



# Bundesgesetzblatt

## Teil I

2024

Ausgegeben zu Bonn am 25. April 2024

Nr. 134

### Dritte Verordnung zur Änderung der Zweihundertsiebenundvierzigsten Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin Brandenburg)

Vom 16. April 2024

Auf Grund des § 32 Absatz 4 Nummer 8 und Absatz 4c Satz 1 des Luftverkehrsgesetzes, von denen Absatz 4 Satzteil vor Nummer 1 zuletzt durch Artikel 6 Nummer 6 Buchstabe a des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409) 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 und Absatz 4c Satz 1 zuletzt durch Artikel 6 Nummer 6 Buchstabe a des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 409) geändert worden ist, in Verbindung mit § 33 Absatz 2 der Luftverkehrs-Ordnung vom 29. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1894) verordnet das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung:

#### Artikel 1

Die Zweihundertsiebenundvierzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin Brandenburg) vom 16. Juni 2020 (BAnz AT 10.07.2020 V1), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 23. August 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 235) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. In § 1 Absatz 3 wird die Tabelle wie folgt gefasst:

„Meldepunkt	Koordinaten	Definition
ATGUP	N 51 55 25 O 013 47 17	R 198 – 31,9 DME FWE R 198 FWE/R 120 KLF R 120 – 10,1 DME KLF
KETAP	N 52 55 40 O 013 39 18	R 326 – 35,6 DME FWE R 082 LWB/R 326 FWE R 082 – 18,9 DME LWB
NUKRO	N 52 02 51 O 014 24 59	R 149 – 24,3 DME FWE R 082 – 31,7 DME KLF R 082 KLF/R 149 FWE
OGBER	N 52 36 50 O 012 43 29	R 296 BBI/R 215 LWB R 296 – 31,3 DME BBI R 215 – 23,2 DME LWB
ROKMU	N 52 02 50 O 012 58 35	R 220 – 25,0 DME BBI R 220 BBI/27,7 DME SDD“.

2. § 2 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 2 wird Tabellenspalte 2 wie folgt gefasst:

Missweisender Anflugkurs
2
„018
146
329
116
018“.

b) Absatz 3 Nummer 1 bis 30 wird wie folgt gefasst:

„1. ILS/DME-Anflug zur Landebahn 06L, ausgehend von Kurskreuzung NUKRO

Abflug von NUKRO (IAF) auf R 082 KLF in 4000 oder darüber; KLF mit Rechtskurve passieren, R 303 KLF erfliegen und folgen; beim Kreuzen von R 237 BBI (20,8 DME KLF) Rechtskurve und ILS-Landekurs 064° des ILS IBNE in 4000 erfliegen (IF); Sinkflug mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,0 DME IBNE (4,6 DME SDD) in 1410 überfliegen.

Bei Anflügen ohne Gleitwegführung (LOC-DME) ist der Sinkflug mit 5,2 % auf dem Landekurs 064° des LOC IBNE bei ODIDO (12,1 DME IBNE/12,7 DME SDD) (FAF) nicht unter 4000 zu beginnen. 4,0 DME IBNE (4,6 DME SDD) ist nicht unter 1410 und 2,7 DME IBNE (3,3 DME SDD) nicht unter 1000 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: 0,7 DME IBNE (1,3 DME SDD).

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D <sub>L</sub>
Betriebsstufe I	283 (139)	293 (149)	303 (159)	312 (168)	
Betriebsstufe II	194 (50)	211 (67)	224 (80)	237 (93)	
Betriebsstufe III	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt				
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	530 (390)				–

Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Startbahnkurs auf maximal 4000; bei 0,8 DME SDD (3,4 DME BBI) Linkskurve, auf Kurs 337° R 279 FWE erfliegen und Steigflug auf maximal 5000, auf R 279 FWE bis OGBER. Ab 39,0 DME FWE (Kreuzen von R 179 LWB) ist der Steigflug auf FL 080 fortzusetzen.

2. ILS/DME-Anflug zur Landebahn 06L, ausgehend von Kurskreuzung ATGUP

Abflug von ATGUP (IAF) auf R 120 KLF in 4000 oder darüber bis KLF, R 303 KLF erfliegen und folgen; beim Kreuzen von R 237 BBI (20,8 DME KLF) Rechtskurve und ILS-Landekurs 064° des ILS IBNE in 4000 erfliegen (IF); Sinkflug mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,0 DME IBNE (4,6 DME SDD) in 1410 überfliegen.

Bei Anflügen ohne Gleitwegführung (LOC-DME) ist der Sinkflug mit 5,2 % auf dem Landekurs 064° des LOC IBNE bei ODIDO (12,1 DME IBNE/12,7 DME SDD) (FAF) nicht unter 4000 zu beginnen. 4,0 DME IBNE (4,6 DME SDD) ist nicht unter 1410 und 2,7 DME IBNE (3,3 DME SDD) nicht unter 1000 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: 0,7 DME IBNE (1,3 DME SDD).

Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 1.

Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 1.

3. ILS/DME-Anflug zur Landebahn 06L, ausgehend von Kladorf DVOR/DME (KLF)

Abflug von KLF (IAF) auf R 303 KLF in 4000 oder darüber; beim Kreuzen von R 237 BBI (20,8 DME KLF) Rechtskurve und ILS-Landekurs 064° des ILS IBNE in 4000 erfliegen (IF); Sinkflug mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,0 DME IBNE (4,6 DME SDD) in 1410 überfliegen.

Bei Anflügen ohne Gleitwegführung (LOC-DME) ist der Sinkflug mit 5,2 % auf dem Landekurs 064° des LOC IBNE bei ODIDO (12,1 DME IBNE/12,7 DME SDD) (FAF) nicht unter 4000 zu beginnen. 4,0 DME IBNE (4,6 DME SDD) ist nicht unter 1410 und 2,7 DME IBNE (3,3 DME SDD) nicht unter 1000 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: 0,7 DME IBNE (1,3 DME SDD).

Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 1.

Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 1.

4. ILS/DME-Anflug zur Landebahn 06L, ausgehend von Kurskreuzung KETAP

Abflug von KETAP (IAF) auf R 082 LWB in FL 080 oder darüber in Richtung LWB; LWB mit Linkskurve passieren und R 215 LWB in FL 080 erfliegen; beim Kreuzen von R 289 BBI (27,9 DME LWB) Linkskurve, R 307 KLF erfliegen und folgen; 40,0 DME KLF (R 280 BBI) in FL 080 oder darüber überfliegen, danach Sinkflug auf FL 060 beginnen; 30,0 DME KLF (R 267 BBI) in FL 060 oder darüber überfliegen, danach Sinkflug auf 4000 beginnen; beim Kreuzen von R 252 BBI (24,2 DME KLF) Linkskurve und ILS-Landekurs 064° des ILS IBNE in 4000 erfliegen (IF); Sinkflug aus 4000 mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,0 DME IBNE (4,6 DME SDD) in 1410 überfliegen.

Bei Anflügen ohne Gleitwegführung (LOC-DME) ist der Sinkflug mit 5,2 % auf dem Landekurs 064° des LOC IBNE bei ODIDO (12,1 DME IBNE/12,7 DME SDD) (FAF) nicht unter 4000 zu beginnen. 4,0 DME IBNE (4,6 DME SDD) ist nicht unter 1410 und 2,7 DME IBNE (3,3 DME SDD) nicht unter 1000 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: 0,7 DME IBNE (1,3 DME SDD).

Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 1.

Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 1.

5. ILS/DME-Anflug zur Landebahn 06L, ausgehend von Kurskreuzung OGBER

Abflug von OGBER (IAF) auf R 215 LWB in FL 080 oder darüber; beim Kreuzen von R 289 BBI (27,9 DME LWB) Linkskurve, R 307 KLF erfliegen und folgen; 40,0 DME KLF (R 280 BBI) in FL 080 oder darüber überfliegen, danach Sinkflug auf FL 060 beginnen; 30,0 DME KLF (R 267 BBI) in FL 060 oder darüber überfliegen, danach Sinkflug auf 4000 beginnen; beim Kreuzen von R 252 BBI (24,2 DME KLF) Linkskurve und ILS-Landekurs 064° des ILS IBNE in 4000 erfliegen (IF); Sinkflug aus 4000 mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,0 DME IBNE (4,6 DME SDD) in 1410 überfliegen.

Bei Anflügen ohne Gleitwegführung (LOC-DME) ist der Sinkflug mit 5,2 % auf dem Landekurs 064° des LOC IBNE bei ODIDO (12,1 DME IBNE/12,7 DME SDD) (FAF) nicht unter 4000 zu beginnen. 4,0 DME IBNE (4,6 DME SDD) ist nicht unter 1410 und 2,7 DME IBNE (3,3 DME SDD) nicht unter 1000 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: 0,7 DME IBNE (1,3 DME SDD).

Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 1.

Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 1.

6. ILS/DME-Anflug zur Landebahn 06R, ausgehend von Kurskreuzung NUKRO

Abflug von NUKRO (IAF) auf Kurs R 082 KLF in 4000 oder darüber; KLF mit Rechtskurve passieren, R 307 KLF erfliegen und folgen; 9,6 DME KLF (R 189 BBI) in 4000 oder darüber überfliegen, danach Sinkflug auf 3000 beginnen; beim Kreuzen von R 232 BBI (19,2 DME KLF) Rechtskurve und ILS-Landekurs 064° des ILS IBSE in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,0 DME IBSE (3,3 DME BBI) in 1420 überfliegen.

Bei Anflügen ohne Gleitwegführung (LOC-DME) ist der Sinkflug mit 5,2 % auf dem Landekurs 064° des LOC IBSE bei TEBGO (9,0 DME IBSE/8,2 DME BBI) (FAF) nicht unter 3000 zu beginnen. 4,0 DME IBSE (3,3 DME BBI) ist nicht unter 1420 und 2,7 DME IBSE (2,0 DME BBI) nicht unter 1000 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: 0,7 DME IBSE (BBI).

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D <sub>L</sub>
Betriebsstufe I	290 (138)	299 (147)	309 (157)	319 (167)	
Betriebsstufe II	201 (49)	217 (65)	230 (78)	244 (92)	
Betriebsstufe III	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt				
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	550 (400)				–

Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Startbahnkurs auf maximal 3000; bei 2,7 DME BBI Rechtskurve, R 359 KLF erfliegen, auf R 359 KLF bis KLF mit Steigflug auf 4000.

7. ILS/DME-Anflug zur Landebahn 06R, ausgehend von Kurskreuzung ATGUP

Abflug von ATGUP (IAF) auf R 120 KLF in 4000 oder darüber bis KLF, R 307 KLF erfliegen und folgen; 9,6 DME KLF (R 189 BBI) in 4000 oder darüber überfliegen, danach Sinkflug auf 3000 beginnen; beim Kreuzen von R 232 BBI (19,2 DME KLF) Rechtskurve und ILS-Landekurs 064° des ILS IBSE in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,0 DME IBSE (3,3 DME BBI) in 1420 überfliegen.

Bei Anflügen ohne Gleitwegführung (LOC-DME) ist der Sinkflug mit 5,2 % auf dem Landekurs 064° des LOC IBSE bei TEBGO (9,0 DME IBSE/8,2 DME BBI) (FAF) nicht unter 3000 zu beginnen. 4,0 DME IBSE (3,3 DME BBI) ist nicht unter 1420 und 2,7 DME IBSE (2,0 DME BBI) nicht unter 1000 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: 0,7 DME IBSE (BBI).

Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 6.

Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 6.

8. ILS/DME-Anflug zur Landebahn 06R, ausgehend von Klasdorf DVOR/DME (KLF)

Abflug von KLF (IAF) auf R 307 KLF in 4000 oder darüber; 9,6 DME KLF (R 189 BBI) in 4000 oder darüber erfliegen, danach Sinkflug auf 3000 beginnen; beim Kreuzen von R 232 BBI (19,2 DME KLF) Rechtskurve und ILS-Landekurs 064° des ILS IBSE in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,0 DME IBSE (3,3 DME BBI) in 1420 überflogen.

