

Wie Piloten gegen den Hagel anfliegen

29. Juni 2025,
9:14 Uhr



© Jürgen Fuchs

Martin Liska (li.) und Günter Reiter machen sich in Thalerhof bereit zum Abflug. Von Westen und Norden zieht Gewitter auf

Reportage. Wo andere Piloten einen großen Bogen machen, müssen sie möglichst nah ran: Mit dabei bei der Einsatzvorbereitung der Steirischen Hagelabwehrgenossenschaft am Flughafen Graz-Thalerhof.

Donnerstag, 13.30 Uhr. „Bissl Stress heute“. Josef Mündler (73) presst das Handy ans Ohr und winkt die formelle Begrüßung ab. Schon wieder ein Anruf. „Hi Toni“, sagt er, während er in die Einsatzzentrale huscht. „Stell den Bus unters Dach, es wird heute schlimm“. Eine Stunde vorher kam der AT-Alert auf die steirischen Handys: „Behördliche

Gefahreninformation Steiermark – Extremwetterereignis“! Im Grazer Becken erwartet man Hagel, Sturm und Gewitter ab 15 Uhr. „In der Langzeitaufzeichnung ist der 26. Juni der schlimmste Tag im Jahr. 1982 war es der Schlimmste der Aufzeichnungen“, erklärt Mündler, der seit 1987 für die Hagelabwehr fliegt – mittlerweile nur noch als Ersatzpilot, weil er auch als Geschäftsführer der Steirischen Hagelabwehrgenossenschaft viel um die Ohren hat.

Die Genossenschaft feiert heuer [ihr 70-jähriges Jubiläum](#). 123 Mitglieder – überwiegend steirische Gemeinden – zählt man heute und schützt ein Gebiet mit rund 357.000 Hektar vor zerstörerischem Hagel. Von der Einsatzzentrale beim Flughafen Graz-Thalerhof aus werden fünf einmotorige Propellermaschinen vom Typ Cessna 182 koordiniert. Sie stehen je nach Bedarf in Graz oder Fürstenfeld bereit. Ein Pool aus 10-12 Piloten besetzt die Einsatztage zwischen Mai und September. In der Steiermark zählt man jährlich etwa 37 Hageltage pro Jahr. Letztes Jahr kam man auf 290 Einsätze.

Josef Mündler, passionierter Privatpilot und pensionierter Diplomkrankenschwäger, leitet die Genossenschaft © Jürgen Fuchs

Modernster Wetterradar in ganz Europa

14 Uhr. Einsatzleiter Satyanarayana Tani betritt den Einsatzraum. Der Wissenschaftler an der TU Graz sei einer der gefragtesten Männer für Hagelabwehr-Einsätze, sagt Chef Mündler. Tani fährt seine Computer hoch – vor ihm flackern vier Bildschirme, direkt verbunden mit dem eigenen, in Übelbach positionierten Wetterradar. Angeblich der modernste Europas, liefert er seit 2003 Echtzeitdaten im 30 Sekunden-Takt. Schwarze Relief-Karten der Steiermark sind zu sehen, darauf bewegen sich bunte Pixel. „Die Gewitterzellen“, sagt Tani. Das Grazer Becken und die Süd- und Südoststeiermark überzieht ein Gitternetz: 63 Quadranten markieren das Operationsgebiet. „Wobei ganz im Süden fliegen wir nicht, das ist das Gebiet der Südflug“, sagt der Meteorologe. Die „Südflug“ ist die Konkurrenz in der Steiermark. Im September letzten Jahres bekam sie den Zuschlag für die Hagelabwehr der Stadt Graz, [während die Hagelabwehrgenossenschaft gekündigt wurde](#). Groß kommentieren will das Geschäftsführer Mündler nicht.

Mündler, grauer Bart, blaues Polo-Shirt, kurze Hose mit Sandalen und auffallend helle Augen spricht lieber über sein Team oder über die herausragende Technik, die bei der Steirischen Hagelabwehr eingesetzt werde. „Allesamt Techniker, allesamt Tüftler. Ich arbeite mit großartigen Leuten. Das ist mein ganzer Stolz hier“, sagt der 73-Jährige. Was die Technik angehe, da sei man Vorreiter und Vorbild in ganz Europa.

Dr. Satyanarayana Tani koordiniert die Piloten vom Einsatzraum in Feldkirchen aus ©
Jürgen Fuchs

Violett-rote Gewittertürme – heute laut Radar 14-15 Kilometer hoch – schieben sich nordwestlich von Graz langsam über den Bildschirm. Heute scheint es starke Zellen und auch heftige Aufwinde zu geben. „Wir beobachten ganz genau, wann sich die Zellen unserem Einsatzgebiet nähern und wie sie sich entwickeln. Erst wenn Hagel droht, starten wir den Einsatz“, sagt Tani. Ein Pilot sei am Flughafen bereits bereit abzuheben. Zurzeit sei es „still not interesting“, sagt Tani, der ursprünglich aus Indien stammt und nur Englisch spricht.

