FLUGUNFÄLLE DEUTSCHLAND 2026

DAeC
BUNDESAUSSCHUSS
FLUGSICHERHEIT

KURZBERICHT · STAND 13.10.2026

Zahlen verstehen. Risiken erkennen. Unfälle verhindern.

67	30	48	90 Min.
erfasste Ereignisse	Todesfälle	verletzte Personen	die Leben retten können

FLUGUNFÄLLE DEUTSCHLAND 2026

KURZBERICHT – STAND 07.10.2026

DAeC
BUNDESAUSSCHUSS FLUGSICHERHEIT

GESAMTÜBERSICHT

Zeitraum: 01.01. – 07.10.2026

67 erfasste Ereignisse

30 Todesfälle

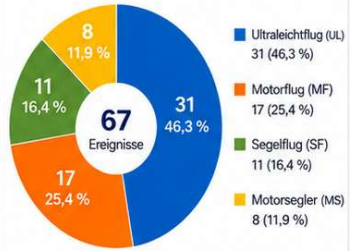
48 Verletzte gesamt

33 leicht verletzt

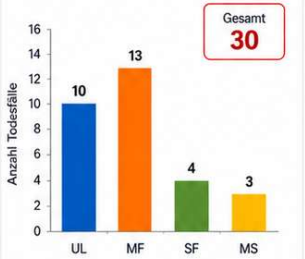
15 schwer verletzt

3 Drittschäden (Gebäude/Sachschäden)

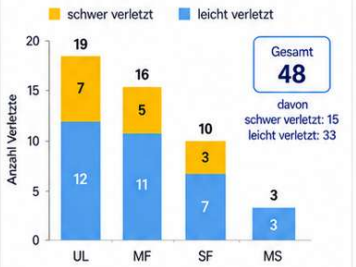
EREIGNISSE NACH SPARTE



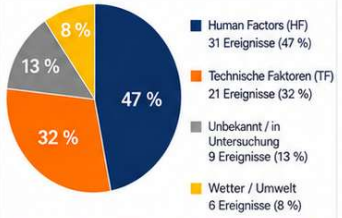
TODESFÄLLE NACH SPARTE



VERLETZTE NACH SPARTE

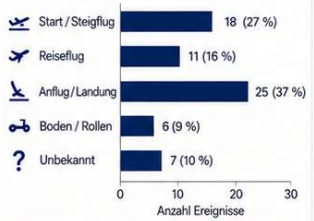


URSACHEN (HAUPTKATEGORIE)



Human Factors (HF) sind mit deutlichem Abstand der häufigste identifizierte Ursachenbereich.

EREIGNISSE NACH FLUGPHASE



Anflug und Landung sind die kritischste Flugphase mit den meisten Ereignissen.

EREIGNISSE NACH MONAT



Deutlicher Anstieg der Ereignisse ab April mit Höhepunkt im August, anschließend rückläufig.

FOLGEN DER EREIGNISSE

30	48	15	33	3
Todesfälle	Verletzte gesamt	schwer verletzt	leicht verletzt	Drittschäden (Gebäude/Sachschäden)

KERNAUSSAGEN

- 30 Menschen verloren bis zum 07.10.2026 ihr Leben.
- 48 Personen wurden verletzt, davon 15 schwer und 33 leicht.
- In 3 Fällen kam es zu Drittschäden (u. a. Gebäudeschäden).
- Human Factors sind der dominierende Ursachenbereich.
- Anflug und Landung sind die kritischste Flugphase.
- UL stellt die größte Gruppe an Ereignissen (46 %).

FAZIT

Die Zahlen bis Anfang Oktober 2026 zeigen, dass Flugsicherheit weiterhin höchste Priorität haben muss. Besonders wichtig sind: Entscheidungsfindung, Risikomanagement, stabilisierte Anflüge, Durchstartverfahren, Kontrollverlustprävention sowie der sichere Umgang mit technischen Anlagen.

Quelle: Eigene Erfassung (Zahlen – Daten – Fakten 2026)

Stand: 07.10.2026

Was nehmen wir nach 90 Minuten mit?

DATENBASIERTE FLUGSICHERHEIT

- Belastbare Aussagen von ungeprüften Deutungen trennen
- Risiko-Schwerpunkte entlang der Flugphasen erkennen
- Unfallfolgen für Menschen, Verein und Öffentlichkeit verstehen
- Präventionsmaßnahmen priorisieren und Verantwortliche festlegen

Ablauf und Zeitbudget

DATENBASIERTE FLUGSICHERHEIT

Datenlage & Methodik	**10 Min.**
Zahlen und Muster	**23 Min.**
Ursachen & Human Factors	**20 Min.**
Folgen & Fallarbeit	**17 Min.**
Lösungen & Diskussion	**20 Min.**

Datenbasis: Was wurde tatsächlich erfasst?

