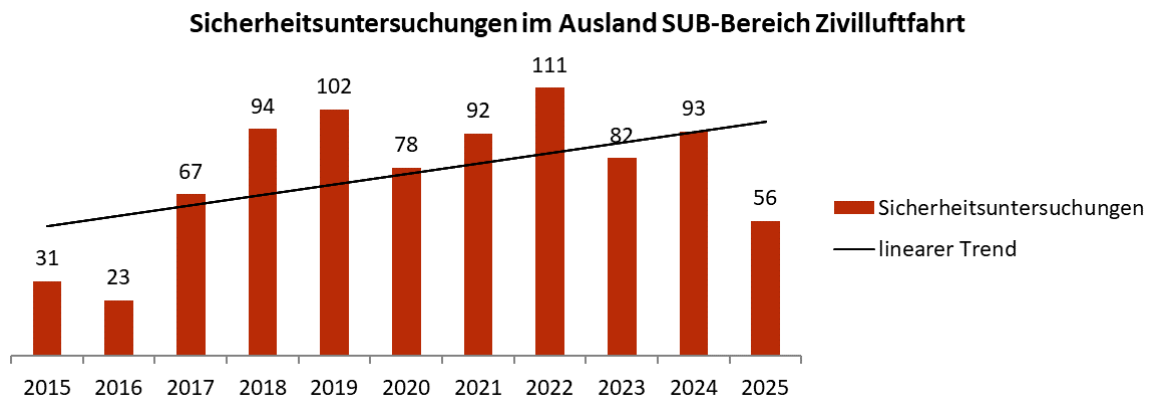
Die Anzahl der im Jahr 2025 eingeleiteten Sicherheitsuntersuchungen (vgl. Abbildung 10) ist gegenüber dem Vergleichszeitraum 2019 konstant niedrig. In einem Beobachtungszeitraum von 2015 bis 2025 zeigt sich ein fortgesetzt fallender Trend. In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass die Anzahl untersuchungspflichtiger Vorfälle (vgl. Art. 5 Abs. 1 und 2 Verordnung (EU) Nr. 996/2010), insbesondere Unfälle mit tödlich oder schwer verletzten Personen, gemessen an der Flugverkehrsdichte, generell niedrig ist. Diese Entwicklung ist auf ein hohes Sicherheitsniveau im Verkehrsbereich Zivilluftfahrt zurückzuführen.

Abbildung 10 Anzahl der eingeleiteten Sicherheitsuntersuchungen SUB-Bereich Zivilluftfahrt



Weil österreichische Unternehmen vermehrt als Hersteller von Motoren und diversen Bauteilen in der internationalen Zivilluftfahrt vertreten sind, kommt es zu einem Anstieg der Sicherheitsuntersuchungen im Ausland, an denen die SUB bei Bedarf mit sogenannten „akkreditierten Vertretern“ (Accredited Representatives, kurz „AccRep“) des Herstellungsstaates bzw. Entwurfsstaates Österreich mitwirkt oder andere Staaten bei der Durchführung von Sicherheitsuntersuchungen unterstützt. (vgl. Abbildung 11)

Abbildung 11 Mitwirkung der SUB-Bereich Zivilluftfahrt an Sicherheitsuntersuchungen im Ausland



Mission Statement

Die Mission, also der Handlungsauftrag, der sich insbesondere durch den gesetzlichen Auftrag an die SUB ergibt, lautet wie folgt:

„Die SUB als wesentlichen Faktor zur Verbesserung der Verkehrssicherheit positionieren.“

Zielerreichung

Aufgrund der durchgeführten Sicherheitsuntersuchungen und der daraus abgeleiteten Sicherheitsempfehlungen, konnte im Jahr 2025 erneut ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in den einzelnen Verkehrsbereichen geleistet werden.

Strategie

Abgeleitet von der Zielerreichung sowie dem Mission Statement wurde eine Qualitätsstrategie erarbeitet, die sicherstellen soll, dass die SUB ihre Sicherheitsuntersuchungen mit höchst möglicher Qualität mit Unterstützung von strukturierten und dokumentierten Prozessen durchführt.

Gemäß dem internationalen Standard in der Unfallursachenforschung sowie unter Zugrundelegung der Strategien der EU-Verkehrssicherheitspolitik stellt die SUB sicher, dass Vorfälle durch ein qualitätsoptimiertes, prozess- und ergebnisorientiertes Verfahren untersucht werden. Vorrangiges Ziel dabei ist die Schaffung einer Basis zur entscheidenden Verbesserung der Verkehrssicherheit durch definierte Sicherheitsempfehlungen. Die Umsetzung der Strategie wird im Rahmen der Qualitätspolitik und -ziele sichergestellt und operationalisiert.

Wien, im Jahr 2026

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

Die Leiterin

HR Dipl-HTL-Ing Bettina Bogner, BA MA

Anhang A – SUB-Bereich Schiene, Schifffahrt und Seilbahnen

1 Zuständigkeiten

1.1 SUB-Bereich Schiene

Gemäß § 5 Abs. 1 Z 1 UUG 2005 ist der Bereich „Schiene“ der Betrieb einer Haupt- und Nebenbahn (§ 4 EisbG 1957), einer Anschlussbahn (§ 7 EisbG 1957) und einer Straßenbahn, auf der Schienenfahrzeuge ausschließlich auf einem eigenen Bahnkörper verkehren (§ 5 Abs. 1 Z 2 EisbG 1957, z.B. U-Bahn in der Bundeshauptstadt Wien), einschließlich der Betrieb von Schienenfahrzeugen auf diesen genannten Bahnen.

1.2 SUB-Bereich Schifffahrt (einschließlich Seeverkehr)

Gemäß § 5 Abs. 1 Z 2 UUG 2005 ist der Bereich „Schifffahrt“ der Betrieb eines Fahrzeuges auf Wasserstraßen gemäß § 15 SchFG und der Betrieb eines österreichischen Seeschiffes gemäß § 2 Z 1 des SeeSchFG. Als Wasserstraßen im Sinne des § 15 SchFG iVm der Anlage 2 gelten:

- die Donau (einschließlich Wiener Donaukanal) mit allen Armen, Seitenkanälen, Häfen und Verzweigungen (ausgenommen die Neue Donau/Entlastungsgerinne, die Staustufen Greifenstein, Altenwörth, Melk und Abwinden)
- Teile der March mit allen Armen, Seitenkanälen, Häfen und Verzweigungen
- Teile der Enns mit allen Armen, Seitenkanälen, Häfen und Verzweigungen
- Teile der Traun mit allen Armen, Seitenkanälen, Häfen und Verzweigungen

1.3 SUB-Bereich Seilbahnen

Gemäß § 5 Abs. 1 Z 3 UUG 2005 ist der Bereich „Seilbahnen“ der Betrieb einer Eisenbahn gemäß § 2 Z 1, Z 2a und Z 2b ba und bb SeilbG 2003, idF BGBl. I Nr. 103/2003. Als Seilbahnen im Sinne dieser Bestimmungen, die zwischenzeitig durch BGBl. I Nr. 79/2018 novelliert worden sind, gelten:

- Standseilbahnen
- Seilschwebbahnen

- Pendelbahnen
- Umlaufbahnen (keine Sessellifte)
 - Kabinenbahnen
 - Sesselbahnen
 - Kombibahnen

2 Untersuchungen

In diesem Kapitel werden die von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes im Jahr 2025 im Bereich Schiene, Schifffahrt und Seilbahnen veröffentlichten Abschlussberichte und Zwischenberichte überblicksartig dargestellt. Die detaillierten Berichte können auf der Website der SUB unter der folgenden Adresse abgerufen werden: bmimi.gv.at/sub

2.1 Untersuchungsberichte veröffentlicht 2025

Zu folgenden Vorfällen wurden Untersuchungsberichte der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes im Berichtsjahr 2025 veröffentlicht:

Tabelle 1 Zugkollision Bf Sattendorf am 17. September 2024

Zugkollision	Personenzug und Güterzug
Ort, Datum	Bf Sattendorf, 17.09.2024
Hergang	Am 17. September 2024, um ca. 19:52 Uhr, kam es im Bahnhof Sattendorf im Bereich der Weiche 1, ca. im km 368,655, zu einer frontalen, seitlich versetzten Kollision zwischen dem aus dem Bahnhof ausfahrenden Zug 47238 und dem in den Bahnhof einfahrenden Zug 4329 (Flankenfahrt).
Folgen	Durch die Zugkollision wurde der:die Triebfahrzeugführer:in von Zug 4329 schwer, sowie der:die Triebfahrzeugführer:in von Zug 47238 und ein:e Reisende:r leicht verletzt. In Folge der Kollision kam es zu teilweisen Entgleisungen des Triebwagens von Zug 4329, des Triebfahrzeuges Zug 47238 und des im Zugverband an erster Stelle gereihten Wagens von Zug 47238. An beiden Zügen entstand zum Teil erheblicher Sachschaden. Der Gesamtschaden an den Fahrzeugen beläuft sich auf ca. € 2.433.350.-. Am Oberbau entstand ein Sachschaden von ca. € 50.000.-. Als weitere Folge des Unfalls kam es zu Betriebsbehinderungen auf der Strecke 40801.
Ursache	Ursächlich für die Zugkollision war eine unerlaubte Signalüberfahung des Ausfahrssignales „H3“ von Zug 47238 aufgrund der Wahrnehmung eines falschen Signalbegriffs am zuvor angekündigten Ausfahrsvorsignal „h“. Zu der falschen Wahrnehmung kam es, da die Aufmerksamkeit des:der Triebfahrzeugführer:in beim unmittelbar vor der Einfahrt in den Bahnhof Sattendorf vorzunehmenden Zugfunkwechsel von digitalem auf analogen Zugfunk lag. Dieser Zugfunkwechsel fand während der Fahrt statt. Ungünstig hinzu kam, dass beim Versuch, den Zugfunkwechsel vorzunehmen, technische Probleme auftraten. Der Fokus lag demnach beim zu lösenden

Zugkollision	Personenzug und Güterzug
	Problem und somit auch länger also gewöhnlich bei der Zugfunkumstellung. Die Örtlichkeit für die Zugfunkumstellung unmittelbar vor dem Einfahrsignal „Z“ bzw. dem Ausfahrersignal „h“ ist auch als systemischer Faktor zu betrachten, da sich diese auch bei anderen Fahrten ähnlich auswirken kann. Der Fokus der Triebfahrzeugführer:innen wird systemisch auf den während der Fahrt vorzunehmenden Zugfunkwechsel gelenkt. Ebenfalls als systemischer Faktor werden die technischen Probleme beim Zugfunkwechsel, bei der Einfahrt in den Bahnhof Sattendorf, in Fahrtrichtung 2 gesehen, gewertet. Es wurde festgestellt, dass auch bei anderen Triebfahrzeugführer:innen an dieser Stelle ähnliche technische Probleme auftraten. Diese Probleme können jederzeit zu sicherheitsbedenklichen Ablenkungen führen. Begünstigt wurde die unerlaubte Signalüberfahung durch die infrastrukturseitige Ausgestaltung des eingesetzten Zugbeeinflussungssystems und des Schutzweges, die das Erreichen des ersten Gefahrenpunktes und in weiterer Folge die Zugkollision nicht verhindern konnten. Das geforderte selbsttätige zum Halten Bringen des Zuges wäre erst viel zu spät, nach dem ersten Gefahrenpunkt erfolgt. Die infrastrukturseitige Ausgestaltung des eingesetzten Zugbeeinflussungssystems und des Schutzweges ist auch als systemischer Faktor zu betrachten, da sich diese auch bei anderen Fahrten ähnlich auswirken kann. Vergangene Vorfälle (nicht im Bahnhof Sattendorf, sondern generell) zeigten bereits, dass das Zusammenspiel aus Zugbeeinflussungssystem und Schutzweg das Erreichen des ersten Gefahrenpunktes oftmals nicht verhindern kann und somit schwere Unfälle die Folge sein können, auch wenn die infrastrukturelle Ausgestaltung des Zugbeeinflussungssystems und Schutzweges den Regelwerken entspricht.
Sicherheitsempfehlungen	A-2025/001, A-2025/002, A-2025/003, A-2025/004, A-2025/005, A-2025/006, A-2025/007, A-2025/008,
Umsetzung	Der SUB wurden bis zur Veröffentlichung dieses Sicherheitsberichts noch keine Maßnahmen gemeldet, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlungen ergriffen wurden.
Rechtliche Grundlage	§ 9 Abs. 2 UUG 2005 (Art. 20 Abs. 2 RL (EU) 2016/798)
Status der Untersuchung	Untersuchungsbericht veröffentlicht am 21.07.2025

2.2 Eingeleitete Sicherheitsuntersuchungen 2025

Folgende Sicherheitsuntersuchungen wurden im Jahr 2025 im Bereich Schiene, Schifffahrt und Seilbahnen eingeleitet.

Tabelle 2 Eingeleitete Sicherheitsuntersuchungen 2025

Datum	Vorfall	Rechtliche Grundlage
07.01.2025	EK-ZP mit LKW zw. Bf Willendorf und Bf Grünbach am Schneeberg	§ 9 Abs. 2 UUG 2005 (Art. 20 Abs. 2 RL (EU) 2016/798)
11.03.2025	Geschwindigkeitsüberschreitung Bf Ebreichsdorf	§ 9 Abs. 2 UUG 2005 (Art. 20 Abs. 2 RL (EU) 2016/798)

2.3 Vorfallinformationen 2025

Vorfallinformationen sind Vorerhebungen zu Vorfällen, welche angestellt werden, um die notwendigen Informationen für die Entscheidung, ob eine Sicherheitsuntersuchung eingeleitet wird oder nicht, zu erlangen.

Zu folgenden Vorfällen wurden im Jahr 2025 nähere Informationen eingeholt:

Tabelle 3 Vorfallinformationen 2025

Datum	Vorfall	Ort
09.01.2025	Zugentgleisung	Wien, U6 Jägerstraße/Spittelau
10.01.2025	Zugkollision	Selzthal
21.01.2025	Entgleisung Güterzug	Selzthal
11.02.2025	EK-ZP mit Fußgänger:innen	Zw. Kaltenbach und Angererbach
24.03.2025	Vermeintliche Risse an Achsen	Herzogenburg
10.04.2025	Flankenfahrt nach Signalüberfahung	Bf Wörgl Nord
12.04.2025	Entgleisung Verschub	Wien Zvbf Kledering
12.04.2025	Kollision Passagierschiff	Schleuse Ybbs
14.04.2025	EK-ZP mit Fahrrad	Kittsee
26.05.2025	EK-ZP mit LKW	Wollsdorf
31.05.2025	Kollision Sportboote	Klosterneuburg
25.06.2025	Seilentgleisung u. Evakuierung Pendelseilbahn	Dornbirn
26.07.2025	Fahrzeugstörung Personenzug (Evakuierung im Tunnel)	Hadersdorf bei Wien
31.07.2025	Entrolltes Fahrzeug mit Kollision	Vorchdorf bzw. Stadl Paura
05.12.2025	Verletzung von Personen durch in Bewegung befindliche Schienenfahrzeuge	Linz Vbf

Datum	Vorfall	Ort
06.12.2025	Entgleisung Güterzug	Fronleiten
19.12.2025	Brand Passagierschiff	Krems

3 Tätigkeiten 2025 – SUB-Bereich Schiene

Tabelle 4 Eingelangte Meldungen SUB-Schiene 2024 und 2025

Eingelangte Meldungen SUB-Schiene	2024	2025
Unfälle	1277	1467
Störungen	2230	2478
Sonstige ⁸	412	437
Gesamt	3919	4348

Tabelle 5 Untersuchungen gesamt SUB-Schiene 2024 und 2025

Untersuchungen gesamt SUB-Schiene	2024	2025
Untersuchungen vor Ort	5	2
Untersuchungen nicht vor Ort / Weiterführende Untersuchungen	8	12
Eingeleitete Sicherheitsuntersuchungen	2	2

⁸ Ereignisse für die keine Meldepflicht gemäß §19c Eisenbahngesetz – EisbG 1957 besteht und die statistisch nicht erfasst werden, über die aber eine Meldung eingegangen ist.

4 Tätigkeiten 2025 – SUB-Bereich Schifffahrt

Tabelle 6 Eingelangte Meldungen SUB-Schifffahrt 2024 und 2025

Eingelangte Meldungen SUB-Schifffahrt	2024	2025
Unfälle	19	21
Schwere Unfälle	1	-
Störungen	6	10
Schwere Störungen	9	11
Vorfälle gesamt	35	42

Tabelle 7 Untersuchungen gesamt SUB-Schifffahrt 2024 und 2025

Untersuchungen gesamt SUB-Schifffahrt	2024	2025
Untersuchungen vor Ort	-	1
Untersuchungen nicht vor Ort / Weiterführende Untersuchungen	-	3
Eingeleitete Sicherheitsuntersuchungen	1	-

5 Tätigkeiten 2025 – SUB-Bereich Seilbahnen

Tabelle 8 Eingelangte Meldungen SUB-Seilbahnen 2024 und 2025

Eingelangte Meldungen SUB-Seilbahnen	2024	2025
Unfälle	14	4
Störungen	-	1
Nicht meldepflichtig	10	21
Gesamt	24	26

Tabelle 9 Untersuchungen gesamt SUB-Seilbahnen 2024 und 2025

Untersuchungen gesamt SUB-Seilbahnen	2024	2025
Untersuchungen vor Ort	1	-
Untersuchungen nicht vor Ort / Weiterführende Untersuchungen	-	1
Eingeleitete Sicherheitsuntersuchungen	1	-

6 Vorfallstatistik 2025 – SUB-Bereich Schiene

Tabelle 10 Eingelangte Meldungen - Details 2025

Eingelangte Meldungen	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Unfälle	1467	1353	7	98	9
Störungen	2442	2418	-	5	19
Sonstige	439	429	-	4	6
Meldungen gesamt	4348	4200	7	107	34

Tabelle 11 Übersicht abgeschlossene Untersuchungen 2025

Übersicht abgeschlossene Untersuchungen 2025	Anzahl der Vorfälle	Anzahl der Opfer		Schaden in Euro (Schätzung)
		Todesfälle	Schwer verletzt	
Kollision	1	-	1	€ 2.483.350.-

Tabelle 12 Sicherheitsuntersuchungen Schiene 2021 – 2025

Vorfälle untersucht		2021	2022	2023	2024	2025	Gesamt
Unfälle/Störungen (Art. 20 RL (EU) 2016/798)	Kollision	-	-	2	1	-	3
	Kollision mit Gegenstand	-	-	-	-	-	-
	Entgleisung	-	1	1	-	-	2
	EK-Zusammenprall	2	-	-	-	1	3
	Unfall von Person durch in Bewegung befindliche Fahrzeuge	-	-	-	-	-	-
	Entrollungen	-	-	-	-	-	-
	Brände	-	-	-	1	-	1
	Gefahrgut	-	-	-	-	-	-
	Sonstiges	-	-	-	-	1	1
Gesamt		2	1	3	2	2	10

Tabelle 13 Gemeldete Unfälle nach Unfallart 2025

Gemeldete Unfälle nach Unfallart	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Brände / Explosionen Fahrzeuge	13	11	-	2	-
Entgleisung Verschub / Nebenfahrt / Sonstige Fahrt	106	58	-	47	1
Entgleisung Zug	10	9	1	-	-
Kollision Schienenfahrzeug mit Sonstiges (Objekte)	1112	1079	-	33	-
Kollision Verschub/ Nebenfahrt / Sonstige Fahrt mit Schienenfahrzeug	67	60	-	7	-

Gemeldete Unfälle nach Unfallart	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Kollision Zug mit Schienenfahrzeug	6	5	1	-	-
Schadensfälle bei der Beförderung von Gefahrgut	12	11	-	1	-
Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen	85	72	5	8	-
Verletzung / Tötung von Personen durch Schienenfahrzeuge	42	34	-	-	8
Verletzung / Tötung von Personen durch sonstige Unfälle	14	14	-	-	-

Tabelle 14 Schwere Unfälle gemäß § 5 Abs. 3 UUG 2005 im Jahr 2025

Schwere Unfälle gemäß § 5 Abs. 3 UUG 2005	Anzahl			
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	U-Bahnen
-	Im Jahr 2025 haben sich im Bereich Schiene keine schweren Unfälle gemäß § 5 Abs. 3 UUG 2005 ereignet.			