Bei Anflügen ohne Gleitwegführung (LOC-DME) ist der Sinkflug mit 5,2 % auf dem Landekurs 064° des LOC IBSE bei TEBGO (9,0 DME IBSE/8,2 DME BBI) (FAF) nicht unter 3000 zu beginnen. 4,0 DME IBSE (3,3 DME BBI) ist nicht unter 1420 und 2,7 DME IBSE (2,0 DME BBI) nicht unter 1000 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: 0,7 DME IBSE (BBI).

Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 6.

Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 6.

9. ILS/DME-Anflug zur Landebahn 06R, ausgehend von Kurskreuzung KETAP

Abflug von KETAP (IAF) auf R 082 LWB in FL 080 oder darüber in Richtung LWB; LWB mit Linkskurve passieren und R 215 LWB in FL 080 erfliegen; beim Kreuzen von R 294 BBI (24,7 DME LWB) Linkskurve, R 310 KLF erfliegen und folgen; 40,0 DME KLF (R 286 BBI) in FL 080 darüber überfliegen, danach Sinkflug auf FL 060 beginnen; 30,0 DME KLF (R 272 BBI) in FL 060 oder darüber überfliegen; danach Sinkflug auf 4000 beginnen; beim Kreuzen von R 249 BBI (22,4 DME KLF) Linkskurve und ILS-Landekurs 064° des ILS IBSE in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug aus 3000 mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,0 DME IBSE (3,3 DME BBI) in 1420 überflogen.

Bei Anflügen ohne Gleitwegführung (LOC-DME) ist der Sinkflug mit 5,2 % auf dem Landekurs 064° des LOC IBSE bei TEBGO (9,0 DME IBSE/8,2 DME BBI) (FAF) nicht unter 3000 zu beginnen. 4,0 DME IBSE (3,3 DME BBI) ist nicht unter 1420 und 2,7 DME IBSE (2,0 DME BBI) nicht unter 1000 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: 0,7 DME IBSE (BBI).

Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 6.

Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 6.

10. ILS/DME-Anflug zur Landebahn 06R, ausgehend von Kurskreuzung OGBER

Abflug von OGBER (IAF) auf R 215 LWB in FL 080 oder darüber; beim Kreuzen von R 294 BBI (24,7 DME LWB) Linkskurve, R 310 KLF erfliegen und folgen; 40,0 DME KLF (R 286 BBI) in FL 080 oder darüber überfliegen, danach Sinkflug auf FL 060 beginnen; 30,0 DME KLF (R 272 BBI) in FL 060 oder darüber überfliegen, danach Sinkflug auf 4000 beginnen; beim Kreuzen von R 249 BBI (22,4 DME KLF) Linkskurve und ILS-Landekurs 064° des ILS IBSE in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug aus 3000 mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,0 DME IBSE (3,3 DME BBI) in 1420 überflogen.

Bei Anflügen ohne Gleitwegführung (LOC-DME) ist der Sinkflug mit 5,2 % auf dem Landekurs 064° des LOC IBSE bei TEBGO (9,0 DME IBSE/8,2 DME BBI) (FAF) nicht unter 3000 zu beginnen. 4,0 DME IBSE (3,3 DME BBI) ist nicht unter 1420 und 2,7 DME IBSE (2,0 DME BBI) nicht unter 1000 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: 0,7 DME IBSE (BBI).

Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 6.

Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 6.

11. ILS/DME-Anflug zur Landebahn 24L, ausgehend von Kurskreuzung NUKRO

Abflug von NUKRO (IAF) auf R 149 FWE in 4000 oder darüber; FWE mit Linkskurve passieren, R 270 FWE erfliegen und Sinkflug auf 3000 beginnen; ILS-Landekurs 244° des ILS IBSW mit Linkskurve in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,0 DME IBSW (6,6 DME BBI) in 1410 überflogen.

Bei Anflügen ohne Gleitwegführung (LOC-DME) ist der Sinkflug mit 5,2 % auf dem Landekurs 244° des LOC IBSW bei XANIM (9,0 DME IBSW/11,5 DME BBI) (FAF) nicht unter 3000 zu beginnen. 4,0 DME IBSW (6,6 DME BBI) ist nicht unter 1410 und 2,7 DME IBSW (5,3 DME BBI) nicht unter 1000 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: 0,7 DME IBSW (3,2 DME BBI).

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D <sub>L</sub>
Betriebsstufe I	289 (140)	299 (150)	309 (160)	319 (170)	
Betriebsstufe II	201 (52)	217 (68)	230 (81)	243 (94)	
Betriebsstufe III	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt				
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	550 (400)				–

Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Startbahnkurs auf maximal 3000; bei 0,6 DME BBI (2,2 DME SDD) Linkskurve, R 345 KLF erfliegen, auf R 345 KLF bis KLF mit Steigflug auf 4000. Der Kurvenflug zum Erfliegen von R 345 KLF ist mit einer angezeigten Eigengeschwindigkeit (IAS) von maximal 190 kt durchzuführen.

## 12. ILS/DME-Anflug zur Landebahn 24L, ausgehend von Kurskreuzung ATGUP

Abflug von ATGUP (IAF) auf R 198 FWE in 4000 oder darüber; beim Kreuzen von R 080 BBI (2,6 DME FWE) Linkskurve, R 270 FWE erfliegen und Sinkflug auf 3000 beginnen; ILS-Landekurs 244° des ILS IBSW mit Linkskurve in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,0 DME IBSW (6,6 DME BBI) in 1410 überflogen.

Bei Anflügen ohne Gleitwegführung (LOC-DME) ist der Sinkflug mit 5,2 % auf dem Landekurs 244° des LOC IBSW bei XANIM (9,0 DME IBSW/11,5 DME BBI) (FAF) nicht unter 3000 zu beginnen. 4,0 DME IBSW (6,6 DME BBI) ist nicht unter 1410 und 2,7 DME IBSW (5,3 DME BBI) nicht unter 1000 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: 0,7 DME IBSW (3,2 DME BBI).

Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 11.

Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 11.

## 13. ILS/DME-Anflug zur Landebahn 24L, ausgehend von Klasdorf DVOR/DME (KLF)

Abflug von KLF (IAF) auf R 022 KLF in 4000 oder darüber; 13,6 DME KLF (R 121 BBI) in 4000 oder darüber überfliegen, danach Sinkflug auf 3000 beginnen; beim Kreuzen von R 075 BBI (24,5 DME KLF) Linkskurve und ILS-Landekurs 244° des ILS IBSW in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,0 DME IBSW (6,6 DME BBI) in 1410 überflogen.

Bei Anflügen ohne Gleitwegführung (LOC-DME) ist der Sinkflug mit 5,2 % auf dem Landekurs 244° des LOC IBSW bei XANIM (9,0 DME IBSW/11,5 DME BBI) (FAF) nicht unter 3000 zu beginnen. 4,0 DME IBSW (6,6 DME BBI) ist nicht unter 1410 und 2,7 DME IBSW (5,3 DME BBI) nicht unter 1000 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: 0,7 DME IBSW (3,2 DME BBI).

Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 11.

Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 11.

## 14. ILS/DME-Anflug zur Landebahn 24L, ausgehend von Kurskreuzung KETAP

Abflug von KETAP (IAF) auf R 326 FWE in FL 080 oder darüber und Sinkflug auf FL 060 beginnen; Rechtskurve, R 016 KLF erfliegen und Sinkflug auf 3000 beginnen; Rechtskurve und ILS-Landekurs 244° des ILS IBSW in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,0 DME IBSW (6,6 DME BBI) in 1410 überflogen.

Bei Anflügen ohne Gleitwegführung (LOC-DME) ist der Sinkflug mit 5,2 % auf dem Landekurs 244° des LOC IBSW bei XANIM (9,0 DME IBSW/11,5 DME BBI) (FAF) nicht unter 3000 zu beginnen. 4,0 DME IBSW (6,6 DME BBI) ist nicht unter 1410 und 2,7 DME IBSW (5,3 DME BBI) nicht unter 1000 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: 0,7 DME IBSW (3,2 DME BBI).

Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 11.

Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 11.

## 15. ILS/DME-Anflug zur Landebahn 24L, ausgehend von Kurskreuzung OGBER

Abflug von OGBER (IAF) auf R 215 LWB in FL 080 oder darüber; bei 15,9 DME LWB Rechtskurve, R 287 FWE erfliegen und folgen und Sinkflug auf FL 060 beginnen; 20,0 DME FWE (R 023 BBI) in FL 060 oder darüber überfliegen, danach Sinkflug auf 3000 beginnen; beim Kreuzen von R 050 BBI (12,9 DME FWE) Rechtskurve, R 016 KLF (Kurs 196°) erfliegen, auf R 016 KLF (Kurs 196°) ILS-Landekurs 244° des ILS IBSW mit Rechtskurve in 3000 erfliegen (IF); Sinkflug aus 3000 mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,0 DME IBSW (6,6 DME BBI) in 1410 überflogen.

Bei Anflügen ohne Gleitwegführung (LOC-DME) ist der Sinkflug mit 5,2 % auf dem Landekurs 244° des LOC IBSW bei XANIM (9,0 DME IBSW/11,5 DME BBI) (FAF) nicht unter 3000 zu beginnen. 4,0 DME IBSW (6,6 DME BBI) ist nicht unter 1410 und 2,7 DME IBSW (5,3 DME BBI) nicht unter 1000 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: 0,7 DME IBSW (3,2 DME BBI).

Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 11.

Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 11.

## 16. ILS/DME-Anflug zur Landebahn 24R, ausgehend von Kurskreuzung NUKRO

Abflug von NUKRO (IAF) auf R 149 FWE in 4000 oder darüber; FWE mit Linkskurve passieren und R 287 FWE erfliegen, auf R 287 FWE ILS-Landekurs 244° des ILS IBNW mit Linkskurve in 4000 erfliegen (IF); Sinkflug mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,0 DME IBNW (4,6 DME SDD) in 1420 überflogen.

Bei Anflügen ohne Gleitwegführung (LOC-DME) ist der Sinkflug mit 5,2 % auf dem Landekurs 244° des LOC IBNW bei UBURU (12,1 DME IBNW/12,8 DME SDD) (FAF) nicht unter 4000 zu beginnen. 4,0 DME IBNW (4,6 DME SDD) ist nicht unter 1420 und 2,6 DME IBNW (3,3 DME SDD) nicht unter 970 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: 0,6 DME IBNW (1,3 DME SDD).

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D <sub>L</sub>
Betriebsstufe I	292 (138)	302 (148)	312 (158)	321 (167)	
Betriebsstufe II	203 (49)	220 (66)	233 (79)	246 (92)	
Betriebsstufe III	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt				
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	540 (380)				–

Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Startbahnkurs bis 0,6 DME IBNW (1,3 DME SDD) auf maximal 4000; R 296 BBI erfliegen und auf maximal 5000 steigen; folgen bis OGBER. Ab 17,0 DME BBI (17,7 DME SDD) ist der Steigflug auf FL 080 fortzusetzen.

17. ILS/DME-Anflug zur Landebahn 24R, ausgehend von Kurskreuzung ATGUP

Abflug von ATGUP (IAF) auf R 198 FWE in 4000 oder darüber; beim Kreuzen von R 079 BBI (1,9 DME FWE) Linkskurve, R 287 FWE erfliegen, auf R 287 FWE ILS-Landekurs 244° des ILS IBNW mit Linkskurve in 4000 erfliegen (IF); Sinkflug mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,0 DME IBNW (4,6 DME SDD) in 1420 überflogen.