Vorliegende Sammlung

- 67 dokumentierte Ereignisse
- Erfassungszeitraum 03.04.–13.10.2026
- Kategorien: Ultraleicht, Motorflug, Segelflug, Motorsegler
- Felder zu Personen, Phase und Ursache

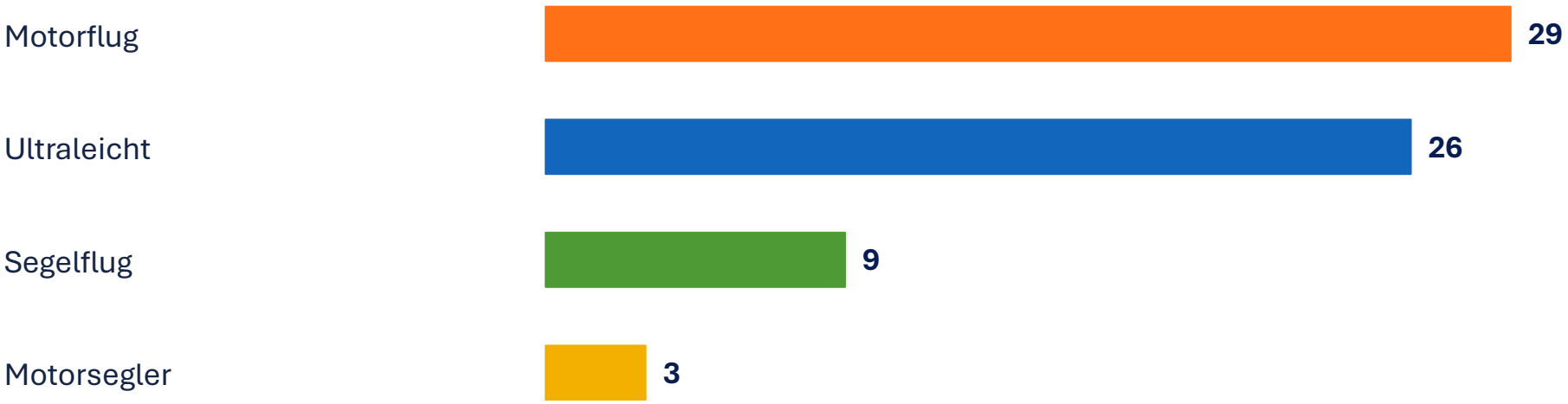
Grenzen der Interpretation

- Keine bestätigte Vollerhebung
- Quellen beruhen teils auf Berichten
- Kategorien nicht einheitlich kodiert
- Exposition (Flugstunden/Starts) fehlt

Wichtige Korrektur zur bisherigen Infografik

DATENBASIERTE FLUGSICHERHEIT

Die Primärdatei hat Vorrang vor der generierten Grafik.



Gesamtlage in fünf Kennzahlen

DATENBASIERTE FLUGSICHERHEIT

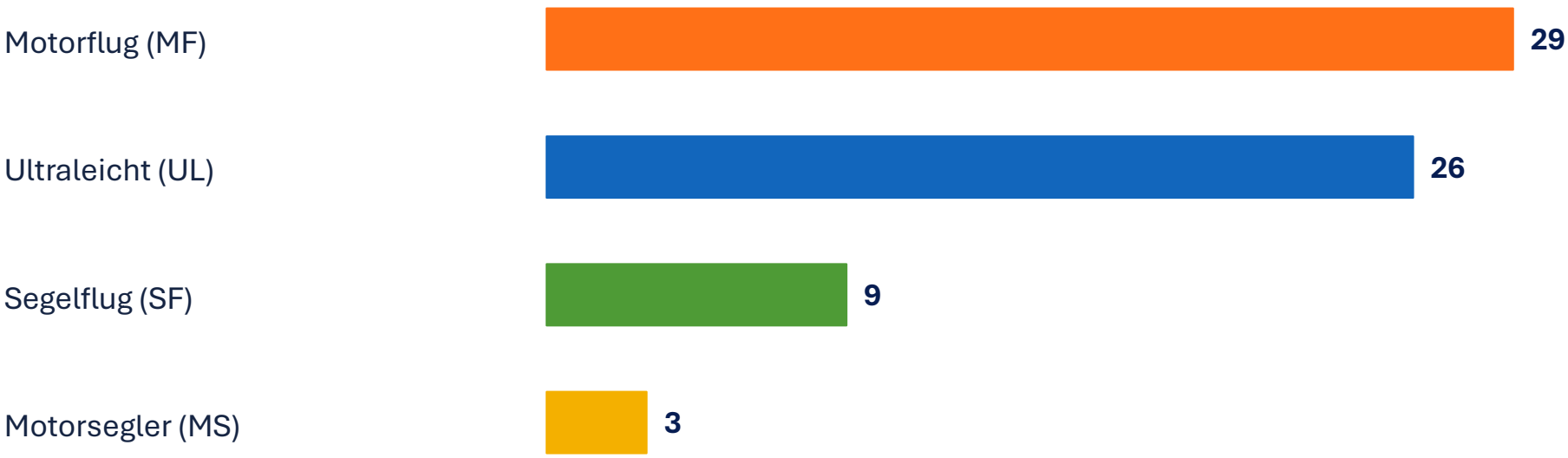
67	30	15	33	3
Ereignisse	Tote	schwer verletzt	leicht verletzt	Drittschäden