Tabelle 15 Sonstige Unfälle 2025⁹

Sonstige Unfälle	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen	7	-	-	-	-

⁹ Sonstige Unfälle: mindestens eine tödlich verletzte Person, 5 schwer verletzte Personen, Sachschaden über 2 Mio. Euro; ausgenommen Suizid/Suizidversuch

Sonstige Unfälle	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Verletzung / Tötung von Personen durch Schienenfahrzeuge	12	1	-	-	-

Tabelle 16 Gemeldete Störungen nach Störungsart 2025

Gemeldete Störungen nach Störungsart	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Achsbruch	-	-	-	-	-
Administration Sonstige	42	42	-	-	-
Betrieb Entrolltes Fahrzeug	11	11	-	-	-
Betrieb Fahrstraße/Fahrweg	30	30	-	-	-
Betrieb Fahrt ohne Voraussetzung	168	165	-	3	-
Betrieb Gefährdung Personen/Fahrten	17	17	-	-	-
Betrieb Signalüberfahung mit Gefahrpunkt	112	112	-	-	-
Betrieb Signalüberfahung ohne Gefahrpunkt	223	223	-	-	-
Betrieb Sonstige	22	22	-	-	-
Eisenbahnkreuzung Unregelmäßigkeit	63	63	-	-	-
Fahrzeug Bremse	189	187			2
Fahrzeug Gefahrgutanstand	-	-	-	-	-
Fahrzeug Ladungsanstand	703	702	-	1	-

Gemeldete Störungen nach Störungsart	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschluss- bahnen	U-Bahnen
Fahrzeug Sonstiges	212	207	-	1	4
Fahrzeug Zugtrennung	37	37	-	-	-
Infrastruktur Gleisverwerfung	58	58	-	-	-
Infrastruktur Schienenbruch	162	162	-	-	-
Infrastruktur Sonstige	23	22	-	-	1
Radbruch	-	-	-	-	-
Sonstige	9	9	-	-	-
Sonstige Bahnfrevel	238	238	-	-	-
Sonstige Stromvorfall	4	4	-	-	-
Sonstige Unerlaubtes Betreten	8	5	-	-	3
Suizid / Suizidversuch	111	102	-	-	9

Tabelle 17 Verunfallte Personen 2025 (ausgenommen Suizid/Suizidversuch)

Verunfallte Personen (ausgenommen Suizid/Suizidversuch)	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschluss- bahnen	U-Bahnen
Getötete Personen	21	16	2	-	3
Schwer verletzte Personen	42	37	-	-	5

Tabelle 18 Getötete Personen nach Unfallart 2025 (ausgenommen Suizid)

Getötete Personen nach Unfallart (ausgenommen Suizid)	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Kollision Zug mit Schienenfahrzeug	-	-	-	-	-
Kollision Zug mit Objekt	-	-	-	-	-
Entgleisung Zug	-	-	-	-	-
Entgleisung Verschub / Nebenfahrt	-	-	-	-	-
Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen	8	6	2	-	-
Tötung von Personen durch Schienenfahrzeuge	13	10	-	-	3
Tötung von Personen durch sonstige Unfälle	-	-	-	-	-

Tabelle 19 Schwer verletzte Personen nach Unfallart 2025 (ausgenommen Suizidversuch)

Schwer verletzte Personen nach Unfallart (ausgenommen Suizidversuch)	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Kollision Zug mit Schienenfahrzeug	-	-	-	-	-
Kollision Zug mit Objekt	-	-	-	-	-
Entgleisung Zug	-	-	-	-	-
Entgleisung Verschub / Nebenfahrt	-	-	-	-	-
Unfälle auf Eisenbahnkreuzungen	12	12	-	-	-
Verletzungen von Personen durch Schienenfahrzeuge	24	19	-	-	5

Schwer verletzte Personen nach Unfallart (ausgenommen Suizidversuch)	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Verletzungen von Personen durch sonstige Unfälle	6	6	-	-	-

Tabelle 20 Getötete Personen nach Kategorien 2025 (ausgenommen Suizid)

Getötete Personen nach Kategorien (ausgenommen Suizid)	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Reisende	-	-	-	-	-
Mitarbeiter:innen	1	1	-	-	-
Benutzer:innen von Eisenbahnkreuzungen	7	5	2	-	-
Sonstige Personen	-	-	-	-	-
Nicht autorisierte Personen	13	10	-	-	3

Tabelle 21 Schwer verletzte Personen nach Kategorien 2025 (ausgenommen Suizidversuch)

Schwer verletzte Personen nach Kategorien (ausgenommen Suizidversuch)	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Reisende	3	2	-	-	1
Mitarbeiter:innen	12	12	-	-	-
Benutzer:innen von Eisenbahnkreuzungen	11	11	-	-	-
Sonstige Personen	1	1	-	-	-
Nicht autorisierte Personen	15	11	-	-	4

Tabelle 22 Suizide und Suizidversuche 2025

Suizide und Suizidversuche	Anzahl				
	Alle Bahnen	Hauptbahnen und Vernetzte Nebenbahnen	Nicht vernetzte Nebenbahnen	Anschlussbahnen	U-Bahnen
Suizid getötet	101	95	-	-	6
Suizidversuch – verletzte Personen	10	7	-	-	3
Suizidversuch – ohne Verletzung	1	-	-	-	1

Tabelle 23 Zusammenpralle auf Eisenbahnkreuzungen 2025

Zusammenpralle auf Eisenbahnkreuzungen	Anzahl
EK mit technischer Sicherung (Lichtzeichen-, Schrankenanlagen)	58
EK mit nichttechnischer Sicherung (Sicht, akustische Signale)	27
Unfälle gesamt	85

Tabelle 24 Zusammenpralle auf Eisenbahnkreuzungen 2025 – Benutzer:innen

Zusammenpralle auf Eisenbahnkreuzungen – Benutzer:innen	Anzahl
PKW	59
LKW	12
Busse	-
Nutzfahrzeuge / Landwirtschaftliche Fahrzeuge	3
Sonstige KFZ	-
Fahrrad	5
Fußgänger:innen	4
Sonstiges	2

7 Vorfallstatistik 2025 – SUB-Bereich Schifffahrt

Tabelle 25 Gemeldete Vorfälle 2025

Gemeldete Vorfälle	Anzahl
Unfälle	21
schwere Unfälle	-
Störungen	10
schwere Störungen	11
Meldungen gesamt	42

Tabelle 26 Gemeldete Vorfälle nach Unfallart 2025

Unfallart	Anzahl
Kollisionen Wasserfahrzeug - Wasserfahrzeug	5
Kollisionen Wasserfahrzeug - Brücken	6
Kollisionen Wasserfahrzeug - Anlagen	9
Kollisionen Wasserfahrzeug - Ufer	1
Ländfahren	10
Sonstige (z.B. technischer Defekt)	11
Vorfälle gesamt	42

Tabelle 27 Beteiligte Wasserfahrzeuge 2025

Wasserfahrzeuge	Anzahl
Fahrgastschiffe	19
Güterschiffe	10
Im Verband	11
Sportboote	6

Wasserfahrzeuge	Anzahl
Sonstige Wasserfahrzeuge	5

Tabelle 28 Verunfallte Personen 2025

Verunfallte Personen	Anzahl
Getötete Person	-
Vermisste Person	-
Schwer verletzte Person	2
Leicht verletzte Person	5

Tabelle 29 Schäden 2025

Schäden	Anzahl
Schäden an Wasserfahrzeug	31
Beschädigung von Ufer und Anlagen	15
Gewässerverschmutzung	5
Ladungsaustritt	-

Tabelle 30 Ursachen 2025

Ursachen	Anzahl
Fahrfehler	28
Technische Gebrechen	14
Sonstige	1

Tabelle 31 Vorfälle in den Schleusen 2025

Schleusen	Anzahl
Schleuse Freudenau	2
Schleuse Greifenstein	1

Schleusen	Anzahl
Schleuse Altenwörth	1
Schleuse Melk	2
Schleuse Persenbeug	2
Schleuse Wallsee	2
Schleuse Abwinden	1
Schleuse Ottensheim	-
Schleuse Aschach	-

7.1 Zusammenfassung maritime Vorfälle gemäß RL 2009/18/EG

Es wurden 2025 keine maritimen Vorfälle gemäß RL 2009/18/EG gemeldet.

8 Vorfallstatistik 2025 – SUB-Bereich Seilbahnen

Tabelle 32 Gemeldete Vorfälle 2025

Gemeldete Vorfälle	Anzahl
Unfälle	4
Störungen	1
Nicht meldepflichtig	21
Meldungen gesamt	26

Tabelle 33 Gemeldete Vorfälle nach Unfallart 2025

Unfallarten	Anzahl
Seilentgleisung	-
Sturz beim Zu- oder Aussteigen	3
Naturereignis	-
Technischer Defekt	-
Verletzung von Personen	12
davon Arbeitsunfälle	12

Tabelle 34 Gemeldete Vorfälle nach Bauart der Seilbahnanlage 2025

Bauart Seilbahnanlage	Anzahl
Umlaufbahn	12
Pendelbahn	1
Standseilbahn	3
Kombibahn	-

Tabelle 35 Verunfallte Personen 2025

Verunfallte Personen	Anzahl
Tödlich verletzte Personen	-
Schwer verletzte Personen	12
Leicht verletzte Personen	7

Tabelle 36 Getötete / Verletzte Personen nach Personenkategorien 2025

Personenkategorien	Getötet	Anzahl	
		Schwer verletzt	Leicht verletzt
Reisende	-	4	3
Mitarbeiter:innen	-	8	4

9 Sicherheitsempfehlungen

Die Reihung der Sicherheitsempfehlungen orientiert sich am Datum der Veröffentlichung und nicht am Datum des Vorfalles.

9.1 SUB-Bereich Schiene

Tabelle 37 Sicherheitsempfehlungen SUB-Bereich Schiene

Vorfalldatum	Vorfall
17.09.2024	Zugkollision Z 4329 mit Z 47238 im Bf Sattendorf A-2025/001 (Sicherheitsempfehlung gemäß § 16 Abs. 1 UUG 2005) Datum der Veröffentlichung: 21.07.2025 Herstellung einer wirksamen technischen Zugsicherung im Bf Sattendorf. Im Bf Sattendorf sollten das Zugbeeinflussungssystem und der Schutzweg in Kombination so ausgestaltet sein, dass es trotz menschlicher Fehlhandlungen zu keinem Überfahren des Gefahrenpunktes kommen kann (z.B. unter anderem mithilfe von 500 Hz Gleismagneten und Geschwindigkeitsprüfeinrichtungen). Alternativ kann die Zugsicherung auch mithilfe technischer Fahrstraßenausschlüsse sichergestellt werden. Begründung: Nur wenn sichergestellt wird, dass menschliche Fehlhandlungen abgefangen werden können, um das Erreichen des ersten Gefahrenpunktes zu verhindern, kann folgeschweren Unfällen entgegengewirkt werden. Die Länge des Schutzweges ist im Grunde genommen gleichgültig, wenn sichergestellt wird, dass ein Zug spätestens am Gefahrenpunkt selbsttätig zum Stillstand gebracht werden kann. Der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes ist sehr wohl bewusst, dass das Hauptaugenmerk bei der Umsetzung von ETCS liegt, jedoch wird das Zugbeeinflussungssystem PZB nach derzeitigen ETCS Ausbauplan noch bis 2038 weiterverwendet. Gerade Nebenbahnen werden bei der Umrüstung auf ETCS eher nachrangig behandelt werden, weshalb ungünstige Situationen im System PZB, wenn diese nicht verbessert werden, noch über mindestens ein Jahrzehnt bestehen bleiben. Durch einen Fahrstraßenausschluss könnten Züge nicht mehr gleichzeitig in den Bf Sattendorf einfahren, wodurch Zugkollisionen ausgeschlossen werden könnten. Das Herstellen einer wirksamen technischen Zugsicherung im Sinne dieser Sicherheitsempfehlung, z.B. unter anderem durch das Verlegen eines 500 Hz-Gleismagneten und einer Geschwindigkeitsprüfeinrichtung oder durch einrichten von

Vorfalldatum	Vorfall
	Fahrstraßenausschlüssen, stellt einen vertretbaren Aufwand im Verhältnis zur Steigerung des Sicherheitsniveaus im Bahnhof Sattendorf dar. In diesem Zusammenhang wird auf ein vom Infrastrukturbetreiber in Auftrag gegebenes ingenieurwissenschaftliches Gutachten verwiesen, dem zu entnehmen ist, dass die Streckenausrüstung durch zusätzliche 500 Hz Gleismagnete mit einem relativ geringen Aufwand erfolgen kann bzw. wurde die Implementierung durch zusätzliche Geschwindigkeitsprüfeinrichtungen als geeignet bewertet. Maßnahmen: Der SUB wurden bis zur Veröffentlichung dieses Sicherheitsberichts noch keine Maßnahmen gemeldet, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung ergriffen wurden. A-2025/002 (Sicherheitsempfehlung gemäß § 16 Abs. 1 UUG 2005) Datum der Veröffentlichung: 21.07.2025 Bei Kreuzungsrisikoanalysen sollten auch besondere örtliche Gegebenheiten, die zusätzliche Risiken hervorbringen können, wie z.B. die nicht optimale Örtlichkeit für die Umstellung des Zugfunks, welche die Aufmerksamkeit eines:er Triebfahrzeugführers:Triebfahrzeugführerin einschränkt, berücksichtigt werden. An Stellen, an denen sich in der Vergangenheit bereits Unfälle ereignet haben, sollten diese bei den Kreuzungsrisikoanalysen ebenfalls berücksichtigt werden. Begründung: Durch ein größeres Spektrum an Einflussfaktoren in der Kreuzungsrisikoanalyse kann erreicht werden, dass vermehrt erforderliche Maßnahmen, z.B. in Form von der Verlegung von 500 Hz Gleismagneten, erkannt werden. Der organisatorische Aufwand für die Umsetzung dieser Sicherheitsempfehlung erscheint, im Verhältnis zur erzielbaren Steigerung des Sicherheitsniveaus, vertretbar. Maßnahmen: Der SUB wurden bis zur Veröffentlichung dieses Sicherheitsberichts noch keine Maßnahmen gemeldet, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung ergriffen wurden. A-2025/003 (Sicherheitsempfehlung gemäß § 16 Abs. 1 UUG 2005) Datum der Veröffentlichung: 21.07.2025 Es ist zu prüfen, ob für den Zugfunkwechsel, welcher momentan unmittelbar vor Erreichen des Einfahrsignales „Z“ bzw. des Ausfahrversignales „h“ des Bahnhofs Sattendorf erfolgen muss, ehestmöglich eine andere Örtlichkeit festgelegt werden kann, bei welcher keine Ablenkung von sicherheitsrelevanten Tätigkeiten eines:er Triebfahrzeugführers:Triebfahrzeugführerin während der Fahrt stattfindet. Ist die Festlegung einer anderen Örtlichkeit nicht möglich, könnte der Zugfunkwechsel alternativ auch im Stillstand durchgeführt werden. Begründung: Im Untersuchungsbericht wurde ausführlich erläutert, warum die derzeitige Örtlichkeit für die Zugfunkumstellung äußerst ungünstig ist. Mit einer Zugfunkumstellung sind Triebfahrzeugführer:innen bis zu ca. 30 Sekunden beschäftigt und abgelenkt. Wenn Triebfahrzeugführer:innen im Nahbereich von durchzuführenden sicherheitsrelevanten

Vorfalldatum	Vorfall
	Tätigkeiten, wie im konkreten Vorfall der Beachtung von Signalen, während der Fahrt eine Zugfunkumstellung vorgenommen werden muss, können Fehlhandlungen die Folge sein, da die volle Aufmerksamkeit der Triebfahrzeugführer:innen nicht den sicherheitsrelevanten Tätigkeiten gewidmet werden kann. Der organisatorische Aufwand für die Umsetzung dieser Sicherheitsempfehlung erscheint, im Verhältnis zur erzielbaren Steigerung des Sicherheitsniveaus, vertretbar. Maßnahmen: Der SUB wurden bis zur Veröffentlichung dieses Sicherheitsberichts noch keine Maßnahmen gemeldet, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung ergriffen wurden. A-2025/004 (Sicherheitsempfehlung gemäß § 16 Abs. 1 UUG 2005) Datum der Veröffentlichung: 21.07.2025 Den Ursachen für die immer wieder auftretenden technischen Probleme beim Zugfunkwechsel von digitalem auf analogen Zugfunk, bei der Einfahrt in den Bahnhof Sattendorf in Fahrtrichtung 2 gesehen (km 369,7), sollte ehestmöglich auf den Grund gegangen werden, um diese Probleme beheben zu können. Begründung: Der Vorfall zeigte, dass die ohnehin ungünstige Situation der Örtlichkeit für die Umstellung des Zugfunks durch Probleme im Umstellprozess weiter verschlechtert wurde. Die volle Aufmerksamkeit des:der Triebfahrzeugführers:Triebfahrzeugführerin konnte nicht den sicherheitsrelevanten Tätigkeiten gewidmet werden, wodurch er:sie abgelenkt war und es zu einer falschen Wahrnehmung am Ausfahrversignal „h“ und in weiter Folge zur unerlaubten Signalüberfahung kam. Der organisatorische Aufwand für die Umsetzung dieser Sicherheitsempfehlung erscheint, im Verhältnis zur erzielbaren Steigerung des Sicherheitsniveaus, vertretbar. Maßnahmen: Der SUB wurden bis zur Veröffentlichung dieses Sicherheitsberichts noch keine Maßnahmen gemeldet, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung ergriffen wurden. A-2025/005 (Sicherheitsempfehlung gemäß § 16 Abs. 1 UUG 2005) Datum der Veröffentlichung: 21.07.2025 Es sollte geprüft werden, ob bei Zugfunkwechseln an anderen Stellen am Streckennetz, ähnliche, wie in der Sicherheitsempfehlung A-2025/003 beschriebene, ungünstige Situationen vorherrschen, bzw. ebenfalls, wie in der Sicherheitsempfehlung A-2025/004 beschriebene Probleme beim Zugfunkwechsel auftreten. Wenn dies der Fall sein sollte, sind die Sicherheitsempfehlungen zu diesen Themen (A 2025/003 und A 2025/004) sinngemäß anzuwenden, um die Situationen zu verbessern. Begründung: Wenn durch Triebfahrzeugführer:innen im Nahbereich von durchzuführenden sicherheitsrelevanten Tätigkeiten, wie im konkreten Vorfall der Beachtung von Signalen, Zugfunkumstellungen während der Fahrt vorgenommen werden müssen, kann die Folge sein, dass die volle Aufmerksamkeit der Triebfahrzeugführer:innen nicht den sicherheitsrelevanten Tätigkeiten gewidmet werden kann.

Vorfalldatum	Vorfall
	Kommen bei der Zugfunkumstellung auch noch technische Probleme hinzu, wird die ohnehin ungünstige Situation der Örtlichkeit für die Umstellung des Zugfunks weiter verschlechtert. Die volle Aufmerksamkeit der Triebfahrzeugführer:innen kann nicht den sicherheitsrelevanten Tätigkeiten gewidmet werden. Der organisatorische Aufwand für die Umsetzung dieser Sicherheitsempfehlung erscheint, im Verhältnis zur erzielbaren Steigerung des Sicherheitsniveaus, vertretbar. Maßnahmen: Der SUB wurden bis zur Veröffentlichung dieses Sicherheitsberichts noch keine Maßnahmen gemeldet, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung ergriffen wurden. A-2025/006 (Sicherheitsempfehlung gemäß § 16 Abs. 1 UUG 2005) Datum der Veröffentlichung: 21.07.2025 Der Umsetzung der „Ablöseplanung“ des Umbaus von analogen auf digitalen Zugfunk (GSMR) sollte im Rahmen der Aufsichtstätigkeit besonderes Augenmerk geschenkt werden, damit sichergestellt wird, dass die vom Infrastrukturbetreiber festgelegten zeitlichen Vorgaben eingehalten werden. Begründung: Nach infrastrukturseitiger Umrüstung von analogem auf digitalen Zugfunk ist eine Zugfunkumstellung nicht mehr notwendig, sodass keine Ablenkung durch diese mehr gegeben ist. Der organisatorische Aufwand für die Umsetzung dieser Sicherheitsempfehlung erscheint, im Verhältnis zur erzielbaren Steigerung des Sicherheitsniveaus, vertretbar. Maßnahmen: Der SUB wurden bis zur Veröffentlichung dieses Sicherheitsberichts noch keine Maßnahmen gemeldet, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung ergriffen wurden. A-2025/007 (Sicherheitsempfehlung gemäß § 16 Abs. 1 UUG 2005) Datum der Veröffentlichung: 21.07.2025 Bei der Auswahl jener Personen, die vom Infrastrukturbetreiber mit der Einsatzleitung betraut werden, sollte besonders darauf geachtet werden, dass diese Personen unter Berücksichtigung ihrer Eigenschaften und Fähigkeiten geeignet sind und überdies die Bereitschaft haben, diese herausfordernde und verantwortungsvolle Tätigkeit auszuüben. Begründung: Die Untersuchungen zum Notfallmanagement des gegenständlichen Vorfalls zeigten, dass der Großteil der Fahrdienstleiter:innen für den Stellbereich Villach Süd Großverschiebebahnhof, welche aufgrund des Arbeitsplatzes regionale:r Zugüberwacher:in als ÖBB-Einsatzleiter:in eingesetzt werden, nicht als solche:r tätig sein wollen. Mit einer Einsatzleiter:innentätigkeit kann nicht jeder:jede Mitarbeiter:in gleich gut umgehen, weshalb diese mit Überzeugung von dafür geeigneten Personen ausgeübt werden sollte. Mitarbeiter:innen, welche sich bewusst dafür entscheiden, als ÖBB-Einsatzleiter:in tätig zu sein, können mit Tätigkeiten und Situationen, welche die Funktion ÖBB-Einsatzleiter:in mit sich bringt, wahrscheinlich besser umgehen.

