

Sicherheitsbericht 2022

gemäß Art 13 der VO (EU) 376/2014

Wien, 2025

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:
Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Wien, 2025. Stand: 16. April 2025

Copyright und Haftung:

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

Es wird darauf verwiesen, dass alle Angaben in dieser Publikation trotz sorgfältiger Bearbeitung ohne Gewähr erfolgen und eine Haftung der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes ausgeschlossen ist. Rechtausführungen stellen die unverbindliche Meinung der Autorin/des Autors dar und können der Rechtsprechung der unabhängigen Gerichte keinesfalls vorgreifen.

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

Inhalt

1 Einleitung	4
2 Allgemeiner Teil	5
3 Technische und rechtliche Entwicklungen.....	7
3.1 European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems (ECCAIRS).....	7
3.2 European Risk Classification Scheme (ERCS) – Anwendbarkeit und Nutzung	8
3.3 Darlegung, über welche Schnittstellen Ereignismeldungen bei der ZMS in der ACG einlangen.....	9
4 Statistischer Teil	13
4.1 Österreichische Aufsichtsbehörden	13
4.2 Austro Control GmbH (behördliche Luftfahrtagentur)	16
4.3 Bundesminister:in für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie	27
4.4 Österreichischer Aero Club.....	38
5 Qualitätsmerkmale.....	48
6 Maßnahmen.....	51
6.1 Österreichische Aufsichtsbehörden	51
6.2 Austrian Plan for Aviation Safety (APAS).....	51
6.3 Austro Control GmbH.....	52
6.4 Bundesminister:in für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie	54
6.5 Österreichischer Aero Club.....	55
Tabellenverzeichnis.....	56
Abbildungsverzeichnis	58
Abkürzungen.....	59

1 Einleitung

Dieser Jahresbericht basiert auf den im § 136 Abs. 5 Luftfahrtgesetz, BGBl. Nr. 253/1957 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 151/2021, determinierten Anforderungen und wird von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (SUB) auf Basis der von den in § 136 Abs. 4 LFG genannten österreichischen Aufsichtsbehörden (Bundesminister:in für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie¹; Austro Control GmbH; Österreichischer Aero Club) bereitgestellten Informationen veröffentlicht.

Die 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 legt grundlegende Anforderungen in Bezug auf die Meldung und Analyse von Meldungen fest.

Die Austro Control GmbH hat die in der nationalen Datenbank gespeicherten Informationen im Sinne des Art. 7 Abs. 3 der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 aufzubereiten, wodurch den Zugriffsberechtigten Analysen und gegebenenfalls die Festlegung von Gegen- oder Präventivmaßnahmen zur Erhöhung der Flugsicherheit gemäß Art. 13 Abs. 6 der zitierten Verordnung ermöglicht werden.

Die Erfahrung hat gezeigt, dass Unfällen häufig sicherheitsbezogene Störungen und Mängel vorangehen, aus denen sich das Vorliegen von Sicherheitsgefahren ergibt. Sicherheitsinformationen sind daher eine wichtige Grundlage für die Aufdeckung potenzieller Sicherheitsgefahren.

Reaktive Systeme, z.B. Sicherheitsuntersuchungen, sollten durch proaktive Systeme, z.B. Systeme zur Erstattung von Meldungen, ergänzt werden, bei denen andere Arten von Sicherheitsinformationen verwendet werden, damit wirksame Verbesserungen der Flugsicherheit erzielt werden können.

¹ Seit 01. April 2025 Bundesminister:in für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (vgl. § 1 Abs. 1 Bundesministeriengesetz 1986 – BMG, BGBl. Nr. 76/1986 idF BGBl. I Nr. 10/2025)

2 Allgemeiner Teil

Bei der Zentralen Meldestelle (ZMS) in der Austro Control GmbH (ACG) eingegangene Meldungen werden erfasst, gespeichert, geschützt, ausgetauscht, verbreitet und analysiert, wobei im Wege von prompten Analysen von Daten sowie dem Austausch relevanter Informationen eine Festlegung geeigneter Maßnahmen sichergestellt wird.

In diesem Zusammenhang ist es wesentlich, dass die Daten qualitativ hochwertig und vollständig zur Verfügung stehen, damit sowohl Analyseergebnisse als auch ermittelte Trends korrekt und die jeweiligen Maßnahmen zielführend sind.

Wichtige Aspekte:

Personen, die in den unterschiedlichen Bereichen der Zivilluftfahrt direkt oder indirekt tätig sind, sollen:

- einfachen Zugang für eine Meldungslegung haben;
- darauf vertrauen können, dass sie geschützt werden;
- zur Meldung von sicherheitsrelevanten Vorkommnissen ermutigt werden;
- über die Vorteile einer positiven Meldekultur informiert werden und
- Feedback über getroffenen die Maßnahmen erhalten.

Beim Melden eines Ereignisses werden nicht nur der:die jeweilige Meldungsleger:in vor nachteiligen Folgen geschützt, sondern auch jede in der Meldung erwähnte Person. Die Identität der genannten Personen im Sicherheitsbericht wird durch aggregierte und anonymisierte Informationen zu der Art von Ereignissen, die in den Systemen auf nationaler und europäischer Ebene zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse bzw. zur Erstattung freiwilliger Meldungen erfasst werden, grundsätzlich geschützt und nicht offengelegt.

Die VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 war bis 31. Juli 2021 gemäß § 136 Abs. 2 Luftfahrtgesetz – LFG, BGBl. Nr. 253/1957 in der Fassung BGBl. I Nr. 92/2017², auch auf Ereignisse und andere sicherheitsbezogene Informationen anzuwenden, die im

² Inkrafttretensdatum 01. August 2017

österreichischen Luftfahrzeugregister eingetragene oder von Inhabern österreichischer Zivilluftfahrerscheine oder im österreichischen Hoheitsgebiet betriebene Luftfahrzeuge gemäß Anhang II der VERORDNUNG (EG) Nr. 216/2008 betrafen.

Die VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 ist seit 01. August 2021 gemäß § 136 Abs. 2 Luftfahrtgesetz – LFG, BGBl. Nr. 253/1957 zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 151/2021, auch auf Ereignisse und andere sicherheitsbezogene Informationen anzuwenden, die im österreichischen Luftfahrzeugregister eingetragene oder von Inhabern österreichischer Zivilluftfahrerscheine oder im österreichischen Hoheitsgebiet betriebene Luftfahrzeuge *betreffen*, die nicht von der VERORDNUNG (EU) 2018/1139 erfasst sind.

3 Technische und rechtliche Entwicklungen

Die technischen Neuerungen im Umfeld von Meldungen, Analysen und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt beschränken sich zurzeit auf die Weiterentwicklung und Verbesserung von ECCAIRS 2 samt dem neuem EU-Meldeportal und dem Europäischen Zentralspeicher. Dem EU-Meldeportal wurden neue nationale Meldeformulare hinzugefügt.

3.1 European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems (ECCAIRS)

Die aktuell verantwortliche Institution für das European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems (ECCAIRS 2) ist die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (European Union Aviation Safety Agency „EASA“). Der EASA obliegt seit 1. 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) diese als die nationale Datenbank heranzuziehen. Die Inbetriebnahme von ECCAIRS 2.0 (E2) in Österreich samt neuem EU-Meldeportal der EASA (www.aviationreporting.eu) fand im Dezember 2022 statt. Die Anwendung „ECCAIRS 2.0“ (E2) basiert auf modernen IT-Technologien und kombiniert den europäischen Zentralspeicher (ECR) sowie die Datenbank für Sicherheitsempfehlungen (SRIS). Die neue ECCAIRS Web Plattform besteht aus ECCAIRS WEB APP, dem Reporting Web Portal, SRIS-Webportal und ECCAIRS-Community-Portal.

Das neue EU-Meldeportal:

EASA hat dieses Portal zur Erfassung, Verarbeitung und Speicherung von Ereignismeldungen bei den europäischen Zivilluftfahrtbehörden und Sicherheitsuntersuchungsstellen komplett überarbeitet und von Grund auf neu entwickelt. Mit dem Umstieg auf ECCAIRS 2 (E2) wurde ab Dezember 2022 vom nationalen Meldeportal der ACG, Austro Control GmbH – Meldewesen – Online Meldetool, auf das EU-Meldeportal der EASA umgestiegen. Das EU-Meldeportal ist seither für alle Personen und Organisationen zum Melden von Ereignissen freigegeben. Das von ACG betriebene nationale Meldeportal wird aufgelassen.

Aktuelle Informationen zur Einführung von E2 in Österreich:

Austro Control GmbH - Meldewesen unter

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

3.2 European Risk Classification Scheme (ERCS) – Anwendbarkeit und Nutzung

Dieses Risikoklassifizierungssystem hätte gemäß Art. 7 Abs. 5 der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 von der Europäischen Kommission bis zum 15. Mai 2017 entwickelt werden sollen. Aufgrund der Komplexität und der Interpretationsspielräume hat sich die Europäische Kommission entschlossen, für dieses System eine Durchführungs- und Delegierungsverordnung zu entwickeln. Die DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) 2020/2034 DER KOMMISSION vom 6. Oktober 2020 zur Ergänzung der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 in Bezug auf das gemeinsame europäische Risikoklassifizierungssystem (ERCS) ist seit 31. Dezember 2020 in Kraft und gilt ab 1. Jänner 2021. Die Anwendung dieser Delegierungsverordnung ist an die DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2021/2082 DER KOMMISSION vom 26. November 2021 zur Festlegung der Durchführungsbestimmungen für die VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 im Hinblick auf das gemeinsame europäische Risikoklassifizierungssystem (ERCS) gebunden, welche am 1. Jänner 2023 in Kraft getreten ist.

Ein gemeinsames Risikoklassifizierungssystem soll gewährleisten, dass bei der Betrachtung einzelner Sicherheitsereignisse mit hohem Risikograd schnell festgestellt werden kann, ob Maßnahmen zu ergreifen sind. Es sollte ferner bei der Betrachtung aggregierter Informationen die Bestimmung der wichtigsten Risikobereiche ermöglichen. Die

Entscheidungsträger erhalten durch Risikomatrizen in Verbindung mit Tolerierbarkeitsmatrizen Grundlagen für allfällige Entscheidungen.

Der neu entwickelte Leitfaden der EASA zur ERCS-Methodik enthält eine Klarstellung und Anleitung zur ERCS-Methodik, die im Anhang zur DELEGIERUNGSVERORDNUNG (EU) 2020/2034 beschrieben wird. Darüber hinaus bietet dieser Leitfaden einen Einblick in die praktische Anwendung der Methodik, wie Ereignisse mit ERCS bewertet werden können. Das Dokument enthält auch Ideen, wie Analysen durchgeführt werden können und die aggregierten ERCS-Werte verwendet werden, um das Risiko pro Schlüsselrisikobereich zu quantifizieren oder Sicherheitsprobleme zu ermitteln. Die ERCS-Methodik und die Konvertierungsverfahren für das Risk Analyses Tool (RAT) und ARMS Event Risk Classification in ERCS wurden ebenfalls abgeschlossen.

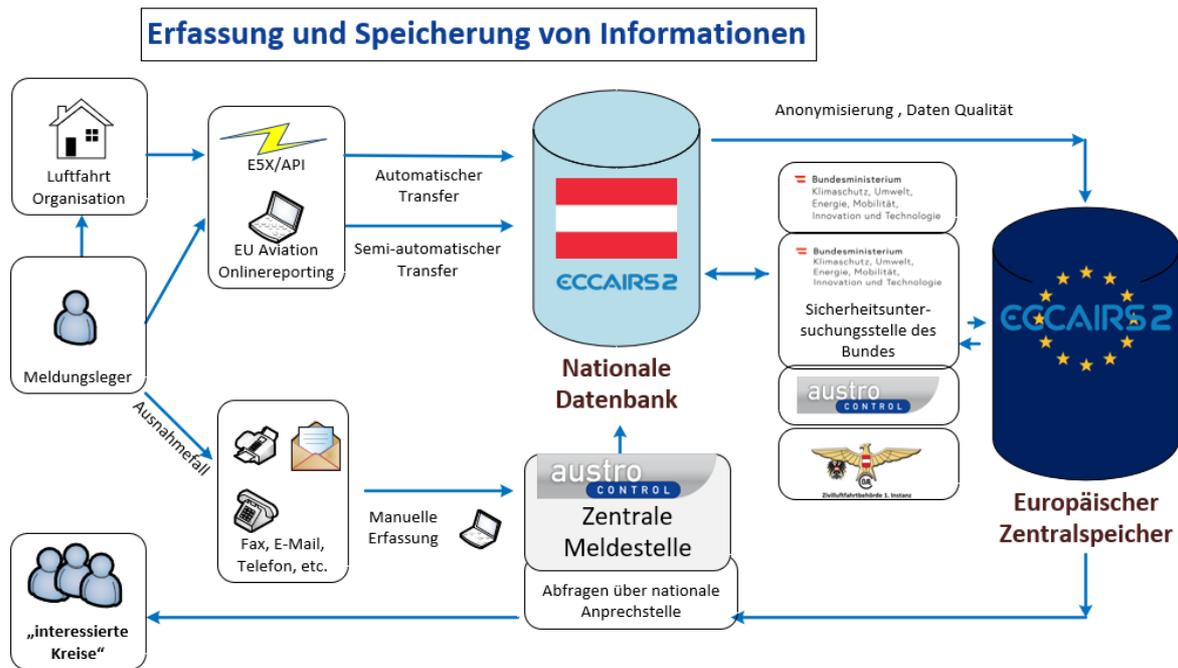
Der Leitfaden wurde als lebendiges Dokument konzipiert. Er wird daher regelmäßig mit den gesammelten Erfahrungen der EU-Mitgliedstaaten aktualisiert und dient auf diese Weise als wichtige Grundlage für das gegenseitige Verständnis der ERCS-Methodik, -Anwendung und -Analyse.

Mit Einführung von ECCAIRS 2.0 (E2) gibt es für die zuständigen nationalen Behörden und die EASA die Möglichkeit, die ERCS-Klassifizierung direkt in E2 durchzuführen. Dazu wurde ein eigenes ERCS-Modul in E2 integriert.

3.3 Darlegung, über welche Schnittstellen Ereignismeldungen bei der ZMS in der ACG einlangen

Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden. zeigt die Erfassung und Speicherung von Ereignismeldungen ab 01. Dezember 2022.

Abbildung 1 Überblick über die aktuelle Erfassung, Verarbeitung und Speicherung von Ereignismeldungen durch die ACG als zuständige Behörde gemäß § 136 Abs. 3 LFG.



Quelle: ACG

(https://www.austrocontrol.at/luftfahrtbehoerde/safety/meldewesen/neues_meldeportal_eccairs_2)

Derzeit bieten sich für die Einbringung einer freiwilligen oder verpflichtenden Meldung mehrere Möglichkeiten. Diese sind:

- **Online:**
Die internetunterstützte Eingabe von Meldungen über die Web Plattformen der Austro Control GmbH (<https://www.austrocontrol.at/luftfahrtbehoerde/safety/meldewesen>) ist aktuell nur noch für die Allgemeine Luftfahrt (General Aviation) möglich bis diese eingestellt wird. Seit Dezember 2022 bietet das EU-Meldeportal der EASA (<http://www.aviationreporting.eu/AviationReporting/>) dem:der Melder:in eine Möglichkeit, Ereignismeldungen einfach bei der zuständigen nationalen Behörde einzubringen. Auch eine E2 Registrierung ist nun für individuelle Personen möglich, um übermittelte Meldungen zu speichern, zu ändern und diese nochmals zu übertragen.

