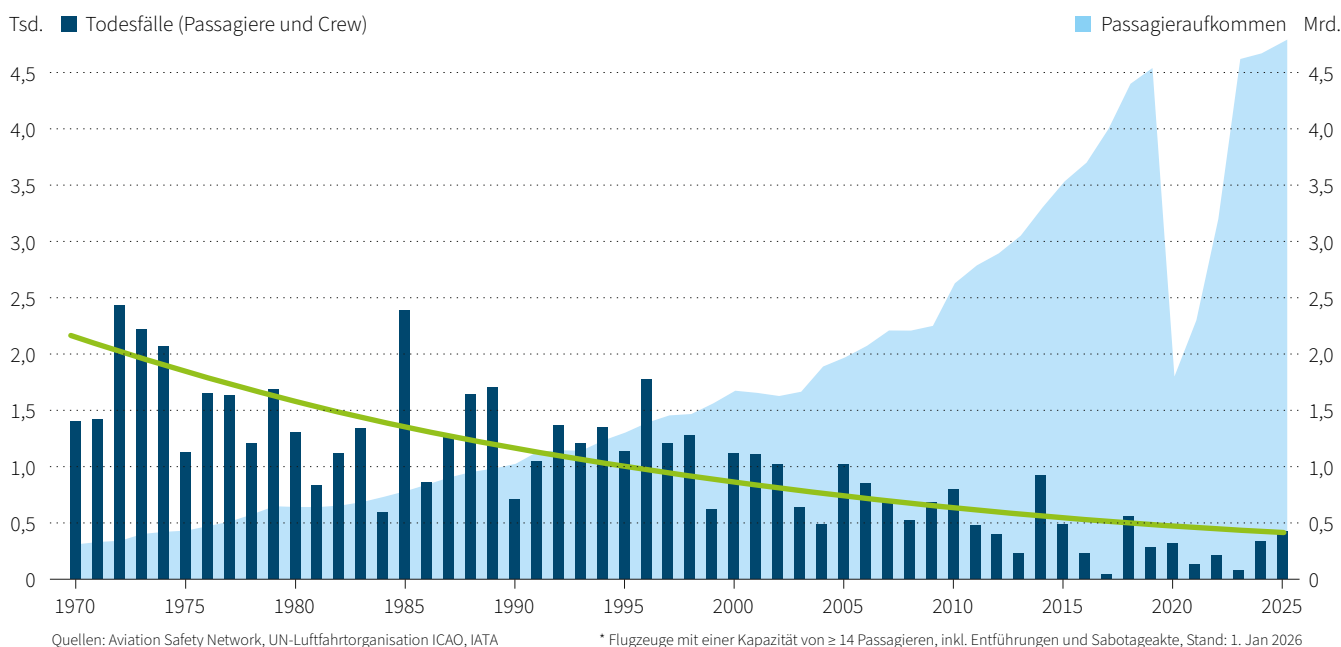


Wie sicher war Luftverkehr im Jahr 2025?

Sicherheit hat für alle am Luftverkehr Beteiligten höchste Priorität. Das gilt sowohl für die Sicherheit im Betrieb von Flugzeugen und bei den Abläufen am Flughafen (Safety) als auch für die Abwehr von äußeren Angriffen (Security). Daher sind alle Prozesse im Luftverkehr auf Sicherheit ausgerichtet. Die Zahl der tödlich Verunglückten in der zivilen Luftfahrt ist langfristig stetig rückläufig, obwohl die Zahl der Passagiere gleichzeitig steigt. So erschütternd jedes einzelne Unglück ist, die Statistik zeigt: Fliegen ist sicher.

Die Zahl der Verunglückten geht langfristig weiter zurück

Anzahl der Todesfälle in der kommerziellen Zivilluftfahrt* und Entwicklung des weltweiten Passagieraufkommens



2025 ereigneten sich nach Angabe der unabhängigen Analysten des Aviation Safety Network zehn Unglücke mit Flugzeugen im zivilen Einsatz, bei denen insgesamt 418 Menschen ihr Leben verloren – 352 Fluggäste, 33 Crewmitglieder sowie 33 Menschen am Boden.

Bei den Unglücken im Jahr 2025 waren sowohl Passagier- als auch Frachtmaschinen betroffen. In Deutschland gab es 2025 keine Flugzeugunglücke.

Nicht eingeflossen in diese Bilanz sind Unglücke mit Militärmaschinen oder kleineren Flugzeugen mit weniger als 14 Passagiersitzen an Bord.

