ÖSTERREICHISCHER AERO-CLUB / FAA
1040 Wien, Prinz Eugen-Straße 12
Telefon: +43 1 718 72 97 | Fax: +43 1 718 72 97 - 17
www.aeroclub.at | faa@aeroclub.at

Zivilluftfahrtbehörde 1. Instanz
ZVR Zahl: 770691831

ÖAEC / FAA · JAHRESRÜCKBLICK

Flugereignisse 2025

Paragleiter und Hängegleiter in Österreich

Zahlen, Muster, Fallbeispiele und Learnings für Pilotinnen, Piloten und Flugschulen

> *“Gute Unfallanalyse klärt nicht nur, was geschehen ist. Sie hilft, beim nächsten Mal früher und sicherer zu entscheiden.”*

Hinweis: Dieser Bericht ordnet gemeldete Ereignisse ein. Er ersetzt weder individuelle Flugvorbereitung noch Ausbildung, Training oder eine fallbezogene Untersuchung.

© 2026 ÖAeC/FAA

Inhalt

Inhalt 2
1 · Das Wichtigste in Kürze 3
Fünf zentrale Erkenntnisse 3
2 · Datengrundlage und Meldepflicht 5
Grenzen der Statistik 5
Meldung in Österreich 5
3 · Haltung, Erfahrung und Restrisiko 6
Drei Fragen für die Entwicklung 6
Restrisiko anerkennen 6
Ältere und erfahrene Piloten 6
4 · Die Zahlen 2025 im Überblick 7
Herkunft und Geschlecht 7
Erfahrung als Kategorie 7
5 · Flugphasen und Verletzungsfolgen 8
Schwere Verletzungen: Schwerpunkt Landung 8
Landung aktiv gestalten 8
Wenn nur schlechte Optionen bleiben 8
Leichte und folgenlose Ereignisse 9
6 · Kollisionen: Abstand vor Vorfahrt 10
Fall Hinterstoder 10
Weitere Muster 10
7 · Tandem: Der Start macht den Unterschied 11
Vorbereitung als Sicherheitsbarriere 11
8 · Ausbildung: Kommunikation unter Belastung 12
Fall: Information wird als Kommando verstanden 12
Konsequenzen für Fluglehrer 12
9 · Rettungsgerät: Nach dem Wurf weiterhandeln 13
Fall: Scherenstellung nach erfolgreichem Wurf 13
Hauptschirm asymmetrisch deaktivieren 13
10 · Persönlicher Sicherheitscheck 14

© 2026 ÖAeC/FAA

Vor dem Flug 14
Während des Fluges 14
Nach dem Flug 14
11 · Schlusswort 15

1 · Das Wichtigste in Kürze

2025 wurden 213 Flugereignisse gemeldet, geringfügig mehr als 2024. Ohne verlässliche Gesamtzahl aller Starts lässt sich daraus keine exakte Unfallrate berechnen. Dennoch zeigen die Meldungen klare Schwerpunkte: Start, unmittelbare Abhebephase und Landung bleiben besonders relevant; Kollisionen verlangen frühes Ausweichen; Tandemstarts erfordern konsequente Vorbereitung; und nach dem Rettungswurf ist die Situation noch nicht automatisch beendet.

Kennzahl	2025	Einordnung
Gemeldete Flugereignisse	213	2024: 208
Paragleiter / Hängegleiter	198 / 15	HG gegenüber 2024 gestiegen
Ausländische Pilotinnen und Piloten	96 (45 %)	Anteil weiterhin hoch
Männer / Frauen	180 / 33	84,5 % / 15,5 %
Alter 66 Jahre oder älter	20	älteste Person: 82 Jahre
Tandemereignisse	18	Schwerpunkt Startphase
Rettungsgeräte-Auslösungen	21	Nachwurfphase mittrainieren

Fünf zentrale Erkenntnisse

- Sicherheit beginnt beim Piloten: Selbsteinschätzung, Situationsbewusstsein und Urteilsvermögen.
- Start und Landung verdienen regelmäßiges, bewusstes Training - auch bei erfahrenen Piloten.
- Erfahrung schützt nicht automatisch; entscheidend ist, wie Erlebnisse reflektiert und in Verhalten umgesetzt werden.
- Kollisionen werden am zuverlässigsten durch Abstand, Übersicht und frühes Ausweichen verhindert.
- Beim Rettungsgerät gehört die Deaktivierung des Hauptschirms zur vollständigen Handlungskette.

© 2026 ÖAeC/FAA

LERNSATZ

Früh wahrnehmen, rechtzeitig entscheiden und mit Reserve(n) handeln.

