

# Vereinfachter Untersuchungsbericht

Unfall mit dem Motorflugzeug der Type, Cessna 182,  
am 28.10.2001, um ca. 14:52 Uhr UTC am Karl's Stein,  
Gemeindegebiet Bad Fischau-Brunn, A-2701, Bundesland Niederösterreich  
GZ.: 2023-0.390.835

## **Impressum**

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
Wien, 2023. Stand: 01. Juni 2023

## **Vereinfachter Untersuchungsbericht**

Dieser vereinfachte Untersuchungsbericht 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:

[bmk.gv.at/impresum/daten.html](https://bmk.gv.at/impresum/daten.html)

## **Vorwort**

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

Da sich der gegenständliche Vorfall vor Inkrafttreten des UUG 2005 ereignet hat, ist die Untersuchung gemäß der Übergangsbestimmung des § 28 Abs. 1 UUG 2005 nach den Vorschriften des Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes – FIUG, BGBl. I Nr. 105/1999, aufgehoben durch BGBl. I Nr. 123/2005, mit einem Bericht abzuschließen.

Der Bericht hat sich in seinem Inhalt nach Art und Umfang des Unfalles oder der Störung zu richten. Die gegenständliche Untersuchung wird mit einem vereinfachten Untersuchungsbericht gemäß § 11 Abs. 4 FIUG abgeschlossen. Der vereinfachte Untersuchungsbericht hat lediglich Angaben über die an dem Vorfall beteiligten Luftfahrzeuge und den Hergang des Vorfalles zu enthalten.

Zweck der Untersuchung von Unfällen und schweren Störungen ist ausschließlich die Feststellung der Ursache des Unfalles oder der schweren Störung zur Verhütung künftiger Unfälle oder schwerer Störungen. Die Untersuchung dient nicht der Feststellung des Verschuldens oder der Haftung.

Der Bericht ist so formuliert, dass die Anonymität aller an dem Vorfall beteiligten natürlichen oder juristischen Personen gewahrt wird.

Alle in diesem Bericht angegebenen Zeiten sind in UTC angegeben (Lokalzeit = UTC + 1 Stunden).

## **Hinweis**

Der Umfang der Untersuchung hat sich nach dem Ausmaß und der Art des Unfalles oder der Störung sowie nach den voraussichtlichen Erkenntnissen für die Verbesserung der Sicherheit zu richten. Das Untersuchungsverfahren ist unter Berücksichtigung dieser Ziele einfach und zweckmäßig durchzuführen.

Die Untersuchung ist ein Verfahren zum Zweck der Verhütung von Unfällen und Störungen, das die Sammlung und Auswertung von Informationen, die Erarbeitung von Schlußfolgerungen einschließlich der Feststellung der Ursachen und gegebenenfalls die Erstellung von Sicherheitsempfehlungen umfasst. Die Ermittlung der Ursachen dient nicht der Feststellung des Verschuldens oder der Haftung.

## Inhalt

<b>Vorwort</b> .....	<b>3</b>
<b>Einleitung</b> .....	<b>6</b>
<b>Sachverhalt</b> .....	<b>7</b>
1.1 Beteiligtes Luftfahrzeug/Beteiligte Luftfahrzeuge.....	7
1.2 Hergang.....	7
1.3 Personenschäden.....	9
1.4 Schäden am Luftfahrzeug .....	9

# Einleitung

Der Bereitschaftsdienst der Flugunfalluntersuchungsstelle wurde am 28.10.2001 von der Such- und Rettungszentrale der Austro Control GmbH (ACG) über den Vorfall informiert. Gemäß § 1 Abs. 1 Flugunfall-Untersuchungs-Gesetz - FIUG wurde eine Untersuchung des Vorfalles eingeleitet.

Die Untersuchungseinleitung erfolgte somit vor dem Inkrafttreten des UUG 2005 und vor der Errichtung der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes (SUB). Die SUB hat in weiterer Folge die gegenständliche Untersuchung übernommen. Aufgrund der Vielzahl der damals eingeleiteten Untersuchungen sowie wegen zwischenzeitlich fehlender personeller Ressourcen hat sich eine erhebliche Anzahl an nicht abgeschlossenen Untersuchungen von lange zurückliegenden Vorfällen ergeben. Die SUB ist nunmehr bestrebt, diesen Rückstand ehestmöglich abzarbeiten.

Die gegenständliche Untersuchung wird daher mit einem vereinfachten Untersuchungsbericht abgeschlossen, wie dies gemäß § 11 Abs. 4 Flugunfall-Untersuchungs-Gesetzes – FIUG bei Unfällen und Störungen, deren Untersuchungsergebnisse nicht von wesentlicher Bedeutung für die Sicherheit der Luftfahrt sind, vorgesehen ist. Eine Anhörung (Stellungnahmeverfahren) hat in derartigen Fällen gemäß § 10 Abs. 3 FIUG zu unterbleiben. Der vereinfachte Untersuchungsbericht enthält lediglich Angaben über die an dem Unfall beteiligten Luftfahrzeuge und den Unfallhergang (§ 11 Abs. 5 FIUG).

