



Bundesgesetzblatt

Teil I

2025

Ausgegeben zu Bonn am 13. Juni 2025

Nr. 142

Zweihundertsiebenundvierzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin Brandenburg)

Vom 11. Juni 2025

Geändert durch: Artikel 1 der Verordnung vom 23. September 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 224)

Das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung verordnet aufgrund

- des § 33 Absatz 2 der Luftverkehrs-Ordnung vom 29. Oktober 2015 (BGBl. I S. 1894), die zuletzt durch Artikel 31 der Verordnung vom 11. Dezember 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 411) geändert worden ist und
- des § 32 Absatz 4c Satz 2 des Luftverkehrsgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 10. Mai 2007 (BGBl. I S. 698), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 23. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 327) geändert worden ist,

im Benehmen mit dem Umweltbundesamt:

Artikel 1

Zweihundertsiebenundvierzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Berlin Brandenburg)

§ 1

Allgemeines

(1) Bei An- und Abflügen zum und vom Flughafen Berlin Brandenburg sind die in den §§ 2 bis 7 festgelegten Flugverfahren zu befolgen.

(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). Höhen sind mit Ausnahme der festgelegten Flugflächen „FL“ 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 wie folgt festgelegt:

Verfahrensfix	Koordinaten	
ARGUX	N 52 19 46,34	O 013 44 12,56
ARSAP	N 52 13 41,00	O 014 42 45,00
ATGUP	N 51 55 24,92	O 013 47 17,11

Verfahrensfix	Koordinaten	
BAKPA	N 52 18 35,71	O 012 48 40,27
BIKPO	N 52 35 52,98	O 013 32 21,06
DB030	N 52 19 16,93	O 013 17 26,76
DB040	N 52 17 57,28	O 013 16 29,80
DB050	N 52 24 15,37	O 013 43 02,75
DB058	N 52 24 04,75	O 013 37 37,82
DB059	N 52 22 27,96	O 013 46 02,31
DB061	N 52 19 55,42	O 013 33 58,68
DB062	N 52 18 16,84	O 013 36 39,65
DB063	N 52 22 12,01	O 013 41 56,30
DB064	N 52 19 21,11	O 013 45 41,04
DB065	N 52 31 59,51	O 013 42 21,52
DB066	N 52 26 08,57	O 013 46 24,65
DB067	N 52 30 08,69	O 013 47 05,19
DB068	N 52 26 20,86	O 013 47 17,17
DB069	N 52 29 52,41	O 013 59 30,85
DB070	N 52 32 55,61	O 014 10 11,39
DB071	N 52 29 11,91	O 013 51 27,54
DB072	N 52 21 19,14	O 014 12 00,09
DB240	N 52 20 10,26	O 013 21 09,87
DB241	N 52 19 40,76	O 013 13 18,10
DB242	N 52 22 03,75	O 013 09 42,92
DB243	N 52 27 24,92	O 013 11 22,18
DB244	N 52 29 35,85	O 013 14 46,98
DB247	N 52 19 38,05	O 013 12 35,18
DB249	N 52 03 13,58	O 014 18 21,36
DB260	N 52 19 33,02	O 013 25 29,13
DB261	N 52 15 19,24	O 013 17 36,36
DB262	N 52 11 29,82	O 013 20 58,58
DB263	N 52 14 37,70	O 013 16 19,22
DB264	N 52 17 47,20	O 013 58 01,36
DB265	N 52 27 29,28	O 014 03 30,72
DB403	N 52 48 21,15	O 013 39 15,04
DB413	N 52 43 08,55	O 013 43 25,68
DB423	N 52 38 05,08	O 013 47 27,95
DB433	N 52 32 43,89	O 013 51 43,23
DB434	N 52 34 26,23	O 013 59 04,17
DB435	N 52 35 51,23	O 014 05 12,30
DB436	N 52 37 15,92	O 014 11 20,82
DB437	N 52 38 40,29	O 014 17 29,73
DB443	N 52 28 20,82	O 013 55 51,40
DB444	N 52 29 45,99	O 014 01 58,58

Verfahrensfix	Koordinaten	
DB445	N 52 31 10,85	O 014 08 06,16
DB446	N 52 32 35,38	O 014 14 14,12
DB447	N 52 33 59,60	O 014 20 22,47
DB452	N 52 26 05,66	O 013 50 53,63
DB453	N 52 27 31,08	O 013 57 00,35
DB454	N 52 28 56,19	O 014 03 07,45
DB455	N 52 30 20,99	O 014 09 14,95
DB456	N 52 31 45,47	O 014 15 22,83
DB457	N 52 33 09,63	O 014 21 31,11
DB461	N 52 20 00,01	O 013 47 42,58
DB462	N 52 21 25,60	O 013 53 48,36
DB463	N 52 22 50,88	O 013 59 54,53
DB464	N 52 24 15,85	O 014 06 01,08
DB465	N 52 25 40,49	O 014 12 08,02
DB466	N 52 27 04,83	O 014 18 15,36
DB467	N 52 28 28,84	O 014 24 23,08
DB471	N 52 15 20,03	O 013 50 37,25
DB481	N 52 06 24,11	O 013 39 59,80
DB482	N 52 08 35,67	O 013 49 29,19
DB483	N 52 11 55,85	O 014 04 03,84
DB484	N 52 08 56,58	O 014 15 45,45
DB511	N 52 30 19,25	O 012 51 23,18
DB521	N 52 26 10,61	O 012 56 23,37
DB531	N 52 22 48,43	O 013 00 26,59
DB532	N 52 19 51,76	O 013 01 04,74
DB533	N 52 19 26,12	O 012 55 49,45
DB534	N 52 17 57,56	O 012 49 45,84
DB535	N 52 16 28,69	O 012 43 42,63
DB536	N 52 14 59,51	O 012 37 39,82
DB542	N 52 16 15,53	O 013 04 52,97
DB543	N 52 14 47,43	O 012 58 49,49
DB544	N 52 13 19,02	O 012 52 46,41
DB545	N 52 11 50,30	O 012 46 43,73
DB546	N 52 10 21,27	O 012 40 41,45
DB552	N 52 16 04,73	O 013 08 41,74
DB553	N 52 14 36,82	O 013 02 38,16
DB554	N 52 13 08,61	O 012 56 34,98
DB555	N 52 11 40,08	O 012 50 32,19
DB556	N 52 10 11,24	O 012 44 29,81
DB557	N 52 08 42,10	O 012 38 27,83
DB562	N 52 11 25,71	O 013 11 40,21
DB563	N 52 09 57,95	O 013 05 37,17

Verfahrensfix	Koordinaten	
DB564	N 52 08 29,88	O 012 59 34,52
DB565	N 52 07 01,51	O 012 53 32,27
DB566	N 52 05 32,83	O 012 47 30,41
DB567	N 52 04 03,84	O 012 41 28,95
DB572	N 52 07 10,68	O 013 20 52,32
DB582	N 52 03 41,65	O 013 28 22,41
DB592	N 52 05 53,77	O 013 37 49,07
DB593	N 52 02 48,88	O 013 42 15,73
DB802	N 52 33 01,56	O 013 52 56,03
DB810	N 52 21 42,76	O 013 27 38,01
DB811	N 52 21 53,58	O 013 23 42,09
DB851	N 52 22 22,00	O 013 53 13,23
DB860	N 52 20 43,56	O 013 28 06,32
DB861	N 52 17 04,16	O 013 26 35,13
DB862	N 52 14 46,17	O 013 30 03,77
DB900	N 52 24 37,27	O 013 50 30,59
DB910	N 52 22 38,75	O 013 31 33,94
DB911	N 52 25 14,18	O 013 33 32,43
DB915	N 52 30 09,22	O 013 30 47,46
DB920	N 52 29 03,23	O 014 10 03,00
DB921	N 52 27 40,16	O 014 03 54,86
DB922	N 52 26 16,78	O 013 57 47,11
DB923	N 52 24 53,07	O 013 51 39,75
DB924	N 52 24 03,39	O 013 48 02,54
DB930	N 52 15 43,25	O 013 12 58,50
DB931	N 52 14 52,54	O 013 09 27,97
DB932	N 52 13 24,73	O 013 03 24,75
DB933	N 52 11 56,61	O 012 57 21,92
DB934	N 52 10 28,18	O 012 51 19,49
DB935	N 52 08 59,44	O 012 45 17,46
DB940	N 52 19 27,37	O 013 12 22,97
DB941	N 52 17 27,69	O 013 04 06,51
DB942	N 52 15 59,61	O 012 58 03,11
DB943	N 52 14 31,16	O 012 51 59,90
DB944	N 52 13 02,40	O 012 45 57,08
DB951	N 52 09 39,76	O 013 12 47,77
DB960	N 52 21 30,33	O 013 31 23,37
DB961	N 52 18 30,68	O 013 37 35,31
ERDUX	N 52 25 52,10	O 012 49 07,90
ESIKA	N 52 07 25,54	O 012 40 16,71
GAGVI	N 52 15 02,45	O 013 43 19,45
GERGA	N 52 36 09,01	O 014 01 41,29

Verfahrensfix	Koordinaten	
IBGAL	N 52 17 15,62	O 012 55 55,05
IBIKI	N 52 11 28,00	O 013 27 51,00
IDOBA	N 52 18 59,65	O 014 05 17,33
JACOW	N 52 21 13,23	O 014 14 41,40
KETAP	N 52 55 40,27	O 013 39 17,81
KLF	N 52 01 10,11	O 013 33 48,07
KISUC	N 52 04 23,92	O 012 19 18,42
KUBUM	N 52 29 21,86	O 013 11 31,55
LIGBA	N 52 20 00,51	O 013 20 28,92
LIMFE	N 52 23 32,37	O 013 39 59,90
LULUL	N 52 09 50,37	O 012 57 21,73
LUROS	N 51 53 54,95	O 014 10 28,10
MOVOM	N 52 15 46,99	O 013 28 40,80
NUKRO	N 52 02 51,47	O 014 24 59,46
ODIDO	N 52 17 43,37	O 013 10 57,12
OGBER	N 52 36 50,00	O 012 43 29,00
PINOB	N 52 31 31,90	O 014 12 34,84
POBAM	N 52 15 46,38	O 013 13 17,18
REGBA	N 52 18 40,88	O 013 19 31,86
RW06L	N 52 22 03,68	O 013 29 06,09
RW06R	N 52 20 43,56	O 013 28 06,34
RW24L	N 52 21 30,33	O 013 31 23,38
RW24R	N 52 22 38,75	O 013 31 33,95
SUKIP	N 52 15 31,86	O 012 28 17,32
TEBGO	N 52 17 32,37	O 013 14 46,00
UBURU	N 52 26 55,24	O 013 49 44,21
VAVIV	N 52 17 55,58	O 013 07 03,16
XANIM	N 52 24 39,86	O 013 44 47,05

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

(5) Leistungsorientierte Flächennavigationsverfahren dürfen nur von solchen Luftfahrzeugen genutzt werden, die für die jeweilige Spezifikation gegebenenfalls notwendige Sondergenehmigung von der für sie zuständigen Behörde erhalten haben. Den leistungsorientierten 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“ (fünfte Ausgabe, 2023) gefolgt wird.

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

§ 2

RNAV-Einflugstrecken

(1) Den RNAV (GPS, DME/DME/IRU) – Einflugstrecken liegen Konstruktionsanforderungen an leistungsorientierte Flächennavigationsverfahren der Spezifikation RNAV 1 nach anerkannten Regeln der Technik zugrunde. Die Nutzung der Sensoren DME/DME ohne IRU ist nicht zulässig.

(2) Können die in den Einflugstrecken aufgeführten Geschwindigkeitsvorgaben nicht eingehalten werden, so ist ATC zu kontaktieren.

(3) Die Warteverfahren werden wie folgt festgelegt:

Path Terminator	Wartefix	Anflugkurs	Geschwindigkeitsbegrenzung	Mindestwartehöhe	Kurvenrichtung	Anmerkungen
1	2	3	4	5	6	7
Holding to a manual termination	ATGUP	023,2	230-	A5000+	rechts	–
Holding to a manual termination	KETAP	150,6	230-	A5000+	links	–
Holding to a manual termination	KLF	023,2	230-	A5000+	rechts	–
Holding to a manual termination	NUKRO	334,3	230-	A5000+	rechts	–
Holding to a manual termination	OGBER	121,1	230-	A5000+	links	–

(4) Die Einflugstrecken für die Betriebsrichtung 06L/R werden wie folgt festgelegt:

1. ATGUP ONE ROMEO (ATGUP 1R)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	Initial fix	ATGUP	–	–	–	FL120-	–
3	Track to a fix	DB593	337,3	8,0	–	–	–
4	Track to a fix	DB592	318,4	4,1	–	FL080+	–
5	Track to a fix	DB572	277,1	10,5	–	FL060+	220-
6	Track to a fix	DB562	307,0	7,1	–	FL060+/FL070-	–
7	Track to a fix	DB563	248,6	4,0	–	–	–
8	Track to a fix	DB564	248,5	4,0	–	–	–
9	Track to a fix	DB565	248,4	4,0	–	–	–
10	Track to a fix	DB566	248,3	4,0	–	–	–
11	Track to a fix	DB567	248,3	4,0	–	–	220-
12	Track to a fix	DB557	338,2	5,0	–	FL060+	–

1.1 Zuführung vom Anfangsanflugfix (IAF) DB557 zur Landebahn 06L

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	Initial fix	DB557	–	–	–	FL060+	–
3	Track to a fix	DB546	039,6	2,1	–	–	–
4	Track to a fix	DB545	068,2	4,0	–	–	–
5	Track to a fix	DB544	068,2	4,0	–	–	–
6	Track to a fix	DB543	068,3	4,0	–	–	–
7	Track to a fix	DB542	068,4	4,0	–	A4000+	–

1.2 Zuführung vom Anfangsanflugfix (IAF) DB557 zur Landebahn 06R

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	Initial fix	DB557	–	–	–	FL060+	–
3	Track to a fix	DB556	068,1	4,0	–	–	–
4	Track to a fix	DB555	068,2	4,0	–	–	–
5	Track to a fix	DB554	068,3	4,0	–	–	–
6	Track to a fix	DB553	068,4	4,0	–	–	–
7	Track to a fix	DB552	068,5	4,0	–	A3000+	–

2. KETAP ONE ROMEO (KETAP 1R)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	Initial fix	KETAP	–	–	–	FL100-	–
3	Track to a fix	OGBER	241,3	38,8	–	–	–
4	Track to a fix	DB511	143,5	8,1	–	FL080+	–
5	Track to a fix	DB521	143,6	5,2	–	FL060+	–
6	Track to a fix	DB531	143,6	4,2	–	–	220-
7	Track to a fix	DB532	172,5	3,0	–	–	–
8	Track to a fix	DB533	262,5	3,3	–	–	–
9	Track to a fix	DB534	248,4	4,0	–	–	–
10	Track to a fix	DB535	248,3	4,0	–	–	–
11	Track to a fix	DB536	248,2	4,0	–	–	220-
12	Track to a fix	DB546	158,1	5,0	–	FL060+	–

2.1 Zuführung vom Anfangsanflugfix (IAF) DB546 zur Landebahn 06L

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	Initial fix	DB546	–	–	–	FL060+	–
3	Track to a fix	DB545	068,2	4,0	–	–	–
4	Track to a fix	DB544	068,2	4,0	–	–	–
5	Track to a fix	DB543	068,3	4,0	–	–	–
6	Track to a fix	DB542	068,4	4,0	–	A4000+	–