48 verletzte Personen insgesamt = 15 schwer + 33 leicht verletzt.

Personenschäden und Ereigniszahlen sind unterschiedliche Größen.

Ereignisse nach Sparte

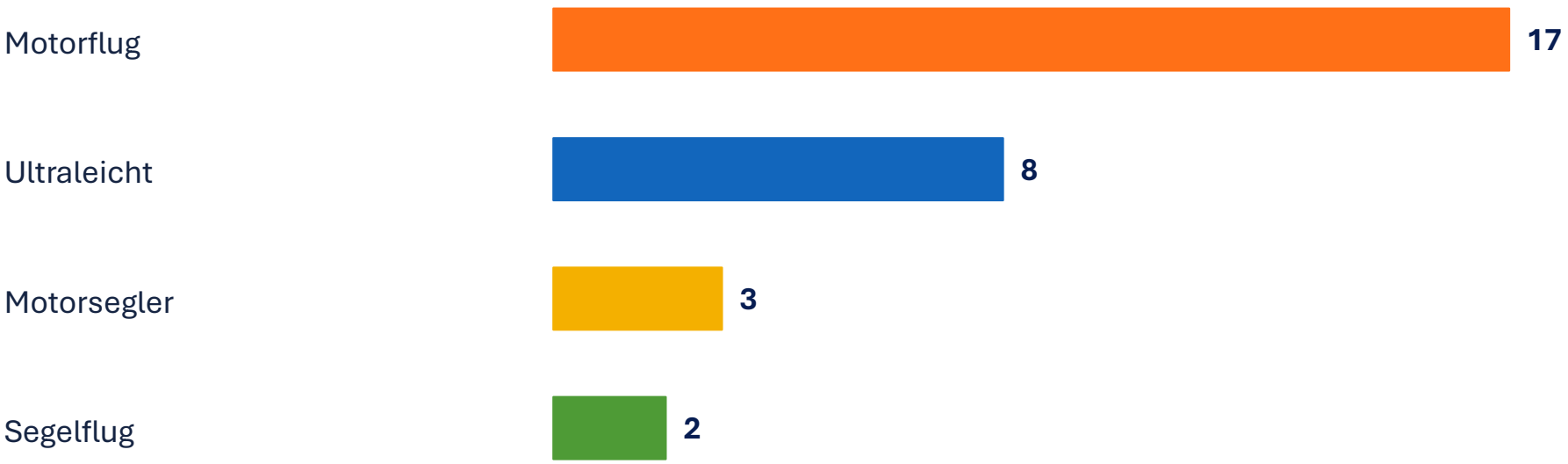
DATENBASIERTE FLUGSICHERHEIT