# Sachverhalt

## 1.1 Beteiligtes Luftfahrzeug/Beteiligte Luftfahrzeuge

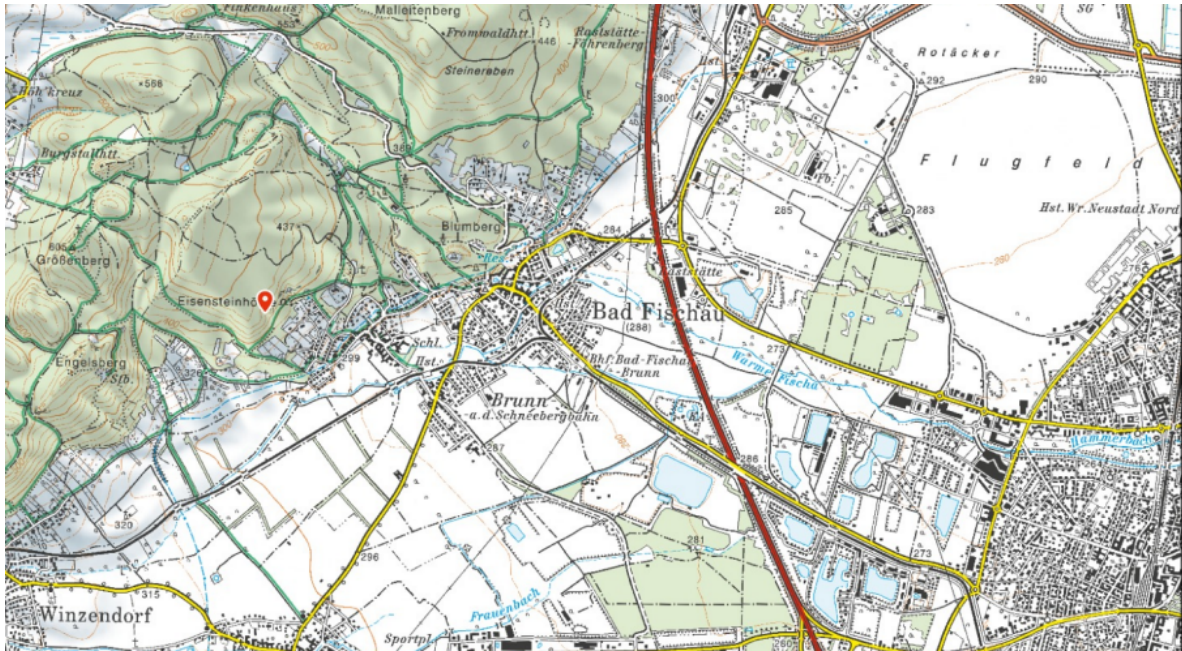
<b>Betreiber:</b>	Privat
<b>Luftfahrzeughersteller:</b>	Cessna, USA
<b>Type/Modell:</b>	C 182 B
<b>Luftfahrzeugart:</b>	Motorflugzeug
<b>Staatszugehörigkeit:</b>	Österreich
<b>Unfallort:</b>	Karlstein, N 47° 49' 48.94", E 016° 08' 27.92" 475 m über dem Meer
<b>Flugphase:</b>	Reiseflug
<b>Startflugplatz:</b>	Flugplatz Fürstenfeld

## 1.2 Hergang

Flugverlauf und Hergang wurden aufgrund der Sachverhaltsaufnahme des Landesgendarmeriekommandos für Niederösterreich und der Erhebungen der Mitarbeiter der Flugunfalluntersuchungsstelle wie folgt rekonstruiert:

Am 28.10.2001 beabsichtigte der Pilot einen Arbeitsflug im Raum Wiener Neustadt durchzuführen. Dazu startete er das Flugzeug um ca. 13:18 Uhr am Flughafen Fürstenfeld (LOGF) und flog in Richtung Wiener Neustadt. An Bord waren der Pilot selbst und ein weiterer Passagier. Die am Flughafen Wiener Neustadt-West (LOXN) vorherrschenden Wetterbedingungen ließen jedoch eine Landung unter Einhaltung der Sichtflugregeln nicht zu, weshalb nach einem Fehlanflug die dortige Betriebsleitung vorschlug, zwei Fahrzeuge mit Licht und Blaulicht im Bereich der Schwelle abzustellen, um die Erkennbarkeit der Piste zu verbessern. Im Abflug nach dem Fehlanflug kam es zur Kollision mit dem Karl's Stein, einem Felsenvorsprung in den Fischauer Vorbergen, im Gemeindegebiet von Bad Fischau-Brunn. Das Luftfahrzeug wurde dabei zerstört, die beiden Insassen kamen ums Leben.

Abbildung 1 Absturzstelle



Quelle: BEV bearb. SUB/ZLF

Der Absturzstelle ist in Abbildung 1 rot markiert dargestellt.

### 1.3 Wetter

Abbildung 2 Wettervorhersage zum Unfallzeitpunkt

SAOS 43 LOWM 281350 RRA

LOXN 281350Z 070 04KT 1400 BR OVC 007ST 08/07 Q 1025 OVC =

SAOS 43 LOWM 28 1450

LOXN 281450Z 060 04KT 1200 BR OVC 007 ST 08/07 Q 1025 OVC =

SAOS 43 LOWM 28 1550

LOXN 28 1550Z VRB 02KT 1400 BR OVC 007ST 08/07 Q 1025

Quelle: ACG



## 1.4 Personenschäden

Tabelle 1 Personenschäden

Verletzungen	Besatzung	Passagiere	Andere
Tödliche	1	1	
Schwere			
Leichte/Keine			

## 1.5 Schäden am Luftfahrzeug

Das Luftfahrzeug wurde zerstört.

**Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes**

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 711 62 65-0

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

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