

Safety Letter 2025

zur Erhöhung der Flugsicherheit am Adolf Würth Airport
(EDTY – Verkehrslandeplatz Schwäbisch Hall)



INHALT

1. Vorwort	3
2. Flugsicherheit im Wandel der Zeit.....	3
3. Grundsätzliche Gedanken.....	5
4. Was ist neu?.....	6
4.1. Sprechfunk.....	6
4.2. Gemeinsame Regelungen des Flugbetriebs (EDTX/EDTY).....	8
5. Nachwort.....	9

1. VORWORT

Liebe Fliegerkameradinnen, liebe Fliegerkameraden,

als Betreiber des Adolf Würth Airport und als zertifizierte Flugsicherungsorganisation gem. Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 stellen nicht nur unsere Aufsichtsbehörden hohe Ansprüche an uns, die Flugplatz Schwäbisch Hall GmbH, sondern auch wir selbst sind stets bestrebt unseren Kunden eine maximal sichere Flugbetriebsumgebung und gleichzeitig einen freundlichen und exzellenten Service zu bieten. Am Adolf Würth Airport wird der Flugverkehrsdienst (ATS) „Aerodrome Flight Information Service“ (AFIS) vorgehalten. Als Verkehrslandeplatz (VLP) mit etablierten Instrumenten- An- und Abflugverfahren, an dem jedoch kein Aerodrome Control Service (ATC) durchgeführt wird, sind wir seit Jahren wiederholt der Flugplatz mit den meisten Flugbewegungen von Luftfahrzeugen, die nach Instrumentenflugregeln (IFR) betrieben werden. Auch unser Umfeld ist von sich stets ändernden Anforderungen geprägt, denen wir praxisnah begegnen.

Dieser Safety Letter soll nicht nur über Neuerungen informieren und auf betriebliche Besonderheiten hinweisen, sondern auch bestehendes Wissen bestmöglich auffrischen und grundsätzliche Themen der Luftfahrt behandeln.