© 2026 ÖAeC/FAA

2 · Datengrundlage und Meldepflicht

Der überwiegende Teil der Ereignisse gelangte über die gesetzlich vorgesehene Meldeschiene - polizeiliche Erhebung vor Ort, Austro Control und FAA - in die Auswertung. Die Datenerhebung wird laufend verfeinert. 2025 wurden zusätzliche Kategorien unter anderem für Hike & Fly und Rettungsgeräte-Auslösungen berücksichtigt; künftig soll auch die Tagesverfassung stärker erfasst werden.

Grenzen der Statistik

Die Zahl von rund 500.000 Starts pro Jahr ist eine Schätzung. Belastbare Angaben zum gesamten Flugaufkommen fehlen. Deshalb können gemeldete Ereignisse zwar nach Mustern, Phasen und Folgen ausgewertet werden, aber nicht zuverlässig als Unfallrate pro Start.

UND - statistische Kategorien ersetzen kein persönliches Gespräch: subjektive Berichte helfen, Wahrnehmung, Entscheidungsweg und Reaktion zu verstehen.

Meldung in Österreich

WICHTIG

Flugereignisse im österreichischen Hoheitsgebiet sind von allen Pilotinnen und Piloten - unabhängig von ihrer Nationalität - direkt über die Aviation Reporting Plattform von Austro Control zu melden.

- Meldeplattform: https://www.austrocontrol.at/luftfahrtbehoerde/safety/meldewesen
- Eine Meldung ausschließlich über FIDA erfüllt die österreichische Meldepflicht nicht.
- FIDA-Formular: https://fida.aero/public-form/32
- Rechtsgrundlage: § 136 Luftfahrtgesetz.

Kontakt für Anregungen und Rückfragen: faa@aeroclub.at

© 2026 ÖAeC/FAA

3 · Haltung, Erfahrung und Restrisiko

Unfallanalysen entstehen im Nachhinein. Ihr Wert liegt darin, aus einem Ereignis handlungsrelevante Fragen für die Zukunft abzuleiten. Hinter vielen Fehlentscheidungen stehen nicht nur fehlende Fertigkeiten, sondern auch Fehleinschätzung, eingeschränktes Situationsbewusstsein oder mangelndes Urteilsvermögen.

Drei Fragen für die Entwicklung

> *“ Wo stehe ich? Was will ich? Was brauche ich?”*

Erfahrung sollte so aufgebaut werden, dass die Anforderungen beherrschbar bleiben. Das bedeutet, Belastung und Komplexität zu portionieren, die eigene Motivation zu kennen und die nächsten Entwicklungsschritte bewusst zu wählen. Erfahrung ist nicht nur die Summe geflogener Stunden; persönliche Reife und Selbstreflexion bestimmen, welche Schlüsse daraus entstehen.

Restrisiko anerkennen

Ein heftiger Dustdevil am Startplatz auf der Emberger Alm führte 2025 zu einem tödlichen Unfall. Ein weiterer Fall betraf ein Tandem, das nach dem Aufsetzen durch eine starke thermische Ablösung nochmals etwa 13 Meter hochgerissen wurde; Pilot und Passagier wurden schwer verletzt. Solche seltenen, überraschenden Ereignisse zeigen: Nicht alles ist kontrollierbar. Anerkanntes Restrisiko ist kein Grund für Fatalismus, sondern ein Grund für Demut, Vorbereitung und Reserve.

LERNSATZ

Wer das Restrisiko anerkennt, muss nicht weniger leidenschaftlich fliegen - aber bewusster.

Ältere und erfahrene Piloten

20 beteiligte Piloten waren mindestens 66 Jahre alt; der älteste war 82. Bei 15 wurde eine hohe Erfahrung angenommen, sieben waren 75 Jahre oder älter. Mit zunehmendem Alter gewinnen konsequente Checks, standardisierte Abläufe, körperliche Selbsteinschätzung und Schirmhandling an Bedeutung. Die Frage lautet nicht nur: Soll ich heute starten? Im Lauf einer langen Pilotenkarriere kann sie auch lauten: Welche Art des Fliegens passt heute noch sicher zu mir?