Bei Anflügen ohne Gleitwegführung (LOC-DME) ist der Sinkflug mit 5,2 % auf dem Landekurs 244° des LOC IBNW bei UBURU (12,1 DME IBNW/12,8 DME SDD) (FAF) nicht unter 4000 zu beginnen. 4,0 DME IBNW (4,6 DME SDD) ist nicht unter 1420 und 2,6 DME IBNW (3,3 DME SDD) nicht unter 970 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: 0,6 DME IBNW (1,3 DME SDD).

Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 16.

Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 16.

18. ILS/DME-Anflug zur Landebahn 24R, ausgehend von Klasdorf DVOR/DME (KLF)

Abflug von KLF (IAF) auf R 025 KLF in 4000 oder darüber; beim Kreuzen von R 270 FWE (27,9 DME KLF) Linkskurve und ILS-Landekurs 244° des ILS IBNW in 4000 erfliegen (IF); Sinkflug mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,0 DME IBNW (4,6 DME SDD) in 1420 überflogen.

Bei Anflügen ohne Gleitwegführung (LOC-DME) ist der Sinkflug mit 5,2 % auf dem Landekurs 244° des LOC IBNW bei UBURU (12,1 DME IBNW/12,8 DME SDD) (FAF) nicht unter 4000 zu beginnen. 4,0 DME IBNW (4,6 DME SDD) ist nicht unter 1420 und 2,6 DME IBNW (3,3 DME SDD) nicht unter 970 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: 0,6 DME IBNW (1,3 DME SDD).

Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 16.

Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 16.

19. ILS/DME-Anflug zur Landebahn 24R, ausgehend von Kurskreuzung KETAP

Abflug von KETAP (IAF) auf R 326 FWE in FL 080 oder darüber und Sinkflug auf FL 060 beginnen; Rechtskurve, R 020 KLF erfliegen und Sinkflug auf 4000 beginnen; Rechtskurve und ILS-Landekurs 244° des ILS IBNW in 4000 erfliegen (IF); Sinkflug mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,0 DME IBNW (4,6 DME SDD) in 1420 überflogen.

Bei Anflügen ohne Gleitwegführung (LOC-DME) ist der Sinkflug mit 5,2 % auf dem Landekurs 244° des LOC IBNW bei UBURU (12,1 DME IBNW/12,8 DME SDD) (FAF) nicht unter 4000 zu beginnen. 4,0 DME IBNW (4,6 ME SDD) ist nicht unter 1420 und 2,6 DME IBNW (3,3 DME SDD) nicht unter 970 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: 0,6 DME IBNW (1,3 DME SDD).

Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 16.

Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 16.

20. ILS/DME-Anflug zur Landebahn 24R, ausgehend von Kurskreuzung OGBER

Abflug von OGBER (IAF) auf R 215 LWB in FL 080 oder darüber; beim Kreuzen von R 327 BBI (6,0 DME LWB) Rechtskurve, R 299 FWE erfliegen und folgen und Sinkflug auf FL 060 beginnen; 20,0 DME FWE (R 023 BBI) in FL 060 oder darüber überfliegen, danach Sinkflug auf 4000 beginnen; beim Kreuzen von R 052 BBI (10,7 DME FWE) Rechtskurve und ILS-Landekurs 244° des ILS IBNW in 4000 erfliegen (IF); Sinkflug aus 4000 mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,0 DME IBNW (4,6 DME SDD) in 1420 überflogen.

Bei Anflügen ohne Gleitwegführung (LOC-DME) ist der Sinkflug mit 5,2 % auf dem Landekurs 244° des LOC IBNW bei UBURU (12,1 DME IBNW/12,8 DME SDD) (FAF) nicht unter 4000 zu beginnen. 4,0 DME IBNW (4,6 DME SDD) ist nicht unter 1420 und 2,6 DME IBNW (3,3 DME SDD) nicht unter 970 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: 0,6 DME IBNW (1,3 DME SDD).

Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 16.

Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 16.

21. VOR/DME-Anflug zur Landebahn 06R, ausgehend von Kurskreuzung NUKRO

Abflug von NUKRO (IAF) auf R 082 KLF in 4000 oder darüber; KLF mit Rechtskurve passieren, R 307 KLF erfliegen und folgen; 9,6 DME KLF (R 189 BBI) in 4000 oder darüber überfliegen, danach Sinkflug auf 3000 beginnen; beim Kreuzen von R 232 BBI (19,2 DME KLF) Rechtskurve und R 064 BBI (Endanflugkurs 064°) (IF) in 3000 erfliegen; weiteren Sinkflug mit 5,2 % bei TEBGO (8,2 DME BBI/9,0 DME IBSE) (FAF) nicht unter 3000 beginnen. 3,2 DME BBI (4,0 DME IBSE) ist nicht unter 1420 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: BBI (0,7 DME IBSE).

Schwellenüberflughöhe: 50.

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
VOR/DME	730 (580)			

Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Startbahnkurs auf maximal 3000; bei 2,7 DME BBI Rechtskurve, R 359 KLF erfliegen, auf R 359 KLF bis KLF mit Steigflug auf 4000.

22. VOR/DME-Anflug zur Landebahn 06R, ausgehend von Kurskreuzung ATGUP

Abflug von ATGUP (IAF) auf R 120 KLF in 4000 oder darüber bis KLF, R 307 KLF erfliegen und folgen; 9,6 DME KLF (R 189 BBI) in 4000 oder darüber überfliegen, danach Sinkflug auf 3000 beginnen; beim Kreuzen von R 232 BBI (19,2 DME KLF) Rechtskurve und R 064 BBI (Endanflugkurs 064°) (IF) in 3000 erfliegen; weiteren Sinkflug mit 5,2 % bei TEBGO (8,2 DME BBI/9,0 DME IBSE) (FAF) nicht unter 3000 beginnen. 3,2 DME BBI (4,0 DME IBSE) ist nicht unter 1420 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: BBI (0,7 DME IBSE).

Schwellenüberflughöhe: 50.

Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 21.

Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 21.

23. VOR/DME-Anflug zur Landebahn 06R, ausgehend von Klasdorf DVOR/DME (KLF)

Abflug von KLF (IAF) auf R 307 KLF in 4000 oder darüber; 9,6 DME KLF (R 189 BBI) in 4000 oder darüber überfliegen, danach Sinkflug auf 3000 beginnen; beim Kreuzen von R 232 BBI (19,2 DME KLF) Rechtskurve und R 064 BBI (Endanflugkurs 064°) (IF) in 3000 erfliegen; weiteren Sinkflug mit 5,2 % bei TEBGO (8,2 DME BBI/9,0 DME IBSE) (FAF) nicht unter 3000 beginnen. 3,2 DME BBI (4,0 DME IBSE) ist nicht unter 1420 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: BBI (0,7 DME IBSE).

Schwellenüberflughöhe: 50.

Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 21.

Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 21.

24. VOR/DME-Anflug zur Landebahn 06R, ausgehend von Kurskreuzung KETAP

Abflug von KETAP (IAF) auf R 082 LWB in FL 080 oder darüber in Richtung LWB; LWB mit Linkskurve passieren und R 215 LWB erfliegen; beim Kreuzen von R 294 BBI (24,7 DME LWB) Linkskurve, R 310 KLF erfliegen und folgen; 40,0 DME KLF (R 286 BBI) in FL 080 oder darüber überfliegen, danach Sinkflug auf FL 060 beginnen; 30,0 DME KLF (R 272 BBI) in FL 060 oder darüber überfliegen, danach Sinkflug auf 4000 beginnen; bei 22,4 DME KLF (R 249 BBI) Linkskurve, R 064 BBI (Endanflugkurs 064°) (IF) erfliegen und Sinkflug auf 3000 beginnen; weiteren Sinkflug mit 5,2 % bei TEBGO (8,2 DME BBI/9,0 DME IBSE) (FAF) nicht unter 3000 beginnen. 3,2 DME BBI (4,0 DME IBSE) ist nicht unter 1420 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: BBI (0,7 DME IBSE).

Schwellenüberflughöhe: 50.

Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 21.

Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 21.

25. VOR/DME-Anflug zur Landebahn 06R, ausgehend von Kurskreuzung OGBER

Abflug von OGBER (IAF) auf R 215 LWB in FL 080 oder darüber; beim Kreuzen von R 294 BBI (24,7 DME LWB) Linkskurve, R 310 KLF erfliegen und folgen; 40,0 DME KLF (R 286 BBI) in FL 080 oder darüber überfliegen, danach Sinkflug auf FL 060 beginnen; 30,0 DME KLF (R 272 BBI) in FL 060 oder darüber überfliegen, danach Sinkflug auf 4000 beginnen; bei 22,4 DME KLF (R 249 BBI) Linkskurve, R 064 BBI (Endanflugkurs 064°) (IF) erfliegen und Sinkflug auf 3000 beginnen; weiteren Sinkflug mit 5,2 % bei TEBGO (8,2 DME BBI/9,0 DME IBSE) (FAF) nicht unter 3000 beginnen. 3,2 DME BBI (4,0 DME IBSE) ist nicht unter 1420 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: BBI (0,7 DME IBSE).

Schwellenüberflughöhe: 50.

Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 21.

Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 21.

26. VOR/DME-Anflug zur Landebahn 24L, ausgehend von Kurskreuzung NUKRO

Abflug von NUKRO (IAF) auf R 149 FWE in 4000 oder darüber; FWE mit Linkskurve passieren, R 270 FWE erfliegen und Sinkflug auf 3000 beginnen; Linkskurve und R 244 BBI (Endanflugkurs 244°) (IF) in 3000 erfliegen; weiteren Sinkflug mit 5,2 % bei XANIM (11,5 DME BBI/9,0 DME IBSW) (FAF) nicht unter 3000 beginnen. 6,5 DME BBI (4,0 DME IBSW) ist nicht unter 1410 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: 3,2 DME BBI (0,7 DME IBSW).

Schwellenüberflughöhe: 50.

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D
VOR/DME	730 (580)			

Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Startbahnkurs auf maximal 3000; bei 0,6 DME BBI (2,2 DME SDD) Linkskurve, R 345 KLF erfliegen, auf R 345 KLF bis KLF mit Steigflug auf 4000. Der Kurvenflug zum Erfliegen von R 345 KLF ist mit einer angezeigten Eigengeschwindigkeit (IAS) von maximal 190 kt durchzuführen.

27. VOR/DME-Anflug zur Landebahn 24L, ausgehend von Kurskreuzung ATGUP

Abflug von ATGUP (IAF) auf R 198 FWE in 4000 oder darüber; beim Kreuzen von R 081 BBI (2,6 DME FWE) Linkskurve, R 270 FWE erfliegen und Sinkflug auf 3000 beginnen; Linkskurve und R 244 BBI (Endanflugkurs 244°) (IF) in 3000 erfliegen; weiteren Sinkflug mit 5,2 % bei XANIM (11,5 DME BBI/9,0 DME IBSW) (FAF) nicht unter 3000 beginnen. 6,5 DME BBI (4,0 DME IBSW) ist nicht unter 1410 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: 3,2 DME BBI (0,7 DME IBSW).

Schwellenüberflughöhe: 50.

Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 26.

Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 26.

28. VOR/DME-Anflug zur Landebahn 24L, ausgehend von Klasdorf DVOR/DME (KLF)

Abflug von KLF (IAF) auf R 022 KLF in 4000 oder darüber; 13,6 DME KLF (R 121 BBI) in 4000 oder darüber überfliegen, danach Sinkflug auf 3000 beginnen; beim Kreuzen von R 076 BBI (24,5 DME KLF) Linkskurve und R 244 BBI (Endanflugkurs 244°) (IF) in 3000 erfliegen; weiteren Sinkflug mit 5,2 % bei XANIM (11,5 DME BBI/9,0 DME IBSW) (FAF) nicht unter 3000 beginnen. 6,5 DME BBI (4,0 DME IBSW) ist nicht unter 1410 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: 3,2 DME BBI (0,7 DME IBSW).

