

Zwischenbericht

Unfall mit dem Motorflugzeug der Type Robin DR400/180,
am 05.07.2025, um ca. 10:23 Uhr UTC im Gerlospassgebiet,
Gemeinde A-5742 Wald im Pinzgau, Bezirk Zell am See, Salzburg
GZ.: 2026-0.533.677

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur,
Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Wien, 2026. Stand: 7. Juli 2026

Zwischenbericht

Dieser Zwischenbericht wurde von der Leiterin der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes genehmigt.

Copyright und Haftung:

Das Urheberrecht und die Nutzungsrechte liegen beim Medieninhaber. Die Erstellung, die Verwendung und die nicht kommerzielle Wiedergabe von Kopien sowie der auszugsweise Abdruck sind nur mit Quellenangabe gestattet. Jede andere Verwendung, insbesondere die kommerzielle Verwendung oder Weitergabe sowie die Erstellung und Verbreitung von veränderten, gekürzten oder in Fremdsprachen übersetzten Versionen dieses Berichts, ist nur nach schriftlicher Genehmigung des Medieninhabers zulässig.

Alle datenschutzrechtlichen Informationen finden Sie unter folgendem Link:

bmimi.gv.at/impressum/daten.html

Vorwort

Die Sicherheitsuntersuchung erfolgt in Übereinstimmung mit dem Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005, BGBl. I Nr. 123/2005 idgF.

Einziges Ziel der Sicherheitsuntersuchung ist die Vermeidung zukünftiger gleichartiger oder ähnlich gelagerter Vorfälle. Die Sicherheitsuntersuchung zielt nicht darauf ab, Schuld- oder Haftungsfragen zu klären (§ 4 UUG 2005).

Wenn nicht anders angegeben sind Sicherheitsempfehlungen an jene Stellen gerichtet, welche die Sicherheitsempfehlungen in geeignete Maßnahmen umsetzen können. Die Entscheidung über die Umsetzung von Sicherheitsempfehlungen liegt bei diesen Stellen.

Der Zwischenbericht ist so formuliert, dass die Anonymität aller an dem Vorfall beteiligten Personen gewahrt wird.

Alle in diesem Bericht angegebenen Zeiten sind in UTC angegeben (Lokalzeit = UTC + 2 Stunden).

Hinweis

Der Umfang der Sicherheitsuntersuchung und die dabei anzuwendenden Verfahren werden von der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes nach Maßgabe der Erkenntnisse, die sie zur Verbesserung der Flugsicherheit gewinnen will, festgelegt.

Hinweis zu abgebildeten Personen:

Auf Darstellungen von Gegenständen und Örtlichkeiten (Fotos) in diesem Bericht sind eventuell unbeteiligte, unfallerhebende oder organisatorisch tätige Personen und Einsatzkräfte zu sehen, die gegebenenfalls anonymisiert sind. Da die Farben der Kleidung dieser Personen (z.B. Leuchtfarben von Warnwesten) möglicherweise von der Aussage der Darstellungen ablenken können, wurden diese bei Bedarf digital retuschiert (z.B. ausgegraut).

Inhalt

Impressum.....	2
Vorwort.....	3
Hinweis.....	4
Inhalt.....	5
Einleitung	6
1 Tatsachenermittlung	7
1.1 Beteiligtes Luftfahrzeug.....	7
1.2 Hergang.....	7
1.3 Personenschäden.....	8
1.4 Schäden am Luftfahrzeug	8
1.5 Durchgeführte Untersuchungsschritte	8
1.6 Geplante Untersuchungsschritte.....	9
2 Sicherheitsprobleme.....	10

Einleitung

Der Bereitschaftsdienst der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes Verkehrsbereich Zivilluftfahrt wurde am 05. Juli 2025 um 10:47 Uhr von der Such- und Rettungszentrale der Austro Control GmbH (ACG) über den Vorfall informiert.

Gemäß Art. 5 Abs. 1 der VO (EU) Nr. 996/2010 wurde eine Sicherheitsuntersuchung eingeleitet.

1 Tatsachenermittlung

1.1 Beteiligtes Luftfahrzeug

Betreiber:	Verein, Deutschland
Luftfahrzeughersteller:	Avions Pierre Robin
Type/Modell:	DR400/180
Luftfahrzeugart:	Flugzeug
Luftfahrzeugkategorie:	Einmotoriges Kolbenflugzeug
Antriebsart:	Kolbenmotor
Gewichtsklasse:	0 – 2 250 kg
Staatszugehörigkeit:	Deutschland
Unfallort:	Gerlospassgebiet, südöstlich der Ortschaft Königsleiten
Datum und Zeitpunkt:	05. Juli 2025, ca. 10:23 Uhr
Flugphase:	Reiseflug
Startflugplatz:	Flugplatz Oberschleißheim, Deutschland
Zielflugplatz:	Flugplatz Oberschleißheim, Deutschland

1.2 Hergang

Flugverlauf und Hergang wurden aufgrund der Aussagen von Zeugen, der teilweise verfügbaren Flugwegaufzeichnung, Bild- und Videoaufnahmen sowie der Erhebungen der Organe des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes wie folgt rekonstruiert.