Anteile: 43,3 % · 38,8 % · 13,4 % · 4,5 %

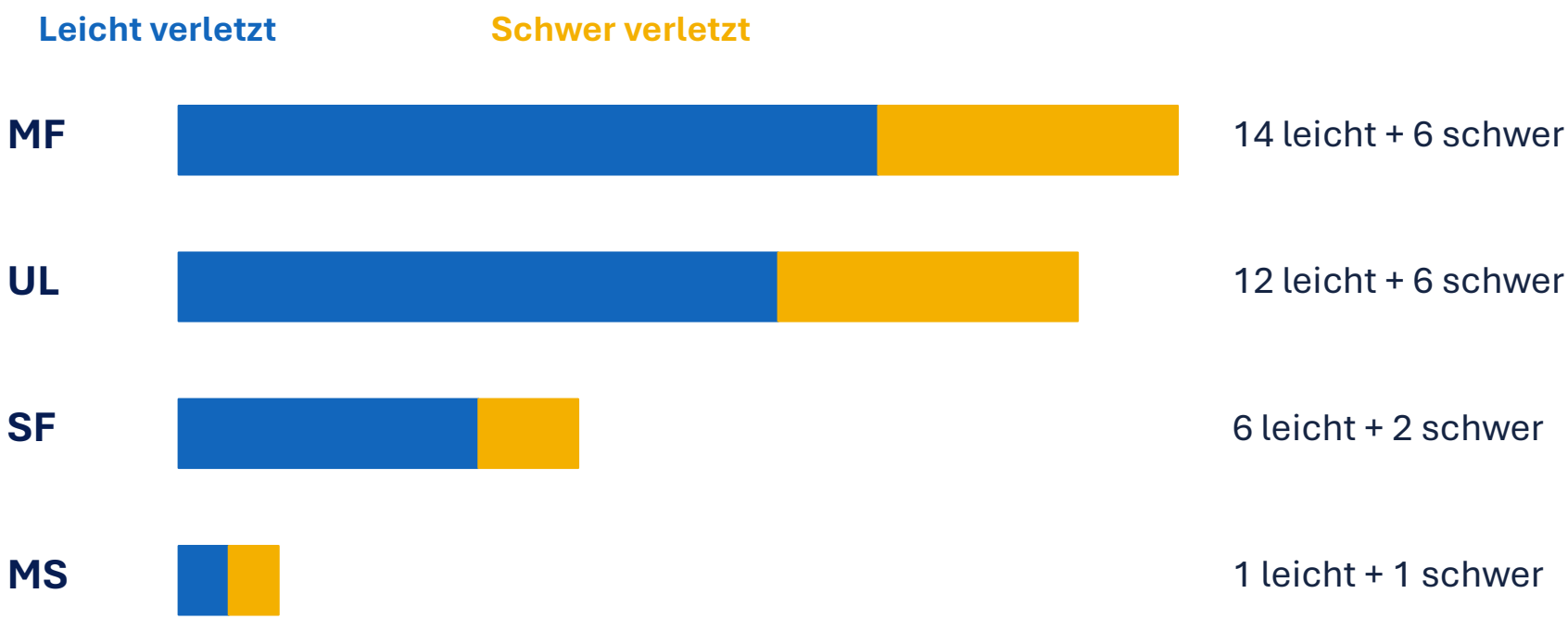
Todesfälle nach Sparte

DATENBASIERTE FLUGSICHERHEIT



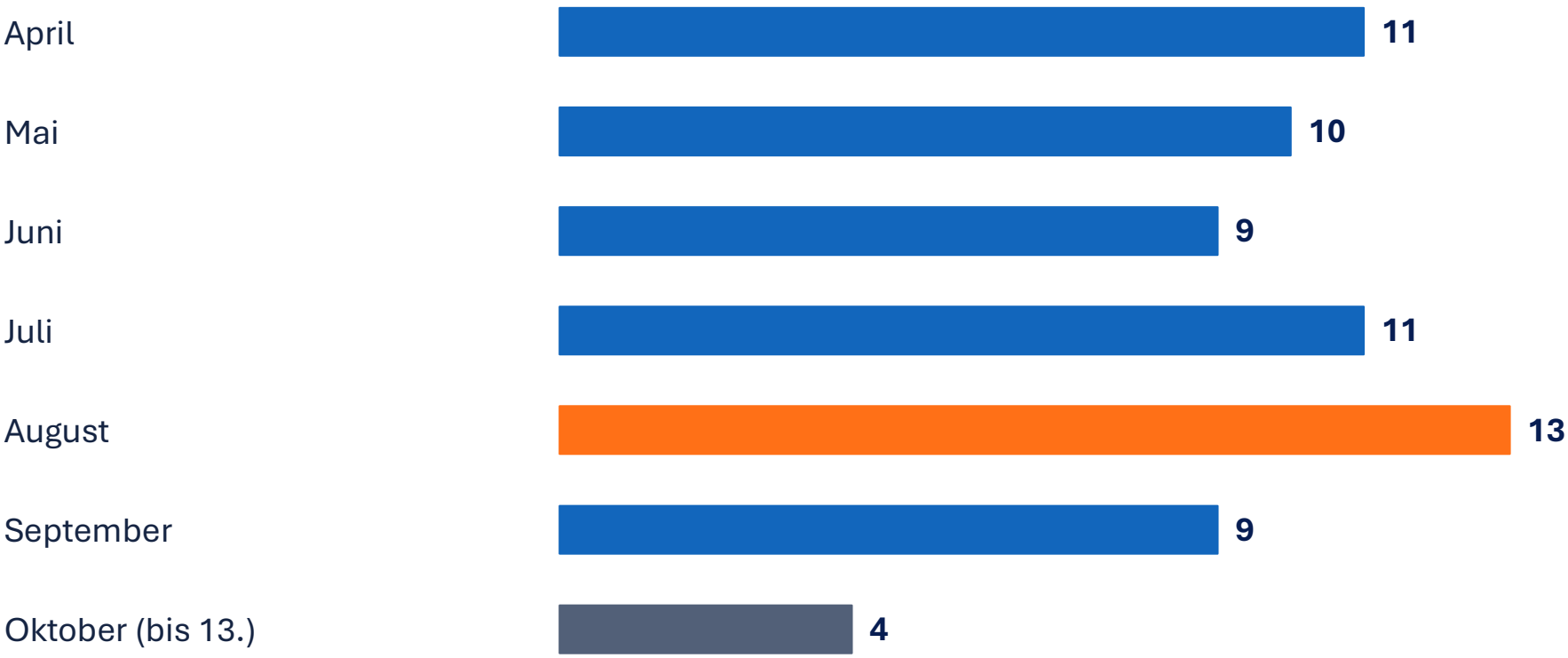
30 Tote insgesamt – Verteilung ist nicht gleich Unfallwahrscheinlichkeit.