Das schwerste Unglück ereignete sich am 12. Juni 2025. Ein Boeing 787 Dreamliner von Air India verunglückte unmittelbar nach dem Start in Ahmedabad und stürzte ab. An Bord gab es einen Überlebenden, 229 Fluggäste und 12 Besatzungsmitglieder kamen bei diesem Absturz ums Leben. Als Ursache wird ein Schubverlust auf beiden Triebwerken vermutet, der Abschlussbericht steht noch aus.

Nachdem die Zahl der Verunglückten 2017 einen Tiefstwert erreicht hatte, stieg sie in den folgenden Jahren zwar an, doch im langfristigen Vergleich zeigt sich: Die geringe Zahl der Verunglückten sinkt tendenziell weiter.

Laut Prognosen der UN-Luftfahrtorganisation ICAO beförderten Fluggesellschaften im vergangenen Jahr rund 4,79 Mrd. Passagiere (durchschnittliche jährliche Passagierzahl 1970er Jahre rund 440 Millionen). Die statistische Wahrscheinlichkeit, durch einen Flugzeugabsturz ums Leben zu kommen, lag in den 1970er-Jahren im Durchschnitt bei 1 zu rund 264.000, im vergangenen Jahr lag diese bei 1 zu 11.459.330. Fliegen war 2025 also 43 Mal sicherer als in den 1970ern.

Im Folgenden werden die wichtigsten Maßnahmen von der Herstellung der Flugzeuge, über deren Betrieb bis hin zur Flugunfalluntersuchung erläutert.

Herstellung von Flugzeugen

Sicherheitsrelevante Systeme in einem Flugzeug sind mindestens doppelt vorhanden. Von den Herstellern werden Wartungs- und Instandhaltungsvorschriften für ein Flugzeug erarbeitet, die dann bei den Behörden einen Prüf- und Genehmigungsprozess durchlaufen. Flugzeuge werden anschließend in festgelegten Intervallen diversen Wartungen unterzogen. Zudem gibt es fortlaufend Verbesserungen bei der Flugzeugtechnik, durch die Flugzeuge weniger anfällig gegenüber Störungen gemacht werden.

Personal

An das Personal im Luftverkehr wird ein hoher Maßstab in puncto Zuverlässigkeit und Sicherheit angelegt. Sämtliches Personal, das auf dem Vorfeld eines Flughafens oder an den Sicherheitskontrollen arbeitet oder mit einem Flugzeug in Berührung kommt, muss sich einer Zuverlässigkeitsüberprüfung unterziehen. Sicherheitsrelevante Themen haben bereits in der Ausbildung des Luftfahrtpersonals einen hohen Stellenwert. So müssen bspw. Piloten ihre Lizenzen durch Flugstunden und Simulatortrainings erhalten, Fluglotsen ebenfalls ihre Lizenzen erneuern. Die medizinische Tauglichkeit des fliegenden Personals und der Fluglotsen wird regelmäßig überprüft. Auch sind die Flugdienst- und Ruhezeiten insbesondere hinsichtlich der Sicherheitsanforderungen behördlich festgelegt.

Wie wird Sicherheit im Luftverkehr überwacht?

Luftverkehr findet vor allem grenzüberschreitend statt, deswegen sind auch die Sicherheitsregeln für Fluggesellschaften und Flughäfen international abgestimmt. Hierfür ist die ICAO verantwortlich. Sie entwickelt verbindliche Standards und Empfehlungen („SARPS“) für eine sichere und effiziente Organisation des Luftverkehrs. Die europäische Luftsicherheitsbehörde EASA und in Deutschland das

LBA sowie die Luftsicherheitsbehörden der Länder überwachen dann mit sog. „Audits“ die Einhaltung dieser Regeln.

Für alle am Flugbetrieb beteiligten Unternehmen ist ein Safety Management System (SMS) vorgeschrieben. Das Sicherheitsmanagement, das im jeweiligen Einzelfall von den Behörden genehmigt werden muss, lenkt und koordiniert alle Sicherheitsaktivitäten des jeweiligen Unternehmens. Dazu zählt auch ein kontinuierliches Risikomanagement

Sicherung der Flughafeninfrastruktur

Flughäfen stellen sicher, dass sicherheitsrelevante Bereiche wie bspw. das Vorfeld vor unbefugtem Zugang gesichert sind. Hierzu sind sie gemäß ihrer Eigensicherungspflichten verpflichtet. Diese Prozesse werden gemeinsam mit den Behörden entwickelt und überwacht. Um die Sicherheit des Luftverkehrs zu gewährleisten, sind zusätzlich Alarmketten etabliert, die die Polizei, den Flughafenbetreiber und die Flugsicherung sofort bei einem unbefugten Eindringen alarmieren. So wird sichergestellt, dass niemand zu Schaden kommt und eingedrungene Personen schnell und sicher festgesetzt werden können. Diese Mechanismen werden regelmäßig und anlassbezogen überprüft und angepasst.