© 2026 ÖAeC/FAA

4 · Die Zahlen 2025 im Überblick

Kategorie	Anzahl	Hinweis
Hike & Fly	11	davon ein Tandemereignis
Tandem	18	Start und unmittelbare Abhebephase kritisch
Ausbildung	13	inklusive Ereignisse im Schulbetrieb
Kollision	3	zusätzlich Kollision mit Motorflugzeug beschrieben
Rettungsgerät	21	davon fünf Acro-Ereignisse
Motor-Paragleiter	1	Unfall mit Todesfolge
Hängegleiter	13	davon drei Atos
Motor-Hängegleiter	2	rechtliche Fragen bei Eigenbau

Herkunft und Geschlecht

96 Ereignisse - 45 Prozent - betrafen Pilotinnen und Piloten mit ausländischer Lizenz. Bei nicht erhobener Lizenz wurde in der vorliegenden Auswertung eine österreichische Lizenz angenommen. Von den 213 Beteiligten waren 180 männlich und 33 weiblich. Der Anteil der Frauen lag damit bei 15,5 Prozent und leicht unter dem Wert von 2024.

Erfahrung als Kategorie

Seit 2024 wird auch die Erfahrung als wichtige Komponente grob als hoch, mittel oder gering eingeschätzt. Die Kategorien können sich überschneiden; zudem blieben bei österreichischen Piloten 13 und bei ausländischen Lizenzen 10 Zuordnungen offen. Die Datenmenge erlaubt keine weitreichenden Schlussfolgerungen. Auffällig bleibt jedoch: Die Zahl der Ereignisse nimmt mit steigender Erfahrung nicht automatisch im erwarteten Ausmaß ab.

EINORDNUNG

Mehr Erfahrung kann Fähigkeiten und Übersicht erhöhen - zugleich aber Exposition, Anspruch und Risikobereitschaft verändern.

© 2026 ÖAeC/FAA

5 · Flugphasen und Verletzungsfolgen

Schwere Verletzungen: Schwerpunkt Landung

Von 117 näher nach Verletzungsgrad betrachteten Ereignissen endeten 47 mit schweren Verletzungen. Zusätzlich wurden acht Unfälle mit Todesfolge erfasst. Zwei Piloten fielen aus dem Gurtzeug; bei zwei Ereignissen kam es zu Spiralstürzen ohne erkennbare Gegenmaßnahme. Start und unmittelbare Abhebephase machten zusammen 40 Prozent der schweren Verletzungen aus. Gemeinsam mit den Landungen entfielen 79 Prozent auf diese Übergangsphasen.

Typische Verletzungen waren Frakturen an Armen sowie im Lenden- und Brustwirbelbereich. Bei Landungen spielten Turbulenzen im Endanflug, Überbremsen, Strömungsabriss, thermische Einflüsse und veränderte Windverhältnisse eine Rolle.

> *“Einen Start kann ich abbrechen. Landen muss ich.”*

Landung aktiv gestalten

- Windrichtung und -stärke anhand von Fahnen, Rauch, Gelände und anderen Landungen beurteilen.
- Peilpunkt und Höhenabbau früh festlegen; Gegen- und Queranflug zur Anpassung nutzen.
- Den Endanflug geradlinig und pendelfrei stabilisieren.
- Im Windgradienten vorsichtig bremsen und Fahrtreserve erhalten.
- Lieber etwas schneller ausflaren als den Schirm mehrere Meter über Grund abzureißen.
- Außenlandungen und Abweichungen ehrlich nachbesprechen: Was war geplant, was hat gestresst, wann wurden Optionen enger?

TRAINING

Peilen, Landeeinteilung, Groundhandling und mentale Abläufe regelmäßig unter überschaubaren Bedingungen üben.

Wenn nur kritische Optionen bleiben

In einer bereits kritischen Lage zählt die Option mit den weniger schweren Folgen. Das wird der Baum statt der Mauer, statt des Gerölls, statt des Bachbetts, statt jeden (!) Fluss sein, eine Mitwindlandung statt einer Kollision oder eine andere klar durchgezogene Notlösung. Solche Entscheidungen verlangen Entschlossenheit - und werden leichter, wenn sie vorher gedanklich durchgespielt wurden.

Leichte und folgenlose Ereignisse

Bei 18 der 117 betrachteten Ereignisse wurden Pilot oder Passagier leicht verletzt. Prellungen, Verstauchungen und Verletzungen an Sprunggelenk oder Knie traten besonders bei Start und Landung auf. 41 Ereignisse gingen ohne Verletzung aus; zwei Drittel davon entstanden im Flug und endeten häufig in Bäumen. Auch ein glimpflicher Ausgang ist kein Beweis für eine gute Entscheidung, sondern eine Einladung zur Analyse.

LERNSATZ

Ein Beinahe-Ereignis ist ein Warnschuss: Was habe ich übersehen, falsch eingeschätzt oder zu spät entschieden?