Verletzte nach Sparte



Monatsverlauf: keine lineare Entwicklung

DATENBASIERTE FLUGSICHERHEIT



Welche Trends sind belegbar?

DATENBASIERTE FLUGSICHERHEIT

Beobachtung

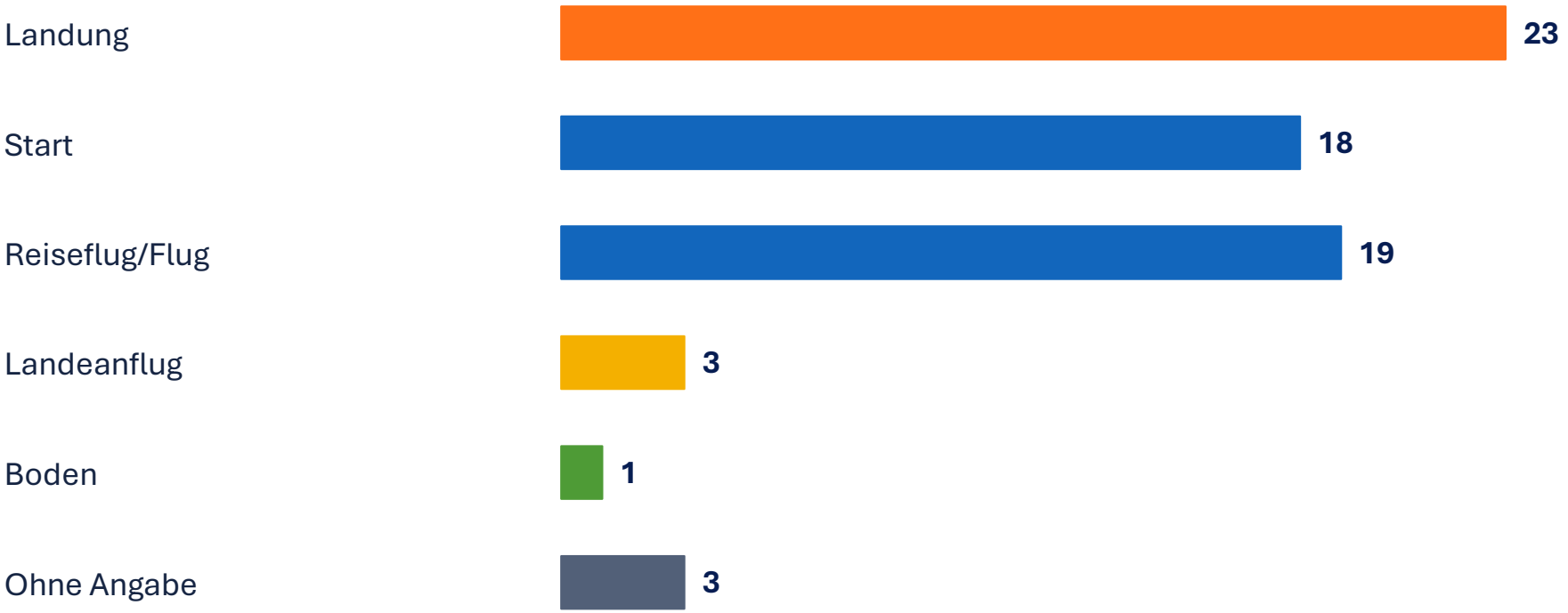
- August: 13 dokumentierte Fälle
- April: 11; Juli: 11
- September: 9 Ereignisse
- Oktober bislang nur 13 Tage

