



Bundesgesetzblatt

Teil I

2023

Ausgegeben zu Bonn am 28. August 2023

Nr. 224

**Neunte Verordnung
zur Änderung der Zweihundertsechsten Durchführungsverordnung
zur Luftverkehrs-Ordnung
(Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln
zum und vom Verkehrslandeplatz Emden)**

Vom 8. August 2023

Auf Grund des § 32 Absatz 4 Nummer 8 und Absatz 4c Satz 1 und 2 des Luftverkehrsgesetzes, von denen Absatz 4 Satzteil vor Nummer 1 zuletzt durch Artikel 567 Nummer 2 Buchstabe b der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert, Absatz 4 Nummer 8 durch Artikel 2 Nummer 15 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa Ziffer ii des Gesetzes vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2424) angefügt, Absatz 4c Satz 1 zuletzt durch Artikel 567 Nummer 2 Buchstabe d der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert und Absatz 4c Satz 2 durch Artikel 2 Nummer 15 Buchstabe b des Gesetzes vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2424) eingefügt worden ist, in Verbindung mit § 33 Absatz 2 der Luftverkehrs-Ordnung vom 29. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1894) verordnet das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung im Benehmen mit dem Umweltbundesamt:

Artikel 1

Die Zweihundertsechste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Verkehrslandeplatz Emden) vom 17. Januar 2002 (BANz. S. 2049), die zuletzt durch Artikel 2 der Verordnung vom 10. August 2018 (BANz AT 21.08.2018 V1) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 Satz 2 wird aufgehoben.

b) Absatz 2 wird durch die folgenden Absätze 2 bis 7 ersetzt:

„(2) Peilungen und Kurse sind, soweit nicht anders ausgewiesen, in Grad rechtweisend angegeben. Entfernungen sind in nautischen Meilen (NM) angegeben. Geschwindigkeiten sind angezeigte Fluggeschwindigkeiten in Knoten (kt IAS). Flug- und Mindesthöhen mit Ausnahme der festgelegten Flugflächen „FL“ sind in Fuß über NHN angegeben. Die in den Tabellen der Hindernisfreihöhen in Klammern angegebenen Werte sind Höhenangaben über der Landebahnschwelle. Unterstrichene Verfahrensfixe müssen überflogen werden.“

(3) Die nachstehend aufgeführten Verfahrensfixe werden anhand von Koordinaten festgelegt:

Verfahrensfix	Koordinaten	
ARKUL	N 53 24 54,26	O 007 21 22,91
DOKUV	N 53 22 02,28	O 007 05 54,44
EMDIN	N 53 22 01,98	O 007 05 52,81
INKAN	N 53 24 54,55	O 007 21 24,48
JUIST	N 53 33 45,73	O 006 55 12,10
KUCMI	N 53 18 37,67	O 007 45 56,39
RW07	N 53 23 23,73	O 007 13 12,55
RW25	N 53 23 33,30	O 007 14 04,23
WE100	N 53 29 28,67	O 007 14 25,59
WE101	N 53 27 24,34	O 007 23 37,30
WE102	N 53 25 29,78	O 007 24 36,25
WE115	N 53 23 19,78	O 007 12 51,23
WE120	N 53 23 13,94	O 007 33 57,88
WE122	N 53 25 55,31	O 007 26 55,55
WE123	N 53 22 40,96	O 007 09 21,88
WE124	N 53 25 17,91	O 007 17 24,57
WE200	N 53 27 02,26	O 006 59 17,90
WE201	N 53 24 15,20	O 007 00 59,36
WE202	N 53 21 26,26	O 007 02 41,55
WE221	N 53 20 59,45	O 007 17 13,80
WE222	N 53 27 15,58	O 007 05 52,42
WE223	N 53 25 46,29	O 006 57 53,40
WE224	N 53 21 00,27	O 007 00 22,73
WE225	N 53 25 14,05	O 007 23 10,52
WE300	N 53 23 03,19	O 007 11 21,89
WE303	N 53 22 40,90	O 007 09 22,40
WE305	N 53 23 00,56	O 007 24 10,37
WE400	N 53 23 51,12	O 007 15 39,38
WE401	N 53 25 28,13	O 007 14 47,32
WE404	N 53 25 14,05	O 007 23 10,52
WE405	N 53 23 05,49	O 007 30 35,95

(4) Im Umkreis von 25 Seemeilen um den Flughafenbezugspunkt (ARP) wird eine Sektormindesthöhe von 2200 festgelegt, soweit das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland betroffen ist.

(5) Der in den Flugverfahren empfohlene Path Terminator ist für den Luftfahrzeugführer verbindlich.