2.2 Zuführung vom Anfangsanflugfix (IAF) DB546 zur Landebahn 06R

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	Initial fix	DB546	–	–	–	FL060+	–
3	Track to a fix	DB556	094,1	2,3	–	–	–
4	Track to a fix	DB555	068,2	4,0	–	–	–
5	Track to a fix	DB554	068,3	4,0	–	–	–
6	Track to a fix	DB553	068,4	4,0	–	–	–
7	Track to a fix	DB552	068,5	4,0	–	A3000+	–

3. KLASDORF ONE ROMEO (KLASDORF 1R)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	Initial fix	KLF	–	–	–	FL120-	–
3	Track to a fix	DB582	307,1	4,2	–	FL080+	–
4	Track to a fix	DB572	307,1	5,8	–	FL060+	220-
5	Track to a fix	DB562	307,0	7,1	–	FL060+/FL070-	–
6	Track to a fix	DB563	248,6	4,0	–	–	–
7	Track to a fix	DB564	248,5	4,0	–	–	–
8	Track to a fix	DB565	248,4	4,0	–	–	–
9	Track to a fix	DB566	248,3	4,0	–	–	–
10	Track to a fix	DB567	248,3	4,0	–	–	220-
11	Track to a fix	DB557	338,2	5,0	–	FL060+	–

3.1 Zuführung vom Anfangsanflugfix (IAF) DB557 zur Landebahn 06L

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	Initial fix	DB557	–	–	–	FL060+	–
3	Track to a fix	DB546	039,6	2,1	–	–	–
4	Track to a fix	DB545	068,2	4,0	–	–	–
5	Track to a fix	DB544	068,2	4,0	–	–	–
6	Track to a fix	DB543	068,3	4,0	–	–	–
7	Track to a fix	DB542	068,4	4,0	–	A4000+	–

3.2 Zuführung vom Anfangsanflugfix (IAF) DB557 zur Landebahn 06R

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	Initial fix	DB557	–	–	–	FL060+	–
3	Track to a fix	DB556	068,1	4,0	–	–	–
4	Track to a fix	DB555	068,2	4,0	–	–	–
5	Track to a fix	DB554	068,3	4,0	–	–	–
6	Track to a fix	DB553	068,4	4,0	–	–	–
7	Track to a fix	DB552	068,5	4,0	–	A3000+	–

4. NUKRO ONE ROMEO (NUKRO 1R)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	Initial fix	NUKRO	–	–	–	FL120-	–
3	Track to a fix	DB592	276,3	29,3	–	FL080+	–
4	Track to a fix	DB572	277,1	10,5	–	FL060+	220-
5	Track to a fix	DB562	307,0	7,1	–	FL060+/FL070-	–
6	Track to a fix	DB563	248,6	4,0	–	–	–
7	Track to a fix	DB564	248,5	4,0	–	–	–
8	Track to a fix	DB565	248,4	4,0	–	–	–
9	Track to a fix	DB566	248,3	4,0	–	–	–
10	Track to a fix	DB567	248,3	4,0	–	–	220-
11	Track to a fix	DB557	338,2	5,0	–	FL060+	–

4.1 Zuführung vom Anfangsanflugfix (IAF) DB557 zur Landebahn 06L

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	Initial fix	DB557	–	–	–	FL060+	–
3	Track to a fix	DB546	039,6	2,1	–	–	–
4	Track to a fix	DB545	068,2	4,0	–	–	–
5	Track to a fix	DB544	068,2	4,0	–	–	–
6	Track to a fix	DB543	068,3	4,0	–	–	–
7	Track to a fix	DB542	068,4	4,0	–	A4000+	–

4.2 Zuführung vom Anfangsanflugfix (IAF) DB557 zur Landebahn 06R

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	Initial fix	DB557	–	–	–	FL060+	–
3	Track to a fix	DB556	068,1	4,0	–	–	–
4	Track to a fix	DB555	068,2	4,0	–	–	–
5	Track to a fix	DB554	068,3	4,0	–	–	–
6	Track to a fix	DB553	068,4	4,0	–	–	–
7	Track to a fix	DB552	068,5	4,0	–	A3000+	–

5. OGBER ONE ROMEO (OGBER 1R)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	Initial fix	OGBER	–	–	–	FL120-	–
3	Track to a fix	DB511	143,5	8,1	–	FL080+	–
4	Track to a fix	DB521	143,6	5,2	–	FL060+	–
5	Track to a fix	DB531	143,6	4,2	–	–	220-
6	Track to a fix	DB532	172,5	3,0	–	–	–
7	Track to a fix	DB533	262,5	3,3	–	–	–
8	Track to a fix	DB534	248,4	4,0	–	–	–
9	Track to a fix	DB535	248,3	4,0	–	–	–
10	Track to a fix	DB536	248,2	4,0	–	–	220-
11	Track to a fix	DB546	158,1	5,0	–	FL060+	–

5.1 Zuführung vom Anfangsanflugfix (IAF) DB546 zur Landebahn 06L

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	Initial fix	DB546	–	–	–	FL060+	–
3	Track to a fix	DB545	068,2	4,0	–	–	–
4	Track to a fix	DB544	068,2	4,0	–	–	–
5	Track to a fix	DB543	068,3	4,0	–	–	–
6	Track to a fix	DB542	068,4	4,0	–	A4000+	–

5.2 Zuführung vom Anfangsanflugfix (IAF) DB546 zur Landebahn 06R

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	Initial fix	DB546	–	–	–	FL060+	–
3	Track to a fix	DB556	094,1	2,3	–	–	–
4	Track to a fix	DB555	068,2	4,0	–	–	–
5	Track to a fix	DB554	068,3	4,0	–	–	–
6	Track to a fix	DB553	068,4	4,0	–	–	–
7	Track to a fix	DB552	068,5	4,0	–	A3000+	–

(5) Die Einflugstrecken für die Betriebsrichtung 24L/R werden wie folgt festgelegt:

1. ATGUP ONE LIMA (ATGUP 1L)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Ent- fernung	Kurven- richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwin- digkeits- begrenzung
2	Initial fix	ATGUP	–	–	–	FL120-	–
3	Track to a fix	DB482	005,9	13,3	–	FL080+	–
4	Track to a fix	DB471	005,9	6,8	–	FL060+	220-
5	Track to a fix	DB461	339,1	5,0	–	–	–
6	Track to a fix	DB462	069,0	4,0	–	–	–
7	Track to a fix	DB463	069,1	4,0	–	–	–
8	Track to a fix	DB464	069,2	4,0	–	–	–
9	Track to a fix	DB465	069,3	4,0	–	–	–
10	Track to a fix	DB466	069,4	4,0	–	–	–
11	Track to a fix	DB467	069,5	4,0	–	–	220-
12	Track to a fix	DB457	339,5	5,0	–	FL060+	–

1.1 Zuführung vom Anfangsanflugfix (IAF) DB457 zur Landebahn 24L

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Ent- fernung	Kurven- richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwin- digkeits- begrenzung
2	Initial fix	DB457	–	–	–	FL060+	–
3	Track to a fix	DB456	249,5	4,0	–	–	–
4	Track to a fix	DB455	249,4	4,0	–	–	–
5	Track to a fix	DB454	249,3	4,0	–	–	–
6	Track to a fix	DB453	249,3	4,0	–	–	–
7	Track to a fix	DB452	249,2	4,0	–	A3000+	–

1.2 Zuführung vom Anfangsanflugfix (IAF) DB457 zur Landebahn 24R

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Ent- fernung	Kurven- richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwin- digkeits- begrenzung
2	Initial fix	DB457	–	–	–	FL060+	–
3	Track to a fix	DB446	262,7	4,5	–	–	–
4	Track to a fix	DB445	249,4	4,0	–	–	–
5	Track to a fix	DB444	249,3	4,0	–	–	–
6	Track to a fix	DB443	249,2	4,0	–	A4000+	–

2. KETAP ONE LIMA (KETAP 1L)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	Initial fix	KETAP	–	–	–	FL100-	–
3	Track to a fix	DB403	180,2	7,3	–	–	–
4	Track to a fix	DB413	154,0	5,8	–	FL080+	220-
5	Track to a fix	DB423	154,1	5,6	–	FL060+	–
6	Track to a fix	DB433	154,1	6,0	–	–	220-
7	Track to a fix	DB434	069,1	4,8	–	–	–
8	Track to a fix	DB435	069,2	4,0	–	–	–
9	Track to a fix	DB436	069,3	4,0	–	–	–
10	Track to a fix	DB437	069,4	4,0	–	–	220-
11	Track to a fix	DB447	159,4	5,0	–	FL060+	–

2.1 Zuführung vom Anfangsanflugfix (IAF) DB447 zur Landebahn 24L

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	Initial fix	DB447	–	–	–	FL060+	–
3	Track to a fix	DB456	233,7	4,0	–	–	–
4	Track to a fix	DB455	249,4	4,0	–	–	–
5	Track to a fix	DB454	249,3	4,0	–	–	–
6	Track to a fix	DB453	249,3	4,0	–	–	–
7	Track to a fix	DB452	249,2	4,0	–	A3000+	–

2.2 Zuführung vom Anfangsanflugfix (IAF) DB447 zur Landebahn 24R

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	Initial fix	DB447	–	–	–	FL060+	–
3	Track to a fix	DB446	249,5	4,0	–	–	–
4	Track to a fix	DB445	249,4	4,0	–	–	–
5	Track to a fix	DB444	249,3	4,0	–	–	–
6	Track to a fix	DB443	249,2	4,0	–	A4000+	–

3. KLASDORF ONE LIMA (KLF 1L)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	Initial fix	KLF	–	–	–	FL120-	–
3	Track to a fix	DB481	036,1	6,5	–	FL080+	–
4	Track to a fix	DB471	036,1	11,1	–	FL060+	220-
5	Track to a fix	DB461	339,1	5,0	–	–	–
6	Track to a fix	DB462	069,0	4,0	–	–	–
7	Track to a fix	DB463	069,1	4,0	–	–	–
8	Track to a fix	DB464	069,2	4,0	–	–	–
9	Track to a fix	DB465	069,3	4,0	–	–	–
10	Track to a fix	DB466	069,4	4,0	–	–	–
11	Track to a fix	DB467	069,5	4,0	–	–	220-
12	Track to a fix	DB457	339,5	5,0	–	FL060+	–

3.1 Zuführung vom Anfangsanflugfix (IAF) DB457 zur Landebahn 24L

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	Initial fix	DB457	–	–	–	FL060+	–
3	Track to a fix	DB456	249,5	4,0	–	–	–
4	Track to a fix	DB455	249,4	4,0	–	–	–
5	Track to a fix	DB454	249,3	4,0	–	–	–
6	Track to a fix	DB453	249,3	4,0	–	–	–
7	Track to a fix	DB452	249,2	4,0	–	A3000+	–

3.2 Zuführung vom Anfangsanflugfix (IAF) DB457 zur Landebahn 24R

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	Initial fix	DB457	–	–	–	FL060+	–
3	Track to a fix	DB446	262,7	4,5	–	–	–
4	Track to a fix	DB445	249,4	4,0	–	–	–
5	Track to a fix	DB444	249,3	4,0	–	–	–
6	Track to a fix	DB443	249,2	4,0	–	A4000+	–

4. NUKRO ONE LIMA (NUKRO 1L)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	Initial fix	NUKRO	–	–	–	FL120-	–
3	Track to a fix	DB484	317,0	8,3	–	–	–
4	Track to a fix	DB483	292,6	7,8	–	FL080+	–
5	Track to a fix	DB471	292,5	8,9	–	FL060+	220-
6	Track to a fix	DB461	339,1	5,0	–	–	–
7	Track to a fix	DB462	069,0	4,0	–	–	–
8	Track to a fix	DB463	069,1	4,0	–	–	–
9	Track to a fix	DB464	069,2	4,0	–	–	–
10	Track to a fix	DB465	069,3	4,0	–	–	–
11	Track to a fix	DB466	069,4	4,0	–	–	–
12	Track to a fix	DB467	069,5	4,0	–	–	220-
13	Track to a fix	DB457	339,5	5,0	–	FL060+	–

4.1 Zuführung vom Anfangsanflugfix (IAF) DB457 zur Landebahn 24R

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	Initial fix	DB457	–	–	–	FL060+	–
3	Track to a fix	DB446	262,7	4,5	–	–	–
4	Track to a fix	DB445	249,4	4,0	–	–	–
5	Track to a fix	DB444	249,3	4,0	–	–	–
6	Track to a fix	DB443	249,2	4,0	–	A4000+	–

4.2 Zuführung vom Anfangsanflugfix (IAF) DB457 zur Landebahn 24L

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	Initial fix	DB457	–	–	–	FL060+	–
3	Track to a fix	DB456	249,5	4,0	–	–	–
4	Track to a fix	DB455	249,4	4,0	–	–	–
5	Track to a fix	DB454	249,3	4,0	–	–	–
6	Track to a fix	DB453	249,3	4,0	–	–	–
7	Track to a fix	DB452	249,2	4,0	–	A3000+	–

5. OGBER ONE LIMA (OGBER 1L)

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	Initial fix	OGBER	–	–	–	FL120-	–
3	Track to a fix	DB413	079,8	37,0	–	FL080+	220-
4	Track to a fix	DB423	154,1	5,6	–	FL060+	–
5	Track to a fix	DB433	154,1	6,0	–	–	220-
6	Track to a fix	DB434	069,1	4,8	–	–	–
7	Track to a fix	DB435	069,2	4,0	–	–	–
8	Track to a fix	DB436	069,3	4,0	–	–	–
9	Track to a fix	DB437	069,4	4,0	–	–	220-
10	Track to a fix	DB447	159,4	5,0	–	FL060+	–

5.1 Zuführung vom Anfangsanflugfix (IAF) DB447 zur Landebahn 24L

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	Initial fix	DB447	–	–	–	FL060+	–
3	Track to a fix	DB456	233,7	3,8	–	–	–
4	Track to a fix	DB455	249,4	4,0	–	–	–
5	Track to a fix	DB454	249,3	4,0	–	–	–
6	Track to a fix	DB453	249,3	4,0	–	–	–
7	Track to a fix	DB452	249,2	4,0	–	A3000+	–

5.2 Zuführung vom Anfangsanflugfix (IAF) DB447 zur Landebahn 24R

1	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
2	Initial fix	DB447	–	–	–	FL060+	–
3	Track to a fix	DB446	249,5	4,0	–	–	–
4	Track to a fix	DB445	249,4	4,0	–	–	–
5	Track to a fix	DB444	249,3	4,0	–	–	–
6	Track to a fix	DB443	249,2	4,0	–	A4000+	–

§ 3

Konventionelle Anflugverfahren

- (1) Als Anfangsanflugfix für konventionelle Anflugverfahren wird BBI DVOR/DME (BBI) festgelegt.
- (2) Das Warteverfahren für konventionelle Anflugverfahren wird wie folgt festgelegt:

Wartepunkt	Kursführung	Mindestwartehöhe	Kurvenrichtung	Anmerkungen
1	2	3	4	5
BBI DVOR/DME (BBI)	missweisender Kurs 319°	4000	rechts	–

- (3) Die konventionellen Anflugverfahren beginnen an dem in Absatz 1 festgelegten Anfangsanflugfix. Sie werden nur von der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zugewiesen.