Passagier- und Gepäckkontrollen

Alle Personen sowie Waren müssen vor dem Zugang in den Sicherheitsbereich des Flughafens eine Sicherheitskontrolle passieren. Dabei wird auf Sprengstoff und andere gefährliche Gegenstände hin überprüft. Bei diesen Kontrollen handelt es sich um Sicherheitsmaßnahmen, die bundeseinheitlich durchgeführt werden müssen. Ebenfalls einheitliche Vorgaben gibt es bei den Anforderungen an das Kontrollpersonal und die Sicherheitstechnik, um identische Sicherheitsstandards zu schaffen. Auch das Aufgabepäck wird kontrolliert, bevor es in das Flugzeug eingeladen werden kann.

Sicherheit im Luftraum

Fluglotsen überwachen alle Flüge vom Start bis zur Landung und sorgen auf der gesamten Flugstrecke dafür, dass die Maschinen immer ausreichend Sicherheitsabstand zueinander haben. Die Piloten navigieren nach ihren Anzeigen im Cockpit und richten sich nach den Anweisungen der Fluglotsen. Alle sicherheitsrelevanten Systeme der Flugsicherung sind mehrfach redundant ausgelegt.

Flugunfalluntersuchung

In der Luftfahrt wird jedes Unglück, jeder Beinahe-Unfall und jede Unregelmäßigkeit gemeldet und genauestens untersucht. Wenn die Ursachen ermittelt sind, werden die geeigneten Schlüsse daraus gezogen. Diese effektive Fehlerkultur trägt dazu bei, die Sicherheit im Luftverkehr stetig zu verbessern. Insbesondere auch dadurch konnte das hohe Sicherheitsniveau erreicht werden.

Neue Herausforderungen

Zur Sicherheitskultur im Luftverkehr gehört es auch, neue Herausforderungen ständig im Blick zu haben. Dazu zählt bspw. das unbemannte Fliegen. Hierfür wurden in den vergangenen Jahren Regeln aufgestellt, um die neue Technologie sicher in den Luftraum zu integrieren und klar zu regeln, dass Drohnen oder Flugtaxis den Flugbetrieb nicht stören oder gefährden.

Ausgelöst durch Störmaßnahmen illegaler Drohnen hat der Bund jüngst ein Maßnahmenpaket beschlossen, mit dem kritische Infrastrukturen wie Flughäfen mit modernen, integrierten Detektions- und Abwehrsystemen gegen Drohnen geschützt werden sollen. Zugleich plant der Bund die Einrichtung eines nationalen Drohnenabwehrzentrums, das die technische und operative Kompetenz bündelt.

Über den BDL

Der BDL vertritt seit 2011 die gemeinsamen Interessen der deutschen Luftverkehrswirtschaft. Mitglieder des Verbandes sind Fluggesellschaften, Flughäfen, die Deutsche Flugsicherung und weitere Leistungsanbieter im deutschen Luftverkehr. Die Mitgliedsunternehmen und ihre Töchter beschäftigten 2022 weltweit über 150.000 Mitarbeiter. Die deutsche Luftverkehrswirtschaft ermöglicht Mobilität für jährlich rund 220 Millionen Fluggäste (2024). In der Luftfracht werden in Deutschland jährlich zirka fünf Millionen Tonnen Fracht ein- und ausgeladen. Mit dem Transport von Außen-

handelswaren im Wert von rund 340 Milliarden Euro trägt die Luftfracht erheblich zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Deutschland bei.

Herausgeber:

Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V.
Haus der Luftfahrt / Friedrichstr. 79 / 10117 Berlin
Telefon: +49 30 520077-100

Verantwortlich:

Dr. Joachim Lang, Hauptgeschäftsführer

Mitarbeit an dieser Ausgabe:

Carola Scheffler, Pressesprecherin (Redaktionsleitung)
Frank Penner, Leiter Flugbetrieb, Technik und Safety

Stand: Januar 2026

Luftfahrt aktuell: Anmerkungen und Anregungen richten Sie bitte an presse@bdl.aero. Unter dieser Adresse können Sie sich auch für den Infodienst an- und abmelden.



www.bdl.aero