

Zwischenbericht

Unfall mit dem Heißluftballon der Type Schröder Fire Balloons G60/24,
am 16.11.2024, um ca. 14:43 Uhr UTC, Bereich „Steigäcker“ in Zitternberg,
Marktgemeinde Gars am Kamp, A-3571, Horn, Niederösterreich
GZ: 2025-0.926.052

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur,
Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Wien, 2025. Stand: 13. November 2025

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 der VO (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 + 1 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	9
1.5 Andere Schäden	9
1.6 Besatzung.....	9
1.6.1 Pilot	9
1.7 Luftfahrzeug.....	10
1.7.1 Bord Dokumente.....	10
1.8 Durchgeführte Untersuchungsschritte	11
1.9 Geplante Untersuchungsschritte.....	11
2 Sicherheitsprobleme.....	12

Einleitung

Im Zuge des Landevorgangs setzte der Ballonkorb beim ersten Bodenkontakt stark auf, sodass eine Passagierin mehrere Knochenbrüche erlitt. Die weiteren sechs Passagiere sowie der Pilot und ein Crewmitglied wurden dabei nicht verletzt. Nachdem der Pilot das Smart Vent vollständig öffnete, setzte der Ballonkorb ein weiteres Mal auf und kam nach der zweiten Bodenberührungen ca. 70 m nördlich nächst einem Waldstück zum Stillstand.

Der Bereitschaftsdienst der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes Verkehrsbereich Zivilluftfahrt wurde am 16. November 2024 um ca. 14:59 Uhr UTC von der Such- und Rettungszentrale der Austro Control GmbH (ACG) über den Vorfall informiert. Gemäß Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 wurde eine Sicherheitsuntersuchung des Unfalles eingeleitet.

1 Tatsachenermittlung

1.1 Beteiligtes Luftfahrzeug

Betreiber:	Gewerbliches Ballonunternehmen
Luftfahrzeughersteller:	Theo Schroeder Fire Balloons GmbH
Type/Modell:	G60/24
Luftfahrzeugart:	Heißluftballon
Staatszugehörigkeit:	Österreich
Unfallort:	3571 Zitternberg
Koordinaten (WGS84):	Erste Bodenberührung: N 48° 35'23.44'', E 015° 39'54.58'' Zweite Bodenberührung: N 48° 35'24.07'', E 015° 39'54.41'' Endlage: N 48° 35'26.09'', E 015° 39'53.89''
Datum und Zeitpunkt:	16. November 2024, ca. 14:43 Uhr
Flugphase:	Landung
Startflugplatz:	Krems Gneixendorf, LOAG

1.2 Hergang

Flugverlauf und Unfallhergang wurden aufgrund der Aussagen der Passagiere sowie des Piloten und des Crewmitgliedes, in Verbindung mit den Erhebungen der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes und der örtlichen Polizeiinspektion wie folgt rekonstruiert:

Am 16. November 2024 startete der Pilot um ca. 13:15 Uhr mit sieben Passagieren und einem Crewmitglied vom Flugplatz Krems Gneixendorf (LOAG) zu einer Ballonfahrt in Richtung Wachau. Die Fahrt verlief anfangs ruhig mit durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeiten von ca. 12 km/h, laut Aussage des Piloten, perfekten Bedingungen und Sichtweiten. Nach einer geplanten Fahrtdauer von ca. einer Stunde hielt der Pilot Ausschau nach einem geeigneten Landeplatz. Kurze Zeit darauf entdeckte der Pilot eine geeignete Wiese südlich des Ortes Gars am Gamp. Aufgrund der Windrichtung trieb der Ballon genau auf diese hin, sodass der Pilot in ca. 2100 ft begann, den Landevorgang einzuleiten. Über diesen Vorgang informierte der Pilot die sieben Passagiere, welche sich in zwei getrennten Fahrgasträumen befanden. Dabei teilte er ihnen mit, dass sie sich