Schwellenüberflughöhe: 50.

Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 26.

Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 26.

29. VOR/DME-Anflug zur Landebahn 24L, ausgehend von Kurskreuzung KETAP

Abflug von KETAP (IAF) auf R 326 FWE in FL 080 oder darüber und Sinkflug auf FL 060 beginnen; Rechtskurve, R 016 KLF erfliegen und Sinkflug auf 3000 beginnen; Rechtskurve und R 244 BBI (Endanflugkurs 244°) (IF) in 3000 erfliegen; weiteren Sinkflug mit 5,2 % bei XANIM (11,5 DME BBI/9,0 DME IBSW) (FAF) nicht unter 3000 beginnen. 6,5 DME BBI (4,0 DME IBSW) ist nicht unter 1410 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: 3,2 DME BBI (0,7 DME IBSW).

Schwellenüberflughöhe: 50.

Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 26.

Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 26.

30. VOR/DME-Anflug zur Landebahn 24L, ausgehend von Kurskreuzung OGBER

Abflug von OGBER (IAF) auf R 215 LWB in FL 080 oder darüber und Sinkflug auf FL 060 beginnen; bei 15,9 DME LWB Rechtskurve, R 287 FWE erfliegen und folgen; 20,0 DME FWE (R 023 BBI) in FL 060 oder darüber überfliegen, danach Sinkflug auf 3000 beginnen; beim Kreuzen von R 050 BBI (12,9 DME FWE) Rechtskurve, R 016 KLF (Kurs 196°) erfliegen, auf R 016 KLF (Kurs 196°) R 244 BBI (Endanflugkurs 244°) (IF) in 3000 erfliegen; weiteren Sinkflug mit 5,2 % bei XANIM (11,5 DME BBI/9,0 DME IBSW) (FAF) nicht unter 3000 beginnen. 6,5 DME BBI (4,0 DME IBSW) ist nicht unter 1410 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: 3,2 DME BBI (0,7 DME IBSW).

Schwellenüberflughöhe: 50.

Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 26.

Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 26.“



3. § 3 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 1 wird die Angabe „NfL 1-1280 18“ durch die Angabe „NfL 2023-1-2748“ ersetzt.
- b) In Absatz 2 wird in der Tabelle Tabellenspalte 2 wie folgt gefasst:

Anflugkurs
2
„018 (023,2)
146 (150,6)
329 (334,3)
116 (121,1)
018 (023,2)“.

- c) In Absatz 3 Nummer 1 werden in den Tabellenspalten 1 und 2 jeweils die Angabe „25L“ durch die Angabe „24L“, die Angabe „25R“ durch die Angabe „24R“, die Angabe „07L“ durch die Angabe „06L“ und die Angabe „07R“ durch die Angabe „06R“ ersetzt.

4. § 4 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 5 wird in der Tabelle Tabellenspalte 4 wie folgt gefasst:

Anflugkurs
4
„(023,2) 018
(150,6) 146
(023,2) 018
(334,3) 329
(121,1) 116“.

- b) Absatz 6 wird wie folgt geändert:

- aa) Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aaa) In der Überschrift wird die Angabe „07L“ durch die Angabe „06L“ und die Angabe „E07A“ durch die Angabe „E06A“ ersetzt.

bbb) Die Tabellenzeilen 1 bis 11 werden wie folgt gefasst:

„1	Abflug von NUKRO bis KLF, bis DB901, bis DB542 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug mit 3,00° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,2 % bei ODIDO nicht unter 4000 zu beginnen. 3,0 NM vor RW06L sind nicht unter 1160 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW06L</u> . Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Kurs 064° bis DB910 und maximal auf 4000; Linkskurve, Direktflug bis DB915; Linkskurve, auf Kurs 278° bis OGBER mit Steigflug auf 5000.					
2	empfohlener Path Terminator	Verfahrensfix	Koordinaten	Kurs	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial fix	NUKRO (IAF)	N 52 02 51,47 O 014 24 59,46	–	A4000+	–
4	Track to a fix	KLF	N 52 01 09,67 O 013 33 48,29	(267,3) 262	–	–
5	Track to a fix	DB901	N 52 11 36,61 O 013 07 51,85	(303,4) 298	–	–
6	Track to a fix	DB542 (IF)	N 52 16 15,53 O 013 04 52,97	(338,5) 333	A4000+	210
7	Track to a fix	ODIDO (FAF (LNAV))	N 52 17 43,32 O 013 10 56,85	(068,5) 063	A4000+	–
8	Track to a fix	<u>RW06L</u> (MAPt (LNAV))	N 52 22 03,68 O 013 29 06,09	(068,6) 064	–	–

9	Course to a fix	DB910 (MATF)	N 52 22 38,75 O 013 31 33,94	(068,8) 064	A4000-	–
10	Direct to a fix	DB915	N 52 30 09,22 O 013 30 47,46	–	–	–
11	Track to a fix	OGBER (MAHF)	N 52 36 50,00 O 012 43 29,00	(283,4) 278	A5000	–“.

bb) Nummer 2 wird wie folgt geändert:

aaa) In der Überschrift wird die Angabe „07L“ durch die Angabe „06L“ und die Angabe „E07A“ durch die Angabe „E06A“ ersetzt.

bbb) Die Tabellenzeilen 1 bis 11 werden wie folgt gefasst:

„1	Abflug von ATGUP bis KLF, bis DB901, bis DB542 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug mit 3,00° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,2 % bei ODIDO nicht unter 4000 zu beginnen. 3,0 NM vor RW06L sind nicht unter 1160 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW06L</u> . Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 1.					
2	empfohlener Path Terminator	Verfahrensfix	Koordinaten	Kurs	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial fix	ATGUP (IAF)	N 51 55 24,92 O 013 47 17,11	–	A4000+	–
4	Track to a fix	KLF	N 52 01 09,67 O 013 33 48,29	(304,7) 300	–	–
5	Track to a fix	DB901	N 52 11 36,61 O 013 07 51,85	(303,4) 298	–	–
6	Track to a fix	DB542 (IF)	N 52 16 15,53 O 013 04 52,97	(338,5) 333	A4000+	210
7	Track to a fix	ODIDO (FAF (LNAV))	N 52 17 43,32 O 013 10 56,85	(068,5) 063	A4000+	–
8	Track to a fix	<u>RW06L</u> (MAPt (LNAV))	N 52 22 03,68 O 013 29 06,09	(068,6) 064	–	–
9	Course to a fix	DB910 (MATF)	N 52 22 38,75 O 013 31 33,94	(068,8) 064	A4000-	–
10	Direct to a fix	DB915	N 52 30 09,22 O 013 30 47,46	–	–	–
11	Track to a fix	OGBER (MAHF)	N 52 36 50,00 O 012 43 29,00	(283,4) 278	A5000	–“.

cc) Nummer 3 wird wie folgt geändert:

aaa) In der Überschrift wird die Angabe „07L“ durch die Angabe „06L“ und die Angabe „E07A“ durch die Angabe „E06A“ ersetzt.

bbb) Die Tabellenzeilen 1 bis 10 werden wie folgt gefasst:

„1	Abflug von KLF bis DB901, bis DB542 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug mit 3,00° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,2 % bei ODIDO nicht unter 4000 zu beginnen. 3,0 NM vor RW06L sind nicht unter 1160 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW06L</u> . Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 1.					
2	empfohlener Path Terminator	Verfahrensfix	Koordinaten	Kurs	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial fix	KLF (IAF)	N 52 01 09,67 O 013 33 48,29	–	A4000+	–

4	Track to a fix	DB901	N 52 11 36,61 O 013 07 51,85	(303,4) 298	–	–
5	Track to a fix	DB542 (IF)	N 52 16 15,53 O 013 04 52,97	(338,5) 333	A4000+	210
6	Track to a fix	ODIDO (FAF (LNAV))	N 52 17 43,32 O 013 10 56,85	(068,5) 063	A4000+	–
7	Track to a fix	<u>RW06L</u> (MAPt (LNAV))	N 52 22 03,68 O 013 29 06,09	(068,6) 064	–	–
8	Course to a fix	<u>DB910</u> (MATF)	N 52 22 38,75 O 013 31 33,94	(068,8) 064	A4000-	–
9	Direct to a fix	DB915	N 52 30 09,22 O 013 30 47,46	–	–	–
10	Track to a fix	OGBER (MAHF)	N 52 36 50,00 O 012 43 29,00	(283,4) 278	A5000	–“.

dd) Nummer 4 wird wie folgt geändert:

aaa) In der Überschrift wird die Angabe „07L“ durch die Angabe „06L“ und die Angabe „E07A“ durch die Angabe „E06A“ ersetzt.

bbb) Die Tabellenzeilen 1 bis 10 werden wie folgt gefasst:

„1	Abflug von KETAP bis OGBER, bis DB542 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug mit 3,00° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,2 % bei ODIDO nicht unter 4000 zu beginnen. 3,0 NM vor RW06L sind nicht unter 1160 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW06L</u> . Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 1.					
2	empfohlener Path Terminator	Verfahrensfix	Koordinaten	Kurs	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial fix	KETAP (IAF)	N 52 55 40,27 O 013 39 17,81	–	A5000+	–
4	Track to a fix	OGBER	N 52 36 50,00 O 012 43 29,00	(241,3) 236	A5000+	–
5	Track to a fix	DB542 (IF)	N 52 16 15,53 O 013 04 52,97	(147,4) 142	A4000+	210
6	Track to a fix	ODIDO (FAF (LNAV))	N 52 17 43,32 O 013 10 56,85	(068,5) 063	A4000+	–
7	Track to a fix	<u>RW06L</u> (MAPt (LNAV))	N 52 22 03,68 O 013 29 06,09	(068,6) 064	–	–
8	Course to a fix	<u>DB910</u> (MATF)	N 52 22 38,75 O 013 31 33,94	(068,8) 064	A4000-	–
9	Direct to a fix	DB915	N 52 30 09,22 O 013 30 47,46	–	–	–
10	Track to a fix	OGBER (MAHF)	N 52 36 50,00 O 012 43 29,00	(283,4) 278	A5000	–“.

ee) Nummer 5 wird wie folgt geändert:

aaa) In der Überschrift wird die Angabe „07L“ durch die Angabe „06L“ und die Angabe „E07A“ durch die Angabe „E06A“ ersetzt.

bbb) Die Tabellenzeilen 1 bis 9 werden wie folgt gefasst:

1	Abflug von OGBER bis DB542 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug mit 3,00° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,2 % bei ODIDO nicht unter 4000 zu beginnen. 3,0 NM vor RW06L sind nicht unter 1160 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW06L</u> . Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 1.					
2	empfohlener Path Terminator	Verfahrensfix	Koordinaten	Kurs	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial fix	OGBER (IAF)	N 52 36 50,00 O 012 43 29,00	–	A5000+	–
4	Track to a fix	DB542 (IF)	N 52 16 15,53 O 013 04 52,97	(147,4) 142	A4000+	210
5	Track to a fix	ODIDO (FAF (LNAV))	N 52 17 43,32 O 013 10 56,85	(068,5) 063	A4000+	–
6	Track to a fix	<u>RW06L</u> (MAPt (LNAV))	N 52 22 03,68 O 013 29 06,09	(068,6) 064	–	–
7	Course to a fix	<u>DB910</u> (MATF)	N 52 22 38,75 O 013 31 33,94	(068,8) 064	A4000-	–
8	Direct to a fix	DB915	N 52 30 09,22 O 013 30 47,46	–	–	–
9	Track to a fix	OGBER (MAHF)	N 52 36 50,00 O 012 43 29,00	(283,4) 278	A5000	–“.