(6) Leistungsbasierte Flächennavigationsverfahren dürfen nur von solchen Luftfahrzeugen genutzt werden, die die für die jeweilige Spezifikation gegebenenfalls notwendige Sondergenehmigung durch die für sie zuständige Behörde erhalten haben. Den leistungsbasierten Navigationsanforderungen sind anerkannte Regeln der Technik zugrunde gelegt, deren Einhaltung insbesondere vermutet wird, wenn der jeweiligen Spezifikation gemäß ICAO Doc 9613 „Performance-Based Navigation Manual“, Volume I „Concept and Implementation Guidance“, Volume II „Implementing RNAV and RNP Operations“ (vierte Ausgabe, 2013) gefolgt wird.

(7) Die Flugverfahren nach den §§ 2 bis 4 sind im Luftfahrthandbuch, Teil AD, in Kartenform dargestellt.“

2. Die §§ 2 bis 4 werden wie folgt gefasst:

„§ 2

RNP – Anflugverfahren für Flächenflugzeuge

(1) Als Anfangsanflugfix für RNP – Anflugverfahren wird KUCMI festgelegt.

(2) Das Warteverfahren über dem in Absatz 1 genannten Anfangsanflugfix wird wie folgt festgelegt:

Wartefix	Anflugkurs	Geschwindigkeitsbegrenzung	Mindestwartehöhe	Kurvenführung	Anmerkungen
1	2	3	4	5	6
KUCMI	352,0°	230	2600	rechts	Während der Aktivierung des Nachttiefflugsystems (ED-R 150) im Segment zwischen den Wegpunkten HJ2 bis HJ3 steht das Warteverfahren nicht zur Verfügung.

(3) Die RNP – Anflugverfahren beginnen an dem in Absatz 1 genannten Anfangsanflugfix. Sie sind für den APV BARO-VNAV – Betrieb und für den Betrieb mit dem satellitengestützten Zusatzsystem EGNOS zugelassen. Die APV BARO-VNAV Verfahren sind unterhalb –15 °C für Avioniksysteme ohne Temperaturkorrektur nicht zugelassen. Ihnen liegen Konstruktionsanforderungen an leistungsorientierte Flächennavigationsverfahren der Spezifikation RNP APCH nach anerkannten Regeln der Technik zugrunde. Der Sensor GPS ist erforderlich. In den nachfolgenden Tabellen sind in der Spalte „Geschwindigkeitsbegrenzung“ die ab dem betreffenden Verfahrensfix höchstens zulässigen, angezeigten Fluggeschwindigkeiten angegeben. Sie gelten für die nachfolgenden Segmente, solange sie nicht durch neue Werte ersetzt werden. Sind Geschwindigkeiten an Verfahrensfixen angegeben, die vor dem Endanflugfix (FAF) liegen, gelten diese bis zum Erfliegen des Endanflugkurses. Sind Geschwindigkeiten an Verfahrensfixen angegeben, die Teil des Fehlanflugverfahrens sind, gelten diese ab der Einleitung des Fehlanflugverfahrens.

(4) Während der Aktivierung des Nachttiefflugsystems (ED-R 150) im Segment zwischen den Wegpunkten HJ2 bis HJ3 stehen die RNP – Anflugverfahren nicht zur Verfügung.

(5) Die RNP – Anflugverfahren werden wie folgt festgelegt:

1. RNP (Z) – Anflug zur Landebahn 07, ausgehend von KUCMI (CH 72490 E07A)

1	Abflug von KUCMI bis WE221, bis WE222, bis WE223, bis WE224 und Endanflugkurs in 1500 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 1500 mit 3,00° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,2 % bei DOKUV nicht unter 1500 zu beginnen. 2,0 NM vor RW07 sind nicht unter 680 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW07</u> . Schwellenüberflughöhe: 40 Fehlanflugverfahren: Steigflug bis WE225; bis KUCMI mit weiterem Steigflug auf 4000.																						
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung																
3	Initial fix	KUCMI (IAF)	–	–	–	A4000+	–																
4	Track to a fix	WE221	278,0	17,4	–	A3000+	–																
5	Track to a fix	WE222	312,8	9,3	–	A2000+	–																
6	Track to a fix	WE223	252,7	5,0	–	A2000+	–																
7	Track to a fix	WE224 (IF)	162,6	5,0	–	A1700+	200																
8	Track to a fix	DOKUV (FAF (LNAV))	072,5	3,5	–	A1500+	–																
9	Track to a fix	<u>RW07 (MAPt (LNAV))</u>	072,7	4,6	–	–	–																
10	Track to a fix	WE225	072,8	6,2	–	–	–																
11	Track to a fix	KUCMI (MAHF)	115,7	15,2	–	A4000	–																
12	Hindernisfreihöhen: <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <thead> <tr> <th>Luftfahrzeugkategorie</th> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>LNAV</td> <td>380 (380)</td> <td>380 (380)</td> <td>380 (380)</td> </tr> <tr> <td>LNAV/VNAV</td> <td>261 (259)</td> <td>273 (271)</td> <td>282 (280)</td> </tr> <tr> <td>LPV (Betriebsstufe I)</td> <td>261 (259)</td> <td>273 (271)</td> <td>282 (280)</td> </tr> </tbody> </table>							Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	LNAV	380 (380)	380 (380)	380 (380)	LNAV/VNAV	261 (259)	273 (271)	282 (280)	LPV (Betriebsstufe I)	261 (259)	273 (271)	282 (280)
Luftfahrzeugkategorie	A	B	C																				
LNAV	380 (380)	380 (380)	380 (380)																				
LNAV/VNAV	261 (259)	273 (271)	282 (280)																				
LPV (Betriebsstufe I)	261 (259)	273 (271)	282 (280)																				

2. RNP (Z) – Anflug zur Landebahn 25, ausgehend von KUCMI (CH 65541 E25A)

1	Abflug von KUCMI bis WE120, bis WE122 und Endanflugkurs in 1500 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 1500 mit 3,00° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,2 % bei ARKUL nicht unter 1500 zu beginnen. 2,0 NM vor RW25 sind nicht unter 680 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW25</u> . Schwellenüberflughöhe: 40 Fehlanflugverfahren: Steigflug bis <u>WE123</u> , Direktflug bis WE124; bis KUCMI mit weiterem Steigflug auf 4000.																						
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung																
3	Initial fix	KUCMI (IAF)	–	–	–	A4000+	–																
4	Track to a fix	WE120	302,8	8,5	–	A3000+	–																
5	Track to a fix	WE122 (IF)	302,6	5,0	–	A1500+	–																
6	Track to a fix	ARKUL (FAF (LNAV))	253,0	3,5	–	A1500+	–																
7	Track to a fix	<u>RWY25 (MAPt (LNAV))</u>	252,8	4,6	–	–	–																
8	Track to a fix	<u>WE123</u>	252,8	3,0	–	–	200																
9	Direct to a fix	WE124	–	–	–	–	–																
10	Track to a fix	KUCMI (MAHF)	111,2	18,4	–	A4000	230																
11	Hindernisfreihöhen: <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <thead> <tr> <th>Luftfahrzeugkategorie</th> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>LNAV</td> <td>440 (440)</td> <td>460 (460)</td> <td>480 (480)</td> </tr> <tr> <td>LNAV/VNAV</td> <td>398 (396)</td> <td>456 (454)</td> <td>484 (482)</td> </tr> <tr> <td>LPV (Betriebsstufe I)</td> <td>252 (250)</td> <td>290 (288)</td> <td>302 (300)</td> </tr> </tbody> </table>							Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	LNAV	440 (440)	460 (460)	480 (480)	LNAV/VNAV	398 (396)	456 (454)	484 (482)	LPV (Betriebsstufe I)	252 (250)	290 (288)	302 (300)
Luftfahrzeugkategorie	A	B	C																				
LNAV	440 (440)	460 (460)	480 (480)																				
LNAV/VNAV	398 (396)	456 (454)	484 (482)																				
LPV (Betriebsstufe I)	252 (250)	290 (288)	302 (300)																				

§ 3

RNP – Anflugverfahren für Drehflügler

(1) Als Anfangsanflugfix für RNP – Anflugverfahren wird JUIST festgelegt.

(2) Die RNP – Anflugverfahren beginnen an dem in Absatz 1 genannten Anfangsanflugfix. Sie sind für den APV BARO-VNAV – Betrieb und für den Betrieb mit dem satellitengestützten Zusatzsystem EGNOS zugelassen. Die APV BARO-VNAV Verfahren sind unterhalb –15 °C für Avioniksysteme ohne Temperaturkorrektur nicht zugelassen. Ihnen liegen Konstruktionsanforderungen an leistungsorientierte Flächennavigationsverfahren der Spezifikation RNP APCH nach anerkannten Regeln der Technik zugrunde. Der Sensor GPS ist erforderlich. Die Verfahren werden nur von ATC zugewiesen.