(4) ILS (X)-Anflug zur Landebahn 06L, ausgehend von BBI DVOR/DME (BBI)

Abflug von BBI (IAF) mit Kurs 234° (missweisend) in 5000 oder darüber; Kreuzen von 14,4 DME BBI in mindestens 5000 und Rechtskurve bis 16,1 DME IBNE (16,7 DME SDD). ILS-Landekurs 064° (missweisend) des ILS IBNE in mindestens 4000 erfliegen (IF); Sinkflug mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,0 DME IBNE (4,6 DME SDD) in 1420 überflogen.

Bei Anflügen ohne Gleitwegführung (LOC-DME) ist der Sinkflug mit 5,2 % auf dem Landekurs 064° (missweisend) 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 1420 und 2,7 DME IBNE (3,3 DME SDD) nicht unter 1010 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: 0,7 DME IBNE (1,3 DME SDD).

Schwellenüberflughöhe: 50.

Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Kurs 064° (missweisend) bis 0,8 DME SDD (3,4 DME BBI) auf maximal 4000; Linkskurve und Direktflug bis BBI und auf 4000 steigen. Maximal angezeigte Eigengeschwindigkeit beim Kurvenflug 210 kt.

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L
Betriebsstufe I	285 (141)	297 (153)	305 (161)	315 (171)	
Betriebsstufe II	197 (53)	214 (70)	226 (82)	240 (96)	
Betriebsstufe III	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt				
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	530 (390)				–

(5) ILS (X)-Anflug zur Landebahn 06R, ausgehend von BBI DVOR/DME (BBI)

Abflug von BBI (IAF) mit Kurs 228° (missweisend) in 4000 oder darüber; Kreuzen von 12,2 DME BBI in mindestens 4000 und Rechtskurve bis 13,0 DME IBSE (12,2 DME BBI). ILS-Landekurs 064° (missweisend) des ILS IBSE in mindestens 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° (missweisend) 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 1020 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: 0,7 DME IBSE (BBI).

Schwellenüberflughöhe: 50.

Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Kurs 064° (missweisend) bis 3,2 DME BBI auf maximal 3000; Rechtskurve und Direktflug bis BBI und auf 4000 steigen. Maximal angezeigte Eigengeschwindigkeit beim Kurvenflug 210 kt.

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L
Betriebsstufe I	289 (137)	297 (145)	358 (206)	369 (217)	
Betriebsstufe II	201 (49)	218 (66)	230 (78)	244 (92)	
Betriebsstufe III	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt				
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	550 (400)				–

(6) ILS (X)-Anflug zur Landebahn 24L, ausgehend von BBI DVOR/DME (BBI)

Abflug von BBI (IAF) mit Kurs 052° (missweisend) in 4000 oder darüber; Kreuzen von 15,5 DME BBI in mindestens 3000 und Rechtskurve bis 13,0 DME IBSW (15,5 DME BBI). ILS-Landekurs 244° (missweisend) des ILS IBSW in mindestens 3000 erfliegen (IF); Sinkflug mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,0 DME IBSW (6,5 DME BBI) in 1420 überflogen.

Bei Anflügen ohne Gleitwegführung (LOC-DME) ist der Sinkflug mit 5,2 % auf dem Landekurs 244° (missweisend) des LOC IBSW bei XANIM (9,0 DME IBSW/11,5 DME BBI) (FAF) nicht unter 3000 zu beginnen. 4,0 DME IBSW (6,5 DME BBI) ist nicht unter 1420 und 2,7 DME IBSW (5,2 DME BBI) nicht unter 1010 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: 0,7 DME IBSW (3,2 DME BBI).

Schwellenüberflughöhe: 50.

Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Kurs 244° (missweisend) bis 1,4 DME BBI (4,0 DME SDD) auf maximal 3000; Linkskurve und Direktflug bis BBI und auf 4000 steigen. Maximal angezeigte Eigengeschwindigkeit beim Kurvenflug 210 kt bis BBI.

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L
Betriebsstufe I	288 (139)	300 (151)	309 (160)	319 (170)	
Betriebsstufe II	200 (51)	218 (69)	229 (80)	244 (95)	
Betriebsstufe III	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt				
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	550 (390)				–

(7) ILS (X)-Anflug zur Landebahn 24R, ausgehend von BBI DVOR/DME (BBI)

Abflug von BBI (IAF) mit Kurs 050° (missweisend) in 5000 oder darüber; Kreuzen von 19,2 DME BBI in mindestens 5000 und Rechtskurve bis 16,1 DME IBNW (16,8 DME SDD). ILS-Landekurs 244° (missweisend) des ILS IBNW in mindestens 4000 erfliegen (IF); Sinkflug mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,0 DME IBNW (4,7 DME SDD) in 1430 überflogen.

Bei Anflügen ohne Gleitwegführung (LOC-DME) ist der Sinkflug mit 5,2 % auf dem Landekurs 244° (missweisend) des LOC IBNW bei UBURU (12,1 DME IBNW/12,8 DME SDD) (FAF) nicht unter 4000 zu beginnen. 4,0 DME IBNW (4,7 DME SDD) ist nicht unter 1430 und 2,6 DME IBNW (3,3 DME SDD) nicht unter 980 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: 0,6 DME IBNW (1,3 DME SDD).

Schwellenüberflughöhe: 50.

Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Kurs 244° (missweisend) bis 3,8 DME SDD (1,7 DME BBI) auf maximal 4000; Rechtskurve und Direktflug bis BBI auf maximal 4000 steigen. Maximal angezeigte Eigengeschwindigkeit beim Kurvenflug 210 kt bis BBI.

Hindernisfreihöhen:

Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L
Betriebsstufe I	290 (136)	302 (148)	310 (156)	321 (167)	
Betriebsstufe II	202 (48)	219 (65)	231 (77)	245 (91)	
Betriebsstufe III	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt				
Anflug ohne Gleitwegführung (LOC-DME)	540 (380)				–

§ 4

ILS-Anflugverfahren mit RNAV-Zuführung

(1) Die ILS-Anflugverfahren mit RNAV-Zuführung beginnen an den in Absatz 4 Nummer 1 und Absatz 5 Nummer 1 genannten Anfangsanflugfixen. Ihnen liegen Konstruktionsanforderungen an leistungsorientierte Flächennavigationsverfahren der Spezifikation RNAV 1, RNP APCH oder RNP 1 nach anerkannten Regeln der Technik zugrunde. Der Sensor GPS ist erforderlich. Die Nutzung der Sensoren DME/DME ohne IRU ist nicht zulässig. Radarüberwachung ist erforderlich. Die Anflüge sind nur durchführbar, wenn DME verfügbar ist.

(2) In den Absätzen 4 und 5 sind in der jeweiligen Tabellenspalte „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, beziehungsweise ab dem Erfliegen desjenigen Verfahrensfixes, an dem zuletzt eine Geschwindigkeitsbegrenzung angegeben ist.

(3) Die Warteverfahren für die ILS (Y) und (Z)-Anflugverfahren mit RNAV-Zuführung werden wie folgt festgelegt:

Path Terminator	Wartefix	Anflugkurs (missweisend)	Geschwindigkeitsbegrenzung	Mindest-/Maximalwartehöhe	Kurvenrichtung	Anmerkungen
1	2	3	4	5	6	7
Holding to a manual termination	OGBER	121,1 (116)	230-	A5000+	links	–
Holding to a manual termination	KLF	023,2 (018)	230-	A5000+	rechts	–

(4) Die ILS/DME (Y)-Anflugverfahren werden wie folgt festgelegt:

1. Die Anfangsanflugfixe für die ILS (Y)-Anflugverfahren werden wie folgt festgelegt:

Betriebsrichtung 06L: DB534 und DB546

Betriebsrichtung 06R: DB564 und DB557

Betriebsrichtung 24L: DB465 und DB457

2. ILS/DME (Y)-Anflug zur Landebahn 06L

2.1 Anflug von DB534

1	Abflug von DB534 bis DB943, bis DB942, bis DB941, bis DB940, bis DB030 und ILS-Landekurs 064° (missweisend) des ILS IBNE in mindestens 2000 erfliegen; Sinkflug aus 2000 mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,0 DME IBNE (4,6 DME SDD) in 1420 überflogen. Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Kurs 064° (missweisend) bis <u>DB910</u> auf maximal 4000. Linkskurve und Direktflug bis DB911, bis DB915, bis OGBER mit Steigflug auf 5000. Bis zum Erfliegen von DB911 ist der Flug mit maximal 210 kt, bis zum Erfliegen von DB915 mit maximal 230 kt und bis zum Erfliegen von OGBER mit maximal 250 kt durchzuführen.							
	2	Anflugsegment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche
3	Anfangs- und Zwischenanflug	Initial fix	DB534 (IAF)	–	–	–	FL060+	–
4		Track to a fix	DB943	158,3	3,7	–	FL060+	–
5		Track to a fix	DB942	068,3	4,0	–	A5000+	–
6		Track to a fix	DB941	068,4	4,0	–	A4000+	–
7		Track to a fix	DB940	068,5	5,5	–	A3000+	–
8		Track to a fix	DB030 (IF)	093,2	3,1	–	A2000+	–
9	Endanflug	Course to a fix	LIGBA (FAF)	068,8	–	–	A2000+	–
10	Fehlanflug	Course to a fix	<u>DB910</u>	068,8	–	–	A4000-	–
11		Direct to a fix	DB911	–	–	L	–	210-
12		Track to a fix	DB915	341,2	5,2	–	–	230-
13		Track to a fix	OGBER (MAHF)	283,4	29,6	–	A5000	250-
14	Hindernisfreihöhen:							
	Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D	D _L	
	Betriebsstufe I		285 (141)	297 (153)	305 (161)	315 (171)		
	Betriebsstufe II		197 (53)	214 (70)	226 (82)	240 (96)		
Betriebsstufe III		bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt						

2.2 Anflug von DB546

1	Abflug von DB546 bis DB944, bis DB943, bis DB942, bis DB941, bis DB940, bis DB030 und ILS-Landekurs 064° (missweisend) des ILS IBNE in mindestens 2000 erfliegen; Sinkflug aus 2000 mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,0 DME IBNE (4,6 DME SDD) in 1420 überflogen. Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 2.1.							
2	Anflugsegment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Anfangs- und Zwischenanflug	Initial fix	DB546 (IAF)	–	–	–	FL060+	–
4		Track to a fix	DB944	050,2	4,2	–	–	–
5		Track to a fix	DB943	068,2	4,0	–	FL060+	–
6		Track to a fix	DB942	068,3	4,0	–	A5000+	–
7		Track to a fix	DB941	068,4	4,0	–	A4000+	–
8		Track to a fix	DB940	068,5	5,5	–	A3000+	–
9		Track to a fix	DB030 (IF)	093,2	3,1	–	A2000+	–
10	Endanflug	Course to a fix	LIGBA (FAF)	068,8	–	–	A2000+	–
11	Fehlanflug	Course to a fix	<u>DB910</u>	068,8	–	–	A4000-	–
12		Direct to a fix	DB911	–	–	L	–	210-
13		Track to a fix	DB915	341,2	5,2	–	–	230-
14		Track to a fix	OGBER (MAHF)	283,4	29,6	–	A5000	250-
15	Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 2.1.							

3. ILS/DME (Y)-Anflug zur Landebahn 06R

3.1 Anflug von DB564

1	Abflug von DB564 bis DB933, bis DB932, bis DB931, bis DB930, bis DB040 und ILS-Landekurs 064° (missweisend) des ILS IBSE in mindestens 2000 erfliegen; Sinkflug aus 2000 mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,0 DME IBSE (3,3 DME BBI) in 1420 überflogen. Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Kurs 064° (missweisend) bis <u>DB960</u> auf maximal 3000. Rechtskurve und Direktflug bis DB961, bis KLF mit Steigflug auf 5000. Bis zum Erfliegen von DB961 ist der Flug mit maximal 210 kt und bis zum Erfliegen von KLF mit maximal 250 kt durchzuführen.							
2	Anflugsegment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Anfangs- und Zwischenanflug	Initial fix	DB564 (IAF)	–	–	–	FL060+	–
4		Track to a fix	DB933	338,5	3,7	–	A5000+	–
5		Track to a fix	DB932	068,4	4,0	–	A4000+	–
6		Track to a fix	DB931	068,5	4,0	–	A3000+	–
7		Track to a fix	DB930	068,5	2,3	–	A2500+	–
8		Track to a fix	DB040 (IF)	044,0	3,1	–	A2000+	–
9	Endanflug	Course to a fix	REGBA (FAF)	068,8	–	–	A2000+	–
10	Fehlanflug	Course to a fix	<u>DB960</u>	068,8	–	–	A3000-	–
11		Direct to a fix	DB961	–	–	R	–	210-
12		Track to a fix	KLF (MAHF)	187,7	17,5	–	A5000	250-
13	Hindernisfreihöhen:							
	Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L		
	Betriebsstufe I	376 (224)	389 (237)	397 (245)	408 (256)			
	Betriebsstufe II	201 (49)	218 (66)	230 (78)	244 (92)			
	Betriebsstufe III	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt						

3.2 Anflug von DB557

1	Abflug von DB557 bis DB935, bis DB934, bis DB933, bis DB932, bis DB931, bis DB930, bis DB040 und ILS-Landekurs 064° (missweisend) des ILS IBSE in mindestens 2000 erfliegen; Sinkflug aus 2000 mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,0 DME IBSE (3,3 DME BBI) in 1420 überflogen. Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 3.1.							
2	Anflugsegment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Anfangs- und Zwischenanflug	Initial fix	DB557 (IAF)	–	–	–	FL060+	–
4		Track to a fix	DB935	086,0	4,2	–	–	–
5		Track to a fix	DB934	068,2	4,0	–	FL060+	–
6		Track to a fix	DB933	068,3	4,0	–	A5000+	–
7		Track to a fix	DB932	068,4	4,0	–	A4000+	–
8		Track to a fix	DB931	068,5	4,0	–	A3000+	–
9		Track to a fix	DB930	068,5	2,3	–	A2500+	–
10		Track to a fix	DB040 (IF)	044,0	3,1	–	A2000+	–
11	Endanflug	Course to a fix	REGBA (FAF)	068,8	–	–	A2000+	–
12	Fehlanflug	Course to a fix	<u>DB960</u>	068,8	–	–	A3000-	–
13		Direct to a fix	DB961	–	–	R	–	210-
14		Track to a fix	KLF (MAHF)	187,7	17,5	–	A5000	250-
15	Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 3.1.							