Aktuelle Informationen zu E2 und zur Meldungslegung für die Allgemeine Luftfahrt (General Aviation) in Österreich:

Austro Control GmbH – Meldewesen unter

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

- **M2M / E5X-Link:**
Das Datenformat E5X ist die bevorzugte IT-Lösung für Organisationen mit einer höheren Anzahl von Meldungen (z.B. größere Luftfahrtunternehmen), da die Informationen direkt in ECCAIRS 2 (E2) hochgeladen werden können. Dies ist in E2 über M2M Automation bzw. nun auch direkt über eine API-Schnittstelle möglich, um Daten an E2 zu übertragen. Der bisherige SFTP Transfer über den ACG Server wurde ebenfalls eingestellt.
- **Andere Meldewege:**
Meldungen über Ereignisse, welche per E-Mail, Fax oder auf dem normalen Postweg bei der ZMS in der ACG einlangen, werden manuell über das EU-Meldeportal in E2 übertragen.

Neue Funktionalität für Organisationen:

Als „Organisationen“ gelten Unternehmen der Luftfahrt, welche durch österreichische Behörden genehmigt wurden und beaufsichtigt werden, sowie nach VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 verpflichtet sind, Ereignisse gemäß dieser Verordnung zu melden.

Betriebe oder Organisationen ohne eigenem SMS Reporting Modul, die ihre Ereignismeldungen über das EU-Meldeportal abgeben, haben die Möglichkeit einen „E2 Organisation Account“ zu beantragen.

Dieser bietet u.a. folgende Vorteile:

- Der Meldevorgang kann unterbrochen und die entsprechende Meldung kann als Entwurf gespeichert werden (z.B. um gewisse Punkte abzuklären oder zusätzliche Informationen zu beschaffen, bevor die Meldung übertragen wird).
- Alle Meldungen werden gespeichert und bleiben auch nach der Übertragung zugänglich.
- Bereits eingereichte Meldungen können aktualisiert oder geändert werden und als Update oder Closing Report neuerlich übertragen werden.
- Dieser Zugang verringert den Arbeitsaufwand sowohl für die Organisationen als auch für die Behörden.

Registrierung für Organisationen mit externen SMS-Software Service Providern (z.B. IQSMS, FLYSAFE, CENTRIK) und bisherigem ACG SFTP Transfer:

Betriebe oder Organisationen mit externem SMS-Software Service Provider können nach der Registrierung das bisherige Meldeverfahren unverändert ausüben. Die SMS-Software wird durch eine API-Schnittstelle direkt an ECCAIRS 2 (E2) angebunden. Die Übertragung auf die E2 Datenbank wird durch die SMS-Serviceprovider sichergestellt. Die von der Organisation übertragenen Meldungen sind in E2 für die Organisation ersichtlich.

Aktuelle Informationen zu Registrierung und Anbindungen an E2 für Organisationen in Österreich:

Austro Control GmbH - Reporting für Organisationen unter https://www.austrocontrol.at/luftfahrtbehoerde/safety/meldewesen/reporting_fuer_organisationen.

Pflicht zur Meldung von Unfällen und schweren Störungen:

Meldungen an die Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (SUB) für den Bereich der Zivilluftfahrt gemäß Art. 9 Abs. 1 der VERORDNUNG (EU) Nr. 996/2010 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG, welche gemäß § 22 Abs. 6 Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005, BGBI. I Nr. 123/2005 zuletzt geändert durch BGBI. I Nr. 40/2012, bei der zentralen Meldestelle der Austro Control GmbH (ACG) eingebracht werden, werden von ACG unverzüglich an die SUB weitergeleitet. Dazu stehen seit 01. Jänner 2024 eigene SUB-Webforms auf dem EU-Meldeportal für Meldungen gemäß VERORDNUNG (EU) Nr. 996/2010 zur Verfügung.

4 Statistischer Teil

4.1 Österreichische Aufsichtsbehörden

Die in § 136 Abs. 4 LFG genannten österreichischen Aufsichtsbehörden

- Austro Control GmbH,
- Bundesminister:in für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie,³
- Österreichischer Aero Club

haben der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes die für den Sicherheitsbericht gemäß Art. 13 Abs. 11 der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 benötigten aggregierte und anonymisierten Informationen zu der Art von Ereignissen, die in der nationalen Datenbank gemäß Art. 6 Abs. 6 dieser Verordnung erfasst wurden, zur Verfügung gestellt, aus denen Tendenzen abgeleitet werden.

Die Gegenüberstellung der Anzahl der gemeldeten Ereignisse und der Anzahl eingelangter Meldungen (verpflichtende Meldungen und freiwillige Meldungen) ist seit Umstellung auf ECCAIRS 2 (E2) technisch derzeit nicht auswertbar und wird daher nicht dargestellt.

Alle Meldungen werden von der ZMS in der ACG zu einem Ereignis (Occurrence) zusammengeführt und bei der Zuweisung des Ereignisses im ECCAIRS 2 an die zuständige Aufsichtsbehörde weitergeleitet.

Tabelle 1 zeigt die Anzahl der gemeldeten Ereignisse aufgeschlüsselt nach der Zuständigkeit der in § 136 Abs. 4 LFG genannten österreichischen Aufsichtsbehörden für das Jahr 2022. 71,2 Prozent der gemeldeten Ereignisse im Jahr 2022 fielen in die Zuständigkeit einer österreichischen Aufsichtsbehörde (AT-Zuständigkeit).

³ Seit 01. April 2025 Bundesminister:in für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (vgl. § 1 Abs. 1 Bundesministeriengesetz 1986 – BMG, BGBl. Nr. 76/1986 idF BGBl. I Nr. 10/2025)

Tabelle 1 Verteilung der gemeldeten Ereignisse auf die zuständigen österreichischen Aufsichtsbehörden für das Jahr 2022 (AT-Zuständigkeit).

Zuständigkeit	Anzahl Ereignisse	%-Anteil an Gesamtsumme
Austro Control GmbH (behördliche Luftfahrtagentur)	4999	60,7
Bundesminister:in für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (ANS)⁴	481	5,8
Bundesminister:in für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (AGA)⁵	152	1,8
Österreichischer Aero-Club⁶	234	2,8
Summe AT-Zuständigkeit	5866	71,2
Gesamtsumme (gemeldete Ereignisse im Jahr 2022)⁷	8242	100,0

Die Aufgaben der Austro Control GmbH (behördliche Luftfahrtagentur)⁸ beinhalten:

- Prüfung der Luft- und Betriebstauglichkeit,
- Aufsicht über luftfahrttechnische Betriebe,
 - Instandhaltungsbetriebe national,
 - Instandhaltungsbetriebe gemäß EASA Part-145,
 - Herstellungsbetriebe,
 - Instandhaltungsbetriebe, die eine Bewilligung zur Nachprüfung gemäß ZLLV 2010 (RIS)⁹ besitzen,
 - Entwicklungsbetriebe.
- Angelegenheiten der Zertifizierung und Lufttüchtigkeit,
- Zivilluftfahrt-Personalausweise,
- Überwachung der Einhaltung von Luftverkehrsvorschriften,
- Bewilligung von Ein-, Aus- und Überflügen,
- Such- und Rettungsdienst,

⁴ Ereignisse im Zusammenhang mit Flugsicherungsdiensten (Air Navigation Services)

⁵ Ereignisse im Zusammenhang mit Flugplätzen und Bodendiensten (Aerodromes and Ground Aids)

⁶ Referate *Fallschirm* und *HGPG* (Hänge-/Paragleiter)

⁷ Stand 31. März 2025

⁸ Quelle: <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/luftfahrt/behorden/acg.html>

⁹ Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung 2010 – ZLLV 2010, BGBl. II Nr. 143/2010 idF BGBl. II Nr. 383/2020

- Bewilligung von und Aufsicht über Zivilluftfahrtschulen,
- flugbetriebliche und technische Aufsicht über Luftfahrtunternehmen (Air Operator Certificate AOC).

Nähere Details können der Website <https://www.austrocontrol.at/luftfahrtbehoerde> (Austro Control GmbH - Luftfahrtbehörde) entnommen werden.

Zuständigkeit des:der Bundesminister:in für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als Oberste Zivilluftfahrtbehörde (OZB)¹⁰:

Die Oberste Zivilluftfahrtbehörde (OZB) im Bundesministerium ist Aufsichtsbehörde zu nachgeordneten Luftfahrtbehörden, wie insbesondere Austro Control GmbH (ACG) und Österreichischer Aero Club (ÖAeC), und über Unternehmen, wie insbesondere Flugsicherungsdienstleister (ANS) und Flughäfen (AGA).

Nähere Details können der Website <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/luftfahrt/behoerden/ozb.html> (Oberste Zivilluftfahrtbehörde) entnommen werden.

Die Zuständigkeit für Amtshandlungen, die gemäß ÖAeCVO (RIS)¹¹ dem Österreichischen Aero Club¹² übertragen sind, beinhalten:

- Durchführung der Aufgaben als Aufsichtsbehörde gemäß § 79 ZLLV 2010¹³ für Fallschirme, Hänge- und Paragleiter sowie motorisierte Hänge- und Paragleiter;
- Durchführung der Aufgaben als Aufsichtsbehörde gemäß § 141 Abs. 4 LFG¹⁴ im Hinblick auf Hänge- beziehungsweise Paragleiter, Fallschirme und motorisierte Hänge- beziehungsweise Paragleiter.

Nähere Details können der Website <https://aeroclub.at/de/behoerde/struktur> (Aeroclub - Struktur) entnommen werden.

¹⁰ Quelle: <https://www.bmimi.gv.at/themen/verkehr/luftfahrt/behoerden/ozb.html>

¹¹ ÖAeC-Zuständigkeitsverordnung – ÖAeCVO, BGBl. Nr. 394/1994 idF BGBl. II Nr. 388/2020

¹² Quelle: <https://www.bmimi.gv.at/themen/verkehr/luftfahrt/behoerden/aeroclub.html>

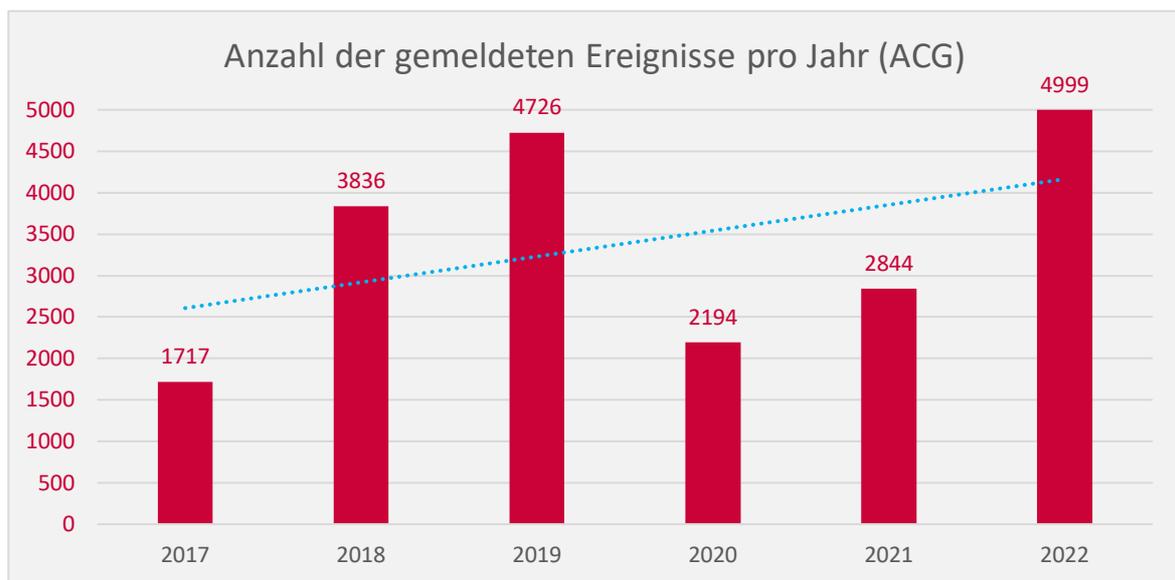
¹³ Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung 2010 – ZLLV 2010, BGBl. II Nr. 143/2010 idF BGBl. II Nr. 383/2020

¹⁴ Luftfahrtgesetz – LFG, BGBl. Nr. 253/1957 idF BGBl. I Nr. 151/2021

4.2 Austro Control GmbH (behördliche Luftfahrtagentur)

In Abbildung 2 sind für die Jahre 2017 bis 2022 die Anzahl der gemeldeten Ereignisse¹⁵ (verpflichtende Meldungen und freiwillige Meldungen) dargestellt, welche in die Zuständigkeit der ACG/LFA als österreichische Aufsichtsbehörde im Sinne des § 136 Abs. 4 LFG fallen (siehe auch 4.1 Österreichische Aufsichtsbehörden).

Abbildung 2 Anzahl der gemeldeten Ereignisse für die Jahre 2017 bis 2022 mit Zuständigkeit ACG/LFA (mit Trendlinie).



Quelle: ACG/LFA

In Abbildung 2 ist nach dem Inkrafttreten der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 der kontinuierliche Anstieg bei der Anzahl der gemeldeten Ereignisse bis zum Jahr 2019 zu erkennen. Parallel dazu stieg von Jänner 2017 bis Dezember 2019 die Anzahl der im österreichischen Luftfahrzeugregister eingetragenen Flugzeuge der Gewichtsklassen über 5.700 kg höchstzulässige Abflugmasse um ca. 56 %. Der deutliche Rückgang von ca. 54 % bei gemeldeten Ereignissen im Jahr 2020 ist auf den Ausbruch der COVID-19-Pandemie (SARS-COV) und die damit verbundenen weltweiten Einschränkungen im Luftverkehr zurückzuführen. Ab dem Jahr 2021 fand ein nachhaltiger Anstieg des Luftverkehrs statt, was

¹⁵ Vergleiche Art. 2 Z 7 der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 (Begriffsbestimmungen)

sich auch an der Anzahl der gemeldeten Ereignisse ablesen lässt, welche im Jahr 2022 das Niveau vor Ausbruch der COVID-19-Pandemie erreichte.

Im Jahr 2022 war die Anzahl der freiwillig gemeldeten Ereignisse entgegen dem Trend der Jahre 2018 bis 2021 mit stark rückläufiger Anzahl der Meldungen erstmals seit 2018 wieder im Steigen. 43 Ereignissen im Jahr 2022, welche nicht verpflichtend zu melden waren, standen 25 Ereignissen im Jahr 2021 gegenüber. Deren Anteil variierte seit dem Jahr 2018 weitgehend konstant zwischen 0,8 % und 1,7 % (vergleiche Tabelle 2).