(3) Die RNP – Anflugverfahren werden wie folgt festgelegt:

1. RNP (Y) – Anflug zur Landebahn 07, ausgehend von JUIST (CH 52840 E07B)

1	Abflug von JUIST bis WE200, bis WE201, bis WE202 und Endanflugkurs in 1500 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 1500 mit 3,00° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,2 % bei EMDIN nicht unter 1500 zu beginnen. 2,0 NM vor RW07 sind nicht unter 680 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW07</u> . Schwellenüberflughöhe: 35 Fehlanflugverfahren: Steigflug bis <u>WE400</u> , Direktflug bis WE401, bis JUIST mit weiterem Steigflug auf 3000.														
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung								
3	Initial fix	JUIST (IAF)	–	–	–	A3000+	–								
4	Track to a fix	WE200	160,0	7,2	–	A3000+	–								
5	Track to a fix	WE201	160,0	3,0	–	A2000+	–								
6	Track to a fix	WE202 (IF)	160,1	3,0	–	A1500+	–								
7	Track to a fix	EDMIN (FAF (LNAV))	072,6	2,0	–	A1500+	–								
8	Track to a fix	<u>RW07 (MAPt (LNAV))</u>	072,7	4,6	–	–	–								
9	Track to a fix	<u>WE400</u>	072,6	1,5	–	–	–								
10	Direct to a fix	WE401	–	–	–	–	–								
11	Track to a fix	JUIST (MAHF)	305,5	14,4	–	A3000	–								
12	Hindernisfreihöhen: <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <thead> <tr> <th>Luftfahrzeugkategorie</th> <th>H</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>LNAV</td> <td>380 (380)</td> </tr> <tr> <td>LNAV/VNAV</td> <td>271 (269)</td> </tr> <tr> <td>LPV (Betriebsstufe I)</td> <td>252 (250)</td> </tr> </tbody> </table>							Luftfahrzeugkategorie	H	LNAV	380 (380)	LNAV/VNAV	271 (269)	LPV (Betriebsstufe I)	252 (250)
Luftfahrzeugkategorie	H														
LNAV	380 (380)														
LNAV/VNAV	271 (269)														
LPV (Betriebsstufe I)	252 (250)														

2. RNP (Y) – Anflug zur Landebahn 25, ausgehend von JUIST (CH 61430 E25B)

1	Abflug von JUIST bis WE100, bis WE101, bis WE102 und Endanflugkurs in 1500 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 1500 mit 3,00° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima zum Endanflug ist der Sinkflug mit 5,2 % bei INKAN nicht unter 1500 zu beginnen. 2,0 NM vor RW25 sind nicht unter 680 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW25</u> . Schwellenüberflughöhe: 35 Fehlanflugverfahren: Steigflug bis WE115, bis JUIST mit weiterem Steigflug auf 3000.														
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung								
3	Initial fix	JUIST (IAF)	–	–	–	A3000+	–								
4	Track to a fix	WE100	110,4	12,2	–	A3000+	–								
5	Track to a fix	WE101	110,6	5,9	–	A2000+	–								
6	Track to a fix	WE102 (IF)	162,9	2,0	–	A1800+	–								
7	Track to a fix	INKAN (FAF (LNAV))	253,0	2,0	–	A1500+	–								
8	Track to a fix	<u>RWY25 (MAPt (LNAV))</u>	252,8	4,6	–	–	–								
9	Track to a fix	WE115	252,8	0,8	–	–	–								
10	Track to a fix	JUIST (MAHF)	314,8	14,8	–	A3000	–								
11	Hindernisfreihöhen: <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>Luftfahrzeugkategorie</td> <td>H</td> </tr> <tr> <td>LNAV</td> <td>370 (370)</td> </tr> <tr> <td>LNAV/VNAV</td> <td>278 (276)</td> </tr> <tr> <td>LPV (Betriebsstufe I)</td> <td>326 (324)</td> </tr> </table>							Luftfahrzeugkategorie	H	LNAV	370 (370)	LNAV/VNAV	278 (276)	LPV (Betriebsstufe I)	326 (324)
Luftfahrzeugkategorie	H														
LNAV	370 (370)														
LNAV/VNAV	278 (276)														
LPV (Betriebsstufe I)	326 (324)														

§ 4

RNAV – Abflugverfahren

(1) Den RNAV (GPS) – Abflugverfahren liegen Konstruktionsanforderungen an leistungsorientierte Flächen-navigationsverfahren der Spezifikation RNAV 1, RNP 1 und Advanced RNP nach anerkannten Regeln der Technik zugrunde. Der Sensor GPS ist zur Nutzung der Verfahren erforderlich. Die Nutzung der Sensoren DME/DME und DME/DME/IRU ist nicht zulässig.