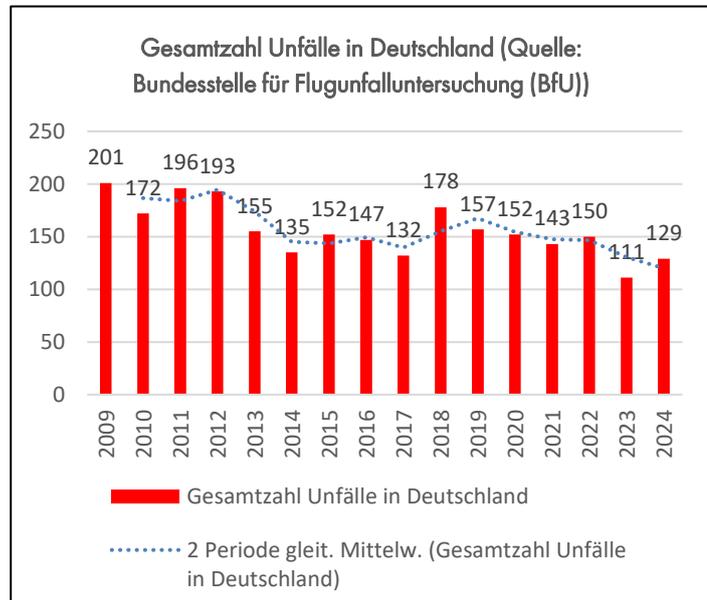
2. FLUGSICHERHEIT IM WANDEL DER ZEIT

Lassen Sie uns ein kurzes Gedankenspiel machen. Stellen Sie sich vor Sie könnten als Pilot zurück durch die Zeit reisen. Zehn, zwanzig, dreißig oder vierzig Jahre. Je weiter Sie kommen, desto umfangreicher werden Ihnen die Veränderungen zum heutigen Betrieb eines Luftfahrzeugs sichtbar und desto mehr erkennen Sie den innovativen Fortschritt und Sicherheitsgewinn, den sowohl technische Errungenschaften aber auch die Etablierung bestimmter Verfahren bewirkt haben. Jeder kennt Geschichten über Piloten, die im Cockpit rauchen und dieses Verhalten damit begründen, dass „ja gerade kein Kunde in Sichtweite wäre.“ Bekannt sind die Storys über jene Kapitäne, deren wichtigstes Gut es war gegenüber neuen Piloten festzuhalten, dass „auf dem Co-Pilotensitz bislang nur das Bordbuch oder die eigene Mütze gelegen hat.“ Aber ist derartiges in Zeiten von Redlichkeitskultur und Crew Resource Management noch zeitgemäß? All dies könnten Sie sich auf Ihrer Reise durch die Luftfahrtgeschichte durchaus fragen. Aber Ihnen fällt vielleicht auch auf, dass vieles in der Vergangenheit einfacher und unbürokratischer war, sodass Sie vielleicht der Auffassung sind, dass die alten Zeiten doch die besseren waren. Doch ist das wirklich so? Nun, eine Antwort auf diese Frage kann durchaus unterschiedlich ausfallen und hängt von vielen subjektiven Faktoren ab.

Lassen Sie uns daher einen kurzen gedanklichen Abstecher in die Welt der Kraftfahrzeuge machen. Steigen Sie auch heute noch so in Ihr Auto ein wie früher? Bestimmt. Gab es in den vergangenen Jahrzehnten signifikante Änderungen im Straßenverkehr, die zur Reduzierung von Personenschäden beitragen sollten oder beigetragen haben? Definitiv. Würden Sie heute noch guten Gewissens bei der vorherrschenden Verkehrslage auf deutschen Straßen in ein Fahrzeug ohne Gurt und ohne Airbag einsteigen? Ich unterstelle Ihnen mal, dass dies eher nicht der Fall ist. Zwar sind viele der

möglichen heutigen Assistenzsysteme in Kraftfahrzeugen eher Spielereien, doch vielleicht hat auch Sie der Abstandswarner schon einmal darauf aufmerksam gemacht, dass vor Ihnen gerade scharf gebremst wird. Stellen Sie sich selbst die Fragen: Ist das Autofahren heute sicherer? Hat es in früheren oder heutigen Zeiten mehr Spaß gemacht und ist es nicht auch so, dass die Führerscheinausbildung heute aus guten Gründen umfangreicher ist?

Aber kommen wir zurück zur Luftfahrt und werden wir kurz etwas statistisch. Die Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BfU), die in Deutschland die zuständige Stelle für die Ursachenfindung nach dem Auftreten von schweren Störungen und Flugunfällen ist, hat die nachfolgenden Zahlen der Grafik 1 für die Jahre 2009 bis 2024 veröffentlicht. Selbst in diesem verhältnismäßig kurzen Zeitraum ist ein Trend erkennbar. Dieser unterstreicht, dass das Luftfahrtumfeld objektiv betrachtet immer sicherer wird. Insbesondere die schweren und oft



Grafik 1: Gesamtunfallzahlen

tragischen Unfälle der weltweiten Luftfahrtgeschichte, die in dieser Form wahrscheinlich nicht mehr auftreten werden, haben zu dieser positiven Entwicklung beigetragen. Die Aufrechterhaltung und Verbesserung der betrieblichen Sicherheit am Adolf Würth Airport ist eines unserer Kernanliegen, sodass der kontinuierliche Prozess der Weiterentwicklung notwendig ist. Den damit verbundenen Herausforderungen stellen wir uns mit dem Ziel der Kundenzufriedenheit Tag für Tag. Um zu gewährleisten, dass entsprechende Erkenntnisse aus sicherheitsrelevanten Ereignissen gezogen werden können, betreiben wir ein sog. Safety Management System (SMS), das die Untersuchung derartiger Zwischenfälle durchführt und das darüber hinaus auch seitens des Gesetzgebers gefordert ist und von den Aufsichtsbehörden auditert wird.

Auch Sie, unsere Kunden, laden wir herzlich ein uns durch eine gute Zusammenarbeit zu unterstützen. Die Luftraumstruktur um Schwäbisch Hall herum ist zwar nicht komplex, doch auf engem Raum gibt es viele verschiedene Teilnehmer des Luftverkehrs, die sich mit sehr unterschiedlichen Flug- und Geschwindigkeitsprofilen durch den Luftraum bewegen. Jährlich verzeichnen wir etwa 30.000 Flugbewegungen, von denen ca. 6.000 durch Luftfahrzeuge entstehen, die nach IFR betrieben werden. Es ist eine große Errungenschaft, dass in der Luftfahrt heute so wenig schwere Unfälle passieren. Die Etablierung von SMS an z. B. Flughäfen und bei Flugbetrieben, kann als Mitgrund für diese positiven Entwicklungen betrachtet werden. Die Flugplatz Schwäbisch Hall GmbH unterstützt dies daher ausdrücklich und begrüßt jede Beteiligung, auch externer Personen, am SMS sehr.