Vorfalldatum	Vorfall
	Der organisatorische Aufwand für die Umsetzung dieser Sicherheitsempfehlung erscheint, im Verhältnis zur erzielbaren Steigerung des Sicherheitsniveaus, vertretbar. Maßnahmen: Der SUB wurden bis zur Veröffentlichung dieses Sicherheitsberichts noch keine Maßnahmen gemeldet, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung ergriffen wurden. A-2025/008 (Sicherheitsempfehlung gemäß § 16 Abs. 1 UUG 2005) Datum der Veröffentlichung: 21.07.2025 Im Rahmen der Aufsichtstätigkeit sollte besonderes Augenmerk darauf gelegt werden, dass seitens Eisenbahnverkehrsunternehmen 2 geeignete Regelungen zum raschen Herstellen des sicheren spannungsfreien Zustandes an Triebfahrzeugen erstellt, umgesetzt, geschult und in das Sicherheitsmanagementsystem integriert werden. Begründung: Für die Herstellung des spannungsfreien Zustandes der einzelnen Triebfahrzeuge ist Typenkenntnis erforderlich. Für den Fall, dass aufgrund eines Unfalls ein:e Triebfahrzeugführer:in nicht in der Lage ist, den spannungsfreien Zustand herzustellen, muss ein Rahmen geschaffen werden, welcher das Einschreiten anderer Personen ermöglicht, um dies sicherstellen zu können. Der gegenständliche Vorfall zeigte für das Eisenbahnverkehrsunternehmen 2 neue Herausforderungen, welche in dieser Form noch nicht vorgekommen waren, weshalb es diesbezüglich noch keine genaueren Regelungen gibt. Gegenüber der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes wurde bekanntgegeben, dass an neuen Regelungen dazu gearbeitet werde. Der organisatorische Aufwand für die Umsetzung dieser Sicherheitsempfehlung erscheint, im Verhältnis zur erzielbaren Steigerung des Sicherheitsniveaus, vertretbar. Maßnahmen: Der SUB wurden bis zur Veröffentlichung dieses Sicherheitsberichts noch keine Maßnahmen gemeldet, die als Reaktion auf die Sicherheitsempfehlung ergriffen wurden.

9.2 SUB-Bereich Schifffahrt

Es wurden keine Sicherheitsempfehlungen ausgesprochen.

9.3 SUB-Bereich Seilbahnen

Es wurden keine Sicherheitsempfehlungen ausgesprochen.

Anhang B – SUB-Bereich Zivilluftfahrt

10 Zuständigkeiten

Für Sicherheitsuntersuchungen im Bereich Zivilluftfahrt gelten die Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG sowie die Bestimmungen im 3. Abschnitt des Bundesgesetzes über die unabhängige Sicherheitsuntersuchung von Unfällen und Störungen (Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005).

11 Untersuchungen

In diesem Kapitel werden die von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes im Jahr 2025 veröffentlichten Untersuchungsberichte überblicksartig dargestellt. Die detaillierten Berichte können auf der Website der SUB unter der folgenden Adresse abgerufen werden: bmimi.gv.at/sub

11.1 Untersuchungsberichte veröffentlicht 2025

Zu folgenden Vorfällen gab es Veröffentlichungen (23 Abschlussberichte¹⁰, 6 Zwischenberichte¹¹ sowie 2 vorläufige Berichte¹²) der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes im Berichtsjahr 2025. Im Berichtsjahr 2025 wurden keine vereinfachten Untersuchungsberichte¹³ veröffentlicht. Die Sortierung erfolgt nach dem Datum des veröffentlichten Berichtes.

11.1.1 Abschlussberichte und Zwischenberichte

Tabelle 38 Unfall Motorsegler St. Georgen/Ybbsfelde

Unfall	Motorsegler HK 36 TTC Super Dimona
Ort, Datum	Flugplatz St. Georgen/Ybbsfelde (LOLG), Niederösterreich, 24.09.2011
Hergang	Bei der dritten Landung eines Alleinfluges eines Flugschülers am 24.09.2011 wurde zu hoch angesetzt, worauf der Motorsegler nach kurzem Hochsteigen hart am Aufsetzpunkt aufsetzte und unmittelbar danach wieder abhob. Der Motorsegler geriet daraufhin seitlich über den Sicherheitsstreifen. Daraufhin kam die linke Tragfläche in Berührung

¹⁰ Abschlussbericht im Sinne des Art. 16 Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010

¹¹ Zwischenbericht im Sinne des Art. 16 Abs. 7 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010

¹² Ein vorläufiger Bericht ist ein Zwischenbericht (Preliminary Report) im Sinne des Art. 2 Z 12 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010

¹³ Vereinfachter Untersuchungsbericht im Sinne des § 11 Abs. 4 und Abs. 5 Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz – FIUG, BGBl. I Nr. 105/1999, aufgehoben durch BGBl. I Nr. 123/2005 iVm § 28 Abs. 1 Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005 idgF

Unfall	Motorsegler HK 36 TTC Super Dimona
	mit dem angrenzenden, nicht abgeernteten Maisfeld. Der anschließende „Ringelpiez“ verursachte Schäden am Luftfahrzeug.
Folgen	Der Flugschüler blieb unverletzt. Am Luftfahrzeug entstanden Schäden an Haube, Propeller, Fahrwerk, Rumpf und Tragflächen.
Wahrscheinliche Ursache	• „Hartes“ Aufsetzen des Segelfliegers im Zuge der Landung.
Wahrscheinliche Faktoren	• Ungünstig gewählte Flugtaktik während der Landung.
Sicherheitsempfehlungen	Keine
Status der Untersuchung	Abgeschlossen (Abschlussbericht veröffentlicht am 27.01.2025)

Tabelle 39 Unfall Motorsegler St. Michael im Lungau

Unfall	Motorsegler Schempp-Hirth Arcus T
Ort, Datum	Golfplatz, St. Michael im Lungau, Bezirk Tamsweg, Salzburg, 09.07.2011
Hergang	Im Zuge eines Streckenfluges musste der Pilot des Motorseglers aufgrund von widrigem Wetter und ungünstigen Geländegegebenheiten eine Außenlandung durchführen. Bei der Landung auf einem Golfgras überzog der Pilot das Luftfahrzeug in ca. 1 m über Grund. Das Luftfahrzeug setzte hart auf und drehte sich dabei ein.
Folgen	Weder der Pilot noch der Mitflieger wurden dabei verletzt. Das Luftfahrzeug wurde schwer beschädigt.
Wahrscheinliche Ursache	• Verlust der notwendigen Auftriebsbedingungen während des Segelfluges (LOLI: Loss of Lifting Conditions En-route) • Hartes Aufsetzen bei der Landung durch Überziehen des Luftfahrzeuges (ARC: Abnormal Runway Contact)
Wahrscheinliche Faktoren	• Widrige Windverhältnisse, die eine Außenlandung erforderlich machten • Geringe Flugerfahrung des Piloten auf der Unfalltype Arcus T
Sicherheitsempfehlungen	Keine
Status der Untersuchung	Abgeschlossen (Abschlussbericht veröffentlicht am 31.01.2025)

Tabelle 40 Unfall Hängegleiter Radlberger Alm

Unfall	Hängegleiter Airwave K4/K4+
Ort, Datum	Radlberger Alm, Gemeinde Kleblach-Lind, Bezirk Spittal an der Drau, Kärnten, 23.05.2006
Hergang	Der Pilot startete am 23. Mai 2006 um ca. 10:40 Uhr von der Emberger Alm zu einem Wettbewerbsflug mit einem nichtmotorisierten Hängegleiter. Die Flugstrecke führte zunächst in westlicher Richtung bis zum Wendepunkt im Bereich Irschen und anschließend wieder ostwärts. Gegen 12:30 Uhr geriet der Pilot im Bereich der Radlberger Alm, etwa 12 km östlich des Startplatzes, in Turbulenzen und Windböen. In weiterer Folge überschlug sich der Hängegleiter nach vorne („Tuck“) und stürzte ab. Der mitgeführte Rettungsschirm wurde noch ausgelöst, konnte sich vor dem Aufprall jedoch nicht vollständig öffnen.
Folgen	Der Pilot verstarb noch am Unfallort. Das Luftfahrzeug wurde zerstört.
Wahrscheinliche Ursache	• Kontrollverlust während des Fluges (Überschlag nach vorne)
Wahrscheinliche Faktoren	• Fehleinschätzung der Wetterbedingungen • Turbulenz • Windböen • Fortsetzung des Fluges in meteorologisch schwierigen Bedingungen • Nichtbeachten von Betriebsgrenzen • Fehlöffnung oder verspätetes Auslösen des Rettungsschirms • Mangelhafter Kopfschutz
Sicherheitsempfehlungen	Keine
Status der Untersuchung	Abgeschlossen (Abschlussbericht veröffentlicht am 25.02.2025)

Tabelle 41 Unfall Flugzeug Graz

Unfall	Flugzeug Cessna A152
Ort, Datum	südlich des Flughafens Graz (LOWG), Steiermark, 06.08.2008
Hergang	Am 06.08.2008 gegen 16:30 Uhr startete das Motorflugzeug besetzt mit dem Piloten sowie einer Passagierin am Flughafen Graz zu einem Rundflug nach Sichtflugregeln. Während des Anfangsteigfluges bemerkte der Pilot eine Motorstörung und entschloss sich, zum Abflugplatz umzukehren. Kurz danach fiel der Motor aus und der Pilot führte eine Notlandung außerhalb des Flughafengeländes durch.
Folgen	Der Pilot und die Passagierin wurden leicht verletzt. Das Luftfahrzeug wurde erheblich beschädigt.
Wahrscheinliche Ursache	• Missglückte Notlandung nach einem Triebwerksausfall

Unfall	Flugzeug Cessna A152
Wahrscheinliche Faktoren	• Thermische und mechanische Überbeanspruchung • Klopfen (Ottomotor) • Materialversagen • Nichtbeachten von Betriebsanweisungen • Geringe Flughöhe über Grund • Unzweckmäßige Flugtaktik
Sicherheitsempfehlungen	Keine
Status der Untersuchung	Abgeschlossen (Abschlussbericht veröffentlicht am 11.03.2025)

Tabelle 42 Unfall Hubschrauber Wiener Neustadt

Unfall	Hubschrauber Robinson R22 Beta
Ort, Datum	Flugplatz Wiener Neustadt Ost (LOAN), Niederösterreich, 15.08.2007
Hergang	Im Zuge einer Autorotation am 15. August 2007, um circa 18:07 Uhr kam es während des Ausschwebens (Flare) zu einer Drehbewegung um die Hochachse (Gierachse). Das Luftfahrzeug kam am Kufenlandegestell zum Stillstand.
Folgen	Beide Piloten blieben unverletzt. Es kam zu einer Beschädigung des Heckauslegers und Heckrotors.
Wahrscheinliche Ursache	• Verlust der Heckrotorwirkung in Folge von Untergrundberührung während des „Flares“. (LOC-I: Loss of control – inflight)
Wahrscheinliche Faktoren	• Geringe Flugerfahrung des Piloten • Zu spätes und zu steiles „Flaren“ • Falsche Heckrotorpedalstellung für den jeweiligen Flugzustand
Sicherheitsempfehlungen	Keine
Status der Untersuchung	Abgeschlossen (Abschlussbericht veröffentlicht am 18.03.2025)

Tabelle 43 Unfall Motorsegler Guck

Unfall	Motorsegler Schempp-Hirth Nimbus-4M
Ort, Datum	Osthang des „Guck“, Gemeinde Kötschach-Mauthen, Bezirk Hermagor, Kärnten, 14.04.2006
Hergang	Der Pilot startete am 14. April 2006 um ca. 09:15 Uhr UTC vom Flugplatz Lienz-Nikolsdorf zu einem Segelflug. Der Flug führte über den Hochstein in Richtung Gailbergsattel. Um ca. 10:05 Uhr UTC erfolgte der letzte Funkkontakt, rund zehn Minuten später wurde das Luftfahrzeug im Bereich des Schigebietes Kötschach letztmalig beobachtet. Gegen 10:45

Unfall	Motorsegler Schempp-Hirth Nimbus-4M
	Uhr UTC kollidierte das Luftfahrzeug mit Bäumen und ansteigendem Gelände. Nach einer mehrtägigen Suchaktion wurde das Wrack am 17. April 2006 am Osthang des „Guck“ aufgefunden.
Folgen	Der Pilot wurde bei dem Unfall tödlich verletzt. Das Luftfahrzeug wurde zerstört.
Wahrscheinliche Ursache	• Kollision mit ansteigendem Gelände (CFIT) aufgrund möglicher Abwinde im Leebereich
Wahrscheinliche Faktoren	• Wetterlage mit nur geringer thermischer Entwicklung • Mögliche Fehleinschätzung der Flughöhe bzw. des Mindestabstandes zum Berghang • Mögliches Einfliegen in ein Leegebiet mit starken Fallwinden.
Sicherheitsempfehlungen	Keine
Status der Untersuchung	Abgeschlossen (Abschlussbericht veröffentlicht am 18.03.2025)

Tabelle 44 Unfall Segelflugzeug nahe Spitzerberg

Unfall	Segelflugzeug LO-100
Ort, Datum	ca. 1 km westsüdwestlich des Flugplatzes Spitzerberg (LOAS), Bezirk Bruck an der Leitha, Niederösterreich, 10.09.2009
Hergang	Der Pilot startete am 10. September 2009 um 07:26 Uhr vom Flugplatz Spitzerberg zu einem Wertungskunstflug. Während der zweiten Figur kam es nach einem lauten Knall zu einer Beschädigung der rechten Tragfläche und anschließend zum Trudeln des Segelflugzeuges. Da der Pilot das Luftfahrzeug nicht mehr unter Kontrolle bringen konnte, verließ er dieses in etwa 500 m ü.d.M. mit dem Rettungsfallschirm.
Folgen	Der Pilot verletzte sich schwer. Das Luftfahrzeug wurde zerstört.
Wahrscheinliche Ursache	• Überbelastung des Tragwerks, welche zum Bruch der Tragfläche im Flug führte, entweder durch Überschreitung der zulässigen Betriebsgrenzen und somit der zulässigen Tragwerksbeanspruchung oder durch mögliche vorbestandene bzw. unentdeckte oder zwischenzeitlich aufgetretene Beschädigungen. • In weiterer Folge Trudeln gefolgt von Loss of Control In-flight (LOC-I)
Wahrscheinliche Faktoren	• Überschreitung der gemäß Betriebshandbuch des Luftfahrzeuges zulässigen Strukturbelastungsgrenzen durch Flugmanöver während eines Kunstflugprogrammes. • Detailuntersuchungen der Qualität der Kauritverleimung von tragenden Komponenten am Luftfahrzeug ergaben teilweise Unterschreitungen der geforderten Scherzugfestigkeiten.

Unfall	Segelflugzeug LO-100
Sicherheitsempfehlungen	Keine
Status der Untersuchung	Abgeschlossen (Abschlussbericht veröffentlicht am 19.03.2025)

Tabelle 45 Unfall Flugzeug Stubaier Alpen

Unfall	Flugzeug Cessna FR172F
Ort, Datum	Stubaier Alpen, Gemeinde Längenfeld, Bezirk Imst, Tirol, 30.03.2024
Hergang	Der Pilot startete am 30. März 2024 um ca. 08:13 Uhr vom Flugplatz Rom-Urbe zu einem VFR-Flug nach Bad Wörishofen. Die Route führte über Meran in die Stubaier Alpen. Im Bereich des Stubaier Gletschers herrschten starke Winde, sehr starke Turbulenzen und eingeschränkte Sicht. Nach einem Sinkflug und mehreren Kursänderungen kollidierte das Luftfahrzeug um ca. 10:47 Uhr im Bereich Schrankar auf etwa 2670 m Höhe mit dem Gelände.
Folgen	Der Pilot wurde tödlich verletzt. Das Luftfahrzeug wurde zerstört.
Wahrscheinliche Ursache	Kontrollverlust im Flug (Loss of Control inflight LOC-I)
Wahrscheinliche Faktoren	- Einflug in ein Schlechtwettergebiet mit starken Turbulenzen, starkem Rückenwind, schlechten Sichtbedingungen und Vereisungsgefahr. - Einflug in niedriger Höhe in ein enges, ansteigendes Kar. - Entscheidung, den Flug fortzusetzen anstatt einen geeigneten Ausweichflughafen anzusteuern.
Sicherheitsempfehlungen	Keine
Status der Untersuchung	Abgeschlossen (Abschlussbericht veröffentlicht am 26.03.2025)

Tabelle 46 Unfall Motorsegler Feistritz im Rosental

Unfall	Motorsegler DG-400
Ort, Datum	Gemeinde Feistritz im Rosental, Bezirk Klagenfurt-Land, Kärnten, 18.05.2024
Hergang	Der Pilot startete mit seinem Motorsegler am Flughafen Klagenfurt am 18. Mai 2024 um ca. 10:00 Uhr UTC und flog zunächst in Richtung Süden. Nach Erreichen einer Höhe von 3000 Fuß MSL drehte er über Stemeritsch einen Vollkreis und setzte den Flug fort. Um ca. 11:44 Uhr UTC wechselte er vom Motor- in den Segelflugbetrieb. Der Flug führte weiter entlang der österreichisch-slowenischen Grenze, wobei der Pilot um ca. 14:39 Uhr den Berg Weinasch in geringer Höhe umflog. Nach

Unfall	Motorsegler DG-400
	einer Rechtskurve geriet er in den Schattenbereich, was seine Geschwindigkeit verringerte und die Sinkrate erhöhte. Der Pilot verlor die Kontrolle über das Flugzeug und kollidierte mit dem Gelände.
Folgen	Der Pilot wurde tödlich verletzt. Das Luftfahrzeug wurde zerstört.
Wahrscheinliche Ursache	- Kontrollverlust im Flug - Kollision des Motorseglers mit dem Gelände.
Wahrscheinliche Faktoren	- Ungünstig gewählte Flugtaktik. - Einflug in einen „Leerotor“, der zu einem Strömungsabriss und zum Verlust der Kontrolle über das LFZ führte.
Sicherheitsempfehlungen	Keine
Status der Untersuchung	Abgeschlossen (Abschlussbericht veröffentlicht am 04.04.2025)

Tabelle 47 Unfall Motorsegler Saurüssel

Unfall	Motorsegler ASW 27-18E
Ort, Datum	Bereich Saurüssel in der Nähe der Bodenwiese, Gemeinde Priggitz, Bezirk Neunkirchen, Niederösterreich, 20.10.2024
Hergang	Am 20. Oktober 2024, gegen 11:30 Uhr UTC, startete ein Pilot mit einem einsitzigen Segelflugzeug des Typs Alexander Schleicher ASW 27-18E (ASG 29 Es) vom Militärflugplatz Wiener Neustadt West (LOXN) zu einem geplanten Streckenflug. Der Start erfolgte mittels Flugzeugschlepp, der das Segelflugzeug auf eine Höhe von etwa 1.250 Metern MSL in Richtung der Hohen Wand brachte. Nach dem Ausklinken vom Schleppflugzeug nahm der Pilot seine Route auf, die ihn zunächst von der Hohen Wand über Würflach und den Lebachkogel führte. In westlicher Richtung setzte er seinen Flug entlang der Felsgrate vorbei an der Bodenwiese fort, wobei er fortlaufend nach Aufwinden suchte. Im Bereich des Saurüssels kam es während der intensiven Aufwindsuche zu einer kritischen Situation. Beim Ausführen eines Manövers, das einen Flug in Achter-Form entlang der Felsgrate beinhaltete, traten plötzlich starke Abwinde auf. Diese führten dazu, dass das Segelflugzeug unkontrolliert nach links abkippte und in einen Strömungsabriss kam. Dem Piloten gelang es nicht mehr, die Fluglage zu stabilisieren. Das Segelflugzeug schlug schließlich am Boden auf.
Folgen	Der Pilot wurde tödlich verletzt. Das Luftfahrzeug wurde zerstört.
Wahrscheinliche Ursache	Strömungsabriss in Verbindung mit geringer Flughöhe (LOC-I)
Wahrscheinliche Faktoren	Nicht korrekte Nutzung der Wölbklappen in kritischen Flugphasen bzw. Aufwindsuche (Wölbklappenstellung „L“)

Unfall	Motorsegler ASW 27-18E
	• Unterschreiten der Mindestfluggeschwindigkeit • Auftreten von Abwinden im Bereich der Felswand • Einkurven zur Felswand in Verbindung mit geringer Höhe über Grund
Sicherheitsempfehlungen	Keine
Status der Untersuchung	Abgeschlossen (Abschlussbericht veröffentlicht am 09.04.2025)