(2) Für RNAV (GPS) – Abflugverfahren vom Verkehrslandeplatz Emden ist ein der benutzten Startbahn und der allgemeinen Abflugrichtung entsprechendes Abflugverfahren zu befolgen und zunächst auf die festgelegte Anfangshöhe zu steigen. Bei der Zuweisung des Abflugverfahrens im Rahmen der Flugverkehrskontroll-freigabe durch die zuständige Flugverkehrskontrollstelle wird dem Luftfahrzeugführer nur die für das einzuhaltende Abflugverfahren zutreffende Bezeichnung mitgeteilt. Sofern das Abflugverfahren über den Bereich hinausführt, für den eine Sektormindesthöhe festgelegt ist, werden für die weiterführenden Verfahrensabschnitte Mindestreiseflughöhen festgelegt. Alle in den Verfahren angegebenen Verfahrensfixe sind Meldepunkte auf Anforderung.

(3) Der Luftfahrzeugführer hat das Sekundärradar-Antwortgerät (Transponder) auf den zugewiesenen Code zu schalten und unmittelbar nach dem Start Sprechfunkverbindung mit BREMEN RADAR auf dem Kanal 120.225 oder 124.800 aufzunehmen.

(4) Auf Hindernisse im Abflugbereich ist zu achten (siehe Luftfahrthandbuch, Teil AD, Flugplatzhinderniskarte ICAO Typ A).

(5) Die RNAV (GPS) – Abflugverfahren werden wie folgt festgelegt:

1. Bei Benutzung der Abflugrichtung 07:

1.1 KUCMI ONE PAPA DEPARTURE (KUCMI 1P)

1	Streckenführung Meldepunkte			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangs- flughöhe	Mindest- reiseflug- höhe		
2	Steigflug direkt bis WE404, bis WE405, bis KUCMI.			5000	–	Während der Aktivierung des Nachttiefflugsystems (ED-R 150) im Segment zwischen den Wegpunkten HJ2 und HJ3 ist WE405 nicht unter 4500 zu überfliegen.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurven- richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwin- digkeits- begrenzung
4	Direct to a fix	WE404	–	–	–	–	–
5	Track to a fix	WE405	115,7	4,9	–	–	–
6	Track to a fix	KUCMI	115,8	10,2	–	–	–

1.2 JUIST TWO PAPA DEPARTURE (JUIST 2P)

1	Streckenführung Meldepunkte			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangs- flughöhe	Mindest- reiseflug- höhe		
2	Steigflug direkt bis <u>WE400</u> , Direktflug bis WE401, bis JUIST.			3000	–	Nur für Drehflügler	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurven- richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwin- digkeits- begrenzung
4	Direct to a fix	<u>WE400</u>	–	–	–	–	–
5	Direct to a fix	WE401	–	–	–	–	–
6	Track to a fix	JUIST	305,5	14,4	–	–	–

2. Bei Benutzung der Abflugrichtung 25:

2.1 KUCMI ONE GOLF DEPARTURE (KUCMI 1G)

1	Streckenführung Meldepunkte			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangs- flughöhe	Mindest- reiseflug- höhe		
2	Steigflug direkt bis <u>WE303</u> , Rechtskurve, Direktflug bis WE305, bis KUCMI. Steigflug mit mindestens 3,5% (220 ft/NM) bis zum Durchfliegen von 900.			5000	–	1. Der Steiggradient 3,5% (220 ft/NM) ist aufgrund von Hindernissen erforderlich. 2. Während der Aktivierung des Nachttiefflugsystems (ED-R 150) zwischen den Wegpunkten HJ2 und HJ3 ist WE305 nicht unter 4500 zu überfliegen.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurven- richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwin- digkeits- begrenzung
4	Direct to a fix	<u>WE303</u>	–	–	–	–	200
5	Direct to a fix	WE305	–	–	R	–	–
6	Track to a fix	KUCMI	108,4	13,8	–	–	–

2.2 JUIST TWO GOLF DEPARTURE (JUIST 2G)

1	Streckenführung Meldepunkte			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangs- flughöhe	Mindest- reiseflug- höhe		
2	Steigflug direkt bis WE300, bis JUIST.			3000	–	Nur für Drehflügler	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurven- richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwin- digkeits- begrenzung
4	Direct to a fix	WE300	–	–	–	–	–
5	Track to a fix	JUIST	318,1	14,4	–	–	–“

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 30. November 2023 in Kraft.

Langen, den 8. August 2023

Der Direktor
des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung
Dr. Baumann