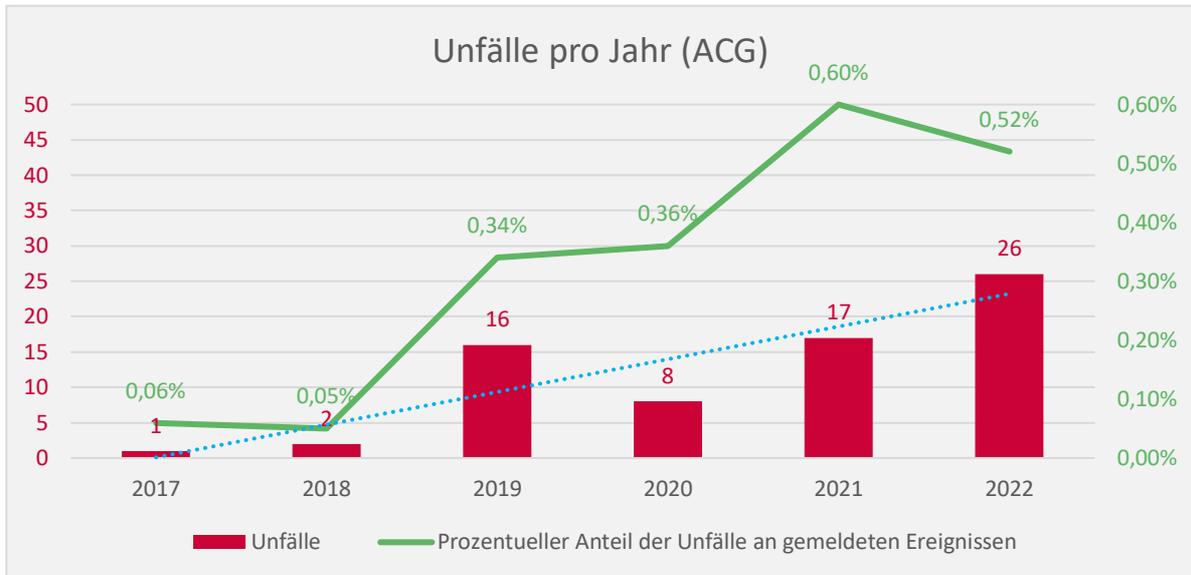
Tabelle 2 Gegenüberstellung der Anzahl der freiwillig gemeldeten Ereignisse und der verpflichtend zu meldenden Ereignisse in den Jahren 2017 bis 2022 (Quelle: ACG/LFA).

Gemeldete Ereignisse	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Gesamtanzahl	1717	3836	4726	2194	2844	4999
freiwillig gemeldete Ereignisse	6	58	42	37	25	43
verpflichtend zu meldende Ereignisse	1711	3778	4684	2157	2819	4956
Verhältnis freiwill./verpfl.	1/285	1/65	1/112	1/58	1/113	1/115

Im Jahr 2022 war der Anteil der als „Unfall“¹⁶ klassifizierten Ereignisse (0,52 %) entgegen dem Trend der Jahre 2018 bis 2021 nach einem Maximum im Jahr 2021 (0,60 %) erstmals wieder im Sinken begriffen. Die Anzahl der als „Unfall“ klassifizierten Ereignisse im Jahr 2022 nahm jedoch deutlich zu und erreichte mit 26 Ereignissen ein 6-Jahres-Hoch (vergleiche Abbildung 3).

¹⁶ Vergleiche Art. 2 Z 5 der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 (Begriffsbestimmungen)

Abbildung 3 Anzahl der als „Unfall“ klassifizierten Ereignisse (mit Trendlinie) und deren Anteil an der Gesamtanzahl gemeldeter Ereignisse für die Jahre 2017 bis 2022 mit Zuständigkeit ACG/LFA.



Quelle: ACG/LFA

Tabelle 3 zeigt jene Top-5-Ereigniskategorien („Occurrence Category“)¹⁷ der gemeldeten Ereignisse im Jahr 2022, welche als „Unfall“ klassifiziert wurden. Bei Gleichstand der gemeldeten Ereignisse verschiedener Ereigniskategorien ist jede dieser Ereigniskategorien gesondert dargestellt. Trifft auf ein Ereignis mehr als eine Ereigniskategorie zu, z. B. wenn an einem Ereignis mehr als ein Luftfahrzeug beteiligt war, wird dieses Ereignis für jede betroffene Ereigniskategorie gesondert dargestellt.

Die Kategorie „LOC-I: Loss of control - inflight“ liegt im Jahr 2022 mit 7 gemeldeten Unfällen auf Platz 1 vor „ARC: Abnormal runway contact“ mit 6 gemeldeten Unfällen (Platz 2) und „CTOL: Collision with obstacle(s) during take-off and landing“ bzw. „SCF-NP: System/component failure or malfunction [non-powerplant]“ mit jeweils 5 gemeldeten Unfällen (Platz 3).

¹⁷ Vergleiche ANHANG I, 1. Gemeinsame Pflichtdatenfelder, der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 (Verzeichnis der Anforderungen für Systeme zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse bzw. zur Erstattung freiwilliger Meldungen)

Tabelle 3 Top-5-Ereigniskategorien („Occurrence Category“) der als „Unfall“ klassifizierten Ereignisse im Jahr 2022 (Quelle: ACG/LFA).

Reihung	Anzahl gemeldeter Unfälle	Ereigniskategorie (Occurrence Category)
1	7	LOC-I: Loss of control - inflight
2	6	ARC: Abnormal runway contact
3	5	CTOL: Collision with obstacle(s) during take-off and landing
3	5	SCF-NP: System/component failure or malfunction [non-powerplant]
4	3	LOLI: Loss of lifting conditions en-route
4	3	OTHR: Other

Tabelle 4 zeigt die Top-5-Ereigniskategorien („Occurrence Category“)¹⁸ der gemeldeten Ereignisse im Jahr 2022. Trifft auf ein Ereignis mehr als eine Ereigniskategorie zu, z. B. wenn an einem Ereignis mehr als ein Luftfahrzeug beteiligt war, wird dieses Ereignis für jede betroffene Ereigniskategorie gesondert dargestellt.

Die Kategorie „OTHR: Other“ liegt im Jahr 2022 mit 1185 gemeldeten Ereignissen auf Platz 1 vor „RAMP: Ground Handling“ mit 919 gemeldeten Ereignissen (Platz 2) und „SCF-NP: System/component failure or malfunction [non-powerplant]“ mit 888 gemeldeten Ereignissen (Platz 3).

¹⁸ Vergleiche ANHANG I, 1. Gemeinsame Pflichtdatenfelder, der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 (Verzeichnis der Anforderungen für Systeme zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse bzw. zur Erstattung freiwilliger Meldungen)

Tabelle 4 Top-5-Ereigniskategorien („Occurrence Category“) der gemeldeten Ereignisse im Jahr 2022 (Quelle: ACG/LFA).

Top 5	Anzahl gemeldeter Ereignisse	Ereigniskategorie (Occurrence Category)
1	1185	OTHR: Other
2	919	RAMP: Ground Handling
3	888	SCF-NP: System/component failure or malfunction [non-powerplant]
4	581	NAV: Navigation error
5	392	CABIN: Cabin safety events

Tabelle 5 zeigt jene Top-10-Ereigniskategorien der gemeldeten Ereignisse der Jahre 2017 bis 2022, welche als „Unfall“ klassifiziert wurden. Bei Gleichstand der gemeldeten Ereignisse verschiedener Ereigniskategorien ist jede dieser Ereigniskategorien gesondert dargestellt. Trifft auf ein Ereignis mehr als eine Ereigniskategorie zu, z. B. wenn an einem Ereignis mehr als ein Luftfahrzeug beteiligt war, wird dieses Ereignis für jede betroffene Ereigniskategorie gesondert dargestellt.

Auf Platz 1 liegen mit jeweils 13 Ereignissen die Kategorien „ARC: Abnormal runway contact“, „LOC-I: Loss of control – inflight“ und „SCF-PP: powerplant failure or malfunction“, gefolgt von „CTOL: Collision with obstacle(s) during take-off and landing“ und „SCF-NP: System/component failure or malfunction [non-powerplant]“ mit jeweils 10 Ereignissen (Platz 2) und der Kategorie „RE: Runway excursion“ mit 7 Ereignissen (Platz 3).

Jene Top-5-Ereigniskategorien der gemeldeten Ereignisse im Jahr 2022, welche als „Unfall“ klassifiziert wurden (vergleiche Tabelle 3), sind auch in den Top-10-Ereigniskategorien der als „Unfall“ klassifizierten Ereignisse der Jahre 2017 bis 2022 auf den Plätzen 1 bis 5 gereiht (vergleiche Tabelle 5).

Tabelle 5 Top-10-Ereigniskategorien („Occurrence Category“) der als „Unfall“ klassifizierten Ereignisse der Jahre 2017 bis 2022 (Quelle: ACG/LFA).

Reihung	Gesamtanzahl gemeldeter Unfälle	Ereigniskategorie (Occurrence Category)
1	13	ARC: Abnormal runway contact
1	13	LOC-I: Loss of control - inflight
1	13	SCF-PP: powerplant failure or malfunction
2	10	CTOL: Collision with obstacle(s) during take-off and landing
2	10	SCF-NP: System/component failure or malfunction [non-powerplant]
3	7	RE: Runway excursion
4	5	OTHR: Other
5	4	CFIT: Controlled flight into or toward terrain
5	4	LOC-G: Loss of control – ground
5	4	LOLI: Loss of lifting conditions en-route
5	4	WSTRW: Windshear or thunderstorm

Tabelle 6 zeigt die Top-10-Ereigniskategorien („Occurrence Category“)¹⁹ der gemeldeten Ereignisse der Jahre 2017 bis 2022. Trifft auf ein Ereignis mehr als eine Ereigniskategorie zu, z. B. wenn an einem Ereignis mehr als ein Luftfahrzeug beteiligt war, wird dieses Ereignis für jede betroffene Ereigniskategorie gesondert dargestellt.

Auf Platz 1 liegt mit 5333 Ereignissen die Kategorie „OTHR: Other“ gefolgt von der Kategorie „SCF-NP: System/component failure or malfunction [non-powerplant]“ mit 4015 Ereignissen (Platz 2) und der Kategorie „NAV: Navigation error“ mit 2879 Ereignissen (Platz 3).

¹⁹ Vergleiche ANHANG I, 1. Gemeinsame Pflichtdatenfelder, der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 (Verzeichnis der Anforderungen für Systeme zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse bzw. zur Erstattung freiwilliger Meldungen)

Die Top-5-Ereigniskategorien der gemeldeten Ereignisse im Jahr 2022 (vergleiche Tabelle 4) sind auch in den Top-10-Ereigniskategorien der gemeldeten Ereignisse der Jahre 2017 bis 2022 auf den Plätzen 1 bis 5 gereiht (vergleiche Tabelle 6).

Tabelle 6 Top-10-Ereigniskategorien („Occurrence Category“) der gemeldeten Ereignisse der Jahre 2017 bis 2022 (Quelle: ACG/LFA).

Top 10	Gesamtanzahl gemeldeter Ereignisse	Ereigniskategorie (Occurrence Category)
1	5333	OTHR: Other
2	4015	SCF-NP: System/component failure or malfunction [non-powerplant]
3	2879	NAV: Navigation error
4	2320	RAMP: Ground Handling
5	1144	CABIN: Cabin safety events
6	992	MED: Medical
7	784	F-NI: Fire/smoke (non-impact)
8	580	WSTRW: Windshear or thunderstorm
9	475	SEC: Security related
10	474	TURB: Turbulence encounter

Tabelle 7 veranschaulicht die Entwicklung der gemeldeten Ereignisse der Jahre 2017 bis 2022 nach der Ereignisklasse („Occurrence class“)²⁰.

Während die Gesamtanzahl der als „Schwere Störung“ („Serious incident“)²¹ klassifizierten Ereignisse auch im Jahr 2022 in einem stabil niedrigen Bereich liegt (7 Ereignisse), ist die Anzahl der als „Unfall“ („Accident“)²² klassifizierten Ereignisse bis zum Jahr 2022 (26

²⁰ Vergleiche ANHANG I, 1. Gemeinsame Pflichtdatenfelder, der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 (Verzeichnis der Anforderungen für Systeme zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse bzw. zur Erstattung freiwilliger Meldungen)

²¹ Vergleiche Art. 2 Z 4 der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 (Begriffsbestimmungen)

²² Vergleiche Art. 2 Z 5 der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 (Begriffsbestimmungen)

Ereignisse) mit einer Unterbrechung im Jahr 2020 (COVID-19-Pandemie) im Steigen begriffen.

Tabelle 7 Verteilung der gemeldeten Ereignisse nach der Ereignisklasse („Occurrence Class“) für die Jahre 2017 bis 2022 (Quelle: ACG/LFA).

Ereignisklasse	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Accident	1	2	16	8	17	26
Serious incident	2	5	4	8	4	7
Incident	1265	3202	3992	1729	2263	4606
Major incident (ANS only)²³	1	9	13	3	1	0
Significant incident (ANS only)²⁴	283	369	363	235	202	235
Occurrence without safety effect (ANS only)²⁵	3	21	172	106	267	33
Not determined	17	49	16	11	9	41
Observation	121	145	70	28	16	40
Occurrence with no flight intended	24	34	80	66	65	11

²³ Die in Art. 6 Abs. 6 der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 genannte nationale Datenbank muss Formate verwenden, die zur Erleichterung des Informationsaustauschs standardisiert und mit der Eccairs-Software und der ADREP-Systematik kompatibel sind: Major incident - An incident in which safety may have been compromised either having lead to a near collision between aircrafts, with the ground or obstacles.

²⁴ Die in Art. 6 Abs. 6 der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 genannte nationale Datenbank muss Formate verwenden, die zur Erleichterung des Informationsaustauschs standardisiert und mit der Eccairs-Software und der ADREP-Systematik kompatibel sind: Significant incident - An incident in which an accident, serious or major incident could have occurred if the risk had not been managed within safety margins or if another aircraft or vehicle had been in the vicinity during the incident.

²⁵ Die in Art. 6 Abs. 6 der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 genannte nationale Datenbank muss Formate verwenden, die zur Erleichterung des Informationsaustauschs standardisiert und mit der Eccairs-Software und der ADREP-Systematik kompatibel sind: Occurrence without safety effect (Eurocontrol) - A possibly safety related occurrence not meeting the reporting requirements.

Im ICAO Global Aviation Safety Plan (GASP) 2020-2022²⁶ sowie auch im European Plan for Aviation Safety (EPAS) 2021-2025 wurden im jeweiligen internen Risikomanagement Prozess die fünf folgenden „High Risk Categories (HRCs)“ identifiziert (Ereigniskategorien):

- CFIT: Controlled flight into or toward terrain,
- LOC-I: Loss of control - inflight,
- MAC: Airprox/ACAS alert/loss of separation/(near) midair collisions,
- RE: Runway excursion, und
- RI: Runway incursion - vehicle, aircraft or person.

Vergleicht man die fünf HRCs der ICAO bzw. EASA mit den Top-5-Ereigniskategorien der als „Unfall“ klassifizierten Ereignisse im Jahr 2022, welche in die Zuständigkeit der ACG als österreichische Aufsichtsbehörde fielen (vergleiche Tabelle 3), so findet sich in den Top 5 lediglich die HRC „LOC-I: Loss of control - inflight“.

In den Top-10-Ereigniskategorien der als „Unfall“ klassifizierten Ereignisse der Jahre 2017 bis 2022, welche in die Zuständigkeit der ACG als österreichische Aufsichtsbehörde fielen (vergleiche Tabelle 5), finden sich neben der bereits genannten Ereigniskategorie noch die HRCs „CFIT: Controlled flight into or toward terrain“ und „RE: Runway excursion“.