Tabelle 48 Unfall Flugzeug Kasberg

Unfall	Flugzeug Rockwell 112B Commander
Ort, Datum	Kasberg, Gemeinde Grünau im Almtal, Bezirk Gmunden, Oberösterreich, 25.11.2023
Hergang	Am 25. November 2023 um ca. 09:49 Uhr kam es zu einem Absturz eines Kleinflugzeuges im Skigebiet Kasberg. Nach Alarmierung der Einsatzkräfte begann um ca. 12:50 Uhr eine umfangreiche Suchaktion im Skigebiet Kasberg bei der Sepp Huber Hütte (1506 m). Um 14:15 Uhr entdeckten Mitarbeiter der Kasberg-Bergbahnen erste Trümmerteile nahe des Speichers in der Kasbergalm. In diesem Bereich nahmen die Such- und Rettungsmannschaften starken Treibstoffgeruch wahr. Die Suche wurde durch starken Schneefall und Windböen aus westlicher Richtung erheblich erschwert. Um 15:45 Uhr wurden die verunglückten Insassen in der "Eisgrube – Ochsenboden" in einem großflächigen Trümmerfeld des völlig zerstörten Rumpfes der abgestürzten Maschine gefunden.
Folgen	Der Pilot und die drei Passagiere wurden tödlich verletzt. Das Luftfahrzeug wurde zerstört. Es entstanden Flurschäden. Treibstoff trat aus.
Wahrscheinliche Ursache	• Kontrollverlust im Flug (Loss of Control in flight LOC-I).
Wahrscheinliche Faktoren	• Einflug in Wolken (IMC- Bedingungen) • Kontrollverlust aufgrund räumlicher Desorientierung. • Entscheidung, den Flug trotz IMC-Bedingungen fortzusetzen. • Fehlende Instrumentenflugausbildung (IFR). • Fortsetzung eines Sichtfluges in Instrumentenflugbedingungen.
Sicherheitsempfehlungen	Keine
Status der Untersuchung	Abgeschlossen (Abschlussbericht veröffentlicht am 09.04.2025)

Tabelle 49 Unfall Flugzeug Bad Vöslau

Unfall	Flugzeug Cessna U206E
Ort, Datum	ca. 1 km nordwestlich des Flugplatzes Vöslau (LOAV), Gemeinde Bad Vöslau, Bezirk Baden, Niederösterreich, 25.08.2007
Hergang	Nach dem Start auf der asphaltierten Piste 31 erreichte das Luftfahrzeug eine maximale Höhe von ca. 27 m über Grund. Kurz nach dem Abheben bemerkte der Pilot eine unzureichende Triebwerksleistung, wodurch die im weiteren Flugweg befindliche, etwa 30 m hohe Freileitung nicht sicher überflogen werden konnte. Der Pilot entschied sich daher zu einer Notlandung auf einem leicht rechts gelegenen Maisfeld. Während des Anfluges ertönte die Überziehwarnung, worauf der Pilot die Flugzeugnase absenkte. In weiterer Folge prallte das Luftfahrzeug mit hoher Vertikalgeschwindigkeit auf dem Feld auf.
Folgen	Beide Insassen erlitten schwere Verletzungen und wurden medizinisch versorgt. Das Luftfahrzeug wurde zerstört.
Wahrscheinliche Ursache	• Der Unfall ereignete sich infolge eines während des Startvorgangs aufgetretenen Leistungsdefizits in Verbindung mit einem kritischen Flugzustand in geringer Höhe, aus dem eine Notlandung mit harter Bodenberührung resultierte.
Wahrscheinliche Faktoren	• Reduzierte Triebwerksleistung während des Startvorgangs, deren Ursache nicht abschließend geklärt werden konnte. • Mögliche Fehleinschätzung des Leistungsverhaltens und nicht erfolgter Startabbruch. • Geringe Erfahrung des Piloten auf dem betreffenden Luftfahrzeugmuster. • Verwendung von Checklisten, die in mehreren Punkten von den Checklisten im Flughandbuch abwichen. • Einfahren der Flügelklappen kurz nach dem Abheben. • Energetisch ungünstiger Flugzustand nahe der Überziehgeschwindigkeit in geringer Höhe. • Notverfahren wurden nicht abgearbeitet.
Sicherheitsempfehlungen	Keine
Status der Untersuchung	Abgeschlossen (Abschlussbericht veröffentlicht am 01.07.2025)

Tabelle 50 Unfall Flugzeug Zell am See

Unfall	Flugzeug Grumman American AA-5B
Ort, Datum	Nahe dem Flugplatz Zell am See (LOWZ), Salzburg, 04.03.2025
Hergang	Der Pilot startete am 4. März 2025 um ca. 11:21 Uhr vom Flugplatz Banja Luka zu einem VFR-Reiseflug nach Luxemburg mit geplanter

Unfall	Flugzeug Grumman American AA-5B
	Zwischenlandung in Zell am See zum Auftanken. Gegen 12:22 Uhr befand sich das Luftfahrzeug in einem außergewöhnlich tiefen Endanflug auf die Piste 07. Etwa 200 m vor der Landebahn hörten Zeugen ein plötzliches lautes Aufheulen des Motors. Kurz darauf geriet das Luftfahrzeug in eine starke Querlage, kippte über die linke Tragfläche ab und stürzte in ein Feld unmittelbar vor der Piste.
Folgen	Der Pilot wurde tödlich verletzt. Das Luftfahrzeug wurde zerstört.
Wahrscheinliche Ursache	• Kontrollverlust im Flug (Loss of Control in flight LOC-I)
Wahrscheinliche Faktoren	• Geringe Anfluggeschwindigkeit und Höhe über Grund • Plötzlich initiierte Leistungszufuhr am Triebwerk
Sicherheitsempfehlungen	Keine
Status der Untersuchung	Abgeschlossen (Abschlussbericht veröffentlicht am 10.07.2025)

Tabelle 51 Unfall Motorsegler Vesulspitze

Unfall	Motorsegler Diamond HK 36 TTC Super Dimona
Ort, Datum	Vesulspitze, Gemeinde Kappl, Bezirk Landeck, Tirol, 03.09.2006
Hergang	Der Pilot startete am 03. September 2006 um ca. 12:46 Uhr vom Flugplatz Grenoble, Frankreich zu einem VFR-Flug nach Innsbruck. Im Bereich der Silvretta-Gruppe herrschten eine geschlossene Wolkendecke, teilweise leichter Regen und eine Wolkenuntergrenze von etwa 2.800 m. Nach mehreren Kursänderungen und Sinkflugmanövern kollidierte das Luftfahrzeug um ca. 15:07 Uhr in etwa 2.860 m Höhe zunächst mit der linken Tragfläche mit einem Felsgrat und anschließend mit der Felswand der Vesulspitze.
Folgen	Der Pilot wurde beim Aufprall tödlich verletzt. Das Luftfahrzeug wurde zerstört.
Wahrscheinliche Ursache	• Controlled flight into terrain (CFIT)
Wahrscheinliche Faktoren	• Geschlossene Wolkendecke im Bereich, in dem der Sinkflug durchgeführt wurde. • Mutmaßlicher Orientierungsverlust während der Suche nach einer Lücke in der geschlossenen Wolkendecke. • Der Sinkflug wurde nicht entlang des Tals, sondern über eine Gebirgskette hinweg durchgeführt. • Der verantwortliche Pilot war für einen Flug nach Instrumentenregeln (IFR) nicht berechtigt bzw. ausgebildet. • Mögliche Beeinträchtigung der physischen und mentalen Leistungsfähigkeit aufgrund von Ermüdung, Entzugerscheinungen von Kokain und Alkohol sowie Sauerstoffmangel.

Unfall	Motorsegler Diamond HK 36 TTC Super Dimona
Sicherheitsempfehlungen	Keine
Status der Untersuchung	Abgeschlossen (Abschlussbericht veröffentlicht am 05.08.2025)

Tabelle 52 Unfall Flugzeug Sankt Ulrich am Waasen

Unfall	Flugzeug Extra EA 300/LC
Ort, Datum	Sankt Ulrich am Waasen, Gemeinde Heiligenkreuz am Waasen, Bezirk, Leibnitz, Steiermark, 13.09.2023
Hergang	Am 13.09.2023 startete der Pilot mit dem Luftfahrzeug der Type Extra EA300/LC am Flughafen Graz (LOWG) mit der Zieldestination Moskajci (LJPT Ptuj) in Slowenien. Dabei hatte er keine weiteren Insassen an Bord. Kurz nach dem Start meldete der Pilot über die Startfrequenz ein Problem mit dem Triebwerk. Durch den Leistungsverlust am Triebwerk gelang es dem Piloten nicht, die Höhe zu halten und er beschloss, das Luftfahrzeug auf einer Wiese zu landen. Während des Anfluges auf diese Wiese erkannte der Pilot eine Baumreihe. Um mit dieser nicht zu kollidieren, betätigte der Pilot das Höhenruder und versuchte, diese zu überfliegen. Kurz darauf kam es zu einem Strömungsabriss an den Tragflächen und das Flugzeug stürzte auf die Wiese.
Folgen	Der Pilot wurde durch den Aufprall des Luftfahrzeuges am Boden schwer verletzt. Das Luftfahrzeug wurde schwer beschädigt. Es entstand geringer Flurschaden.
Wahrscheinliche Ursache	Hartes Aufsetzen des Luftfahrzeuges im Zuge einer Notlandung, verursacht durch einen signifikanten Leistungsverlust am Triebwerk
Wahrscheinliche Faktoren	- Zu wenig Kraftstoff in den Flügeltanks - Der Kraftstoff wurde statt aus dem „Center Tank“ aus den leeren Flügeltanks entnommen.
Sicherheitsempfehlungen	Keine (SE/SUB/LF/2/2025 wurde zurückgezogen)
Status der Untersuchung	Abgeschlossen (Abschlussbericht veröffentlicht am 12.08.2025)

Tabelle 53 Unfall Flugzeug Diex

Unfall	Flugzeug Evektor EV-97 SportStar RTC
Ort, Datum	ca. 2 km süd-westlich von Diex, Bezirk Völkermarkt, Kärnten, 04.10.2023
Hergang	Am 04.10.2023 um ca. 15:26 Uhr UTC startete das Luftfahrzeug Evektor SportStar vom Flughafen Maribor LJMB zu einem Zeit-Aufbauflug. An

Unfall	Flugzeug Evektor EV-97 SportStar RTC
	Bord befanden sich zwei Insassen, die sich beide im Ausbildungsprogramm einer slowenischen Ausbildungsorganisation befanden und bereits im Besitz einer slowenischen (EU) Privat-Pilotenlizenz waren. Um ca. 16:02 Uhr UTC kam es jedoch zu einem abrupten Leistungsverlust sowie einem Öldruckabfall in den unteren roten Bereich am Skalenende. Die Propellerdrehzahl fiel zur Gänze ab, zeitgleich ging der Treibstofffluss auf Null zurück und der Motor stoppte schlussendlich. Das Luftfahrzeug geriet in einen unkontrollierten Strömungsabriss und begann zu trudeln. Auf einer Höhe von ca. 4000 Fuß MSL konnte das Flugzeug wieder einigermaßen unter Kontrolle gebracht. Das Luftfahrzeug ging daraufhin in einen überzogenen Flugzustand. Das Flugzeug reagierte nicht auf die Steuereingabe des Piloten bzw. das Drücken des Steuerknüppels und konnte daher nicht mehr aus dem überzogenen Flugzustand gebracht werden. Das Flugzeug setzte in diesem Flugzustand bzw. in dieser Konfiguration hart auf einer gemähten Wiese auf. Während des Fluges herrschten marginale bzw. grenzwertige Sichtflugwetterbedingungen, mit zunehmender Wetterverschlechterung.
Folgen	Beide Insassen wurden schwer verletzt. Am Luftfahrzeug entstand Totalschaden. Auf der Wiese an der Unfallstelle entstand geringer Flurschaden und das Erdreich wurde stellenweise mit Treibstoff kontaminiert.
Wahrscheinliche Ursache	-
Wahrscheinliche Faktoren	-
Sicherheitsempfehlungen	-
Status der Untersuchung	Offen (Zwischenbericht veröffentlicht am 14.08.2025)

Tabelle 54 Unfall Flugzeug Mottakopf

Unfall	Flugzeug Beechcraft 58TC Baron
Ort, Datum	Westhang am Mottakopf, Gemeinde Brand, Bezirk Bludenz, Vorarlberg, 26.08.2024
Hergang	Der Pilot startete am 26. August 2024 um ca. 06:50 Uhr UTC vom Flughafen Riviera zu einem IFR-Flug nach Straubing. Im Reiseflug stieg das Luftfahrzeug bis auf etwa 26.000 ft. Um 07:59 Uhr UTC meldete der Pilot Probleme mit der Sauerstoffversorgung und ersuchte um Sinkflug. Kurz darauf brach der Funkkontakt ab. Ab etwa 08:03 Uhr UTC geriet das Luftfahrzeug in einen Spiralsturz mit sehr hohen Sinkraten und Geschwindigkeiten. Infolge aerodynamischer Überlastung kam es noch in der Luft zu einem strukturellen Versagen mit Abtrennung beider Tragflächen sowie des Leitwerks. Gegen 08:05 Uhr UTC schlug die Flugzeugzelle am Westhang des Mottakopfs auf etwa 1.650 m Höhe auf.

Unfall	Flugzeug Beechcraft 58TC Baron
Folgen	Der Pilot wurde tödlich verletzt. Das Luftfahrzeug wurde zerstört und geriet nach dem Aufprall in Brand.
Wahrscheinliche Ursache	• Ausfall der Flugbesatzung (flight crew incapacitation) • Kontrollverlust während des Fluges (loss of control in flight (LOC-I)) • Strukturelle Überbeanspruchung während des Fluges (in-flight break-up) • Geländekollision (collision with terrain)
Wahrscheinliche Faktoren	• Fehlerhaftes Sauerstoffsystem (faulty oxygen system) • Ungeeignete Sauerstoffmaske (inappropriate oxygen mask) • Hypobare Hypoxie (hypobaric Hypoxia)
Sicherheitsempfehlungen	SE/UUB/LF/1/2025
Status der Untersuchung	Abgeschlossen (Abschlussbericht veröffentlicht am 19.08.2025)

Tabelle 55 Unfall Hubschrauber Totes Gebirge

Unfall	Hubschrauber Bell 206B Jet Ranger
Ort, Datum	Totes Gebirge, Bezirk Liezen, Steiermark, 08.02.2008
Hergang	Der Pilot startete am 08.02.2008 um ca. 07:56 Uhr mit dem Hubschrauber der Type Bell 206B auf dem Zivilflugplatz Wels (LOLW) zu einem nicht kontrollierten Flug nach Sichtflugregeln. Als Mindestbesatzung des Hubschraubermusters war ein:e Pilot:in vorgeschrieben. An Bord des Hubschraubers befand sich eine weitere Person, welche ebenfalls über eine Qualifikation als Hubschrauberpilot:in verfügte. Der Flug führte nach Süden über den Traunstein und weiter ins Tote Gebirge. Während des Fluges wurden Anflüge außerhalb eines Flugplatzes durchgeführt. Die Trasse der in nördlicher Richtung vom Grundlsee zum Albert-Appel-Haus verlaufenden Materialseilbahn „Appelhaus“ wurde um ca. 08:26 Uhr auf südöstlichem Kurs überflogen. Um ca. 08:30 Uhr kollidierte der Hubschrauber auf westlichem Kurs mit dem Tragseil der in der Sichtflugkarte ICAO 1:500.000 als unbefeueretes Hindernis erfassten Materialseilbahn. Das Luftfahrzeug kam ca. 180-190 M westlich des Kollisionspunkts mit der Oberseite nach unten zum Liegen.
Folgen	Beide Insassen erlitten tödliche Verletzungen. Der Hubschrauber wurde zerstört.
Wahrscheinliche Ursache	• Kollision mit einem in luftfahrtüblicher Weise kundgemachten Luftfahrthindernis (verspanntes Seil)
Wahrscheinliche Faktoren	• Mangelhafte Flugvorbereitung • Nichtbeachten von kundgemachten Luftfahrthindernissen • Nichtbeachten von luftfahrtbehördlichen Bewilligungen

Unfall	Hubschrauber Bell 206B Jet Ranger
	• Unterschreitung der Mindestflughöhe • Nicht angepasste Fluggeschwindigkeit • Nicht rechtzeitig wahrgenommenes Luftfahrthindernis • Nicht rechtzeitig eingeleitetes Ausweichmanöver • Navigationsfehler • Fehlerhaftes Situationsbewusstsein • Fehlende Sicherheitssysteme (Kabelkappsystem, Hinderniswarnsystem)
Sicherheitsempfehlungen	Keine
Status der Untersuchung	Abgeschlossen (Zwischenbericht veröffentlicht am 27.01.2025, Abschlussbericht veröffentlicht am 01.09.2025)

Tabelle 56 Unfall Hubschrauber Oberneukirchen

Unfall	Hubschrauber Robinson R22 Beta
Ort, Datum	Nahe Oberneukirchen, Bezirk Urfahr-Umgebung, Oberösterreich, 02.05.2008
Hergang	Am 02. Mai 2008 führte der Pilot mit einem Hubschrauber des Typs Robinson R22 Beta einen Sichtflug vom Flughafen Linz-Hörsching über das Mühlviertel in Richtung Moldaustausee durch. Beim Rückflug traten im Bereich Lobenstein unerwartete Gierbewegungen auf, wobei sich der Hubschrauber mehrmals um die Hochachse drehte und rasch an Höhe verlor. Der Pilot leitete daraufhin eine Notlandung ein. Der Hubschrauber setzte hart auf einer nassen Wiese auf und kam nach kurzem Wiederabheben abrupt zum Stillstand.
Folgen	Pilot und Passagierin blieben unverletzt. Am Hubschrauber entstand erheblicher Sachschaden.
Wahrscheinliche Ursache	• Verlust der Auftriebswirkung in Folge von zu frühem „Flare“ und damit verbundener „Harten Landung“. (LOC-I: Loss of control – inflight)
Wahrscheinliche Faktoren	• Geringe Flugerfahrung des Piloten • Unkoordinierter Steuerinput des Piloten • Zu früher „Flare“
Sicherheitsempfehlungen	Keine
Status der Untersuchung	Abgeschlossen (Abschlussbericht veröffentlicht am 04.09.2025)

Tabelle 57 Unfall Motorsegler Lassingrotte

Unfall	Motorsegler Schempp-Hirth Ventus-2cT
Ort, Datum	Lassingrotte, Gemeinde Annaberg, Bezirk Lilienfeld, Niederösterreich, 22.06.2014
Hergang	Der Pilot des nicht eigenstartfähigen Motorseglers Type Ventus-2cT entschloss sich nach erfolgloser Aufwindsuche zu einer Außenlandung. Nach Auswahl einer Außenlandewiese und erfolglosen Versuchen, das Klapptriebwerk (Flautenschieber) anzulassen, setzte er den Anflug zur Außenlandewiese mit ausgefahrenem Triebwerk fort. Nach dem Überfliegen einer Straße und eines an die Landewiese angrenzenden Gebüschs setzte der Motorsegler hart auf der Außenlandewiese auf.
Folgen	Der Pilot erlitt schwere Verletzungen. Das Luftfahrzeug wurde erheblich beschädigt.
Wahrscheinliche Ursache	• Harte Landung
Wahrscheinliche Faktoren	• Später Entschluss zur Außenlandung • Ungeeignete Flugtaktik • Landung mit Rückenwind • Niedrige Fluggeschwindigkeit • Kollision mit Hindernissen
Sicherheitsempfehlungen	Keine
Status der Untersuchung	Abgeschlossen (Zwischenbericht veröffentlicht am 15.05.2025, Abschlussbericht veröffentlicht am 07.10.2025)

Tabelle 58 Unfall Ultraleichtflugzeug Wolfau

Unfall	Ultraleichtflugzeug Eurostar EV 97
Ort, Datum	Wolfau, Gemeinde Senftenbach, Bezirk Ried, Oberösterreich, 29.11.2006
Hergang	Am 29. November 2006 führte der Pilot mit einem Ultraleichtflugzeug des Typs Eurostar EV 97 vom Außenlandeplatz Wolfau zwei Lokalflüge durch. Beim zweiten Flug erfolgte nach einem Tiefflug ein abruptes, steiles Hochziehen. Dabei kam es zum strukturellen Versagen der linken Tragfläche, die sich nahe der Flügelwurzel vom Rumpf trennte. Das Luftfahrzeug geriet außer Kontrolle und stürzte in ein angrenzendes Waldstück.
Folgen	Beide Insassen wurden tödlich verletzt. Das Luftfahrzeug wurde zerstört.
Wahrscheinliche Ursache	• Strukturelles Versagen der linken Tragfläche infolge Überlast unter hoher positiver G-Belastung beim abrupten Hochziehen aus dem Schnellflug in geringer Höhe.