Nicht belegbar

- Saisonale Unfallrate je Flugstunde
- Risikozunahme über das Jahr
- Vergleich mit Vorjahren
- Wirkung von Wetter als Ursache

Flugphasen: Schwerpunkt Start und Landung

DATENBASIERTE FLUGSICHERHEIT

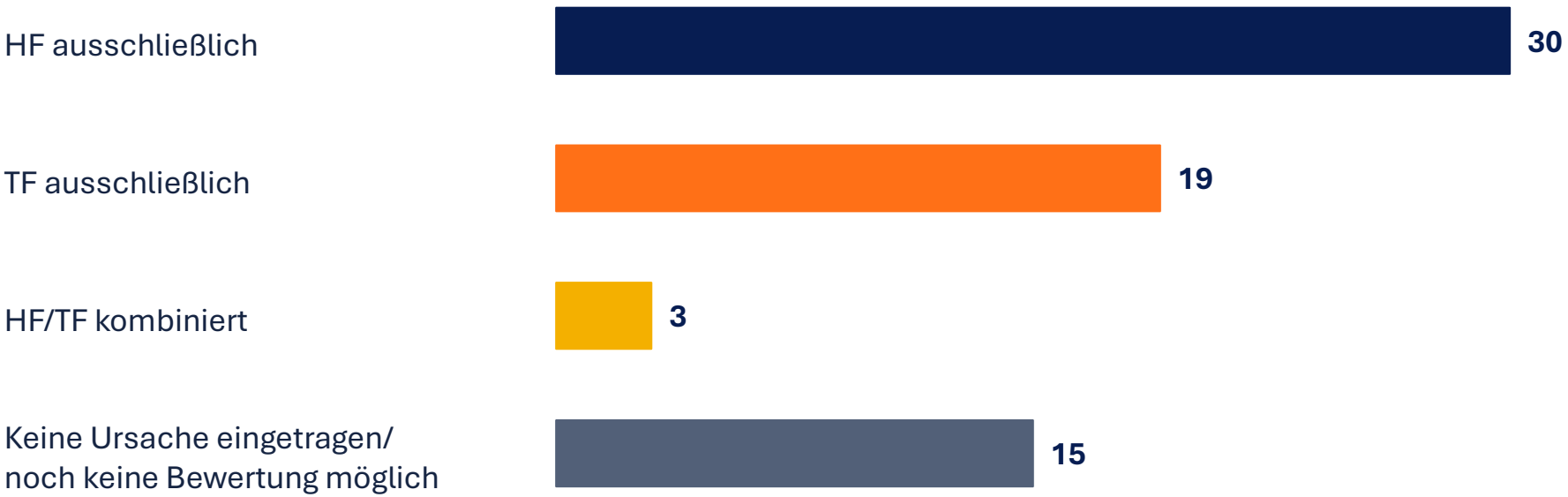


Warum sind die terminalen Flugphasen kritisch?

- Geringe Höhe → wenig Zeit für Fehlerkorrektur
- Hohe Arbeitsbelastung und häufige Konfigurationswechsel
- Geschwindigkeits-, Energie- und Bahnlängenmanagement
- Go-around-Entscheidungen oft unter sozialem Druck
- Wetter, Hindernisse und Pistenzustand als Verstärker

Ursachenkodierung: Vorsicht vor Scheingenauigkeit

DATENBASIERTE FLUGSICHERHEIT



Human Factors: Was steckt dahinter?

DATENBASIERTE FLUGSICHERHEIT

Individuum & Cockpit

- Aufmerksamkeitssteuerung
- Überlastung / Fixierung
- Situationsbewusstsein
- Entscheidungen unter Zeitdruck

Organisation & Umfeld

- Trainingskultur und Standards
- Gruppendruck / Autoritätsgradient
- Normalisierung von Abweichungen
- Melde- und Lernkultur

Fallkette: Vom kleinen Problem zum Unfall

DATENBASIERTE FLUGSICHERHEIT

AUSLÖSER	RISIKO	BARRIERE	ENTSCHEIDUNG	AUSGANG
Wetter / Technik	Planabweichung	Briefing / SOP	Abbruch / Diversion	Sicher landen

Prävention heißt: Barrieren frühzeitig wirksam machen.