Tabelle 8 zeigt die Anzahl der gemeldeten Ereignisse, an denen Luftfahrzeuge beteiligt waren, aufgeschlüsselt nach der Luftfahrzeugkategorie („Aircraft Category“)²⁷ im Jahr 2022. Zusätzlich zur jeweiligen Luftfahrzeugkategorie ist die Anzahl der als „Unfall“ klassifizierten Ereignisse angegeben. Ist an einem Ereignis mehr als ein Luftfahrzeug beteiligt, ist das Ereignis für jede betroffene Luftfahrzeugkategorie gesondert dargestellt.

Die höchsten Anteile von als „Unfall“ klassifizierten Ereignissen an gemeldeten Ereignissen im Jahr 2022 entfallen auf die Luftfahrzeugkategorien „Lighter-than-air“ (26,7 %), „RPAS“ (13,3 %) und „Sailplane“ (11,8 %).

²⁶ Die Zielsetzung des GASP ist, dass sich bis 2030 und darüber hinaus im gewerblichen Luftverkehr keine tödlichen Unfälle mehr ereignen. Der Hauptindikator der ICAO für die Sicherheit im weltweiten Luftverkehr ist die Unfallrate im gewerblichen Linienflugverkehr mit Flugzeugen mit einer höchstzulässigen Abflugmasse von mehr als 5.700 kg.

²⁷ Vergleiche ANHANG I, 1. Gemeinsame Pflichtdatenfelder, der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 (Verzeichnis der Anforderungen für Systeme zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse bzw. zur Erstattung freiwilliger Meldungen)

Gemeldete Ereignisse im Jahr 2022, an denen keine Luftfahrzeuge beteiligt waren (Luftfahrzeugkategorie „Not applicable“), liegen nicht vor.

Tabelle 8 Gesamtanzahl gemeldeter Ereignisse, an denen Luftfahrzeuge beteiligt waren, und Anzahl der als „Unfall“ klassifizierten Ereignisse aufgeschlüsselt nach der Luftfahrzeugkategorie („Aircraft Category“) im Jahr 2022 (Quelle: ACG/LFA).

Luftfahrzeugkategorie	Gemeldete Ereignisse gesamt	davon Ereignisklasse „Unfall“ (Anteil an gemeldeten Ereignisse in %)
Aeroplane²⁸	4727	8 (0,2 %)
Sailplane²⁹	76	9 (11,8 %)
Hybrid	0	0 (0 %)
Lighter-than-air³⁰	15	4 (26,7 %)
Other³¹	0	0 (0 %)
Helicopter³²	70	1 (1,4 %)
Gyroplane	0	0 (0 %)
RPAS³³	30	4 (13,3 %)
Unknown	53	0 (0 %)

Die nachfolgenden Tabellen zeigen jeweils die Anzahl der gemeldeten Ereignisse im Jahr 2022 aufgeschlüsselt nach der auf der höchstzulässigen Abflugmasse des Luftfahrzeugs beruhenden Gewichtsklasse („Mass Group“) für Flächenflugzeuge in Tabelle 9 („Fixed Wing“), Drehflügler in Tabelle 10 („Rotorcraft“) und Luftfahrzeuge leichter als Luft in Tabelle 11 („Lighter-than-air“). Zusätzlich zur jeweiligen Gewichtsklasse ist die Anzahl der als „Unfall“ klassifizierten Ereignisse angegeben. Ist an einem Ereignis mehr als ein

²⁸ Die Luftfahrzeugkategorie „Aeroplane“ schließt Ultraleichtflugzeuge ein.

²⁹ Die Luftfahrzeugkategorie „Sailplane“ schließt Ultraleichtsegelflugzeuge ein.

³⁰ Die Luftfahrzeugkategorie „Lighter-than-air“ schließt Freiballone ein.

³¹ Die Luftfahrzeugkategorie „Other“ schließt Hänge- und Paragleiter inkl. motorisierte Hänge- und Paragleiter sowie Fallschirme ein.

³² Die Luftfahrzeugkategorie „Helicopter“ schließt Ultraleichtschrauber ein.

³³ Andere gängige Bezeichnungen: UAS (Unmanned Aircraft System), UAV (Unmanned Aerial Vehicle), Drohne.

Luftfahrzeug beteiligt, ist das Ereignis für jede betroffene Gewichtsklasse gesondert dargestellt.

Der höchste Anteil von als „Unfall“ klassifizierten Ereignissen an gemeldeten Ereignissen im Jahr 2022 entfällt mit 42,9 % auf Luftfahrzeuge leichter als Luft bis 2.250 kg höchstzulässige Abflugmasse („Lighter-than-air“).

Tabelle 9 Gesamtanzahl gemeldeter Ereignisse und Anzahl der als „Unfall“ klassifizierten Ereignisse aufgeschlüsselt nach der Gewichtsklasse („Mass Group“) für Flächenflugzeuge („Fixed Wing“) im Jahr 2022 (Quelle: ACG/LFA).

Gewichtsklasse (Flächenflugzeuge)	Gemeldete Ereignisse gesamt	davon Ereignisklasse „Unfall“ (Anteil an gemeldeten Ereignisse in %)
0 bis 2.250 kg	477	14 (2,9 %)
2.251 bis 5.700 kg	87	0 (0 %)
5.701 bis 27.000 kg	136	0 (0 %)
27.001 bis 272.000 kg	2719	0 (0 %)
> 272.000 kg	40	0 (0 %)
Unknown	1379	2 (0,1 %)

Tabelle 10 Gesamtanzahl gemeldeter Ereignisse und Anzahl der als „Unfall“ klassifizierten Ereignisse aufgeschlüsselt nach der Gewichtsklasse („Mass Group“) für Drehflügler („Rotorcraft“) im Jahr 2022 (Quelle: ACG/LFA).

Gewichtsklasse (Drehflügler)	Gemeldete Ereignisse gesamt	davon Ereignisklasse „Unfall“ (Anteil an gemeldeten Ereignisse in %)
0 bis 2.250 kg	27	1 (3,7 %)
2.251 bis 3.175 kg	30	0 (0 %)
> 3.175 kg	6	0 (0 %)
Unknown	14	0 (0 %)

Tabelle 11 Gesamtanzahl gemeldeter Ereignisse und Anzahl der als „Unfall“ klassifizierten Ereignisse aufgeschlüsselt nach der Gewichtsklasse („Mass Group“) für Luftfahrzeuge leichter als Luft („Lighter-than-air“) im Jahr 2022 (Quelle: ACG/LFA).

Gewichtsklasse (Leichter als Luft)	Gemeldete Ereignisse gesamt	davon Ereignisklasse „Unfall“ (Anteil an gemeldeten Ereignisse in %)
0 bis 2.250 kg	7	3 (42,9 %)
> 2.250 kg	6	0 (0 %)
Unknown	1	0 (0 %)

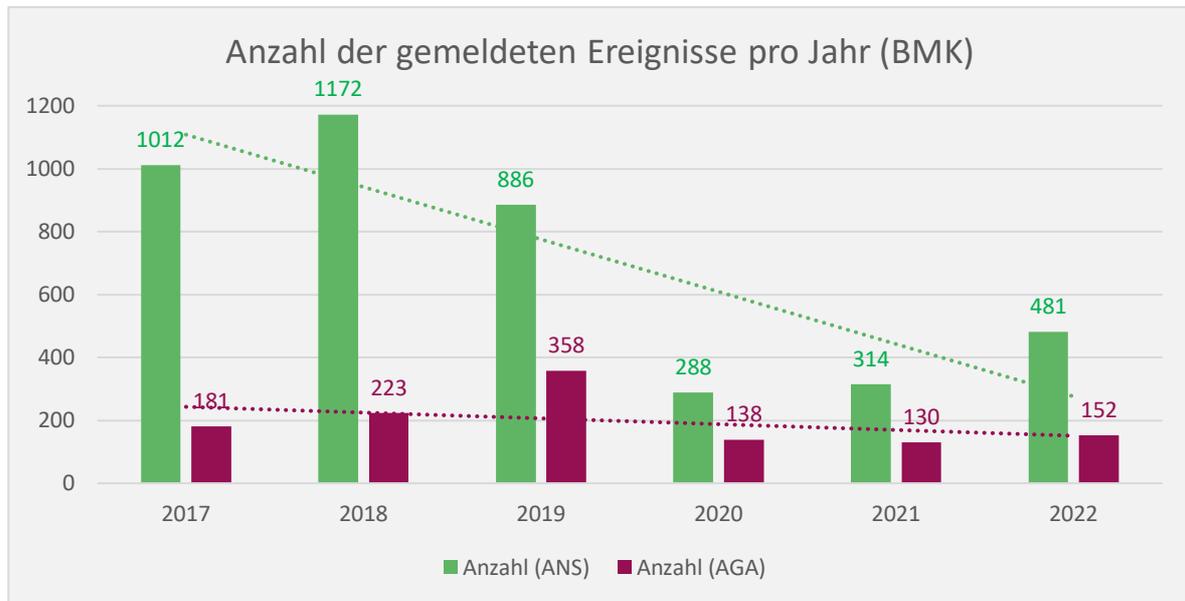
4.3 Bundesminister:in für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie³⁴

In Abbildung 4 sind für die Jahre 2017 bis 2022 die Anzahl der gemeldeten Ereignisse³⁵ (verpflichtende Meldungen und freiwillige Meldungen) dargestellt, welche in die Zuständigkeit des:der Bundesminister:in für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als österreichische Aufsichtsbehörde im Sinne des § 136 Abs. 4 LFG in den Bereichen ANS und AGA fallen (siehe auch 4.1 Österreichische Aufsichtsbehörden).

³⁴ Seit 01. April 2025 Bundesminister:in für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (vgl. § 1 Abs. 1 Bundesministeriengesetz 1986 – BMG, BGBl. Nr. 76/1986 idF BGBl. I Nr. 10/2025)

³⁵ Vergleiche Art. 2 Z 7 der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 (Begriffsbestimmungen)

Abbildung 4 Anzahl der gemeldeten Ereignisse für die Jahre 2017 bis 2022 mit Zuständigkeit BMK in den Bereichen ANS und AGA (jeweils mit Trendlinie).



Quelle: BMK (seit 01.04.2025 BMIMI)

In Abbildung 4 ist der deutliche Rückgang von ca. 67 % (ANS) bzw. 61 % (AGA) bei gemeldeten Ereignissen im Jahr 2020 gegenüber dem Jahr 2019 zu erkennen, der auf den Ausbruch der COVID-19-Pandemie (SARS-COV) und die damit verbundenen weltweiten Einschränkungen im Luftverkehr zurückzuführen ist. Ab dem Jahr 2021 fand ein nachhaltiger Anstieg des Luftverkehrs statt, was sich auch am Anstieg der Anzahl der gemeldeten Ereignisse ablesen lässt, welche im Jahr 2022 jedoch unter dem Niveau vor Ausbruch der COVID-19-Pandemie blieb.

Die Tabelle 12 zeigt die Anzahl der freiwillig gemeldeten Ereignisse und der verpflichtend zu meldenden Ereignisse in den Jahren 2017 bis 2022 für den Bereich ANS.

Im Jahr 2022 war der Anteil der freiwillig gemeldeten Ereignisse im Bereich ANS entgegen dem Trend der Jahre 2018 bis 2021 wieder im Sinken und näherte sich dem Niveau des Jahres 2017 an. Deren Anteil lag im Jahr 2022 bei ca. 3 %, jedoch im Jahr 2019 noch bei ca. 17 % (vergleiche Tabelle 12).

Tabelle 12 Gegenüberstellung der Anzahl der freiwillig gemeldeten Ereignisse und der verpflichtend zu meldenden Ereignisse in den Jahren 2017 bis 2022 im Bereich ANS (Quelle: BMK).

Gemeldete Ereignisse (ANS)	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Gesamtanzahl	1012	1172	886	288	314	481
freiwillig gemeldete Ereignisse	30	42	147	31	37	15
verpflichtend zu meldende Ereignisse	982	1130	739	257	277	466
Verhältnis freiwil./verpfl.	1/33	1/27	1/5	1/8	1/8	1/31

Die Tabelle 13 zeigt die Anzahl der gemeldeten Ereignisse Jahr 2022 für den Bereich AGA. Für die im Bereich AGA gemeldeten Ereignisse stehen keine Informationen getrennt nach freiwillig gemeldeten Ereignissen und verpflichtend zu meldenden Ereignissen zur Verfügung (Leermeldung).

Tabelle 13 Anzahl der gemeldeten Ereignisse für die Jahre 2017 bis 2022 im Bereich AGA (Quelle: BMK).

Gemeldete Ereignisse (AGA)	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Gesamtanzahl	181	223	358	138	130	152
freiwillig gemeldete Ereignisse	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
verpflichtend zu meldende Ereignisse	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Verhältnis freiwil./verpfl.	-	-	-	-	-	-

In den Bereichen ANS und AGA wurden der zuständigen Aufsichtsbehörde keine als „Unfall“³⁶ klassifizierten Ereignisse in den Jahren 2017 bis 2022 zugewiesen. Somit betrug

³⁶ Vergleiche Art. 2 Z 5 der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 (Begriffsbestimmungen)

auch im Jahr 2022 der Anteil der als „Unfall“ klassifizierten Ereignisse in den Bereichen ANS und AGA dem Trend der Jahre 2017 bis 2021 folgend weiterhin 0,0 %.

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die Top-5-Ereigniskategorien („Occurrence Category“)³⁷ der gemeldeten Ereignisse im Jahr 2022 für die Bereiche ANS (Tabelle 14) und AGA (Tabelle 15). Trifft auf ein Ereignis mehr als eine Ereigniskategorie zu, z. B. wenn an einem Ereignis mehr als ein Luftfahrzeug beteiligt war, wird dieses Ereignis für jede betroffene Ereigniskategorie gesondert dargestellt.

Im Bereich ANS liegt im Jahr 2022 die Kategorie „ATM: ATM/CNS“ mit 222 gemeldeten Ereignissen auf Platz 1 vor „AMAN: Abrupt manœuvre“ mit 51 gemeldeten Ereignissen (Platz 2) und „MAC: Airprox/ACAS alert/loss of separation/(near) midair collisions“ mit 37 gemeldeten Ereignissen (Platz 3).

Im Bereich AGA liegt im Jahr 2022 die Kategorie „ADRM: Aerodrome“ mit 96 gemeldeten Ereignissen auf Platz 1 vor „RAMP: Ground handling“ mit 30 gemeldeten Ereignissen (Platz 2) und „SEC: Security related“ mit 19 gemeldeten Ereignissen (Platz 3).

Tabelle 14 Top-5-Ereigniskategorien („Occurrence Category“) der gemeldeten Ereignisse im Jahr 2022 im Bereich ANS (Quelle: BMK).

Top 5	Anzahl gemeldeter Ereignisse (ANS)	Ereigniskategorie (Occurrence Category)
1	222	ATM: ATM/CNS
2	51	AMAN: Abrupt manœuvre
3	37	MAC: Airprox/ACAS alert/loss of separation/(near) midair collisions
4	8	OTHR: Other
5	7	TURB: Turbulence encounter

³⁷ Vergleiche ANHANG I, 1. Gemeinsame Pflichtdatenfelder, der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 (Verzeichnis der Anforderungen für Systeme zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse bzw. zur Erstattung freiwilliger Meldungen)

Tabelle 15 Top-5-Ereigniskategorien („Occurrence Category“) der gemeldeten Ereignisse im Jahr 2022 im Bereich AGA (Quelle: BMK).