bereithalten sollen und alle losen Gegenstände wegräumen sollen. Dies wurde durch die Flugbegleiterin überprüft. Etwas später, als sich der Ballon bereits mit ca. 1,2 m/s im Sinkflug befand, informierte der Pilot alle Insassen ein zweites Mal. Dabei teilte er ihnen mit, dass sie sich an den vorgesehenen Schlaufen festhalten und die Knie leicht zu beugen sollen. Nachdem der Ballon mittels Drehventilen richtig positioniert war und die Landung kurz bevorstand, bemerkte der Pilot, dass die Landung etwas „härter“ ausfallen würde. Dies wurde ebenfalls den Passagieren mit den Worten „es wird etwas holpriger“ kommuniziert. Bei einer Sinkgeschwindigkeit von ca. 0,8 m/s öffnete der Pilot das Smart Vent zur Hälfte und der Ballon setzte um ca. 14:42:30 mit ca. 15 km/h Vorwärtsfahrt auf dem Untergrund auf. Dabei neigte sich der Ballonkorb leicht und hob kurz darauf wieder ab. Unmittelbar zugleich rief eine Passagierin, dass eine Person am Boden liege und verletzt sei. Daraufhin öffnete der Pilot in einer Höhe von ca. 1 m über Grund um ca. 14:42:45 den Smart Vent vollständig. Der Ballon setzte daraufhin ca. 20 m entfernt der ersten Bodenberührung am Untergrund mit ca. 6 km/h auf. Der Ballon schliff noch ca. 70 m am Boden weiter bis dieser an dem an das Feld angrenzenden Wald zum Stillstand kam. Der Ballonkorb blieb aufrecht stehen, die Ballonhülle verfang sich in den Bäumen. Kurze Zeit darauf wurde durch die Flugbegleiterin die Rettungskette aktiviert, der Pilot nahm zur gleichen Zeit die Gasschläuche des zuvor abgedrehten Brenners von den Gasflaschen.

Sechs Passagiere, der Pilot und die Flugbegleiterin konnten den Ballonkorb selbstständig verlassen. Eine Passagierin konnte den Korb nicht selbstständig verlassen und musste durch die eintreffende NAH (Notarzthubschrauber) Besatzung medizinisch versorgt und in das Landesklinikum Horn-Allensteig verbracht werden.

1.3 Personenschäden

Tabelle 1 Personenschäden

Verletzungen	Besatzung	Passagiere	Andere
Tödliche			
Schwere		1	
Keine	2	6	

1.4 Schäden am Luftfahrzeug

An der Ballonhülle entstand geringer Schaden. Am Korb entstand kein Schaden.

1.5 Andere Schäden

Keine

1.6 Besatzung

1.6.1 Pilot

Alter: 49 Jahre
Art des Zivilluftfahrerscheines: BPL; ausgestellt durch den Österreichischen Aero Club am 11.12.2019
Berechtigungen: Grundberechtigung eingeschränkt auf Heißluftballone (Gruppe A und Gruppe B)
Lehrberechtigung: keine
Sonstige Berechtigungen: HAB, TETH, COOP
Gültigkeit: Am Unfalltag gültig

Überprüfungen (Checks):

Medical check: Medical Class 2 ausgestellt am 16.01.2024
OPC: durchgeführt am 20.09.2023

Gesamtflugerfahrung

(inkl. Unfallflug): 316:15 Stunden
davon in den letzten 90 Tagen: 39:03 Stunden
davon in den letzten 30 Tagen: 02:48 Stunden
davon in den letzten 24 Stunden: 01:20 Stunden
Flugerfahrung auf der Unfalltype: 62:08 Stunden 52 Fahrten (inkl. Unfallfahrt)

1.7 Luftfahrzeug

<u>Luftfahrzeugart:</u>	Heißluftballon
<u>Ballonhülle:</u>	
Hersteller:	Theo Schroeder Fire Balloons GmbH
Inhaber der Musterzulassung:	Pasha Balloons d.o.o., Slowenien
Type Certificate:	BA.016
Type:	G60/24
Baujahr:	2023
Gesamtbetriebsstunden:	48:18 h
Rauminhalt:	6000 m ³ / 211.88 ft ³
Ausstattung:	Parachute System und Schnellentleerung
MTOM:	1890 kg
Mindestlandemasse:	930 kg

<u>Brenner:</u>	
Hersteller:	Schröder Fire Balloons GmbH
Type:	FB-7 (Triplebrenner)
Type Certificate:	BA.016
Baujahr:	2023

<u>Korb:</u>	
Hersteller:	Schröder Fire Balloons GmbH
Modell:	Passagierkorb VIII/9
Type Certificate:	BA.016
Maximale Zuladung:	1065 kg
Baujahr:	2023

<u>Treibstofftanks:</u>	
Hersteller:	Kubicek Factory s r. o. LPG
Modell:	KB 85L – 55120.0

1.7.1 Bord Dokumente

Eintragungsschein:	ausgestellt am 26.06.2023 von Österreichischer Aero-Club FAA
Lufttüchtigkeitszeugnis:	ausgestellt am 19.07.2023 von Austro Control GmbH

Bescheinigung über die Prüfung**der Lufttüchtigkeit:**

ausgestellt am 05.07.2024 von CAO Unternehmen

Versicherung:gültig von 01.03.2024 bis 01.03.2025, am Unfalltag
gültig**Bewilligung für eine****Luftfahrzeugfunkstelle:**

ausgestellt am 03.05.2023 vom Fernmeldebüro

1.8 Durchgeführte Untersuchungsschritte

- Erhebung aller relevanten Informationen zum Vorfall

1.9 Geplante Untersuchungsschritte

- Erstellung des Abschlussberichtes

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