4. ILS/DME (Y)-Anflug zur Landebahn 24L

4.1 Anflug von DB465

1	<p>Abflug von DB465 bis DB920, bis DB921, bis DB922, bis DB900, bis DB050 und ILS-Landekurs 244° (missweisend) des ILS IBSW in mindestens 2000 erfliegen; Sinkflug aus 2000 mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,0 DME IBSW (6,5 DME BBI) in 1420 überflogen.</p> <p>Schwellenüberflughöhe: 50.</p> <p>Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Kurs 244° (missweisend) bis <u>DB860</u> auf maximal 3000. Linkskurve und Direktflug bis DB861, bis DB862, bis KLF mit Steigflug auf 5000. Bis zum Erfliegen von DB861 ist der Flug mit maximal 190 kt, bis zum Erfliegen von DB862 mit maximal 220 kt und bis zum Erfliegen von KLF mit maximal 250 kt durchzuführen.</p>																															
2	Anflugsegment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung																								
3	Anfangs- und Zwischenanflug	Initial fix	DB465 (IAF)	–	–	–	FL060+	–																								
4		Track to a fix	DB920	339,4	3,6	–	FL060+	–																								
5		Track to a fix	DB921	249,8	4,0	–	A5000+	–																								
6		Track to a fix	DB922	249,7	4,0	–	A4000+	–																								
7		Track to a fix	DB900	249,6	4,8	–	A3000+	–																								
8		Track to a fix	DB050 (IF)	265,5	4,6	–	A2000+	–																								
9	Endanflug	Course to a fix	LIMFE (FAF)	248,8	–	–	A2000+	–																								
10	Fehlanflug	Course to a fix	<u>DB860</u>	248,8	–	–	A3000-	–																								
11		Direct to a fix	DB861	–	–	L	–	190-																								
12		Track to a fix	DB862	137,1	3,1	–	–	220-																								
13		Track to a fix	KLF (MAHF)	170,4	13,8	–	A5000	250-																								
14	<p>Hindernisfreihöhen:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Luftfahrzeugkategorie</th> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> <th>D</th> <th>D_L</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Betriebsstufe I</td> <td>288 (139)</td> <td>300 (151)</td> <td>309 (160)</td> <td colspan="2">319 (170)</td> </tr> <tr> <td>Betriebsstufe II</td> <td>200 (51)</td> <td>218 (69)</td> <td>229 (80)</td> <td colspan="2">244 (95)</td> </tr> <tr> <td>Betriebsstufe III</td> <td colspan="5">bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt</td> </tr> </tbody> </table>								Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L	Betriebsstufe I	288 (139)	300 (151)	309 (160)	319 (170)		Betriebsstufe II	200 (51)	218 (69)	229 (80)	244 (95)		Betriebsstufe III	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt				
Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L																											
Betriebsstufe I	288 (139)	300 (151)	309 (160)	319 (170)																												
Betriebsstufe II	200 (51)	218 (69)	229 (80)	244 (95)																												
Betriebsstufe III	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt																															

4.2 Anflug von DB457

1	Abflug von DB457 bis DB920, bis DB921, bis DB922, bis DB900, bis DB050 und ILS-Landekurs 244° (missweisend) des ILS IBSW in mindestens 2000 erfliegen; Sinkflug aus 2000 mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,0 DME IBSW (6,5 DME BBI) in 1420 überflogen. Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 4.1.							
2	Anflugsegment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Anfangs- und Zwischenanflug	Initial fix	DB457 (IAF)	–	–	–	FL060+	–
4		Track to a fix	DB920	239,7	3,6	–	FL060+	–
5		Track to a fix	DB921	249,8	4,0	–	A5000+	–
6		Track to a fix	DB922	249,7	4,0	–	A4000+	–
7		Track to a fix	DB900	249,6	4,8	–	A3000+	–
8		Track to a fix	DB050 (IF)	265,5	4,6	–	A2000+	–
9	Endanflug	Course to a fix	LIMFE (FAF)	248,8	–	–	A2000+	–
10	Fehlanflug	Course to a fix	<u>DB860</u>	248,8	–	–	A3000-	–
11		Direct to a fix	DB861	–	–	L	–	190-
12		Track to a fix	DB862	137,1	3,1	–	–	220-
13		Track to a fix	KLF (MAHF)	170,4	13,8	–	A5000	250-
14	Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 4.1.							

(5) Die ILS/DME (Z)-Anflugverfahren werden wie folgt festgelegt:

1. Die Anfangsanflugfixe für die ILS (Z)-Anflugverfahren werden wie folgt festgelegt:

Betriebsrichtung 06L: DB542 und OGBER

Betriebsrichtung 06R: KLF und DB552

Betriebsrichtung 24L: DB452 und KLF

Betriebsrichtung 24R: DB443 und OGBER

2. ILS/DME (Z)-Anflug zur Landebahn 06L

2.1 Anflug von DB542

1	Abflug von DB542 bis ODIDO (FAF) und ILS-Landekurs 064° (missweisend) des ILS IBNE in mindestens 4000 erfliegen; Sinkflug aus 4000 mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,0 DME IBNE (4,6 DME SDD) in 1420 überflogen. Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Kurs 064° (missweisend) bis <u>DB910</u> auf maximal 4000. Linkskurve und Direktflug bis DB911, bis DB915, bis OGBER mit Steigflug auf 5000. Bis zum Erfliegen von DB911 ist der Flug mit maximal 210 kt, bis zum Erfliegen von DB915 mit maximal 230 kt und bis zum Erfliegen von OGBER mit maximal 250 kt durchzuführen.							
	2	Anflugsegment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche
3	Anfangs- und Zwischenanflug	Initial fix	DB542 (IAF)	–	–	–	A4000+	–
4	Endanflug	Course to a fix	ODIDO (FAF)	068,8	–	–	A4000+	–
5	Fehlanflug	Course to a fix	<u>DB910</u>	068,8	–	–	A4000-	–
6		Direct to a fix	DB911	–	–	L	–	210-
7		Track to a fix	DB915	341,2	5,2	–	–	230-
8		Track to a fix	OGBER (MAHF)	283,4	29,6	–	A5000	250-
9	Hindernisfreihöhen:							
	Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L		
	Betriebsstufe I	285 (141)	297 (153)	305 (161)	315 (171)			
	Betriebsstufe II	197 (53)	214 (70)	226 (82)	240 (96)			
Betriebsstufe III	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt							

2.2 Anflug von OGBER

1	Abflug von OGBER bis DB542 bis ODIDO (FAF) und ILS-Landekurs 064° (missweisend) des ILS IBNE in mindestens 4000 erfliegen; Sinkflug aus 4000 mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,0 DME IBNE (4,6 DME SDD) in 1420 überflogen. Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 2.1.							
2	Anflugsegment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Anfangs- und Zwischenanflug	Initial fix	OGBER (IAF)	–	–	–	A5000+	–
4		Track to a fix	DB542 (IF)	147,4	24,4	–	A4000+	210-
5	Endanflug	Course to a fix	ODIDO (FAF)	068,8	–	–	A4000+	–
6	Fehlanflug	Course to a fix	<u>DB910</u>	068,8	–	–	A4000-	–
7		Direct to a fix	DB911	–	–	L	–	210-
8		Track to a fix	DB915	341,2	5,2	–	–	230-
9		Track to a fix	OGBER (MAHF)	283,4	29,6	–	A5000	250-
10	Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 2.1.							

3. ILS/DME (Z)-Anflug zur Landebahn 06R

3.1 Anflug von KLF

1	Abflug von KLF bis DB951, bis DB552 und ILS-Landekurs 064° (missweisend) des ILS IBSE in mindestens 3000 erfliegen; Sinkflug aus 3000 mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,0 DME IBSE (3,3 DME BBI) in 1420 überflogen. Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Kurs 064° (missweisend) bis <u>DB960</u> auf maximal 3000. Rechtskurve und Direktflug bis DB961, bis KLF mit Steigflug auf 5000. Bis zum Erfliegen von DB961 ist der Flug mit maximal 210 kt und bis zum Erfliegen von KLF mit maximal 250 kt durchzuführen.																															
2	Anflugsegment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung																								
3	Anfangs- und Zwischenanflug	Initial fix	KLF (IAF)	–	–	–	A5000+	–																								
4		Track to a fix	DB951	303,4	15,5	–	A4000+	–																								
5		Track to a fix	DB552 (IF)	338,6	6,9	–	A3000+	210-																								
6	Endanflug	Course to a fix	TEBGO (FAF)	068,8	–	–	A3000+	–																								
7	Fehlanflug	Course to a fix	<u>DB960</u>	068,8	–	–	A3000-	–																								
8		Direct to a fix	DB961	–	–	R	–	210-																								
9		Track to a fix	KLF (MAHF)	187,7	17,5	–	A5000	250-																								
10	Hindernisfreihöhen: <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 25%;">Luftfahrzeugkategorie</th> <th style="width: 12.5%;">A</th> <th style="width: 12.5%;">B</th> <th style="width: 12.5%;">C</th> <th style="width: 12.5%;">D</th> <th style="width: 12.5%;">D_L</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Betriebsstufe I</td> <td>376 (224)</td> <td>389 (237)</td> <td>397 (245)</td> <td colspan="2">408 (256)</td> </tr> <tr> <td>Betriebsstufe II</td> <td>201 (49)</td> <td>218 (66)</td> <td>230 (78)</td> <td colspan="2">244 (92)</td> </tr> <tr> <td>Betriebsstufe III</td> <td colspan="5">bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt</td> </tr> </tbody> </table>								Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L	Betriebsstufe I	376 (224)	389 (237)	397 (245)	408 (256)		Betriebsstufe II	201 (49)	218 (66)	230 (78)	244 (92)		Betriebsstufe III	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt				
Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L																											
Betriebsstufe I	376 (224)	389 (237)	397 (245)	408 (256)																												
Betriebsstufe II	201 (49)	218 (66)	230 (78)	244 (92)																												
Betriebsstufe III	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt																															

3.2 Anflug von DB552

1	Abflug von DB552 und ILS-Landekurs 064° (missweisend) des ILS IBSE in mindestens 3000 erfliegen; Sinkflug aus 3000 mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,0 DME IBSE (3,3 DME BBI) in 1420 überflogen. Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 3.1.							
2	Anflugsegment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Anfangs- und Zwischenanflug	Initial fix	DB552 (IAF)	–	–	–	A3000+	–
4	Endanflug	Course to a fix	TEBGO (FAF)	068,8	–	–	A3000+	–
5	Fehlanflug	Course to a fix	<u>DB960</u>	068,8	–	–	A3000-	–
6		Direct to a fix	DB961	–	–	R	–	210-
7		Track to a fix	KLF (MAHF)	187,7	17,5	–	A5000	250-
8	Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 3.1.							

4. ILS/DME (Z)-Anflug zur Landebahn 24L

4.1 Anflug von DB452

1	Abflug von DB452 bis XANIM (FAF) und ILS-Landekurs 244° (missweisend) des ILS IBSW in mindestens 3000 erfliegen; Sinkflug aus 3000 mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,0 DME IBSW (6,5 DME BBI) in 1420 überflogen. Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Kurs 244° (missweisend) bis <u>DB860</u> auf maximal 3000. Linkskurve und Direktflug bis DB861, bis DB862, bis KLF mit Steigflug auf 5000. Bis zum Erfliegen von DB861 ist der Flug mit maximal 190 kt, bis zum Erfliegen von DB862 mit maximal 220 kt und bis zum Erfliegen von KLF mit maximal 250 kt durchzuführen.							
2	Anflugsegment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Anfangs- und Zwischenanflug	Initial fix	DB452 (IAF)	–	–	–	A3000+	–
4	Endanflug	Course to a fix	XANIM (FAF)	248,8	–	–	A3000+	–
5	Fehlanflug	Course to a fix	<u>DB860</u>	248,8	–	–	A3000-	–
6		Direct to a fix	DB861	–	–	L	–	190-
7		Track to a fix	DB862	137,1	3,1	–	–	220-
8		Track to a fix	KLF (MAHF)	170,4	13,8	–	A5000	250-
9	Hindernisfreihöhen:							
	Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L		
	Betriebsstufe I	288 (139)	300 (151)	309 (160)	319 (170)			
	Betriebsstufe II	200 (51)	218 (69)	229 (80)	244 (95)			
Betriebsstufe III	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt							

4.2 Anflug von KLF

1	Abflug von KLF bis DB851, bis DB452, bis XANIM (FAF) und ILS-Landekurs 244° (missweisend) des ILS IBSW in mindestens 3000 erfliegen; Sinkflug aus 3000 mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,0 DME IBSW (6,5 DME BBI) in 1420 überflogen. Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 4.1.							
2	Anflugsegment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Anfangs- und Zwischenanflug	Initial fix	KLF (IAF)	–	–	–	A5000+	–
4		Track to a fix	DB851	029,2	24,4	–	A4000+	–
5		Track to a fix	DB452	339,1	4,0	–	A3000+	–
6	Endanflug	Course to a fix	XANIM (FAF)	248,8	–	–	A3000+	–
7	Fehlanflug	Course to a fix	<u>DB860</u>	248,8	–	–	A3000-	–
8		Direct to a fix	DB861	–	–	L	–	190-
9		Track to a fix	DB862	137,1	3,1	–	–	220-
10		Track to a fix	KLF (MAHF)	170,4	13,8	–	A5000	250-
11	Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 4.1.							

5. ILS/DME (Z)-Anflug zur Landebahn 24R

5.1 Anflug von DB443

1	Abflug von DB443 bis UBURU (FAF) und ILS-Landekurs 244° (missweisend) des ILS IBNW in mindestens 4000 erfliegen; Sinkflug aus 4000 mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,0 DME IBNW (4,7 SDD) in 1430 überflogen. Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Kurs 244° (missweisend) bis <u>DB810</u> auf maximal 4000. Rechtskurve und Direktflug bis DB811, bis OGBER mit Steigflug auf 5000. Bis zum Erfliegen von DB811 ist der Flug mit maximal 210 kt und bis zum Erfliegen von OGBER mit maximal 250 kt durchzuführen.																															
2	Anflugsegment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung																								
3	Anfangs- und Zwischenanflug	Initial fix	DB443 (IAF)	–	–	–	A4000+	–																								
4	Endanflug	Course to a fix	UBURU (FAF)	248,8	–	–	A4000+	–																								
5	Fehlanflug	Course to a fix	<u>DB810</u>	248,8	–	–	A4000-	–																								
6		Direct to a fix	DB811	–	–	R	–	210-																								
7		Track to a fix	OGBER (MAHF)	301,6	28,8	–	A5000	250-																								
8	Hindernisfreihöhen: <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 20%;">Luftfahrzeugkategorie</th> <th style="width: 15%;">A</th> <th style="width: 15%;">B</th> <th style="width: 15%;">C</th> <th style="width: 15%;">D</th> <th style="width: 10%;">D_L</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Betriebsstufe I</td> <td>328 (174)</td> <td>340 (186)</td> <td>348 (194)</td> <td colspan="2">359 (205)</td> </tr> <tr> <td>Betriebsstufe II</td> <td>240 (86)</td> <td>257 (103)</td> <td>269 (115)</td> <td colspan="2">283 (129)</td> </tr> <tr> <td>Betriebsstufe III</td> <td colspan="5" style="text-align: center;">bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt</td> </tr> </tbody> </table>								Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L	Betriebsstufe I	328 (174)	340 (186)	348 (194)	359 (205)		Betriebsstufe II	240 (86)	257 (103)	269 (115)	283 (129)		Betriebsstufe III	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt				
Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L																											
Betriebsstufe I	328 (174)	340 (186)	348 (194)	359 (205)																												
Betriebsstufe II	240 (86)	257 (103)	269 (115)	283 (129)																												
Betriebsstufe III	bis zu einer Landebahnsicht (RVR) von mindestens 75 m erlaubt																															

5.2 Anflug von OGBER

1	Abflug von OGBER bis DB802, bis DB443, bis UBURU (FAF) und ILS-Landekurs 244° (missweisend) des ILS IBNW in mindestens 4000 erfliegen; Sinkflug aus 4000 mit 3,00° auf dem ILS-Gleitweg. Hierbei wird 4,0 DME IBNW (4,7 SDD) in 1430 überflogen. Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 5.1.							
2	Anflugsegment	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Anfangs- und Zwischenanflug	Initial fix	OGBER (IAF)	–	–	–	A5000+	–
4		Track to a fix	DB802	094,7	42,5	–	A4000+	–
5		Track to a fix	DB443	159,1	5,0	–	A4000+	210-
6	Endanflug	Course to a fix	UBURU (FAF)	248,8	–	–	A4000+	–
7	Fehlanflug	Course to a fix	<u>DB810</u>	248,8	–	–	A4000-	–
8		Direct to a fix	DB811	–	–	R	–	210-
9		Track to a fix	OGBER (MAHF)	301,6	28,8	–	A5000	–
10	Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 5.1.							