Unfall	Ultraleichtflugzeug Eurostar EV 97
	Die Kombination aus hoher Geschwindigkeit, dynamischer Lastaufbringung und aeroelastischen Effekten führte zu Beulen der Oberseitenbeplankung im Feld zwischen Rippe 3–4, nachfolgend zu Holmsteginstabilität und Bruch.
Wahrscheinliche Faktoren	- Geringe Flughöhe und damit fehlende Ausweich-/Erholungsreserve. - Manöver außerhalb eines sicheren Geschwindigkeits-/Belastungsbereichs (u. a. oberhalb VA, nahe/neben VNE).
Sicherheitsempfehlungen	Keine
Status der Untersuchung	Abgeschlossen (Abschlussbericht veröffentlicht am 17.10.2025)

Tabelle 59 Unfall Freiballon Stift Zwettl

Unfall	Freiballon Schroeder Fire Balloons G 45/24
Ort, Datum	Bei Stift Zwettl, Bezirk Zwettl, Niederösterreich, 14.10.2024
Hergang	Am 14. Oktober 2024 war eine Ballonfahrt mit Passagieren geplant. Der Ballon wurde auf einem Startplatz westlich des Stifts Zwettl aufgerüstet und nach dem Befüllen mit einem Fesselseil gesichert. Während des Parachute-Checks entwickelte der Ballon kurzzeitig Auftrieb und hob leicht ab. Ein außen am Korbrand befindlicher Ballonhelfer wurde dabei rückwärts weggeschleudert und stürzte zu Boden. Die geplante Ballonfahrt wurde anschließend nicht durchgeführt.
Folgen	Eine Person erlitt eine schwere Rückenverletzung. Der Ballon blieb unbeschädigt.
Wahrscheinliche Ursache	-
Wahrscheinliche Faktoren	-
Sicherheitsempfehlungen	-
Status der Untersuchung	Offen (Zwischenbericht veröffentlicht am 10.10.2025)

Tabelle 60 Unfall Freiballon Zitternberg

Unfall	Freiballon Schroeder Fire Balloons G 60/24
Ort, Datum	Zitternberg, Gemeinde Gars am Kamp, Niederösterreich, 16.11.2024
Hergang	Der Pilot startete am 16. November 2024 um ca. 13:15 Uhr mit sieben Passagieren und einem Crewmitglied vom Flugplatz Krems-Gneixendorf zu einer Ballonfahrt in Richtung Wachau. Nach etwa einer Stunde wählte der Pilot eine Wiese südlich von Gars am Kamp als Landeplatz aus und

Unfall	Freiballon Schroeder Fire Balloons G 60/24
	bereitete die Insassen auf die Landung vor. Beim ersten Bodenkontakt setzte der Ballonkorb mit erhöhter Geschwindigkeit auf und hob kurz darauf nochmals ab. Dabei erlitt eine Passagierin schwere Verletzungen. Nach dem vollständigen Öffnen des Smart Vents setzte der Korb erneut auf und schliff anschließend noch ca. 70 m über den Boden, bis er an einem angrenzenden Waldstück zum Stillstand kam.
Folgen	Eine Passagierin wurde schwer verletzt. Die weiteren sechs Passagiere sowie der Pilot und ein Crewmitglied blieben unverletzt. An der Ballonhülle entstand geringer Schaden. Der Korb blieb unbeschädigt.
Wahrscheinliche Ursache	-
Wahrscheinliche Faktoren	-
Sicherheitsempfehlungen	-
Status der Untersuchung	Offen (Zwischenbericht veröffentlicht am 13.11.2025)

Tabelle 61 Unfall Segelflugzeug Wiener Neustadt

Unfall	Segelflugzeug Glasflügel Kestrel
Ort, Datum	Militärflugplatz Wiener Neustadt/West (LOXN), Niederösterreich, 20.07.2013
Hergang	Der Pilot führte am 20.07.2013 vier Windenstarts am Militärflugplatz Wr. Neustadt West mit seinem Segelflugzeug Type Glasflügel „Kestrel“ durch. Im Zuge des Windenstarts zog der Pilot langsam den Knüppel zu sich, um in die normale Steigflugphase übergehen zu können. Ohne jegliche Vorankündigung, da kein Seilriss eingetreten war, ließ der Seilzug nach und der Fallschirm am Ende des Windenschleppseils öffnete sich. Der Pilot erkannte, dass er den Windenstart nicht mehr fortsetzen konnte, zog zum Ausklinken des Schleppseils zweimal den gelben Griff der Schleppkupplung und drückte den Steuerknüppel nach, um Fahrt aufzunehmen. Im Scheitelpunkt der Steigflugphase in einer geschätzten Höhe über Grund von ca. 10-15 m stellte der Pilot fest, dass die Steuerkräfte gering waren („weiche Ruder“). Das Segelflugzeug zeigte keine Anzeichen, nach einer Seite abzukippen. Der Pilot drückte so lange den Steuerknüppel nach vorne bis die Rumpfspitze nahezu senkrecht zum Boden zeigte. Kurz vor dem Aufsetzen leitete der Pilot einen Abfangbogen ein. Das Segelflugzeug setzte mit einem lauten Knall im Sackflug zentrisch auf dem Hauptfahrwerk auf. Beide Tragflächen berührten gleichzeitig den Boden. Das Segelflugzeug kam nach ca. 20 m Rutschstrecke zum Stillstand.
Folgen	Der schwer verletzte Pilot konnte das Segelflugzeug selbständig verlassen.

Unfall	Segelflugzeug Glasflügel Kestrel
	Am Luftfahrzeug entstand erheblicher Sachschaden.
Wahrscheinliche Ursache	„Hartes“ Aufsetzen des Luftfahrzeuges im Zuge der Landung nach abgebrochenem Windenstart in geringer Höhe über Grund.
Wahrscheinliche Faktoren	Aufblähen des Seilfallschirms durch Zugentlastung und Ausklinken des Schleppseils in geringer Höhe über Grund.
Sicherheitsempfehlungen	Keine
Status der Untersuchung	Abgeschlossen (Zwischenbericht veröffentlicht am 16.06.2025, Abschlussbericht veröffentlicht am 10.11.2025)

Tabelle 62 Unfall Segelflugzeug Rothenthurn

Unfall	Segelflugzeug Discus CS
Ort, Datum	Maisfeld südlich von Rothenthurn, Bezirk Spittal an der Drau, Kärnten, 12.06.2015
Hergang	Am 12. Juni 2015 startete der Pilot eines Flugsportvereins um ca. 08:23 Uhr UTC mit einem einsitzigen Segelflugzeug mittels Flugzeugschlepp vom Flugplatz Nötsch (LOKN) zu einem Überlandflug in südliche Richtung. Aufgrund von Witterungsbedingungen im Bereich Spittal an der Drau verlor das Segelflugzeug an Höhe und der Pilot entschied sich gegen 13:35 Uhr UTC südlich von Rothenthurn zu einer Außenlandung. Dabei wurde das Segelflugzeug von einer Windböe erfasst, berührte mit der linken Tragfläche den Boden und verunfallte.
Folgen	Der Pilot erlitt schwere Verletzungen. Das Flugzeug wurde erheblich beschädigt.
Wahrscheinliche Ursache	Bodenberührung mit der linken Tragfläche, gefolgt von einer Drehung um die Hochachse während einer Außenlandung (LOLI: Loss of lifting conditions en-route)
Wahrscheinliche Faktoren	- Mangelnde Thermik im Rückflugabschnitt, welche eine sichere Rückkehr zum Ausgangsflugplatz nicht zuließ und zur sicherheitsorientierten Entscheidung für eine Außenlandung führte. - Starke Windböen und lokale Verwirbelungen im Bereich des Anfluges und insbesondere im Umfeld des Aufsetzpunktes, die zur Bodenberührung der linken Tragflächenspitze und zur Destabilisierung der Fluglage führten. - Im Zuge der ordnungsgemäß durchgeführten Flugvorbereitung wurde der weitere Tageswetterverlauf tendenziell zu positiv bewertet bzw. eingeschätzt.
Sicherheitsempfehlungen	Keine
Status der Untersuchung	Abgeschlossen (Abschlussbericht veröffentlicht am 13.11.2025)

Tabelle 63 Unfall Ultraleichtflugzeug Wienings

Unfall	Ultraleichtflugzeug Flight Design CTLS
Ort, Datum	Waldgebiet bei Wienings, Gemeinde Groß-Siegharts, Bezirk Waidhofen an der Thaya, Niederösterreich, 01.12.2024
Hergang	Am 01. Dezember 2024 um ca. 14:11 Uhr startete der Pilot mit seinem zweisitzigen Ultraleichtflugzeug vom Flugplatz Krems-Langenlois (LOAG) zum Flugplatz Dobersberg (LOAB). Auf dieser Strecke stürzte das Luftfahrzeug in einem Waldgebiet westlich der Ortschaft Wienings ab.
Folgen	Der Pilot kam ums Leben. Das Luftfahrzeug wurde durch die Kollision zerstört. Es entstand geringer Flurschaden.
Wahrscheinliche Ursache	Kollision des Motorflugzeuges mit dem Waldgebiet.
Wahrscheinliche Faktoren	Ungünstig gewählte Flugtaktik aufgrund der Beeinträchtigung durch ein medizinisches Problem.
Sicherheitsempfehlungen	Keine
Status der Untersuchung	Abgeschlossen (Abschlussbericht veröffentlicht am 19.11.2025)

11.1.2 Vorläufige Berichte

Vorläufige Berichte dienen dazu, um die in der Anfangsphase der Sicherheitsuntersuchung erlangten Informationen unverzüglich zu verbreiten, sofern dies die Ziele der Sicherheitsuntersuchung nicht beeinträchtigt und die anwendbaren Rechtsvorschriften über den Schutz personenbezogener Daten uneingeschränkt eingehalten werden. Sie werden in Art. 2 Z 12 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 als „Zwischenbericht“ (englisch: „preliminary report“) bezeichnet. Zur besseren Unterscheidung von den Zwischenberichten, die gemäß Art. 16 Abs. 7 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 zu jedem Jahrestag eines Vorfalls zu veröffentlichen sind, wird hier die Bezeichnung „vorläufiger Bericht“ verwendet. Vorläufige Berichte (preliminary reports) werden gemäß Art. 15 Abs. 4 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 sowie unter Berücksichtigung der Empfehlung 5.4.6 des Anhangs 13 zum Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt veröffentlicht.

Die schriftlichen vorläufigen Berichte enthalten Fakten, die bis zum Zeitpunkt der Veröffentlichung ermittelt wurden, und sollen über den Fortschritt der Sicherheitsuntersuchung informieren. Die in einem vorläufigen Bericht enthaltenen Informationen können unvollständig sein, sich im Laufe der weiteren Untersuchung ändern oder es können neue relevante Fakten bekannt werden, die bisher nicht berücksichtigt wurden (vorläufiger Bericht).

Zu folgenden Vorfällen wurden im Berichtsjahr 2025 vorläufige Berichte (preliminary reports) veröffentlicht.

Tabelle 64 Unfall Flugzeug Graz

Unfall	Flugzeug Airbus A220-300
Ort, Datum	Flughafen Graz (LOWG), Steiermark, 23.12.2024
Hergang	Am 23. Dezember 2024 befand sich ein Airbus A220-300 mit 74 Passagieren und fünf Besatzungsmitgliedern auf einem Linienflug von Bukarest nach Zürich. Im österreichischen Luftraum traten zunächst Störungen am linken Triebwerk auf, kurze Zeit später wurde Rauch im Cockpit festgestellt. Auch in der Kabine kam es zu einer Rauchentwicklung. Die Besatzung erklärte MAYDAY, schaltete das linke Triebwerk ab und leitete eine Ausweichlandung nach Graz ein. Das Luftfahrzeug landete um ca. 16:53 Uhr UTC auf der Piste 34C und wurde anschließend über vier Notausgänge evakuiert.
Folgen	Mehrere Passagiere sowie die gesamte Besatzung wurden medizinisch untersucht bzw. behandelt. Ein Mitglied der Kabinenbesatzung verstarb am 30.12.2024. Ein weiteres Besatzungsmitglied wurde schwer verletzt, drei Besatzungsmitglieder und drei Passagiere leicht verletzt. Das Luftfahrzeug selbst blieb unbeschädigt, am linken Triebwerk entstand jedoch Schaden.
Wahrscheinliche Ursache	-
Wahrscheinliche Faktoren	-
Sicherheitsempfehlungen	-
Status der Untersuchung	Offen (Vorläufiger Bericht veröffentlicht am 13.03.2025) Die Untersuchung wurde am 11.04.2025 an die Schweizerische Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST) übertragen.

Tabelle 65 Störung Flugzeug Hartberg

Störung	Flugzeug Airbus A320
Ort, Datum	Nahe Grafendorf bei Hartberg, Steiermark, 09.06.2024
Hergang	Nach einem Hagelschlag erklärte die Cockpitbesatzung eine Luftnotlage („MAYDAY“) wegen gebrochener Windschutzscheiben und unzuverlässiger Anzeige der Fluggeschwindigkeit („Unreliable Speed Indication“). Nach erfolgreicher Landung am Zielflugplatz Wien-Schwechat wurden zusätzlich zur beschädigten Windschutzscheibe weitere Schäden an den Vorderkanten der Tragflächen und des

Störung	Flugzeug Airbus A320
	Leitwerks sowie ein fehlendes Radom samt stark beschädigter Antenne des Wetterradars festgestellt.
Folgen	Eine Person wurde leicht verletzt. Das Luftfahrzeug wurde beschädigt.
Wahrscheinliche Ursache	-
Wahrscheinliche Faktoren	-
Sicherheitsempfehlungen	-
Status der Untersuchung	Offen (Vorläufiger Bericht veröffentlicht am 30.03.2025) Die Untersuchung wurde am 30.04.2025 an die deutsche Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU) übertragen.

11.2 Eingeleitete Sicherheitsuntersuchungen 2025

Folgende Sicherheitsuntersuchungen wurden im Jahr 2025 im Bereich Zivilluftfahrt eingeleitet.

Tabelle 66 Untersuchungen eingeleitet 2025

Datum	Vorfall
04.03.2025	Vorfall Flugzeug Grumman American AA-5B Flugfeld Zell am See
09.04.2025	Vorfall Ultraleichtluftfahrzeug Aerospool spol s.r.o. WT 9 600 Flugfeld Völtendorf
31.05.2025	Vorfall Ultraleichtluftfahrzeug Pro Fe Duo Banjo 3871 Brand-Nagelberg
07.06.2025	Vorfall Segelflugzeug Glasflügel Standard Libelle Flugfeld Kapfenberg
19.06.2025	Vorfall Segelflugzeug Schempp-Hirth GmbH Discus 2b 6644 Hinterhornbach
05.07.2025	Vorfall Flugzeug Avions Pierre Robin DR400/180 5742 Wald im Pinzgau
16.08.2025	Vorfall Segelflugzeug Rolladen Schneider LS4 Flugfeld Lanzen-Turnau
18.08.2025	Vorfall Motorsegler Schempp Hirth Ventus 3M 6105 Leutasch
29.12.2025	Vorfall Motorsegler Diamond HK36 5505 Mühlbach am Hochkönig
25.05.2024 ¹⁴	Vorfall Flugzeug Cessna Aircraft Company Inc. R182 Flugfeld Trieben (LOGI)

¹⁴ Sicherheitsuntersuchung wurde im Jahr 2025 eingeleitet

12 Statistik SUB-Bereich Zivilluftfahrt

12.1 Datenbank ECCAIRS

Die Europäische Kommission verwaltet einen Europäischen Zentralspeicher (European Central Repository „ECR“) für die Speicherung aller in der Europäischen Union gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 erfassten Ereignismeldungen. Jeder Mitgliedstaat aktualisiert im Einvernehmen mit der Kommission den ECR durch Übertragung aller in den nationalen Datenbanken für Meldungen gemäß Art. 6 Abs. 6 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 enthaltenen sicherheitsbezogenen Informationen in den ECR.

Die nationalen Datenbanken müssen Formate verwenden, die zur Erleichterung des Informationsaustauschs standardisiert und mit dem europäischen Koordinierungszentrum für Informationssysteme über Luftfahrtunfälle (European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems „ECCAIRS“) und der ADREP-Systematik der ICAO, die auch für die ECCAIRS-Software herangezogen wird, kompatibel sind.

Im ECR können von den Mitgliedstaaten Kriterien für Abfragen individuell festgelegt und statistische Auswertungen durchgeführt werden.

Im Umfeld von Meldungen, Analysen und Weiterverfolgung von Vorfällen und Ereignissen in der Zivilluftfahrt wurde im Jahr 2022 eine neue Softwarelösung für den Europäischen Zentralspeicher samt neuem EU-Meldeportal anstelle von ECCAIRS 5 (E1), auch bekannt als „ECCAIRS 2.0“ (E2), eingerichtet. Die Anwendung „ECCAIRS 2.0“ (E2), welche auf modernen IT-Technologien basiert und eine zentrale Architektur aufweist, kombiniert die nationalen Datenbanken, den ECR sowie die Datenbank für Sicherheitsempfehlungen (Safety Recommendation Information System „SRIS“). Die aktuell verantwortliche Institution für ECCAIRS ist die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (European Union Aviation Safety Agency „EASA“). Der EASA obliegt seit 01. Jänner 2021 die Verantwortung für Aufbau, Erhaltung und Finanzierung.

Österreich hat so wie viele andere EU-Mitgliedsstaaten beschlossen, nach Ausrollung der Software ECCAIRS 2.0 (E2) Plan „B“ zu folgen und für die nationale Datenbank im Jahr 2022 weiterhin die Software ECCAIRS 5 (E1) heranzuziehen. Die Inbetriebnahme von

ECCAIRS 2.0 (E2) samt neuem EU-Meldeportal der EASA (<https://aviationreporting.eu/>) fand schrittweise seit Dezember 2022 statt. Bis 31. Dezember 2025 stand weiterhin das ACG Online-Meldetool für die Einbringung von Meldungen zur Verfügung und wurden diese Meldungen automatisch von der ACG an die SUB weitergeleitet.

Seit Jänner 2024 ist die Weiterleitung von Meldungen über Unfälle und schwere Störungen gemäß Art. 2 Z 1 und Z 16 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 an die SUB primär im Wege des EU-Meldeportals „ECCAIRS 2.0“ vorgesehen. Ab 01. Jänner 2026 wurde die automatische Weiterleitung von Meldungen, welche nicht im Wege des EU-Meldeportals eingebracht wurden, von der ACG an die SUB beendet. Meldungen über Unfälle und schwere Störungen, welche nicht im Wege des EU-Meldeportals eingebracht wurden, werden seither manuell von der ACG an die SUB weitergeleitet.

12.2 Nationale Datenbank

Seit 01. Juli 2013 erfolgt die Verarbeitung und Speicherung der gemeldeten Vorfälle und Ereignisse in der Zivilluftfahrt in der nationalen Datenbank für Meldungen gemäß Art. 6 Abs. 6 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 durch die ACG. Bei jenen Vorfällen im Bereich der Zivilluftfahrt, zu denen von der SUB eine Sicherheitsuntersuchung eingeleitet wurde, werden während der laufenden Untersuchung Tatsachenangaben sowie nach Abschluss der Untersuchung die im Untersuchungsbericht enthaltenen Informationen in der nationalen Datenbank ebenfalls verarbeitet und gespeichert. Relevante Informationen über Unfälle und schwere Störungen, die von der SUB erfasst oder ausgegeben wurden, werden ebenfalls in dieser nationalen Datenbank gespeichert.

Im Jahr 2025 wurden insgesamt 14511 gemeldete Ereignisse in der nationalen Datenbank gespeichert. Davon entfielen 11505 Ereignisse auf Vorfälle im Bereich der Zivilluftfahrt, einschließlich der Meldungen über Unfälle und schwere Störungen (Stand 31. Juli 2026). Meldungen über Unfälle und schwere Störungen im österreichischen Hoheitsgebiet (Ereignisstaat Österreich) waren gemäß den Bestimmungen des § 22 Abs. 6 UUG 2005 in Verbindung mit den Bestimmungen des Art. 9 Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 sowie des § 136 Abs. 4 LFG 1957 an die SUB weiterzuleiten.