Bunte Pixel schieben sich über den Bildschirm: Die Gewitterzellen © Edler

Die Flugzeuge der Steirischen Hagelabwehrgenossenschaft müssen zeitlich und räumlich nah ran ans Geschehen. An der Außenwand sind eigens entwickelte Generatoren angebracht, die ein Silberjodid-Azetongemisch bei rund 1200 °C verdampfen. Das Gemisch wirkt nur rund 20 Minuten lang und am besten unter minus fünf Grad. Die Strategie: Der Pilot muss möglichst nah unterhalb der Wolken fliegen, dort, wo es gute Aufwinde gibt und die Luft – mitsamt dem Silberjodid – in die Wolken gezogen wird. Das Silberjodid bewirkt, dass statt großen Hagelkörnern nur kleine zu Boden fallen – oder es nur regnet.

Video: Die 0-Grad-Grenze liegt heute in 4000 m Höhe

Hagelabwehr sucht Privatpiloten

14.15 Uhr. Violett-rote Pixel legen sich bedrohlich über die Quadranten 8 und 15. Tani greift zum Telefon: „Hallo Dalibor, bitte flieg in die 15er-Gegend“. Während die erste Cessna – „Kennung KGO, Baujahr 1967, unser bester Flieger“ – den Luftraum zwischen Übelbach und St. Michael

ansteuert, machen sich am Flughafen Thalerhof zwei weitere Piloten bereit: Martin Liska und Günter Reiter. Liska fliegt seit 15 Jahren Hagelabwehr-Einsätze, Reiter ist ein Anwärter. „Neue Piloten begleiten ein Jahr lang Einsätze“, erklärt Chef Mündler. Leider fehlt der Nachwuchs. Die Genossenschaft sei laufend auf der Suche nach neuen Privatpiloten. „Es macht Spaß“, sagt Liska. Man fühle sich wie ein Feuerwehrmann, „wie Grisu“. Aber heute werde es sicher länger dauern. Und wird es gefährlich sein? „Dass es oben rumpelt ist klar“, beteuert er. Für die erfahrenen Piloten sei das aber kein Problem. Josef Mündler meint: „Ich habe Familienväter, die wollen am Abend wieder daheim sein.“ Dabei ist der letzte Unfall gar nicht so lange her: Im Jahr 2020 ist einer ihrer Hagelabwehr-Flieger in Hochgöbnitz (Bezirk Voitsberg) abgestürzt. [Die Piloten überlebten schwer verletzt.](#)

Martin Liska zeigt den Generator, der außen an der Cessna 182 montiert ist © Jürgen Fuchs

Martin Liska ist heute der Pilot in der „Delta Juliett Mike“ © Jürgen Fuchs

14.45 Uhr. Die Sonne brennt gnadenlos auf die Landebahn. Liska und Reiter schieben die blau-weiße Cessna aus dem Hangar. Es ist das jüngste Baby der Flotte, Baujahr 1972, Kennzeichen OE-DJM – Delta Juliett Mike. „Ein Wunschkennzeichen“, sagt Josef Mündler und lacht. Im Inneren riecht es wie in einem Oldtimer, nach Leder und Metall. Wenn die Türe zuknallt, hört es sich an wie bei einem alten VW Käfer. Ein Tablet zeigt den Piloten live die Wetterdaten vom Boden an. Ebenso sendet die Cessna Daten zurück zu Tani. „Eine fliegende Wetterstation“, sagt Mündler stolz. Eine silberne Konsole zwischen den beiden Sitzen dient der einfachen Steuerung des Generators. „Der Flugplan ist da“, bemerkt der Pilot plötzlich. Er und sein Co-Pilot verschwinden in der Cessna. Mit ohrenbetäubendem Brummen hebt Delta Juliett Mike von der Graspiste ab – ja, die gibt es auch in Thalerhof – und nimmt Kurs auf die

Gewitterwolken.

Video: Josef Mündler erklärt den Einsatz

15 Uhr. In der Einsatzzentrale verfolgt Dr. Tani einen weißen Strich am Bildschirm. Es ist die Cessna OE-DJM von Martin Liska, der über Funk mitteilt: „DJM steigt auf 5000 Fuß“. Dr. Tani antwortet: „Bitte fliegt weiter nach 15/16“. Josef Mündler und er studieren die Wetterkarte und beraten sich. „Es zieht wohl im Norden vorbei“, sagt Mündler schließlich. Es bleibt weniger dramatisch als befürchtet – doch die Saison hat erst begonnen.

Multimedia-Reportage

[Im Cockpit dabei: Unterwegs mit den Hagelflug-Piloten](#)