

Zwischenbericht

Unfall mit dem Ballon der Type Schroeder Fire Balloons G 45/24,
am 14.10.2024, um ca. 05:20 Uhr UTC, bei Stift Zwettl, A-3910, Zwettl,
Niederösterreich
GZ.: 2025-0.783.344

Impressum

Medieninhaber, Verleger und Herausgeber:

Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur,
Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes, Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Wien, 2025. Stand: 10. Oktober 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 + 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.

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 Beteiligte Luftfahrzeuge/Beteiligtes Luftfahrzeug	7
1.2 Hergang.....	7
1.3 Personenschäden.....	9
1.4 Schäden am Luftfahrzeug	9
1.5 Besatzung.....	9
1.5.1 Pilot/in.....	9
1.6 Luftfahrzeug.....	10
1.6.1 Borddokumente	10
1.7 Durchgeführte Untersuchungsschritte	10
1.8 Geplante Untersuchungsschritte.....	10
2 Sicherheitsprobleme.....	11

Einleitung

Der Bereitschaftsdienst der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes Verkehrsbereich Zivilluftfahrt wurde am 14. Oktober 2024 um 16:19 Uhr per E-Mail via ECCAIRS über den Vorfall informiert.

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

1 Tatsachenermittlung

1.1 Beteiligtes Luftfahrzeug

Betreiber und Halter:	Privatperson (Pilot)
Inhaber d. Musterzulassung:	Pasha Balloons d.o.o., Slowenien
Ballonhersteller:	Theo Schroeder fire balloons GmbH, Deutschland
Musterbezeichnung:	G 45/24
Luftfahrzeugart:	Heißluftballon
Staatszugehörigkeit:	Österreich
Unfallort:	Startplatz nahe Stift Zwettl
Koordinaten (WGS84):	48° 37' 4,60" N - 015° 11' 47,47" O
Ortshöhe über dem Meer:	539 m
Datum und Zeitpunkt:	14.10.2024, um ca. 05:20 Uhr UTC
Flugphase:	Stehend am Boden (vor der Ballonfahrt)

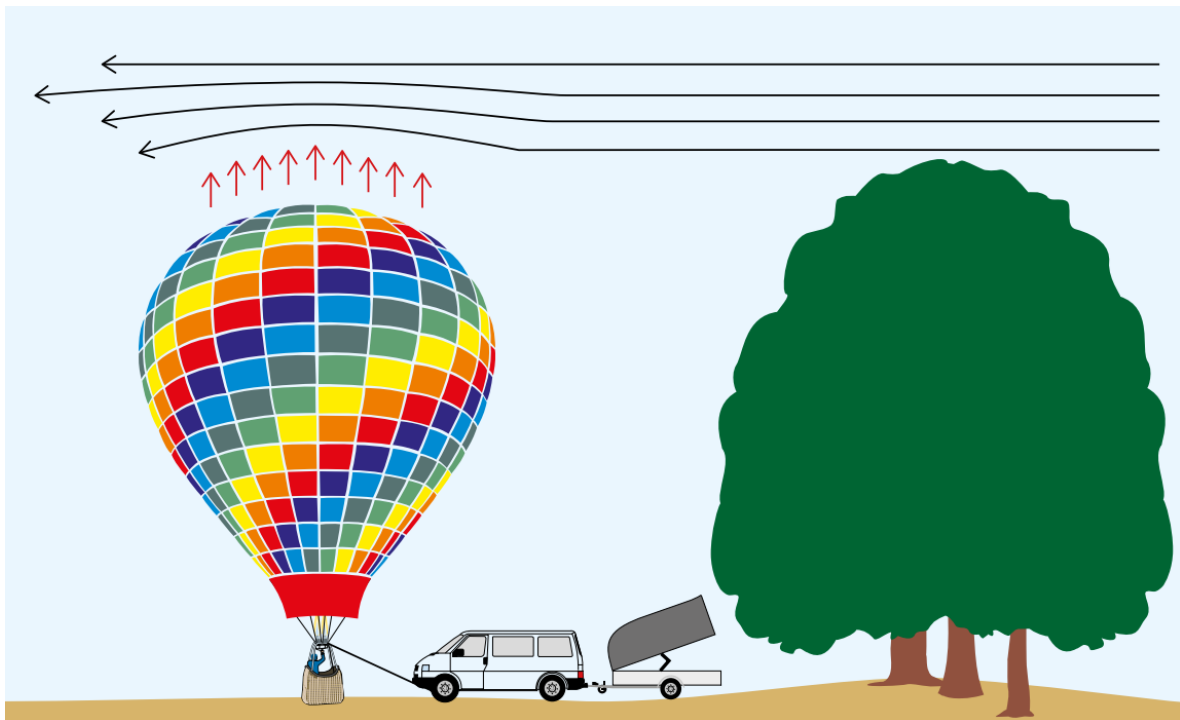
1.2 Hergang

Der Unfallhergang wurden aufgrund der Aussagen des Piloten, in Verbindung mit den Erhebungen der Austro Control GmbH und der Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes wie folgt rekonstruiert:

Am 14. Oktober 2024 war vom Piloten eine Ballonfahrt mit Passagieren geplant. Der Ballon wurde auf einem Startplatz etwa 200 m westlich des Stifts Zwettl aufgerüstet.

Dabei wurde der Startplatz hinter einer Baumreihe gewählt, was zu einer leeseitigen Windabdeckung führte. Die Windverhältnisse galten laut Einschätzung des Piloten als geeignet für die Durchführung einer Ballonfahrt.