Top 5	Anzahl gemeldeter Ereignisse (AGA)	Ereigniskategorie (Occurrence Category)
1	96	ADRM: Aerodrome
2	30	RAMP: Ground handling
3	19	SEC: Security related
4	5	UNK: Unknown or undetermined
5	2	GCOL: Ground Collision

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die Top-10-Ereigniskategorien („Occurrence Category“)³⁸ der gemeldeten Ereignisse der Jahre 2017 bis 2022 für die Bereiche ANS (Tabelle 16) und AGA (Tabelle 17). Trifft auf ein Ereignis mehr als eine Ereigniskategorie zu, z. B. wenn an einem Ereignis mehr als ein Luftfahrzeug beteiligt war, wird dieses Ereignis für jede betroffene Ereigniskategorie gesondert dargestellt.

Im Bereich ANS liegt die Kategorie „ATM: ATM/CNS“ mit 2333 gemeldeten Ereignissen auf Platz 1 vor „MAC: Airprox/ACAS alert/loss of separation/(near) midair collisions“ mit 281 gemeldeten Ereignissen (Platz 2) und „OTHR: Other“ mit 125 gemeldeten Ereignissen (Platz 3).

Im Bereich AGA liegt die Kategorie „RAMP: Ground handling“ mit 467 gemeldeten Ereignissen auf Platz 1 vor „ADRM: Aerodrome“ mit 313 gemeldeten Ereignissen (Platz 2) und „OTHR: Other“ mit 264 gemeldeten Ereignissen (Platz 3).

Jeweils vier von fünf der Top-5-Ereigniskategorien der gemeldeten Ereignisse im Jahr 2022 (Tabelle 14 und Tabelle 15) sind auch in den Top-10-Ereigniskategorien der gemeldeten Ereignisse der Jahre 2017 bis 2022 unter den Top 5 gereiht (Tabelle 16 und Tabelle 17).

³⁸ Vergleiche ANHANG I, 1. Gemeinsame Pflichtdatenfelder, der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 (Verzeichnis der Anforderungen für Systeme zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse bzw. zur Erstattung freiwilliger Meldungen)

Tabelle 16 Top-10-Ereigniskategorien („Occurrence Category“) der gemeldeten Ereignisse der Jahre 2017 bis 2022 im Bereich ANS (Quelle: BMK).

Top 10	Gesamtanzahl gemeldeter Ereignisse (ANS)	Ereigniskategorie (Occurrence Category)
1	2333	ATM: ATM/CNS
2	281	MAC: Airprox/ACAS alert/loss of separation/(near) midair collisions
3	125	OTHR: Other
4	69	AMAN: Abrupt manœuvre
5	62	WSTRW: Windshear or thunderstorm
6	51	UNK: Unknown or undetermined
7	38	TURB: Turbulence encounter
8	12	NAV: Navigation error
9	5	RI: Runway incursion - vehicle, aircraft or person
10	4	SEC: Security related

Tabelle 17 Top-10-Ereigniskategorien („Occurrence Category“) der gemeldeten Ereignisse der Jahre 2017 bis 2022 im Bereich AGA (Quelle: BMK).

Top 10	Gesamtanzahl gemeldeter Ereignisse (AGA)	Ereigniskategorie (Occurrence Category)
1	467	RAMP: Ground handling
2	313	ADRM: Aerodrome
3	264	OTHR: Other
4	86	SEC: Security related
5	41	UNK: Unknown or undetermined
6	24	GCOL: Ground collision
7	22	NAV: Navigation error
8	8	FUEL: Fuel related
9	6	MED: Medical
10	4	SCF-NP

Die nachfolgenden Tabellen veranschaulichen die Entwicklung der gemeldeten Ereignisse der Jahre 2017 bis 2022 nach der Ereignisklasse („Occurrence class“)³⁹ für die Bereiche ANS (Tabelle 18) und AGA (Tabelle 19).

Während die Gesamtanzahl der als „Schwere Störung“ („Serious incident“)⁴⁰ klassifizierten Ereignisse auch im Jahr 2022 unverändert in einem stabil niedrigen Bereich liegt (0 bis 1 Ereignisse pro Jahr), sind ohne Unterbrechung auch im Jahr 2022 keine Ereignisse der Ereignisklasse „Unfall“ („Accident“)⁴¹ zuzurechnen.

³⁹ Vergleiche ANHANG I, 1. Gemeinsame Pflichtdatenfelder, der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 (Verzeichnis der Anforderungen für Systeme zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse bzw. zur Erstattung freiwilliger Meldungen)

⁴⁰ Vergleiche Art. 2 Z 4 der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 (Begriffsbestimmungen)

⁴¹ Vergleiche Art. 2 Z 5 der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 (Begriffsbestimmungen)

Tabelle 18 Verteilung der gemeldeten Ereignisse nach der Ereignisklasse („Occurrence Class“) für die Jahre 2017 bis 2022 im Bereich ANS (Quelle: BMK).

Ereignisklasse (ANS)	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Accident	0	0	0	0	0	0
Serious incident	0	1	1	1	0	0
Incident	201	310	346	151	163	309
Major incident (ANS only)⁴²	1	42	50	10	6	13
Significant incident (ANS only)⁴³	57	113	90	29	58	68
Occurrence without safety effect (ANS only)⁴⁴	48	103	230	47	29	41
Not determined	66	64	6	4	2	8
Observation	30	42	147	31	37	15
Occurrence with no flight intended	609	497	16	15	19	27

⁴² Die in Art. 6 Abs. 6 der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 genannte nationale Datenbank muss Formate verwenden, die zur Erleichterung des Informationsaustauschs standardisiert und mit der Eccairs-Software und der ADREP-Systematik kompatibel sind: Major incident - An incident in which safety may have been compromised either having lead to a near collision between aircrafts, with the ground or obstacles.

⁴³ Die in Art. 6 Abs. 6 der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 genannte nationale Datenbank muss Formate verwenden, die zur Erleichterung des Informationsaustauschs standardisiert und mit der Eccairs-Software und der ADREP-Systematik kompatibel sind: Significant incident - An incident in which an accident, serious or major incident could have occurred if the risk had not been managed within safety margins or if another aircraft or vehicle had been in the vicinity during the incident.

⁴⁴ Die in Art. 6 Abs. 6 der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 genannte nationale Datenbank muss Formate verwenden, die zur Erleichterung des Informationsaustauschs standardisiert und mit der Eccairs-Software und der ADREP-Systematik kompatibel sind: Occurrence without safety effect (Eurocontrol) - A possibly safety related occurrence not meeting the reporting requirements.

Tabelle 19 Verteilung der gemeldeten Ereignisse nach der Ereignisklasse („Occurrence Class“) für die Jahre 2017 bis 2022 im Bereich AGA (Quelle: BMK).

Ereignisklasse (ANS)	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Accident	0	0	0	0	0	0
Serious incident	0	0	0	0	0	0
Incident	102	130	204	93	112	140
Major incident (ANS only)	0	3	0	0	0	0
Significant incident (ANS only)	6	17	6	3	0	2
Occurrence without safety effect (ANS only)	22	11	13	14	1	0
Not determined	22	8	2	1	0	6
Observation	5	24	116	14	15	2
Occurrence with no flight intended	24	30	16	13	2	2

Im ICAO Global Aviation Safety Plan (GASP) 2020-2022⁴⁵ sowie auch im European Plan for Aviation Safety (EPAS) 2021-2025 wurden im jeweiligen internen Risikomanagement Prozess die fünf folgenden „High Risk Categories (HRCs)“ identifiziert (Ereigniskategorien):

- CFIT: Controlled flight into or toward terrain,
- LOC-I: Loss of control - inflight,
- MAC: Airprox/ACAS alert/loss of separation/(near) midair collisions,
- RE: Runway excursion, und
- RI: Runway incursion - vehicle, aircraft or person.

Vergleicht man die fünf HRCs der ICAO bzw. EASA mit den Top-5-Ereigniskategorien der gemeldeten Ereignisse im Jahr 2022, so findet sich in den Top 5 im Bereich ANS lediglich die

⁴⁵ Die Zielsetzung des GASP ist, dass sich bis 2030 und darüber hinaus im gewerblichen Luftverkehr keine tödlichen Unfälle mehr ereignen. Der Hauptindikator der ICAO für die Sicherheit im weltweiten Luftverkehr ist die Unfallrate im gewerblichen Linienflugverkehr mit Flugzeugen mit einer höchstzulässigen Abflugmasse von mehr als 5.700 kg.

HRC „MAC: Airprox/ACAS alert/loss of separation/(near) midair collisions“ (vergleiche Tabelle 14).

In den Top-10-Ereigniskategorien der gemeldeten Ereignisse der Jahre 2017 bis 2022 finden sich im Bereich ANS neben der bereits genannten Ereigniskategorie noch die HRC „RI: Runway incursion - vehicle, aircraft or person“ (vergleiche Tabelle 16).

In den Top-5- und den Top-10-Ereigniskategorien der gemeldeten Ereignisse der Jahre 2017 bis 2022 im Bereich AGA finden sich keine HRCs (vergleiche Tabelle 15 und Tabelle 17).

Die Tabelle 20 zeigt die im Bereich AGA gemeldeten Ereignisse im Jahr 2022, an denen Luftfahrzeuge beteiligt waren, aufgeschlüsselt nach der Luftfahrzeugkategorie („Aircraft Category“)⁴⁶. Zusätzlich zur jeweiligen Luftfahrzeugkategorie ist die Anzahl der als „Unfall“ klassifizierten Ereignisse angegeben. Ist an einem Ereignis mehr als ein Luftfahrzeug beteiligt, ist das Ereignis für jede betroffene Luftfahrzeugkategorie gesondert dargestellt. Gemeldete Ereignisse im Jahr 2022, an denen keine Luftfahrzeuge beteiligt waren (Luftfahrzeugkategorie „Not applicable“), sind nicht dargestellt.

Für die im Bereich ANS gemeldeten Ereignisse im Jahr 2022, an denen Luftfahrzeuge beteiligt waren, stehen keine Informationen zu den betroffenen Luftfahrzeugkategorien zur Verfügung (Leermeldung).

⁴⁶ Vergleiche ANHANG I, 1. Gemeinsame Pflichtdatenfelder, der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 (Verzeichnis der Anforderungen für Systeme zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse bzw. zur Erstattung freiwilliger Meldungen)

Tabelle 20 Gesamtanzahl gemeldeter Ereignisse, an denen Luftfahrzeuge beteiligt waren, und Anzahl der als „Unfall“ klassifizierten Ereignisse aufgeschlüsselt nach der Luftfahrzeugkategorie („Aircraft Category“) im Jahr 2022 im Bereich AGA (Quelle: BMK).

Luftfahrzeugkategorie	Gemeldete Ereignisse gesamt (AGA)	davon Ereignisklasse „Unfall“ (Anteil an gemeldeten Ereignisse in %)
Aeroplane⁴⁷	92	0 (0 %)
Sailplane⁴⁸	0	0 (0 %)
Hybrid	0	0 (0 %)
Lighter-than-air⁴⁹	0	0 (0 %)
Other⁵⁰	0	0 (0 %)
Helicopter⁵¹	0	0 (0 %)
Gyroplane	0	0 (0 %)
RPAS⁵²	1	0 (0 %)
Unknown	2	0 (0 %)

Die Tabelle 21 zeigt die im Bereich AGA gemeldeten Ereignisse im Jahr 2022, an denen Flächenflugzeuge („Fixed Wing“) beteiligt waren, aufgeschlüsselt nach der auf der höchstzulässigen Abflugmasse des Luftfahrzeugs beruhenden Gewichtsklasse („Mass Group“). Ist an einem Ereignis mehr als ein Luftfahrzeug beteiligt, ist das Ereignis für jede betroffene Gewichtsklasse gesondert dargestellt.

Der höchste Anteil an den im Bereich AGA gemeldeten Ereignissen im Jahr 2022, an denen Flächenflugzeuge („Fixed Wing“) beteiligt waren, entfällt mit ca. 71 % auf die Gewichtsklasse „27.001 bis 272.000 kg“ (vergleiche Tabelle 21).

⁴⁷ Die Luftfahrzeugkategorie „Aeroplane“ schließt Ultraleichtflugzeuge ein.

⁴⁸ Die Luftfahrzeugkategorie „Sailplane“ schließt Ultraleichtsegelflugzeuge ein.

⁴⁹ Die Luftfahrzeugkategorie „Lighter-than-air“ schließt Freiballone ein.

⁵⁰ Die Luftfahrzeugkategorie „Other“ schließt Hänge- und Paragleiter inkl. motorisierte Hänge- und Paragleiter sowie Fallschirme ein.

⁵¹ Die Luftfahrzeugkategorie „Helicopter“ schließt Ultraleichtubschrauber ein.

⁵² Andere gängige Bezeichnungen: UAS (Unmanned Aircraft System), UAV (Unmanned Aerial Vehicle), Drohne.

Für die im Bereich ANS gemeldeten Ereignisse im Jahr 2022, an denen Luftfahrzeuge beteiligt waren, stehen keine Informationen zu den betroffenen Gewichtsklassen zur Verfügung (Leermeldungen).

Tabelle 21 Gesamtanzahl gemeldeter Ereignisse und Anzahl der als „Unfall“ klassifizierten Ereignisse aufgeschlüsselt nach der Gewichtsklasse („Mass Group“) für Flächenflugzeuge („Fixed Wing“) im Jahr 2022 im Bereich AGA (Quelle: BMK).

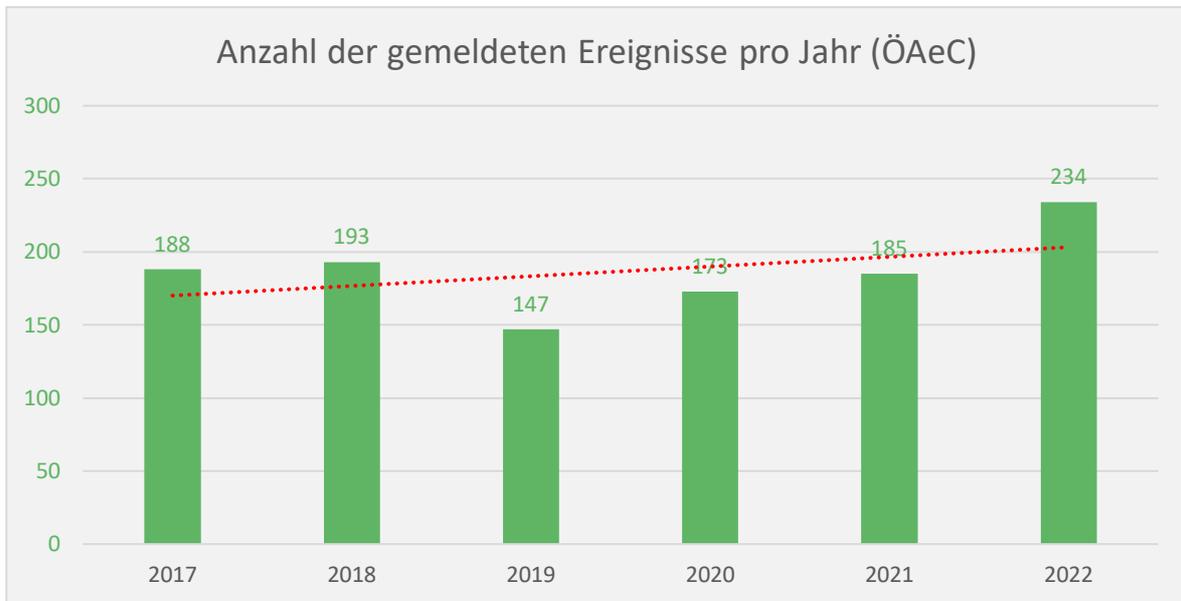
Gewichtsklasse (Flächenflugzeuge)	Gemeldete Ereignisse gesamt (AGA)	davon Ereignisklasse „Unfall“ (Anteil an gemeldeten Ereignisse in %)
0 bis 2.250 kg	8	0 (0 %)
2.251 bis 5.700 kg	5	0 (0 %)
5.701 bis 27.000 kg	8	0 (0 %)
27.001 bis 272.000 kg	65	0 (0 %)
> 272.000 kg	6	0 (0 %)
Unknown	0	0 (0 %)

4.4 Österreichischer Aero Club

In Abbildung 5 sind für die Jahre 2017 bis 2022 die Anzahl der gemeldeten Ereignisse⁵³ (verpflichtende Meldungen und freiwillige Meldungen) dargestellt, welche in die Zuständigkeit des Österreichischen Aero Club/FAA (Kommission für Flugsport Allgemeine-Luftfahrt Administration) als österreichische Aufsichtsbehörde im Sinne des § 136 Abs. 4 LFG fallen (siehe auch 4.1 Österreichische Aufsichtsbehörden).