§ 5

RNP-Anflugverfahren

(1) Den RNP-Anflugverfahren liegen Konstruktionsanforderungen an leistungsorientierte Flächen navigationsverfahren der Spezifikation RNP APCH nach anerkannten Regeln der Technik zugrunde.

(2) Die Flugverfahren sind zugelassen für den APV BARO-VNAV-Betrieb und die RNP (Z)-Flugverfahren zusätzlich für den Betrieb mit dem satellitengestützten Zusatzsystem EGNOS. APV BARO-VNAV-Verfahren sind unterhalb -15°C für Avioniksysteme ohne Temperaturkorrektur nicht zugelassen.

(3) Unterstrichene Verfahrensfixe müssen überflogen werden.

(4) Die Warteverfahren für die RNP-Anflugverfahren werden wie folgt festgelegt:

Path Terminator	Wartefix	Anflugkurs	Geschwindigkeitsbegrenzung	Mindest-/Maximalwartehöhe	Kurvenrichtung	Anmerkungen
1	2	3	4	5	6	7
Holding to a manual termination	OGBER	121,1	230-	A5000+	links	–
Holding to a manual termination	KLF	023,2	230-	A5000+	rechts	–

(5) Die RNP (Y)-Anflugverfahren werden wie folgt festgelegt:

1. Die Anfangsanflugfixe für die RNP (Y)-Anflugverfahren werden wie folgt festgelegt:

Betriebsrichtung 06L: DB546 und DB534

Betriebsrichtung 06R: DB564 und DB557

Betriebsrichtung 24L: DB465 und DB457

2. RNP (Y)-Anflug zur Landebahn 06L

2.1 Anflug von DB546

1	Abflug von DB546 bis DB944, bis DB943, bis DB942, bis DB941, bis DB940 und Endanflugkurs in 2000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug mit 3,00° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima ist der Sinkflug mit 5,2 % bei LIGBA nicht unter 2000 zu beginnen; 3,0 NM vor RW06L ist nicht unter 1150 zu überfliegen; Fehlanflugpunkt: <u>RW06L</u> . Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Kurs 064° bis DB910 auf maximal 4000; Linkskurve, Direktflug bis DB911, bis DB915, bis OGBER mit Steigflug auf 5000. Bis zum Erfliegen von DB911 ist der Flug mit maximal 210 kt, bis zum Erfliegen von DB915 mit maximal 230 kt und bis zum Erfliegen von OGBER mit maximal 250 kt durchzuführen.							
	2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
	3	Initial fix	DB546 (IAF)	–	–	–	FL060+	–
	4	Track to a fix	DB944	050,2	4,2	–	–	–
	5	Track to a fix	DB943	068,2	4,0	–	FL060+	–
	6	Track to a fix	DB942	068,3	4,0	–	A5000+	–
	7	Track to a fix	DB941	068,4	4,0	–	A4000+	–
	8	Track to a fix	DB940 (IF)	068,5	5,5	–	A3000+	220-
	9	Track to a fix	LIGBA (FAF (LNAV))	083,6	5,0	–	A2000+	–
	10	Track to a fix	<u>RW06L</u> (MAPt (LNAV))	068,7	5,7	–	–	–
	11	Course to a fix	<u>DB910</u>	068,8	–	–	A4000-	–
	12	Direct to a fix	DB911	–	–	links	–	210-
	13	Track to a fix	DB915	341,2	5,2	–	–	230-
	14	Track to a fix	OGBER (MAHF)	283,4	29,6	–	A5000	250-
15	Hindernisfreihöhen:							
	Luftfahrzeugkategorie		A	B	C	D	D _L	
	LNAV		620 (470)				–	
LNAV/VNAV		513 (369)	525 (381)	534 (390)	544 (400)	–		

2.2 Anflug von DB534

1	Abflug von DB534 bis DB943, bis DB942, bis DB941, bis DB940 und Endanflugkurs in 2000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug mit 3,00° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima ist der Sinkflug mit 5,2 % bei LIGBA nicht unter 2000 zu beginnen; 3,0 NM vor RW06L ist nicht unter 1150 zu überfliegen; Fehlanflugpunkt: <u>RW06L</u> . Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 2.1.						
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurven-- richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwin- digkeits- begrenzung
3	Initial fix	DB534 (IAF)	–	–	–	FL060+	–
4	Track to a fix	DB943	158,3	3,7	–	FL060+	–
5	Track to a fix	DB942	068,3	4,0	–	A5000+	–
6	Track to a fix	DB941	068,4	4,0	–	A4000+	–
7	Track to a fix	DB940 (IF)	068,5	5,5	–	A3000+	220-
8	Track to a fix	LIGBA (FAF (LNAV))	083,6	5,0	–	A2000+	–
9	Track to a fix	<u>RW06L</u> (MAPt (LNAV))	068,7	5,7	–	–	–
10	Course to a fix	<u>DB910</u>	068,8	–	–	A4000-	–
11	Direct to a fix	DB911	–	–	links	–	210-
12	Track to a fix	DB915	341,2	5,2	–	–	230-
13	Track to a fix	OGBER (MAHF)	283,4	29,6	–	A5000	250-
14	Hindernisfreihöhen wie in Nummer 2.1.						

3. RNP (Y)-Anflug zur Landebahn 06R

3.1 Anflug von DB564

1	<p>Abflug von DB564 bis DB933, bis DB932, bis DB931, bis DB930 und Endanflugkurs in 2000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug mit 3,00° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima ist der Sinkflug mit 5,2 % bei REGBA nicht unter 2000 zu beginnen; 2,0 NM vor RW06R ist nicht unter 840 zu überfliegen; Fehlanflugpunkt: <u>RW06R</u>. Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Kurs 064° bis DB960 auf maximal 3000; Rechtskurve und Direktflug bis DB961, bis KLF mit Steigflug auf 5000. Bis zum Erfliegen von DB961 ist der Flug mit maximal 210 kt und bis zum Erfliegen von KLF mit maximal 250 kt durchzuführen.</p>						
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial fix	DB564 (IAF)	–	–	–	FL060+	–
4	Track to a fix	DB933	338,5	3,7	–	FL060+	–
5	Track to a fix	DB932	068,4	4,0	–	A5000+	–
6	Track to a fix	DB931	068,5	4,0	–	A4000+	–
7	Track to a fix	DB930	068,5	2,3	–	A3000+	–
8	Track to a fix	REGBA (FAF (LNAV))	053,6	5,0	–	A2000+	–
9	Track to a fix	<u>RW06R</u> (MAPt (LNAV))	068,8	5,6	–	–	–
10	Course to a fix	<u>DB960</u>	068,8	–	–	A3000-	–
11	Direct to a fix	DB961	–	–	rechts	–	210-
12	Track to a fix	KLF (MAHF)	187,7	17,5	–	A5000	250-
13	Hindernisfreihöhen:						
	Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L	
	LNAV	690 (540)					–
LNAV/VNAV	591 (439)	602 (450)	609 (457)	617 (465)	–		

3.2 Anflug von DB557

1	<p>Abflug von DB557 bis DB935, bis DB934, bis DB933, bis DB932, bis DB931, bis DB930 und Endanflugkurs in 2000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug mit 3,00° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima ist der Sinkflug mit 5,2 % bei REGBA nicht unter 2000 zu beginnen; 2,0 NM vor RW06R ist nicht unter 840 zu überfliegen; Fehlanflugpunkt: <u>RW06R</u>. Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 3.1.</p>						
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial fix	DB557 (IAF)	–	–	–	FL060+	220-
4	Track to a fix	DB935	086,0	4,2	–	–	–
5	Track to a fix	DB934	068,2	4,0	–	–	–
6	Track to a fix	DB933	068,3	4,0	–	FL060+	–
7	Track to a fix	DB932	068,4	4,0	–	A5000+	–
8	Track to a fix	DB931	068,5	4,0	–	A4000+	–
9	Track to a fix	DB930	068,5	2,3	–	A3000+	–
10	Track to a fix	REGBA (FAF (LNAV))	053,6	5,0	–	A2000+	–
11	Track to a fix	<u>RW06R</u> (MAPt (LNAV))	068,8	5,6	–	–	–
12	Course to a fix	<u>DB960</u>	068,8	–	–	A3000-	–
13	Direct to a fix	DB961	–	–	rechts	–	210-
14	Track to a fix	KLF (MAHF)	187,7	17,5	–	A5000	250-
15	Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 3.1.						

4. RNP (Y)-Anflug zur Landebahn 24L

4.1 Anflug von DB457

1	<p>Abflug von DB457 bis DB920, bis DB921, bis DB922, bis DB923, bis DB924 und Endanflugkurs in 2000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 2000 mit 3,0° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima ist der Sinkflug mit 5,2 % bei LIMFE nicht unter 2000 zu beginnen; 2,0 NM vor RW24L ist nicht unter 840 zu überfliegen; Fehlanflugpunkt: <u>RW24L</u>. Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Kurs 244° bis <u>DB860</u> auf maximal 3000; Linkskurve und Direktflug bis DB861, bis DB862, bis KLF mit Steigflug auf 5000. Bis zum Erfliegen von DB861 ist der Flug mit maximal 190 kt, bis zum Erfliegen von DB862 mit maximal 220 kt und bis zum Erfliegen von KLF mit maximal 250 kt durchzuführen.</p>																								
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung																		
3	Initial fix	DB457 (IAF)	–	–	–	FL060+	–																		
4	Track to a fix	DB920	239,7	8,1	–	–	–																		
5	Track to a fix	DB921	249,8	4,0	–	FL060+	–																		
6	Track to a fix	DB922	249,7	4,0	–	A5000+	–																		
7	Track to a fix	DB923	249,6	4,0	–	A4000+	–																		
8	Track to a fix	DB924	249,5	2,4	–	A3000+	–																		
9	Course to a fix	LIMFE (FAF (LNAV))	264,1	5,0	–	A2000+	–																		
10	Track to a fix	<u>RW24L</u> (MAPt (LNAV))	248,9	5,7	–	–	–																		
11	Course to a fix	<u>DB860</u>	248,8	–	–	A3000-	–																		
12	Direct to a fix	DB861	–	–	links	–	190-																		
13	Track to a fix	DB862	137,1	3,1	–	–	220-																		
14	Track to a fix	KLF (MAHF)	170,4	13,8	–	A5000	250-																		
15	<p>Hindernisfreihöhen:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Luftfahrzeugkategorie</th> <th>A</th> <th>B</th> <th>C</th> <th>D</th> <th>D_L</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>LNAV</td> <td colspan="4">580 (430)</td> <td>–</td> </tr> <tr> <td>LNAV/VNAV</td> <td>460 (311)</td> <td>471 (322)</td> <td>479 (330)</td> <td>544 (395)</td> <td>–</td> </tr> </tbody> </table>							Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L	LNAV	580 (430)				–	LNAV/VNAV	460 (311)	471 (322)	479 (330)	544 (395)	–
Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L																				
LNAV	580 (430)				–																				
LNAV/VNAV	460 (311)	471 (322)	479 (330)	544 (395)	–																				

4.2 Anflug von DB465

1	<p>Abflug von DB465 bis DB920, bis DB921, bis DB922, bis DB923, bis DB924 und Endanflugkurs in 2000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug aus 2000 mit 3,0° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima ist der Sinkflug mit 5,2 % bei LIMFE nicht unter 2000 zu beginnen; 2,0 NM vor RW24L ist nicht unter 840 zu überfliegen; Fehlanflugpunkt: <u>RW24L</u>. Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 4.1.</p>						
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial fix	DB465 (IAF)	–	–	–	FL060+	220-
4	Track to a fix	DB920	339,4	3,6	–	–	–
5	Track to a fix	DB921	249,8	4,0	–	FL060+	–
6	Track to a fix	DB922	249,7	4,0	–	A5000+	–
7	Track to a fix	DB923	249,6	4,0	–	A4000+	–
8	Track to a fix	DB924	249,5	2,4	–	A3000+	–
9	Course to a fix	LIMFE (FAF (LNAV))	264,1	5,0	–	A2000+	–
10	Track to a fix	<u>RW24L</u> (MAPt (LNAV))	248,9	5,7	–	–	–
11	Course to a fix	<u>DB860</u>	248,8	–	–	A3000-	–
12	Direct to a fix	DB861	–	–	links	–	190-
13	Track to a fix	DB862	137,1	3,1	–	–	220-
14	Track to a fix	KLF (MAHF)	170,4	13,8	–	A5000	250-
15	Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 4.1.						

(6) Die RNP (Z)-Anflugverfahren werden wie folgt festgelegt:

1. Die Anfangsanflugfixe für die RNP (Z)-Anflugverfahren werden wie folgt festgelegt:

Betriebsrichtung 06L: DB542 und OGBER

Betriebsrichtung 06R: DB552 und KLF

Betriebsrichtung 24L: KLF und DB452

Betriebsrichtung 24R: DB443 und OGBER

2. RNP (Z)-Anflug zur Landebahn 06L

2.1 Anflug von DB542 [CH 85779 E06A]

1	Abflug von DB542 bis ODIDO und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug mit 3,00° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima ist der Sinkflug mit 5,2 % bei ODIDO nicht unter 4000 zu beginnen. 3,0 NM vor RW06L sind nicht unter 1140 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW06L</u> . Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Kurs 064° bis <u>DB910</u> auf maximal 4000; Linkskurve und Direktflug bis DB911, bis DB915, bis OGBER mit Steigflug auf 5000. Bis zum Erfliegen von DB911 ist der Flug mit maximal 210 kt, bis zum Erfliegen von DB915 mit maximal 230 kt und bis zum Erfliegen von OGBER mit maximal 250 kt durchzuführen.						
	2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche
3	Initial fix	DB542 (IAF)	–	–	–	A4000+	–
4	Track to a fix	ODIDO (FAF (LNAV))	068,5	4,0	–	A4000+	–
5	Track to a fix	<u>RW06L</u> (MAPt (LNAV))	068,6	12,0	–	–	–
6	Course to a fix	<u>DB910</u>	068,8	–	–	A4000-	–
7	Direct to a fix	DB911	–	–	links	–	210-
8	Track to a fix	DB915	341,2	5,2	–	–	230-
9	Track to a fix	OGBER (MAHF)	283,4	29,6	–	A5000	250-
10	Hindernisfreihöhen:						
	Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L	
	LNAV	620 (470)					–
	LNAV/VNAV	513 (369)	525 (381)	534 (390)	544 (400)	–	
LPV (Betriebsstufe I)	285 (141)	297 (153)	305 (161)	315 (171)	315 (171)		

2.2 Anflug von OGBER [CH 85779 E06A]

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 ist der Sinkflug mit 5,2 % bei ODIDO nicht unter 4000 zu beginnen. 3,0 NM vor RW06L sind nicht unter 1140 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW06L</u> . Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 2.1.						
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial fix	OGBER (IAF)	–	–	–	A5000+	–
4	Track to a fix	DB542 (IF)	147,4	24,4	–	A4000+	210-
5	Track to a fix	ODIDO (FAF (LNAV))	068,5	4,0	–	A4000+	–
6	Track to a fix	<u>RW06L</u> (MAPt (LNAV))	068,6	12,0	–	–	–
7	Course to a fix	<u>DB910</u>	068,8	–	–	A4000-	–
8	Direct to a fix	DB911	–	–	links	–	210-
9	Track to a fix	DB915	341,2	5,2	–	–	230-
10	Track to a fix	OGBER (MAHF)	283,4	29,6	–	A5000	250-
11	Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 2.1.						