QR-Code 1: Ereignismeldung

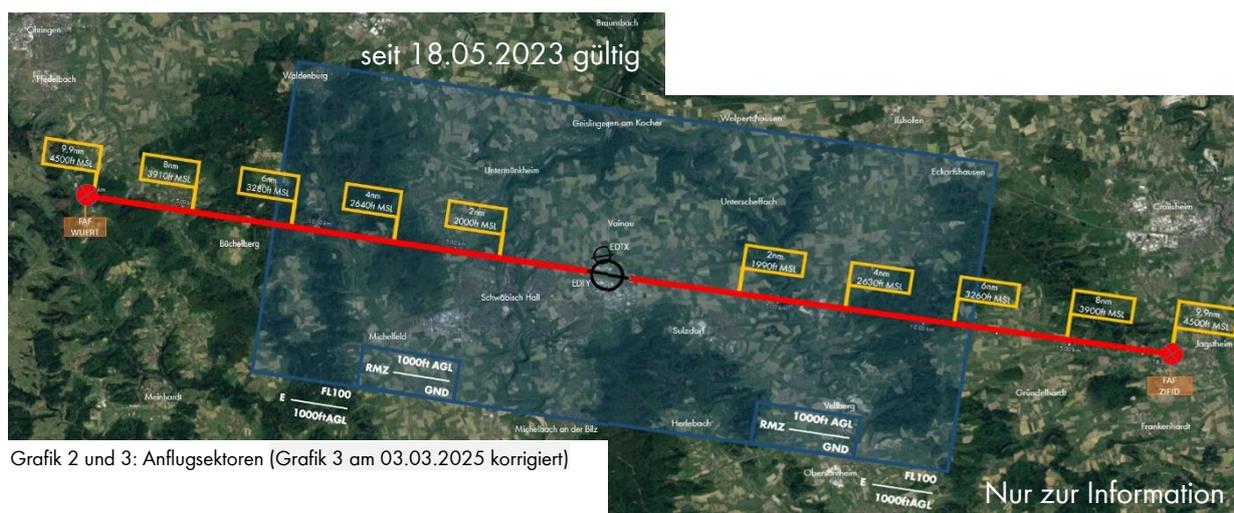
Unser Formular zur Ereignismeldung und damit zur Teilhabe an der Sicherheitsarbeit der Flugplatz Schwäbisch Hall GmbH finden Sie auf unserer Website. Klicken Sie dazu auf den nachfolgenden Link oder scannen Sie den QR-Code in diesem Kapitel:

https://www.edty.de/de/airport/pilot_information/safety_letter/safetymanagement.php

3. GRUNDSÄTZLICHE GEDANKEN

Bevor wir zu den Neuerungen kommen, möchten wir ein paar grundsätzliche Gedanken mit Ihnen teilen, die am Adolf Würth Airport und dem umgebenden Luftraum stets Beachtung finden sollten.

In den vergangenen Jahren fiel im Rahmen der Sicherheitsarbeit unseres Safety Managements auf, dass ursächliche oder mitwirkende Beiträge zu sicherheitsrelevanten Ereignissen häufig auf eine nicht ausreichende Flugplanung, die Handlungen eines Piloten und auch eine missverständliche Kommunikation zwischen den beteiligten Stellen zurückgeführt werden konnten. Zwar können wir in diesem Zusammenhang nicht auf konkrete Ereignisse eingehen, jedoch möchten wir am Ende dieses Kapitels eine grundsätzliche Empfehlung an alle Piloten aussprechen.