ff) Nummer 6 wird wie folgt geändert:

aaa) In der Überschrift wird die Angabe „07R“ durch die Angabe „06R“ und die Angabe „E07B“ durch die Angabe „E06B“ ersetzt.

bbb) Die Tabellenzeilen 1 bis 10 werden wie folgt gefasst:

1	Abflug von NUKRO bis KLF, bis DB951, bis DB552 und Endanflugkurs in 3000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug mit 3,00° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,2 % bei TEBGO nicht unter 3000 zu beginnen. 2,0 NM vor RW06R sind nicht unter 850 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW06R</u> . Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Kurs 064° bis <u>DB960</u> und maximal auf 3000; Rechtskurve, Direktflug bis KLF mit Steigflug auf 4000.					
2	empfohlener Path Terminator	Verfahrensfix	Koordinaten	Kurs	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial fix	NUKRO (IAF)	N 52 02 51,47 O 014 24 59,46	–	A4000+	–
4	Track to a fix	KLF	N 52 01 09,67 O 013 33 48,29	(267,3) 262	–	–
5	Track to a fix	DB951	N 52 09 39,76 O 013 12 47,77	(303,4) 298	A4000+	–
6	Track to a fix	DB552 (IF)	N 52 16 04,73 O 013 08 41,74	(338,6) 333	A3000+	210
7	Track to a fix	TEBGO (FAF (LNAV))	N 52 17 32,31 O 013 14 45,72	(068,5) 063	A3000+	–
8	Track to a fix	<u>RW06R</u> (MAPt (LNAV))	N 52 20 43,56 O 013 28 06,34	(068,6) 064	–	–
9	Course to a fix	<u>DB960</u> (MATF)	N 52 21 30,33 O 013 31 23,37	(068,8) 064	A3000-	–
10	Direct to a fix	KLF (MAHF)	N 52 01 09,67 O 013 33 48,29	–	A4000	–“.

gg) Nummer 7 wird wie folgt geändert:

aaa) In der Überschrift wird die Angabe „07R“ durch die Angabe „06R“ und die Angabe „E07B“ durch die Angabe „E06B“ ersetzt.

bbb) Die Tabellenzeilen 1 bis 10 werden wie folgt gefasst:

1	Abflug von ATGUP bis KLF, bis DB951, bis DB552 und Endanflugkurs in 3000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug mit 3,00° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,2 % bei TEBGO nicht unter 3000 zu beginnen. 2,0 NM vor RW06R sind nicht unter 850 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW06R</u> . Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 6.					
2	empfohlener Path Terminator	Verfahrensfix	Koordinaten	Kurs	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial fix	ATGUP (IAF)	N 51 55 24,92 O 013 47 17,11	–	A4000+	–
4	Track to a fix	KLF	N 52 01 09,67 O 013 33 48,29	(304,7) 300	–	–
5	Track to a fix	DB951	N 52 09 39,76 O 013 12 47,77	(303,4) 298	A4000+	–
6	Track to a fix	DB552 (IF)	N 52 16 04,73 O 013 08 41,74	(338,6) 333	A3000+	210
7	Track to a fix	TEBGO (FAF (LNAV))	N 52 17 32,31 O 013 14 45,72	(068,5) 063	A3000+	–
8	Track to a fix	<u>RW06R</u> (MAPt (LNAV))	N 52 20 43,56 O 013 28 06,34	(068,6) 064	–	–
9	Course to a fix	<u>DB960</u> (MATF)	N 52 21 30,33 O 013 31 23,37	(068,8) 064	A3000-	–
10	Direct to a fix	KLF (MAHF)	N 52 01 09,67 O 013 33 48,29	–	A4000	–

hh) Nummer 8 wird wie folgt geändert:

aaa) In der Überschrift wird die Angabe „07R“ durch die Angabe „06R“ und die Angabe „E07B“ durch die Angabe „E06B“ ersetzt.

bbb) Die Tabellenzeilen 1 bis 9 werden wie folgt gefasst:

1	Abflug von KLF bis DB951, bis DB552 und Endanflugkurs in 3000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug mit 3,00° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,2 % bei TEBGO nicht unter 3000 zu beginnen. 2,0 NM vor RW06R sind nicht unter 850 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW06R</u> . Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 6.					
2	empfohlener Path Terminator	Verfahrensfix	Koordinaten	Kurs	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial fix	KLF (IAF)	N 52 01 09,67 O 013 33 48,29	–	A4000+	–
4	Track to a fix	DB951	N 52 09 39,76 O 013 12 47,77	(303,4) 298	A4000+	–
5	Track to a fix	DB552 (IF)	N 52 16 04,73 O 013 08 41,74	(338,6) 334	A3000+	210
6	Track to a fix	TEBGO (FAF (LNAV))	N 52 17 32,31 O 013 14 45,72	(068,5) 063	A3000+	–
7	Track to a fix	<u>RW06R</u> (MAPt (LNAV))	N 52 20 43,56 O 013 28 06,34	(068,6) 064	–	–

8	Course to a fix	<u>DB960</u> (MATF)	N 52 21 30,33 O 013 31 23,37	(068,8) 064	A3000-	–
9	Direct to a fix	KLF (MAHF)	N 52 01 09,67 O 013 33 48,29	–	A4000	–“.

ii) Nummer 9 wird wie folgt geändert:

aaa) In der Überschrift wird die Angabe „07R“ durch die Angabe „06R“ und die Angabe „E07B“ durch die Angabe „E06B“ ersetzt.

bbb) Die Tabellenzeilen 1 bis 9 werden wie folgt gefasst:

„1	Abflug von KETAP bis OGBER, bis DB552 und Endanflugkurs in 3000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug mit 3,00° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,2 % bei TEBGO nicht unter 3000 zu beginnen. 2,0 NM vor RW06R sind nicht unter 850 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW06R</u> . Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 6.					
2	empfohlener Path Terminator	Verfahrensfix	Koordinaten	Kurs	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial fix	KETAP (IAF)	N 52 55 40,27 O 013 39 17,81	–	A5000+	–
4	Track to a fix	OGBER	N 52 36 50,00 O 012 43 29,00	(241,3) 236	A5000+	–
5	Track to a fix	DB552 (IF)	N 52 16 04,73 O 013 08 41,74	(143,2) 138	A3000+	210
6	Track to a fix	TEBGO (FAF (LNAV))	N 52 17 32,31 O 013 14 45,72	(068,5) 063	A3000+	–
7	Track to a fix	<u>RW06R</u> (MAPt (LNAV))	N 52 20 43,56 O 013 28 06,34	(068,6) 064	–	–
8	Course to a fix	<u>DB960</u> (MATF)	N 52 21 30,33 O 013 31 23,37	(068,8) 064	A3000-	–
9	Direct to a fix	KLF (MAHF)	N 52 01 09,67 O 013 33 48,29	–	A4000	–“.

jj) Nummer 10 wird wie folgt geändert:

aaa) In der Überschrift wird die Angabe „07R“ durch die Angabe „06R“ und die Angabe „E07B“ durch die Angabe „E06B“ ersetzt.

bbb) Die Tabellenzeilen 1 bis 8 werden wie folgt gefasst:

„1	Abflug von OGBER bis DB552 und Endanflugkurs in 3000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug mit 3,00° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,2 % bei TEBGO nicht unter 3000 zu beginnen. 2,0 NM vor RW06R sind nicht unter 850 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW06R</u> . Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 6.					
2	empfohlener Path Terminator	Verfahrensfix	Koordinaten	Kurs	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial fix	OGBER (IAF)	N 52 36 50,00 O 012 43 29,00	–	A5000+	–
4	Track to a fix	DB552 (IF)	N 52 16 04,73 O 013 08 41,74	(143,2) 138	A3000+	210
5	Track to a fix	TEBGO (FAF (LNAV))	N 52 17 32,31 O 013 14 45,72	(068,5) 063	A3000+	–
6	Track to a fix	<u>RW06R</u> (MAPt (LNAV))	N 52 20 43,56 O 013 28 06,34	(068,6) 064	–	–

7	Course to a fix	<u>DB960</u> (MATF)	N 52 21 30,33 O 013 31 23,37	(068,8) 064	A3000-	–
8	Direct to a fix	KLF (MAHF)	N 52 01 09,67 O 013 33 48,29	–	A4000	–“.

kk) Nummer 11 wird wie folgt geändert:

aaa) In der Überschrift wird die Angabe „25L“ durch die Angabe „24L“ und die Angabe „E25A“ durch die Angabe „E24A“ ersetzt.

bbb) Die Tabellenzeilen 1 bis 9 werden wie folgt gefasst:

„1	Abflug von NUKRO bis FWE, bis DB452 und Endanflugkurs in 3000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug mit 3,00° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,2 % bei XANIM nicht unter 3000 zu beginnen. 2,0 NM vor RW24L sind nicht unter 840 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW24L</u> . Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Kurs 244° bis <u>DB860</u> und maximal auf 3000; Linkskurve, bis KLF mit Steigflug auf 4000. Der Kurvenflug ist mit einer angezeigten Eigengeschwindigkeit (IAS) von maximal 190 kt durchzuführen.					
2	empfohlener Path Terminator	Verfahrensfix	Koordinaten	Kurs	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial fix	NUKRO (IAF)	N 52 02 51,47 O 014 24 59,46	–	A4000+	–
4	Track to a fix	FWE	N 52 24 40,79 O 014 07 50,12	(334,3) 329	A4000+	–
5	Track to a fix	DB452 (IF)	N 52 26 05,66 O 013 50 53,63	(277,9) 273	A3000+	210
6	Track to a fix	XANIM (FAF (LNAV))	N 52 24 39,92 O 013 44 47,31	(249,1) 244	A3000+	–
7	Track to a fix	<u>RW24L</u> (MAPt (LNAV))	N 52 21 30,33 O 013 31 23,38	(249,0) 244	–	–
8	Course to a fix	<u>DB860</u> (MATF)	N 52 20 43,56 O 013 28 06,32	(248,8) 244	A3000-	190
9	Track to a fix	KLF (MAHF)	N 52 01 09,67 O 013 33 48,29	(169,8) 165	A4000	–“.

ll) Nummer 12 wird wie folgt geändert:

aaa) In der Überschrift wird die Angabe „25L“ durch die Angabe „24L“ und die Angabe „E25A“ durch die Angabe „E24A“ ersetzt.

bbb) Die Tabellenzeilen 1 bis 10 werden wie folgt gefasst:

„1	Abflug von ATGUP bis DB850, bis FWE, bis DB452 und Endanflugkurs in 3000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug mit 3,00° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,2 % bei XANIM nicht unter 3000 zu beginnen. 2,0 NM vor RW24L sind nicht unter 840 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW24L</u> . Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 11.					
2	empfohlener Path Terminator	Verfahrensfix	Koordinaten	Kurs	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial fix	ATGUP (IAF)	N 51 55 24,92 O 013 47 17,11	–	A4000+	–
4	Track to a fix	DB850	N 52 19 44,02 O 014 06 43,13	(026,1) 021	–	–
5	Track to a fix	FWE	N 52 24 40,79 O 014 07 50,12	(007,9) 003	A4000+	–

6	Track to a fix	DB452 (IF)	N 52 26 05,66 O 013 50 53,63	(277,9) 273	A3000+	210
7	Track to a fix	XANIM (FAF (LNAV))	N 52 24 39,92 O 013 44 47,31	(249,1) 244	A3000+	–
8	Track to a fix	RW24L (MAPt (LNAV))	N 52 21 30,33 O 013 31 23,38	(249,0) 244	–	–
9	Course to a fix	DB860 (MATF)	N 52 20 43,56 O 013 28 06,32	(248,8) 244	A3000-	190
10	Track to a fix	KLF (MAHF)	N 52 01 09,67 O 013 33 48,29	(169,8) 165	A4000	–

mm) Nummer 13 wird wie folgt geändert:

aaa) In der Überschrift wird die Angabe „25L“ durch die Angabe „24L“ und die Angabe „E25A“ durch die Angabe „E24A“ ersetzt.

