

# Zwischenbericht

Unfall mit dem Segelflugzeug der Type Schempp-Hirth Discus 2b,  
am 19.06.2025, um ca. 12:47 Uhr UTC, im Bereich Klimmspitze –  
Schwellenkar, Gemeinde Hinterhornbach, A-6646, Lechtaler Alpen, Tirol  
GZ: 2026-0.477.205

## **Impressum**

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur,  
Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
Wien, 2026. Stand: 15. Juni 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](https://bmimi.gv.at/impressum/daten.html)

## **Vorwort**

Die Sicherheitsuntersuchung erfolgt in Übereinstimmung mit der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 und 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.

## Inhalt

|                                              |           |
|----------------------------------------------|-----------|
| <b>Impressum.....</b>                        | <b>2</b>  |
| <b>Vorwort .....</b>                         | <b>3</b>  |
| <b>Hinweis.....</b>                          | <b>4</b>  |
| <b>Inhalt .....</b>                          | <b>5</b>  |
| <b>Einleitung .....</b>                      | <b>6</b>  |
| <b>1 Tatsachenermittlung .....</b>           | <b>7</b>  |
| 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 .....     | 8         |
| <b>2 Sicherheitsprobleme .....</b>           | <b>10</b> |
| <b>3 Sicherheitsempfehlungen .....</b>       | <b>11</b> |

# Einleitung

Der Bereitschaftsdienst der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Verkehrsbereich Zivilluftfahrt, wurde am 19. Juni 2025 um 21:30 Uhr von der Such- und Rettungszentrale der Austro Control GmbH über den Vorfall informiert.

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

# 1 Tatsachenermittlung

## 1.1 Beteiligtes Luftfahrzeug

|                                |                                                 |
|--------------------------------|-------------------------------------------------|
| <b>Betreiber:</b>              | Verein / Flugsportverein                        |
| <b>Luftfahrzeughersteller:</b> | Schempp-Hirth Flugzeugbau GmbH                  |
| <b>Type/Modell:</b>            | Discus 2b                                       |
| <b>Luftfahrzeugart:</b>        | Segelflugzeug                                   |
| <b>Luftfahrzeugkategorie:</b>  | Segelflugzeug                                   |
| <b>Antriebsart:</b>            | ohne eigenen Antrieb                            |
| <b>Gewichtsklasse:</b>         | Fixed Wing 0 – 2250 kg                          |
| <b>Staatszugehörigkeit:</b>    | Deutschland                                     |
| <b>Unfallort:</b>              | Klimmspitze – Schwellenkar, Tirol               |
| <b>Datum und Zeitpunkt:</b>    | 19.06.2025, ca. 12:47 Uhr UTC                   |
| <b>Flugphase:</b>              | En route (Streckenflug / Gebirgsflug)           |
| <b>Startflugplatz:</b>         | Segelfluggelände Agathazeller Moos, Deutschland |
| <b>Zielflugplatz:</b>          | (Heimatflugplatz) Agathazell, Deutschland       |

## 1.2 Hergang

Flugverlauf und Hergang wurden aufgrund der Aussagen von Zeugen, der Erhebungen des Landeskriminalamtes Tirol und der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, sowie der Auswertung verfügbarer Flug-, Radar- und Wetterdaten rekonstruiert. Das Segelflugzeug startete am 19.06.2025 gegen 08:35 Uhr UTC vom Segelfluggelände Agathazeller Moos zu einem Streckenflug in die Alpen. Bis etwa zwei Minuten vor der letzten Positionsaufzeichnung lagen keine Hinweise auf technische Unregelmäßigkeiten oder sonstige Störungen vor.

Im Bereich Klimmspitze – Schwellenkar kam es in den letzten Flugminuten zu einem raschen Höhenverlust. Die letzte verwertbare Positionsaufzeichnung lag um ca. 12:47 Uhr UTC zwischen Klimmspitze und Schwellenspitze. Nach der Spurenlage erfolgte eine erste Geländeberührung im Gratbereich oberhalb des Schwellenkars. Dabei kam es zum Teilabriss der linken Tragfläche; das Segelflugzeug geriet außer Kontrolle, prallte gegen Felsstrukturen und wurde zerstört. Der Pilot wurde tödlich verletzt. Die Suche wurde am

Abend eingeleitet; das Wrack wurde mit Unterstützung eines Polizeihubschraubers im Bereich des Schwellenkars lokalisiert.

### 1.3 Personenschäden

Tabelle 1 Personenschäden

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

### 1.4 Schäden am Luftfahrzeug

Das Luftfahrzeug wurde zerstört.

### 1.5 Durchgeführte Untersuchungsschritte

- Einleitung der Sicherheitsuntersuchung und Verständigung des beteiligten Staates Deutschland als Hersteller-, Betreiber- und Halterstaat
- Erhebungen am Unfallort, Sicherung der Wrackteile und Unterlagen sowie Auswertung verfügbarer Radar-, Flug-, Wetter- und Zeugendaten

### 1.6 Geplante Untersuchungsschritte

- Weiterführende Bewertung der gesicherten Unterlagen und der Wrackteile
- Abschluss der Auswertung des Flugverlaufs, der Wetter- und Geländebedingungen sowie der technischen und betrieblichen Aspekte
- Analyse der Lichtverhältnisse zum Unfallzeitpunkt
- Fertigstellung des Entwurfberichtes



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

## 2 Sicherheitsprobleme

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

# 3 Sicherheitsempfehlungen

Keine.

**Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes**

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 711 62 65-0

[fus@bmimi.gv.at](mailto:fus@bmimi.gv.at)

[bmimi.gv.at/sub](https://bmimi.gv.at/sub)