Alle Informationen zu gemeldeten Vorfällen im Bereich der Zivilluftfahrt beruhen auf den bis zum Stichtag 31. Juli 2026 von der gemäß § 136 Abs. 3 LFG 1957, BGBl. Nr. 253/1957 idF BGBl. I Nr. 151/2021, zuständigen Behörde ACG in der nationalen Datenbank gemäß

Art. 6 Abs. 6 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 gespeicherten und im Sinne des Art. 7 Abs. 3 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 aufbereiteten Informationen (nach dem 31. Juli 2026 von der ACG gespeicherte und aufbereitete Informationen zu Vorfällen sind nicht berücksichtigt). Die Statistik über die der SUB gemeldeten Vorfälle im Bereich der Zivilluftfahrt gemäß § 20 UUG 2005 (Vorfallstatistik) einschließlich jener Vorfälle, die Gegenstand einer Sicherheitsuntersuchung sind, beruht auf dem Zugang der SUB zu dieser Datenbank und umfasst Informationen nach Art. 7 Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014, die Ereignismeldungen bei Aufnahme in die nationale Datenbank mindestens enthalten sollten, und erfolgt entsprechend folgender Grundsätze:

- Als Vorfälle im Bereich der Zivilluftfahrt gelten Unfälle und Störungen gemäß Art. 2 Z 1, 7 und 16 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010.
- Die Austro Control GmbH ist verpflichtet, die bei ihr eingelangten Meldungen über Unfälle und schwere Störungen gemäß Art. 2 Z 1 und Z 16 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 an die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes weiterzuleiten.
- Das Datum von Vorfällen im Bereich der Zivilluftfahrt ist grundsätzlich in UTC (Coordinated Universal Time) angegeben.
- Die Erfassung der gemeldeten Vorfälle in der Vorfallstatistik beruht auf den in der nationalen Datenbank für Meldungen gespeicherten Informationen nach Art. 7 Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014, sofern diese bekannt sind.¹⁵
- Die Erfassung der gemeldeten Unfälle in der Vorfallstatistik beruht auf den in der nationalen Datenbank für Meldungen gespeicherten Informationen nach Art. 7 Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014, sofern diese bekannt sind, wenn das Datenfeld „Ereignisklasse“ die Information „Unfall“ enthält und die Datenfelder „Größter Schaden“, „Schweregrad von Personenschäden“ (Schwere), „Anzahl der Personenschäden im Luftfahrzeug“ bzw. „Anzahl der Personenschäden am Boden“ (Personenschäden) der Ereignisklasse „Unfall“ entsprechende Informationen enthalten.¹⁶

¹⁵ Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 (Hinweis): Die Datenfelder sind mit der abgefragten Information auszufüllen. Falls die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten oder die Agentur nicht in der Lage sind, die geforderten Informationen einzutragen, weil sie von der Organisation oder vom Meldenden nicht bereitgestellt wurden, kann die Angabe „*unbekannt*“ in das betreffende Datenfeld eingetragen werden. Damit zweckdienliche Informationen übermittelt werden, sollte die Angabe „*unbekannt*“ jedoch so weit wie möglich vermieden und die Meldung später vervollständigt werden.

¹⁶ Tödlich verletzte und/oder schwer verletzte Personen im Luftfahrzeug oder am Boden.

- Die Gliederung der Vorfälle erfolgt nach Ereignisstaat, Ereignisklasse, Eintragungsstaat (sofern zutreffend), Luftfahrzeugkategorie (Art des Luftfahrzeugs), Gewichtsklasse (höchstzulässige Abflugmasse), Personenschäden.¹⁷
- Ist an einem Vorfall mehr als ein Luftfahrzeug beteiligt, ist der Vorfall bzw. die Sicherheitsuntersuchung für jede betroffene Luftfahrzeugkategorie (Art des Luftfahrzeugs) gesondert erfasst; die Gesamtanzahl der Vorfälle bzw. Sicherheitsuntersuchungen umfasst alle bekannten Luftfahrzeugkategorien.
- Vorfälle mit Luftfahrzeugen der Kategorien „Ultraleichtubschrauber“, „Ultraleichtflugzeug“ und „Ultraleichtsegelflugzeug“ (inkl. „Ultraleichtmotorsegler“) sind als „Ultraleichtluftfahrzeuge“ zusammengefasst.
- Vorfälle mit Basejumper:innen werden nicht der Luftfahrzeugkategorie „Fallschirm“ zugerechnet und werden bei Bedarf gesondert erfasst.
- Vorfälle mit Luftfahrzeugen, die einer militär-, zoll- oder polizeidienstlichen Verwendung oder ähnlichen Zwecken dienen, sind nicht erfasst.

Die Einstufung der Ereignisklasse von in der nationalen Datenbank für Meldungen gemäß Art. 6 Abs. 6 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 gespeicherten Vorfällen¹⁸ durch die ACG als zuständige Behörde im Sinne des Art. 6 Abs. 3 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 erfolgt auf Grundlage der relevanten Informationen über Unfälle und schwere Störungen, die gemäß Art. 6 Abs. 7 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 von Sicherheitsuntersuchungsstellen erfasst oder ausgegeben werden.

Im Jahr 2025 wurden Anpassungen bei den von der ACG angewendeten Verfahren zur Einstufung der Ereignisklasse von Vorfällen im österreichischen Hoheitsgebiet wirksam (Ereignisstaat Österreich), welche auf Grundlage der relevanten Informationen über Unfälle und schwere Störungen von der SUB erfasst oder ausgegeben werden und in der nationalen Datenbank für Meldungen gespeichert werden.

Gemäß § 136 Luftfahrtgesetz – LFG 1957, BGBl. Nr. 253/1957 idF BGBl. I Nr. 151/2021, hat die SUB neben dem Sicherheitsbericht und der Vorfallstatistik (§§ 19 und 20 UUG 2005 idGF) ab dem Jahr 2021 auch den Sicherheitsbericht gemäß Art. 13 Abs. 11 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014¹⁹ zu veröffentlichen. Zwecks Harmonisierung der Statistik über die der

¹⁷ Vgl. Anhang I der Verordnung (EU) Nr. 376/2014

¹⁸ Gemäß § 21 Abs. 4 UUG 2005 gelten als Vorfälle im Bereich der Zivilluftfahrt Unfälle und Störungen gemäß Art. 2 Z 1, 7 und 16 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010. Die Meldepflicht gemäß Art. 9 Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 und § 136 Abs. 4 LFG 1957 umfasst jedoch nur Unfälle und schwere Störungen.

¹⁹ Um die Öffentlichkeit über das Sicherheitsniveau in der Zivilluftfahrt zu informieren, veröffentlichen die Mitgliedstaaten mindestens einmal jährlich einen Sicherheitsbericht. Dieser Sicherheitsbericht a) enthält

SUB gemeldeten Vorfälle im Bereich der Zivilluftfahrt (Vorfallstatistik gemäß § 20 UUG 2005) und der Informationen zu der Art von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, die in der nationalen Datenbank erfasst wurden (Sicherheitsbericht gemäß Art. 13 Abs. 11 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014), wurde die Vorfallstatistik gemäß § 20 UUG 2005 ab dem Jahr 2023 an den Sicherheitsbericht gemäß Art. 13 Abs. 11 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 angepasst. Vorfälle im Zusammenhang mit Flugsicherungsdiensten und -einrichtungen²⁰ werden in der Vorfallstatistik gemäß § 20 UUG 2005 ab dem Jahr 2024 nicht mehr gesondert erfasst.²¹

aggregierte und anonymisierte Informationen zu der Art von Ereignissen, die in ihren nationalen Systemen zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse bzw. zur Erstattung freiwilliger Meldungen erfasst wurden; b) gibt Tendenzen an und c) führt die von dem betreffenden Mitgliedstaat getroffenen Maßnahmen auf.

²⁰ Vgl. Anhang III der Durchführungsverordnung (EU) 2015/1018.

²¹ Siehe dazu die veröffentlichten Sicherheitsberichte gemäß Art. 13 Abs. 11 der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 (bmimi.gv.at/sub/aufgaben/sicherheitsberichte)

13 Tätigkeiten 2025 – SUB-Bereich Zivilluftfahrt

Tabelle 67 Gemeldete Vorfälle

Gemeldete Vorfälle ²²	2024	2025
Der SUB gemeldete Vorfälle im Bereich der Zivilluftfahrt gemäß § 22 Abs. 6 UUG 2005 iVm Art. 9 Abs. 1 Verordnung (EU) Nr. 996/2010 sowie § 136 Abs. 4 LFG 1957 ²³	280	144
davon Unfälle	118	123
davon Störungen	162	21
In der nationalen Datenbank gespeicherte Vorfälle gesamt	10710	11505

Tabelle 68 Sicherheitsuntersuchungen gesamt

	2024	2025
Sicherheitsuntersuchungen eingeleitet	9	10 ²⁴
Mitwirkung an Sicherheitsuntersuchungen im Ausland	93	56

Tabelle 69 Mitwirkung an Sicherheitsuntersuchungen im Ausland (Detail)

Datum	Vorfall	Land
08.11.2024 ²⁵	Schwere Störung mit Flugzeug	Schweiz

²² Gemäß § 21 Abs. 4 UUG 2005 gelten als Vorfälle im Bereich der Zivilluftfahrt Unfälle und Störungen gemäß Art. 2 Z 1, 7 und 16 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010. Die Meldepflicht gemäß Art. 9 Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 und § 136 Abs. 4 LFG 1957 umfasst jedoch nur Unfälle und schwere Störungen.

²³ Meldungen über Vorfälle wurden abhängig von der Ereignisklasse an die SUB weitergeleitet. Im Jahr 2025 wurden Anpassungen bei den von der zuständigen Behörde ACG angewendeten Verfahren zur Einstufung der Ereignisklasse wirksam.

²⁴ Davon entfiel eine Sicherheitsuntersuchung auf einen Vorfall, der sich im Jahr 2024 ereignet hatte.

²⁵ Notifizierung erfolgte im Jahr 2025

Datum	Vorfall	Land
27.12.2024 ²⁵	Unfall mit Ultraleichtluftfahrzeug	Vereinigte Arabische Emirate
04.01.2025	Unfall mit Ultraleichtluftfahrzeug	Australien
12.01.2025	Unfall mit Flugzeug	Italien
19.01.2025	Unfall mit Flugzeug	USA
10.02.2025	Unfall mit Flugzeug	USA
11.02.2025	Vorfall ²⁶ mit Ultraleichtluftfahrzeug	USA
15.02.2025	Unfall mit Ultraleichtluftfahrzeug	Brasilien
17.02.2025	Störung mit Flugzeug	Polen
23.02.2025	Unfall mit Flugzeug	USA
25.02.2025	Schwere Störung mit zwei Flugzeugen	Spanien
25.02.2025	Schwere Störung mit zwei Flugzeugen	Marokko
22.03.2025	Schwere Störung mit Flugzeug	Niederlande
08.04.2025	Unfall mit Motorsegler	Vereinigtes Königreich
11.04.2025	Unfall mit Ultraleichtluftfahrzeug	USA
13.04.2025	Unfall mit Ultraleichtluftfahrzeug	USA
21.04.2025	Unfall mit Motorsegler	Italien
22.04.2025	Unfall mit Flugzeug	Indien
24.04.2025	Schwere Störung mit Flugzeug	Frankreich
28.04.2025	Unfall mit Flugzeug	Schweiz
04.05.2025	Unfall mit Flugzeug	Chile
06.05.2025	Störung mit zwei Flugzeugen	Oman
06.05.2025	Schwere Störung mit zwei Flugzeugen	Spanien
08.05.2025	Unfall mit Flugzeug	Vereinigtes Königreich
11.05.2025	Unfall mit Ultraleichtluftfahrzeug	Italien
14.05.2025	Unfall mit Flugzeug	Indien
14.05.2025	Schwere Störung mit Ultraleichtluftfahrzeug	Tschechien
16.05.2025	Unfall mit Flugzeug	Vereinigte Arabische Emirate
23.05.2025	Unfall mit Flugzeug	Nigeria

²⁶ Ereignisklasse unbekannt

Datum	Vorfall	Land
30.05.2025	Unfall mit Flugzeug	Slowenien
06.06.2025	Unfall mit Ultraleichtluftfahrzeug	Australien
05.07.2025	Unfall mit Flugzeug	USA
30.07.2025	Unfall mit Ultraleichtluftfahrzeug	Australien
01.08.2025	Unfall mit Motorsegler	Ungarn
03.08.2025	Schwere Störung mit Ultraleichtluftfahrzeug	Belgien
18.08.2025	Unfall mit Flugzeug	Thailand
23.08.2025	Schwere Störung mit Ultraleichtluftfahrzeug	Australien
23.08.2025	Unfall mit Flugzeug	Deutschland
27.08.2025	Schwere Störung mit Flugzeug	Niederlande
02.09.2025	Schwere Störung mit zwei Flugzeugen	Australien
13.09.2025	Unfall mit Experimentalluftfahrzeug	USA
19.09.2025	Unfall mit Segelflugzeug	Luxemburg
21.09.2025	Schwere Störung mit zwei Flugzeugen	Frankreich
25.09.2025	Unfall mit Hängegleiter	Kanada
25.09.2025	Unfall mit Flugzeug	USA
27.09.2025	Schwere Störung mit zwei Flugzeugen	Spanien
28.09.2025	Unfall mit Ultraleichtluftfahrzeug	USA
28.09.2025	Unfall mit Tragschrauber	USA
28.09.2025	Unfall mit Experimentalluftfahrzeug	USA
02.10.2025	Unfall mit Flugzeug	Vereinigtes Königreich
23.10.2025	Schwere Störung mit zwei Flugzeugen	Niederlande
29.10.2025	Unfall mit Ultraleichtluftfahrzeug	Chile
15.11.2025	Unfall mit Ultraleichtluftfahrzeug	USA
04.12.2025	Unfall mit Hubschrauber	Italien
08.12.2025	Unfall mit Flugzeug	Indien
12.12.2025	Unfall mit Flugzeug	Deutschland

Tabelle 70 Anzahl der Sicherheitsuntersuchungen 2022 – 2025

Ereignisklasse und Art des Luftfahrzeugs ²⁷		2022	2023	2024	2025	Gesamt
Unfälle	Hubschrauber ²⁸	-	-	-	-	-
	Tragschrauber	-	-	-	-	-
	Flugzeuge ²⁹	2	5	5 ³⁰	2	14
	Ultraleichtluftfahrzeuge ³¹	-	-	-	2	2
	Motorsegler ^{32 33}	1	1	2	1	5
	Segelflugzeuge ^{34 35}	2	1	-	3	6
	Freiballone	1	-	2	-	3
	Unbemannte Luftfahrzeuge	-	-	-	-	-
	Hängegleiter ³⁶ /Paragleiter ³⁷ /Fallschirme	-	-	-	-	-
Schwere Störungen	Hubschrauber	-	-	-	-	-
	Flugzeuge	-	-	1	-	1
	Motorsegler ³⁸	-	-	-	1	1
	Segelflugzeuge ³⁹	-	-	-	-	-
	Freiballone	-	-	-	-	-
	Unbemannte Luftfahrzeuge	-	-	-	-	-
Gesamtanzahl der Sicherheitsuntersuchungen		6	7	10	9	32

²⁷ Vgl. § 4 Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung 2010 – ZLLV 2010, BGBl. II Nr. 143/2010 idF BGBl. II Nr. 383/2020

²⁸ Ohne Vorfälle von Luftfahrzeugen der Kategorie „Ultraleichthubschrauber“ (siehe „Ultraleichtluftfahrzeuge“).

²⁹ Ohne Vorfälle von Luftfahrzeugen der Kategorie „Ultraleichtflugzeug“ (siehe „Ultraleichtluftfahrzeuge“).

³⁰ Die Sicherheitsuntersuchung eines als „Unfall“ klassifizierten Vorfalls, der sich im Jahr 2024 ereignet hatte, wurde im Jahr 2025 eingeleitet.

³¹ Vorfälle mit Luftfahrzeugen der Kategorien „Ultraleichthubschrauber“, „Ultraleichtflugzeug“ und „Ultraleichtsegelflugzeug“ bzw. „Ultraleichtmotorsegler“ sind als „Ultraleichtluftfahrzeuge“ zusammengefasst.

³² Motorisierte Segelflugzeuge (eigenstartfähig und nicht eigenstartfähig)

³³ Ohne Vorfälle von Luftfahrzeugen der Kategorie „Ultraleichtmotorsegler“ (siehe „Ultraleichtluftfahrzeuge“).

³⁴ Segelflugzeuge ohne eigenen Antrieb

³⁵ Ohne Vorfälle von Luftfahrzeugen der Kategorie „Ultraleichtsegelflugzeug“ (siehe „Ultraleichtluftfahrzeuge“).

³⁶ Motorisierte Hängegleiter und Hängegleiter ohne eigenen Antrieb

³⁷ Motorisierte Paragleiter und Paragleiter ohne eigenen Antrieb

³⁸ Motorisierte Segelflugzeuge (eigenstartfähig und nicht eigenstartfähig)

³⁹ Segelflugzeuge ohne eigenen Antrieb

Tabelle 71 Anzahl der Unfälle und Opfer 2025 im Ereignisstaat Österreich

Art des Luftfahrzeugs ⁴⁰	Anzahl der Unfälle 2025 (2024)	Trends im Vergleich zu 2024	Anzahl der Opfer 2025 (2024)	
			Tödlich Verletzt	Schwer Verletzt
Hubschrauber ⁴¹	1 (1)	↑↓	-	-
Flugzeug ⁴²	7 (17 ⁴³)	↓	5 (4)	0 (1)
Motorsegler ^{44 45}	1 (7)	↓	1 (2)	-
Segelflugzeuge ^{46 47}	4 (3)	↑	1 (0)	2 (0)
Freiballone	0 (2)	↓	-	0 (2)
Unbemannte Luftfahrzeuge	1 (4)	↓	-	1 (0)
Fallschirme	9 (5)	↑	-	9 (5)
Tragschrauber	0 (0)	↑↓	-	-
Ultraleichtluftfahrzeuge ⁴⁸	5 (3)	↑	2 (0)	1 (0)
Hängegleiter ⁴⁹	8 (7)	↑	0 (1)	8 (5)
Paragleiter ⁵⁰	72 (63)	↑	6 (4)	67 (57)
Gesamtanzahl der Unfälle und Opfer	108 (112)	↓	15 (11)	88 (70)

⁴⁰ Vgl. § 4 Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung 2010 – ZLLV 2010, BGBl. II Nr. 143/2010 idF BGBl. II Nr. 383/2020

⁴¹ Ohne Vorfälle von Luftfahrzeugen der Kategorie „Ultraleichthubschrauber“ (siehe „Ultraleichtluftfahrzeuge“).

⁴² Ohne Vorfälle von Luftfahrzeugen der Kategorie „Ultraleichtflugzeug“ (siehe „Ultraleichtluftfahrzeuge“).

⁴³ Die Sicherheitsuntersuchung eines als „Unfall“ klassifizierten Vorfalls, der sich im Jahr 2024 ereignet hatte, wurde im Jahr 2025 eingeleitet.

⁴⁴ Motorisierte Segelflugzeuge (eigenstartfähig und nicht eigenstartfähig)

⁴⁵ Ohne Vorfälle von Luftfahrzeugen der Kategorie „Ultraleichtmotorsegler“ (siehe „Ultraleichtluftfahrzeuge“).

⁴⁶ Segelflugzeuge ohne eigenen Antrieb

⁴⁷ Ohne Vorfälle von Luftfahrzeugen der Kategorie „Ultraleichtsegelflugzeug“ (siehe „Ultraleichtluftfahrzeuge“).

⁴⁸ Vorfälle mit Luftfahrzeugen der Kategorien „Ultraleichthubschrauber“, „Ultraleichtflugzeug“ und „Ultraleichtsegelflugzeug“ bzw. „Ultraleichtmotorsegler“ sind als „Ultraleichtluftfahrzeuge“ zusammengefasst.

⁴⁹ Motorisierte Hängegleiter und Hängegleiter ohne eigenen Antrieb

⁵⁰ Motorisierte Paragleiter und Paragleiter ohne eigenen Antrieb

14 Vorfallstatistik 2025 – SUB-Bereich Zivilluftfahrt

Tabelle 72 Gemeldete Vorfälle 2025

Gemeldete Vorfälle ⁵¹	2024	2025
Der SUB gemeldete Vorfälle im Bereich der Zivilluftfahrt gemäß § 22 Abs. 6 UUG 2005 iVm Art. 9 Abs. 1 Verordnung (EU) Nr. 996/2010 sowie § 136 Abs. 4 LFG 1957⁵²	280	144
davon Unfälle	118	123
davon Störungen	162	21

Tabelle 73 Gemeldete Vorfälle nach Art des Luftfahrzeuges (Unfälle und Störungen)

Art des Luftfahrzeuges ⁵³	2024	2025
Hubschrauber⁵⁴	10	6
Tragschrauber	-	-
Flugzeuge über 5,7 t	119	10
Flugzeuge bis 5,7 t⁵⁵	50	21
Ultraleichtluftfahrzeuge⁵⁶	8	6

⁵¹ Gemäß § 21 Abs. 4 UUG 2005 gelten als Vorfälle im Bereich der Zivilluftfahrt Unfälle und Störungen gemäß Art. 2 Z 1, 7 und 16 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010. Die Meldepflicht gemäß Art. 9 Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 und § 136 Abs. 4 LFG 1957 umfasst jedoch nur Unfälle und schwere Störungen.