3. RNP (Z)-Anflug zur Landebahn 06R

3.1 Anflug von DB552 [CH 96449 E06B]

1	Abflug von DB552 und Endanflugkurs in 3000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug mit 3,00° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima ist der Sinkflug mit 5,2 % bei TEBGO nicht unter 3000 zu beginnen. 2,0 NM vor RW06R sind nicht unter 840 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW06R</u> . Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Kurs 064° bis <u>DB960</u> auf maximal 3000; Rechtskurve und Direktflug bis DB961, bis KLF mit Steigflug auf 5000. Bis zum Erfliegen von DB961 ist der Flug mit maximal 210 kt und bis zum Erfliegen von KLF mit maximal 250 kt durchzuführen.							
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	
3	Initial fix	DB552 (IAF)	–	–	–	A3000+	–	
4	Track to a fix	TEBGO (FAF (LNAV))	068,5	4,0	–	A3000+	–	
5	Track to a fix	<u>RW06R</u> (MAPt (LNAV))	068,6	8,8	–	–	–	
6	Course to a fix	<u>DB960</u>	068,8	–	–	A3000-	–	
7	Direct to a fix	DB961	–	–	rechts	–	210-	
8	Track to a fix	KLF (MAHF)	187,7	17,5	–	A5000	250-	
9	Hindernisfreihöhen:							
	Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L		
	LNAV	690 (540)					–	
	LNAV/VNAV	591 (439)	602 (450)	609 (457)	617 (465)	–		
LPV (Betriebsstufe I)	341 (189)	353 (201)	361 (209)	372 (220)	372 (220)			

3.2 Anflug von KLF [CH 96449 E06B]

1	<p>Abflug von KLF bis DB951, bis DB552 und Endanflugkurs in 3000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug mit 3,00° auf dem nominellen Gleitweg.</p> <p>Bei Nutzung der LNAV-Minima ist der Sinkflug mit 5,2 % bei TEBGO nicht unter 3000 zu beginnen. 2,0 NM vor RW06R sind nicht unter 840 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW06R</u>.</p> <p>Schwellenüberflughöhe: 50.</p> <p>Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 3.1.</p>						
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial fix	KLF (IAF)	–	–	–	A5000+	–
4	Track to a fix	DB951	303,4	15,5	–	A4000+	–
5	Track to a fix	DB552 (IF)	338,6	6,9	–	A3000+	210-
6	Track to a fix	TEBGO (FAF (LNAV))	068,5	4,0	–	A3000+	–
7	Track to a fix	<u>RW06R</u> (MAPt (LNAV))	068,6	8,8	–	–	–
8	Course to a fix	<u>DB960</u>	068,8	–	–	A3000-	–
9	Direct to a fix	DB961	–	–	rechts	–	210-
10	Track to a fix	KLF (MAHF)	187,7	17,5	–	A5000	250-
11	Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 3.1.						

4. RNP (Z)-Anflug zur Landebahn 24L

4.1 Anflug von KLF [CH 43173 E24A]

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 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> auf maximal 3000; Linkskurve und Direktflug bis DB861, bis DB862, bis KLF mit Steigflug auf 5000. Bis zum Erfliegen von DB861 ist der Flug mit maximal 190 kt, bis zum Erfliegen von DB862 ist der Flug mit maximal 220 kt und bis zum Erfliegen von KLF mit maximal 250 kt durchzuführen.							
	2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
	3	Initial fix	KLF (IAF)	–	–	–	A5000+	–
	4	Track to a fix	DB851	029,2	24,4	–	A5000+	–
	5	Track to a fix	DB452 (IF)	339,1	4,0	–	A3000+	210-
	6	Track to a fix	XANIM (FAF (LNAV))	249,1	4,0	–	A3000+	–
	7	Track to a fix	<u>RW24L</u> (MAPt (LNAV))	248,9	8,8	–	–	–
	8	Course to a fix	<u>DB860</u>	248,8	–	–	A3000-	–
	9	Direct to a fix	DB861	–	–	links	–	190-
	10	Track to a fix	DB862	137,1	3,1	–	–	220-
	11	Track to a fix	KLF (MAHF)	170,4	13,8	–	A5000	250-
12	Hindernisfreihöhen:							
	Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L		
	LNAV	580 (430)					–	
	LNAV/VNAV	460 (311)	471 (322)	479 (330)	544 (395)	–		
LPV (Betriebsstufe I)	288 (139)	300 (151)	309 (160)	319 (170)	319 (170)			

4.2 Anflug von DB452 [CH 43173 E24A]

1	Abflug von DB452 und Endanflugkurs in 3000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug mit 3,00° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima 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 4.1.						
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial fix	DB452 (IAF)	–	–	–	A3000+	–
4	Track to a fix	XANIM (FAF (LNAV))	249,1	4,0	–	A3000+	–
5	Track to a fix	<u>RW24L</u> (MAPt (LNAV))	248,9	8,8	–	–	–
6	Course to a fix	<u>DB860</u>	248,8	–	–	A3000-	–
7	Direct to a fix	DB861	–	–	links	–	190-
8	Track to a fix	DB862	137,1	3,1	–	–	220-
9	Track to a fix	KLF (MAHF)	170,4	13,8	–	A5000	250-
10	Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 4.1.						

5. RNP (Z)-Anflug zur Landebahn 24R

5.1 Anflug von DB443 [CH 83831 E24B]

1	Abflug von DB443 und Endanflugkurs in 4000 oder darüber erfliegen; weiterer Sinkflug mit 3,00° auf dem nominellen Gleitweg. Bei Nutzung der LNAV-Minima ist der Sinkflug mit 5,2 % bei UBURU nicht unter 4000 zu beginnen. 3,0 NM vor RW24R sind nicht unter 1160 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW24R</u> . Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: Steigflug auf Kurs 244° bis <u>DB810</u> auf maximal 4000; Rechtskurve und Direktflug bis DB811, bis OGBER mit Steigflug auf 5000. Bis zum Erfliegen von DB811 ist der Flug mit maximal 210 kt und bis zum Erfliegen von OGBER mit maximal 250 kt durchzuführen.							
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung	
3	Initial fix	DB443 (IAF)	–	–	–	A5000+	–	
4	Track to a fix	UBURU (FAF (LNAV))	249,2	4,0	–	A4000+	–	
5	Track to a fix	<u>RW24R</u> (MAPt (LNAV))	249,1	11,9	–	–	–	
6	Course to a fix	<u>DB810</u>	248,8	–	–	A4000-	–	
7	Direct to a fix	DB811	–	–	rechts	–	210-	
8	Track to a fix	OGBER (MAHF)	301,6	28,8	–	A5000	250-	
9	Hindernisfreihöhen:							
	Luftfahrzeugkategorie	A	B	C	D	D _L		
	LNAV	690 (530)					–	
	LNAV/VNAV	586 (432)	596 (442)	603 (449)	611 (457)	–		
LPV (Betriebsstufe I)	290 (136)	302 (148)	310 (156)	321 (167)	321 (167)			

5.2 Anflug von OGBER [CH 83831 E24B]

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 ist der Sinkflug mit 5,2 % bei UBURU nicht unter 4000 zu beginnen. 3,0 NM vor RW24R sind nicht unter 1160 zu überfliegen. Fehlanflugpunkt: <u>RW24R</u> . Schwellenüberflughöhe: 50. Fehlanflugverfahren: wie in Nummer 5.1.						
2	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
3	Initial fix	OGBER (IAF)	–	–	–	A5000+	–
4	Track to a fix	DB802	094,7	42,5	–	A5000+	–
5	Track to a fix	DB443 (IF)	159,1	5,0	–	A4000+	210-
6	Track to a fix	UBURU (FAF (LNAV))	249,2	4,0	–	A4000+	–
7	Track to a fix	<u>RW24R</u> (MAPt (LNAV))	249,1	11,9	–	–	–
8	Course to a fix	<u>DB810</u>	248,8	–	–	A4000-	–
9	Direct to a fix	DB811	–	–	rechts	–	210-
10	Track to a fix	OGBER (MAHF)	301,6	28,8	–	A5000	250-
11	Hindernisfreihöhen: wie in Nummer 5.1.						

§ 6

Konventionelle Abflugverfahren

(1) Die konventionellen Abflugverfahren sind nur von Luftfahrzeugen zu nutzen, die den Anforderungen an leistungsorientierte Flächennavigationsverfahren der Spezifikation RNAV 1 nicht entsprechen oder sofern die Flugverfahren von ATC zugewiesen werden. Es ist ein Abflugverfahren zu befolgen, das der benutzten Piste und der allgemeinen Abflugrichtung entspricht. Bei der Zuweisung des Abflugverfahrens im Rahmen der Flugverkehrskontrollfreigabe teilt die zuständige Flugverkehrskontrollstelle dem Luftfahrzeugführer die Bezeichnung des Abflugverfahrens mit.

(2) Sofern für das jeweilige Abflugverfahren Mindestreiseflughöhen zu beachten sind, sind diese in Absatz 5 der Tabellenspalte „Mindestreiseflughöhe“ zu entnehmen. Auf Anforderung sind Standortmeldungen über den gekennzeichneten Meldepunkten (Δ) zu übermitteln.

(3) Der Luftfahrzeugführer hat das Sekundärradar-Antwortgerät (Transponder) auf den zugewiesenen Code zu schalten und nach entsprechender Anweisung der Flugplatzkontrollstelle Sprechfunkverbindung mit der zuständigen Bodenfunkstelle auf dem in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) veröffentlichten Kanal aufzunehmen.

(4) Auf Hindernisse im Abflugbereich muss geachtet werden (siehe Luftfahrthandbuch, Teil AD, Flugplatzhinderniskarte – ICAO Typ A).

(5) Die konventionellen Abflugverfahren werden wie folgt festgelegt:

1. Bei Benutzung der Startbahn 06L

Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs- flughöhe	Mindestreise- flughöhe	
1	2	3	4
Berlin Brandenburg ONE BRAVO DEPARTURE (EDDB 1B) Steigflug auf Steuerkurs 063° (missweisend) bis 2200 oder darüber; Flug gemäß der Freigabe durch ATC fortsetzen.	5000	–	Das Abflugverfahren ist nicht bei Luftfahrzeugen mit RNAV 1- Ausrüstung im Flugplan anzugeben; es wird nur von der Flugverkehrskontrollstelle zugewiesen. Das Abflugverfahren ist von Luftfahrzeugen nach § 6 Absatz 1 zu nutzen. Es ist EDDB DCT TUVAK im Flugplan anzugeben und die Freigabe eines konventionellen Abflugverfahrens (OID) durch die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zu erwarten.

2. Bei Benutzung der Startbahn 06R

Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs- flughöhe	Mindestreise- flughöhe	
1	2	3	4
Berlin Brandenburg ONE QUEBEC DEPARTURE (EDDB 1Q) Steigflug auf Steuerkurs 063° (missweisend) bis 2200 oder darüber; Flug gemäß der Freigabe durch ATC fortsetzen.	5000	–	Das Abflugverfahren ist nicht bei Luftfahrzeugen mit RNAV 1- Ausrüstung im Flugplan anzugeben; es wird nur von der Flugverkehrskontrollstelle zugewiesen. Das Abflugverfahren ist von Luftfahrzeugen nach § 6 Absatz 1 zu nutzen. Es ist EDDB DCT TUVAK im Flugplan anzugeben und die Freigabe eines konventionellen Abflugverfahrens (OID) durch die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zu erwarten.

3. Bei Benutzung der Startbahn 24L

Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs- flughöhe	Mindestreise- flughöhe	
1	2	3	4
Berlin Brandenburg ONE NOVEMBER DEPARTURE (EDDB 1N) Steigflug auf Steuerkurs 243° (missweisend) bis 2200 oder darüber; Flug gemäß der Freigabe durch ATC fortsetzen.	5000	–	Das Abflugverfahren ist nicht bei Luftfahrzeugen mit RNAV 1- Ausrüstung im Flugplan anzugeben; es wird nur von der Flugverkehrskontrollstelle zugewiesen. Das Abflugverfahren ist von Luftfahrzeugen nach § 6 Absatz 1 zu nutzen. Es ist EDDB DCT NISGA im Flugplan anzugeben und die Freigabe eines konventionellen Abflugverfahrens (OID) durch die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zu erwarten.

4. Bei Benutzung der Startbahn 24R

Streckenbezeichnung Streckenführung Meldepunkte	nach dem Start		Anmerkungen
	Anfangs- flughöhe	Mindestreise- flughöhe	
1	2	3	4
Berlin Brandenburg ONE ALPHA DEPARTURE (EDDB 1A) Steigflug auf Steuerkurs 243° (missweisend) bis 2200 oder darüber; Flug gemäß der Freigabe durch ATC fortsetzen.	5000	–	Das Abflugverfahren ist nicht bei Luftfahrzeugen mit RNAV 1- Ausrüstung im Flugplan anzugeben; es wird nur von der Flugverkehrskontrollstelle zugewiesen. Das Abflugverfahren ist von Luftfahrzeugen nach § 6 Absatz 1 zu nutzen. Es ist EDDB DCT NISGA im Flugplan anzugeben und die Freigabe eines konventionellen Abflugverfahrens (OID) durch die Flugverkehrskontrollstelle (ATC) zu erwarten.

§ 7

RNAV-Abflugverfahren

(1) Den RNAV (GPS, DME/DME/IRU) – Abflugverfahren liegen Konstruktionsanforderungen an leistungsorientierte Flächennavigationsverfahren der Spezifikation RNAV 1 nach anerkannten Regeln der Technik zugrunde.

(2) Es ist ein Abflugverfahren zu befolgen, das der benutzten Startbahn und der allgemeinen Abflugrichtung entspricht. Bei der Zuweisung des Abflugverfahrens im Rahmen der Flugverkehrskontrollfreigabe teilt die zuständige Flugverkehrskontrollstelle dem Luftfahrzeugführer die Bezeichnung des Abflugverfahrens mit.

(3) Sofern für das jeweilige Abflugverfahren Mindestreife-flughöhen zu beachten sind, sind diese in den Absätzen 8 bis 11 der Tabellenspalte „Mindestreife-flughöhe“ zu entnehmen. Auf Anforderung sind Standortmeldungen über den gekennzeichneten Meldepunkten (Δ) zu übermitteln. Bei allen Abflügen ist zunächst auf die festgelegte Anfangsflughöhe zu steigen.