Der Flug war als Alpenrundflug mit einem Piloten und drei Passagieren geplant. Der Abflug erfolgte um etwa 09:21 Uhr vom Flugplatz Oberschleißheim, der sich nördlich von München befindet. Nach dem Steigflug und dem weiteren Flugverlauf in Deutschland flog das Luftfahrzeug um etwa 09:48 Uhr nördlich von Kufstein in einer Höhe von etwa 4 000 Fuß über dem mittleren Meeresspiegel in den österreichischen Luftraum ein. Der weitere Flugverlauf führte in selbiger Höhe mit einer Abweichung von ± 200 Fuß östlich von Kufstein über Sankt Johann in Tirol und Fieberbrunn nach Saalbach in das Glemmtal. Zwischen Fieberbrunn und Saalbach stieg das Luftfahrzeug auf etwa 4 600 Fuß über dem mittleren Meeresspiegel.

Anschließend verlief der Flug entlang des Glemmtals in östlicher Richtung, wobei die Höhe auf etwa 3 600 Fuß über dem mittleren Meeresspiegel abgebaut wurde. Danach führte der Flug über Zell am See und weiter in westlicher Richtung entlang des Pinzgauer Salzachtals. Über Zell am See befand sich das Luftfahrzeug zunächst in einem Steigflug und stieg weiter auf etwa 4 100 Fuß über dem mittleren Meeresspiegel, um anschließend wieder in einen leichten Sinkflug überzugehen. Der letzte aufgezeichnete Punkt der verfügbaren Flugwegaufzeichnung wurde um 10:17:30 Uhr bei Bramberg am Wildkogel in einer Höhe von etwa 3 900 Fuß über dem mittleren Meeresspiegel aufgezeichnet.

Das Luftfahrzeug stürzte gegen 10:23 Uhr in einem bewaldeten Gebiet nahe der Alten Gerlosstraße (B 165), südöstlich der Ortschaft Königsleiten, auf einer Höhe von rund 5 000 Fuß über dem mittleren Meeresspiegel ab. Nach dem Aufprall kam es zu einem Brand. Das Luftfahrzeug brannte vollständig aus. Alle vier Insassen kamen ums Leben.

1.3 Personenschäden

Tabelle 1 Personenschäden

Verletzungen	Besatzung	Passagiere	Andere
Tödliche	1	3	-
Schwere	-	-	-
Keine	-	-	-

1.4 Schäden am Luftfahrzeug

Das Luftfahrzeug wurde zerstört.

1.5 Durchgeführte Untersuchungsschritte

Beim Eintreffen der Untersuchungsorgane der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes sechs Stunden nach dem Unfall war der ursprüngliche Zustand der Unfallstelle nicht mehr gegeben. Nahezu das vollständige Luftfahrzeug bzw. dessen Wrackteile waren bereits vor

dem Eintreffen der Untersuchungsorgane entgegen den Vorgaben des Art. 13 Abs. 2 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 von der Unfallstelle verbracht worden.

Zudem wurde dem Untersuchungsleiter der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes der gemäß Art. 11 Abs. 2 lit. a und b der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 vorgesehene sofortige, uneingeschränkte und ungehinderte Zugang zu den Wrackteilen über mehrere Tage hinweg durch die Staatsanwaltschaft Salzburg nicht gewährt.

Dadurch waren eine originäre Erhebung und Dokumentation der Unfallstelle sowie eine unmittelbare Beweissicherung durch die Untersuchungsorgane der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes nur eingeschränkt bzw. nicht mehr im ursprünglichen Zustand möglich.

Folgende Untersuchungsschritte wurden durchgeführt:

- Durchführung von Erhebungen im Rahmen der Tatsachenermittlung;
- Demontage und technische Befundung des Motors;
- Untersuchung einer an der Tankstelle des Abflugorts entnommenen Kraftstoffprobe.

1.6 Geplante Untersuchungsschritte

- Erstellung des Entwurfs des Abschlussberichts gemäß Art. 16 Abs. 1 und 2 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010;
- Durchführung der Konsultation gemäß Art. 16 Abs. 4 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 und des Stellungnahmeverfahrens im Sinne § 14 Abs. 1 in Verbindung mit § 21 Abs. 2 Unfalluntersuchungsgesetz – UUG 2005 in der geltenden Fassung;
- Herausgabe des Abschlussberichts im Sinne des Art. 16 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010.

Diese Liste ist nicht abschließend. Weitere Untersuchungsschritte können sich aus den ermittelten Sachverhalten, weiteren Informationen und erlangten Erkenntnissen ergeben.

2 Sicherheitsprobleme

Während der Sicherheitsuntersuchung sind keine Sicherheitsprobleme zu Tage getreten, welche etwaige Präventivmaßnahmen erfordern würden, die nach Auffassung der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes unverzüglich zur Verbesserung der Flugsicherheit zu ergreifen wären.

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 711 62 65-0

fus@bmimi.gv.at

bmimi.gv.at/sub