Grafik 2 und 3: Anflugsektoren (Grafik 3 am 03.03.2025 korrigiert)

Betrachten wir die Luftraumstruktur um den Adolf Würth Airport herum etwas genauer. Auffällig ist, dass die am Adolf Würth Airport etablierte Radio Mandatory Zone (RMZ) lediglich einen Teil des Endanflugs für Luffahrzeuge, die nach IFR betrieben werden, abdeckt. Damit verbunden muss der Pilot eines solchen Luffahrzeugs damit rechnen, dass ihm und der Bodenfunkstelle unbekannter Verkehr während seines An- oder Abflugs den eigenen Flugweg kreuzt und er keine Möglichkeit hat mit diesem Verkehr eine funkbasierte Interaktion durchzuführen. Im Luftraum „Golf“, der um die RMZ des Adolf Würth Airports herum verläuft und innerhalb des abgesenkten Luftraums „Echo“ darüber, besteht für nach Sichtflugregeln (VFR) betriebene Luffahrzeuge keine Verpflichtung eine bestimmte Frequenz zu monitoren oder eine Zweiwegfunkverbindung herzustellen. Bei Flügen innerhalb der RMZ (Luftraum „Golf“) und damit im Zuständigkeitsbereich der AFIS-Stelle, muss der Pilot gem. DVO (EU) Nr. 923/2012 SERA.6005 „bei Flügen nach Sichtflugregeln (...) und Flügen nach Instrumentenflugregeln, die in Teilen von Lufträumen, (...) die von der zuständigen Behörde zur Zone

mit Funkkommunikationspflicht (RMZ) erklärt wurden,(...)“ eine „(...) dauernde Hörbereitschaft auf dem entsprechenden Kanal für den Flugfunk-Sprechfunkverkehr (...)“ aufrechterhalten „(...) und erforderlichenfalls eine Zweiweg-Funkverbindung (...)“ herstellen. Ferner hat der Pilot vor „dem Einflug in eine Zone mit Funkkommunikationspflicht (...) auf dem entsprechenden Funkkommunikationskanal eine Erstmeldung zu machen, die die Kennung der gerufenen Station, das Rufzeichen, das Luftfahrzeugmuster, den Standort, die Höhe, die Flugabsichten (...) enthält.“

Folgende Empfehlungen möchten wir daher gerne an Sie aussprechen:

- *Denken Sie an die korrekte Flugvorbereitung und informieren Sie sich vor Flugbeginn so ausführlich wie nötig über die Gegebenheiten an Ihrem Start- und Zielflugplatz und auch an Flugplätzen, die auf Ihrer Route liegen.*
- *Schalten Sie Ihren Transponder ein und monitoren Sie, wenn möglich, im Falle von Vorbeiflügen an der RMZ Schwäbisch Hall die Frequenz von SCHWÄBISCH HALL INFORMATION. Dank der Nutzung eines zertifizierten Luftlagedarstellungssystems kann es vorkommen, dass unsere AFIS-Spezialisten Sie ansprechen und Ihnen ggf. relevante Verkehrsinformationen erteilen.*
- *Sprechen Sie die AFIS-Stelle bei Landeabsicht frühzeitig an und vermeiden Sie die Durchführung von nicht-koordinierten „Direktanflügen“.*
- *Denken Sie daran, dass in der RMZ Schwäbisch Hall keine Flugverkehrssteuerung im Sinne von ATC-Diensten durchgeführt wird und Sie als Pilot für die Durchführung, den Flugverlauf und die Abstandshaltung zu anderen Luftfahrzeugen verantwortlich sind.*
- *Achten Sie bei der Kommunikation mit der AFIS-Stelle und mit anderen Teilnehmern des Luftverkehrs darauf, dass Sie Ihre Absichten korrekt bekanntgeben und verwenden Sie beim Funken, wo möglich, die entsprechende Phraseologie, sodass Missverständnisse nicht entstehen.*
- *Koordinieren Sie Ihre Vorhaben mit der AFIS-Stelle, sodass die AFIS-Spezialisten auch an andere Luftfahrzeuge valide Informationen weitergeben können.*

4. WAS IST NEU?

In diesem Kapitel möchten wir gerne auf einige Neuerungen eingehen, die sowohl den Betrieb am Adolf Würth Airport betreffen, aber auch grundsätzlich für Piloten relevant sind.

4.1. SPRECHFUNK

Sie sind da! Die neuen Sprechfunk Nachrichten für Luftfahrer (NFL).