(4) Der Luftfahrzeugführer hat das Sekundärradar-Antwortgerät (Transponder) auf den zugewiesenen Code zu schalten und nach entsprechender Anweisung der Flugplatzkontrollstelle Sprechfunkverbindung mit der zuständigen Bodenfunkstelle auf dem in den Nachrichten für Luftfahrer (NfL) veröffentlichten Kanal aufzunehmen.

(5) Startende Luftfahrzeuge haben bei gleichzeitigen parallelen Abflügen die verlängerte Bahnmittellinie bis zum Einleiten der Abflugkurven so exakt einzuhalten, wie in den Abflugverfahren festgelegt. Die TWR-Frequenz ist erst auf entsprechende Anweisung hin zu verlassen.

(6) Alle in den Abflugverfahren angegebenen Verfahrensfixe sind Meldepunkte auf Anforderung.

(7) Auf Hindernisse im Abflugbereich muss geachtet werden (siehe Luftfahrthandbuch, Teil AD, Flugplatzhinderniskarte – ICAO Typ A).

(8) Die Abflugverfahren bei Benutzung der Startbahn 06L werden wie folgt festgelegt:

1. ARSAP FOUR BRAVO DEPARTURE (ARSAP 4B)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 068,8° bis 600; Direktflug bis DB068, bis DB069, bis DB070 bis ARSAP. DB068 ist in mindestens 3000 zu überfliegen. DB069 ist in mindestens 5300 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DB070 ist der Flug mit maximal 250 kt durchzuführen.			5000	–	Höhenbeschränkungen aufgrund betrieblicher Anforderungen.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course to an altitude	–	068,8	–	–	A600+	–
5	Direct to a fix	DB068	–	–	–	A3000+	–
6	Track to a fix	DB069	064,6	8,3	–	A5300+	–
7	Track to a fix	DB070	064,8	7,2	–	–	250-
8	Track to a fix	ARSAP	133,8	27,7	–	–	–

2. GERGA FOUR BRAVO DEPARTURE (GERGA 4B)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 068,8° bis 600; Direktflug bis DB068, bis DB071 bis GERGA. DB068 ist in mindestens 3000 zu überfliegen. DB071 ist in mindestens 4000 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DB071 ist der Flug mit maximal 250 kt durchzuführen.			5000	–	Höhenbeschränkungen aufgrund betrieblicher Anforderungen.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course to an altitude	–	068,8	–	–	A600+	–
5	Direct to a fix	DB068	–	–	–	A3000+	–
6	Track to a fix	DB071	041,8	3,8	–	A4000+	–
7	Track to a fix	GERGA	041,8	9,4	–	–	250-

3. KISUC ONE BRAVO DEPARTURE (KISUC 1B)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 068,8° bis 600; Direktflug bis DB058, bis DB065, bis BIKPO, bis KUBUM, bis SUKIP, bis KISUC. DB058 ist in mindestens 2000 zu überfliegen. DB065 ist in mindestens FL060 zu überfliegen. BIKPO ist in mindestens FL095 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von BIKPO ist der Flug mit maximal 250 kt durchzuführen.			5000	–	Höhenbeschränkungen aufgrund betrieblicher Anforderungen. Können diese nicht eingehalten werden, ist ein Abflugverfahren mit der Kennung KILO anzugeben.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course to an altitude	–	068,8	–	–	A600+	–
5	Direct to a fix	DB058	–	–	–	A2000+	–
6	Track to a fix	DB065	020,0	8,4	–	FL060+	–
7	Track to a fix	BIKPO	302,6	7,2	–	FL095+	250-
8	Track to a fix	KUBUM	243,0	14,3	–	–	–
9	Track to a fix	SUKIP	242,7	29,9	–	–	–
10	Track to a fix	KISUC	206,4	12,4	–	–	–

4. KISUC ONE KILO DEPARTURE (KISUC 1K)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 068,8° bis DB066; Linkskurve und Direktflug bis DB067, bis BIKPO, bis KUBUM, bis SUKIP, bis KISUC. Bis zum Erfliegen von DB067 ist der Flug mit maximal 210 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von BIKPO ist der Flug mit maximal 250 kt durchzuführen.			4000	–	–	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course to a fix	DB066	068,8	–	–	–	–
5	Direct to a fix	DB067	–	–	links	–	210-
6	Track to a fix	BIKPO	302,7	10,7	–	–	250-
7	Track to a fix	KUBUM	243,0	14,3	–	–	–
8	Track to a fix	SUKIP	242,7	29,9	–	–	–
9	Track to a fix	KISUC	206,4	12,4	–	–	–

5. LUROS FOUR BRAVO DEPARTURE (LUROS 4B)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 068,8° bis 600; Direktflug bis DB068, bis DB069, bis DB070, bis DB072, bis LUROS. DB068 ist in mindestens 3000 zu überfliegen. DB069 ist in mindestens 5300 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DB070 ist der Flug mit maximal 250 kt durchzuführen.			5000	–	Höhenbeschränkungen aufgrund betrieblicher Anforderungen.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course to an altitude	–	068,8	–	–	A600+	–
5	Direct to a fix	DB068	–	–	–	A3000+	–
6	Track to a fix	DB069	064,6	8,3	–	A5300+	–
7	Track to a fix	DB070	064,8	7,2	–	–	250-
8	Track to a fix	DB072	174,5	11,7	–	–	–
9	Track to a fix	LUROS	182,0	27,5	–	–	–

6. SUKIP FOUR BRAVO DEPARTURE (SUKIP 4B)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 068,8° bis 600; Direktflug bis DB058, bis DB065, bis BIKPO, bis KUBUM, bis SUKIP. DB058 ist in mindestens 2000 zu überfliegen. DB065 ist in mindestens FL 060 zu überfliegen. BIKPO ist in mindestens FL 095 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von BIKPO ist der Flug mit maximal 250 kt durchzuführen.			5000	–	Höhenbeschränkungen aufgrund betrieblicher Anforderungen. Können diese nicht eingehalten werden, ist ein Abflugverfahren mit der Kennung KILO anzugeben.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course to an altitude	=	068,8	–	–	A600+	–
5	Direct to a fix	DB058	–	–	–	A2000+	–
6	Track to a fix	DB065	020,0	8,4	–	FL060+	–
7	Track to a fix	BIKPO	302,6	7,2	–	FL095+	250-
8	Track to a fix	KUBUM	243,0	14,3	–	–	–
9	Track to a fix	SUKIP	242,7	29,9	–	–	–

7. SUKIP FOUR KILO DEPARTURE (SUKIP 4K)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 068,8° bis <u>DB066</u> ; Linkskurve und Direktflug bis DB067 bis BIKPO, bis KUBUM, bis SUKIP. Bis zum Erfliegen von DB067 ist der Flug mit maximal 210 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von BIKPO ist der Flug mit maximal 250 kt durchzuführen.			4000	–	–	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurven-richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwin-digkeits-begrenzung
4	Course to a fix	<u>DB066</u>	068,8	–	–	–	–
5	Direct to a fix	DB067	–	–	links	–	210-
6	Track to a fix	BIKPO	302,7	10,7	–	–	250-
7	Track to a fix	KUBUM	243,0	14,3	–	–	–
8	Track to a fix	SUKIP	242,7	29,9	–	–	–

(9) Die Abflugverfahren bei Benutzung der Startbahn 06R werden wie folgt festgelegt:

1. ARSAP THREE QUEBEC DEPARTURE (ARSAP 3Q)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 068,8° bis 600; Rechtskurve und Direktflug bis DB062, bis ARGUX, bis IDOBA, bis ARSAP. ARGUX ist in mindestens 5000 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DB062 ist der Flug mit maximal 200 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von ARGUX ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von IDOBA ist der Flug mit maximal 250 kt durchzuführen.			5000	–	1. Lärmbegünstigte SID über IDOBA. 2. Höhenbeschränkungen aufgrund betrieblicher Anforderungen. Können diese nicht eingehalten werden, ist vor dem Anlassen der Triebwerke ein Abflugverfahren mit der Kennung ZULU zu beantragen.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurven-richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwin-digkeits-begrenzung
4	Course to an altitude	–	068,8	–	–	A600	–
5	Direct to a fix	DB062	–	–	rechts	–	200-
6	Track to a fix	ARGUX	072,1	4,9	–	A5000+	220-
7	Track to a fix	IDOBA	093,3	13,0	–	–	250-
8	Track to a fix	ARSAP	102,8	23,6	–	–	–

2. ARSAP THREE ZULU DEPARTURE (ARSAP 3Z)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 083,8° bis DB059, bis IDOBA, bis ARSAP. Bis zum Erfliegen von DB059 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von IDOBA ist der Flug mit maximal 250 kt durchzuführen.			4000	–	Darf nicht in den Flugplan aufgenommen werden, es sei denn, die Anforderungen der Abflugverfahren mit Kennung QUEBEC können nicht erfüllt werden.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course to a fix	DB059	083,8	–	–	–	220-
5	Track to a fix	IDOBA	106,3	12,3	–	–	250-
6	Track to a fix	ARSAP	102,8	23,6	–	–	–

3. GERGA THREE QUEBEC DEPARTURE (GERGA 3Q)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 068,8° bis 600; Rechtskurve und Direktflug bis DB062, bis ARGUX, bis IDOBA, bis DB265, bis GERGA. ARGUX ist in mindestens 5000 zu überfliegen. DB265 ist in mindestens FL 090 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DB062 ist der Flug mit maximal 200 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von ARGUX ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von IDOBA ist der Flug mit maximal 250 kt durchzuführen.			5000	–	1. Lärmbegünstigte SID über IDOBA. 2. Höhenbeschränkungen aufgrund betrieblicher Anforderungen. Können diese nicht eingehalten werden, ist vor dem Anlassen der Triebwerke ein Abflugverfahren mit der Kennung ZULU zu beantragen.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course to an altitude	–	068,8	–	–	A600	–
5	Direct to a fix	DB062	–	–	rechts	–	220-
6	Track to a fix	ARGUX	072,1	4,9	–	A5000+	220-
7	Track to a fix	IDOBA	093,3	13,0	–	–	250-
8	Track to a fix	DB265	352,7	8,6	–	FL090+	–
9	Track to a fix	GERGA	352,7	8,7	–	–	–

4. GERGA THREE ZULU DEPARTURE (GERGA 3Z)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 083,8° bis DB059, bis IDOBA, bis GERGA. Bis zum Erfliegen von DB059 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von IDOBA ist der Flug mit maximal 250 kt durchzuführen.			4000	–	Darf nicht in den Flugplan aufgenommen werden, es sei denn, die Anforderungen der Abflugverfahren mit Kennung QUEBEC können nicht erfüllt werden.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course to a fix	DB059	083,8	–	–	–	220-
5	Track to a fix	IDOBA	106,3	12,3	–	–	250-
6	Track to a fix	GERGA	352,7	17,3	–	–	–

5. KISUC ONE QUEBEC DEPARTURE (KISUC 1Q)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 068,8° bis 600; Rechtskurve und Direktflug bis DB061, bis MOVOM, bis POBAM, bis LULUL, bis ESIKA, bis KISUC. POBAM ist in mindestens FL 100 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DB061 ist der Flug mit maximal 195 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von POBAM ist der Flug mit maximal 250 kt durchzuführen.			FL080	–	1. Das Abflugverfahren ist nur für Flüge mit einer beantragten Flughöhe von mindestens FL 120 benutzbar. 2. Höhenbeschränkungen aufgrund betrieblicher Anforderungen. Können diese nicht eingehalten werden, ist ein Abflugverfahren mit der Kennung ZULU anzugeben.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course to an altitude	–	068,8	–	–	A600	–
5	Direct to a fix	DB061	–	–	rechts	–	195-
6	Track to a fix	MOVOM	218,1	5,3	–	–	–
7	Track to a fix	POBAM	270,0	9,5	–	FL100+	250-
8	Track to a fix	LULUL	238,9	11,5	–	–	–
9	Track to a fix	ESIKA	257,2	10,8	–	–	–
10	Track to a fix	KISUC	256,9	13,3	–	–	–

6. KISUC ONE ZULU DEPARTURE (KISUC 1Z)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 083,9° bis <u>DB063</u> ; Rechtskurve und Direktflug bis DB064, bis GAGVI, bis IBIKI, bis LULUL, bis ESIKA, bis KISUC. Bis zum Erfliegen von DB064 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von GAGVI ist der Flug mit maximal 250 kt durchzuführen.			4000	–	–	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course to a fix	<u>DB063</u>	083,9	–	–	–	–
5	Direct to a fix	DB064	–	–	rechts	–	220-
6	Track to a fix	GAGVI	198,6	4,6	–	–	250-
7	Track to a fix	IBIKI	249,5	10,2	–	–	–
8	Track to a fix	LULUL	265,2	18,8	–	–	–
9	Track to a fix	ESIKA	257,2	10,8	–	–	–
10	Track to a fix	KISUC	256,9	13,3	–	–	–

7. LUROS THREE QUEBEC DEPARTURE (LUROS 3Q)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 068,8° bis 600; Rechtskurve und Direktflug bis DB062, bis ARGUX, bis IDOBA, bis LUROS. ARGUX ist in mindestens 5000 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DB062 ist der Flug mit maximal 200 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von ARGUX ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von IDOBA ist der Flug mit maximal 250 kt durchzuführen.			5000	–	1. Lärmbegünstigte SID über IDOBA. 2. Höhenbeschränkungen aufgrund betrieblicher Anforderungen. Können diese nicht eingehalten werden, ist vor dem Anlassen der Triebwerke ein Abflugverfahren mit der Kennung ZULU zu beantragen.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course to an altitude	–	068,8	–	–	A600	–
5	Direct to a fix	DB062	–	–	rechts	–	200-
6	Track to a fix	ARGUX	072,1	4,9	–	A5000+	220-
7	Track to a fix	IDOBA	093,3	13,0	–	–	250-
8	Track to a fix	LUROS	172,7	25,3	–	–	–

8. LUROS THREE ZULU DEPARTURE (LUROS 3Z)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 083,8° bis DB059, bis IDOBA, bis LUROS. Bis zum Erfliegen von DB059 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von IDOBA ist der Flug mit maximal 250 kt durchzuführen.			4000	–	Darf nicht in den Flugplan aufgenommen werden, es sei denn, die Anforderungen der Abflugverfahren mit Kennung QUEBEC können nicht erfüllt werden.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course to a fix	DB059	083,8	–	–	–	220-
5	Track to a fix	IDOBA	106,3	12,3	–	–	250-
6	Track to a fix	LUROS	172,7	25,3	–	–	–

9. SUKIP FOUR ZULU DEPARTURE (SUKIP 4Z)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 083,9° bis DB063; Rechtskurve und Direktflug bis DB064, bis GAGVI, bis IBIKI, bis LULUL, bis ESIKA, bis SUKIP. Bis zum Erfliegen von DB064 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von GAGVI ist der Flug mit maximal 250 kt durchzuführen.			4000	–	–	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course to a fix	<u>DB063</u>	083,9	–	–	–	–
5	Direct to a fix	DB064	–	–	rechts	–	220-
6	Track to a fix	GAGVI	198,6	4,6	–	–	250-
7	Track to a fix	IBIKI	249,5	10,2	–	–	–
8	Track to a fix	LULUL	265,2	18,8	–	–	–
9	Track to a fix	ESIKA	257,2	10,8	–	–	–
10	Track to a fix	SUKIP	317,8	11,0	–	–	–