© 2026 ÖAeC/FAA

6 · Kollisionen: Abstand vor Vorfahrt

2025 wurden drei Kollisionen mit österreichischer Beteiligung sowie eine Kollision zwischen einem Motorflugzeug und einem Paragleiter erfasst. Kollisionen gefährden regelmäßig beide Beteiligten. Sobald gefährliche Nähe entstanden ist, reicht die Reaktion eines Einzelnen möglicherweise nicht mehr aus.

Fall Hinterstoder

Zwei Paragleiter kollidierten und gerieten ineinander verfangen in eine spiralförmige Abwärtsbewegung. Einer der Piloten beschrieb eine anfängliche Handlungsblockade. Erst der deutliche Funkruf des Kollegen - „Retter raus!“ - löste seine Reaktion aus. Beide warfen ihre Rettungsgeräte und landeten heftig, aber unverletzt in Bäumen.

Der Fall zeigt auch die mögliche psychische Nachwirkung: Angst, Schlafprobleme, wiederkehrende Bilder und Panikgefühle können lange nach dem körperlichen Ereignis bestehen bleiben. Unfallaufarbeitung endet daher nicht zwingend mit der medizinischen Versorgung.

Weitere Muster

- Zwei Tandemschirme näherten sich für ein Foto so weit an, dass sich ein Passagier in der Bremsleinenspinne des anderen Schirms verfing.
- Bei einer Begegnung von Hängegleiter und Paragleiter im Gegenkurs führte ein ungeeignetes Ausweichmanöver des Paragleiters zur Berührung.

LERNSATZ

Vorausschauend beobachten, früh ausweichen und das Ego am Boden lassen. Vorfahrt ist keine Sicherheitsreserve.

© 2026 ÖAeC/FAA

7 · Tandem: Der Start macht den Unterschied

Unter den 18 Tandemereignissen lagen die Schwerpunkte beim Start und unmittelbar nach dem Abheben. Wenn ein Passagier stolpert, stehen bleibt oder aus Angst den Lauf abbricht, ist der Pilot durch die bereits aufgebaute Dynamik stark gefordert.

Tandem	Gesamt	Start	Unmittelbar nach Abheben	Flug	Landung
Ereignisse	18	9	3	4	1
Schwer verletzt	12	3	3		
Leicht verletzt	11	8	2	1	
Unverletzt	5	1		3	1
Passagier verletzt	6	3	3		

Vorbereitung als Sicherheitsbarriere

- Gemeinsamen Lauf und klare Kommandos vor dem Einhängen üben - bei Bedarf mehrmals.
- Passagier aufmerksam beobachten und nach Motivation, Unsicherheit und Ängsten fragen.
- Sehr gute eigene Schirmbeherrschung als Voraussetzung verstehen.
- Dem Passagier und sich selbst jederzeit den Freiraum zum Nichtstart lassen.
- Empathie nicht nur für Kommunikation, sondern auch als Entscheidungsinstrument nutzen.

LERNSATZ

Ein guter Tandemstart beginnt mit echter Zustimmung, gemeinsamem Lauf und einem Piloten, der auch Nein sagen kann.

© 2026 ÖAeC/FAA

8 · Ausbildung: Kommunikation unter Belastung

Die erfassten Ausbildungsereignisse stammen aus österreichischen Zivilluftfahrerschulen unter Anwendung des österreichischen Lehrplans. Zwei Ereignisse betrafen Kollisionen mit Hindernissen - einen Baum und ein Liftseil - und blieben ohne Verletzung. Startunfälle entstanden beim Aufziehen beziehungsweise im Startlauf.

Ausbildung	Gesamt	Start	Unmittelbar nach Abheben	Flug	Landung
Ereignisse	12	2	6	1	4
Schwer verletzt	7	1	1	1	3
Leicht verletzt	1	1			
Unverletzt	5		4		1

Im Verhältnis zu rechnerisch mindestens 52.160 Ausbildungsflügen für die 2025 ausgestellten Lizenzen war die Ereigniszahl niedrig. Gleichzeitig nahm die Zahl schwerer Verletzungen zu. Die reine Häufigkeit darf daher nicht von der möglichen Schwere einzelner Ereignisse ablenken.

Fall: Information wird als Kommando verstanden

Ein Flugschüler befand sich per Funk im Queranflug. Der Fluglehrer informierte ihn über einen zweiten, höher fliegenden Piloten mit ausreichendem Abstand. Der Schüler verstand die Information als Aufforderung zum Ausweichen, zog in der Kurve zum Endanflug zu stark und riss den Schirm zunächst einseitig, dann vollständig ab.