In diesem Abschnitt geht es um insgesamt zwei neu veröffentlichte Dokumente. Seit Jahren stellen sich Piloten und Flugleiter – zu dem Begriff kommen wir später im Text noch – die Frage: Welche Phraseologie muss eigentlich an einem Flugplatz ohne ATS-Dienste angewandt werden und was darf der Flugleiter eigentlich sagen?! Nun, dass der Flugleiter noch nie einen Flug im Sinne der ATC-Dienste „geleitet“ hat, war eigentlich schon immer klar. Die Interpretation der Befugnisse war häufig divers, da es keine Beschreibung der Sprechgruppen gab. Mit den „Richtlinien für die Durchführung

des Flugfunks auf Flugplätzen ohne Flugverkehrsdienste (Air Traffic Services)“ (NfL 2024-1-3240) hat das Bundesministerium für digitales und Verkehr die Interpretationsmöglichkeiten nun genommen. Mehr noch – der Flugleiter wurde durch den „Betriebsleiter“ ersetzt, dessen Berechtigungen nun im Detail aus der genannten NfL vom 09.10.2024 hervorgehen. Auch die Änderung des Rufzeichens einer Bodenfunkstelle ohne ATS-Dienste in „RADIO“ (vorher INFO), ist auf die Veröffentlichung dieser Vorschrift zurückzuführen. Aber warum stoßen die Änderungen bei so vielen Flugplätzen auf starke Ablehnung? Die Antwort ist einfach. Dem Betriebsleiter wurden letztlich die meisten Möglichkeiten genommen, die bisher gelebte Praxis in Sachen Kommunikation fortzuführen. Bspw. darf er gem. der NfL „einfache, nicht zertifizierte, Verkehrs- und Wetterinformationen zur Verfügung stellen.“ Die Übermittlung von Windrichtung- und Windgeschwindigkeit in der Form: „3 6 0 Grad 4 Knoten“ ist jetzt unzulässig. Stattdessen darf er sagen: „Wind schwach aus Nord“.

Mit dieser zugegeben zunächst sehr spitzfindig erscheinenden Änderung hinsichtlich der Übermittlung bestimmter Daten hat der Gesetzgeber jedoch ein konkretes Ziel verfolgt. Es soll ausgeschlossen werden, dass Luffahrer vermeintlich zertifizierte Informationen von Bodenfunkstellen erhalten, die dazu weder die entsprechende Ausstattung haben noch das ausgebildete Personal vorhalten können. Auch sollen die Piloten nach amerikanischem Modell animiert werden miteinander zu reden. Kapitel 4 der NfL geht näher auf die erlaubte und auch auf die nicht erlaubte Kommunikation ein. So zeigt die hier dargestellte Tabelle 1 (Auszug aus der NfL, Kapitel 4.1) die Sprechfunkinhalte hinsichtlich der Positionsmeldungen:

Erlaubte Sprechfunkinhalte	Beispiele nicht erlaubter Sprechfunkinhalte
Aufforderung zu (auch allgemein) Positionsmeldungen zwecks Erhöhung der situational awareness	Verkehrsinformationen unter Angabe von Position und Höhe, Abständen zu Lufträumen, Ausweichempfehlungen etc. Separation von Luftfahrzeugen

Tabelle 1: Positionsmeldungen gem. NfL 2024-1-3240

Kommen wir zum zweiten Dokument. Am 28.11.2024 wurde die „Bekanntmachung über die Sprechfunkverfahren“ (NfL 2024-1-3266) neu ausgegeben. Dieses sehr umfangreiche Dokument regelt die Sprechfunkverfahren an allen Flugplätzen, an denen ATS-Dienste vorgehalten werden. Damit ist dies auch die rechtliche Grundlage für den Sprechfunkverkehr am Adolf Würth Airport.