10. SUKIP THREE QUEBEC DEPARTURE (SUKIP 3Q)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 068,8° bis 600; Rechtskurve und Direktflug bis DB061, bis MOVOM, bis POBAM, bis LULUL, bis ESIKA, bis SUKIP. POBAM ist in mindestens FL 100 zu überfliegen. Bis zum Erfliegen von DB061 ist der Flug mit maximal 195 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von POBAM ist der Flug mit maximal 250 kt durchzuführen.			FL080	–	1. Das Abflugverfahren ist nur für Flüge mit einer beantragten Flughöhe von mindestens FL 120 benutzbar. 2. Höhenbeschränkungen aufgrund betrieblicher Anforderungen. Können diese nicht eingehalten werden, ist ein Abflugverfahren mit der Kennung ZULU anzugeben.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course to an altitude	–	068,8	–	–	A600	–
5	Direct to a fix	DB061	–	–	rechts	–	195-
6	Track to a fix	MOVOM	218,1	5,3	–	–	–
7	Track to a fix	POBAM	270,0	9,5	–	FL100+	250-
8	Track to a fix	LULUL	238,9	11,5	–	–	–
9	Track to a fix	ESIKA	257,2	10,8	–	–	–
10	Track to a fix	SUKIP	317,8	11,0	–	–	–

(10) Die Abflugverfahren bei Benutzung der Startbahn 24L werden wie folgt festgelegt:

1. ARSAP FOUR NOVEMBER DEPARTURE (ARSAP 4N)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 248,7° bis 600; auf Kurs 223° bis <u>DB261</u> ; Linkskurve und Direktflug bis DB262, bis IDOBA, bis ARSAP. Bis zum Erfliegen von 600 ist der Flug mit maximal 185 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von DB262 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von IDOBA ist der Flug mit maximal 250 kt durchzuführen.			5000	–	–	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course to an altitude	–	248,7	–	–	A600+	185-
5	Course to a fix	<u>DB261</u>	228,7	–	–	–	–
6	Direct to a fix	DB262	–	–	links	–	220-
7	Track to a fix	IDOBA	074,3	28,2	–	–	250-
8	Track to a fix	ARSAP	102,8	23,6	–	–	–

2. GERGA FOUR NOVEMBER DEPARTURE (GERGA 4N)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 248,7° bis 600; auf Kurs 228,7° bis DB261; Linkskurve und Direktflug bis DB262, bis DB264, bis GERGA. Bis zum Erfliegen von 600 ist der Flug mit maximal 185 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von DB262 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von DB264 ist der Flug mit maximal 250 kt durchzuführen.			5000	–	–	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurven-richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwin-digkeits-begrenzung
4	Course to an altitude	–	248,7	–	–	A600+	185-
5	Course to a fix	DB261	228,7	–	–	–	–
6	Direct to a fix	DB262	–	–	links	–	220-
7	Track to a fix	DB264	074,3	23,6	–	–	250-
8	Track to a fix	GERGA	006,9	18,5	–	–	–

3. KISUC ONE NOVEMBER DEPARTURE (KISUC 1N)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 248,7° bis 600; auf Kurs 228,1° bis DB260; bis DB263, bis LULUL, bis ESIKA, bis KISUC. Bis zum Erfliegen von 600 ist der Flug mit maximal 185 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von DB263 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von LULUL ist der Flug mit maximal 250 kt durchzuführen.			5000	–	–	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurven-richtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwin-digkeits-begrenzung
4	Course to an altitude	–	248,7	–	–	A600+	185-
5	Course to a fix	DB260	228,1	–	–	–	–
6	Track to a fix	DB263	228,9	7,5	–	–	220-
7	Track to a fix	LULUL	247,8	12,6	–	–	250-
8	Track to a fix	ESIKA	257,2	10,8	–	–	–
9	Track to a fix	KISUC	256,9	13,3	–	–	–

4. LUROS FOUR NOVEMBER DEPARTURE (LUROS 4N)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 248,7° bis 600; auf Kurs 228,7° bis <u>DB261</u> ; Linkskurve und Direktflug bis DB262, bis IDOBA, bis LUROS. Bis zum Erfliegen von 600 ist der Flug mit maximal 185 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von DB262 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von IDOBA ist der Flug mit maximal 250 kt durchzuführen.			5000	–	–	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course to an altitude	–	248,7	–	–	A600+	185-
5	Course to a fix	<u>DB261</u>	228,7	–	–	–	–
6	Direct to a fix	DB262	–	–	links	–	220-
7	Track to a fix	IDOBA	074,3	28,2	–	–	250-
8	Track to a fix	LUROS	172,7	25,3	–	–	–

5. SUKIP FOUR NOVEMBER DEPARTURE (SUKIP 4N)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 248,7° bis 600; auf Kurs 228,1° bis DB260, bis DB263, bis LULUL, bis ESIKA, bis SUKIP. Bis zum Erfliegen von 600 ist der Flug mit maximal 185 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von DB263 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von LULUL ist der Flug mit maximal 250 kt durchzuführen.			5000	–	–	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course to an altitude	–	248,7	–	–	A600+	185-
5	Course to a fix	DB260	228,1	–	–	–	–
6	Track to a fix	DB263	228,9	7,5	–	–	220-
7	Track to a fix	LULUL	247,8	12,6	–	–	250-
8	Track to a fix	ESIKA	257,2	10,8	–	–	–
9	Track to a fix	SUKIP	317,8	11,0	–	–	–

(11) Die Abflugverfahren bei Benutzung der Startbahn 24R werden wie folgt festgelegt:

1. ARSAP THREE ALPHA DEPARTURE (ARSAP 3A)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 248,8° bis DB240, bis <u>DB241</u> ; Rechtskurve und Direktflug bis DB242, bis <u>DB243</u> ; Rechtskurve bis DB244, bis PINOB, bis ARSAP. DB240 ist in mindestens 2600 zu überfliegen. <u>DB241</u> ist in mindestens 5000 zu kreuzen. DB242 ist in mindestens FL068 zu überfliegen. <u>DB243</u> ist in mindestens FL095 zu kreuzen. Bis zum Erfliegen von DB242 ist der Flug mit maximal 230 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von DB244 ist der Flug mit maximal 250 kt durchzuführen.			5000	–	Die Höhenbeschränkungen sind aus Lärmschutzgründen erforderlich. Können diese nicht eingehalten werden, ist ein Abflugverfahren mit der Kennung MIKE anzugeben.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course to a fix	DB240	248,8	–	–	A2600+	–
5	Track to a fix	<u>DB241</u>	264,2	4,8	–	A5000+	–
6	Direct to a fix	DB242	–	–	rechts	FL068+	230-
7	Track to a fix	<u>DB243</u>	010,7	5,5	–	FL095+	–
8	Direct to a fix	DB244	–	–	rechts	–	250-
9	Track to a fix	PINOB	086,5	35,4	–	–	–
10	Track to a fix	ARSAP	133,8	25,7	–	–	–

2. ARSAP THREE MIKE DEPARTURE (ARSAP 3M)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 248,8° bis DB240, bis DB247, bis VAVIV, bis IBGAL, bis BAKPA, bis ERDUX, bis DB244, bis PINOB, bis ARSAP. Bis zum Erfliegen von VAVIV ist der Flug mit maximal 230 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von BAKPA ist der Flug mit maximal 250 kt durchzuführen.			4000	–	–	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course to a fix	DB240	248,8	–	–	–	–
5	Track to a fix	DB247	264,2	5,3	–	–	–
6	Track to a fix	VAVIV	243,3	3,8	–	–	230-
7	Track to a fix	IBGAL	264,5	6,9	–	–	–
8	Track to a fix	BAKPA	286,8	4,6	–	–	250-
9	Track to a fix	ERDUX	002,2	7,3	–	–	–
10	Track to a fix	DB244	076,4	16,1	–	–	–
11	Track to a fix	PINOB	086,5	35,4	–	–	–
12	Track to a fix	ARSAP	133,8	25,7	–	–	–

3. BIKPO ONE ALPHA DEPARTURE (BIKPO 1A)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 248,8° bis DB240, bis <u>DB241</u> ; Rechtskurve und Direktflug bis DB242, bis <u>DB243</u> ; Rechtskurve bis DB244, bis BIKPO. DB240 ist in mindestens 2600 zu überfliegen. <u>DB241</u> ist in mindestens 5000 zu kreuzen. DB242 ist in mindestens FL 068 zu überfliegen. <u>DB243</u> ist in mindestens FL 095 zu kreuzen. Bis zum Erfliegen von DB242 ist der Flug mit maximal 230 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von DB244 ist der Flug mit maximal 250 kt durchzuführen.			5000	–	Die Höhenbeschränkungen sind aus Lärmschutzgründen erforderlich. Können diese nicht eingehalten werden, ist ein Abflugverfahren mit der Kennung MIKE anzugeben.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course to a fix	DB240	248,8	–	–	A2600+	–
5	Track to a fix	<u>DB241</u>	264,2	4,8	–	A5000+	–
6	Direct to a fix	DB242	–	–	rechts	FL068+	230-
7	Track to a fix	<u>DB243</u>	010,7	5,5	–	FL095+	–
8	Direct to a fix	DB244	–	–	rechts	–	250-
9	Track to a fix	BIKPO	059,5	12,4	–	–	–

4. BIKPO ONE MIKE DEPARTURE (BIKPO 1M)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 248,8° bis DB240, bis DB247, bis VAVIV, bis IBGAL, bis BAKPA, bis ERDUX, bis DB244, bis BIKPO. Bis zum Erfliegen von VAVIV ist der Flug mit maximal 230 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von BAKPA ist der Flug mit maximal 250 kt durchzuführen.			4000	–	–	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/ Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course to a fix	DB240	248,8	–	–	–	–
5	Track to a fix	DB247	264,2	5,3	–	–	–
6	Track to a fix	VAVIV	243,3	3,8	–	–	230-
7	Track to a fix	IBGAL	264,5	6,9	–	–	–
8	Track to a fix	BAKPA	286,8	4,6	–	–	250-
9	Track to a fix	ERDUX	002,2	7,3	–	–	–
10	Track to a fix	DB244	076,4	16,1	–	–	–
11	Track to a fix	BIKPO	059,5	12,4	–	–	–

5. KISUC ONE ALPHA DEPARTURE (KISUC 1A)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 248,8° bis DB240, bis DB247, bis VAVIV, bis IBGAL, bis BAKPA, bis SUKIP, bis KISUC. Bis zum Erfliegen von DB247 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen.			5000	–	–	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course to a fix	DB240	248,8	–	–	–	–
5	Track to a fix	DB247	264,2	5,3	–	–	220-
6	Track to a fix	VAVIV	243,3	3,8	–	–	–
7	Track to a fix	IBGAL	264,5	6,9	–	–	–
8	Track to a fix	SUKIP	264,4	17,1	–	–	–
9	Track to a fix	KISUC	206,4	12,4	–	–	–

6. LUROS THREE ALPHA DEPARTURE (LUROS 3A)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 248,8° bis DB240, bis <u>DB241</u> ; Rechtskurve und Direktflug bis DB242, bis <u>DB243</u> ; Rechtskurve und Direktflug bis DB244, bis PINOB, bis JACOW, bis DB249, bis LUROS. DB240 ist in mindestens 2600 zu überfliegen. <u>DB241</u> ist in mindestens 5000 zu kreuzen. DB242 ist in mindestens FL 068 zu überfliegen. <u>DB243</u> ist in mindestens FL 095 zu kreuzen. Bis zum Erfliegen von DB242 ist der Flug mit maximal 230 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von DB244 ist der Flug mit maximal 250 kt durchzuführen.			5000	–	Die Höhenbeschränkungen sind aus Lärmschutzgründen erforderlich. Können diese nicht eingehalten werden, ist ein Abflugverfahren mit der Kennung MIKE anzugeben.	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course to a fix	DB240	248,8	–	–	A2600+	–
5	Track to a fix	<u>DB241</u>	264,2	4,8	–	A5000+	–
6	Direct to a fix	DB242	–	–	rechts	FL068+	230-
7	Track to a fix	<u>DB243</u>	010,7	5,5	–	FL095+	–
8	Direct to a fix	DB244	–	–	rechts	–	250-
9	Track to a fix	PINOB	086,5	35,4	–	–	–
10	Track to a fix	JACOW	172,9	10,4	–	–	–
11	Track to a fix	DB249	172,8	18,2	–	–	–
12	Track to a fix	LUROS	207,7	10,5	–	–	–

7. LUROS THREE MIKE DEPARTURE (LUROS 3M)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 248,8° bis DB240, bis DB247, bis VAVIV, bis IBGAL, bis BAKPA, bis ERDUX, bis DB244, bis PINOB, bis JACOW, bis DB249, bis LUROS. Bis zum Erfliegen von VAVIV ist der Flug mit maximal 230 kt durchzuführen. Bis zum Erfliegen von BAKPA ist der Flug mit maximal 250 kt durchzuführen.			4000	–	–	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course to a fix	DB240	248,8	–	–	–	–
5	Track to a fix	DB247	264,2	5,3	–	–	–
6	Track to a fix	VAVIV	243,3	3,8	–	–	230-
7	Track to a fix	IBGAL	264,5	6,9	–	–	–
8	Track to a fix	BAKPA	286,8	4,6	–	–	250-
9	Track to a fix	ERDUX	002,2	7,3	–	–	–
10	Track to a fix	DB244	076,4	16,1	–	–	–
11	Track to a fix	PINOB	086,5	35,4	–	–	–
12	Track to a fix	JACOW	172,9	10,4	–	–	–
13	Track to a fix	DB249	172,8	18,2	–	–	–
14	Track to a fix	LUROS	207,7	10,5	–	–	–

8. SUKIP THREE ALPHA DEPARTURE (SUKIP 3A)

1	Streckenführung			nach dem Start		Anmerkungen	
				Anfangsflughöhe	Mindestreise-flughöhe		
2	Steigflug auf Kurs 248,8° bis DB240, bis DB247, bis VAVIV, bis IBGAL, bis SUKIP. Bis zum Erfliegen von DB247 ist der Flug mit maximal 220 kt durchzuführen.			5000	–	–	
3	Path Terminator	Verfahrensfix	Kurs	Entfernung	Kurvenrichtung	Flughöhe/Flugfläche	Geschwindigkeitsbegrenzung
4	Course to a fix	DB240	248,8	–	–	–	–
5	Track to a fix	DB247	264,2	5,3	–	–	220-
6	Track to a fix	VAVIV	243,3	3,8	–	–	–
7	Track to a fix	IBGAL	264,5	6,9	–	–	–
8	Track to a fix	SUKIP	264,4	17,1	–	–	–

Artikel 2

Außerkrafttreten

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 vom 10.07.2020 V1), die zuletzt durch Artikel 54 der Verordnung vom 30. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 339) geändert worden ist, tritt am 30. Oktober 2025 außer Kraft.

Artikel 3

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 30. Oktober 2025 in Kraft.

Langen, den 11. Juni 2025

Der Direktor
des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung
Dr. Baumann