Konsequenzen für Fluglehrer

- Lageinformation und Handlungsauftrag sprachlich klar unterscheiden.
- Flugschüler klar ansprechen.
- Funkmeldungen kurz, eindeutig und zeitgerecht formulieren.
- Die eigene Aussendung mit einem Kopfhörer kontrollieren.
- Im Debrief erfragen, was beim Schüler tatsächlich angekommen ist.
- Körperliche Eignung vor Ausbildungsbeginn praktisch und verantwortungsvoll beurteilen.

LERNSATZ

Entscheidend ist nicht, was der Fluglehrer sagen wollte, sondern was der Flugschüler verstanden hat.

© 2026 ÖAeC/FAA

9 · Rettungsgerät: Nach dem Wurf weiterhandeln

Rettungsgeräte-Auslösungen häufen sich. SIV-Training kann Piloten befähigen, Kontrollverlust früher zu erkennen und konsequenter zu handeln. Zugleich können moderne, höher gestreckte Schirme nach großen Einklappern zu Verhängern neigen, und anspruchsvollere Bedingungen erhöhen die Exposition. Der Rettungswurf verlangt innerhalb von Sekunden Wahrnehmung, Urteil und Handlung.

Fall: Scherenstellung nach erfolgreichem Wurf

Nach einem Twist wurde das Rettungsgerät in etwa 500 Metern Höhe rechtzeitig ausgelöst. Der Hauptschirm öffnete wieder und ging in eine Scherenstellung. Der Pilot begann zu spät damit, ihn einzuziehen oder flugunfähig zu machen. Er landete rückwärts mit mehr als 7 m/s Sinken und verletzte sich schwer im Rückenwirbelbereich.

Hauptschirm asymmetrisch deaktivieren

- Nach Öffnung des Retters eine Steuerleine greifen und konsequent wickeln.
- Trotz Widerstand weiterwickeln, bis die Strömung an dieser Seite abreißt.
- Danach die zweite Steuerleine aufnehmen und ebenfalls wickeln.
- Beide Leinen halten, bis die Bremsleinengabelung an der Umlenkrolle anliegt.
- Handschuhe tragen: Das Wickeln erfordert Kraft und belastet die Finger.

LERNSATZ

Der Rettungswurf ist nicht das Ende der Handlungskette. Ein weiterfliegender Hauptschirm kann die Sinkgeschwindigkeit drastisch erhöhen.

© 2026 ÖAeC/FAA

10 · Persönlicher Sicherheitscheck

Die folgenden Fragen übertragen die Erkenntnisse des Jahresberichts in den eigenen Flugalltag.

Vor dem Flug

- Wie geht es mir körperlich und mental - heute, nicht grundsätzlich?
- Was will ich heute erreichen, und passt dieses Ziel zu Bedingungen und Können?
- Welche persönlichen Limits und Abbruchkriterien habe ich und will ich einhalten?
- Welche Reserve habe ich bei Zeit, Höhe, Wetter und Aufmerksamkeit?

Während des Fluges

- Was verändert sich, und welche Bedeutung hat das für meinen Plan?
- Wer befindet sich in meiner Nähe, und bin ich für andere berechenbar?
- Ab wann ist Plan B sicherer als ein späterer, riskanterer Notausweg?
- Treffe ich die Entscheidung selbst - oder treiben mich Gruppe, Ziel oder Ego?

Nach dem Flug

- Was ist gelungen?
- Wo wurde es enger als geplant?
- Was hat mich überrascht oder gestresst?
- Welche konkrete Fertigkeit oder Entscheidung trainiere ich als Nächstes?

> *“Was will ich? Wo stehe ich? Was brauche ich?”* Drei Fragen für eine sichere fliegerische Entwicklung

11 · Schlusswort

Unfallzahlen und Fallanalysen entfalten ihren Wert erst dann, wenn Pilotinnen, Piloten und Ausbildungsbetriebe daraus konkrete Veränderungen ableiten. Learnings sind keine endgültigen Wahrheiten und treffen auf unterschiedliche Ausbildungsstände. Sie sollen zum Nachdenken, Üben und verantwortlichen Entscheiden anregen.

Sicheres Fliegen entsteht aus dem Zusammenspiel von Wissen, Fertigkeit, Erfahrung, Selbstkenntnis und Disziplin. Die entscheidende Frage lautet nicht nur, ob ein Flug möglich ist, sondern welche Option unter den gegebenen Umständen die sicherste ist.

ZUM MITNEHMEN

Abends gesund nach Hause zu kommen, bleibt das wichtigste Flugziel.

Anregungen und Rückfragen: Luftfahrtbehörde ÖAeC/FAA · faa@aeroclub.at

© 2026 ÖAeC/FAA