⁵² Meldungen über Vorfälle wurden abhängig von der Ereignisklasse an die SUB weitergeleitet. Im Jahr 2025 wurden Anpassungen bei den von der zuständigen Behörde ACG angewendeten Verfahren zur Einstufung der Ereignisklasse wirksam.

⁵³ Vgl. § 4 Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung 2010 – ZLLV 2010, BGBl. II Nr. 143/2010 idF BGBl. II Nr. 383/2020

⁵⁴ Ohne Vorfälle von Luftfahrzeugen der Kategorie „Ultraleicht-Hubschrauber“ (siehe „Ultraleichtluftfahrzeuge“).

⁵⁵ Ohne Vorfälle von Luftfahrzeugen der Kategorie „Ultraleichtflugzeug“ (siehe „Ultraleichtluftfahrzeuge“).

⁵⁶ Vorfälle mit Luftfahrzeugen der Kategorien „Ultraleicht-Hubschrauber“, „Ultraleichtflugzeug“ und „Ultraleichtsegelflugzeug“ bzw. „Ultraleichtmotorsegler“ sind als „Ultraleichtluftfahrzeuge“ zusammengefasst.

Art des Luftfahrzeuges ⁵³	2024	2025
Motorsegler ^{57 58}	11	4
Segelflugzeuge ^{59 60}	4	4
Freiballone	2	1
Fallschirme	8	10
Hängegleiter ⁶¹	7	8
Paragleiter ⁶²	66	73
Unbemannte Luftfahrzeuge	5	3

Tabelle 74 Gemeldete Unfälle nach Art des Luftfahrzeuges (in Österreich und mit in das österreichische Luftfahrtregister eingetragenen Luftfahrzeugen im Ausland)

Art des Luftfahrzeuges ⁶³	2024	2025
Hubschrauber ⁶⁴	1	3
Tragschrauber	-	-
Flugzeuge über 5,7 t	2	-
Flugzeuge über 2,25 t bis 5,7 t	2	-
Flugzeuge bis 2,25 t ⁶⁵	18	10
Ultraleichtluftfahrzeuge ⁶⁶	3	5

⁵⁷ Motorisierte Segelflugzeuge (eigenstartfähig und nicht eigenstartfähig)

⁵⁸ Ohne Vorfälle von Luftfahrzeugen der Kategorie „Ultraleichtmotorsegler“ (siehe „Ultraleichtluftfahrzeuge“).

⁵⁹ Segelflugzeug (ohne eigenen Antrieb)

⁶⁰ Ohne Vorfälle von Luftfahrzeugen der Kategorie „Ultraleichtsegelflugzeug“ (siehe „Ultraleichtluftfahrzeuge“).

⁶¹ Motorisierte Hängegleiter und Hängegleiter ohne eigenen Antrieb

⁶² Motorisierte Paragleiter und Paragleiter ohne eigenen Antrieb

⁶³ Vgl. § 4 Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung 2010 – ZLLV 2010, BGBl. II Nr. 143/2010 idF BGBl. II Nr. 383/2020

⁶⁴ Ohne Vorfälle von Luftfahrzeugen der Kategorie „Ultraleicht-Hubschrauber“ (siehe „Ultraleichtluftfahrzeuge“).

⁶⁵ Ohne Vorfälle von Luftfahrzeugen der Kategorie „Ultraleichtflugzeug“ (siehe „Ultraleichtluftfahrzeuge“).

⁶⁶ Vorfälle mit Luftfahrzeugen der Kategorien „Ultraleicht-Hubschrauber“, „Ultraleichtflugzeug“ und „Ultraleichtsegelflugzeug“ bzw. „Ultraleichtmotorsegler“ sind als „Ultraleichtluftfahrzeuge“ zusammengefasst.

Art des Luftfahrzeuges ⁶³	2024	2025
Motorsegler^{67 68}	8	3
Segelflugzeuge^{69 70}	3	4
Freiballone	2	1
Fallschirme	5	10
Hängegleiter⁷¹	7	8
Paragleiter⁷²	63	72
Unbemannte Luftfahrzeuge	4	2

⁶⁷ Motorisierte Segelflugzeuge (eigenstartfähig und nicht eigenstartfähig)

⁶⁸ Ohne Vorfälle von Luftfahrzeugen der Kategorie „Ultraleichtmotorsegler“ (siehe „Ultraleichtluftfahrzeuge“).

⁶⁹ Segelflugzeuge ohne eigenen Antrieb

⁷⁰ Ohne Vorfälle von Luftfahrzeugen der Kategorie „Ultraleichtsegelflugzeug“ (siehe „Ultraleichtluftfahrzeuge“).

⁷¹ Motorisierte Hängegleiter und Hängegleiter ohne eigenen Antrieb

⁷² Motorisierte Paragleiter und Paragleiter ohne eigenen Antrieb

15 Sicherheitsempfehlungen

In diesem Kapitel des Sicherheitsberichtes 2025 werden die ausgesprochenen Sicherheitsempfehlungen des SUB-Bereichs Zivilluftfahrt sowie der jeweilige Status der Umsetzung gemäß Art. 18 Verordnung (EU) Nr. 996/2010 dargelegt. Antworten der Adressaten auf Sicherheitsempfehlungen sind im Safety Recommendation Information System (SRIS) der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) unter <https://sris.aviationreporting.eu/safety-recommendations> zu finden.

Tabelle 75 Sicherheitsempfehlungen SUB-Bereich Zivilluftfahrt

Vorfalldatum	Sicherheitsempfehlung(en)
26.08.2024	Unfall mit Flugzeug Beechcraft 58 SE/UUB/LF/1/2025 an Federal Aviation Administration (FAA) Datum der Veröffentlichung: 18.08.2025 Im Rahmen der Unfalluntersuchung eines in Österreich verunfallten Luftfahrzeugs des Typs Beechcraft 58TC Baron wurde festgestellt, dass das Luftfahrzeug zum Zeitpunkt des Unfalls nicht mehr über eine gültige Registrierung gemäß US-Regularien verfügte. Es erfolgte seitens des Vorbesitzers eine schriftliche Mitteilung an die FAA über den Eigentümerwechsel. Eine fristgerechte Neuregistrierung durch den neuen Eigentümer – wie gemäß 14 CFR Part 47.41(b) innerhalb von sechs Monaten vorgesehen – erfolgte jedoch nicht. Im Rahmen der turnusgemäßen Jahreskontrolle am 24. Oktober 2023 wurde dieser Mangel auch seitens des im Auftrag der FAA zertifizierten Prüfers für Lufttüchtigkeit nicht identifiziert. Das betreffende Luftfahrzeug wurde trotz fehlender Registrierung außerhalb der USA, konkret in Italien, über einen längeren Zeitraum betrieben, ohne dass der FAA der aktuelle Betriebsort, Zustand oder Halterstatus bekannt war. Das gegenständliche Ereignis demonstriert eine Diskrepanz zwischen den Überwachungs- und Kontrollmechanismen des US-amerikanischen Luftfahrzeugregisters und den Anforderungen an Transparenz und aktive Nachverfolgung des Registrierungsstatus bei Halterwechsel und internationalem Betrieb. Dies kann zur Folge haben, dass nicht mehr zugelassene Luftfahrzeuge unbemerkt außerhalb der USA betrieben werden, was sowohl aufsichtsrechtlich als auch sicherheitstechnisch bedenklich ist. Es wird daher angeregt, dass die Federal Aviation Administration (FAA): • Verfahren implementiert, um nach Ablauf der gesetzlich vorgesehenen Frist automatisiert Rückfragen an den Verkäufer und/oder Käufer zu richten, sofern keine Neuregistrierung erfolgt ist; • die interne Kennzeichnung von „Pending Ownership Change“ im Luftfahrzeugregister stärkt und mit systemgestützten Hinweisen versieht;

Vorfalldatum	Sicherheitsempfehlung(en)
	mit internationalen zivilen Luftfahrt- bzw. Aufsichtsbehörden (z. B. EASA-Mitgliedsstaaten) standardisierte Informationsaustausche über den Status nicht mehr registrierter US-Luftfahrzeuge etabliert. Status: Offen

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Zugkollision Bf Sattendorf am 17.September 2024.....	25
Tabelle 2 Eingeleitete Sicherheitsuntersuchungen 2025.....	27
Tabelle 3 Vorfallinformationen 2025	27
Tabelle 4 Eingelangte Meldungen SUB-Schiene 2024 und 2025	29
Tabelle 5 Untersuchungen gesamt SUB-Schiene 2024 und 2025.....	29
Tabelle 6 Eingelangte Meldungen SUB-Schifffahrt 2024 und 2025.....	30
Tabelle 7 Untersuchungen gesamt SUB-Schifffahrt 2024 und 2025.....	30
Tabelle 8 Eingelangte Meldungen SUB-Seilbahnen 2024 und 2025.....	31
Tabelle 9 Untersuchungen gesamt SUB-Seilbahnen 2024 und 2025.....	31
Tabelle 10 Eingelangte Meldungen - Details 2025.....	32
Tabelle 11 Übersicht abgeschlossene Untersuchungen 2025	32
Tabelle 12 Sicherheitsuntersuchungen Schiene 2021 – 2025	33
Tabelle 13 Gemeldete Unfälle nach Unfallart 2025.....	33
Tabelle 14 Schwere Unfälle gemäß § 5 Abs. 3 UUG 2005 im Jahr 2025	34
Tabelle 15 Sonstige Unfälle 2025	34
Tabelle 16 Gemeldete Störungen nach Störungsart 2025	35
Tabelle 17 Verunfallte Personen 2025 (ausgenommen Suizid/Suizidversuch)	36
Tabelle 18 Getötete Personen nach Unfallart 2025 (ausgenommen Suizid).....	37
Tabelle 19 Schwer verletzte Personen nach Unfallart 2025 (ausgenommen Suizidversuch)	37
Tabelle 20 Getötete Personen nach Kategorien 2025 (ausgenommen Suizid)	38
Tabelle 21 Schwer verletzte Personen nach Kategorien 2025 (ausgenommen Suizidversuch).....	38
Tabelle 22 Suizide und Suizidversuche 2025.....	39
Tabelle 23 Zusammenpralle auf Eisenbahnkreuzungen 2025	39
Tabelle 24 Zusammenpralle auf Eisenbahnkreuzungen 2025 – Benutzer:innen.....	39
Tabelle 25 Gemeldete Vorfälle 2025.....	40
Tabelle 26 Gemeldete Vorfälle nach Unfallart 2025.....	40
Tabelle 27 Beteiligte Wasserfahrzeuge 2025.....	40
Tabelle 28 Verunfallte Personen 2025.....	41
Tabelle 29 Schäden 2025.....	41
Tabelle 30 Ursachen 2025	41
Tabelle 31 Vorfälle in den Schleusen 2025	41
Tabelle 32 Gemeldete Vorfälle 2025.....	43
Tabelle 33 Gemeldete Vorfälle nach Unfallart 2025.....	43

Tabelle 34 Gemeldete Vorfälle nach Bauart der Seilbahnanlage 2025	43
Tabelle 35 Verunfallte Personen 2025	44
Tabelle 36 Getötete / Verletzte Personen nach Personenkategorien 2025	44
Tabelle 37 Sicherheitsempfehlungen SUB-Bereich Schiene	45
Tabelle 38 Unfall Motorsegler St. Georgen/Ybbsfelde	52
Tabelle 39 Unfall Motorsegler St. Michael im Lungau	53
Tabelle 40 Unfall Hänggleiter Radlberger Alm	54
Tabelle 41 Unfall Flugzeug Graz	54
Tabelle 42 Unfall Hubschrauber Wiener Neustadt	55
Tabelle 43 Unfall Motorsegler Guck.....	55
Tabelle 44 Unfall Segelflugzeug nahe Spitzerberg	56
Tabelle 45 Unfall Flugzeug Stubai Alpen.....	57
Tabelle 46 Unfall Motorsegler Feistritz im Rosental.....	57
Tabelle 47 Unfall Motorsegler Saurüssel	58
Tabelle 48 Unfall Flugzeug Kasberg.....	59
Tabelle 49 Unfall Flugzeug Bad Vöslau.....	60
Tabelle 50 Unfall Flugzeug Zell am See	60
Tabelle 51 Unfall Motorsegler Vesulspitze	61
Tabelle 52 Unfall Flugzeug Sankt Ulrich am Waasen	62
Tabelle 53 Unfall Flugzeug Diex.....	62
Tabelle 54 Unfall Flugzeug Mottakopf	63
Tabelle 55 Unfall Hubschrauber Totes Gebirge	64
Tabelle 56 Unfall Hubschrauber Oberneukirchen.....	65
Tabelle 57 Unfall Motorsegler Lassingrotte	66
Tabelle 58 Unfall Ultraleichtflugzeug Wolfau	66
Tabelle 59 Unfall Freiballon Stift Zwettl.....	67
Tabelle 60 Unfall Freiballon Zitternberg	67
Tabelle 61 Unfall Segelflugzeug Wiener Neustadt.....	68
Tabelle 62 Unfall Segelflugzeug Rothenthurn.....	69
Tabelle 63 Unfall Ultraleichtflugzeug Wienings	70
Tabelle 64 Unfall Flugzeug Graz	71
Tabelle 65 Störung Flugzeug Hartberg.....	71
Tabelle 66 Untersuchungen eingeleitet 2025	72
Tabelle 67 Gemeldete Vorfälle.....	78
Tabelle 68 Sicherheitsuntersuchungen gesamt	78
Tabelle 69 Mitwirkung an Sicherheitsuntersuchungen im Ausland (Detail).....	78
Tabelle 70 Anzahl der Sicherheitsuntersuchungen 2022 – 2025.....	81

Tabelle 71 Anzahl der Unfälle und Opfer 2025 im Ereignisstaat Österreich	82
Tabelle 72 Gemeldete Vorfälle 2025.....	83
Tabelle 73 Gemeldete Vorfälle nach Art des Luftfahrzeuges (Unfälle und Störungen)	83
Tabelle 74 Gemeldete Unfälle nach Art des Luftfahrzeuges (in Österreich und mit in das österreichische Luftfahrtregister eingetragenen Luftfahrzeugen im Ausland)	84
Tabelle 75 Sicherheitsempfehlungen SUB-Bereich Zivilluftfahrt	86
Tabelle 76 Definitionen SUB-Bereich Schiene.....	96
Tabelle 77 Definitionen SUB-Bereich Seilbahnen	98
Tabelle 78 Definitionen SUB-Bereich Schifffahrt	99
Tabelle 79 Definitionen SUB-Bereich Zivilluftfahrt	100

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Aufbauorganisation der SUB.....	7
Abbildung 2 Eingelangte Meldungen SUB-Schiene.....	10
Abbildung 3 Anzahl der eingeleiteten Sicherheitsuntersuchungen SUB-Schiene	11
Abbildung 4 Unfälle gemäß § 9 Abs.2 UUG 2005 SUB-Bereich Schiene	12
Abbildung 5 Eingelangte Meldungen SUB-Bereich Schifffahrt	13
Abbildung 6 Anzahl der Sicherheitsuntersuchungen SUB-Bereich Schifffahrt	13
Abbildung 7 Eingelangte Meldungen SUB-Bereich Seilbahnen	14
Abbildung 8 Anzahl der eingeleiteten Sicherheitsuntersuchungen SUB-Bereich Seilbahnen	14
Abbildung 9 Eingelangte Meldungen SUB-Bereich Zivilluftfahrt	18
Abbildung 10 Anzahl der eingeleiteten Sicherheitsuntersuchungen SUB-Bereich Zivilluftfahrt	19
Abbildung 11 Mitwirkung der SUB-Bereich Zivilluftfahrt an Sicherheitsuntersuchungen im Ausland	20

Verzeichnis der Regelwerke

Die im Sicherheitsbericht zitierten internationalen, unionsrechtlichen und nationalen Regelwerke beziehen sich jeweils auf die im Berichtszeitraum geltende Fassung.

SUB gesamt

Bundesgesetz über die unabhängige Sicherheitsuntersuchung von Unfällen und Störungen (**Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005**), BGBl. I Nr. 123/2005 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 50/2025

SUB-Bereich Schiene (Auszug)

Bundesgesetz über Eisenbahnen, Schienenfahrzeuge auf Eisenbahnen und den Verkehr auf Eisenbahnen (**Eisenbahngesetz 1957 – EisbG**), BGBl. Nr. 60/1957 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 50/2025

Richtlinie 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft

Durchführungsverordnung (EU) 2020/572 der Kommission vom 24. April 2020 über die zu befolgende Berichterstattungsstruktur für Berichte über die Untersuchung von Eisenbahnunfällen und Eisenbahnstörungen

Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über den Umfang und die Form der Meldungen von Unfällen und Störungen, die bei Eisenbahnunternehmen auftreten, an die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (**MeldeVO-Eisb 2006**), BGBl. II Nr. 279/2006

Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über den Bau, den Betrieb und die Organisation von Eisenbahnen (**Eisenbahnverordnung 2003 – EisbVO**), BGBl. II Nr. 209/2003 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 156/2014

Verordnung über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen (**Eisenbahnbau- und –betriebsverordnung 2008 – EisbBBV**), BGBl. II Nr. 398/2008 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 156/2014

Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über die Sicherung von Eisenbahnkreuzungen und das Verhalten bei der Annäherung an und beim Übersetzen von Eisenbahnkreuzungen (**Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 – EisbKrV**), BGBl. II Nr. 216/2012 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 300/2023

Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr über die Befugnis zur selbständigen Führung und Bedienung von Triebfahrzeugen (**Triebfahrzeugführer-Verordnung 1999 - TFVO**), BGBl. II Nr. 64/1999

Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über die Eignung, Ausbildung, Prüfung, Weiterbildung und praktische Ausübung bei qualifizierten Tätigkeiten von Eisenbahnbediensteten (**Eisenbahn-Eignungs- und Prüfungsverordnung 2013– EisbEPV**), BGBl. II Nr. 31/2013

Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über den Schutz auf Eisenbahnanlagen und in Schienenfahrzeugen (**Eisenbahnschutzvorschriften 2012 – EisbSV**), BGBl. II Nr. 219/2012

SUB-Bereich Schifffahrt (einschließlich Seeverkehr)

Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt (**Schifffahrtsgesetz 1997 – SchFG**), BGBl. I Nr. 62/1997 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 86/2025

Richtlinie 2009/18/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28.5.2009 zur Festlegung der Grundsätze für die Untersuchung von Unfällen im Seeverkehr

Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie betreffend technische Vorschriften für Fahrzeuge auf Binnengewässern (**Schiffstechnikverordnung 2018**), BGBl. II Nr. 263/2018 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 144/2022

Bundesgesetz über die Seeschifffahrt, **Seeschifffahrtsgesetz 1981– SeeSchFG**, BGBl. Nr. 174/1981 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 82/2018

SUB-Bereich Seilbahnen

Bundesgesetz über Seilbahnen (**Seilbahngesetz 2003 – SeilbG**), BGBl. I Nr. 103/2003 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 139/2020

Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über den Umfang und die Form der Meldungen von Unfällen und Störungen, die bei Seilbahnunternehmen auftreten, an die Unfalluntersuchungsstelle des Bundes (**Melde-VO Seilb 2006**), BGBl. II Nr. 288/2006

Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über die wiederkehrende Überprüfung und die ergänzenden Überprüfungen von Seilbahnen (**Seilbahnüberprüfungs-Verordnung 2013 – SeilbÜV 2013**), BGBl. II Nr. 375/2013 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 378/2015

SUB-Bereich Zivilluftfahrt

Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des europäischen Parlaments und des Rates über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG, ABl. Nr. L 295/35 vom 12.11.2010

Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnungen (EG) Nr. 1321/2007 und (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission, ABl. Nr. L 122/18

Durchführungsverordnung (EU) 2015/1018 der Kommission vom 29. Juni 2015 zur Festlegung einer Liste zur Einstufung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, die gemäß der Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates meldepflichtig sind, ABl. Nr. L 163/1

Bundesgesetz vom 2. Dezember 1957 über die Luftfahrt (**Luftfahrtgesetz – LFG 1957**), BGBl. Nr. 253/1957 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 151/2021

Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie über Maßnahmen bei Vorfällen und Notfällen in der Zivilluftfahrt (**Zivilluftfahrt-Vorfall- und Notfall-Maßnahmen-Verordnung – ZNV**), BGBl. II Nr. 318/2007 zuletzt geändert durch BGBl. II Nr. 397/2023

Verordnung (EU) 2018/1139 des europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) NR. 3922/91 des Rates