Das in Tabelle 1 gebrachte Beispiel der Positionsmeldungen an Flugplätzen ohne ATS-Dienste möchten wir nun auf die Situation am Adolf Würth Airport (Auszug aus der NfL, Anlage 1.1.10) übertragen. Die Häkchen in den rechten Spalten zeigen an, dass das Verwenden der hier definierten Phraseologie in den Bereichen ATC und ATS zulässig ist:

a) MELDEN SIE ÜBERFLIEGEN (markanter Punkt); Um eine Meldung an einem bestimmten Ort oder in einer bestimmten Entfernung anzufordern:	a) REPORT PASSING (significant point); To request a report at a specified place or distance:	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
b) MELDEN SIE (Entfernung) MEILEN (GNSS oder DME) VON (Name der DME Station) (oder markanter Punkt);	b) REPORT (distance) MILES (GNSS or DME) FROM (name of DME station) (or significant point);	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Tabelle 2: Zusätzliche Meldungen gem. NfL 2024-1-3266

Zu dieser Thematik abschließend möchten wir die zu nutzenden Rufzeichen einer Bodenfunkstelle nochmals hervorheben. Im täglichen Betrieb merken wir immer wieder, dass manch ein Pilot nicht zu wissen scheint, welches Rufzeichen er für die Bodenfunkstelle am Adolf Würth Airport nutzen soll. Gem. Abschnitt 34 (b) der NfL 2024-1-3266 sind u. a. folgende Kennungen für „Flugverkehrsdienststellen“ vergeben:

- „(6) Flugplatzkontrollstelle - TOWER - TURM
- (7) Kontrolle der Bewegungen am Boden - GROUND - ROLLKONTROLLE
- (9) Fluginformationszentrale - INFORMATION - INFORMATION
- (10) AFIS-Stelle - INFORMATION - INFORMATION“

Darüber hinaus sind gem. Abschnitt 35 die Rufzeichen für „sonstige Stellen“ wie folgt festgelegt:

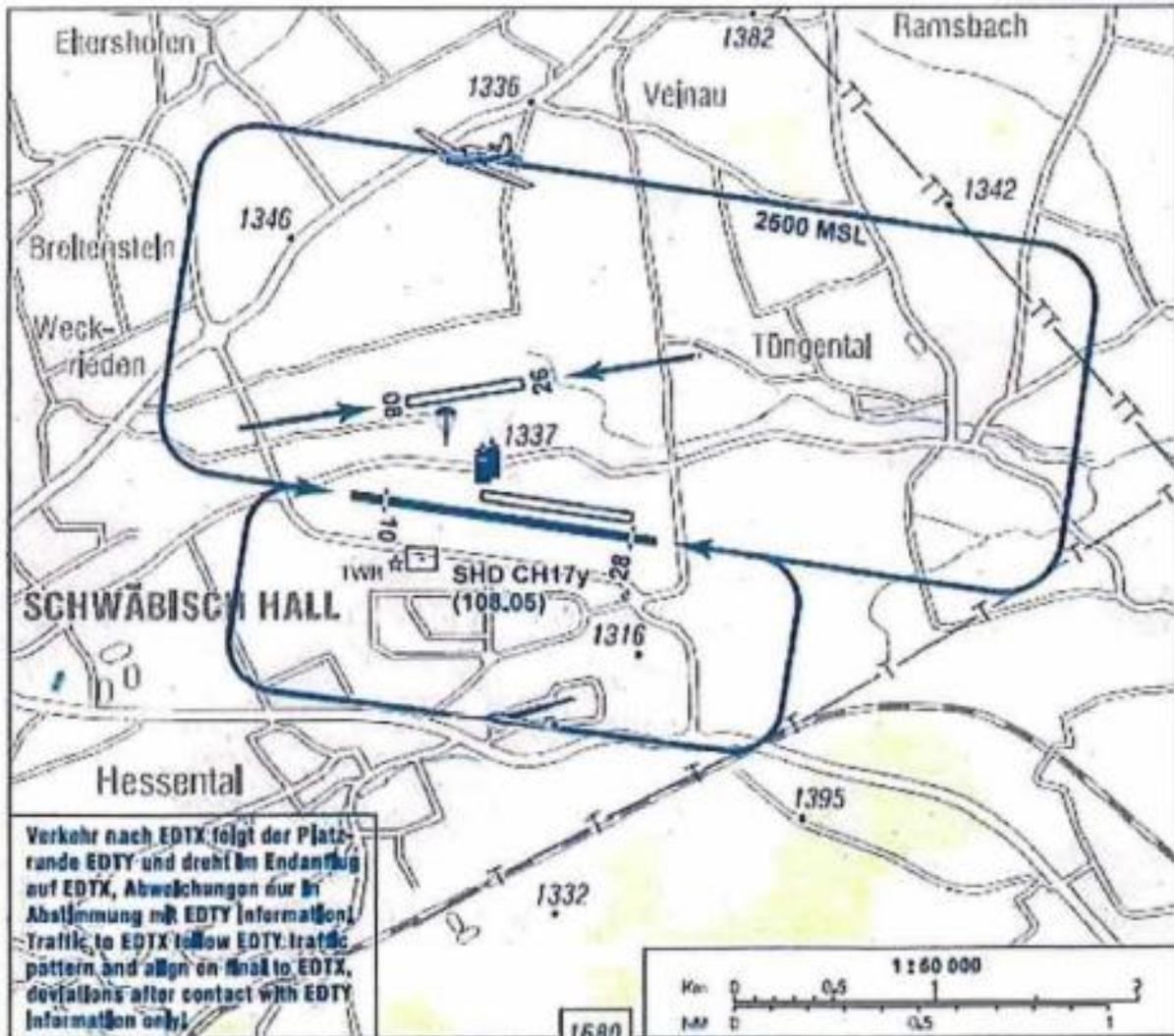
- „(2) Flugplätze ohne Flugverkehrsdienst durch den Flugleiter an unkontrollierten Flugplätzen ohne AFIS-Anbieter - RADIO
- (3) Bewegungslenkung auf dem Vorfeld - APRON - VORFELD
- (4) Segelflugbetrieb - SEGELFLUG“