⁵³ Vergleiche Art. 2 Z 7 der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 (Begriffsbestimmungen)

Abbildung 5 Anzahl der gemeldeten Ereignisse für die Jahre 2017 bis 2022 mit Zuständigkeit ÖAeC/FAA (mit Trendlinie).



Quelle: ÖAeC/FAA

In Abbildung 5 ist der Anstieg bei der Anzahl der gemeldeten Ereignisse bis zum Jahr 2022 zu erkennen. Der Ausbruch der COVID-19-Pandemie (SARS-COV) und die damit verbundenen Einschränkungen im Flugsport der nichtgewerblichen Allgemeinen Luftfahrt bewirkten einen vorübergehenden Rückgang bei gemeldeten Ereignissen. Ab dem Jahr 2021 fand ein nachhaltiger Anstieg des Luftverkehrs im Bereich des Flugsports statt, was sich auch an der Anzahl der gemeldeten Ereignisse ablesen lässt, welche im Jahr 2022 das Niveau vor Ausbruch der COVID-19-Pandemie erreichte.

Im Jahr 2022 war der Anteil der freiwillig gemeldeten Ereignisse dem Trend der Jahre 2018 bis 2021 folgend weiter im Sinken. Deren Anteil lag im Jahr 2022 bei ca. 8 %, jedoch im Jahr 2018 noch bei ca. 89 % (vergleiche Tabelle 22).

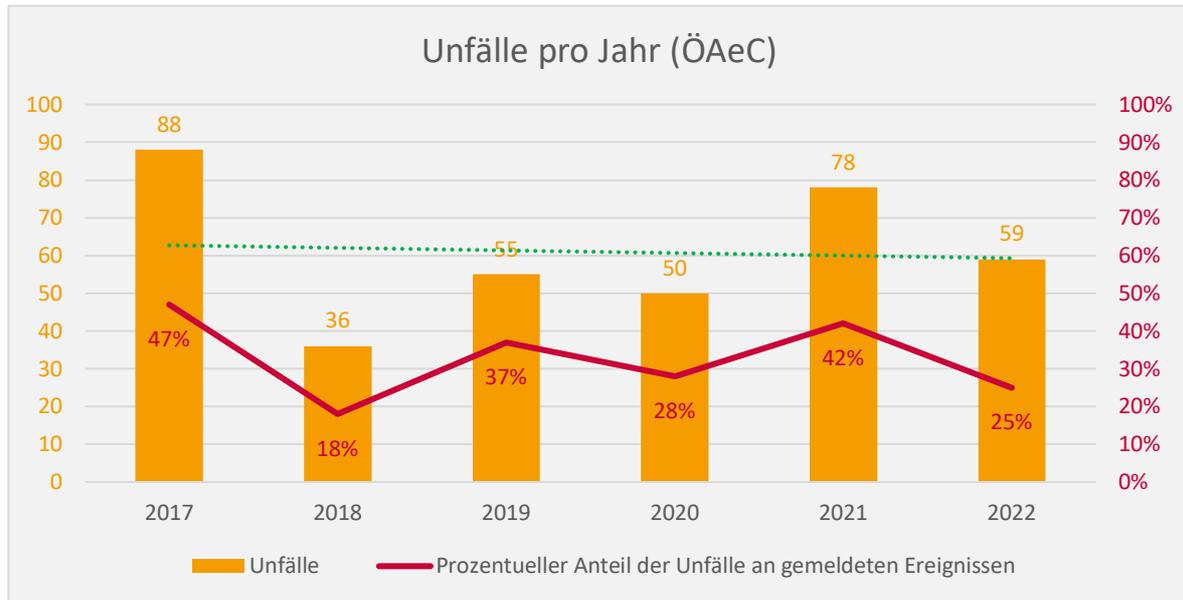
Tabelle 22 Gegenüberstellung der Anzahl der freiwillig gemeldeten Ereignisse und der verpflichtend zu meldenden Ereignisse in den Jahren 2017 bis 2022 (Quelle: ÖAeC/FAA).

Gemeldete Ereignisse	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Gesamtanzahl	188	193	147	173	185	234
freiwillig gemeldete Ereignisse	3	171	135	121	18	19
verpflichtend zu meldende Ereignisse	185	22	12	52	167	215
Verhältnis freiwill./verpfl.	1/62	1/0,1	1/0,1	1/0,4	1/9	1/11

Im Jahr 2022 war der Anteil der als „Unfall“⁵⁴ klassifizierten Ereignisse (25 %) dem Trend der Jahre 2017 bis 2021 folgend nach einem Maximum im Jahr 2021 (42 %) wieder im Sinken begriffen. Die Anzahl der als „Unfall“ klassifizierten Ereignisse im Jahr 2022 näherte sich mit 59 Ereignissen wieder dem Mittelwert der Jahre 2017 bis 2021 von 61 Unfällen pro Jahr an (vergleiche Abbildung 6).

⁵⁴ Vergleiche Art. 2 Z 5 der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 (Begriffsbestimmungen)

Abbildung 6 Anzahl der als „Unfall“ klassifizierten Ereignisse (mit Trendlinie) und deren Anteil an der Gesamtanzahl gemeldeter Ereignisse für die Jahre 2017 bis 2022 mit Zuständigkeit ÖAeC/FAA.



Quelle: ÖAeC/FAA

Tabelle 23 zeigt jene Top-5-Ereigniskategorien („Occurrence Category“)⁵⁵ der gemeldeten Ereignisse im Jahr 2022, welche als „Unfall“ klassifiziert wurden. Bei Gleichstand der gemeldeten Ereignisse verschiedener Ereigniskategorien ist jede dieser Ereigniskategorien gesondert dargestellt. Trifft auf ein Ereignis mehr als eine Ereigniskategorie zu, z. B. wenn an einem Ereignis mehr als ein Luftfahrzeug beteiligt war, wird dieses Ereignis für jede betroffene Ereigniskategorie gesondert dargestellt.

Die Kategorie „LOC-I: Loss of control - inflight“ liegt im Jahr 2022 mit 16 gemeldeten Unfällen auf Platz 1 vor „TURB Turbulence encounter“ mit 11 gemeldeten Unfällen (Platz 2) und „CTOL: Collision with obstacle(s) during take-off and landing“ bzw. „OTHR: Other“ mit jeweils 8 gemeldeten Unfällen (Platz 3).

⁵⁵ Vergleiche ANHANG I, 1. Gemeinsame Pflichtdatenfelder, der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 (Verzeichnis der Anforderungen für Systeme zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse bzw. zur Erstattung freiwilliger Meldungen)

Tabelle 23 Top-5-Ereigniskategorien („Occurrence Category“) der als „Unfall“ klassifizierten Ereignisse im Jahr 2022 (Quelle: ÖAeC/FAA).

Reihung	Anzahl gemeldeter Unfälle	Ereigniskategorie (Occurrence Category)
1	16	LOC-I: Loss of control - inflight
2	11	TURB Turbulence encounter
3	8	CTOL: Collision with obstacle(s) during take-off and landing
3	8	OTHR: Other
4	7	LOLI: Loss of lifting conditions en-route
5	4	ARC: Abnormal runway contact

Tabelle 24 zeigt die Top-5-Ereigniskategorien („Occurrence Category“)⁵⁶ der gemeldeten Ereignisse im Jahr 2022. Trifft auf ein Ereignis mehr als eine Ereigniskategorie zu, z. B. wenn an einem Ereignis mehr als ein Luftfahrzeug beteiligt war, wird dieses Ereignis für jede betroffene Ereigniskategorie gesondert dargestellt.

Die Kategorie „OTHR: Other“ liegt im Jahr 2022 mit 55 gemeldeten Ereignissen auf Platz 1 vor „LOC-I: Loss of control - inflight“ mit 52 gemeldeten Ereignissen (Platz 2) und „TURB Turbulence encounter“ mit 33 gemeldeten Ereignissen (Platz 3).

Tabelle 24 Top-5-Ereigniskategorien („Occurrence Category“) der gemeldeten Ereignisse im Jahr 2022 (Quelle: ÖAeC/FAA).

Top 5	Anzahl gemeldeter Ereignisse	Ereigniskategorie (Occurrence Category)
1	55	OTHR: Other
2	52	LOC-I: Loss of control – inflight
3	33	TURB Turbulence encounter
4	31	LOLI : Loss of lifting conditions en-route
5	20	CTOL: Collision with obstacle(s) during take off and landing

⁵⁶ Vergleiche ANHANG I, 1. Gemeinsame Pflichtdatenfelder, der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 (Verzeichnis der Anforderungen für Systeme zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse bzw. zur Erstattung freiwilliger Meldungen)

Tabelle 25 zeigt jene Top-10-Ereigniskategorien der gemeldeten Ereignisse der Jahre 2017 bis 2022, welche als „Unfall“ klassifiziert wurden. Trifft auf ein Ereignis mehr als eine Ereigniskategorie zu, z. B. wenn an einem Ereignis mehr als ein Luftfahrzeug beteiligt war, wird dieses Ereignis für jede betroffene Ereigniskategorie gesondert dargestellt.

Auf Platz 1 liegt mit 90 Unfällen die Kategorie „LOC-I: Loss of control – inflight“, gefolgt von der Kategorie „ARC: Abnormal runway contact“ mit 66 Unfällen (Platz 2) und der Kategorie „OTHR: Other“ mit 57 Ereignissen (Platz 3).

Jene Top-5-Ereigniskategorien der gemeldeten Ereignisse im Jahr 2022, welche als „Unfall“ klassifiziert wurden (vergleiche Tabelle 23), sind mit Ausnahme der Kategorie „LOLI : Loss of lifting conditions en-route“ auch in den Top-10-Ereigniskategorien der als „Unfall“ klassifizierten Ereignisse der Jahre 2017 bis 2022 auf den Plätzen 1 bis 5 gereiht (vergleiche Tabelle 25).

Tabelle 25 Top-10-Ereigniskategorien („Occurrence Category“) der als „Unfall“ klassifizierten Ereignisse der Jahre 2017 bis 2022 (Quelle: ÖAeC/FAA).

Top 10	Gesamtanzahl gemeldeter Unfälle	Ereigniskategorie (Occurrence Category)
1	90	LOC-I: Loss of control - inflight
2	66	ARC: Abnormal runway contact
3	57	OTHR: Other
4	55	CTOL: Collision with obstacle(s) during take off and landing
5	43	TURB: Turbulence encounter
6	29	UNK: Unknown
7	23	LOLI : Loss of lifting conditions en-route
8	12	LALT: Low altitude operations
9	11	MAC: Airprox/ACAS alert/ loss of separation/(near) midair collisions
10	8	CFIT: Controlled flight into terrain

Tabelle 26 zeigt die Top-10-Ereigniskategorien („Occurrence Category“)⁵⁷ der gemeldeten Ereignisse der Jahre 2017 bis 2022. Trifft auf ein Ereignis mehr als eine Ereigniskategorie zu, z. B. wenn an einem Ereignis mehr als ein Luftfahrzeug beteiligt war, wird dieses Ereignis für jede betroffene Ereigniskategorie gesondert dargestellt.

Auf Platz 1 liegt mit 217 Ereignissen die Kategorie „LOC-I Loss of control inflight“ gefolgt von der Kategorie „OTHR: Other“ mit 192 Ereignissen (Platz 2) und der Kategorie „UNK: Unknown“ mit 179 Ereignissen (Platz 3).

Von den Top-5-Ereigniskategorien der gemeldeten Ereignisse im Jahr 2022 (vergleiche Tabelle 24) sind die Kategorien „LOC-I: Loss of control – inflight“, „OTHR: Other“ und „CTOL: Collision with obstacle(s) during take off and landing“ auch in den Top-10-Ereigniskategorien der gemeldeten Ereignisse der Jahre 2017 bis 2022 unter den Top 5 gereiht (vergleiche Tabelle 26).

Tabelle 26 Top-10-Ereigniskategorien („Occurrence Category“) der gemeldeten Ereignisse der Jahre 2017 bis 2022 (Quelle: ÖAeC/FAA).

Top 10	Gesamtanzahl gemeldeter Ereignisse	Ereigniskategorie (Occurrence Category)
1	217	LOC-I Loss of control inflight
2	193	OTHR: Other
3	179	UNK:Unknown
4	177	CTOL: Collision with obstacle(s) during take off and landing
5	150	ARC: Abnormal Runway Contact
6	113	TURB: Turbulence encounter
7	64	LOLI: Loss of lifting conditions en-route
8	27	NAV: Navigation Error
9	23	CFIT: Controlled flight into terrain
10	20	MAC: Airprox/ACAS alert/loss of separation/(near) midair collisions

⁵⁷ Vergleiche ANHANG I, 1. Gemeinsame Pflichtdatenfelder, der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 (Verzeichnis der Anforderungen für Systeme zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse bzw. zur Erstattung freiwilliger Meldungen)

Tabelle 27 veranschaulicht die Entwicklung der gemeldeten Ereignisse der Jahre 2017 bis 2022 nach der Ereignisklasse („Occurrence class“)⁵⁸.

Sowohl die Gesamtanzahl der als „Schwere Störung“ („Serious incident“)⁵⁹ klassifizierten Ereignisse im Jahr 2022 (9 Ereignisse) als auch die Gesamtanzahl der als „Unfall“ („Accident“)⁶⁰ klassifizierten Ereignisse im Jahr 2022 (59 Ereignissen) entspricht dem Mittelwert der Jahre 2017 bis 2019 und erreicht im Jahr 2022 das Niveau vor Ausbruch der COVID-19-Pandemie (vergleiche Tabelle 27).

Tabelle 27 Verteilung der gemeldeten Ereignisse nach der Ereignisklasse („Occurrence Class“) für die Jahre 2017 bis 2022 (Quelle: ÖAeC/FAA).