bbb) Die Tabellenzeilen 1 bis 9 werden wie folgt gefasst:

1	Abflug von KLF bis DB851, bis DB452 und Endanflugkurs in 3000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug mit 3,00° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,2 % bei XANIM nicht unter 3000 zu beginnen. 2,0 NM vor RW24L sind nicht unter 840 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: RW24L. Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 11.					
2	empfohlener Path Terminator	Verfahrensfix	Koordinaten	Kurs	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial fix	KLF (IAF)	N 52 01 09,67 O 013 33 48,29	–	A4000+	–
4	Track to a fix	DB851	N 52 22 22,00 O 013 53 13,23	(029,2) 024	A4000+	–
5	Track to a fix	DB452 (IF)	N 52 26 05,66 O 013 50 53,63	(339,1) 334	A3000+	210
6	Track to a fix	XANIM (FAF (LNAV))	N 52 24 39,92 O 013 44 47,31	(249,1) 244	A3000+	–
7	Track to a fix	RW24L (MAPt (LNAV))	N 52 21 30,33 O 013 31 23,38	(249,0) 244	–	–
8	Course to a fix	DB860 (MATF)	N 52 20 43,56 O 013 28 06,32	(248,8) 244	A3000-	190
9	Track to a fix	KLF (MAHF)	N 52 01 09,67 O 013 33 48,29	(169,8) 165	A4000	–

nn) Nummer 14 wird wie folgt geändert:

aaa) In der Überschrift wird die Angabe „25L“ durch die Angabe „24L“ und die Angabe „E25A“ durch die Angabe „E24A“ ersetzt.

bbb) Die Tabellenzeilen 1 bis 9 werden wie folgt gefasst:

1	Abflug von KETAP bis DB853, bis DB452 und Endanflugkurs in 3000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug mit 3,00° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,2 % bei XANIM nicht unter 3000 zu beginnen. 2,0 NM vor RW24L sind nicht unter 840 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: RW24L. Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 11.					
2	empfohlener Path Terminator	Verfahrensfix	Koordinaten	Kurs	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial fix	KETAP (IAF)	N 52 55 40,27 O 013 39 17,81	–	A5000+	–



4	Track to a fix	DB853	N 52 30 45,30 O 013 47 58,49	(168,0) 163	A5000+	–
5	Track to a fix	DB452 (IF)	N 52 26 05,66 O 013 50 53,63	(159,1) 154	A3000+	210
6	Track to a fix	XANIM (FAF (LNAV))	N 52 24 39,92 O 013 44 47,31	(249,1) 244	A3000+	–
7	Track to a fix	<u>RW24L</u> (MAPt (LNAV))	N 52 21 30,33 O 013 31 23,38	(249,0) 244	–	–
8	Course to a fix	<u>DB860</u> (MATF)	N 52 20 43,56 O 013 28 06,32	(248,8) 244	A3000-	190
9	Track to a fix	KLF (MAHF)	N 52 01 09,67 O 013 33 48,29	(169,8) 165	A4000	–“.

oo) Nummer 15 wird wie folgt geändert:

aaa) In der Überschrift wird die Angabe „25L“ durch die Angabe „24L“ und die Angabe „E25A“ durch die Angabe „E24A“ ersetzt.

bbb) Die Tabellenzeilen 1 bis 9 werden wie folgt gefasst:

„1	Abflug von OGBER bis DB853, bis DB452 und Endanflugkurs in 3000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug mit 3,00° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,2 % bei XANIM nicht unter 3000 zu beginnen. 2,0 NM vor RW24L sind nicht unter 840 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW24L</u> . Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 11.					
2	empfohlener Path Terminator	Verfahrensfix	Koordinaten	Kurs	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial fix	OGBER (IAF)	N 52 36 50,00 O 012 43 29,00	–	A5000+	–
4	Track to a fix	DB853	N 52 30 45,30 O 013 47 58,49	(098,4) 093	A5000+	–
5	Track to a fix	DB452 (IF)	N 52 26 05,66 O 013 50 53,63	(159,1) 154	A3000+	210
6	Track to a fix	XANIM (FAF (LNAV))	N 52 24 39,92 O 013 44 47,31	(249,1) 244	A3000+	–
7	Track to a fix	<u>RW24L</u> (MAPt (LNAV))	N 52 21 30,33 O 013 31 23,38	(249,0) 244	–	–
8	Course to a fix	<u>DB860</u> (MATF)	N 52 20 43,56 O 013 28 06,32	(248,8) 244	A3000-	190
9	Track to a fix	KLF (MAHF)	N 52 01 09,67 O 013 33 48,29	(169,8) 165	A4000	–“.

pp) Nummer 16 wird wie folgt geändert:

aaa) In der Überschrift wird die Angabe „25R“ durch die Angabe „24R“ und die Angabe „E25B“ durch die Angabe „E24B“ ersetzt.

bbb) Die Tabellenzeilen 1 bis 9 werden wie folgt gefasst:

„1	Abflug von NUKRO bis FWE, bis DB443 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug mit 3,00° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,2 % bei UBURU nicht unter 4000 zu beginnen. 3,0 NM vor RW24R sind nicht unter 1170 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW24R</u> . Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Kurs 244° bis <u>DB810</u> und maximal auf 4000; Rechtskurve, Direktflug bis OGBER mit Steigflug auf 5000.					
2	empfohlener Path Terminator	Verfahrensfix	Koordinaten	Kurs	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial fix	NUKRO (IAF)	N 52 02 51,47 O 014 24 59,46	–	A4000+	–
4	Track to a fix	FWE	N 52 24 40,79 O 014 07 50,12	(334,3) 329	–	–
5	Track to a fix	DB443 (IF)	N 52 28 20,82 O 013 55 51,40	(296,7) 292	A4000+	210
6	Track to a fix	UBURU (FAF (LNAV))	N 52 26 55,34 O 013 49 44,61	(249,2) 244	A4000+	–
7	Track to a fix	<u>RW24R</u> (MAPt (LNAV))	N 52 22 38,75 O 013 31 33,95	(249,1) 244	–	–
8	Course to a fix	<u>DB810</u> (MATF)	N 52 21 42,76 O 013 27 38,01	(248,8) 244	A4000-	–
9	Direct to a fix	OGBER (MAHF)	N 52 36 50,00 O 012 43 29,00	–	A5000	–“.

qq) Nummer 17 wird wie folgt geändert:

aaa) In der Überschrift wird die Angabe „25R“ durch die Angabe „24R“ und die Angabe „E25B“ durch die Angabe „E24B“ ersetzt.

bbb) Die Tabellenzeilen 1 bis 10 werden wie folgt gefasst:

„1	Abflug von ATGUP bis DB850, bis FWE, bis DB443 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug mit 3,00° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,2 % bei UBURU nicht unter 4000 zu beginnen. 3,0 NM vor RW24R sind nicht unter 1170 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW24R</u> . Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 16.					
2	empfohlener Path Terminator	Verfahrensfix	Koordinaten	Kurs	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial fix	ATGUP (IAF)	N 51 55 24,92 O 013 47 17,11	–	A4000+	–
4	Track to a fix	DB850	N 52 19 44,02 O 014 06 43,13	(026,1) 021	–	–
5	Track to a fix	FWE	N 52 24 40,79 O 014 07 50,12	(007,9) 003	–	–
6	Track to a fix	DB443 (IF)	N 52 28 20,82 O 013 55 51,40	(296,7) 292	A4000+	210
7	Track to a fix	UBURU (FAF (LNAV))	N 52 26 55,34 O 013 49 44,61	(249,2) 244	A4000+	–
8	Track to a fix	<u>RW24R</u> (MAPt (LNAV))	N 52 22 38,75 O 013 31 33,95	(249,1) 244	–	–
9	Course to a fix	<u>DB810</u> (MATF)	N 52 21 42,76 O 013 27 38,01	(248,8) 244	A4000-	–
10	Direct to a fix	OGBER (MAHF)	N 52 36 50,00 O 012 43 29,00	–	A5000	–“.

rr) Nummer 18 wird wie folgt geändert:

aaa) In der Überschrift wird die Angabe „25R“ durch die Angabe „24R“ und die Angabe „E25B“ durch die Angabe „E24B“ ersetzt.

bbb) Die Tabellenzeilen 1 bis 9 werden wie folgt gefasst:

1	Abflug von KLF bis DB800, bis DB443 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug mit 3,00° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,2 % bei UBURU nicht unter 4000 zu beginnen. 3,0 NM vor RW24R sind nicht unter 1170 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW24R</u> . Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 16.					
2	empfohlener Path Terminator	Verfahrensfix	Koordinaten	Kurs	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial fix	KLF (IAF)	N 52 01 09,67 O 013 33 48,29	–	A4000+	–
4	Track to a fix	DB800	N 52 23 39,70 O 013 58 46,34	(034,1) 029	–	–
5	Track to a fix	DB443 (IF)	N 52 28 20,82 O 013 55 51,40	(339,2) 334	A4000+	210
6	Track to a fix	UBURU (FAF (LNAV))	N 52 26 55,34 O 013 49 44,61	(249,2) 244	A4000+	–
7	Track to a fix	<u>RW24R</u> (MAPt (LNAV))	N 52 22 38,75 O 013 31 33,95	(249,1) 244	–	–
8	Course to a fix	<u>DB810</u> (MATF)	N 52 21 42,76 O 013 27 38,01	(248,8) 244	A4000-	–
9	Direct to a fix	OGBER (MAHF)	N 52 36 50,00 O 012 43 29,00	–	A5000	–

ss) Nummer 19 wird wie folgt geändert:

aaa) In der Überschrift wird die Angabe „25R“ durch die Angabe „24R“ und die Angabe „E25B“ durch die Angabe „E24B“ ersetzt.

bbb) Die Tabellenzeilen 1 bis 9 werden wie folgt gefasst:

1	Abflug von KETAP bis DB802, bis DB443 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug mit 3,00° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,2 % bei UBURU nicht unter 4000 zu beginnen. 3,0 NM vor RW24R sind nicht unter 1170 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW24R</u> . Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 16.					
2	empfohlener Path Terminator	Verfahrensfix	Koordinaten	Kurs	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial fix	KETAP (IAF)	N 52 55 40,27 O 013 39 17,81	–	A5000+	–
4	Track to a fix	DB802	N 52 33 01,56 O 013 52 56,03	(159,8) 155	–	–
5	Track to a fix	DB443 (IF)	N 52 28 20,82 O 013 55 51,40	(159,1) 154	A4000+	210
6	Track to a fix	UBURU (FAF (LNAV))	N 52 26 55,34 O 013 49 44,61	(249,2) 244	A4000+	–
7	Track to a fix	<u>RW24R</u> (MAPt (LNAV))	N 52 22 38,75 O 013 31 33,95	(249,1) 244	–	–

8	Course to a fix	<u>DB810</u> (MATF)	N 52 21 42,76 O 013 27 38,01	(248,8) 244	A4000-	–
9	Direct to a fix	OGBER (MAHF)	N 52 36 50,00 O 012 43 29,00	–	A5000	–“.

tt) Nummer 20 wird wie folgt geändert:

aaa) In der Überschrift wird die Angabe „25R“ durch die Angabe „24R“ und die Angabe „E25B“ durch die Angabe „E24B“ ersetzt.

bbb) Die Tabellenzeilen 1 bis 9 werden wie folgt gefasst:

„1	Abflug von OGBER bis DB802, bis DB443 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug mit 3,00° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima im Endanflug ist der Sinkflug mit 5,2 % bei UBURU nicht unter 4000 zu beginnen. 3,0 NM vor RW24R sind nicht unter 1170 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW24R</u> . Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 16.					
2	empfohlener Path Terminator	Verfahrensfix	Koordinaten	Kurs	Flughöhe/Flughöhefläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial fix	OGBER (IAF)	N 52 36 50,00 O 012 43 29,00	–	A5000+	–
4	Track to a fix	DB802	N 52 33 01,56 O 013 52 56,03	(094,7) 090	A5000+	–
5	Track to a fix	DB443 (IF)	N 52 28 20,82 O 013 55 51,40	(159,1) 154	A4000+	210
6	Track to a fix	UBURU (FAF (LNAV))	N 52 26 55,34 O 013 49 44,61	(249,2) 244	A4000+	–
7	Track to a fix	<u>RW24R</u> (MAPt (LNAV))	N 52 22 38,75 O 013 31 33,95	(249,1) 244	–	–
8	Course to a fix	<u>DB810</u> (MATF)	N 52 21 42,76 O 013 27 38,01	(248,8) 244	A4000-	–
9	Direct to a fix	OGBER (MAHF)	N 52 36 50,00 O 012 43 29,00	–	A5000	–“.