Die Bezeichnung für die AFIS-Stelle am Adolf Würth Airport lautet somit „SCHWÄBISCH HALL INFORMATION“.

4.2. GEMEINSAME REGELUNGEN DES FLUGBETRIEBS (EDTX/EDTY)

Eine weitere, für den Betrieb am Adolf Würth Airport relevante Neuerung, ist die im vergangenen Jahr 2024 neu veröffentlichte „Gemeinsame Regelung des Flugplatzverkehrs auf dem Verkehrslandeplatz Schwäbisch Hall EDTY und dem Sonderlandeplatz Schwäbisch Hall - Weckrieden EDTX“ vom 18.07.2024 (NfL 2024-1-3202). Dies war nötig, da in der Vergangenheit Ungereimtheiten hinsichtlich der veröffentlichten Platzrunde am Sonderlandeplatz (SLP) Weckrieden auftauchten. Die Lösung der Problematik bedarf jedoch weiterer Schritte, sodass die jetzt gültige Regelung wohl einen Übergangscharakter haben wird. Es ist davon auszugehen, dass es zukünftig weitere Änderungen in Bezug auf die behördlich festgelegten gemeinsamen Verfahren zwischen dem SLP Weckrieden und dem Adolf Würth Airport geben wird.

Aktuell ist der Umstand zu beachten, dass es am SLP Weckrieden keine eigene veröffentlichte Platzrunde mehr gibt. Luftfahrzeuge, die am SLP Weckrieden starten oder dort landen möchten, sollen sich gem. der NfL in die Platzrunde des Adolf Würth Airport eingliedern. Die Grafik 4 zeigt, dass „Abweichungen nur in Abstimmung mit EDTY INFORMATION“ zulässig sind. Auch in diesem Zusammenhang ist jedoch zu erwähnen, dass die AFIS-Stelle keine ATC-Dienste anbietet.



Grafik 4: Auszug aus NFL 2024-1-3202

5. NACHWORT

Abschließend möchten wir Ihnen dafür danken, dass Sie unsere Empfehlungen ernst nehmen und Ihren Teil zum sicheren Flugbetrieb am Adolf Würth Airport und im Luftraum um Schwäbisch Hall herum beitragen!

Schauen Sie doch auch mal auf unserem YouTube Kanal oder unserer Instagram Seite vorbei. Dort stellen wir uns in Bild und Ton vor. Klicken Sie dazu auf einen der nachfolgenden Links oder scannen Sie einen der QR-Codes. Wir freuen uns auf Sie:

<https://www.youtube.com/@flugplatzschwabischhallgmb5053>

<https://www.instagram.com/adolfwuerthairport>





Haben Sie Fragen? Dann sprechen Sie gerne unseren Safety Manager, Herrn Daniel Baumgart an!

Mail: daniel.baumgart@wuerth-airport.com

Tel.: 0170 6339948

Always happy landings wünscht Ihnen

Ihr

Adolf Würth Airport