Ereignisklasse	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Accident	88	36	55	50	78	59
Serious incident	2	8	16	3	1	9
Incident	58	27	53	74	87	138
Major incident (ANS only)	0	0	0	0	0	0
Significant incident (ANS only)	1	3	1	6	0	1
Occurrence without safety effect (ANS only)	0	0	2	3	2	0
Not determined	39	119	19	37	15	27
Observation	0	0	1	0	2	0
Occurrence with no flight intended	0	0	0	0	0	0

⁵⁸ Vergleiche ANHANG I, 1. Gemeinsame Pflichtdatenfelder, der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 (Verzeichnis der Anforderungen für Systeme zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse bzw. zur Erstattung freiwilliger Meldungen)

⁵⁹ Vergleiche Art. 2 Z 4 der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 (Begriffsbestimmungen)

⁶⁰ Vergleiche Art. 2 Z 5 der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 (Begriffsbestimmungen)

Tabelle 28 zeigt die Anzahl der gemeldeten Ereignisse, an denen Luftfahrzeuge beteiligt waren, aufgeschlüsselt nach der Luftfahrzeugkategorie („Aircraft Category“)⁶¹ im Jahr 2022. Zusätzlich zur jeweiligen Luftfahrzeugkategorie ist die Anzahl der als „Unfall“ klassifizierten Ereignisse angegeben. Ist an einem Ereignis mehr als ein Luftfahrzeug beteiligt, ist das Ereignis für jede betroffene Luftfahrzeugkategorie gesondert dargestellt.

Der höchste Anteil von als „Unfall“ klassifizierten Ereignissen an gemeldeten Ereignissen im Jahr 2022 entfällt auf Ereignisse, an denen Fallschirme beteiligt waren (36%), während die höchste Zahl von als „Unfall“ klassifizierten Ereignissen auf Hänge- und Paragleiter entfällt (54 Ereignisse).

Gemeldete Ereignisse im Jahr 2022, an denen andere Luftfahrzeugkategorien beteiligt waren, insbesondere beim Absetzen von Fallschirmspringer:innen (z.B. „Aeroplane“, „Lighter-than-air“, „Helicopter“) und in Aufwindgebieten (z.B. „Sailplane“), liegen nicht vor.

⁶¹ Vergleiche ANHANG I, 1. Gemeinsame Pflichtdatenfelder, der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 (Verzeichnis der Anforderungen für Systeme zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse bzw. zur Erstattung freiwilliger Meldungen)

Tabelle 28 Gesamtanzahl gemeldeter Ereignisse, an denen Luftfahrzeuge beteiligt waren, und Anzahl der als „Unfall“ klassifizierten Ereignisse aufgeschlüsselt nach der Luftfahrzeugkategorie („Aircraft Category“) im Jahr 2022 (Quelle: ÖAeC/FAA).

Luftfahrzeugkategorie	Gemeldete Ereignisse gesamt	davon Ereignisklasse „Unfall“ (Anteil an gemeldeten Ereignisse in %)
Aeroplane⁶²	0	0 (0 %)
Sailplane⁶³	0	0 (0 %)
Hybrid	0	0 (0 %)
Lighter-than-air⁶⁴	0	0 (0 %)
Other⁶⁵	234	59 (25 %)
davon Fallschirme	14	5 (36 %)
davon Hänge-/Paragleiter	220	54 (25 %)
Helicopter⁶⁶	0	0 (0 %)
Gyroplane	0	0 (0 %)
RPAS⁶⁷	0	0 (0 %)
Unknown	0	0 (0 %)

⁶² Die Luftfahrzeugkategorie „Aeroplane“ schließt Ultraleichtflugzeuge ein.

⁶³ Die Luftfahrzeugkategorie „Sailplane“ schließt Ultraleichtsegelflugzeuge ein.

⁶⁴ Die Luftfahrzeugkategorie „Lighter-than-air“ schließt Freiballone ein.

⁶⁵ Die Luftfahrzeugkategorie „Other“ schließt Hänge- und Paragleiter inkl. motorisierte Hänge- und Paragleiter sowie Fallschirme ein.

⁶⁶ Die Luftfahrzeugkategorie „Helicopter“ schließt Ultraleichtubschrauber ein.

⁶⁷ Andere gängige Bezeichnungen: UAS (Unmanned Aircraft System), UAV (Unmanned Aerial Vehicle), Drohne.

5 Qualitätsmerkmale

Nachfolgend sind die Qualitätsmerkmale bezüglich der Einhaltung der Vorgaben der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 erörtert.

Gemäß Artikel 7 der gegenständlichen Verordnung haben Ereignismeldungen zumindest jene Informationen zu enthalten, die in dessen ANHANG⁶⁸ angeführt sind.

Organisationen, die zuständigen nationalen Behörden und die EASA richten Verfahren zur Überprüfung der Datenqualität ein, um die Datenkonsistenz zu verbessern, insbesondere zwischen den ursprünglich erfassten Informationen und den in der E2 Datenbank gespeicherten verpflichtenden und freiwilligen Meldungen.

Falls die zuständige nationale Behörde nicht in der Lage ist, die geforderten Informationen einzutragen, weil sie von der Organisation oder von der meldenden Person nicht bereitgestellt wurden, wird die Angabe „unbekannt“ in das betreffende Datenfeld eingetragen. Jedenfalls wird vorab versucht, zweckdienliche Informationen zu erhalten, um Fälle mit der Angabe „unbekannt“ hintanzuhalten.

Zur Kontrolle der Datenqualität sind von der Austro Control GmbH gemäß § 136 Abs. 7 LFG die in der nationalen Datenbank gespeicherten Informationen im Sinne des Art. 7 Abs. 3 der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 aufzubereiten, damit den Zugriffsberechtigten Analysen und gegebenenfalls die Festlegung von Gegen- oder Präventivmaßnahmen zur Erhöhung der Flugsicherheit gemäß Art. 13 Abs. 6 der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 ermöglicht werden.

Hiedurch unterliegen die registrierten Ereignismeldungen bei Aufnahme in die nationale Datenbank in Bezug auf alle verpflichtend gemeldeten Ereignisse generell und auf jedes freiwillig gemeldete Ereignis so weit wie möglich laufend Ergänzungen bei der Eintragung der geforderten Informationen. Abweichungen zwischen den in diesem Sicherheitsbericht und früheren Sicherheitsberichten veröffentlichten Informationen zu der Art von

⁶⁸ Gemeinsame Pflichtdatenfelder (Verzeichnis der Anforderungen für Systeme zur Erfassung meldepflichtiger Ereignisse bzw. zur Erstattung freiwilliger Meldungen)

Ereignissen sind daher möglich und den angewendeten Verfahren zur Kontrolle der Datenqualität geschuldet.

Zusätzliche Qualitätsmerkmale im Zusammenhang mit Flugsicherungsdiensten (ANS):

In Art. 7 Abs. 3 der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 wird von Österreich ein Verfahren zur Kontrolle der Datenqualität, insbesondere um die Kohärenz der Daten zwischen den ursprünglich erfassten Informationen und der in der nationalen Datenbank gespeicherten Meldung zu verbessern, gefordert. Da die vom BMK⁶⁹ als Aufsichtsbehörde im Sinne des § 136 Abs. 4 LFG idF BGBl. I Nr. 40/2024 beaufsichtigte Organisation (Austro Control GmbH als Flugsicherungsdienstleister) von der Ersterfassung durch den Meldungsleger bis zur Übermittlung an die zuständige Behörde eine Software (TOKAI) einsetzt, bei der nach menschlichem Ermessen die Kohärenz der Daten über die gesamte Verarbeitungskette sichergestellt ist, wurde vom BMK als Aufsichtsbehörde von einer darüberhinausgehenden Kontrolle abgesehen.

Das Verfahren zur Kontrolle der Datenqualität, bezogen auf die Vollständigkeit der Informationen nach Art. 7 Abs. 1 bzw. Anhang I der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014, wurde beim BMK als Aufsichtsbehörde im Sinne des § 136 Abs. 4 LFG idF BGBl. I Nr. 40/2024 im Annex F zum NSA⁷⁰ Handbook festgelegt.

Die Vollständigkeit der Informationen nach Art. 7 Abs. 1 bzw. Anhang I der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 wurde vom BMK als Aufsichtsbehörde im Sinne des § 136 Abs. 4 LFG idF BGBl. I Nr. 40/2024, wie im Annex F zum NSA Handbook festgelegt, stichprobenartig kontrolliert.

Eine vollumfängliche Prüfung der Vollständigkeit der Informationen konnte jedoch nicht gewährleistet werden.

⁶⁹ Seit 01.04.2025 Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (vgl. § 1 Abs. 1 Bundesministeriengesetz 1986 – BMG, BGBl. Nr.76/1986 idF BGBl. I Nr. 10/2025)

⁷⁰ National Supervisory Authority (for Air Navigation Services)

Zusätzliche Qualitätsmerkmale im Zusammenhang mit Flugplätzen und Bodendiensten (AGA):

Im Bereich von Flughäfen werden die Datenqualität, insbesondere um die Kohärenz der Daten zwischen den ursprünglich erfassten Informationen und der Meldung zu verbessern, – bei Aufsichtstätigkeiten im Rahmen der VERORDNUNG (EU) Nr. 139/2014 DER KOMMISSION vom 12. Februar 2014 zur Festlegung von Anforderungen und Verwaltungsverfahren in Bezug auf Flugplätze gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates – das Sicherheitsmanagement sowie Meldungen von der Erfassung, Bearbeitung bis zur Analyse beaufsichtigt und werden gegebenenfalls Korrekturen angebracht. Im Bereich von Flugfeldern werden derzeit noch keine Überprüfungen durchgeführt.

Bei Bodenabfertigungsdienstleistern wird ein Aufsichtssystem über die erforderlichen Sicherheitsmanagementsysteme erst in den kommenden Jahren, mit der Einführung einer entsprechenden Verordnung für Bodenabfertigungsdienstleister eingeführt.

6 Maßnahmen

6.1 Österreichische Aufsichtsbehörden

Die in § 136 Abs. 4 LFG genannten österreichischen Aufsichtsbehörden

- Austro Control GmbH,
- Bundesminister:in für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie,⁷¹
- Österreichischer Aero Club

haben der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes die für den Sicherheitsbericht gemäß Art. 13 Abs. 11 der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 benötigten Informationen über getroffene Maßnahmen zur Verfügung gestellt.

6.2 Austrian Plan for Aviation Safety (APAS)

Der von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO entwickelte Anhang 19 zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt („Abkommen von Chicago“) enthält das Erfordernis zur Erarbeitung und Umsetzung eines Staatssicherheitsprogramms für die Luftfahrt (State Safety Programme SSP) durch jeden ICAO Mitgliedstaat.

Das Österreichische Luftfahrtsicherheitsprogramm AASSP (Austrian Aviation State Safety Programme) beschreibt die verschiedenen Regelungen und Maßnahmen zur Aufrechterhaltung und Verbesserung der Sicherheit der österreichischen Zivilluftfahrt in Übereinstimmung mit den Anhängen zum Abkommen von Chicago und den Vorschriften der Europäischen Union.

Das AASSP stützt sich unter anderem auf das Europäische Luftfahrtsicherheitsprogramm EASP (European Aviation Safety Programme), das sich auf die europäische Flugsicherheit und die Einhaltung der ICAO-Vorschriften konzentriert. Es besteht aus den vier

⁷¹ Seit 01.04.2025 Bundesminister:in für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (vgl. § 1 Abs. 1 Bundesministeriengesetz 1986 – BMG, BGBl. Nr. 76/1986 idF BGBl. I Nr. 10/2025)

Komponenten Sicherheitspolitik und -ziele, Sicherheitsrisikomanagement, Sicherheitsgewährleistung und Sicherheitsförderung.

Sicherheitsrisiken auf globaler und EU-Ebene sowie Risiken, die im Rahmen des österreichischen Risikomanagementprozesses identifiziert wurden, werden im Österreichischen Plan für Flugsicherheit APAS (Austrian Plan for Aviation Safety) behandelt.

Die abgeleiteten Maßnahmen - die sogenannten „National Action Points (NAPs)“ - sind im APAS zusammengefasst.

Dieser definiert die NAPs, die die Sicherheit im österreichischen Luftfahrtsektor potenziell beeinträchtigen. Für jeden NAP werden die entsprechenden Aktionen und/oder die ergriffenen Abhilfemaßnahmen zusammen mit der zuständigen Stelle kurz beschrieben. Der APAS samt den NAPs lag in der Verantwortung des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK)⁷². Für entsprechende Auskünfte wenden Sie sich bitte an das Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, Abteilung IV/L4 – Safety Management und Flugsicherung.

6.3 Austro Control GmbH

Im Rahmen der risiko- und leistungsbasierten Aufsicht der Luftfahrtagentur (LFA) überwachen die Inspektor:innen der ACG kontinuierlich die Funktionalität der Sicherheitsmanagementsysteme der Organisationen im Sinne des Art. 4 Abs. 2 der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014. Zu diesem Zweck sind die ordnungsgemäße Identifizierung von Risiken sowie die Analyse spezifischer Ereignisse und das Management der damit verbundenen Risiken durch die Organisation ein integraler Bestandteil des Aufsichtsplans der ACG. Diese Elemente sind im individuellen Aufsichtsplan jeder Organisation enthalten.

Darüber hinaus umfasst die LFA im Bereich der kommerziellen Luftfahrt auch Elemente wie die Bewertung und Reaktion von SMS auf GNSS (Spoofing und Jamming), die zunehmende und sich entwickelnde Anzahl von Konfliktzonen und das aufkommende Risiko von

⁷² Seit 01. April 2025 Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (vgl. § 1 Abs. 1 Bundesministeriengesetz 1986 – BMG, BGBl. Nr.76/1986 idF BGBl. I Nr. 10/2025)

„unbotmäßigen Passagier:innen“ als Teil der spezifischen Überwachungs- und Bewertungspunkte der ACG in den Aufsichtsplänen der Organisationen.

Im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt (General Aviation) sind dies die Maßnahmen, die die LFA in Bezug auf identifizierte Risiken oder bekannte relevante Sicherheitsfragen ergreift.

1. Vorträge beim Season Opener 2022

- ATC Austria, Sprechfunk, News von ACC und den lokalen Flugplatzkontrollstellen
- ATC Wien: IFR Wolkendurchstoßverfahren Wr. Neustadt/Ost (LOAN) und Vöslau (LOAV)
- Flugberatung (Flugplan und Briefing)
- FIC/TFI Radarverfahren und Neuigkeiten bei Wien Information – DFS Langen – Alertingservices FIR Wien
- MET Möglichkeiten und Unsicherheiten in der Wettervorhersage, Neuerungen
- Safety Management: Airspace Infringements & (Loss of) Communication Analysis
- CBTA – Competency Based Training and Assessment
- BIR – Basic Instrument Rating
- Foreign registered Aircraft (insbesondere N-Registered Aircraft), EASA Licences and Operation, BASA⁷³
- Language Proficiency
- Luftfahrtmedizin und -psychologie im Modern Airmanship
- ACAM⁷⁴ Vorfeldkontrollen
- Elektroflug in Österreich
- EASA und Austro Control Schwerpunkte Flugsicherheit 2022
- Safe landing after engine failure – power loss. Sichere Landung trotz Triebwerksausfall – für SEP-Pilot:innen, Motorsegler:innen, Segelflieger:innen
- RCC Sicherheitsnetz für Notfälle, Such- und Rettungsdienst
- Sicherheitsaspekte beim Ballonfahren: Lufttüchtigkeit/Flugbetrieb
- Transponder Mode S Aircraft Address and Flight ID
- ÖAeC Segelflug: laufende Flugerfahrung, Safety Tour 2022, Flugbetrieb mit Segelflugzeugen (SAO)⁷⁵, Start in die Saison 2022
- SUB/BMK⁷⁶: Human Factors am Beispiel eines Flugunfalls im Gebirge

⁷³ Bilateral Aviation Safety Agreement

⁷⁴ Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring

⁷⁵ Sailplane Air Operations

⁷⁶ Seit 01.04.2025 SUB/BMIMI

2. Sonstiges

- DTO⁷⁷ Workshops 2022
- Die folgenden Safety Promo Folder wurden erstellt bzw. aktualisiert, gedruckt, online auf der Austro Control Website verlinkt (sowie über Newsletter und Push Service verteilt) und beim Season Opener 2022 verteilt
 - >VFR Pilotfolder<
 - >EASA Rules<

6.4 Bundesminister:in für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

Maßnahmen im Zusammenhang mit Flugsicherungsdiensten (ANS):

Im Art. 13 Abs. 6 der VERORDNUNG (EU) Nr. 376/2014 wird von Mitgliedstaaten die Entwicklung eines Verfahrens zur Analyse der Informationen über Ereignisse, die gemäß Art. 4 Abs. 6 und Art. 5 Abs. 2 und 3 direkt gemeldet werden, um die mit diesen erfassten Ereignissen verbundenen Sicherheitsgefahren zu ermitteln, gefordert. Dieses Verfahren wurde beim BMK als Aufsichtsbehörde für den Bereich ANS (NSA) im Sinne des § 136 Abs. 4 LFG idF BGBl. I Nr. 40/2024 im Annex F zum NSA Handbook festgelegt. Da es im Jahr 2022 keine Ereignisse im Bereich ANS gab, welche direkt an das BMK als Aufsichtsbehörde (NSA) im Sinne des § 136 Abs. 4 LFG idF BGBl. I Nr. 40/2024 gemeldet wurden, konnten auch keine Gegen- oder Präventivmaßnahmen ermittelt werden.