Definitionen

Tabelle 76 Definitionen SUB-Bereich Schiene

Begriff	Definition	Basierend auf
Vorfälle	Als Vorfälle gelten Unfälle gemäß § 5 Abs. 2 und 3 sowie Störungen gemäß § 5 Abs. 8a und 9 UUG 2005.	§ 5 Abs.10, UUG 2005
Ursachen	Als Ursachen gelten Handlungen, Unterlassungen, Ereignisse oder Umstände oder eine Kombination dieser Faktoren, die zu einem Vorfall geführt haben.	§ 5 Abs.11, UUG 2005
Störung	Als Störung im Bereich Schiene gilt ein anderes Ereignis als ein Unfall oder ein schwerer Unfall, das den sicheren Eisenbahnbetrieb beeinträchtigt oder beeinträchtigen könnte.	§ 5 Abs.8a, UUG 2005
Sicherheitsuntersuchung	Sicherheitsuntersuchung im Sinne dieses Bundesgesetzes ist ein Untersuchungsverfahren zum Zweck der Verhütung von Vorfällen, das die Sammlung und Auswertung von Informationen, die Erarbeitung von Schlussfolgerungen einschließlich der Feststellung der möglichen Ursachen und gegebenenfalls die Erstellung von Sicherheitsempfehlungen umfasst.	§ 5 Abs.14, UUG 2005
Sicherheitsempfehlung	Eine Sicherheitsempfehlung ist ein Vorschlag zur Verhütung von Vorfällen, den der:die Leiter:in der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes auf Grundlage von Informationen herausgibt, die sich im Zuge der Sicherheitsuntersuchung ergeben haben. Sicherheitsempfehlungen werden grundsätzlich im Rahmen der Untersuchungsberichte herausgegeben und dürfen in keinem Fall Aussagen oder Vermutungen zu Fragen der Schuld oder Haftung enthalten.	§ 16 Abs.1, UUG 2005
Unfall	Als Unfall im Bereich Schiene gilt jedes unerwünschte oder unbeabsichtigte plötzliche Ereignis oder eine besondere Verkettung derartiger Ereignisse, die schädliche Folgen haben; Unfälle werden in die Kategorien 1. Kollisionen, 2. Entgleisungen, 3. Unfälle auf Bahnübergängen, 4. Unfälle mit Personenschaden, die von in Bewegung befindlichen Schienenfahrzeugen verursacht wurden,	§ 5 Abs.2, UUG 2005

Begriff	Definition	Basierend auf
	5. Brände und sonstige Unfälle eingeteilt.	
Schwerer Unfall	Als schwerer Unfall im Bereich Schiene gelten Zugkollisionen oder Zugentgleisungen, bei denen mindestens eine Person getötet oder mindestens fünf Personen schwer verletzt werden oder bei denen Schienenfahrzeuge, Infrastruktur oder die Umwelt Schaden in der Höhe von mindestens zwei Millionen Euro nehmen und die Regelung und die Steuerung der Sicherheit des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn oder des Verkehrs auf der Eisenbahn eindeutig betroffen sind, sowie sonstige vergleichbare Unfälle mit offensichtlichen Auswirkungen auf die Regelung der Eisenbahnsicherheit oder das Sicherheitsmanagement.	§ 5 Abs.3, UUG 2005
Untersuchungsbeauftragte	Untersuchungsbeauftragte sind Bedienstete der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes und andere Personen, die von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes zur Durchführung einer Sicherheitsuntersuchung eingesetzt werden.	§ 6 Abs.15, UUG 2005
Hauptbahnen, Nebenbahnen	(1) Hauptbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte Schienenbahnen von größerer Verkehrsbedeutung. Dazu zählen diejenigen Schienenbahnen 1. die gemäß § 1 des Hochleistungsstreckengesetzes, BGBl. Nr. 135/1989 in der geltenden Fassung, zu Hochleistungsstrecken erklärt sind; 2. die der:die Bundesminister:in für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie durch Verordnung zu Hauptbahnen erklärt, weil ihnen eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr insbesondere mit internationalen Verbindungen oder im Regionalverkehr zukommt oder sie hierfür ausgebaut werden sollen. (2) Nebenbahnen sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte Schienenbahnen, sofern sie nicht Hauptbahnen oder Straßenbahnen sind.	§ 4, EisbG 1957
Anschlussbahnen	Anschlussbahnen sind Schienenbahnen, die den Verkehr eines einzelnen oder mehrerer Unternehmen mit Haupt- oder Nebenbahnen oder Straßenbahnen vermitteln und mit ihnen derart in unmittelbarer oder mittelbarer Verbindung stehen, dass ein Übergang von Schienenfahrzeugen stattfinden kann.	§ 7, EisbG 1957

Begriff	Definition	Basierend auf
	Anschlussbahnen werden hinsichtlich ihrer Betriebsführung unterschieden in 1. Anschlussbahnen mit Eigenbetrieb mittels Triebfahrzeugen oder Zweiwegefahrzeugen; 2. Anschlussbahnen mit Eigenbetrieb mittels sonstiger Verschiebeinrichtungen; 3. Anschlussbahnen ohne Eigenbetrieb.	

Tabelle 77 Definitionen SUB-Bereich Seilbahnen

Begriff	Definition	Basierend auf
Vorfälle	Als Vorfälle gelten Unfälle gemäß § 5 Abs. 4 und 5 sowie Störungen gemäß § 5 Abs. 8 und 9 UUG 2005.	§ 5 Abs.10, UUG 2005
Ursachen	Als Ursachen gelten Handlungen, Unterlassungen, Ereignisse oder Umstände oder eine Kombination dieser Faktoren, die zu einem Vorfall geführt haben.	§ 5 Abs.11, UUG 2005
Störung	Als Störung gilt ein anderes Ereignis als ein Unfall, das mit dem Betrieb des jeweiligen Verkehrsmittels zusammenhängt und das den sicheren Betrieb beeinträchtigt.	§ 5 Abs.8, UUG 2005
Sicherheitsuntersuchung	Sicherheitsuntersuchung im Sinne dieses Bundesgesetzes ist ein Untersuchungsverfahren zum Zweck der Verhütung von Vorfällen, das die Sammlung und Auswertung von Informationen, die Erarbeitung von Schlussfolgerungen einschließlich der Feststellung der möglichen Ursachen und gegebenenfalls die Erstellung von Sicherheitsempfehlungen umfasst.	§ 5 Abs.14, UUG 2005
Sicherheitsempfehlung	Eine Sicherheitsempfehlung ist ein Vorschlag zur Verhütung von Vorfällen, den der:die Leiter:in der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes auf Grundlage von Informationen herausgibt, die sich im Zuge der Sicherheitsuntersuchung ergeben haben. Sicherheitsempfehlungen werden grundsätzlich im Rahmen der Untersuchungsberichte herausgegeben und dürfen in keinem Fall Aussagen oder Vermutungen zu Fragen der Schuld oder Haftung enthalten.	§ 16 Abs.1, UUG 2005
Unfall	Als Unfall im Bereich Seilbahnen gilt jedes Ereignis, bei dem Personen tödlich oder schwer verletzt worden sind, oder ein unfallbeteiligtes Fahrzeug einer Seilbahn erheblich beschädigt wurde, oder die	§ 5 Abs.4, UUG 2005

Begriff	Definition	Basierend auf
	Infrastruktur oder die Umwelt beträchtlichen Schaden genommen haben.	
Schwerer Unfall	Als schwerer Unfall im Bereich Seilbahnen gilt jedes Ereignis, bei dem mindestens eine Person getötet oder mindestens fünf Personen schwer verletzt wurden, oder ein unfallbeteiligtes Fahrzeug einer Seilbahn, die Infrastruktur oder die Umwelt Schaden in der Höhe von mindestens zwei Millionen Euro genommen hat.	§ 5 Abs.5, UUG 2005
Untersuchungsbeauftragte	Untersuchungsbeauftragte sind Bedienstete der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes und andere Personen, die von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes zur Durchführung einer Sicherheitsuntersuchung eingesetzt werden.	§ 6 Abs.15, UUG 2005

Tabelle 78 Definitionen SUB-Bereich Schifffahrt

Begriff	Definition	Basierend auf
Vorfälle	Als Vorfälle gelten Unfälle gemäß § 5 Abs. 6 und 7 sowie Störungen gemäß § 5 Abs. 8 und 9 UUG 2005. Abweichend davon gelten im Bereich der Seeschifffahrt Unfälle und Vorkommnisse gemäß Art. 3 der Richtlinie 2009/18/EG als Vorfälle.	§ 5 Abs.10, UUG 2005
Ursachen	Als Ursachen gelten Handlungen, Unterlassungen, Ereignisse oder Umstände oder eine Kombination dieser Faktoren, die zu einem Vorfall geführt haben.	§ 5 Abs.11, UUG 2005
Störung	Als Störung gilt ein anderes Ereignis als ein Unfall, das mit dem Betrieb des jeweiligen Verkehrsmittels zusammenhängt und das den sicheren Betrieb beeinträchtigt.	§ 5 Abs.8, UUG 2005
Schwere Störung	Als schwere Störung gilt eine Störung, deren Umstände darauf hindeuten, dass sich beinahe ein Unfall ereignet hätte.	§ 5 Abs.9, UUG 2005
Sicherheitsuntersuchung	Sicherheitsuntersuchung im Sinne dieses Bundesgesetzes ist ein Untersuchungsverfahren zum Zweck der Verhütung von Vorfällen, das die Sammlung und Auswertung von Informationen, die Erarbeitung von Schlussfolgerungen einschließlich der Feststellung der möglichen Ursachen und	§ 5 Abs.14, UUG 2005

Begriff	Definition	Basierend auf
	gegebenenfalls die Erstellung von Sicherheitsempfehlungen umfasst.	
Sicherheitsempfehlung	Eine Sicherheitsempfehlung ist ein Vorschlag zur Verhütung von Vorfällen, den der:die Leiter:in der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes auf Grundlage von Informationen herausgibt, die sich im Zuge der Sicherheitsuntersuchung ergeben haben. Sicherheitsempfehlungen werden grundsätzlich im Rahmen der Untersuchungsberichte herausgegeben und dürfen in keinem Fall Aussagen oder Vermutungen zu Fragen der Schuld oder Haftung enthalten.	§ 16 Abs.1, UUG 2005
Unfall	Unbeschadet der Bestimmung des § 5 Abs. 10 UUG 2005 gilt als Unfall im Bereich Schifffahrt jedes Ereignis, bei dem Personen tödlich oder schwer verletzt worden sind, oder ein unfallbeteiligtes Fahrzeug erheblich beschädigt wurde, oder die Infrastruktur oder die Umwelt beträchtlichen Schaden genommen haben.	§ 5 Abs.6, UUG 2005
Schwerer Unfall	Unbeschadet der Bestimmung des § 5 Abs. 10 UUG 2005 gilt als schwerer Unfall im Bereich Schifffahrt jedes Ereignis, bei dem mindestens eine Person getötet oder mindestens fünf Personen schwer verletzt wurden, oder ein unfallbeteiligtes Fahrzeug, die Infrastruktur oder die Umwelt Schaden in der Höhe von mindestens zwei Millionen Euro genommen hat.	§ 5 Abs.7, UUG 2005
Untersuchungsbeauftragte	Untersuchungsbeauftragte sind Bedienstete der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes und andere Personen, die von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes zur Durchführung einer Sicherheitsuntersuchung eingesetzt werden.	§ 6 Abs.15, UUG 2005

Tabelle 79 Definitionen SUB-Bereich Zivilluftfahrt

Begriff	Definition	Basierend auf
Vorfälle	Als Vorfälle im Bereich der Zivilluftfahrt gelten Unfälle und Störungen gemäß Art. 2 Z 1, 7 und 16 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010.	§ 21 Abs. 4, UUG 2005
Ursachen	Als „Ursachen“ gelten Handlungen, Unterlassungen, Ereignisse oder Umstände oder eine Kombination dieser Faktoren, die zu einem Unfall oder einer Störung geführt	Art. 2 Z 4, Verordnung

Begriff	Definition	Basierend auf
	haben; die Ermittlung der Ursachen impliziert nicht die Feststellung einer Schuld oder einer administrativen, zivilrechtlichen oder strafrechtlichen Haftung.	(EU) Nr. 996/2010
Störung	Als „Störung“ gilt ein Ereignis außer einem Unfall, das mit dem Betrieb eines Luftfahrzeugs zusammenhängt und den sicheren Betrieb beeinträchtigt oder beeinträchtigen könnte.	Art. 2 Z 7, Verordnung (EU) Nr. 996/2010
Schwere Störung	Als „schwere Störung“ gilt eine Störung, deren Umstände darauf hindeuten, dass eine hohe Unfallwahrscheinlichkeit bestand, die mit dem Betrieb eines Luftfahrzeugs verbunden ist und die im Fall eines bemannten Luftfahrzeugs zwischen dem Zeitpunkt des Anbordgehens von Personen mit Flugabsicht und dem Zeitpunkt, zu dem alle diese Personen das Luftfahrzeug wieder verlassen haben, oder im Fall eines unbemannten Luftfahrzeugs zwischen dem Zeitpunkt, zu dem das Luftfahrzeug für Bewegungen zum Zweck des Flugs bereit ist, und dem Zeitpunkt, zu dem es bei Beendigung des Flugs zur Ruhe kommt und das primäre Antriebssystem abgeschaltet wird, eintritt. Eine Liste von Beispielen für schwere Störungen ist im Anhang der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 enthalten.	Art. 2 Z 16, Verordnung (EU) Nr. 996/2010
Sicherheitsuntersuchung	„Sicherheitsuntersuchung“ ist ein von einer Sicherheitsuntersuchungsstelle durchgeführtes Verfahren zum Zweck der Verhütung von Unfällen und Störungen, das die Sammlung und Auswertung von Informationen, die Erarbeitung von Schlussfolgerungen einschließlich der Feststellung der Ursachen und/oder mitauslösenden Faktoren und gegebenenfalls die Erstellung von Sicherheitsempfehlungen umfasst.	Art. 2 Z 14, Verordnung (EU) Nr. 996/2010
Sicherheitsempfehlung	„Sicherheitsempfehlung“ ist einen Vorschlag zur Verhütung von Unfällen und Störungen, den eine Sicherheitsuntersuchungsstelle auf der Grundlage von Informationen macht, die sich während einer Sicherheitsuntersuchung ergeben haben oder aus anderen Quellen, wie Sicherheitsstudien, stammen, mit dem Zweck der Verhütung von Unfällen und Störungen.	Art. 2 Z 15, Verordnung (EU) Nr. 996/2010
Unfall	Als „Unfall“ gilt ein Ereignis beim Betrieb eines Luftfahrzeugs, das sich im Fall eines bemannten Luftfahrzeugs zwischen dem Zeitpunkt des Anbordgehens von Personen mit Flugabsicht und dem Zeitpunkt, zu dem alle diese Personen das Luftfahrzeug wieder verlassen haben, oder im Fall eines unbemannten Luftfahrzeugs zwischen dem Zeitpunkt, zu dem das Luftfahrzeug für Bewegungen zum Zweck des Flugs bereit ist, und dem Zeitpunkt, zu dem es bei Beendigung des	Art. 2 Z 1, Verordnung 996/2010

Begriff	Definition	Basierend auf
	Flugs zur Ruhe kommt und das primäre Antriebssystem abgeschaltet wird, ereignet, bei dem a) Eine Person tödlich oder schwer verletzt worden ist durch • Anwesenheit an Bord des Luftfahrzeuges oder • Unmittelbare Berührung mit dem Luftfahrzeug oder einem seiner Teile, einschließlich Teilen, die sich vom Luftfahrzeug gelöst haben, oder • Unmittelbare Einwirkung des Turbinenstrahls des Luftfahrzeugs, es sei denn, dass die Verletzungen eine natürliche Ursache haben, dem Geschädigten durch sich selbst oder einer anderen Person zugefügt worden sind oder es sich um Verletzungen von unbefugt mitfliegenden Personen handelt, sie sich außerhalb der den Fluggästen und den Besatzungsmitgliedern normalerweise zugänglichen Räume verborgen haben, oder b) das Luftfahrzeug einen Schaden oder ein Strukturversagen erlitten hat und dadurch der Festigkeitsverband der Luftfahrzeugzelle, die Flugleistungen oder die Flugeigenschaften des Luftfahrzeugs beeinträchtigt sind und die Behebung dieses Schadens in aller Regel eine große Reparatur oder einen Austausch des beschädigten Luftfahrzeugbauteils erfordern würde, es sei denn, dass nach einem Triebwerksausfall oder Triebwerksschaden die Beschädigung des Luftfahrzeugs auf ein einzelnes Triebwerk (einschließlich seiner Verkleidung oder seines Zubehörs), Propeller, Flügelspitzen, Funkantennen, Sonden, Leitbleche, Bereifung, Bremsen, Räder, Beplankung, Panels, Fahrwerksklappen, Windschutzscheiben oder Außenhaut (wie kleine Einbeulungen oder Löcher), oder auf eine geringfügige Beschädigung der Hauptrotorblätter, der Heckrotorblätter oder des Fahrwerks oder auf eine Beschädigung, die durch Hagel- oder Vogelschlag (einschließlich Löcher im Radom,) verursacht wurde, begrenzt ist, oder c) das Luftfahrzeug vermisst wird oder völlig unzugänglich ist.	
Akkreditierter Vertreter	„Akkreditierter Vertreter“ ist eine Person, die auf der Grundlage ihrer Qualifikation von einem Staat zum Zweck der Teilnahme an einer von einem anderen Staat durchgeführten Sicherheitsuntersuchung benannt wird. Ein von einem Mitgliedstaat benannter akkreditierter	Art. 2 Z 2, Verordnung (EU) Nr. 996/2010

Begriff	Definition	Basierend auf
	Vertreter hat einer Sicherheitsuntersuchungsstelle anzugehören.	
Flugnot (Flugnotfall)	Als Flugnot gilt ein Ereignis, bei welchem ein Luftfahrzeug einen Flugunfall erlitten hat oder auf andere Weise in Not geraten ist.	§ 2 Z 4 Zivilluftfahrt- Vorfall- und Notfall- Maßnahmen- Verordnung – ZNV
Untersuchungsleiter:in	„Untersuchungsleiter:in“ ist eine Person, der aufgrund ihrer Qualifikation die Verantwortung für Organisation, Durchführung und Beaufsichtigung einer Sicherheitsuntersuchung übertragen wird.	Art. 2 Z 9, Verordnung (EU) Nr. 996/2010

Abkürzungen

ABl.	Amtsblatt
Abs.	Absatz
ACG	Austro Control GmbH
ADREP	Accident/Incident Data Reporting
Art.	Artikel
Bf	Bahnhof
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BMIMI	Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
CFIT	Controlled flight into terrain
CFR	Code of Federal Regulations
EASA	Europäische Luftfahrtbehörde
ECCAIRS	European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems
ECR	European Central Repository
EG	Europäische Gemeinschaft
EisbBBV 2008	Eisenbahn Bau- und Betriebsverordnung
EisbEPV 2013	Eisenbahn-Eignungs- und Prüfungsverordnung 2013
EisbG 1957	Eisenbahngesetz 1957
EisbKrV 2012	Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012
EisbSV 2012	Eisenbahnschutzvorschriften 2012
EisbVO 2003	Eisenbahnverordnung 2003
EK	Eisenbahnkreuzung
EN	Europäische Norm
EU	Europäische Union
FAA	Federal Aviation Administration
FlUG 1999	Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz 1999
ICAO	Internationale Zivilluftfahrt-Organisation
idF	in der Fassung
idgF	in der geltenden Fassung
iVm	in Verbindung mit

KFZ	Kraftfahrzeug
LFG 1957	Luftfahrtgesetz 1957
LFZ	Luftfahrzeug
LKW	Lastkraftwagen
MeldeVO-Eisb 2006	Meldeverordnung Eisenbahn 2006
MSL	Mean Sea Level (Höhe über dem Meeresspiegel)
PDF	Portable Document Format
PKW	Personenkraftwagen
RL	Richtlinie
SchFG 1997	Schiffahrtsgesetz 1997
SeeSchFG 1981	Seeschiffahrtsgesetz 1981
SeilbG 2003	Seilbahngesetz 2003
SRIS	Safety Recommendation Information System
SUB	Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes
TFVO 1999	Triebfahrzeugführer-Verordnung 1999
UTC	Coordinated Universal Time
UUG 2005	Unfalluntersuchungsgesetz 2005
VA	Design maneuvering speed - Manöverbedingte Auslegungsgeschwindigkeit
Vbf	Verschiebebahnhof
VFR	Visual Flight Rules
VNE	Never exceed speed (höchstzulässige Geschwindigkeit)
Vstu	Verkehrsstelle unbesetzt
Z	Zug oder Ziffer
ZLLV 2010	Zivilluftfahrzeug- und Luftgerät-Verordnung 2010
ZNV 2007	Zivilluftfahrt-Vorfall- und Notfall-Maßnahmen-Verordnung 2007
ZP	Zusammenprall
Zvbf	Zentralverschiebebahnhof

	Unterzeichner	Parlamentsdirektion
	Datum/Zeit-UTC	2026-09-30T09:53:17+02:00
Prüfinformation	Dieses Dokument wurde elektronisch besiegelt. Informationen zur Prüfung des elektronischen Siegels und des Ausdrucks finden Sie unter: https://www.parlament.gv.at/siegel	