5. § 5 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 wird wie folgt geändert:

aa) Die Tabellenspalte „Startbahn“ wird wie folgt gefasst:

Startbahn
„24R
24L
06R
06L“.

bb) In der Tabellenspalte „Frequenz [in MHz]“ wird jeweils die Angabe „134,430“ durch die Angabe „120,340“ ersetzt.

b) Absatz 4 wird wie folgt geändert:

aa) In Satz 3 wird das Wort „Abflug-verfahren“ durch das Wort „Abflugverfahren“ ersetzt.

bb) Nummer 1 wird wie folgt geändert:

aaa) In der Überschrift wird die Angabe „25R“ durch die Angabe „24R“ ersetzt.

bbb) Tabellenspalte 1 wird wie folgt gefasst:

Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte
1
<p>„GERGA TWO ALPHA DEPARTURE (GERGA 2A) Geradeaussteigflug bis 5,1 DME SDD (2,9 DME BBI); Rechtskurve, auf Kurs 259° bis 10,8 DME SDD (8,6 DME BBI); Rechtskurve, auf Kurs 006° bis <u>DB243</u> (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 072° bis GERGA (Δ). Bis zum Erfliegen von FL 095 ist der Steigflug mit mindestens 8,0 % (490 ft/NM) durchzuführen. 10,8 DME SDD (8,6 DME BBI) ist mindestens in 5000 zu überfliegen. Der Kurvenflug nach Erreichen von 10,8 DME SDD (8,6 DME BBI) ist mit einer angezeigten Eigengeschwindigkeit (IAS) von maximal 230 kt durchzuführen. GPS/FMS RNAV: [A600+] - DB240 [R] - <u>DB241</u> [A5000+; R] - DB242 [K230-] - <u>DB243</u> [F095+; R] - DB244 - GERGA</p>
<p>ARSAP TWO ALPHA DEPARTURE (ARSAP 2A) Geradeaussteigflug bis 5,1 DME SDD (2,9 DME BBI); Rechtskurve, auf Kurs 259° bis 10,8 DME SDD (8,6 DME BBI); Rechtskurve, auf Kurs 006° bis <u>DB243</u> (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 072° bis GERGA (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 120° bis PINOB (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 129° bis ARSAP (Δ). Bis zum Erfliegen von FL 095 ist der Steigflug mit mindestens 8,0 % (490 ft/NM) durchzuführen. 10,8 DME SDD (8,6 DME BBI) ist mindestens in 5000 zu überfliegen. Der Kurvenflug nach Erreichen von 10,8 DME SDD (8,6 DME BBI) ist mit einer angezeigten Eigengeschwindigkeit (IAS) von maximal 230 kt durchzuführen. GPS/FMS RNAV: [A600+] - DB240 [R] - <u>DB241</u> [A5000+; R] - DB242 [K230-] - <u>DB243</u> [F095+; R] - DB244 - GERGA [R] - PINOB [R] - ARSAP</p>
<p>LUROS TWO ALPHA DEPARTURE (LUROS 2A) Geradeaussteigflug bis 5,1 DME SDD (2,9 DME BBI); Rechtskurve, auf Kurs 259° bis 10,8 DME SDD (8,6 DME BBI); Rechtskurve, auf Kurs 006° bis <u>DB243</u> (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 072° bis GERGA (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 120° bis PINOB (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 168° über JACOW (Δ) bis DB249 (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 203° bis LUROS (Δ). Bis zum Erfliegen von FL 095 ist der Steigflug mit mindestens 8,0 % (490 ft/NM) durchzuführen. 10,8 DME SDD (8,6 DME BBI) ist mindestens in 5000 zu überfliegen. Der Kurvenflug nach Erreichen von 10,8 DME SDD (8,6 DME BBI) ist mit einer angezeigten Eigengeschwindigkeit (IAS) von maximal 230 kt durchzuführen. GPS/FMS RNAV: [A600+] - DB240 [R] - <u>DB241</u> [A5000+; R] - DB242 [K230-] - <u>DB243</u> [F095+; R] - DB244 - GERGA [R] - PINOB [R] - JACOW - DB249 [R] - LUROS</p>

Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte
1
<p>GERGA TWO MIKE DEPARTURE (GERGA 2M)</p> <p>Geradeaussteigflug bis 5,1 DME SDD (2,9 DME BBI); Rechtskurve, auf Kurs 259° bis 10,8 DME SDD (8,6 DME BBI); Linkskurve, auf Kurs 238° bis VAVIV (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 259° bis IBGAL (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 282° bis BAKPA (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 357° bis ERDUX (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 071° bis GERGA (Δ).</p> <p>GPS/FMS RNAV: [A600+] - DB240 [R] - DB247 [L] - VAVIV [R] - IBGAL [R] - BAKPA [R] - ERDUX [R] - GERGA</p>
<p>ARSAP TWO MIKE DEPARTURE (ARSAP 2M)</p> <p>Geradeaussteigflug bis 5,1 DME SDD (2,9 DME BBI); Rechtskurve, auf Kurs 259° bis 10,8 DME SDD (8,6 DME BBI); Linkskurve, auf Kurs 238° bis VAVIV (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 259° bis IBGAL (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 282° bis BAKPA (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 357° bis ERDUX (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 071° bis GERGA (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 120° bis PINOB (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 129° bis ARSAP (Δ).</p> <p>GPS/FMS RNAV: [A600+] - DB240 [R] - DB247 [L] - VAVIV [R] - IBGAL [R] - BAKPA [R] - ERDUX [R] - GERGA [R] - PINOB [R] - ARSAP</p>
<p>LUROS TWO MIKE DEPARTURE (LUROS 2M)</p> <p>Geradeaussteigflug bis 5,1 DME SDD (2,9 DME BBI); Rechtskurve, auf Kurs 259° bis 10,8 DME SDD (8,6 DME BBI); Linkskurve, auf Kurs 238° bis VAVIV (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 259° bis IBGAL (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 282° bis BAKPA (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 357° bis ERDUX (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 071° bis GERGA (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 120° bis PINOB (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 168° über JACOW (Δ) bis DB249 (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 203° bis LUROS (Δ).</p> <p>GPS/FMS RNAV: [A600+] - DB240 [R] - DB247 [L] - VAVIV [R] - IBGAL [R] - BAKPA [R] - ERDUX [R] - GERGA [R] - PINOB [R] - JACOW - DB249 [R] - LUROS</p>
<p>SUKIP TWO ALPHA DEPARTURE (SUKIP 2A)</p> <p>Geradeaussteigflug bis 5,1 DME SDD (2,9 DME BBI); Rechtskurve, auf Kurs 259° bis 10,8 DME SDD (8,6 DME BBI); Linkskurve auf Kurs 238° bis VAVIV (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 259° über IBGAL (Δ) bis SUKIP (Δ).</p> <p>GPS/FMS RNAV: [A600+] - DB240 [R] - DB247 [L] - VAVIV [R] - IBGAL - SUKIP</p>
<p>LOGDO TWO ALPHA DEPARTURE (LOGDO 2A)</p> <p>Geradeaussteigflug bis 5,1 DME SDD (2,9 DME BBI); Rechtskurve, auf Kurs 259° bis 10,8 DME SDD (8,6 DME BBI); Linkskurve auf Kurs 238° bis VAVIV (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 259° über IBGAL (Δ) bis SUKIP (Δ); Linkskurve, auf Kurs 201° bis LOGDO (Δ).</p> <p>GPS/FMS RNAV: [A600+] - DB240 [R] - DB247 [L] - VAVIV [R] - IBGAL - SUKIP [L] - LOGDO“.</p>

cc) Nummer 2 wird wie folgt geändert:

aaa) In der Überschrift wird die Angabe „25L“ durch die Angabe „24L“ ersetzt.

bbb) Tabellenspalte 1 wird wie folgt gefasst:

Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte
1
<p>„GERGA THREE NOVEMBER DEPARTURE (GERGA 3N) Steigflug auf Kurs 229°, R 224 BBI erfliegen, auf R 224 BBI bis 7,9 DME BBI (10,5 DME SDD); Linkskurve, auf Kurs 069° bis IDOBA (Δ); Linkskurve, auf Kurs 348° bis GERGA (Δ). GPS/FMS RNAV: [A600+] - <u>DB261</u> [L] - DB262 [K220-] - IDOBA [L] - GERGA</p>
<p>ARSAP THREE NOVEMBER DEPARTURE (ARSAP 3N) Steigflug auf Kurs 229°, R 224 BBI erfliegen, auf R 224 BBI bis 7,9 DME BBI (10,5 DME SDD); Linkskurve, auf Kurs 069° bis IDOBA (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 098° bis ARSAP (Δ). GPS/FMS RNAV: [A600+] - <u>DB261</u> [L] - DB262 [K220-] - IDOBA [R] - ARSAP</p>
<p>LUROS THREE NOVEMBER DEPARTURE (LUROS 3N) Steigflug auf Kurs 229°, R 224 BBI erfliegen, auf R 224 BBI bis 7,9 DME BBI (10,5 DME SDD); Linkskurve, auf Kurs 069° bis IDOBA (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 168° bis LUROS (Δ). GPS/FMS RNAV: [A600+] - <u>DB261</u> [L] - DB262 [K220-] - IDOBA [R] - LUROS</p>
<p>SUKIP THREE NOVEMBER DEPARTURE (SUKIP 3N) Steigflug auf Kurs 229°, R 224 BBI erfliegen, auf R 224 BBI bis 7,9 DME BBI (10,5 DME SDD); Rechtskurve, auf Kurs 243° bis LULUL (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 252° bis ESIKA (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 313° bis SUKIP (Δ). GPS/FMS RNAV: [A600+] - DB260 [L] - DB263 [R; K220-] - LULUL [R] - ESIKA [R] - SUKIP</p>
<p>LOGDO THREE NOVEMBER DEPARTURE (LOGDO 3N) Steigflug auf Kurs 229°, R 224 BBI erfliegen, auf R 224 BBI bis 7,9 DME BBI (10,5 DME SDD); Rechtskurve, auf Kurs 243° bis LULUL (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 252° über ESIKA (Δ) bis LOGDO (Δ). GPS/FMS RNAV: [A600+] - DB260 [L] - DB263 [R; K220-] - LULUL [R] - ESIKA - LOGDO</p>
<p>ROKMU TWO PAPA DEPARTURE (ROKMU 2P) Steigflug auf Startbahnkurs bis 600; Linkskurve, R 220 BBI erfliegen; auf R 220 BBI bis ROKMU (Δ)“.</p>

ccc) In den Tabellenzeilen 3 bis 5 Tabellenspalte 4 Nummer 2 wird jeweils die Angabe „Kurs 071°“ durch die Angabe „Kurs 069°“ ersetzt.