Etwaige getroffene Gegen- oder Präventivmaßnahmen wären im APAS Volume II ersichtlich.

Maßnahmen im Zusammenhang mit Flugplätzen und Bodendiensten (AGA):

Im Bereich AGA waren keine Maßnahmen im Zusammenhang mit Flugplätzen und Bodendiensten erforderlich.

⁷⁷ Declared Training Organisations

6.5 Österreichischer Aero Club

Der Österreichische Aero Club/FAA verfolgt als Zivilluftfahrtbehörde im Sinne der Just Culture einen präventiven und lernorientierten Ansatz zur Erhöhung der Flugsicherheit. Anstatt Einzelmaßnahmen gegen spezifische Personen oder Organisationen zu setzen, liegt der Fokus darauf, durch systematische Aufarbeitung von Ereignissen die gesamte Luftfahrtgemeinschaft zu sensibilisieren und strukturelle Verbesserungen vorzunehmen. Einzelgespräche mit Unfall- oder Ereignisbeteiligten wurden geführt, um ein Bewusstsein für mögliche Einflussfaktoren und Risiken zu schaffen sowie die individuelle Reflexion und persönliche Aufarbeitung zu unterstützen. Gleichzeitig wurden die aus den Ereignismeldungen gewonnenen Erkenntnisse genutzt, um Lehr- und Ausbildungspläne kontinuierlich anzupassen und so nachhaltige sicherheitsrelevante Verbesserungen in der Ausbildung aller Luftfahrer:innen zu verankern. Durch gezielte Safety-Promotion-Maßnahmen, insbesondere in Form von Workshops, wurden sicherheitskritische Themen weitergegeben und „Best Practices“ vermittelt.

Maßnahmen werden so gestaltet, dass möglichst die gesamte Luftfahrtgemeinschaft in die Lage versetzt wird, aus Ereignissen zu lernen.

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Verteilung der gemeldeten Ereignisse auf die zuständigen österreichischen Aufsichtsbehörden für das Jahr 2022 (AT-Zuständigkeit).	14
Tabelle 2 Gegenüberstellung der Anzahl der freiwillig gemeldeten Ereignisse und der verpflichtend zu meldenden Ereignisse in den Jahren 2017 bis 2022 (Quelle: ACG/LFA). ..	17
Tabelle 3 Top-5-Ereigniskategorien („Occurrence Category“) der als „Unfall“ klassifizierten Ereignisse im Jahr 2022 (Quelle: ACG/LFA).	19
Tabelle 4 Top-5-Ereigniskategorien („Occurrence Category“) der gemeldeten Ereignisse im Jahr 2022 (Quelle: ACG/LFA).	20
Tabelle 5 Top-10-Ereigniskategorien („Occurrence Category“) der als „Unfall“ klassifizierten Ereignisse der Jahre 2017 bis 2022 (Quelle: ACG/LFA).	21
Tabelle 6 Top-10-Ereigniskategorien („Occurrence Category“) der gemeldeten Ereignisse der Jahre 2017 bis 2022 (Quelle: ACG/LFA).	22
Tabelle 7 Verteilung der gemeldeten Ereignisse nach der Ereignisklasse („Occurrence Class“) für die Jahre 2017 bis 2022 (Quelle: ACG/LFA).	23
Tabelle 8 Gesamtanzahl gemeldeter Ereignisse, an denen Luftfahrzeuge beteiligt waren, und Anzahl der als „Unfall“ klassifizierten Ereignisse aufgeschlüsselt nach der Luftfahrzeugkategorie („Aircraft Category“) im Jahr 2022 (Quelle: ACG/LFA).	25
Tabelle 9 Gesamtanzahl gemeldeter Ereignisse und Anzahl der als „Unfall“ klassifizierten Ereignisse aufgeschlüsselt nach der Gewichtsklasse („Mass Group“) für Flächenflugzeuge („Fixed Wing“) im Jahr 2022 (Quelle: ACG/LFA).	26
Tabelle 10 Gesamtanzahl gemeldeter Ereignisse und Anzahl der als „Unfall“ klassifizierten Ereignisse aufgeschlüsselt nach der Gewichtsklasse („Mass Group“) für Drehflügler („Rotorcraft“) im Jahr 2022 (Quelle: ACG/LFA).	26
Tabelle 11 Gesamtanzahl gemeldeter Ereignisse und Anzahl der als „Unfall“ klassifizierten Ereignisse aufgeschlüsselt nach der Gewichtsklasse („Mass Group“) für Luftfahrzeuge leichter als Luft („Lighter-than-air“) im Jahr 2022 (Quelle: ACG/LFA).	27
Tabelle 12 Gegenüberstellung der Anzahl der freiwillig gemeldeten Ereignisse und der verpflichtend zu meldenden Ereignisse in den Jahren 2017 bis 2022 im Bereich ANS (Quelle: BMK).	29
Tabelle 13 Anzahl der gemeldeten Ereignisse für die Jahre 2017 bis 2022 im Bereich AGA (Quelle: BMK).	29
Tabelle 14 Top-5-Ereigniskategorien („Occurrence Category“) der gemeldeten Ereignisse im Jahr 2022 im Bereich ANS (Quelle: BMK).	30
Tabelle 15 Top-5-Ereigniskategorien („Occurrence Category“) der gemeldeten Ereignisse im Jahr 2022 im Bereich AGA (Quelle: BMK).	31

Tabelle 16 Top-10-Ereigniskategorien („Occurrence Category“) der gemeldeten Ereignisse der Jahre 2017 bis 2022 im Bereich ANS (Quelle: BMK).	32
Tabelle 17 Top-10-Ereigniskategorien („Occurrence Category“) der gemeldeten Ereignisse der Jahre 2017 bis 2022 im Bereich AGA (Quelle: BMK).	32
Tabelle 18 Verteilung der gemeldeten Ereignisse nach der Ereignisklasse („Occurrence Class“) für die Jahre 2017 bis 2022 im Bereich ANS (Quelle: BMK).	34
Tabelle 19 Verteilung der gemeldeten Ereignisse nach der Ereignisklasse („Occurrence Class“) für die Jahre 2017 bis 2022 im Bereich AGA (Quelle: BMK).	35
Tabelle 20 Gesamtanzahl gemeldeter Ereignisse, an denen Luftfahrzeuge beteiligt waren, und Anzahl der als „Unfall“ klassifizierten Ereignisse aufgeschlüsselt nach der Luftfahrzeugkategorie („Aircraft Category“) im Jahr 2022 im Bereich AGA (Quelle: BMK).	37
Tabelle 21 Gesamtanzahl gemeldeter Ereignisse und Anzahl der als „Unfall“ klassifizierten Ereignisse aufgeschlüsselt nach der Gewichtsklasse („Mass Group“) für Flächenflugzeuge („Fixed Wing“) im Jahr 2022 im Bereich AGA (Quelle: BMK).	38
Tabelle 22 Gegenüberstellung der Anzahl der freiwillig gemeldeten Ereignisse und der verpflichtend zu meldenden Ereignisse in den Jahren 2017 bis 2022 (Quelle: ÖAeC/FAA).	40
Tabelle 23 Top-5-Ereigniskategorien („Occurrence Category“) der als „Unfall“ klassifizierten Ereignisse im Jahr 2022 (Quelle: ÖAeC/FAA).	42
Tabelle 24 Top-5-Ereigniskategorien („Occurrence Category“) der gemeldeten Ereignisse im Jahr 2022 (Quelle: ÖAeC/FAA).	42
Tabelle 25 Top-10-Ereigniskategorien („Occurrence Category“) der als „Unfall“ klassifizierten Ereignisse der Jahre 2017 bis 2022 (Quelle: ÖAeC/FAA).	43
Tabelle 26 Top-10-Ereigniskategorien („Occurrence Category“) der gemeldeten Ereignisse der Jahre 2017 bis 2022 (Quelle: ÖAeC/FAA).	44
Tabelle 27 Verteilung der gemeldeten Ereignisse nach der Ereignisklasse („Occurrence Class“) für die Jahre 2017 bis 2022 (Quelle: ÖAeC/FAA).	45
Tabelle 28 Gesamtanzahl gemeldeter Ereignisse, an denen Luftfahrzeuge beteiligt waren, und Anzahl der als „Unfall“ klassifizierten Ereignisse aufgeschlüsselt nach der Luftfahrzeugkategorie („Aircraft Category“) im Jahr 2022 (Quelle: ÖAeC/FAA).	47

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Überblick über die aktuelle Erfassung, Verarbeitung und Speicherung von Ereignismeldungen durch die ACG als zuständige Behörde gemäß § 136 Abs. 3 LFG.	10
Abbildung 2 Anzahl der gemeldeten Ereignisse für die Jahre 2017 bis 2022 mit Zuständigkeit ACG/LFA (mit Trendlinie).	16
Abbildung 3 Anzahl der als „Unfall“ klassifizierten Ereignisse (mit Trendlinie) und deren Anteil an der Gesamtanzahl gemeldeter Ereignisse für die Jahre 2017 bis 2022 mit Zuständigkeit ACG/LFA.	18
Abbildung 4 Anzahl der gemeldeten Ereignisse für die Jahre 2017 bis 2022 mit Zuständigkeit BMK in den Bereichen ANS und AGA (jeweils mit Trendlinie).	28
Abbildung 5 Anzahl der gemeldeten Ereignisse für die Jahre 2017 bis 2022 mit Zuständigkeit ÖAeC/FAA (mit Trendlinie).....	39
Abbildung 6 Anzahl der als „Unfall“ klassifizierten Ereignisse (mit Trendlinie) und deren Anteil an der Gesamtanzahl gemeldeter Ereignisse für die Jahre 2017 bis 2022 mit Zuständigkeit ÖAeC/FAA.....	41

Abkürzungen

AASSP	Austrian Aviation State Safety Programme
ACAM	Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring
ACC	Area Control Centre
ACG	Austro Control GmbH
ACAS	Airborne Collision Avoidance System
ADRM	Aerodrome
AGA	Aerodromes and Ground Aids
AMAN	Abrupt manoeuvre
ANS	Air Navigation Services
AOC	Air Operator Certificate
APAS	Austrian Plan for Aviation Safety
API	Application Programming Interface
ARC	Abnormal runway contact
ARMS	Airline Risk Management Solutions, Aviation Risk Management Solutions ⁷⁸
ATC	Air Traffic Control
ATM	ATM/CNS
BASA	Bilateral Aviation Safety Agreement
BIR	Basic Instrument Rating
BIRD	Birdstrike
BMIMI	Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
CABIN	Cabin safety events
CBTA	Competency Based Training and Assessment
CFIT	Controlled flight into or toward terrain

⁷⁸ Vergleiche COMMISSION IMPLEMENTING REGULATION (EU) 2021/2082 of 26 November 2021 laying down the arrangements for the implementation of Regulation (EU) No 376/2014 of the European Parliament and of the Council as regards the common European risk classification scheme

COVID-19	Coronavirus Disease 2019
CTOL	Collision with obstacle(s) during take-off and landing
DFS	Deutsche Flugsicherung GmbH
DTO	Declared Training Organisations
E2	ECCAIRS 2
EASA	European Union Aviation Safety Agency
EASP	European Aviation Safety Programme
ECCAIRS	European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems
EPAS	European Plan for Aviation Safety
ERCS	European Risk Classification Scheme
EVAC	Evacuation
EXTL	External load related occurrences
FAA	Kommission für Flugsport Allgemeine-Luftfahrt Administration (ÖAeC)
FIC	Flight Information Centre
FIR	Flight Information Region
F-NI	Fire/smoke (non-impact)
F-POST	Fire/smoke (post-impact)
freiwil.	freiwillig
FUEL	Fuel related
GASP	Global Aviation Safety Plan (ICAO)
GCOL	Ground Collision
GTOW	Glider towing related events
HG	Hängegleiter
HRC	High Risk Category
ICAO	International Civil Aviation Organization
ICE	Icing
ID	Identifier, Identify
IFR	Instrument Flight Rules
LALT	Low altitude operations
LFA	Luftfahrtagentur

LOC-G	Loss of control - ground
LOC-I	Loss of control - inflight
LOLI	Loss of lifting conditions en-route
M2M	Machine-To-Machine
MAC	Airprox/ACAS alert/loss of separation/(near) midair collisions
MED	Medical
MET	Meteorological, Meteorology
NAP	National Action Point
NAV	Navigation error
NSA	National Supervisory Authority (for Air Navigation Services)
ÖAeC	Österreichischer Aero Club
OTHR	Other
OZB	Oberste Zivilluftfahrtbehörde
PG	Paragleiter
RAMP	Ground Handling
RAT	Risk Analyses Tool
RCC	Rescue Co-ordination Centre
RE	Runway excursion
RI	Runway incursion - vehicle, aircraft or person
RPAS	Remotely Piloted Aircraft System
SAO	Sailplane Air Operations
SARS-COV	Severe Acute Respiratory Syndrome Coronavirus
SCF-NP	System/component failure or malfunction (non-powerplant)
SCF-PP	Powerplant failure or malfunction
SEC	Security related
SEP	Single Engine Piston
SFTP	Secure File Transfer Protocol
SMS	Safety Management System
SRIS	Safety Recommendations Information System
SSP	State Safety Programme

SUB	Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes
TFI	Terminal Flight Information
TURB	Turbulence encounter
UAS	Unmanned Aircraft System
UAV	Unmanned Aerial Vehicle
UIMC	Unintended flight in IMC
UNK	Unknown or undetermined
USOS	Undershoot/overshoot
verpfl.	verpflichtend
VFR	Visual Flight Rules
WILD	Collision Wildlife
WSTRW	Windshear or thunderstorm
ZMS	Zentrale Meldestelle

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 711 62 65-0

sub@bmimi.gv.at

bmimi.gv.at/sub