Technische Faktoren: Nicht nur Defekte

- Mechanischer Defekt und Wartung / Zustandsüberwachung
- Kraftstoffmanagement und Versorgungssystem
- Avionik: Fehlbedienung, Mode Awareness, Warnsignale
- Leistungsgrenzen des Luftfahrzeugs beachten
- Technischer Ausfall + menschliche Reaktion = Schnittstelle

Lösungsansatz 1: Vorflugentscheidung

- Persönliche Mindestbedingungen (Wetter, Wind, Sicht) festlegen
- IMSAFE + Erfahrung / Übung / letzte Flugpause prüfen
- Plan B einschließlich Ausweichplatz und Reserve definieren
- Start nicht antreten, wenn Voraussetzungen nicht erfüllt sind
- Entscheidung und Abbruchkriterien vorab briefen

Lösungsansatz 2: Start, Anflug, Landung

DATENBASIERTE FLUGSICHERHEIT

Start

- Leistungsrechnung dokumentieren
- Abbruchpunkt vor Rollen festlegen
- Notfallplan nach Motorstörung
- Crosswind- und Bahncheck

Anflug & Landung

- Stabilisierungskriterien
- Go-around frühzeitig auslösen
- Wind / Bahnlänge neu bewerten
- Wiederholungstraining einplanen

Lösungsansatz 3: Entscheidungsqualität

- „Stop–Assess–Decide“ bei unerwarteter Abweichung
- Planfortsetzungsfehler aktiv hinterfragen
- Cockpit-Aufgaben priorisieren: aviate – navigate – communicate
- Wenn verfügbar: zweite Meinung / Safety Pilot nutzen
- Nach jedem Ereignis: Was war mein erster Abbruchhinweis?

Folgen für Menschen und Familien

DATENBASIERTE FLUGSICHERHEIT

Unmittelbar

- Tod und schwere Verletzung
- Akutmedizin und Rettung
- Psychische Belastung bei Beteiligten
- Angehörigenbetreuung

Langfristig

- Rehabilitation und Folgeschäden
- Trauma, Angst und Schuldgefühle
- Familien- und Einkommensfolgen
- Vertrauensverlust in das Fliegen

Folgen für Vereine und Ausbildungsbetriebe

- Flugbetriebsunterbrechung und organisatorischer Aufwand
- Unfalluntersuchung, Beweissicherung, behördliche Kommunikation
- Versicherungs- und Haftungsfragen im Einzelfall
- Reputations- und Mitgliederfolgen
- Trainer-, Schüler- und Team-Belastung

Drittschäden und Umfeldrisiken

3

Fälle mit Drittschaden

Außenwirkung über das Cockpit hinaus

- Risiken für Menschen am Boden
- Beschädigung von Gebäuden oder Infrastruktur
- Einsatzkräfte, Öffentlichkeit und Medien betroffen
- Vereine brauchen einen Krisenkommunikationsplan

Diskussion I: Wo liegt unsere größte Hebelwirkung?

Arbeitsfrage (5 Minuten)

- Welche Entscheidung hätte in unserem Betrieb schon einmal früher fallen müssen?
- Welche Start-/Landesituation trainieren wir zu selten?
- Welche Barriere ist heute vorhanden – und wird konsequent genutzt?

Praxisfall: instabiler Anflug (Lehrszenario)

DATENBASIERTE FLUGSICHERHEIT

Szenario

- Böiger Querwind
- Final: Geschwindigkeit instabil
- Hohe Arbeitsbelastung
- Landeabsicht bleibt bestehen

Entscheidungspunkte

- Eigene Stabilisierungskriterien?
- Go-around jetzt möglich?
- Alternative Bahn / Platz?
- Wie im Debrief besprechen?