Abbildung 1 Schematische Darstellung des Startplatzes



Quelle: Austro Control GmbH

Der Ballon war nach dem Befüllen durch ein Fesselseil mit dem Verfolgerfahrzeug gesichert, um ein unbeabsichtigtes Abheben zu verhindern. Zusätzlich befand sich ein Ballonhelfer außen am Korbrand, um durch sein Körpergewicht das System zusätzlich zu beschweren. Der Pilot oder weitere Personen befanden sich nicht am oder im Korb.

Während des routinemäßigen Parachute-Checks (Kontrolle des oberen Ventilsystems) entwickelte der Ballon kurzzeitig Auftrieb und hob leicht ab. Der Ballonhelfer, der sich außen am Korbrand befand, wurde dadurch rückwärts vom Korb weggeschleudert und stürzte zu Boden. Dabei zog sich der Ballonhelfer eine Rückenverletzung (Wirbelbruch) zu.

Im Korb befanden sich zu diesem Zeitpunkt kein zusätzlicher Ballast, der ein ungewolltes Abheben hätte verhindern oder erschweren können.

Die Ballonfahrt wurde in weiterer Folge nicht angetreten.

1.3 Personenschäden

Tabelle 1 Personenschäden

Verletzungen	Besatzung	Passagiere	Andere
Tödliche	0	0	0
Schwere	0	1	0
Keine	1	0	

1.4 Schäden am Luftfahrzeug

Der Ballon blieb unbeschädigt.

1.5 Besatzung

1.5.1 Pilot/in

Alter: 48 Jahre
Art des Zivilluftfahrerscheines: BPL (Balloon Pilot Licence)
Muster/Typenberechtigung: HAB (Hot-Air Balloon)
Lehrberechtigung: Keine
Gültigkeit: Ausgestellt vom Österreichischen Aeroclub am 31.01.2012, am Unfalltag gültig

Überprüfungen (Checks):

Medical check: Class 2 / LAPL, ausgestellt am 11.03.2024, am Unfalltag gültig

Gesamtflugerfahrung

(inkl. Unfallflug): 1544:15 Stunden
davon in den letzten 90 Tagen: 48:50 Stunden
davon in den letzten 30 Tagen: 15:20 Stunden
davon in den letzten 24 Stunden: 0 Stunden

1.6 Luftfahrzeug

Luftfahrzeugart:	Heißluftballon
Inhaber der Musterzulassung:	Pasha Balloons d.o.o., Slowenien
Hersteller:	Theo Schroeder fire balloons GmbH, Deutschland
Herstellerbezeichnung:	G 45/24
Baujahr:	2018
Luftfahrzeughalter:	Privatperson
Gesamtbetriebsstunden:	1100:45 Stunden
Landungen:	793

1.6.1 Borddokumente

Eintragungsschein:	ausgestellt am 23.07.2018 von Austro Control GmbH
Lufttüchtigkeitszeugnis:	ausgestellt am 16.08.2018 von Austro Control GmbH
Bescheinigung über die Prüfung der Lufttüchtigkeit (ARC):	ausgestellt am 19.07.2024 von CAO-Betrieb (Combined Airworthiness Organisation)
Bewilligung für eine Luftfahrzeugfunkstelle:	ausgestellt am 08.01.2018 von Fernmeldebüro für Wien, Niederösterreich und Burgenland

1.7 Durchgeführte Untersuchungsschritte

- Erhebung aller relevanter Informationen zum Vorfall
- Thematisierung der Sicherheitsproblematik mit dem Piloten und der Aufsichtsbehörde Austro Control GmbH

1.8 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

Die Sicherheitsproblematik im Zuge des Parachute-Checks wurde seitens des Piloten und Austro Control GmbH erkannt und Verbesserungsmaßnahmen gemeinsam erarbeitet, die dazu beitragen, zukünftig das Risiko des Abhebens im Zuge des Parachute-Checks zu minimieren und somit Verletzungen zu verhindern.

Dazu zählen die folgenden Abhilfemaßnahmen, welche durch die Austro Control genannt wurden:

- Zukünftig ist sicherzustellen, dass sich bereits alle Passagiere im Korb befinden, bevor der Parachute-Check durchgeführt wird. Dies dient der wirksameren Vermeidung eines unbeabsichtigten Abhebens des Ballons durch ausreichenden Ballast im Korb.
- Die Crew wurde gezielt auf die potenziellen Gefahren eines unbeabsichtigten Abhebens beim Parachute-Check hingewiesen. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf der Vermeidung körperlicher Beschwerung des Korbes von außen, um Verletzungsrisiken zu minimieren.

Zudem wurden die Lehren aus dem Vorfall im Zuge der Sicherheitskonferenz (SIKO) 2025 mit einer breiteren Zielgruppe geteilt:

- Der Vorfall wurde im Rahmen der Sicherheitskonferenz 2025 thematisiert, um das Bewusstsein für derartige Risiken innerhalb der Ballonfahrergemeinschaft zu schärfen.
- Ein entsprechender Hinweis wurde in der vorgetragenen Bildschirmpräsentation dokumentiert und wird als Schulungs- und Diskussionsgrundlage verwendet.

Sicherheitsuntersuchungsstelle des Bundes

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

+43 1 711 62 65-0

fus@bmimi.gv.at

bmimi.gv.at/sub