dd) Nummer 3 wird wie folgt geändert:

aaa) In der Überschrift wird die Angabe „07R“ durch die Angabe „06R“ ersetzt.

bbb) Tabellenspalte 1 wird wie folgt gefasst:

Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte
1
<p>„GERGA TWO QUEBEC DEPARTURE (GERGA 2Q) Steigflug auf 600; Rechtskurve, auf Kurs 130° bis 4,6 DME SDD (Kreuzen von R 101 BBI); Linkskurve, auf Kurs 067° bis ARGUX (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 088° bis IDOBA (Δ); Linkskurve, auf Kurs 348° bis GERGA (Δ). Bis zum Erfliegen von 5000 ist der Steigflug mit mindestens 8,0 % (490 ft/NM) durchzuführen. Die Kurve zum Erfliegen von Kurs 130° ist mit einer angezeigten Eigengeschwindigkeit (IAS) von maximal 200 kt durchzuführen. GPS/FMS RNAV: DB060 [A600+; K200-; R] - DB062 [L] - ARGUX [R] - IDOBA [L] - GERGA</p>
<p>ARSAP TWO QUEBEC DEPARTURE (ARSAP 2Q) Steigflug auf 600; Rechtskurve, auf Kurs 130° bis 4,6 DME SDD (Kreuzen von R 101 BBI); Linkskurve, auf Kurs 067° bis ARGUX (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 088° bis IDOBA (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 098° bis ARSAP (Δ). Bis zum Erfliegen von 5000 ist der Steigflug mit mindestens 8,0 % (490 ft/NM) durchzuführen. Die Kurve zum Erfliegen von Kurs 130° ist mit einer angezeigten Eigengeschwindigkeit (IAS) von maximal 200 kt durchzuführen. GPS/FMS RNAV: DB060 [A600+; K200-; R] - DB062 [L] - ARGUX [R] - IDOBA [R] - ARSAP</p>
<p>LUROS TWO QUEBEC DEPARTURE (LUROS 2Q) Steigflug auf 600; Rechtskurve, auf Kurs 130° bis 4,6 DME SDD (Kreuzen von R 101 BBI); Linkskurve, auf Kurs 067° bis ARGUX (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 088° bis IDOBA (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 168° bis LUROS (Δ). Bis zum Erfliegen von 5000 ist der Steigflug mit mindestens 8,0 % (490 ft/NM) durchzuführen. Die Kurve zum Erfliegen von Kurs 130° ist mit einer angezeigten Eigengeschwindigkeit (IAS) von maximal 200 kt durchzuführen. GPS/FMS RNAV: DB060 [A600+; K200-; R] - DB062 [L] - ARGUX [R] - IDOBA [R] - LUROS</p>
<p>GERGA TWO ZULU DEPARTURE (GERGA 2Z) Steigflug auf Kurs 079° bis 8,7 DME SDD (10,7 DME BBI); Rechtskurve, auf Kurs 101° bis IDOBA (Δ); Linkskurve, auf Kurs 348° bis GERGA (Δ). GPS/FMS RNAV: [A600+] - DB059 [R] - IDOBA [L] - GERGA</p>
<p>ARSAP TWO ZULU DEPARTURE (ARSAP 2Z) Steigflug auf Kurs 079° bis 8,7 DME SDD (10,7 DME BBI); Rechtskurve, auf Kurs 101° bis IDOBA (Δ), auf Kurs 098° bis ARSAP (Δ). GPS/FMS RNAV: [A600+] - DB059 [R] - IDOBA - ARSAP</p>
<p>LUROS TWO ZULU DEPARTURE (LUROS 2Z) Steigflug auf Kurs 079° bis 8,7 DME SDD (10,7 DME BBI); Rechtskurve, auf Kurs 101° bis IDOBA (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 168° bis LUROS (Δ). GPS/FMS RNAV: [A600+] - DB059 [R] - IDOBA [R] - LUROS</p>



Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte
1
<p>SUKIP TWO QUEBEC DEPARTURE (SUKIP 2Q)</p> <p>Steigflug auf 600; Rechtskurve, auf Kurs 213° bis MOVOM (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 265° bis POBAM (Δ); Linkskurve, auf Kurs 233° bis LULUL (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 252° bis ESIKA (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 313° bis SUKIP (Δ).</p> <p>Bis zum Erfliegen von FL 100 ist der Steigflug mit mindestens 10,0 % (610 ft/NM) durchzuführen.</p> <p>Bis zum Erfliegen von Kurs 213° in Richtung MOVOM ist der Flug mit einer angezeigten Eigengeschwindigkeit (IAS) von maximal 200 kt durchzuführen.</p> <p>GPS/FMS RNAV: DB060 [A600+; K200-; R] - DB061 [K200-; R] - MOVOM [R] - POBAM [F100+; L] - LULUL [R] - ESIKA [R] - SUKIP</p>
<p>LOGDO TWO QUEBEC DEPARTURE (LOGDO 2Q)</p> <p>Steigflug auf 600; Rechtskurve, auf Kurs 213° bis MOVOM (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 265° bis POBAM (Δ); Linkskurve, auf Kurs 233° bis LULUL (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 252° über ESIKA (Δ) bis LOGDO (Δ).</p> <p>Bis zum Erfliegen von FL 100 ist der Steigflug mit mindestens 10,0 % (610 ft/NM) durchzuführen.</p> <p>Bis zum Erfliegen von Kurs 213° in Richtung MOVOM ist der Flug mit einer angezeigten Eigengeschwindigkeit (IAS) von maximal 200 kt durchzuführen.</p> <p>GPS/FMS RNAV: DB060 [A600+; K200-; R] - DB061 [K200-; R] - MOVOM [R] - POBAM [F100+; L] - LULUL [R] - ESIKA - LOGDO</p>
<p>SUKIP THREE ZULU DEPARTURE (SUKIP 3Z)</p> <p>Steigflug auf Kurs 079° bis 7,2 DME SDD (9,2 DME BBI); Rechtskurve, auf Kurs 193° bis GAGVI (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 244° bis IBIKI (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 260° bis LULUL (Δ); Linkskurve, auf Kurs 252° bis ESIKA (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 313° bis SUKIP (Δ).</p> <p>GPS/FMS RNAV: [A600+] - <u>DB063</u> [R] - DB064 - GAGVI [R] - IBIKI [R] - LULUL [L] - ESIKA [R] - SUKIP</p>
<p>LOGDO THREE ZULU DEPARTURE (LOGDO 3Z)</p> <p>Steigflug auf Kurs 079° bis 7,2 DME SDD (9,2 DME BBI); Rechtskurve, auf Kurs 193° bis GAGVI (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 244° bis IBIKI (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 260° bis LULUL (Δ); Linkskurve, auf Kurs 252° über ESIKA (Δ) bis LOGDO (Δ).</p> <p>GPS/FMS RNAV: [A600+] - <u>DB063</u> [R] - DB064 - GAGVI [R] - IBIKI [R] - LULUL [L] - ESIKA - LOGDO“.</p>

- ccc) In den Tabellenzeilen 3 bis 5 Tabellenspalte 4 Nummer 2 wird jeweils die Angabe „R 102“ durch die Angabe „R 101“ ersetzt.
- ee) Nummer 4 wird wie folgt geändert:
  - aaa) In der Überschrift wird die Angabe „07L“ durch die Angabe „06L“ ersetzt.

bbb) Tabellenspalte 1 wird wie folgt gefasst:

Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte
1
<p>„GERGA THREE BRAVO DEPARTURE (GERGA 3B) Geradeaussteigflug bis 10,6 DME SDD (13,0 DME BBI); Linkskurve, auf Kurs 037° bis GERGA (Δ). GPS/FMS RNAV: [A600+] - DB068 [L] - GERGA</p>
<p>ARSAP THREE BRAVO DEPARTURE (ARSAP 3B) Geradeaussteigflug bis 10,6 DME SDD (13,0 DME BBI); Linkskurve, auf Kurs 037° bis GERGA (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 120° bis PINOB (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 129° bis ARSAP (Δ). GPS/FMS RNAV: [A600+] - DB068 [L] - GERGA [R] - PINOB [R] - ARSAP</p>
<p>LUROS THREE BRAVO DEPARTURE (LUROS 3B) Geradeaussteigflug bis 10,6 DME SDD (13,0 DME BBI); Linkskurve, auf Kurs 037° bis GERGA (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 120° bis PINOB (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 168° über JACOW (Δ) bis DB249 (Δ); Rechtskurve, auf Kurs 203° bis LUROS (Δ). GPS/FMS RNAV: [A600+] - DB068 [L] - GERGA [R] - PINOB [R] - JACOW - DB249 [R] - LUROS</p>
<p>SUKIP THREE BRAVO DEPARTURE (SUKIP 3B) Geradeaussteigflug bis 3,9 DME SDD (6,4 DME BBI); Linkskurve, auf Kurs 015° bis DB065 (Δ); Linkskurve, auf Kurs 298° bis BIKPO (Δ); Linkskurve, auf Kurs 238° über KUBUM (Δ) bis SUKIP (Δ). Bis zum Erfliegen von FL 095 ist der Steigflug mit mindestens 8,0 % (490 ft/NM) durchzuführen. 3,9 DME SDD (6,4 DME BBI) ist mindestens in 1500 zu überfliegen. DB065 ist mindestens in FL 060 zu überfliegen. BIKPO ist mindestens in FL 095 zu überfliegen. GPS/FMS RNAV: [A600+] - DB058 [A2000+; L] - DB065 [F060+; L] - BIKPO [F095+; L] - KUBUM - SUKIP</p>
<p>LOGDO THREE BRAVO DEPARTURE (LOGDO 3B) Geradeaussteigflug bis 3,9 DME SDD (6,4 DME BBI); Linkskurve, auf Kurs 015° bis DB065 (Δ); Linkskurve, auf Kurs 298° bis BIKPO (Δ); Linkskurve, auf Kurs 238° über KUBUM (Δ) bis SUKIP (Δ); Linkskurve, auf Kurs 201° bis LOGDO (Δ). Bis zum Erfliegen von FL 095 ist der Steigflug mit mindestens 8,0 % (490 ft/NM) durchzuführen. 3,9 DME SDD (6,4 DME BBI) ist mindestens in 1500 zu überfliegen. DB065 ist mindestens in FL 060 zu überfliegen. BIKPO ist mindestens in FL 095 zu überfliegen. GPS/FMS RNAV: [A600+] - DB058 [A2000+; L] - DB065 [F060+; L] - BIKPO [F095+; L] - KUBUM - SUKIP [L] - LOGDO</p>

Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte
1
<p>SUKIP THREE KILO DEPARTURE (SUKIP 3K) Geradeaussteigflug bis 10,6 DME SDD (13,0 DME BBI); Linkskurve, über DB067 auf Kurs 298° bis BIKPO (Δ); Linkskurve, auf Kurs 238° über KUBUM (Δ) bis SUKIP (Δ). GPS/FMS RNAV: [A600+] - <u>DB066</u> [L] - DB067 - BIKPO [L] - KUBUM - SUKIP</p>
<p>LOGDO THREE KILO DEPARTURE (LOGDO 3K) Geradeaussteigflug bis 10,6 DME SDD (13,0 DME BBI); Linkskurve, über DB067 auf Kurs 298° bis BIKPO (Δ); Linkskurve, auf Kurs 238° über KUBUM (Δ) bis SUKIP (Δ); Linkskurve, auf Kurs 201° bis LOGDO (Δ). GPS/FMS RNAV: [A600+] - <u>DB066</u> [L] - DB067 - BIKPO [L] - KUBUM - SUKIP [L] - LOGDO“.</p>

## Artikel 2

Diese Verordnung tritt am 3. Oktober 2024 in Kraft.

Langen, den 16. April 2024

Der Direktor  
des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung  
Dr. Baumann