Ausbildung: Vom Wissen zum Verhalten

- Szenariobasiertes Training statt nur Manöver-Abhaken
- Threat-and-Error-Management ausdrücklich briefen
- Go-around und Startabbruch regelmäßig üben
- Entscheidungsfehler im Debrief konstruktiv aufarbeiten
- Wiederkehrende Übung nach längerer Flugpause fördern

Sicherheitskultur im Verein etablieren

Führung

- Sicherheitsverantwortliche benennen (Safety Manager)
- Vertrauliche Meldemöglichkeit (Vereinsflieger /Bundesausschuss DAeC)
- Klare Trainingsstandards (Angebote DAeC, Tag im Vereinsheim/Flugbetrieb)
- Quarterly Safety Review

Pilotinnen & Piloten

- Abweichungen melden (Vereinsvorstand/ Vereinsflieger)
- Abbruchentscheidungen respektieren
- Offenes Debriefing
- Mentoring nutzen

Konkreter 90-Tage-Maßnahmenplan gemeinsam mit uns

DATENBASIERTE FLUGSICHERHEIT

0–30 Tage

Erkennen und vorbereiten
- Safety-Briefing einführen
- vorhandene SOP (standardisierte Betriebsverfahren) prüfen
- Go-around-Kriterien vereinbaren
- Sicherheitsrisiken identifizieren

31–60 Tage

Trainieren und umsetzen
- Szenariotraining durchführen
- Freiwilliges Ereignismeldesystem einrichten und nutzen
- Fluglehrer /Multiplikatoren einbinden
- Sicherheitsmaßnahmen im Vereinsalltag erproben

61–90 Tage

Überprüfen und Nachbearbeitung
- Sicherheitsgespräch durchführen
- Umsetzung kontrollieren
- Verbesserungen dokumentieren
- Offene Maßnahmen für das nächste Quartal festlegen

KPI: Was sollten wir künftig messen?

- Ereignisse je 10.000 Flugstunden / Starts, spartengetrennt
- Unfall- und Beinaheunfallmeldungen mit Datenqualität
- Phasenbezogene Trends und dokumentierte Auslöser
- Trainingsquote & Standardisierungsnachweise
- Umsetzungsgrad und Wirksamkeit von Maßnahmen

Empfehlungen an den Bundesausschuss

DATENBASIERTE FLUGSICHERHEIT

- Datenstandard und klare Ereignisdefinition festlegen
- Vereinheitlichte Codierung nach Flugphase und Ursache
- HF-Schwerpunkte in Ausbildung und Wiederholungstraining
- Sichere Meldekultur und systematischer Wissenstransfer
- Halbjährliche Erfolgskontrolle der Maßnahmen

Fünf Kernaussagen

- 30 Tote und 48 Verletzte verlangen konsequente Prävention.
- Motorflug 29 und Ultraleicht 26 sind die größten erfassten Gruppen.
- 44 Fälle liegen in Start, Anflug oder Landung.
- HF ist häufig kodiert – aber nicht mit Pilotenverschulden gleichzusetzen.
- Mehr Sicherheit entsteht durch Standards, Training und Lernkultur.

Abschlussdiskussion:
Erfahrungen teilen; Bedürfnisse erkennen

DAeC
BUNDESAUSSCHUSS
FLUGSICHERHEIT

Welche drei Veränderungen beginnen wir innerhalb von 30 Tagen?

1. ....

2. ....

3. ....

GESUCHT: FLUGSICHERHEITS-MULTIPLIKATOREN

DAeC – Tag im Vereinsheim | Sicherheit beginnt vor Ort

WEN SUCHEN WIR?

- Engagierte Fluglehrer und erfahrene Piloten
- Sicherheitsbeauftragte und Vereinsaktive
- Menschen mit Kommunikationsstärke und Vorbildfunktion

WAS IST IHRE AUFGABE?

- DAeC-Sicherheitstrainings im Verein anstoßen
- Praxisübungen und Fallanalysen begleiten
- Sicherheitsdialog fördern – ohne Schuldzuweisung

WAS BIETEN WIR?

- Einheitliche Trainings- und Präsentationsunterlagen
- Briefing, Methodik und fachliche Unterstützung
- Austausch im Netzwerk und Follow-up nach 90 Tagen

UNSER ZIEL: In jedem Verein eine Ansprechperson, die Sicherheitswissen weiterträgt und Maßnahmen in die Praxis bringt.

Kontaktiere uns



Quellen, Definitionen und Vorbehalte

- Primärquelle: „Flugunfälle Chronlogisch INTERN Stand 2026 09 14(1).xlsx“
- Inhaltlicher Erfassungsstand: 07.10.2026 (letzter Ereigniseintrag)
- 67 Datensätze; keine amtliche Vollerhebung; keine Flugstunden-Normierung
- Ursachen-Codes: HF, TF, Kombinationen, 15 ohne Eintrag (offene Untersuchungen)
- Lehrszenarien und Maßnahmen sind fachliche Empfehlungen, keine Fallgutachten